



FIP CONSULTING
LINKING OPPORTUNITIES

STUDIU DE OPORTUNITATE

pentru delegarea serviciului de transport public
de călători pe raza UAT-urilor membre
ADI TRANSCOM



2026



Studiu de oportunitate pentru delegarea serviciului de transport public de călători pe raza UAT-urilor membre ADI TRANSCOM

SC FIP CONSULTING SRL

Radu Andronic

Reprezentant legal



**Informații
despre livrabil**

**Versiune finală pentru
comentariile Beneficiarului**

20.07.2026

Disclaimer

Acest document a fost elaborat de FIP CONSULTING SRL pentru a fi utilizat numai de către Client, conform principiilor de consultanță general acceptate, a bugetului și a termenilor de referință în legătură cu care s-a ajuns la un acord între FIP CONSULTING și Client. Nicio terță parte nu poate utiliza în scop comercial informații, date și analize din acest document fără un acord scris expres acordat anterior de către Client și de către FIP CONSULTING SRL. Acordul FIP Consulting este obligatoriu pentru Informațiile și datele cu caracter conceptual, strategic, design, modul de structurare și prezentare, precum și conceptele de inovare în mobilitate urbană și transporturi. Preluarea acestora de către terțe părți poate constitui concurență neloială, astfel cum a fost prevăzută de Art. 2 din Legea 11/1991, în sensul că poate produce pagube constând în restrângerea elementelor de unicitate și avantaj competitiv. Copierea sau folosirea informațiilor incluse în acest raport în oricare alte scopuri decât cele prevăzute în Contract se pedepsește conform legilor internaționale în vigoare.



Cuprins

1	Informații generale	1
1.1	Titlul lucrării	1
1.2	Ordonator principal de credite/investitor	1
1.3	Beneficiarul investiției	1
1.4	Elaboratorul studiului de oportunitate	1
1.5	Listă abrevieri	2
1.6	Referințe legale	4
1.7	Scopul și rolul documentației	5
2	Situația existentă	7
2.1	Prezentarea localității	7
2.1.1	Amplasament.....	7
2.1.2	Populație și demografie	8
2.1.3	Zone de generare și atracție a deplasărilor	15
2.1.4	Gradul de motorizare și tendințe de deplasare	22
2.1.5	Transportul rutier	27
2.1.6	Transportul feroviar.....	33
2.1.7	Transportul aerian.....	34
2.2	Transportul public de persoane.....	35
2.2.1	Prestarea serviciului	35
2.2.2	Trasee operate.....	36
2.2.3	Dotarea tehnică actuală, mijloace de transport, capacitate, vechime	38
2.2.4	Constrângeri de ordin tehnic	39
2.3	Analiza principalelor probleme și nevoi identificate	40
2.3.1	Probleme și nevoi privind dezvoltarea serviciului de transport	40
2.3.2	Oportunitatea/ necesitatea privind dezvoltarea serviciului de transport.....	41
3	Scenarii alternative privind delegarea serviciului	43
3.1	Scenarii alternative de delegare.....	44
3.1.1	Scenariul 1 - Gestiunea directă.....	44
3.1.2	Scenariul 2 - Gestiunea delegată.....	45
3.2	Analiza comparativă a scenariilor prezentate, concluzii și recomandarea variantei optime	46
3.2.1	Criteriul administrativ și procedural.....	47
3.2.2	Criteriul economico-financiar	53
3.2.3	Criteriul de acces la finanțare europeană	55



3.2.4	Criteriul social	56
3.2.5	Criteriul de mediu (nivel CO ²)	58
3.3	Concluzii și recomandarea variantei optime de delegare.....	59
4	Recomandări privind implementarea soluției recomandate	62
4.1	Aria teritorială	62
4.2	Durata contractului.....	62
4.3	Obligația de serviciu public de transport.....	63
4.4	Natura și întinderea drepturilor exclusive acordate operatorului	64
4.5	Elemente de ordin juridic, procedural.....	64
4.5.1	Modul de calcul al redevenței	66
4.5.2	Modul de calcul al compensației	67
4.5.3	Mărimea (nivelul) profitului rezonabil.....	67
4.5.4	Categorii de persoane care beneficiază de reduceri sau gratuități	68
4.5.5	Modul de calcul al prețului călătoriilor, tarife propuse.....	69
4.6	Trasee propuse	70
4.7	Indicatori de performanță pentru serviciile de transport public.....	72
5	Concluzii.....	75
	Anexa 1 - Organigrama societății S.C. URBANA S.A.....	76
	Anexa 2 - Programul de transport public propus.....	77
	Anexa 3 - Stații exterioare	78



Listă figuri

Figură 2-1 Densitatea populației pe km ² în aria de studiu la nivelul intravilanului	8
Figură 2-2 Densitatea populației pe km ² în municipiul Odorheiu Secuiesc	9
Figură 2-3 Evoluția populației în aria de studiu în ultimii 10 ani	10
Figură 2-4 Fluctuația populației în ultimii 10 ani pentru UAT-urile din zona de analiză	11
Figură 2-5 Piramida populației pentru aria de studiu	12
Figură 2-6 Spațiul funcțional la nivelul UAT-urilor membre ale TRANSCOM	15
Figură 2-7 Procentul ocupat de terenuri în aria de studiu (inelul central - Odorheiu Secuiesc, inelul extern - UAT-urile componente)	16
Figură 2-8 Evoluția numărului de salariați în aria de studiu	17
Figură 2-9 Evoluția numărului de șomeri în aria de studiu	17
Figură 2-10 Distribuția spațială a locurilor de muncă în municipiul Odorheiu Secuiesc	18
Figură 2-11 Structura economică în aria de studiu a ADI TRANSCOM	19
Figură 2-12 Evoluția populației școlare în aria de studiu	20
Figură 2-13 Numărul unităților de învățământ în aria de analiză, anul 2024	20
Figură 2-14 Evoluția gradului de motorizare.....	22
Figură 2-15 Cote modale prelucrate din chestionarul cu populația	22
Figură 2-16 Distribuția răspunsurilor în urma colectării de date	23
Figură 2-17 Accesul facil către o stație de transport județean	24
Figură 2-18 Elemente prioritare în alegerea modului de transport	24
Figură 2-19 Timpul de deplasare efectuat în deplasările în afara localității	25
Figură 2-20 Fluxurile de navetiști și perechile Origine-Destinație.....	26
Figură 2-21 Încadrarea în rețeaua națională de drumuri	27
Figură 2-22 Rețeaua TEN-T Națională	28
Figură 2-23 Accesibilitatea rutieră a municipiului Odorheiu Secuiesc	30
Figură 2-24 Localizarea accidentelor în aria de studiu.....	31
Figură 2-25 Evoluția numărului de accidente în aria de studiu	32
Figură 2-26 Rețeaua de căi ferate în România în funcție de tipul ei.....	33
Figură 2-27 Organigrama societății Urbana la data de 31.07.2025	35
Figură 2-28 Liniile de transport public și izocronele de accesibilitate a sistemului de transport public.....	37
Figură 2-29 Numărul maxim de pasageri pe linie și capacitatea generală de transport.....	37
Figură 2-30 Cotele modale la nivelul ariei de studiu și cotele modale generale	40
Figură 4-1 Trasee propuse pentru ADI Transcom.....	70

Listă tabele



Tabel 2-1 Indicatori demografici I pentru anul 2024	12
Tabel 2-2 Indicatori demografici II pentru anul 2024.....	13
Tabel 2-3 Evoluția populației școlare în UAT-urile componente zonei de analiză	20
Tabel 2-4 Compararea cotelor modale ale municipiului Odorheiu Secuiesc cu alte municipii din România	23
Tabel 2-5 Tipuri de integrări între rețeaua de drumuri națională și cea locală	29
Tabel 2-6 Linii transport public existente în aria de studiu	36
Tabel 2-7 Pasageri transportați pe linie de transport public.....	36
Tabel 2-8 Parcul auto existent al S.C. URBANA S.A.....	38
Tabel 3-1 Criteriul administrativ și procedural.....	47
Tabel 3-2 Criteriul economico-financiar (nivel redevență, profit rezonabil, nivel compensație, nivel tarifare, cost/km)	53
Tabel 3-3 Criteriul de acces la finanțare europeană.....	55
Tabel 3-4 Criteriul social (călători deserviți, populație deservită, cotă modală, număr locuri de muncă, accesibilitate financiară, gratuități)	56
Tabel 3-5 Criteriul de mediu (nivel CO ²)	58
Tabel 4-1 Indicatorii de performanță și evaluare ai serviciilor de transport public de călători	72



1 Informații generale

1.1 Titlul lucrării

Studiu de Oportunitate pentru delegarea serviciului de transport public de călători pe raza UAT-urilor membre ADI TRANSCOM

1.2 Ordonator principal de credite/investitor

UAT Municipiul Odorheiu Secuiesc

1.3 Beneficiarul investiției

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară TRANSCOM și Primăria Municipiului Odorheiu Secuiesc

Date de contact:

- Adresă: Piața Városháza nr 5, Municipiul Odorheiu Secuiesc, Harghita
- E-mail: office@udvarhely.ro
- Tel/Fax: 0266 218 145/ 0266 218 032

1.4 Elaboratorul studiului de oportunitate

Studiul de oportunitate a fost elaborat de către societatea FIP Consulting SRL, companie de consultanță în domeniul mobilității urbane și a dezvoltării sistemelor de transport public ecologice.

Date de contact:

- Adresa: Str. Cluceru Udricani, nr.20, Sector 3, București
- Website: www.fipconsulting.ro



1.5 Listă abrevieri

Ajutor de Stat	Un avantaj conferit în mod selectiv întreprinderilor de către autoritățile publice
Asociație de Dezvoltare	Asocierea a Autorităților <i>Locale</i> în scopul furnizării de servicii integrate de transport public local pe întreg teritoriul administrativ al tuturor autorităților membre ale asociației.
Atribuire Directă	Procedura de atribuire a contractului prin care <i>Autoritatea Contractantă</i> delegă gestiunea serviciilor de Transport Public Local/ Metropolitan unui Operator, fără licitație publică, în conformitate cu Articolul 30 alineatul (6) din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local.
Autoritatea Contractantă	Autoritatea competentă (<i>Autoritate Locală</i> sau o <i>Asociație de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public</i>) care are competența legală de a atribui serviciul de <i>Transport Public în Gestiune directă</i> sau <i>Gestiune delegată</i> , precum și capacitatea de a concesiona infrastructura aferentă.
Bunuri de Preluare	Bunurile utilizate la asumarea <i>Obligației de Serviciu Public</i> cu privire la care <i>Operatorul</i> va avea dreptul de a achiziționa active, plătiind <i>Autorității Contractante</i> un preț egal cu valoarea reziduală a activelor la încetarea contractului.
Bunuri Proprii	Bunurile proprii sunt activele exclusiv bunurile preluate, care au fost deținute în proprietate de <i>Operator</i> și au fost utilizate la executarea <i>Obligației de Serviciu Public</i> . Bunurile proprii rămân în proprietatea <i>Operatorului</i> , după încetarea <i>Contractului de Servicii Publice</i> .
Bunuri de Retur	Activele utilizate în prestarea <i>Obligației de Serviciu Public</i> , care vor fi returnate de drept, gratuit și libere de sarcini <i>Autorității Contractante</i> la finele contractului. Aceste active sunt activele puse la dispoziție operatorului de <i>Autoritatea Contractantă</i> .
Compartiment Specializat	O structură din cadrul <i>Autorității Locale</i> , fără personalitate juridică, care are dreptul de a acționa prin <i>Gestiune Directă</i> , în calitate de <i>Operator</i> al <i>Autorității Locale</i> .
Companie Municipală	O societate comercială - cu răspundere limitată sau pe acțiuni, asupra căreia <i>Autoritatea Contractantă</i> exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriului sau compartiment și care are toate obligațiile legale decurgând din acest fapt. <i>Autoritatea Contractantă</i> este acționar unic sau acționar majoritar într-o astfel de companie.
Compensație pentru Serviciu Public	Se referă la toate beneficiile, în special financiare, acordate direct sau indirect de o <i>Autoritate Contractantă</i> din fonduri publice în perioada de implementare a unei obligații de serviciu public sau în legătură cu acea perioadă.
Concesiune	Acordarea Dreptului de utilizare cu privire la un activ deținut de către <i>Autoritatea Contractantă</i> , astfel cum este prevăzut în cadrul <i>Contractului de Servicii Publice</i> .



Gestiune Delegată	Modalitatea de gestiune în care <i>Autoritatea Locală</i> transferă unuia sau mai multor operatori de transport toate sarcinile privind furnizarea/prestarea serviciilor de transport public pe baza unui contract de delegare a gestiunii.
Gestiune Directă	Modalitatea de gestiune în care <i>Autoritatea</i> își asumă și exercită nemijlocit toate competențele și responsabilitățile ce le revin potrivit legii cu privire la furnizarea serviciului de transport public prin utilizarea propriilor sale resurse și în cadrul propriilor structuri.
Notificare privind ajutoare de stat	Obligația de a informa Comisia Europeană cu privire la intenția de a acorda Ajutor de Stat în sensul Articolului 108 (3) al TFUE.
Obligație de Serviciu Public	Obligația de serviciu public reprezintă o obligație pe care un anumit operator nu și-ar asuma-o (sau nu și-ar asuma-o în aceeași măsură sau în aceleași condiții) fără remunerație suplimentară, dacă ar ține seama de propriul său interes comercial, și care trebuie să fie asumată din perspectiva autorităților publice din motive de interes public. Operatorul își asumă această obligație (voluntar sau obligatoriu) în schimbul unei anumite compensații, pentru acoperirea pierderii pe care o suportă cu prestarea obligațiilor de serviciu public.
Operator	Înseamnă entitatea căreia o <i>Autoritate Contractantă</i> îi acordă dreptul de a presta servicii de <i>Transport Public</i> într-o anumită zonă teritorial-administrativă, și care poate fi un <i>Compartment Specializat</i> , un <i>Operator Intern</i> sau un <i>Operator Extern</i> .
Operator Extern	Operatorul care nu este definit ca fiind <i>Operator Intern</i> al <i>Autorității Contractante</i> . Acesta poate fi un <i>Operator Privat</i> sau o <i>Companie Municipală</i> care are dreptul de a participa la licitații deschise.
Operator Intern	O <i>Companie Municipală</i> căreia i se atribuie direct dreptul de a furniza servicii de Transport Public de către <i>Autoritatea Contractantă</i> .
Operator Privat	O societate comercială - cu răspundere limitată sau pe acțiuni, căreia o <i>Autoritate Contractantă</i> îi acordă dreptul de a presta servicii de <i>Transport Public</i> pe teritoriul unei anumite unități administrative.
Procedură Competitivă	Metoda prin care <i>Autoritatea Contractantă</i> delegă gestiunea serviciului de Transport Public Local/ Metropolitan unui <i>Operator</i> , prin licitație, în conformitate cu prevederile art. 29 (8) din Legea nr. 51/2006 și cu alte dispoziții legale aplicabile. Această lege este în prezent în curs de revizuire.
Redevențe	În schimbul dreptului și obligației de a exploata bunuri date în concesiune, <i>Operatorul</i> poate plăti o redevență către <i>Autoritatea Contractantă</i> , calculată anual în conformitate cu prevederile contractului de concesiune sau ale Contractului de Servicii Publice. Acest cost este eligibil a fi inclus în calculul compensației.
Regie Autonomă	O Entitate Publică existentă, înființată de o <i>Autoritate Locală</i> în scopul furnizării de servicii de <i>Transport Public Local</i> prin <i>Gestiune directă</i> .
Serviciu de Interes Economic General	Activitățile economice identificate ca fiind de o importanță deosebită pentru cetățeni și care nu ar fi efectuate (sau ar fi efectuate în alte condiții) în absența oricărei intervenții publice.



Sistem de Transport Public	Ansamblul sistemului tehnologic și operațional de transport aflat în proprietatea publică a unei <i>Autorități Locale</i> , care cuprinde infrastructura de transport public, vehiculele de transport public și spațiul fizic utilizat de vehiculele de transport public.
Transport Public	În sensul prezentului document, se referă la transportul public de călători rutier sau pe șine efectuat la Nivel Local (adică pe teritoriul unei <i>Autorități Locale</i>) sau la Nivel Metropolitan (adică pe teritoriul unui <i>Asociații de Dezvoltare Intercomunitară</i>).
Unitate Administrativă Teritorială (UAT)	Un Oraș, Municipiu, Județ sau Comuna. Acest lucru poate fi, de asemenea, menționată ca <i>Autoritate Locală</i> .

1.6 Referințe legale

Referințele legale la nivel european

Aspectele utilizate în cadrul acestui Studiu de oportunitate sunt reglementate la nivel comunitar de următoarele acte normative:

- Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, denumit în continuare "TFUE";
- Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport de călători pe calea ferată și rutier și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr 1191/69 și nr 1107/70 (JO L 315/2007), denumit în continuare "Regulamentul (CE) 1370/2007";
- Regulamentul (UE) nr 1303/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 de stabilire a unor dispoziții comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune, Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime, precum și de stabilire a unor dispoziții generale privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1083/2006 al Consiliului, denumit în continuare "Regulamentul 1303/2013";
- Regulamentul (UE) nr 1301/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 Decembrie 2013, privind Fondul European de Dezvoltare Regională și dispoziții specifice referitoare la investițiile pentru creștere economică și ocuparea forței de muncă și de abrogare a Regulamentului (CE) nr 1080/2006.

Referințele legale la nivel național

Conținutul prezentului document este reglementat la nivel național de următoarele acte normative:

- Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale;
- Legea nr. 213/1998 privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia;
- Legea nr. 287/2009 privind Codul civil;
- Legea nr. 31/1990 privind societățile;
- Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice, actualizată prin Legea 225/2016;
- Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local;
- Legea 328/2018 pentru modificarea și completarea Legii serviciilor de transport public local nr.92/2007



- Ordinul ministrului afacerilor interne și reformei administrative nr 353/2007 de aprobare a normelor de aplicare a Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007;
- Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
- Ordonanța Guvernului nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport;
- Ordonanța Guvernului nr. 97/1999 (r) privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare;
- Ordinul ministrului transporturilor nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;
- Ordonanța Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ;
- Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 77/2014 privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996;
- Legea nr.20/2015 pentru aprobarea Ordonanței de Urgență a Guvernului nr.77/2014 privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr.21/1996;
- Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 40/2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014-2020;
- Hotărârea Guvernului nr. 93/2016 pentru aprobarea Normelor Metodologice de aplicare a prevederilor Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 40/2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014-2020;
- Ordinul 140/2017 privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local.

1.7 Scopul și rolul documentației

Scopul prezentului studiu de oportunitate este acela de a permite luarea unei decizii informate asupra delegării administrării și operării serviciului de transport public în cadrul zonei acoperite de Asociația de Dezvoltare Intercomunitară TRANSCOM, prin analiza tuturor scenariilor posibile pentru atribuirea contractului de servicii publice prin curse regulate pe raza acestora.

Realizarea studiului de oportunitate a deciziei de delegare reprezintă cerința obligatorie, conform prevederilor legale. Studiul de oportunitate se axează pe analiza elementelor tehnice, juridice și financiare implicate, realizând o evaluare a următoarelor aspecte:

- Aspecte generale;
- Situația existentă;
- Scenarii alternative privind delegarea;
- Scenarii alternative privind dotarea cu mijloace;
- Aspecte de mediu ;
- Aspecte sociale și aspecte instituționale.

Prezentul studiu fundamentează necesitatea și oportunitatea delegării serviciului de transport public local de persoane pe raza administrativ teritorială a UAT-urile membre ale ADI TRANSCOM și stabilirea soluțiilor optime de delegare a gestiunii serviciilor.



Autoritățile administrației publice locale au obligația de a stabili și de a aplica strategia pe termen mediu și lung pentru extinderea, dezvoltarea și modernizarea serviciilor de transport public județean de persoane prin curse regulate, ținând seama de planurile de urbanism și amenajarea teritoriului, de programele de dezvoltare economico-socială a localităților și de cerințele de transport public local, evoluția acestora, precum și de folosirea mijloacelor de transport cu consumuri energetice reduse și emisii minime de noxe.

Prin realizarea acestui obiectiv, UAT-urile membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară TRANSCOM, urmăresc, în condițiile legii, prin strategiile pe care le va adopta:

- Dezvoltarea și funcționarea pe termen mediu și lung a serviciilor de transport public de persoane în concordanță cu programele de dezvoltare a UAT-urilor membre, precum și a infrastructurii aferente acestuia;
- Satisfacerea în condiții optime a nevoilor populației (principalul client), precum și al instituțiilor publice și agenților economici de pe raza UAT-urilor membre ale ADI TRANSCOM, pe care îi deservește prin serviciile de transport;
- Gestionarea serviciilor de transport public local de persoane pe criterii de competitivitate și eficiență managerială;
- Îmbunătățirea condițiilor de viață ale cetățenilor prin promovarea calității și eficienței transportului public local de persoane;
- Asigurarea capacității suficiente de transport pe rute aglomerate;
- Promovarea reabilitării infrastructurii aferente serviciilor de transport public local de persoane;
- Realizarea unei infrastructuri edilitare moderne printr-un program investițional adecvat, în vederea creșterii calității vieții cetățenilor;
- Acordarea de facilități unor categorii de persoane, defavorizate din punct de vedere social;
- Menținerea serviciului de transport la indicatorii de performanță propuși.

Analizele efectuate s-au realizat pe baza informațiilor și datelor primite de la Beneficiar și s-au referit în general la:

- Date privind liniile de transport public (trasee, lungimi, stații, etc.);
- Documentele care au stat la baza atribuirii prezentului contract de servicii publice;
- Hotărâri ale Consiliilor Locale ale UAT-urilor membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară TRANSCOM cu privire la activitatea de transport public;

Și pe baza datelor solicitate de la operatorul de transport S.C. URBANA S.A., care s-au referit în general la:

- Datele financiare ale companiei;
- Organigrama companiei pentru activitatea de transport public;
- Număr de bilete/abonamente vândute, număr de călători pe an și pe linii;
- Programul de circulație;
- Parcul de autovehicule;
- Numărul de kilometri efectuați anual;
- Subvențiile obținute pentru diferite categorii de persoane care beneficiază de acest drept.

Informațiile primite au fost considerate ca fiind corecte și asumate, consultantul nerealizând cercetări suplimentare cu privire la aceste date și informații, care stau la baza concluziilor și a propunerilor.



2 Situația existentă

2.1 Prezentarea localității

2.1.1 Amplasament

Aria de analiză este reprezentată de unitățile administrativ-teritoriale membre ale <ADI Transcom Zona Odorhei - Udvarhelyszek>. Zona de analiză este situată în partea central-estică a Transilvaniei, în județul Harghita, având ca pol principal Municipiul Odorheiu Secuiesc. Această zonă acoperă o parte semnificativă din Depresiunea Odorheiului și împrejurimile sale, caracterizate prin relief variat, ce include atât zone colinare și depresionare, cât și sectoare montane la contact cu Munții Harghitei și Munții Gurghiului.

Rețeaua hidrografică este dominată de râul Târnava Mare, împreună cu afluenții săi, care străbat teritoriile localităților membre, având un rol important în dezvoltarea așezărilor și în activitățile economice tradiționale.

Aria de analiză este formată din următoarele unități administrative:

- Municipiul Odorheiu Secuiesc;
- Comunele: Lupeni, Zetea, Feliceni, Dealu, Brădești și Satu Mare.

Ca suprafață, aria acoperă aproape 607 km², reprezentând 9.14% din suprafața județului Harghita.

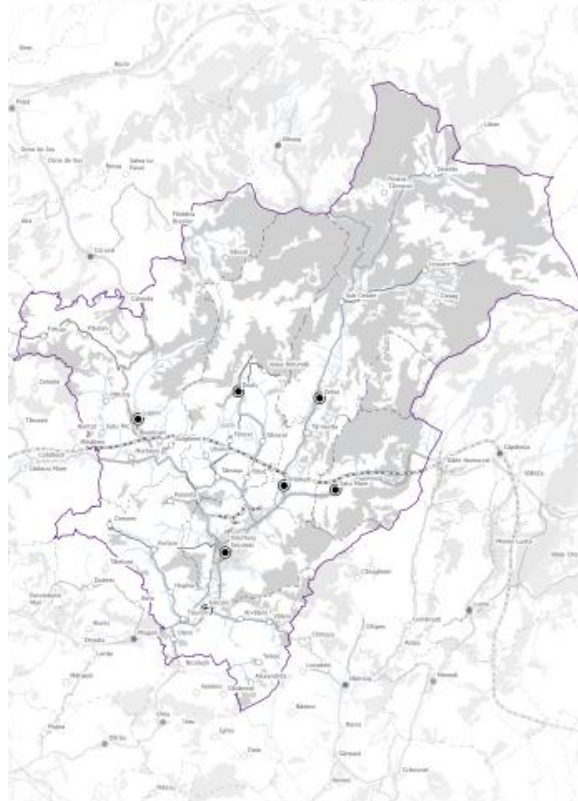
Amplasamentul zonei analizate conferă un potențial ridicat de conectivitate regională, Odorheiu Secuiesc reprezentând un centru urban cu rol polarizator pentru comunele din jur. Localitățile membre ale asociației se află dispuse radial în jurul municipiului, ceea ce facilitează cooperarea administrativă și implementarea de proiecte comune. Zona este bine încadrată din punct de vedere geografic între masive montane și culoare depresionare, având un acces facil către principalele căi de comunicație din județul Harghita și din regiunile limitrofe.



Județul Harghita în România



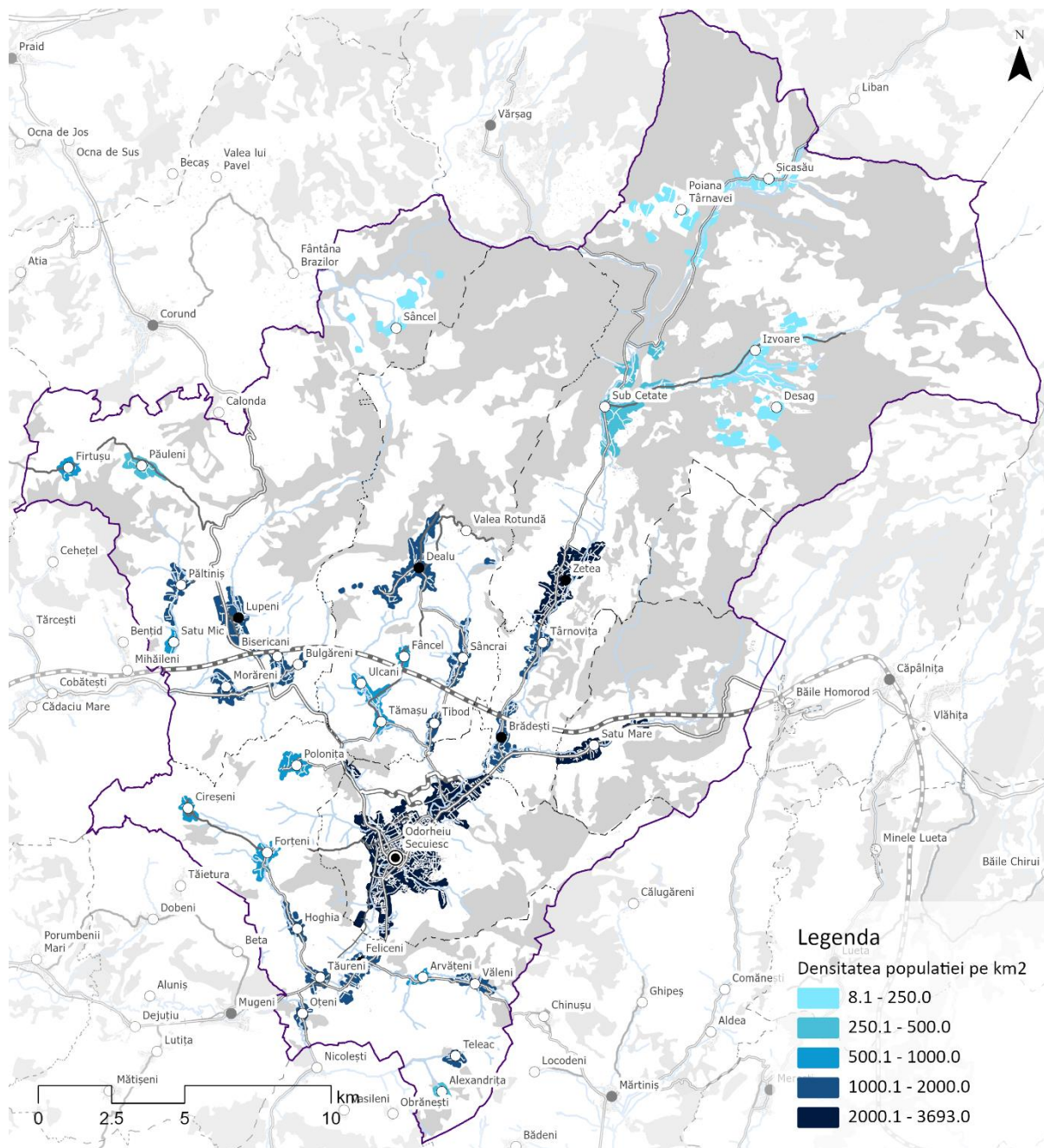
Aria de Studiu în Județul Harghita





2.1.2 Populație și demografie

Populația ariei de studiu este, la momentul redactării documentului de față, de 59.286 locuitori, ceea ce reprezintă circa 18.4% din populația totală a județului Harghita, conform datelor furnizate de Institutul Național de Statistică. Această pondere semnificativă evidențiază rolul zonei Odorhei - Udvarhelyszek ca unul dintre poli importanți de concentrare demografică și dezvoltare socio-economică la nivel județean.



Figură 2-1 Densitatea populației pe km² în aria de studiu la nivelul intravilanului

În imaginea de mai sus este ilustrată densitatea populației la nivel de km² pentru fiecare dintre unitățile administrativ-teritoriale incluse în aria de analiză. Se remarcă faptul că cele mai ridicate valori se regăsesc în municipiul Odorhei Secuiesc, urmat de reședințele comunale, care, datorită amplasării lor în proximitatea polului urban, beneficiază de o



conectivitate sporită la rețeaua de transport rutier principală (în special drumurile naționale). Această dispunere teritorială favorizează concentrarea populației și a activităților economice în jurul municipiului, consolidând rolul său de centru de gravitație pentru întreaga zonă de analiză.

Conform PATN Secțiunea a IV-a (NUTS 3 la nivel european): Municipiul Odorheiu Secuiesc este o localitate de rang II, cu o populație de 36.202, reprezentând 11.21% din populația județului, conform INSSE 2025.

Analizând cartograma alăturată, se poate observa că în municipiul Odorheiu Secuiesc densitatea populației prezintă variații semnificative în funcție de tipologia țesutului urban și de caracteristicile fondului construit. Cele mai ridicate valori de densitate se regăsesc în zonele cu locuințe colective, unde predomină blocuri de tip P+4, configurând areale compacte, cu un grad sporit de ocupare a terenului și cu o concentrare ridicată a populației.

În contrast, zonele de locuințe individuale cu un țesut urban dens și relativ omogen se caracterizează prin densități medii, reflectând un echilibru între suprafețele construite și spațiile libere, ceea ce asigură o structură urbană coerentă și funcțională.

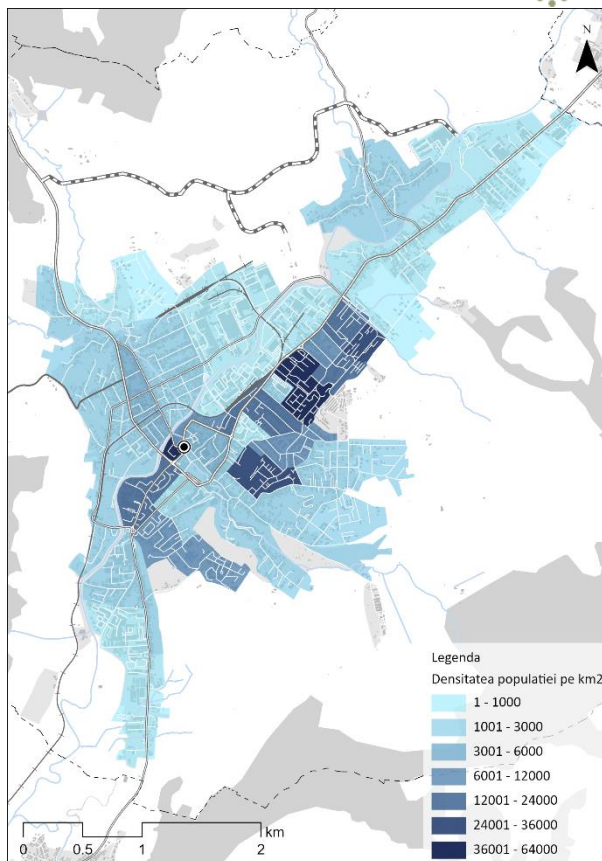
Pe de altă parte, în arealele periferice dominate de locuințe individuale, unde țesutul urban este fragmentat și discontinuu, valorile densității populației sunt vizibil mai reduse. Aceste zone reflectă un caracter mai degrabă extensiv al dezvoltării urbane, cu parcele de mari dimensiuni și o distribuție dispersată a locuirii.

Astfel, harta densității scoate în evidență o distribuție concentrică a populației, cu un nucleu urban compact, caracterizat prin densități ridicate, urmat de o zonă mediană cu densități medii și de periferii slab populate, unde predomină locuirea individuală dispersată. Această structură are implicații importante pentru planificarea urbană, în special în ceea ce privește organizarea transportului public, localizarea serviciilor și infrastructurilor, precum și pentru politicile de dezvoltare durabilă a municipiului.

Efectivul, structura și dinamica populației

În ceea ce privește dinamica populației, la nivelul zonei analizate, se constată importante fluctuații față de acum 10 ani pentru UAT-urile componente.

Conform datelor analizate, în termeni absoluți, populația ariei de studiu a înregistrat o scădere de 1.593 de persoane în perioada analizată. Dacă separăm Municipiul Odorheiu Secuiesc de comunele membre, se conturează două tendințe distincte: la nivelul

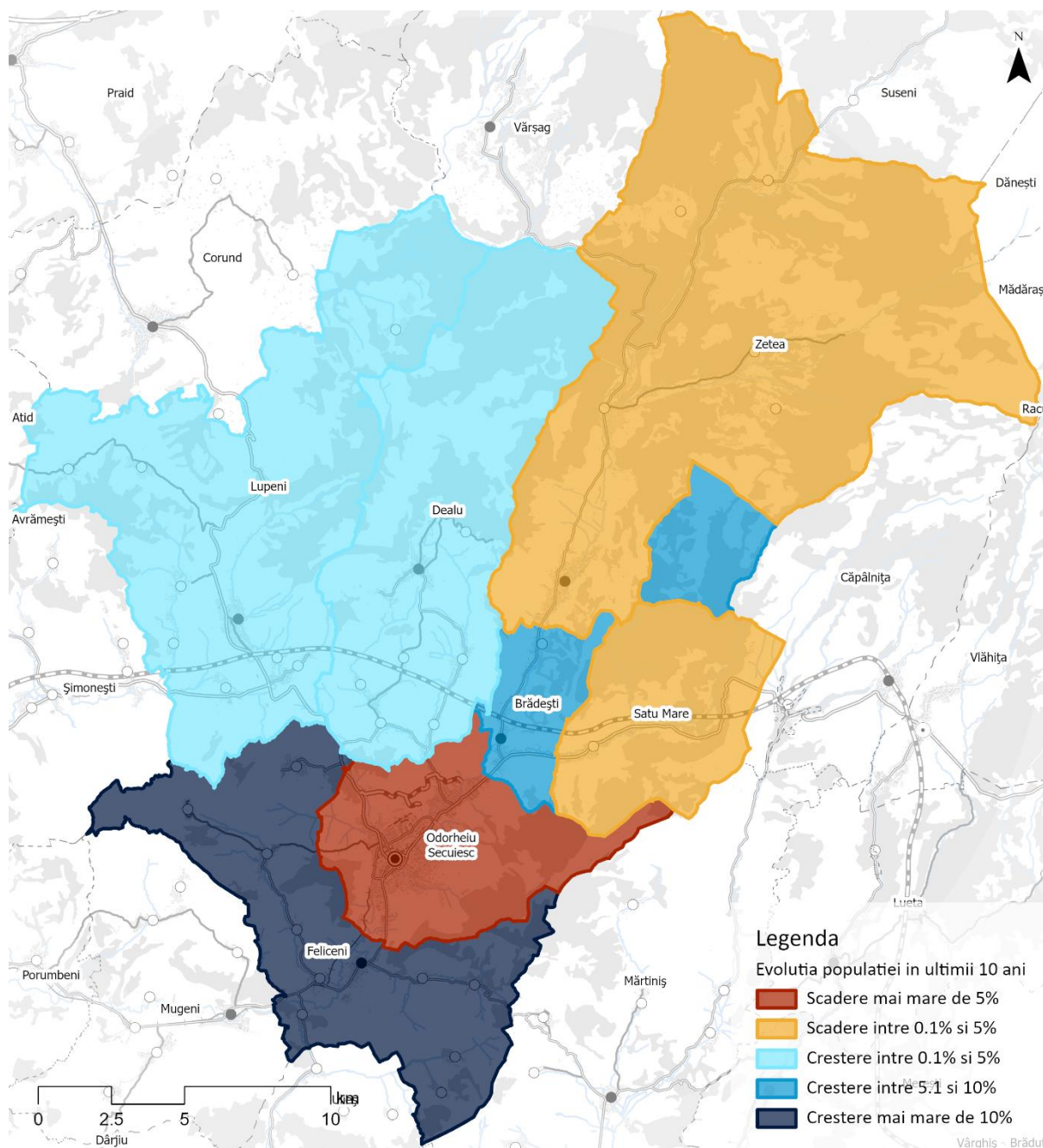


Figură 2-2 Densitatea populației pe km² în municipiul Odorheiu Secuiesc



municipiului, populația a scăzut constant, cu o rată medie anuală de -0.71%, în timp ce în comunele din jur se observă o creștere medie anuală de +0.39%.

Această dinamică demografică reflectă un fenomen de migrație rezidențială către localitățile învecinate municipiului, locuitorii preferând să își stabilească domiciliul în zonele periferice sau rurale, unde există condiții mai avantajoase pentru locuire. Totuși, activitățile sociale, economice și de petrecere a timpului liber continuă să graviteze în jurul municipiului Odorheiu Secuiesc, ceea ce confirmă rolul său de centru polarizator al zonei.



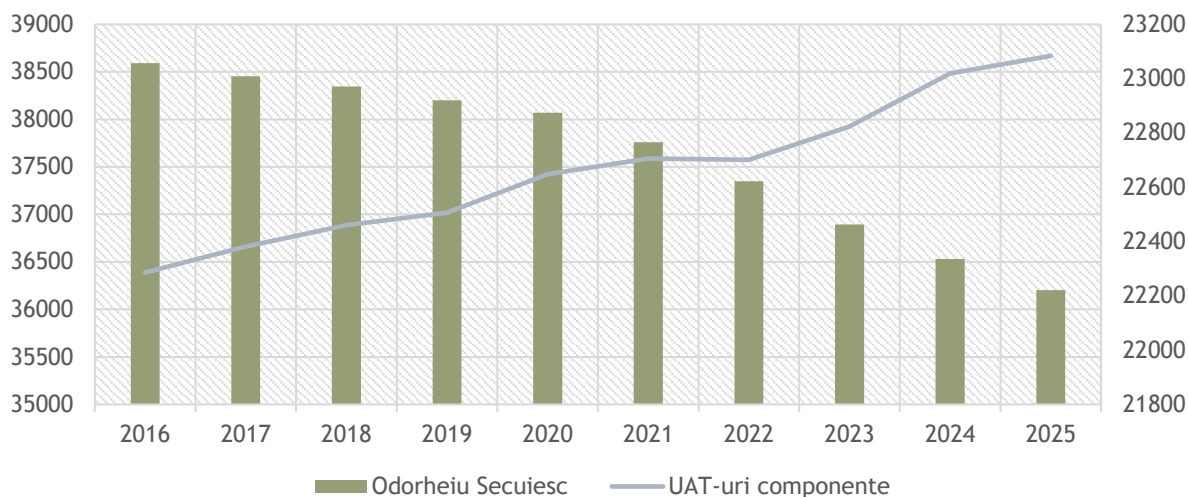
Figură 2-3 Evoluția populației în aria de studiu în ultimii 10 ani

În acest context, dezvoltarea unui sistem de transport public modern și eficient devine esențială, pentru a facilita mobilitatea populației dinspre comunele limitrofe către



municipiu. O astfel de infrastructură ar putea reduce dependența de autoturismul personal, contribuind la creșterea sustenabilității mobilității urbane și periurbane.

De remarcat este situația Comunei Feliceni, care a înregistrat o creștere notabilă a populației cu 10.83% în ultimul deceniu (echivalentul a 361 de persoane), confirmând atractivitatea acestei zone pentru stabilirea de noi domiciliu.



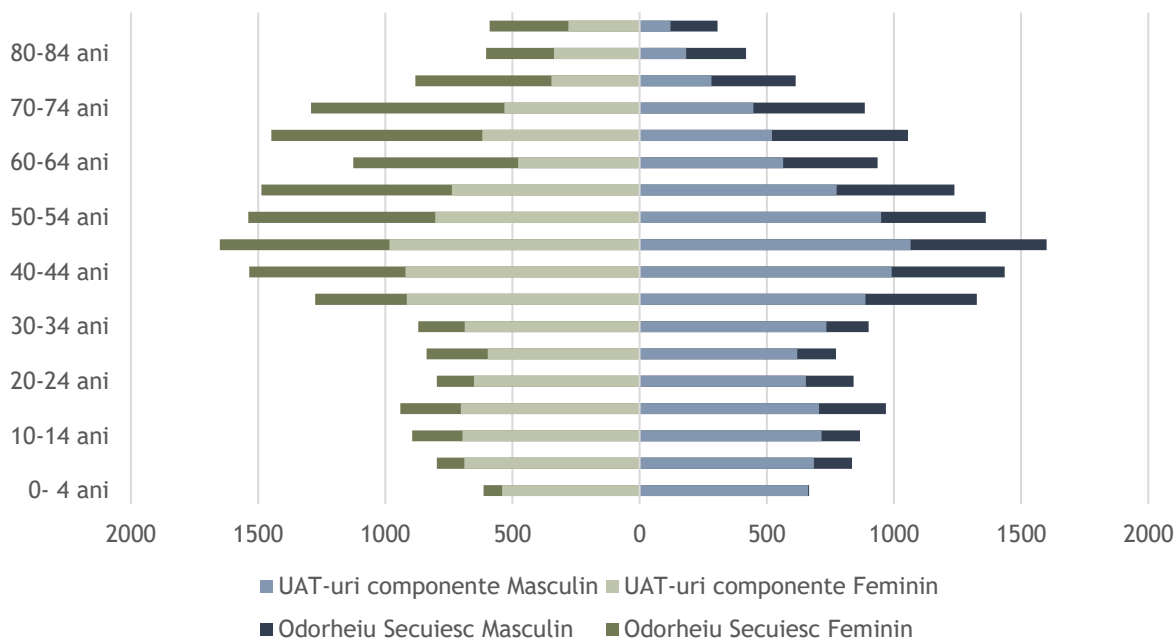
Figură 2-4 Fluctuația populației în ultimii 10 ani pentru UAT-urile din zona de analiză

Analiza piramelor populației pentru municipiul Odorheiu Secuiesc și pentru unitățile administrativ-teritoriale componente ale ADI Transcom relevă o serie de particularități demografice importante. În ambele cazuri, structura de vârstă este marcată de o bază relativ îngustă, ceea ce indică o natalitate scăzută și un proces de îmbătrânire demografică accentuată. Grupurile de vârstă 0-14 ani sunt semnificativ mai reduse comparativ cu grupele adulte, ceea ce va avea efecte directe asupra reînnoirii populației active în viitor.

În municipiul Odorheiu Secuiesc se remarcă o concentrare ridicată a populației în grupele de vârstă 35-49 de ani, cu ponderi mai mari atât la femei, cât și la bărbați. Aceste grupe constituie nucleul forței de muncă și sugerează că municipiul continuă să atragă populația activă. Totodată, numărul femeilor depășește constant numărul bărbaților în majoritatea grupelor de vârstă adulte și vârstnice, fenomen explicabil prin speranța de viață mai ridicată în rândul populației feminine.

În UAT-urile componente se observă o tendință ușor diferită, grupele de vârstă tinere, în special 0-19 ani, au ponderi mai echilibrate, ceea ce arată că mediul rural are o contribuție relativ mai mare la menținerea natalității. Totuși, și aici grupurile de populație vârstnică (65 ani și peste) sunt numeroase, indicând același proces de îmbătrânire demografică. Comunele par să devină atractive pentru familii tinere, dar și pentru populația care migrează din municipiu către zonele periurbane, căutând condiții de locuire mai favorabile.

Municipiul Odorheiu Secuiesc concentrează populația adultă activă și rămâne principalul pol demografic al zonei, în timp ce comunele membre se conturează ca spații rezidențiale complementare, unde natalitatea este relativ mai ridicată, dar unde procesul de îmbătrânire este la fel de vizibil. Această dinamică mixtă evidențiază atât potențialul de dezvoltare periurbană, cât și provocările legate de sustenabilitatea demografică și de adaptarea serviciilor publice la structura de vârstă a populației.



Figură 2-5 Piramida populației pentru aria de studiu

Tabel 2-1 Indicatori demografici I pentru anul 2024

Indicatori demografici	Odorheiu Secuiesc	UAT-uri componente	Harghita	Romania
Propoția persoanelor de 0 - 14 ani din populație	12.91	17.28	14.66	13.99
Propoția persoanelor de 65 de ani și peste din populație	22.35	15.89	18.66	18.52
Gradul de îmbătrânire a populației	173.20	91.93	127.31	132.38
Raportul de dependență demografică	54.46	49.64	49.98	48.16
Rata de înocuire a forței de muncă	74.12	106.14	90.19	80.44

Analizând indicatorii demografici I, se pot evidenția diferențe semnificative între municipiul Odorheiu Secuiesc și UAT-urile componente ale ariei de studiu dar și cu zonele mai largi reprezentate de județul Harghita și România. În ceea ce privește populația tânără, se poate observa că municipiul se clasează cu mult sub media județului dar și cea națională, fiind codaș. La polul opus, prin contrast, UAT-urile componente înregistrează o proporție superioară de 17.28% ceea ce confirmă tendința menționată anterior: mediul rural reușește să mențină un ritm mai ridicat al natalității și o pondere mai mare de populație tânără.

Populația vârstnică este puternic reprezentată în municipiu, cu o pondere de 22.35%, care depășește semnificativ mediile naționale și județene. În comunele componente ADI, procentul este mult mai redus. Această situație arată în mod direct că gradul de îmbătrânire este mai accentuat în mediul urban decât în cel rural, confirmând o presiune demografică mai puternică pe zona urbană.



Raportul de dependență demografică susține concluziile anterioară. Totuși, diferențele devin și mai evidente atunci când analizăm rata de dificultăți în asigurarea sustenabilității resurselor umane pe termen mediu și lung. În comunele aparținătoare ADI TRANSCOM este depășită valoarea de 100, ceea ce arată un potențial de regenerare mai bun al populației active, chiar mai bun decât cel național și județean.

Datele analizate au prezentat o polarizare clară, în care municipiul Odorheiu Secuiesc se confruntă cu o îmbătrânire demografică accentuată și cu o scădere a capacității de reînnoire a forței de muncă, în timp ce comunele din jur au o structură demografică mai echilibrată cu ponderi mai mari ale populației tinere și cu un potențial de regenerare mai bun.

Se poate trage concluzia că există o interdependență urban-rural ce necesită politici integrate care să valorifice dinamica pozitivă din mediul rural și să atenueze presiunile demografice din municipiu.

RELEVANȚA PENTRU STUDIUL DE OPORTUNITATE: Grupele de vârstă privind tinerii și persoanele în etate vor fi printre principalii beneficiari ai unui serviciu de transport public în comun: grupele de vârstă 5-9, 10-14 și 15-19 reprezintă tinerii care vor utiliza transportul în comun pentru accesul la unitățile de învățământ, dar și pentru relaxare/plimbare.

Pe de altă parte, grupa de vârstă peste 65 de ani este reprezentată de persoane cu mobilitate din ce în ce mai redusă, pentru care un sistem de transport public accesibil este o soluție pe termen lung pentru rezolvarea nevoilor de mobilitate.

Ambele grupe de potențiali utilizatori pot fi beneficiari de gratuități sau subvenționări ale transportului, astfel încât este esențială identificarea cât mai exactă a numărului de potențiali utilizatori.

În același timp, programul de transport și traseele propuse vor urmări deservirea unităților de interes pentru aceste grupe de vârstă, precum școlile și liceele, iar programul de transport va fi corelat cu programul orelor de curs.

Mișcarea naturală și mișcarea migratorie

Analiza indicatorilor demografici evidențiază diferențe semnificative între municipiu și comunele componente ariei de studiu. Rata natalității se situează sub valoarea medie județeană și națională, spre deosebire de cea de la nivelul comunelor.

Acest lucru prezintă că zonele rurale oferă medii mai favorabile pentru reproducere datorat condițiilor mai atractive pentru familiile tinere.

Sporul natural prezintă că municipiul se confruntă cu un deficit natural mai pronunțat al populației, în timp ce comunele contribuie într-o măsură mai mare la menținerea regenerării urbane

Tabel 2-2 Indicatori demografici II pentru anul 2024

Indicatori demografici	Odorheiu Secuiesc	UAT-uri componente	Harghita	Romania
Rata natalității	6.35	9.10	8.13	6.85
Rata mortalității (generale)	9.92	11.09	11.21	11.26
Spor natural	-3.56	-1.99	-3.09	-4.41



Această dinamică subliniază necesitatea unor politici integrate de susținere a natalității, de promovare a condițiilor de viață atractive în municipiu și de echilibrare a resurselor umane în întreaga zonă analizată.

Tendința de scădere a populației la nivel național va continua, chiar dacă într-un ritm mai lent, luând în considerare prognozele Institutului Național de Statistică și Eurostat. Astfel putem constata că deși populația orașului scade constant, doar o parte redusă din cei care migrează către alte localități o fac schimbându-și domiciliul. Acest lucru face ca localitățile din proximitate să cunoască fenomenul de expansiune în teritoriu.

Datele demografice indică un declin semnificativ al populației în Odorheiu Secuiesc comparativ cu UAT-urile Componente. Odorheiu Secuiesc se confruntă cu o natalitate scăzută și o rată a mortalității stabilă, rezultând într-un spor natural negativ mai accentuat decât în alte regiuni. Aceste tendințe sugerează necesitatea implementării unor măsuri urgente pentru a inversa declinul demografic, cum ar fi stimulente pentru familii, îmbunătățirea condițiilor economice și sociale și atragerea tinerilor să rămână sau să se întoarcă în regiune.

În concluzie, principalele nevoi din perspectiva socio-demografică se rezumă la ameliorarea legăturilor cu așezările din cadrul zonei metropolitane pentru a facilita accesul populației active la locuri de muncă. Transportul public în cadrul zonei metropolitane va trebui să fie accesibil și persoanelor cu mobilitate redusă sau a celor în vârstă.

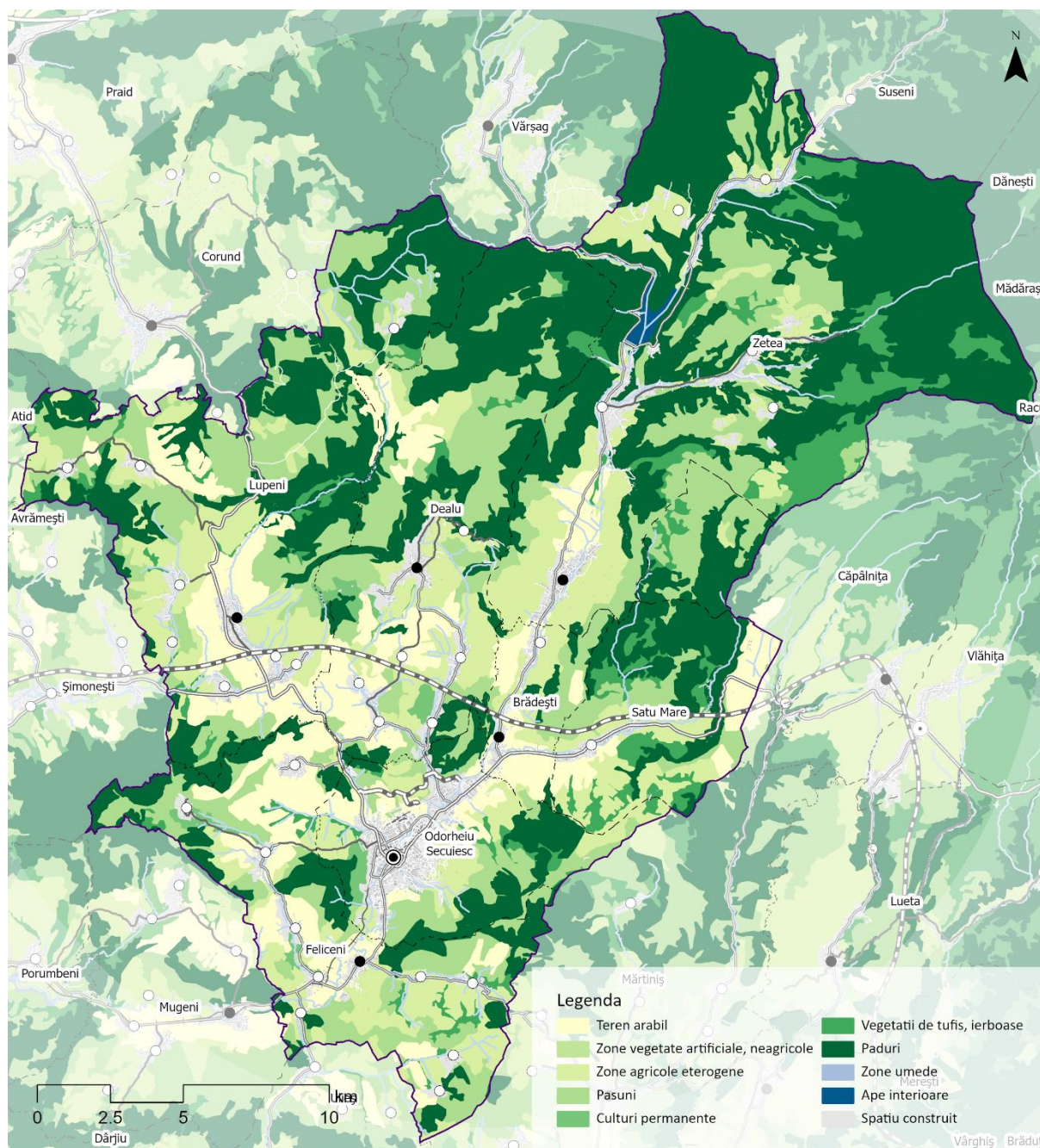
Concluzii:

- Populația municipiului Odorheiu Secuiesc este în scădere continuă;
- Structura pe grupe de vârstă arată îmbătrânirea populației și scăderea ratei de înlocuire a forței de muncă;
- Migrația către comunele limitrofe indică un proces de suburbanizare, influențat de accesibilitatea la terenuri și locuințe.



2.1.3 Zone de generare și atracție a deplasărilor

Relația cu fondul construit

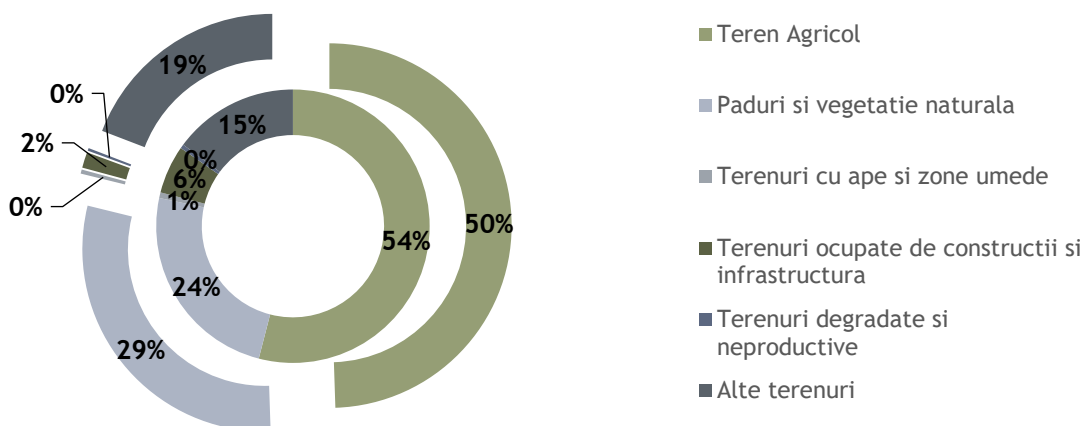


Figură 2-6 Spațiul funcțional la nivelul UAT-urilor membre ale TRANSCOM

Dezvoltarea spațială funcțională a municipiului Odorheiu Secuiesc și a comunelor aparținătoare Asociației de Dezvoltare Intercomunitară TRANSCOM se realizează pe baza Planului Urbanistic General și a Planurilor Urbanistice Zonale care au adus efecte în teren până în prezent. Suprafața administrativ-teritorială acoperă o arie extinsă cu caracter urban și periurban, incluzând atât terenuri construibile, cât și spații agricole și forestiere. Municipiul, ca nucleu urban, ocupă o suprafață de aproximativ 4779 ha, dintre care o parte semnificativă este intravilanul de 1097, fiind concentrată în zone de locuințe colective și



individuale, activități comerciale și servicii publice, precum și spații industriale și depozitare.



Figură 2-7 Procentul ocupat de terenuri în aria de studiu (inelul central - Odorheiul Secuiesc, inelul extern - UAT-urile componente)

Zonele cu locuințe colective sunt deservite de principalele circulații ale municipiului și anume: Strada Beclean, Strada Bethlen Gabor, Bulevardul Independenței, Strada Tomca Sandor, Strada Insulei. Această tipologie de locuințe prezintă circulații interne de categoria a IV-a și alei pietonale. Aceste zone sunt deservite funcțional prin centre de cartier, cu dotări comerciale, servicii și zone de agrement.

Raportat la această tipologie de locuire, întâlnim cele mai multe probleme legate de parcare a automobilelor și ocuparea spațiului public de mașini, în detrimentul activităților și dotărilor specifice populației rezidente, a spațiilor verzi și de recreere sau a deplasărilor nemotorizate.

Totodată, în aceste zone sunt localizate numeroase baterii de garaje. În completarea parcarilor de reședință amenajate la sol, au fost localizate numeroase garaje, care sunt folosite de către populație în scopul depozitării de bunuri, gararea automobilelor sau adăpostirea unor mici afaceri.

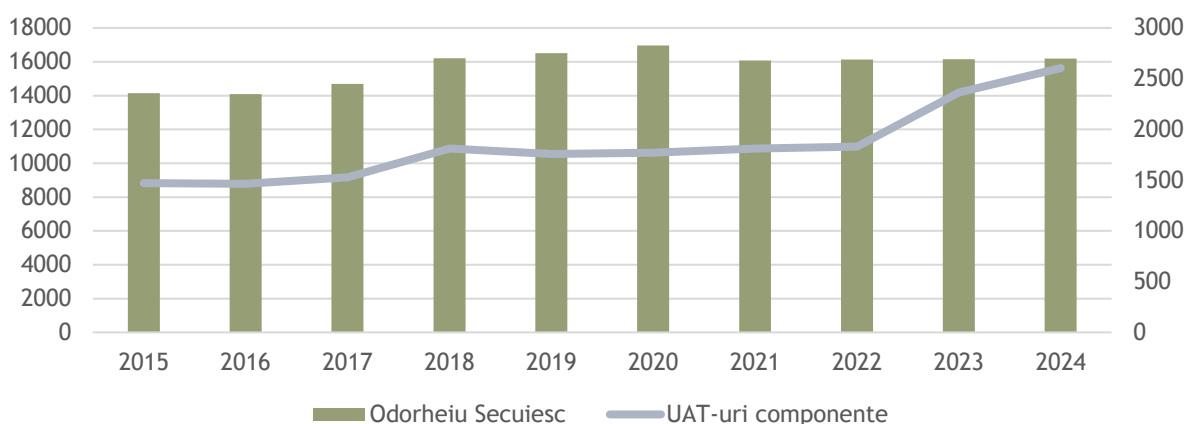
Arealele cu locuințe individuale din zonele periferice prezintă un țesut mai destructurat, în special către estul municipiului, unde densitatea fondului construit este mai mică și sunt prezente rezerve importante de teren în vederea unor dezvoltări rezidențiale, de agrement sau pentru alte dotări compatibile locuirii și specificului zonei.

Și în zonele cu locuințe individuale există problema automobilelor parcate la sol. În aceste zone populația alege să parcheze automobilul în fața curții, pe domeniul public, în detrimentul locurilor disponibile și destinate pentru acest lucru de pe parcelă. Astfel, trotuarele sau prima bandă carosabilă sunt ocupate de mașini parcate, obturând astfel fluxurile de trafic și degradând imaginea urbană.

În ansamblu, analiza teritorială indică o polarizare urbană a populației și activităților în jurul municipiului Odorhei Secuiesc, în timp ce comunele membre joacă rolul de zone periurbane rezidențiale, cu potențial de dezvoltare și extindere. Această structură are implicații directe asupra planificării transportului public, distribuției serviciilor și dezvoltării durabile, evidențiind necesitatea unor politici integrate urban-rural care să optimizeze mobilitatea, accesul la dotări și utilizarea eficientă a spațiului.



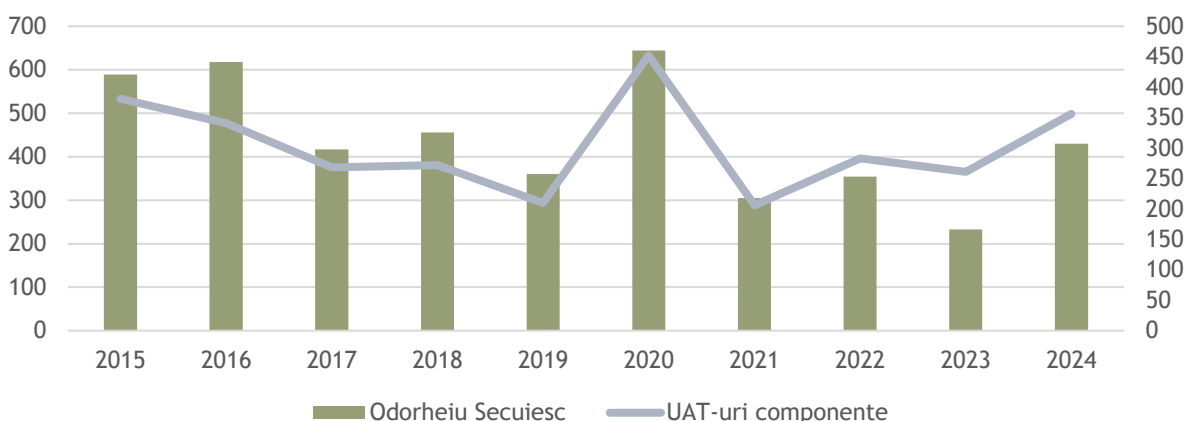
Profilul economic și agenții economici



Figură 2-8 Evoluția numărului de salariați în aria de studiu

După cum se poate observa în figura de mai sus, numărul de salariați a variat de la an la an înregistrând un trend ascendent. Municipiul înregistrează fluctuații mari de la +10% într-un an la -5% în alt an. În medie, municipiul și-a păstrat o creștere de 1.59% în fiecare an.

La nivelul comunelor componente Asociației de Dezvoltare Intercomunitară TRANSCOM, acestea înregistrează creșteri bruște și scăderi ușoare, de la -2.93% la 18.53% și 29.25%. Comunele înregistrează cele mai mari creșteri ale numărului de salariați cu o medie de aproape 7% în fiecare an.



Figură 2-9 Evoluția numărului de șomeri în aria de studiu

Numărul șomerilor a avut o tendință descendentă între 2015 și 2019, scăzând de la 589 la 360 de persoane. În anul 2020 se observă o creștere semnificativă a șomajului, ajungând la 644, ca urmare a impactului economic al pandemiei de COVID-19. După 2020, numărul șomerilor scade din nou, atingând un minim de 233 în 2023, dar în 2024 se înregistrează o ușoară creștere la 430, ceea ce poate indica o ajustare a pieței muncii sau factori economici noi.

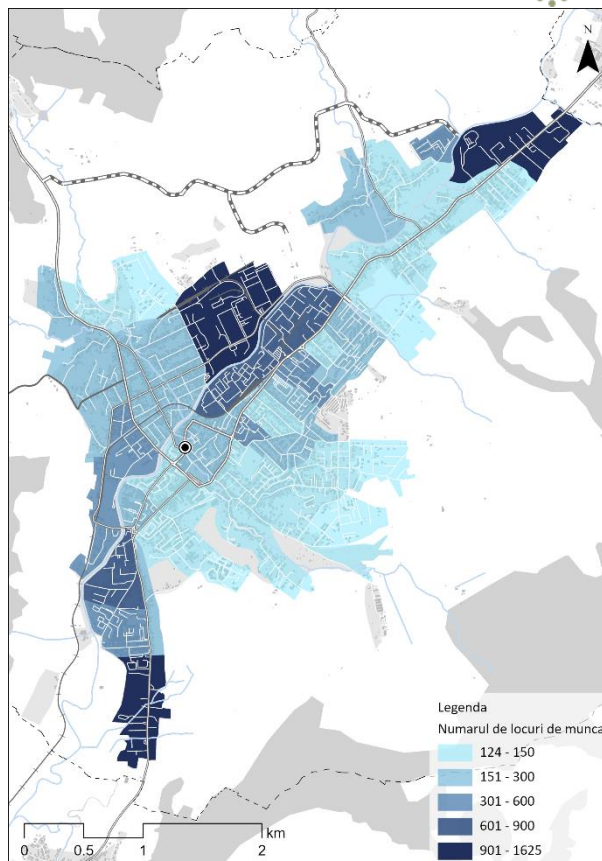
În UAT-urile componente se observă o tendință similară, cu scăderi constante între 2015 și 2019. Creșterea bruscă în 2020 este și aici evidentă, reflectând probabil efectele externe similare celor din municipiul.

După 2020, datele arată fluctuații, cu valori între 206 și 356, sugerând o recuperare mai lentă comparativ cu municipiul.



Municipiul Odorheiu Secuiesc are în general un număr mai mare de șomeri decât UAT-urile componente, ceea ce poate fi explicat prin dimensiunea mai mare a populației și concentrarea de activități economice ce pot fi mai sensibile la crize. În 2023, municipiul ajunge la un nivel de șomeri mai mic decât UAT-urile componente, ceea ce poate sugera o absorbție mai eficientă a forței de muncă în municipiu. Șomajul este mai volatil în municipiu decât în UAT-urile componente, ceea ce poate reflecta o economie mai dinamică, dar și mai susceptibilă la fluctuații.

Din cartograma alăturată se poate observa distribuția locurilor de muncă la nivelul municipiului Odorheiu Secuiesc. Aceasta evidențiază o concentrare clară a locurilor de muncă în zonele industriale situate în periferie, în sud - zona Budvar, și în nord - zona Beclean dar și în zona alăturată de râul Târnava. De asemenea, numeroase locuri de muncă se regăsesc în zonele de centre comerciale și în zone cu servicii diverse, precum și în apropierea instituțiilor publice, cum ar fi primăria și alte structuri administrative.



Figură 2-10 Distribuția spațială a locurilor de muncă în municipiul Odorheiu Secuiesc

Contextul economic al municipiului sugerează o economie mixtă, bazată pe sectorul industrial și pe servicii, cu un rol important al comerțului local. Concentrarea locurilor de muncă în zonele industriale indică prezența unor unități de producție relevante pentru economia locală, care oferă oportunități de angajare pentru un segment semnificativ al populației. În același timp, existența unor centre comerciale și instituții publice bine reprezentate arată o diversificare a economiei și o reziliență mai mare la fluctuațiile pieței industriale.

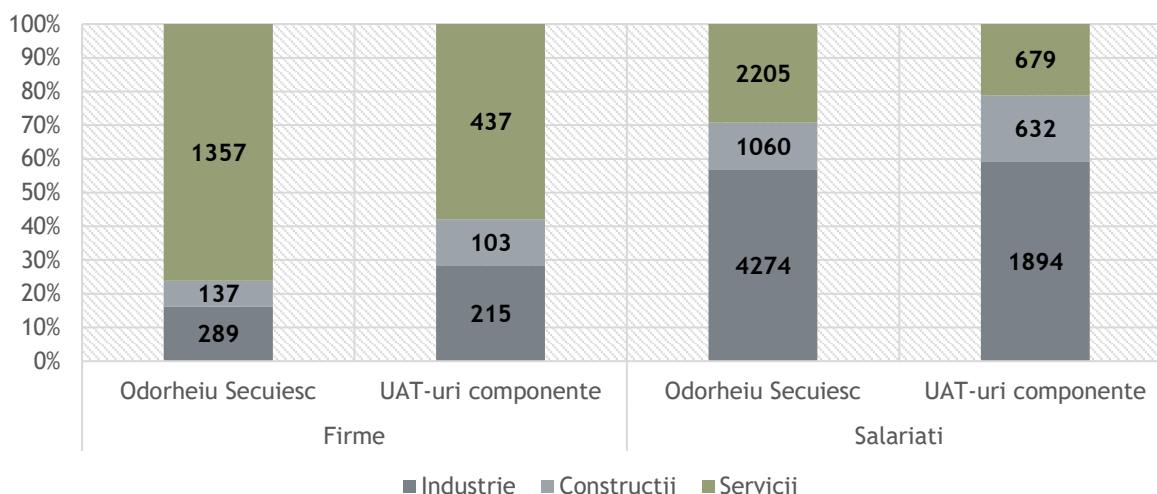
Această distribuție spațială a locurilor de muncă poate influența mobilitatea forței de muncă și dezvoltarea infrastructurii urbane, accentuând necesitatea unei bune conectivități între zonele industriale și cele rezidențiale, dar și promovarea de noi investiții în sectoarele cu potențial de creștere, precum serviciile și comerțul.

Structura economică a ariei de studiu poate fi observată în graficul următor. Analiza datelor referitoare la distribuția firmelor și a salariaților pe principalele sectoare economice evidențiază particularități semnificative ale economiei municipiului Odorheiu Secuiesc comparativ cu UAT-urile componentent ale ADI TRANSCOM.

La nivelul municipiului, sectorul serviciilor deține ponderea dominantă din punct de vedere al numărului de firme, însă industria, deși doar cu aproape 290 de firme, concentrează cel mai mare număr de salariați. Această situație reflectă faptul că firmele industriale au dimensiuni medii și mari, fiind capabile să asigure locuri de muncă stabile pentru un segment considerabil al populației active. Sectorul serviciilor este fragmentat într-un număr mai mare



de entități economice de mici dimensiuni în timp ce sectorul construcțiilor ocupă o poziție intermediară.



Figură 2-11 Structura economică în aria de studiu a ADI TRANSCOM

În UAT-urile componente ADI TRANSCOM, structura este diferită, sectorul industrial/prelucrător deținând un număr relativ mare de firme, cât și cea mai importantă pondere a salariaților, ceea ce arată o economie mai puțin orientată spre sectorul terțiat.

Analiza comparativă arată că municipiul Odorheiu Secuiesc are o economie duală: industrială ca număr de angajați și orientată spre servicii ca număr de firme. Prin contrast, celelalte comune membre ADI TRANSCOM sunt mai dependente de sectoarele industriale și construcții, sectorul de servicii fiind un rol secundar.

Ca și impact județean, municipiul Odorheiu Secuiesc, cu toate întreprinderile (private și publice) însumează 11.099 de angajați, concentrând 22.95% din totalul acestora la nivelul Județului Harghita.

Aceste date reflectă faptul că agenții economici din zona de studiu au o productivitate și o eficiență financiară ridicată, comparativ cu restul județului, consolidând rolul economic esențial în economia Județului Harghita.

RELEVANȚA PENTRU STUDIUL DE OPORTUNITATE: Organizarea traseelor și frecvențelor sistemului de transport public local vor trebui să țină cont de accesibilitatea către cât mai multe locuri de muncă din oraș. În același timp, frecvențele autobuzelor și programul de circulație va trebui să țină cont de programul de lucru al angajaților din principalele unități economice din oraș.

Concluzii

- Industria are cel mai mare impact asupra pieței muncii, deși numărul de firme este redus comparativ cu sectorul serviciilor;
- Serviciile domină ca număr de firme, dar acestea sunt preponderent mici și angajează mai puțini salariați;
- UAT-urile componente o diversificare economică mai redusă decât municipiul.

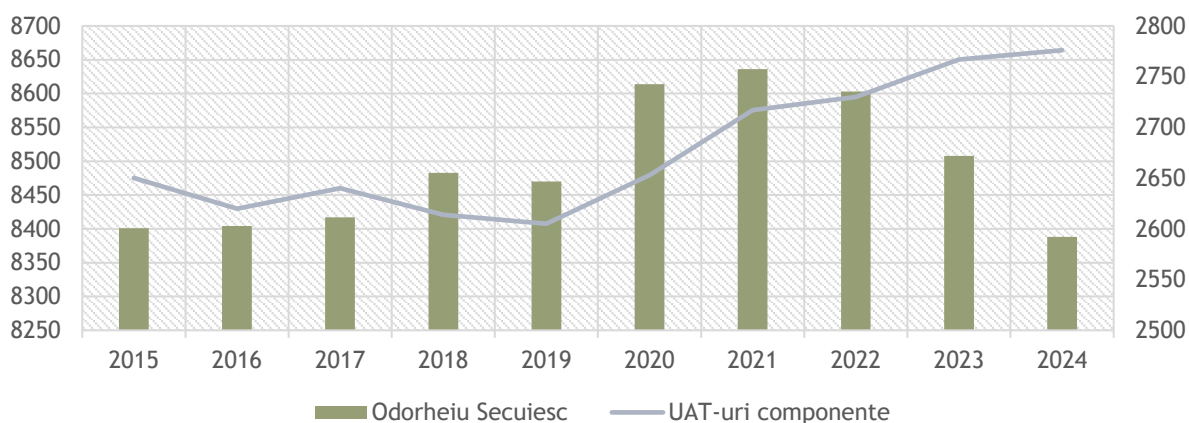


Unități de învățământ

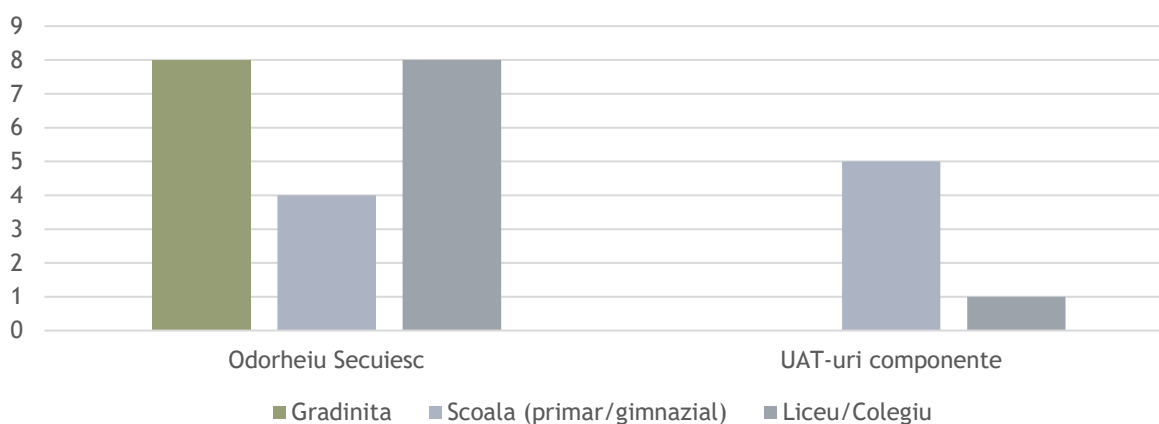
Populația școlară reprezintă totalitatea copiilor din grădinițe și creșe, a elevilor și studenților cuprinși în procesul de instruire și educare dintr-un an școlar/universitar din cadrul educației formale, indiferent de formele de învățământ pe care le frecventează (de zi, seral, cu frecvență redusă și la distanță), programul de studii și de vârstă. Populația școlară de la nivelul ariei de studiu înregistrează în medie o creștere mică de 0.12% în fiecare an în ultimii 10 ani. Situația populației școlare la nivelul ariei de studiu este prezentată în tabelul de mai jos:

Tabel 2-3 Evoluția populației școlare în UAT-urile componente zonei de analiză

An	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Odorheiu Secuiesc	8401	8404	8417	8483	8470	8614	8636	8603	8508	8388
Brădești	153	162	173	176	181	187	184	192	180	174
Dealul	533	545	550	531	529	548	575	589	590	601
Felicești	334	323	321	328	343	365	388	389	413	443
Lupeni	564	559	549	573	562	543	537	553	575	579
Satu Mare	261	242	267	259	244	253	259	242	256	256
Zetea	805	789	780	747	746	757	774	765	753	723
Diferență față de anul anterior % (total)		-0.24	0.30	0.36	-0.20	1.73	0.76	-0.18	-0.51	-0.98



Figură 2-12 Evoluția populației școlare în aria de studiu



Figură 2-13 Numărul unităților de învățământ în aria de analiză, anul 2024



RELEVANȚA PENTRU STUDIUL DE OPORTUNITATE: Organizarea traseelor și frecvențelor sistemului de transport public local va trebui să țină cont de accesibilitatea către unitățile de învățământ din oraș. Programul de transport va trebui să fie corelat cu programul orelor de studiu.

Dezvoltarea zonelor de agrement

- **Odorheiu Secuiesc** este principalul centru urban și cultural al zonei, remarcându-se prin patrimoniul său istoric și prin facilitățile de agrement. Printre cele mai importante obiective se află Cetatea Székelytámadt, simbol medieval al orașului, dar și Muzeul Haáz Rezső, care adăpostește colecții valoroase de artă și etnografie secuiască. Centrul istoric, cu biserici monumentale și clădiri de patrimoniu, oferă vizitatorilor o incursiune în trecutul multicultural al regiunii. În plan recreativ, orașul dispune de Ștrandul Stănescu și de Băile Seiche, recunoscute pentru apele lor minerale, precum și de Parcul Central, o zonă verde destinată relaxării și activităților în aer liber;
- **Dealul** este cunoscut în special pentru tradițiile viticole. Podgoriile și micile crame din localitate constituie puncte de interes pentru vizitatorii atrași de turismul oenologic și de experiențele gastronomice. Totodată, evenimentele și festivalurile tradiționale oferă un cadru autentic pentru cunoașterea culturii locale;
- **Lupeni** se remarcă prin patrimoniul său religios, având biserici istorice cu valoare arhitecturală și spirituală. Pe lângă acestea, zona oferă un cadru natural atractiv, cu peisaje pitorești care favorizează drumețiile și activitățile de agrement în aer liber;
- **Zetea** reprezintă una dintre cele mai importante destinații naturale din regiune. Barajul și lacul de acumulare Zetea constituie un punct de atracție major, unde se practică pescuitul, sporturile nautice și campingul. În jurul lacului s-a dezvoltat o infrastructură turistică bazată pe cabane și pensiuni, care valorifică frumusețea peisajului montan și a pădurilor întinse. Zona este apreciată pentru turismul ecologic și pentru oportunitățile de recreere în mijlocul naturii.

RELEVANȚA PENTRU STUDIUL DE OPORTUNITATE: Organizarea traseelor și frecvențelor sistemului de transport public local va trebui să țină cont de accesibilitatea către zonele cu potențial turistic ridicat, iar în același timp ar trebui să asigure o legătură continuă între acestea, în cadrul unui traseu de transport public regulat, cu beneficii conexe pentru utilizatori.



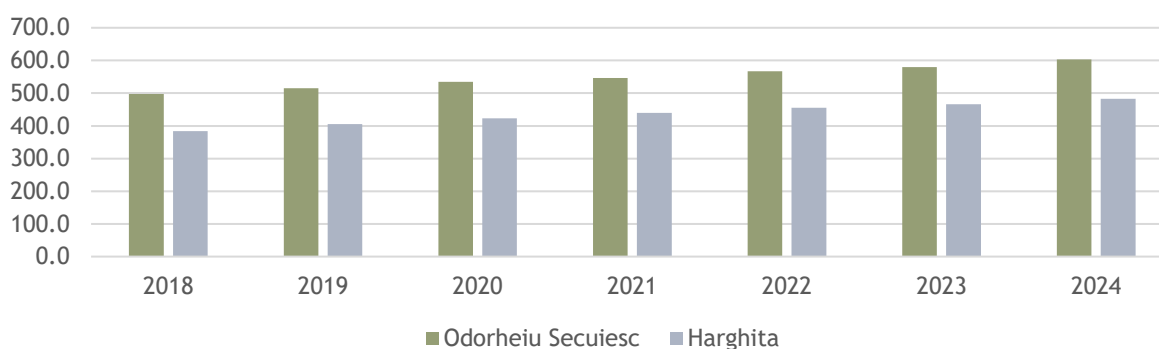
2.1.4 Gradul de motorizare și tendințe de deplasare

Gradul de motorizare

Gradul de motorizare reprezintă un factor fundamental în planificarea mobilității și a transportului public de persoane.

Raportându-ne la datele INS cu privire la populație și datele furnizate de Taxe și Impozite Odorheiu Secuiesc referitoare la numărul de autovehicule înregistrate, la nivelul anului 2024, Municipiul Odorheiu Secuiesc avea un indice de motorizare de 602/1000 de locuitori comparat cu cel de la nivelul județului de 482/1000 de locuitori.

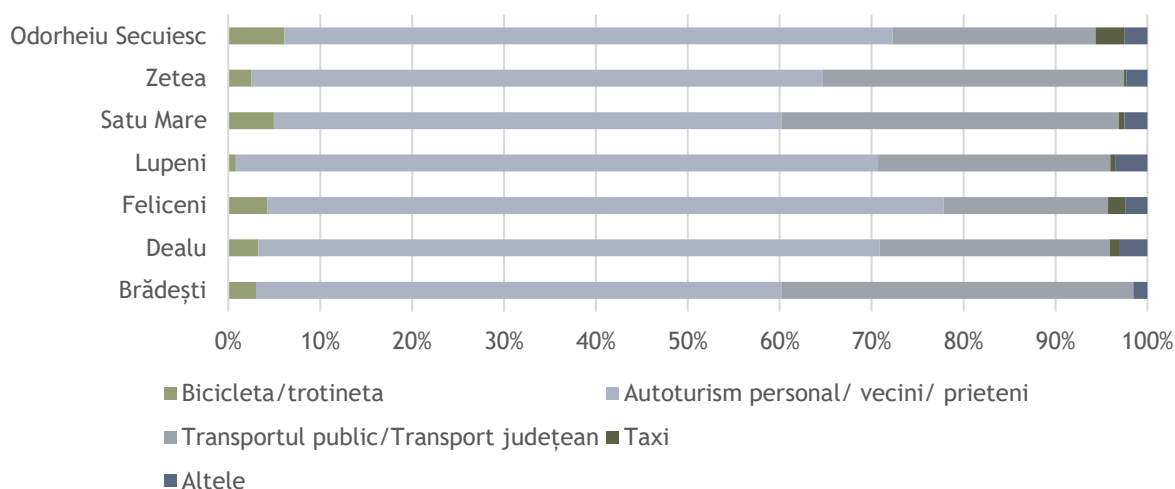
Pentru a face față acestor provocări, studiul de oportunitate va analiza diferite tendințe ale populației, va evalua situația actuală a infrastructurii de transport și va propune diferite soluții în vederea promovării transportului public în detrimentul deplasărilor cu autovehicule personale/ private.



Figură 2-14 Evoluția gradului de motorizare

Cotele modale la nivelul ariei de studiu

Pentru cotele modale de la nivelul ariei de studiu, au fost folosite doar cotele modale de deplasare între UAT-uri (distanțe mari de deplasare). Acestea sunt prezentate în graficul următor.



Figură 2-15 Cote modale prelucrate din chestionarul cu populația



Așa cum se poate observa și din graficul anterior, la nivelul ariei de studiu principalul mijloc de deplasare este preponderent autoturismul urmat de transportul județean.

Folosind cotele modale din cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a Municipiului Odorheiu Secuiesc, prezintă o distribuție bună a cotelor modale fiind folosite în mod intensiv mijloacele nemotorizate (velo/ bicicletă) și mersul pe jos.

Comparat cu celelalte cote modale, municipiul Odorheiu Secuiesc prezintă o cotă modală redusă pentru transportul public și una redusă a deplasărilor cu autoturismul.

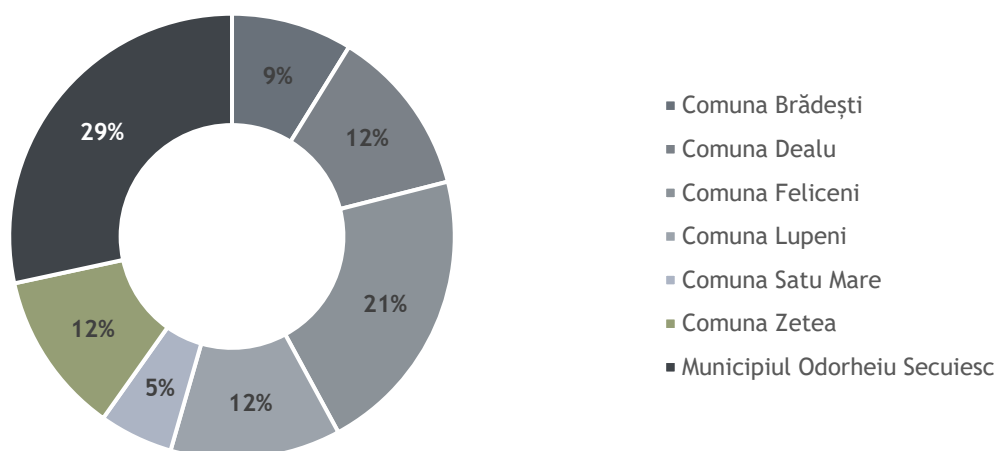
Tabel 2-4 Compararea cotelor modale ale municipiului Odorheiu Secuiesc cu alte municipii din România

Modalitatea de deplasare cea mai frecventă	Reșița	Bacău	Baia Mare	Roman	Lugoj	Odorheiu Secuiesc	Medie
Mers pe jos	30	26.93	29	24.7	34.2	38	29.0
Transport public	9	23.8	22	24.5	2.5	13	16.4
Bicicleta	6	13.27	11	6.9	12.4	15.5	9.9
Autoturism	55	36	38	43.9	50.9	33.5	44.8

Pe baza tabelului superior, se poate concluziona că municipiul Odorheiu Secuiesc oferă o diversificare mare a mijloacelor de transport, și o municipalitate ce dorește schimbarea tendințelor de deplasare a cetățenilor spre o modalitate mai sănătoasă, durabilă și ecologică.

Rezultatele chestionarului în aria de studiu

Chestionarul realizat a avut un număr de 2999 de răspunsuri. Distribuția răspunsurilor la nivelul UAT-urilor poate fi observată în graficul următor.

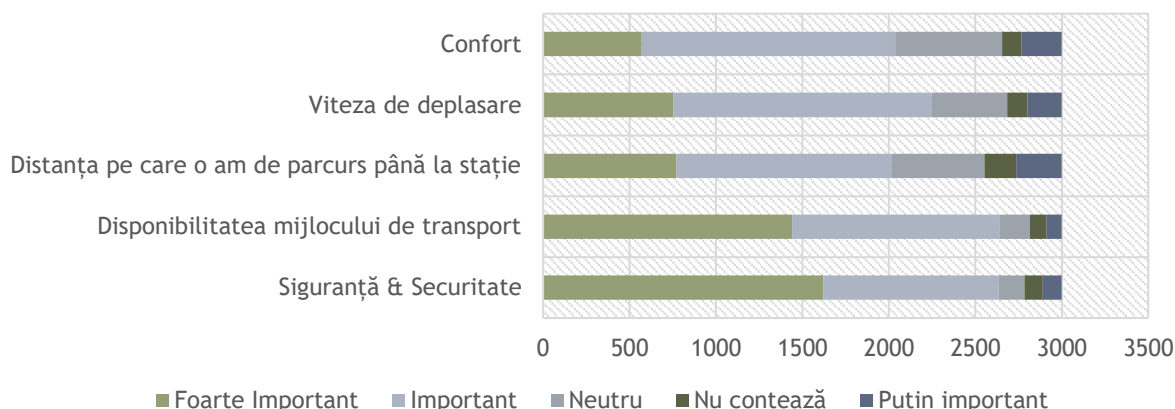


Figură 2-16 Distribuția răspunsurilor în urma colectării de date



Respondenții au fost invitați să răspundă la un chestionar complex, structurat în trei secțiuni majore, fiecare vizând aspecte esențiale pentru înțelegerea comportamentului de mobilitate și a contextului socio-economic.

- **Prima secțiune**, de natură socio-demografică, a vizat caracteristicile fundamentale ale populației, precum vârsta, statutul social, numărul de vehicule deținute și clasa de venit. Analiza acestor informații permite estimarea capacității de suportabilitate economică a cetățenilor și conturarea unui profil general al comunității;
- **Cea de-a doua secțiune** a urmărit detalierea tiparelor de deplasare în afara localității, incluzând informații privind mijloacele de transport utilizate, scopul și motivația călătoriilor, precum și durata acestora. Această parte a chestionarului oferă o imagine asupra mobilității cotidiene și a obiceiurilor de călătorie ale populației;
- **Ultima secțiune** s-a concentrat pe înțelegerea profundă a factorilor care determină alegerile de mobilitate. Au fost investigate motivele prioritare în selectarea mijlocului de transport, gradul de deschidere față de utilizarea unui sistem de transport public metropolitan, barierele care ar putea fi depășite pentru a stimula această utilizare, precum și percepția asupra unui preț rezonabil al biletului.



Figură 2-18 Elemente prioritare în alegerea modului de transport

Așa cum reiese și din graficul anterior, factorii prioritari în alegerea modului de transport sunt siguranța și securitatea, alături de disponibilitatea mijlocului de transport. În consecință, se poate concluziona că un sistem de transport public viabil trebuie să garanteze un standard ridicat de siguranță și securitate, fiind totodată accesibil și disponibil pentru întreaga populație.

În ceea ce privește accesibilitatea către o stație de transport public județean, 86,4% dintre respondenți au declarat că se află în proximitatea uneia (fie la punctul de plecare, fie la destinație). Totuși, doar 53% dintre aceștia dispun de o stație atât la originea, cât și la destinația călătoriei, ceea



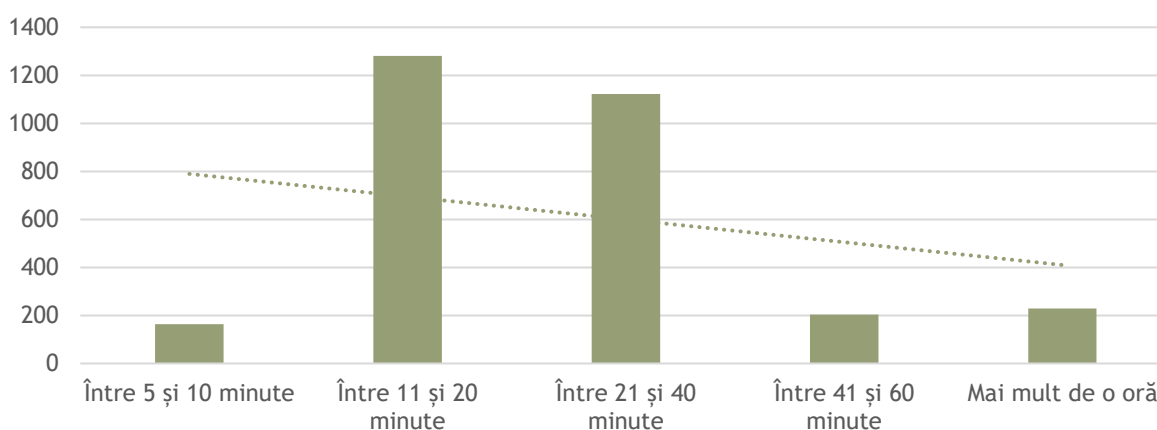
Figură 2-17 Accesul facil către o stație de transport județean



ce relevă existența unor dezechilibre în rețeaua actuală.

După cum a fost menționat anterior, cetățenii au fost rugați să indice principalul motiv pentru care ar utiliza un nou sistem de transport public în aria de studiu. Rezultatele evidențiază câteva elemente esențiale: accesibilitatea serviciului (stațiile să fie situate în apropierea zonei de reședință și a punctelor de interes), frecvența ridicată a curselor, precum și existența unor informații clare și actualizate cu privire la timpii de deplasare și orarele de plecare. Toate acestea constituie pilonii fundamentali pentru ca un astfel de serviciu să fie perceput ca util și atractiv de către cetățeni.

În ceea ce privește duratele de deplasare, acestea diferă în funcție de mijlocul de transport utilizat, media situându-se între 11 și 40 de minute. O analiză detaliată arată că aproximativ 27% dintre respondenți efectuează deplasări pe distanțe medii (11-20 minute), 18% parcurg distanțe medii spre mari (21-40 minute), iar doar 5% se deplasează pe distanțe mari, de peste o oră. Aceste date oferă o imagine clară asupra mobilității cotidiene și evidențiază predominanța călătoriilor de scurtă și medie durată.



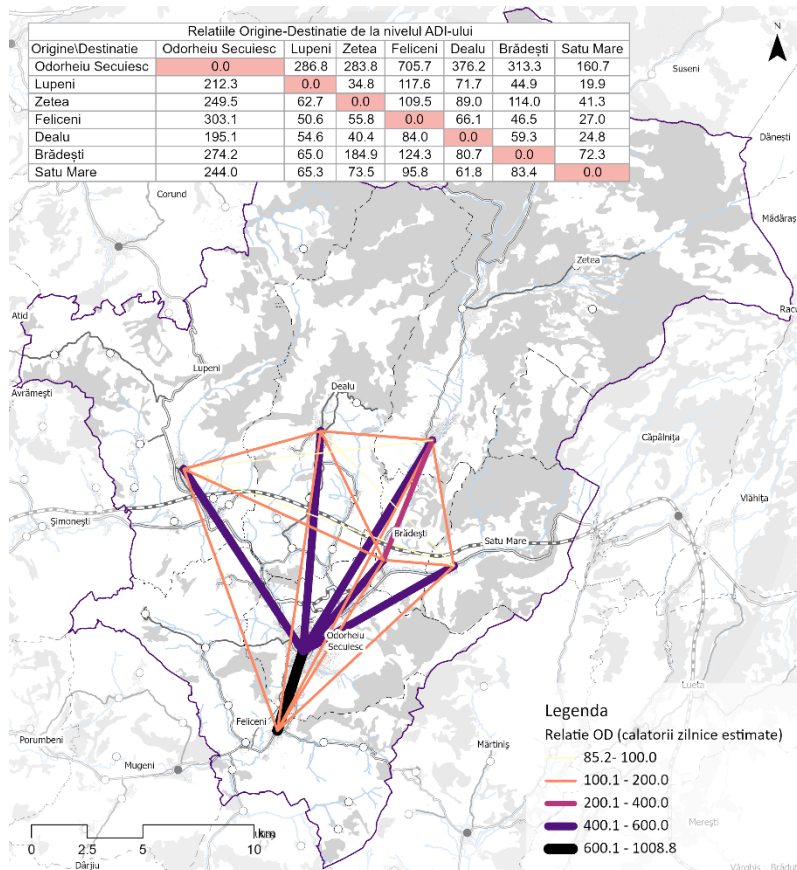
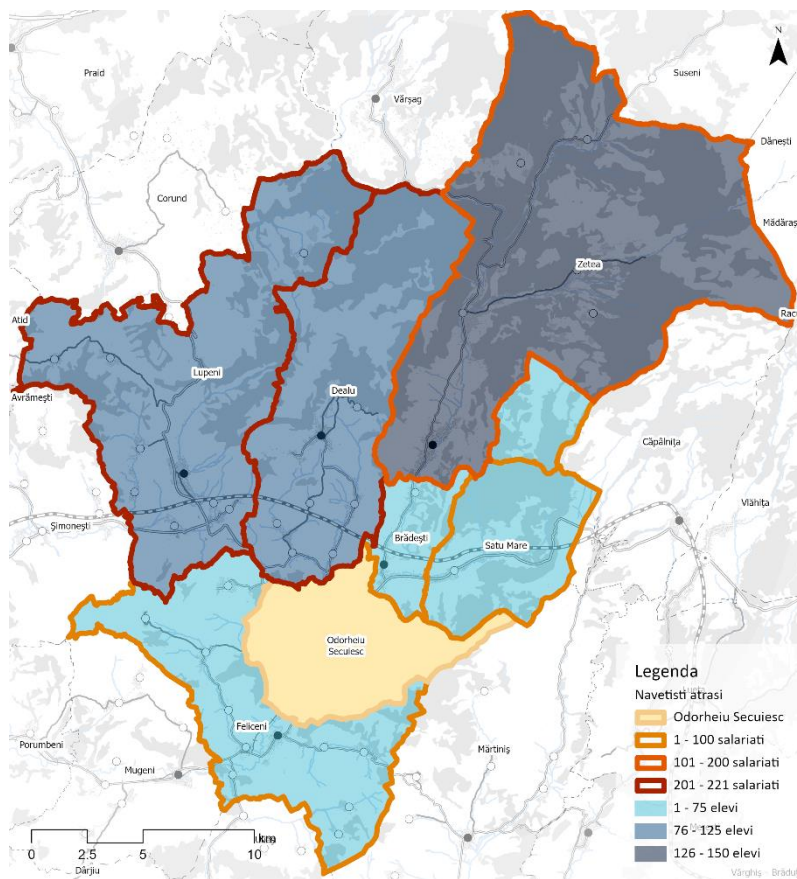
Figură 2-19 Timpul de deplasare efectuat în deplasările în afara localității

Situația navetiștilor este prezentată în figura următoare și evidențiază importanța anumitor comune în cadrul rețelei funcționale a zonei analizate. Se remarcă în mod deosebit comunele Lupeni și Dealu, care înregistrează cele mai ridicate valori atât din punctul de vedere al numărului de elevi navetiști, cât și al salariaților spre municipiul Odorheiu Secuiesc. Acest fapt subliniază rolul central pe care aceste localități îl joacă în dinamica zilnică a mobilității, funcționând ca zone generatoare și atrătoare de deplasări.

Este esențial de menționat că datele referitoare la navetiști sunt integrate în baza de date Origine-Destinație (OD), ceea ce oferă o imagine mult mai complexă asupra fluxurilor de persoane. Perechile OD surprind mișcările populației între diverse comune și municipiul Odorheiu Secuiesc, indiferent de motivul călătoriei (muncă, educație, servicii, alte scopuri), devenind astfel un instrument fundamental pentru înțelegerea interacțiunilor teritoriale.

Analiza acestor fluxuri relevă câteva aspecte:

- Se constată un flux consistent din comuna Feliceni către Municipiul Odorheiu Secuiesc, ceea ce confirmă dependența directă a localității de centrul urban pentru accesul la locuri de muncă, educație și servicii. Această relație de navetism accentuat plasează Odorheiu în postura de pol dominant al mobilității regionale;
- În paralel, se evidențiază o legătură strânsă între comunele Zetea și Brădești, fluxurile reciproce indicând existența unor relații funcționale locale mai puțin evidente la prima vedere, dar importante pentru configurarea traseelor de transport.



Figură 2-20 Fluxurile de navetiști și perechile Origine-Destinație

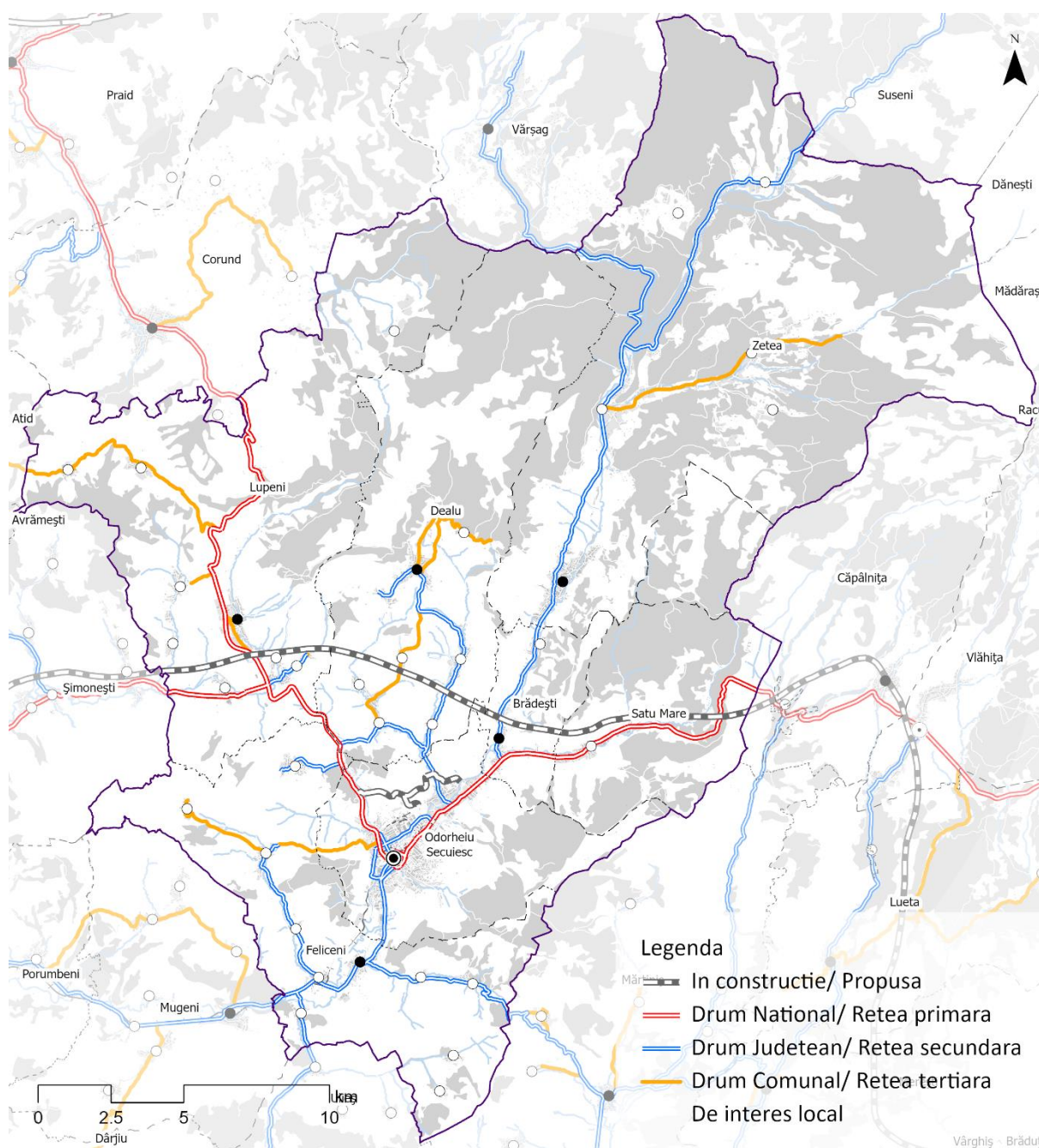
Un alt aspect interesant constă în rețeaua de conexiuni dintre comunele Lupeni - Felicești - Satu Mare - Brădești - Dealul. Deși aceste fluxuri se desfășoară la un volum redus în comparație cu deplasările către municipii, ele sunt semnificative prin caracterul lor de interconectivitate teritorială, conturând o mobilitate intracomunală care nu trebuie neglijată.

Această situație reflectă o realitate importantă: mobilitatea în aria de studiu nu se desfășoară exclusiv pe direcția comună-municipiu, ci și între comune, chiar dacă la intensități mai scăzute. Din această perspectivă, proiectarea și implementarea viitoarelor trasee de transport public trebuie să țină cont nu doar de relațiile radiale care leagă Odorheiu Secuiesc de localitățile componente, ci și de aceste conexiuni transversale între comune, care contribuie la coeziunea spațială și funcțională a zonei.

Analiza fluxurilor OD și a situației navetiștilor indică faptul că Municipiul Odorheiu Secuiesc rămâne centrul de atracție major pentru deplasările zilnice, însă există și o rețea secundară de mobilitate intercomunală ce reclamă o abordare integrată. Astfel, un sistem de transport public adaptat contextului trebuie să combine traseele de tip radial (comune-municipiu) cu traseele de tip rețea (comună-comună).



2.1.5 Transportul rutier



Figură 2-21 Încadrarea în rețeaua națională de drumuri

Aria analizată este amplasată strategic în partea central-estică a Transilvaniei, la intersecția unor coridoare importante de transport rutier la nivel regional și național.

Municipiul Odorheiu Secuiesc este traversat de Drumul Național 13A, care asigură legătura directă cu Municipiul Miercurea Ciuc (40 km sud) și cu Municipiul Târgu Mureș (100 km vest), ambele fiind poli regionali majori din punct de vedere economic și administrativ. Totodată, conexiunea cu Brașovul se realizează prin intermediul DN13, la o distanță de aproximativ 120 km.

Accesibilitatea către rețeaua de drumuri europene este asigurată prin conexiunea la E60, care leagă zona de Cluj-Napoca și, mai departe, de rețeaua de autostrăzi (A3 - Autostrada



Transilvania). Distanța față de Cluj-Napoca este de circa 160 km, ceea ce oferă o conectivitate competitivă la nivel național.

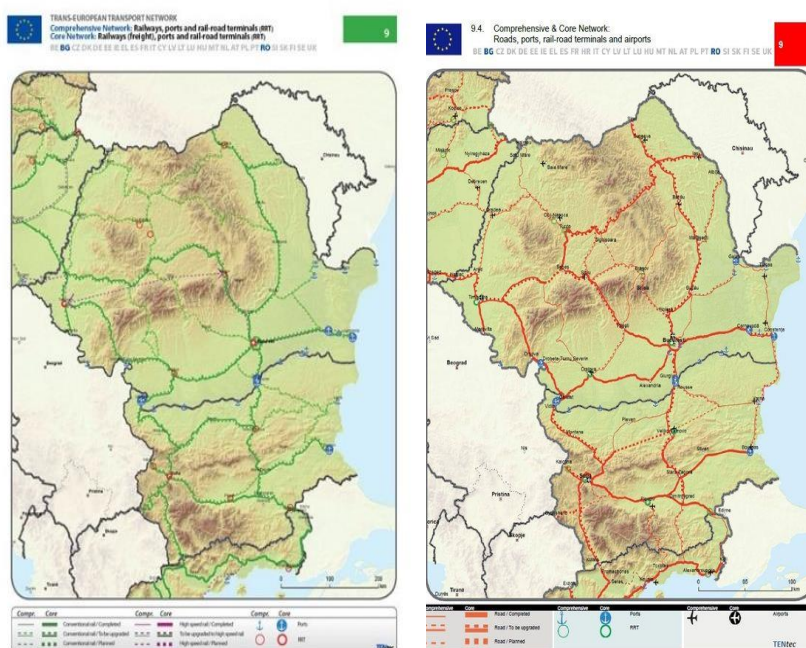
La nivel județean și local, comunele Brădești, Dealu, Feliceni, Lupeni, Satu Mare și Zetea sunt conectate radial de municipiu printr-o rețea de drumuri județene (DJ), Odorheiu Secuiesc funcționând ca nod de convergență al mobilității cotidiene. Acest fapt este confirmat și de intensitatea navetismului zilnic, populația din comunele menționate orientându-se către municipiu pentru acces la locuri de muncă, educație și servicii.

Astfel, aria de studiu beneficiază de o poziționare favorabilă, la intersecția unor coridoare de mobilitate regională și națională, Odorheiu Secuiesc jucând rolul de centru polarizator pentru localitățile componente ale ADI-ului.

Relația cu rețeaua TEN-T

Municipiul Odorheiu Secuiesc se întinde pe o lungime de aproximativ 6km Nord-Sud și 8km Est-Vest.

Din perspectiva relației cu rețeaua TEN-T, municipiul se află într-o zonă izolată din punct de vedere al infrastructurii de interes european, cel mai apropiat traseu fiind al rețelei TEN-T Core prin rețeaua de căi ferate București - Brașov - Sighișoara - Arad și al Autostrăzii București - Sibiu - Nădlac.



Figură 2-22 Rețeaua TEN-T Națională

Rețeaua rutieră la nivelul municipiului Odorheiu Secuiesc

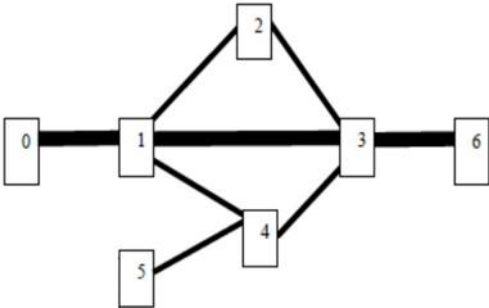
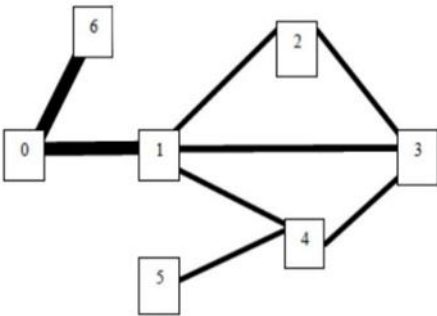
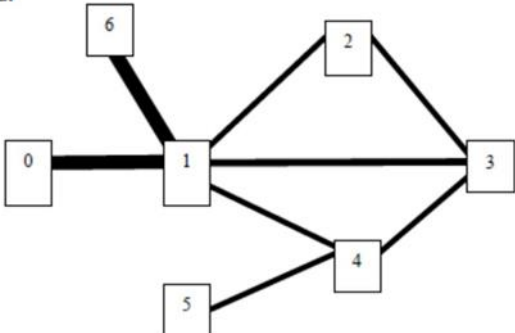
În prezent, modalitatea principală de deplasare, conform Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, este mersul pe jos. Totodată, modalitatea secundară de deplasare a populației din municipiu este cea cu autoturismul, o treime dintre aceștia utilizând automobilul în deplasările zilnice.

Din punct de vedere topologic, gradul de integrare a unei rețele locale în structura rețelei naționale poate fi determinat prin calculele care stabilesc proprietățile intrinseci ale grafurilor corespunzătoare rețelelor infrastructurii de transport. În tabelul următor sunt prezentate diferite niveluri de integrare a rețelei de transport local (căreia îi corespunde un graf reprezentat cu arce cu linii subțiri - exemplificat pentru prima categorie de arce care leagă nodurile 1, 2, 3, 4, 5) și rețeaua de transport național (căreia îi corespunde un graf



reprezentat cu arce cu linii îngroșate - de exemplu, arcele care leagă nodurile 0 - 6 în graful pentru prima categorie).

Tabel 2-5 Tipuri de integrări între rețeaua de drumuri națională și cea locală

Categorie graf exemplu	Descriere
Hiperintegrat 	Un graf este hiperintegrat atunci când un arc al rețelei naționale se suprapune peste un arc al rețelei locale (în exemplu, rețeaua națională este reprezentată de nodurile 0 - 1 - 3 - 6 se suprapune peste rețeaua locală alcătuită din nodurile 1 - 2 - 3 - 4 - 5).
Hipointegrat 	Un graf este hipointegrat atunci când rețeaua orașului este legată într-un nod periferic de rețeaua națională.
Integrat rațional 	Un graf este integrat rațional atunci când cele două rețele, națională și locală, sunt "tangente"; în exemplu, nodul 1 este nod de conexiune a două arce ale rețelei naționale și nod de conexiune cu rețeaua locală.

Analizând situația rețelei de transport din municipiul Odorheiu Secuiesc sub aceste aspecte și pe baza reprezentării grafului corespunzător rețelei de transport rutier din municipiu, se poate concluziona că există o "hiperintegrare", deoarece rețeaua rutieră națională se suprapune cu rețeaua de drumuri locală.

Rețeaua stradală a municipiului Odorheiu Secuiesc și organizarea sistemului de transport sunt influențate de relief și elementele de cadru natural precum și de barierele artificiale (calea ferată).

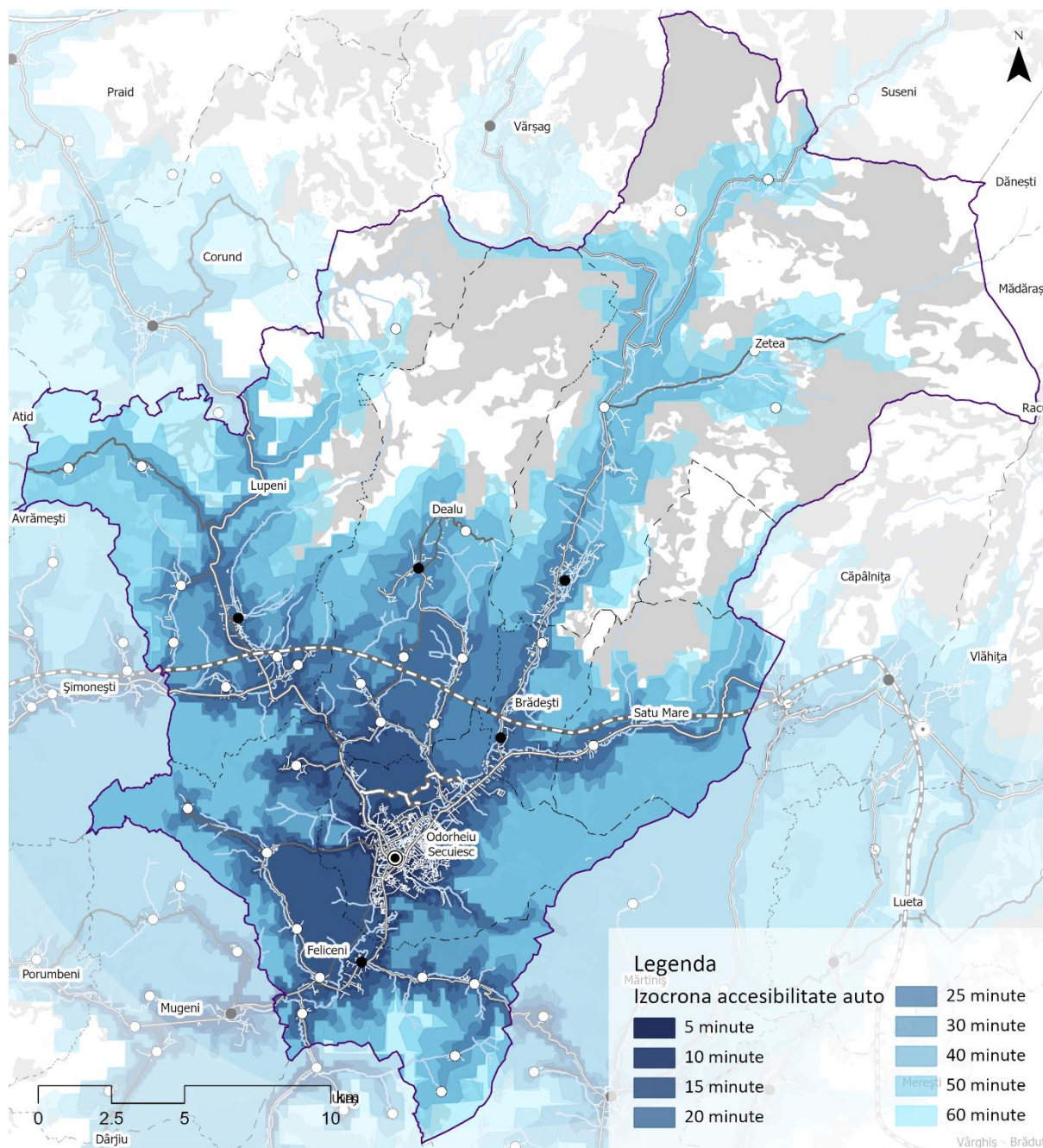
Numărul redus de traversări ale Râului Târnava Mare și ale căii ferate, precum și starea necorespunzătoare, le accentuează acestora caracterul de barieră.



Legătura dintre rețeaua națională și cea locală poate fi realizată în mai multe noduri, ceea ce conferă o vulnerabilitate mai scăzută, prin faptul că o disfuncționalitate (întrerupere) a unei joncțiuni nu conduce la izolarea ariei urbane, existând prin conectivitatea multiplă, rute ocolitoare suficiente.

Schema după care este organizată rețeaua principală de trafic din Municipiul Odorheiu Secuiesc este una de tip radial, cu mai multe direcții principale, și anume:

- DN 13A Odorheiu Secuiesc - Miercurea Ciuc;
- DN 13A Odorheiu Secuiesc - Reghin;
- DJ 122 Odorheiu Secuiesc - Borsec;
- DJ 127 Odorheiu Secuiesc - Gheorgheni;
- DJ 129 Odorheiu Secuiesc - Toplița.



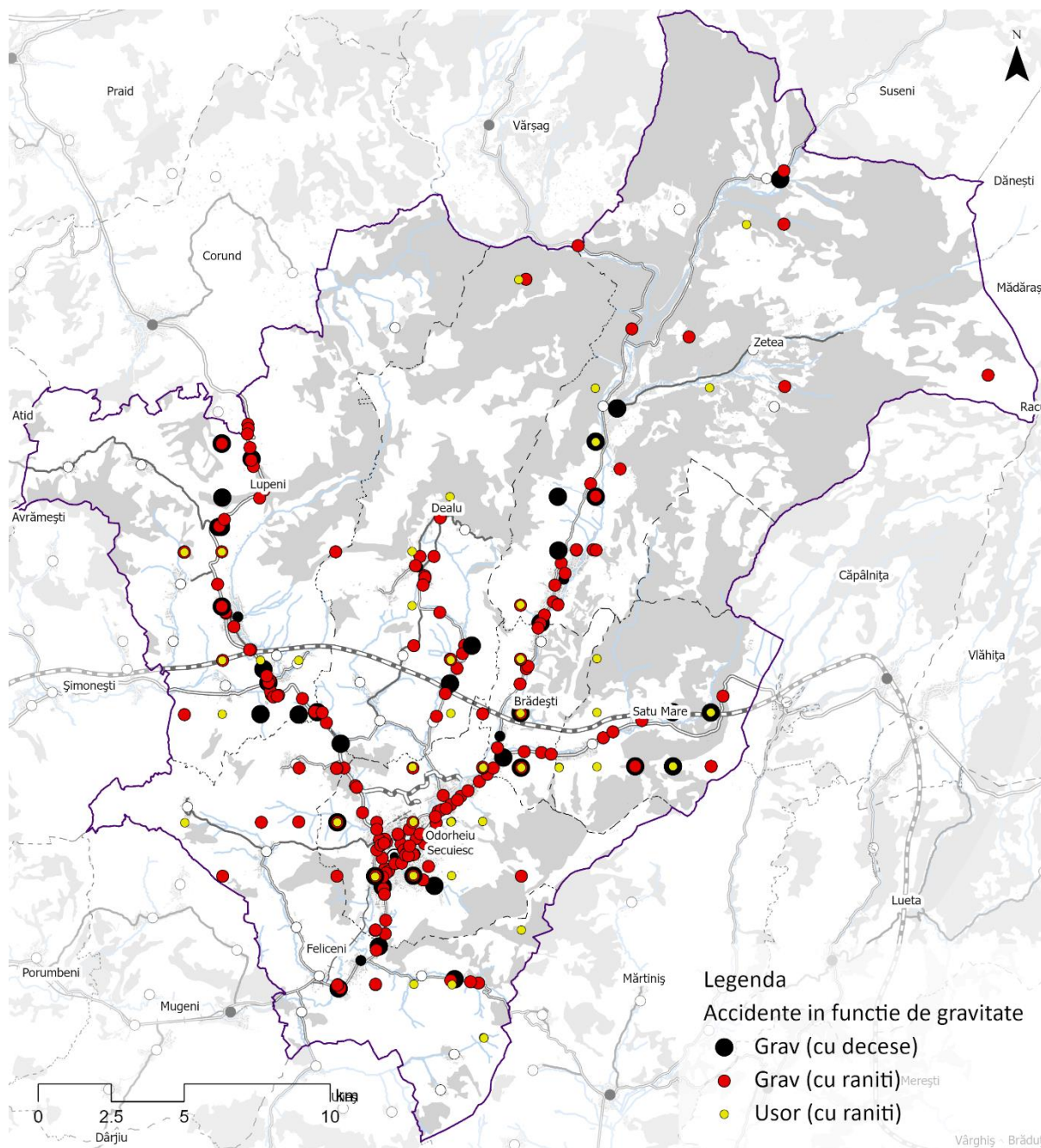
Figură 2-23 Accesibilitatea rutieră a municipiului Odorheiu Secuiesc



Accesibilitate rutieră

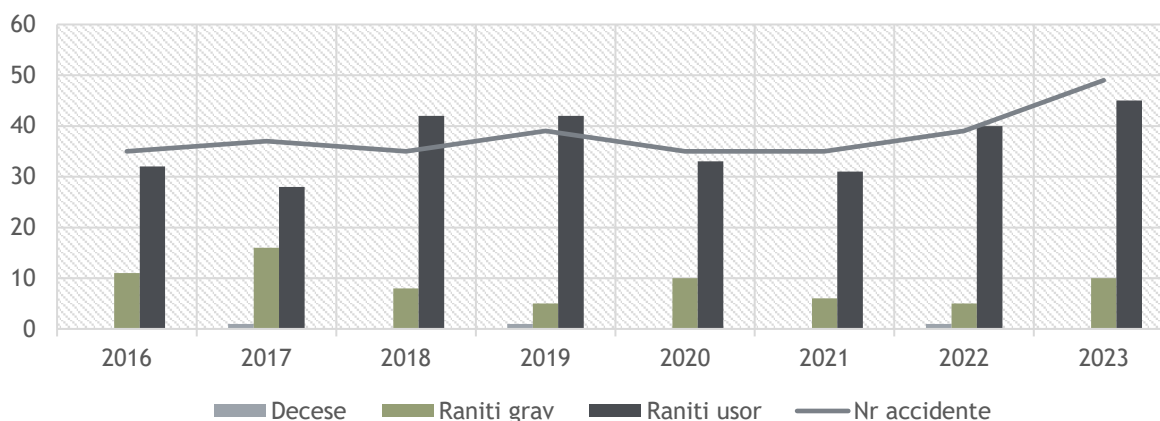
Figura anterioară prezintă accesibilitatea rutieră a municipiului Odorheiu Secuiesc către UAT-urile aparținătoare ADI. Se poate observa că toate localitățile de reședință sunt în aria de acoperire de până în 25 minute. Trebuie menționat că accesibilitatea rutieră ține cont de starea tehnică a drumului precum și de categoria acestora.

Siguranță rutieră



Figură 2-24 Localizarea accidentelor în aria de studiu

În ceea ce privește siguranța rutieră, se poate observa o concentrație ridicată a accidentelor în municipiul Odorheiu Secuiesc în special pe sectoarele Drumului Național.



Figură 2-25 Evoluția numărului de accidente în aria de studiu

P raza analizată s-au înregistrat un total de 304 accidente rutiere, soldate cu 367 de victime. Deși numărul anual al accidentelor se menține relativ constant, cu valori între 35 și 39, anul 2023 marchează un vârf de 49 de accidente și 55 de victime, ceea ce indică o tendință recentă de creștere a fenomenului.

Din perspectiva consecințelor, se observă un număr redus de decese cu doar 3 cazuri pe întreaga perioadă, însă proporția răniților grav (71 cazuri, aproape 20% din total) este semnificativă și relevă impactul serios al acestor evenimente asupra comunității. Majoritatea victimelor (peste 80%) sunt încadrate la categoria răniți ușor, ceea ce sugerează că accidentele sunt frecvente, dar nu întotdeauna letale.

Un aspect critic îl constituie implicarea pietonilor care în opt ani au fost raportate 111 cazuri, reprezentând aproape o treime din totalul victimelor. Acest fapt indică o vulnerabilitate ridicată a pietonilor și evidențiază necesitatea unor măsuri suplimentare pentru creșterea siguranței acestora.

În concluzie, accidentele rutiere rămân un fenomen constant, iar deși mortalitatea este scăzută, frecvența ridicată a accidentelor și vulnerabilitatea pietonilor reclamă măsuri urgente și sustenabile de siguranță rutieră.

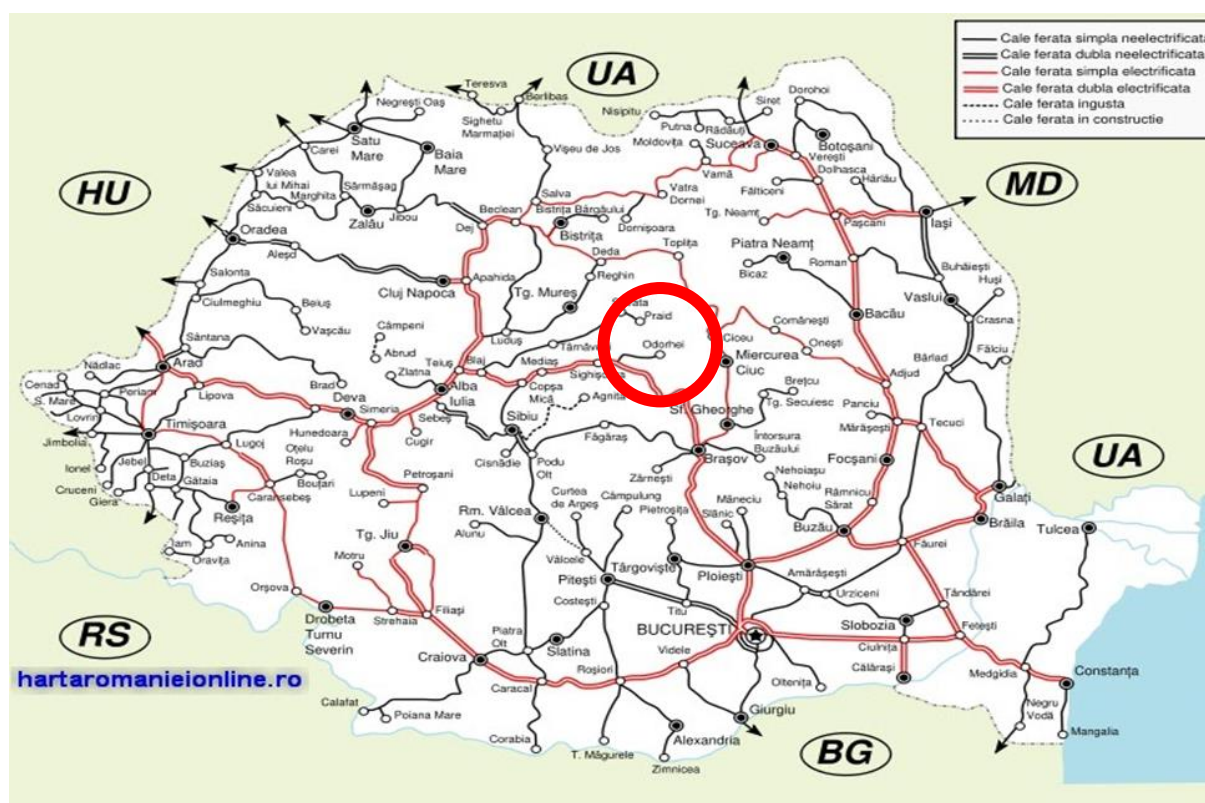
Analiza cauzelor principale ale accidentelor rutiere arată că cele mai frecvente situații sunt generate de neacordarea priorității vehiculelor (20,72%), urmate de abaterile bicicliștilor (19,74%) și de neacordarea priorității pietonilor (16,54%). Aceste trei cauze cumulate însumează mai mult de jumătate din totalul accidentelor, ceea ce indică puncte critice în siguranța rutieră locală.

Un aspect deosebit de îngrijorător îl reprezintă faptul că, în 33,88% din cazuri, accidentul se finalizează prin „lovirea pietonului”, confirmând vulnerabilitatea extrem de ridicată a acestora în trafic. Această realitate evidențiază necesitatea unor măsuri urgente de protecție, prin modernizarea trecerilor de pietoni, implementarea de soluții de calmare a traficului și îmbunătățirea vizibilității și semnalizării.

De asemenea, ponderea ridicată a accidentelor asociate cu abaterile bicicliștilor reflectă pe de o parte potențialul tot mai mare al ciclismului ca mod de transport (în condițiile unei cote modale de aproape 16%), dar și lipsa unei infrastructuri adecvate. Această situație sugerează că utilizarea bicicletei este în creștere, însă în absența unor piste dedicate și a unor condiții sigure de circulație, riscul de accidente rămâne semnificativ.



2.1.6 Transportul feroviar



Figură 2-26 Rețeaua de căi ferate în România în funcție de tipul ei

Transportul feroviar reprezintă una dintre componentele esențiale ale sistemului de mobilitate teritorială, având o importanță strategică atât din punct de vedere economic, cât și social. Spre deosebire de transportul rutier, care domină în prezent fluxurile de pasageri și mărfuri, calea ferată oferă avantaje considerabile în ceea ce privește capacitatea de transport, siguranță și predictibilitate precum și o sustenabilitate și avantaje de mediu.

Analiza sistemului de transport feroviar arată atât puncte tari cât și provocări majore ce trebuie luate în considerare în viitor.

Municipiul Odorheiu Secuiesc este deservit de linia de cale ferată 400, care face parte din magistrala feroviară ce leagă municipiul Brașov de Satu Mare, traversând centrul Transilvaniei. Această linie beneficiază de o poziționare strategică, fiind una dintre arterele principale care conectează estul și sudul țării cu nord-vestul.

Acces direct către infrastructura feroviară o are doar municipiul Odorheiu Secuiesc deși celelalte comune se află în proximitate. Infrastructura prezintă limitări printre care se numără: viteze reduse de deplasare, lipsa electrificării (segmentul cuprins între Odorheiu Secuiesc și Sighișoara) precum și o stare tehnică precară a infrastructurii dar și a stațiilor.

Oferta de transport feroviar actuală se bazează pe trenurile Regio operate de CFR Călători, ce oferă conexiuni cu orașe importante precum Târgu Mureș, Miercurea Ciuc. Frecvența acestor trenuri este însă scăzută, iar timpii de parcurs sunt adesea necompetitivi în raport cu transportul rutier.

Această situație limitează atractivitatea căii ferate, ceea ce explică și ponderea redusă a pasagerilor și a curselor feroviare.



2.1.7 Transportul aerian

Aria de analiză nu este deservită în mod direct de un aeroport funcțional, însă se află sub influența mai multor infrastructuri aeriene regionale care asigură conectivitatea la nivel național și internațional. Cele mai relevante sunt:

- Aeroportul Internațional Târgu Mureș - Transilvania (aprox. 100 km în circa 1h40 min), care reprezintă principala opțiune pentru zboruri interne și externe, fiind cel mai apropiat aeroport cu trafic comercial regulat; și
- Aeroportul Internațional Brașov - Ghimbav (aprox. 120 km în circa 2h), inaugurat recent, ce asigură o nouă poartă aeriană către centrul țării și are potențial de dezvoltare semnificativ în următorii ani.



2.2 Transportul public de persoane

2.2.1 Prestarea serviciului

Serviciul de transport public de persoane este prezent la nivelul municipiului Odorheiu Secuiesc și este asigurat de S.C. URBANA S.A., ce operează curse de transport local prin curse regulate la nivelul unității administrativ teritoriale.

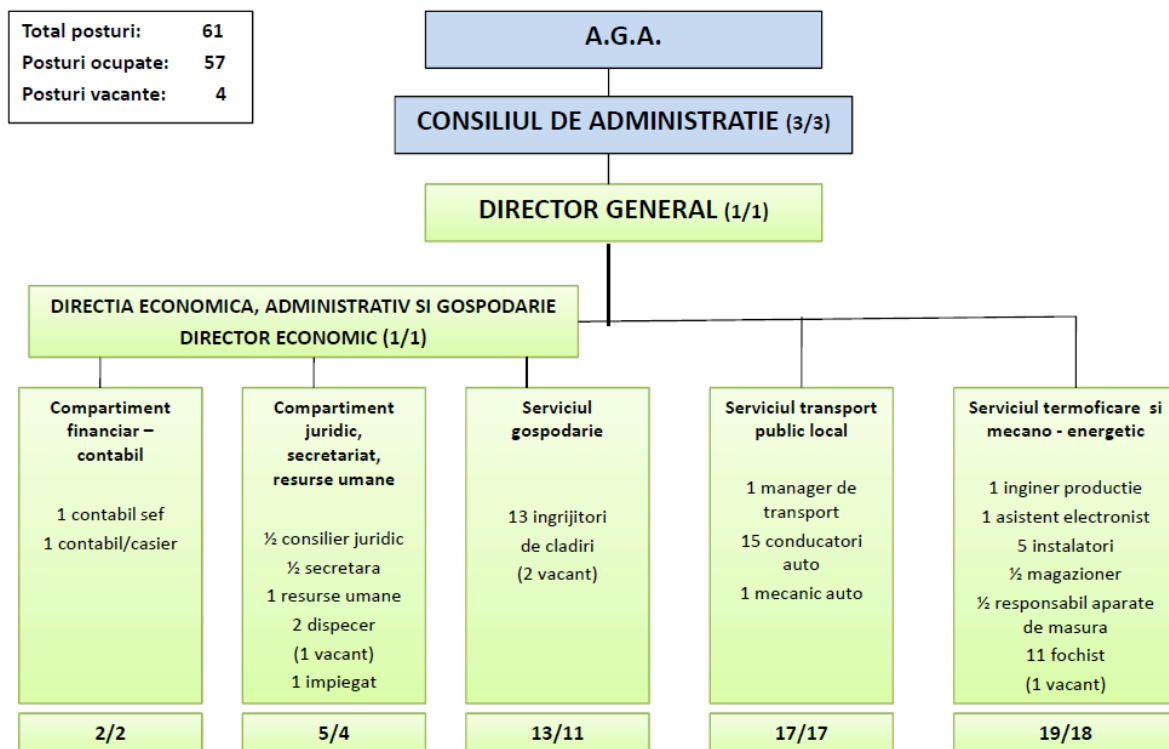
Obiectul principal de activitate al societății îl reprezintă transporturile urbane, suburbane și metropolitane de călători, cod CAEN 4931. Această clasă include:

- Transportul terestru de călători prin sisteme de transport urban și suburban;
- Transportul de persoane cu autobuze pe trasee regulate, desfășurat pe rute prestabilite și conform unui program de circulație, cu îmbarcarea și debarcarea călătorilor în stații stabilite;
- Operarea liniilor de transport care asigură mobilitatea populației în interiorul municipiului și, după caz, legătura cu zonele limitrofe.

Activitatea societății are ca scop asigurarea unui serviciu public de transport sigur, continuu și accesibil, contribuind la mobilitatea locuitorilor și la dezvoltarea durabilă a municipiului Odorheiu Secuiesc, prin exploatarea și administrarea serviciului de transport public local în condiții de eficiență economică și respectarea standardelor de calitate și siguranță impuse de legislația în vigoare.

În ceea ce privește personalul angajat al societății și modul de organizare al acestora în ierarhie, prezentăm mai jos organigrama companiei la data de 31.07.2025:

ORGANIGRAMA SC URBANA SA - 2025



Aprobat cu Hotărâre CA nr. 2/28.05.2024

Actualizat la 31.07.2025

Figură 2-27 Organigrama societății Urbana la data de 31.07.2025



2.2.2 Trasee operate

Liniile de transport public pe care sunt organizate în prezent serviciile de transport public cu autobuzul sunt prezentate în cele ce urmează.

Tabel 2-6 Linii transport public existente în aria de studiu

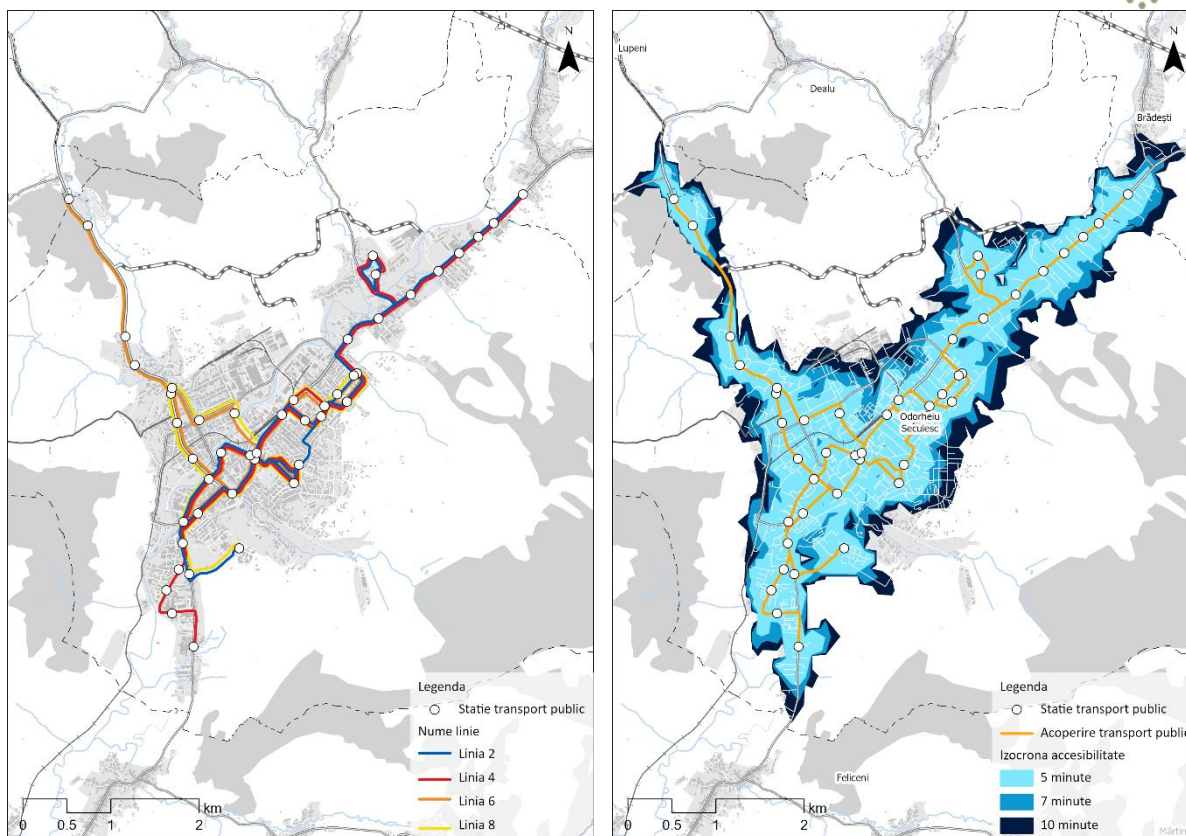
Linie	Frecvență medie	Traseu	Prima cursă	Ultima cursă
Linia 2	60 minute	Cserehát - Csillagvizsgáló 2 - Mozi - Patkó - Belvárosi unitárius templom - Tábor-negyed - Kórház - Gábor Áron utca - Köztér - Dávid Ferenc tér 1 - Építők utca - Szabók utca - Bethlenfalva alsó 1 - Termés utca 1 - Kadicsfalvi kultúrotthon - Kadicsfalvi templom - Kadicsfalvi eltérő 1 - Mikes Kelemen utca 1 - Kőbánya utca 1 - Bethlenfalva felső 1 - Bethlenfalva végállomás	05:25	21:25
Linia 4	60 minute	Bethlenfalva végállomás- Bethlenfalva felső 2 - Kőbánya utca 2 - Mikes Kelemen utca 2 - Kadicsfalvi eltérő 2 - Kadicsfalvi kultúrotthon - Kadicsfalvi templom - Termés utca 2 - Bethlenfalva alsó 2 - Győzelem utca - Haáz Rezső utca - Céhek utca - Múzeum - Villanytelep utca - Dr. Palló Imre Művészeti Líceum - Bocskai István Közösségi Ház 1 - Román Viktor tér - Csillagvizsgáló 1 - Sósfürdő utca - Csicsér - Budvár 1 - Jézus kápolna	05:10	21:10
Linia 6	60 minute	Borvízmúzeum - Szejkelfürdő 2 - Ugron Gábor utca - Orbán Balázs utca 2 - Tamási Áron utca - Lejtő utca - Sétatér - Bocskai István Közösségi Ház 1 - Román Viktor tér - Mozi - Patkó - Belvárosi unitárius templom - Tábor-negyed - Orbán Balázs Általános Iskola 2 - Kórház - Gábor Áron utca - Köztér - Dávid Ferenc tér 1 - Építők utca - Győzelem utca	05:28	21:28
Linia 8	60 min	Cserehát - Csillagvizsgáló 1 - Mozi - Patkó - Belvárosi unitárius templom - Tábor-negyed - Kórház - Gábor Áron utca - Köztér - Dávid Ferenc tér 1 - Építők utca - Győzelem utca - Haáz Rezső utca - Céhek utca - Múzeum - Vásártér utca - Kós Károly Szakközépiskola - Szombatfalvi utca - Tamási Áron utca - Lejtő utca - Sétatér - Bocskai István Közösségi Ház 1 - Román Viktor tér - Csillagvizsgáló 1 - Éltetőút utca - Cserehát	09:00	16:00

Cele 4 trasee operate în municipiul Odorheiu Secuiesc deserveșc întreg teritoriul și toate zonele de interes fiind pus accentul pe zonele cu densitate ridicată a populației precum Constructorilor/Croitorilor și Taberei și zonele de concentrare a locurilor de muncă din Nord, Sud și de pe Strada Nicolae Bălcescu.

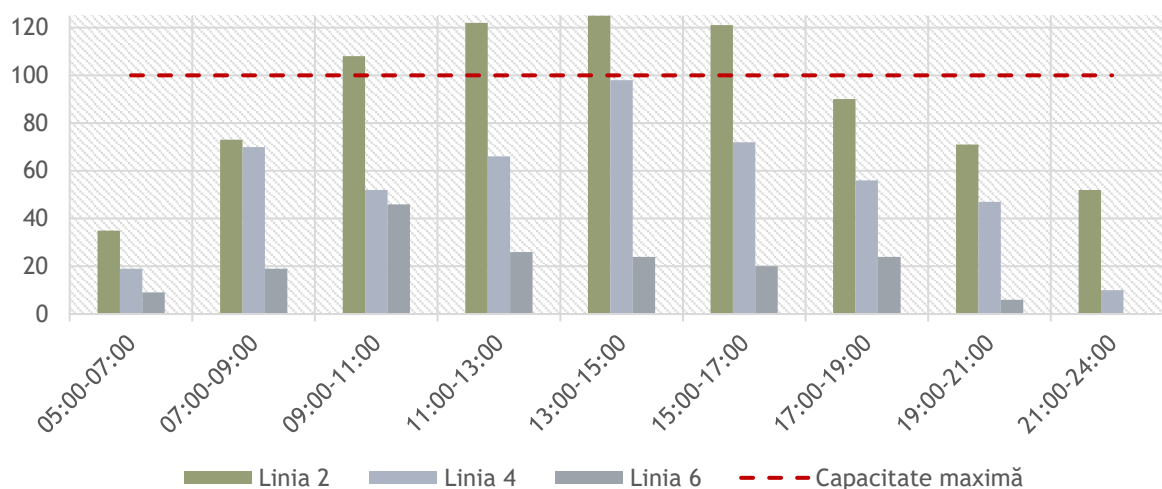
Trebuie menționat faptul că pe lângă cele 4 trasee descrise anterior, societatea oferă și două curse pentru transportul școlar.

Tabel 2-7 Pasageri transportați pe linie de transport public

Linie	Număr pasageri transportați /an	Frecvență funcționare	Lungimea traseului
Linia 2	131056	Luni - Vineri	20.7 km
Linia 4	168229	Luni - Vineri	21.7 km
Linia 6	46241	Luni - Vineri	17.7 km
Linia 8	2476	Sâmbătă - Duminică	12.7 km



Figură 2-28 Liniile de transport public și izocronele de accesibilitate a sistemului de transport public



Figură 2-29 Numărul maxim de pasageri pe linie și capacitatea generală de transport

În ceea ce privește gradul de încărcare al autobuzelor, se constată că pe baza datelor recepționate și pe baza datelor colectate, capacitatea de transport este redusă în orele de vârf în raport cu cererea de mobilitate.

În baza datelor primite de la operator s-a constatat că acesta alocă două autobuze electrice pentru cele trei linii de transport. Fiecare autobuz are o capacitate de 25 de locuri pe scaune și în picioare, aducând capacitatea medie a unui autobuz la 50 iar per traseu la 100.

Linia 2 prezintă în ore de vârf capacitatea depășită și cu 25% făcând ca călătorii să circule în condiții nefavorabile.

2.2.3 Dotarea tehnică actuală, mijloace de transport, capacitate, vechime

În conformitate cu datele transmise de SC URBANA SA, societatea beneficiază de 14 de autobuze cu următoarele specificații:

Tabel 2-8 Parcul auto existent al S.C. URBANA S.A.

Nr. crt.	Marcă autobuz/Nr. circulație/ Nr. înmatriculare	An fabricație	Km parcurși	Emisii	Consum (l/100 km)	Durata de viață recomandată de producător	Nr locuri scaune	Nr locuri în picioare
1	King Long Pev9 HR 19 UDV	2023	40745	Electric		10 ani	25	25
2	King Long Pev9 HR 20 UDV		45059					
3	King Long Pev9 HR 21 UDV		56254					
4	King Long Pev9 HR 22 UDV		38561					
5	King Long Pev9 HR 23 UDV		36832					
6	King Long Pev9 HR 24 UDV		44726					
7	King Long Pev9 HR 25 UDV		57240					
8	King Long Pev9 HR 26 UDV		33577					
9	IKARUS 412.30 - BPI - 042 HR 10 RUY	1999	885000	E2	40		29	68
10	IKARUS 412.30 - BPI - 044HR 10 RUW		1023000					
11	IKARUS 412.30 - BPI - 017 HR 10 RUX		729000					
12	Mercedes Benz sprinter HR 16 UDV	2022	67031	E6	17		10	18
13	Mercedes Benz sprinter HR 06 UDV		81186				10	30
14	Mercedes Benz Cibro HR 17 UDV			29849	0		Electric	12



2.2.4 Constrângeri de ordin tehnic

Performanța serviciului de transport public operat la nivelul UAT-urilor membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară TRANSCOM, depinde de o serie de dotări și echipamente care trebuie să funcționeze la parametri normali pentru desfășurarea în condiții de siguranță a serviciului.

■ Parcurgerea rampelor și a pantelor:

Pe traseele parcurse de autobuze nu există pante sau rampe care să depășească 10% și care să facă dificilă parcurgerea acestora fie la încărcarea maximă sau pe timpul iernii. Recomandăm totuși ca toate achizițiile de mijloace de transport să poată să parcurgă fără probleme pante sau rampe de minim 15%.

■ Parcurgerea virajelor și a curbelor:

Din analizele efectuate, toate curbele și virajele de pe rețeaua existentă asigură trecerea în siguranță și în condiții de exploatare. Totuși, încadrarea în curbă, pe străzile mai înguste sau unde intersecțiile nu au spații suficient de largi pentru bracărea și încadrarea corectă a autobuzului reprezintă un tip de constrângere de ordin tehnic.

■ Stațiile de îmbarcare/debarcare:

Construcția unor stații de îmbarcare/debarcare nu permit staționarea simultană a mai multor autobuze, existând situații când un autobuz așteaptă la intrarea în stație punerea în mișcare a autobuzului din față, generându-se astfel întârzieri și timpi mai lungi de parcurs al traseului.

Pentru îmbarcarea/debarcarea cu ușurință a pasagerilor se recomandă ca podeaua autobuzelor să fie joasă, cu posibilitatea ajustării garzii la sol pe o parte, pentru accesul calatorilor (funcția de ingenunchiere), cât și integral în situațiile de drum cu denivelări cu limitarea vitezei de deplasare.

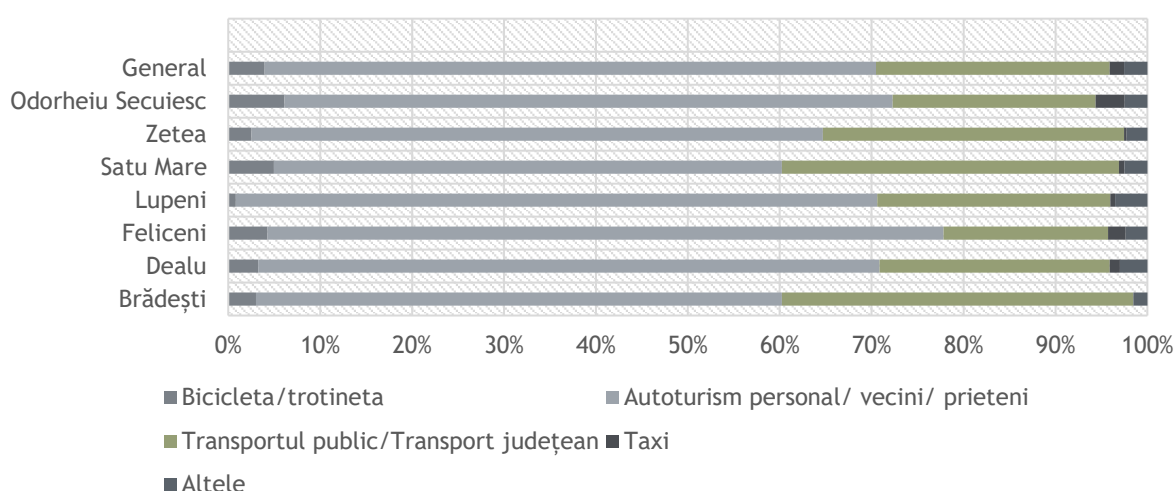
2.3 Analiza principalelor probleme și nevoi identificate

2.3.1 Probleme și nevoi privind dezvoltarea serviciului de transport

Analiza datelor a scos la iveală faptul că din cei circa 3000 de respondenti, 93% din aceștia ar folosi un serviciu de transport public metropolitan între unitățile administrativ teritoriale din aria de analiză.

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

Scopul principal al deplășărilor este majoritar în cazul deplasărilor în interes profesional/ serviciu, fapt ce evidențiază nevoile persoanelor ce folosesc autoturismul ca mijloc de transport și au ca origine - destinație principală traseul casă - serviciu, urmată de deplasările către unitățile de învățământ.



Figură 2-30 Cotele modale la nivelul ariei de studiu și cotele modale generale

Având în vedere cele menționate anterior și cotele modale de la nivelul fiecărui membru al ADI TRANSCOM, se poate observa că autoturismul privat domină cu o cotă globală de aproape 66%. Pe locul doi se află transportul județean cu o cotă de aproape 25%. Este primordial dezvoltarea serviciului de transport public metropolitan prin înființarea de trasee, amenajarea de stații și oferind condiții care cresc gradul de confort și de siguranță.

În conformitate cu datele colectate, în graficul anterior se poate observa că cotele modale regăsite sunt aproximativ identice în fiecare UAT, cu excepția comunelor Satu Mare și Brădești în care populația are o deschidere mai mare către transportul județean.

Așadar, există o nevoie pentru înființarea acestui serviciu de transport public, asigurându-se astfel reducerea traficului rutier la nivelul UAT-urilor membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară TRANSCOM rezultat al încurajării soluțiilor de transport alternative. Aceste acțiuni sunt posibile prin punerea la dispoziția utilizatorilor a unei infrastructuri specifice care să ofere cetățenilor servicii calitative, în topul motivelor de a folosi un astfel de sistem fiind: Accesibilitatea mijlocului de transport, frecvența curselor și ar exista informații privind trasee și timpi de deplasare.

2.3.2 Oportunitatea/ necesitatea privind dezvoltarea serviciului de transport

Nevoile existente la nivelul UAT-urilor membre ADI TRANSCOM corespund obiectivelor strategice de înlăturare a principalelor probleme urbane, astfel încât pentru dezvoltarea serviciului de transport public se urmăresc următoarele:

- Creșterea accesibilității între UAT-urile membre ale ADI TRANSCOM;
- Asigurarea unui management eficient al transportului și al mobilității;
- Promovarea transportului în comun și a mijloacelor de transport alternative;
- Înlocuirea autoturismelor persoanele în favoarea transportului în comun, mersului pe jos, mersului cu bicicleta, cu motocicletă sau cu scuterul.

Dezvoltarea durabilă a devenit un aspect important în planificarea și dezvoltarea orașelor, în care s-a constatat că modalitățile actuale de consum și de viață au dus la probleme cum ar fi inegalitatea dezvoltării în cadrul orașului, poluare (atât fonică cât și a ecosistemului), degradarea condițiilor de trai, dezvoltarea unei mobilități axată pe autoturismul personal.

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară TRANSCOM va avea în vedere respectarea noțiunilor de dezvoltare durabilă care îmbunătățesc starea de sănătate, socială dar și ecologică a orașelor pe termen lung. Trebuie definit că prin oraș durabil înțelegem:

- Orașul ca utilizator compact și eficient a terenurilor;
- Utilizarea cât mai rară a autoturismelor prin asigurarea mobilității intra și interurbană;
- Utilizarea eficientă a resurselor;
- Mai puțină poluare și deșeuri;
- Reabilitarea sistemelor naturale;
- Calitate mai bună a locuirii ce determină un mediu de viață sănătos;
- Ecologie socială;
- Economie durabilă;
- Participarea și implicarea comunității în conservarea culturii locale;
- Înțelepciune socială.

În ceea ce privește motivele de ordin economic, financiar, social și de mediu care justifică oportunitatea dezvoltării serviciului de transport public local este necesar a se avea în vedere faptul că transportul public urban este al 4-lea factor ca importanță al incluziunii sociale. Repartizarea activităților economice și gestionarea mobilității rezidențiale în orașe condiționează deplasările care au loc de două ori pe zi. Factori ca locul de muncă, locuința, egalitatea de șanse și transportul au un rol esențial în incluziunea socială. În vederea îndeplinirii acestor nevoi, serviciul de transport public trebuie să atragă utilizatorii prin modernizarea infrastructurii (în special în punctele de schimb intermodal), creșterea confortului întregii călătorii cu mijloacele de transport în comun, creșterea gradului de accesibilitate pentru toate persoanele, în special pentru persoanele cu nevoi speciale și îmbunătățirea siguranței și securității în stații, opriri și în interiorul vehiculelor pentru călători și șoferi, precum și pentru echipamentele de infrastructură.

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



eficienței transportului public de călători. Dacă se va ajunge la o optimizare în acest domeniu, va putea crește și gradul de recuperare a cheltuielilor.

Oportunitatea și necesitatea dezvoltării transportului public, sunt date de rezultatele studiilor din teren, a documentelor oficiale analizate și a opiniei populației ca și valoarea adăugată la importanța dezvoltării serviciului de transport public din aria de studiu. Astfel, pe baza oportunităților enumerate în rândurile de mai sus sunt identificate acțiuni menite să dezvolte și/sau să sprijine dezvoltarea durabilă și performantă a serviciului de transport public, complementare cu acesta, astfel:

- Gestionarea eficientă a utilizării parcului și resurselor consumate prin planificarea curselor, planificarea programului conducătorilor de vehicule, coordonarea activităților de mentenanță, urmărirea circulației, constituirea unei baze de date pentru analize și decizii centralizate și fundamentate riguros etc;
- Monitorizarea traficului rutier pentru scheme eficiente de semaforizare și pentru creșterea siguranței traficului;
- Informarea publicului călător: în vehicul și în stații, pe pagină web dedicată și prin aplicații specifice asupra diferitelor opțiuni de acces către destinații frecvent utilizate;
- Tarifarea automată a călătorilor (ticketing), fidelizarea utilizatorilor transportului public urban;
- Reglementări referitoare la un număr minim necesar de spații de parcare pentru biciclete, amenajate și monitorizate în vecinătatea zonelor comerciale, industriale, a centrelor de afaceri, bănci, școli și licee etc;
- Reglementarea controlului periodic de către departamente ale autorității publice locale și analize ale aplicării reglementărilor adoptate.



3 Scenarii alternative privind delegarea serviciului

Această secțiune din documentul de față descrie trei structuri care pot fi aplicate în conformitate cu legislația UE și legislația națională în ceea ce privește organizarea serviciului de transport public.

Prezenta secțiune stabilește următoarele:

- I. Principalele caracteristici ale fiecărui tip de abordare a gestiunii serviciilor;
- II. Modul în care serviciul public este încredințat unui operator;
- III. Cerințele Obligației de Serviciu Public;
- IV. Procesul de selectare a Operatorului.

Mecanismele descrise aici pornesc de la premisa că nu va exista o situație în care o Companie Regională s-ar angaja într-o licitație competitivă în jurisdicția autorității sale locale. În cazul în care are apărerea o astfel de situație, Operatorul Intern ar fi considerat Operator Extern supus condițiilor prezentate mai jos, aplicabile Operatorilor Externi.



3.1 Scenarii alternative de delegare

Toate scenariile alternative propuse pentru comparare în prezentul studiu de oportunitate vor viza realizarea aceluiași proiect investițional, analizând astfel în funcție de criterii procedurale, administrative, tehnico-economice, sociale și de mediu, rezultatele și modul de atingere a obiectivelor setate de beneficiar ale aceluiași studiu de caz unitar.

Scenariile alternative de delegare sunt:

- Scenariul 1 - Gestiune directă;
- Scenariul 2 - Gestiune delegată.

Astfel, serviciile de transport public pe teritoriile UAT-urilor membre ale ADI TRANSCOM se pot realiza fie prin gestiune directă fie prin gestiune delegată, în condițiile menționate în Secțiunile II și III din Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr.51/2006 actualizată.

3.1.1 Scenariul 1 - Gestiunea directă

Caracteristicile Gestiunii Directe

Gestiunea directă este modalitatea de gestiune în care Asociația de Dezvoltare Intercomunitară TRANSCOM, în numele unităților administrativ-teritoriale membre, își asumă și exercită nemijlocit toate competențele și responsabilitățile ce le revin acestora potrivit legii cu privire la furnizarea/prestarea serviciilor de utilități publice, respectiv la administrarea, funcționarea și exploatarea sistemelor de utilități publice aferente acestora, conform cu mandatele date de acestea.

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

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

Asociațiile de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, în baza mandatului primit pot încredința unui operator de drept privat gestiunea serviciilor de utilități publice sau a uneia ori mai multor activități din sfera acestor servicii prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii, cu respectarea următoarelor condiții cumulative ce trebuie îndeplinite atât la data atribuirii contractului de delegare a gestiunii, cât și pe toată durata acestui contract:

- a) Unitățile administrativ-teritoriale membre ale unei asociații de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, în calitate de acționari/asociați ai operatorului regional, prin intermediul asociației, exercită un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului regional în legătură cu serviciul furnizat/prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe;



- b) Operatorul desfășoară exclusiv activități din sfera furnizării/prestării serviciilor de utilități publice destinate satisfacerii nevoilor de interes public general ale utilizatorilor de pe raza de competență a unității administrativ-teritoriale care i-a încredințat gestiunea-serviciului;
- c) Capitalul social al operatorului este deținut în totalitate de unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației, participarea capitalului privat la capitalul social al operatorului regional este exclusă,

În cazul serviciului de transport public local de călători, atribuirea directă a contractelor de delegare a gestiunii se face în condițiile prevăzute de Regulamentul (CE) n., 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1.107/70 ale Consiliului. Operatorii care își desfășoară activitatea în regim de gestiune directă prevăzuți la art. 28 alin, (2) lit. b) din Legea 51/2006 actualizată, se organizează și funcționează pe baza unui regulament de organizare și funcționare aprobat de către consiliul de administrație al acestora,

3.1.2 Scenariul 2 - Gestiunea delegată

Caracteristicile gestiunii delegate

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

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

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

Procedurile de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice se desfășoară conform Legii nr, 98/2016 privind achizițiile publice sau Legii nr.100/2016 privind concesiunile de lucrări ori concesiunile de servicii, Societățile reglementate de Legea nr,31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral public pot participa la procedurile de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice în zona teritorială de competență a unităților administrativ-teritoriale care exercită o influență dominantă asupra acestora sau în afara acestei zone dacă operatorul nu are încheiat un alt contract de delegare a gestiunii atribuit direct, conform art. 28 din Legea 51/2006.

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

- a) Autoritatea contractantă exercită asupra persoanei juridice în cauză un control similar celui pe care îl exercită asupra propriilor departamente sau servicii;
- b) Mai mult de 80% din activitățile persoanei juridice controlate sunt efectuate în vederea îndeplinirii sarcinilor care îi sunt încredințate de către autoritatea



contractantă care o controlează sau de către alte persoane juridice controlate de respectiva autoritate contractantă;

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

3.2 Analiza comparativă a scenariilor prezentate, concluzii și recomandarea variantei optime

În vederea elaborării unei analize comparative privind scenariile de delegare prezentate la sub-capitolul 3.1., prezentul sub-capitol urmărește prelucrarea informațiilor/datelor specifice fiecărui tip de delegare raportându-se la anumite criterii prestabilite. Obiectivele de cercetare constau în formularea unei concluzii cu privire la varianta/soluția optimă privind delegarea serviciului de transport public. Menționăm că vor fi analizate atât informații teoretice (legislative sau de context) cât și calcule matematice care vor ajuta la stabilirea unei viziuni mai clare în ceea ce privesc asemănările și diferențierile între modalitățile de delegare analizate.

Astfel, cele 2 scenarii de delegare vor fi analizate din punct de vedere al următoarelor criterii:

- **Administrativ și procedural;**
- **Economico-financiar (nivel redevență; nivel compensație; profit rezonabil; nivel tarifare; cost/km);**
- **Acces la finanțare europeană (cost investițional; finanțare nerambursabilă obținută);**
- **Social (călători deserviți; populație totală deservită; evoluție cotă modală; număr locuri de muncă; accesibilitatea financiară a populației la serviciu; categorii de persoane cu reduceri de tarif/gratuități);**
- **Mediu (nivel CO₂).**

3.2.1 Criteriul administrativ și procedural

Tabel 3-1 Criteriul administrativ și procedural

Evaluare propriu-zisă	Modalitate de delegare	Avantaje	Dezavantaje
Scenariul 1 - Gestiune directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă			
	Pentru a se putea realiza gestiune directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă către S.C. URBANA S.A., care va avea calitatea de Operator regional, trebuie îndeplinite condițiile prevăzute în art. 28, alin. (2[^]1) din Legea nr. 51/2006. Astfel: a) Unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației, în calitate de acționari/asociați ai S.C. URBANA S.A., care este operatorul regional, prin intermediul asociației exercită un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului regional în legătură cu serviciul furnizat/prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe; b) Operatorul regional desfășoară exclusiv activități din sfera furnizării/prestării serviciilor de transport public local necesare satisfacerii nevoilor de transport ale utilizatorilor de pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre ale asociației; c) Capitalul social al operatorului regional este deținut în totalitate de unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației.	1. Nu se realizează procedura de atribuire a serviciului public; 2. Societatea deține la ora actuală licențele și autorizațiile necesare desfășurării activității, dotările necesare și personal de specialitate suficient pentru desfășurarea activității	1. Este necesară publicarea în JOUE a anunțului de intenție cu un an înainte de atribuirea contractului
Legislație relevantă	În conformitate cu dispozițiile art. 31 din Legea nr.98/2016 privind achizițiile publice și art.36 din Legea nr.100/2016 privind concesiunile de lucrări ori concesiunile de servicii, atribuirea contractului de delegare a gestiunii serviciilor poate fi exceptată de la procedura licitației publice în cazul în care sunt îndeplinite, cumulativ, următoarele condiții: a) autoritatea contractantă exercită asupra persoanei juridice în cauză un control similar celui pe care îl exercită asupra propriilor departamente sau servicii; b) mai mult de 80% din activitățile persoanei juridice controlate sunt efectuate în vederea îndeplinirii sarcinilor care îi sunt încredințate de către autoritatea contractantă care o controlează sau de către alte persoane juridice controlate de respectiva autoritate contractantă; c) nu există participare privată directă la capitalul persoanei juridice controlate, cu excepția formelor de participare a capitalului privat care nu oferă controlul sau dreptul de veto, dar a căror existență este necesară potrivit dispozițiilor legale, în conformitate cu Tratatul, și care nu exercită o influență determinantă asupra persoanei juridice controlate.		

Scenariul 1 - Gestiune directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă
2. Durata contractului de delegare a gestiunii

În ceea ce privește durata actului administrativ de delegare (contract de servicii - contract cu titlu oneros), există 3 legislații care reglementează acest aspect:

- a) Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, art 3 al. 3 prevede că durata contractelor de servicii publice este limitată și nu depășește 10 ani pentru serviciile de transport cu autocarul și cu autobuzul și 15 ani pentru serviciile de transport de călători pe calea ferată și cu alte moduri de transport pe șine.;
- b) Legea 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, art. 32, alin. (3), modificată și completată de OUG 58/2016 statutează că durata contractelor de delegare a gestiunii este limitată. Pentru contractele de delegare a gestiunii a căror durată estimată este mai mare de 5 ani, aceasta se stabilește, după caz, în conformitate cu prevederile Legii nr. 98/2016, ale Legii nr. 99/2016 și ale Legii nr. 100/2016 și nu va depăși durata maximă necesară recuperării investițiilor prevăzute în sarcina operatorului/operatorului regional prin contractul de delegare. În cazul gestiunii directe, autoritățile administrației publice locale, cu excepția celor care sunt membre ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, sunt obligate ca, periodic, respectiv o dată la 5 ani, să facă analize privind eficiența economică a serviciului, respectiv să schimbe modalitatea de gestiune a serviciilor publice, după caz.”;
- c) De asemenea, Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local, art. 28 prevede că durata contractelor de servicii publice este fixă, respectiv 10 ani pentru transporturile realizate cu autobuze, troleibuze sau autocare și 15 ani pentru transporturile realizate cu tramvaie, troileibuze și mijloace de transport pe cablu.

În ceea ce privește semnarea contractului de delegare, acesta se va realiza după obținerea avizului Consiliului Concurenței cu privire la respectarea prevederilor specifice din domeniul concurenței și al ajutorului de stat, așa cum este prevăzut în art. 52, al (1) și (2) din Legea 51/2006 serviciilor comunitare de utilități publice, modificată și completată de Legea 225/2016

3. În ceea ce privesc avizele necesare pentru atribuirea directă a serviciului de transport public către un operator regional este necesar a se obține în prealabil - înainte de semnarea contractului de servicii - avizul Consiliului Concurenței, conform prevederilor art. 52, al. (1) din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare sau ale art. 20 din OUG 77/2014, actualizată, privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996.

Evaluare
propriu-zisă

Modalitate de delegare

Avantaje

Dezavantaje

Scenariul 1 - Gestiune directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă

Analiza
propriu-zisă

1. Conform informațiilor expuse în rândurile de mai sus. Asociația de Dezvoltare Intercomunitară TRANSCOM poate delega direct serviciul de transport public către operatorul URBANA S.A.

2. Durata contractului

În ceea ce privește situația delegării serviciului de transport public către operator regional, durata contractului de delegare nu va depăși durata maximă necesară recuperării investițiilor. Dacă durata contractului va fi mai mare de 5 ani se vor aplica prevederile art. 16 alin. (2) din Legea nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, care prevede că: „Pentru concesiunile de lucrări sau concesiunile de servicii a căror durată estimată este mai mare de 5 ani, durata maximă a concesiunii nu poate depăși timpul estimat în mod rezonabil necesar concesionarului pentru a obține un venit minim care să permită recuperarea costurilor investițiilor efectuate, a costurilor în legătură cu exploatarea lucrărilor sau a serviciilor, precum și a unui profit rezonabil”.

3. În ceea ce privește semnarea contractului de delegare, acesta se va realiza după obținerea avizului Consiliului Concurenței cu privire la respectarea prevederilor specifice din domeniul concurenței și al ajutorului de stat, așa cum este prevăzut în art. 52, al (1) și (2) din Legea 51/2006 serviciilor comunitare de utilități publice, modificată și completată de Legea 225/2016.

Concluzii

În concluzie, Asociația de Dezvoltare Intercomunitară TRANSCOM poate delega direct operarea serviciului de transport către operatorul regional SC URBANA SA, fiind îndeplinite toate prevederile legale în vigoare.

Din punct de vedere administrativ, considerăm astfel că această modalitate de delegare prezintă mai multe avantaje din punct de vedere administrativ și procedural, decât dezavantaje.

Evaluare
propriu-zisă

Modalitate de delegare

Avantaje

Dezavantaje

Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată

Legislație
relevantă

1. Spre deosebire de cealaltă modalitate de delegare, alegerea acestei variante presupune demararea unei proceduri concurențiale de atribuire a serviciului de utilitate publică, în conformitate cu prevederile Regulamentului CE 1370/2007 și ale Legii nr. 99/2016 privind

1. Se realizează procedura de atribuire a serviciului public

**Evaluare
propriu-zisă**
Modalitate de delegare
Avantaje
Dezavantaje
Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată

achizițiile sectoriale, sau, după caz, ale Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii:

- a) Regulamentul CE 1370/2007, prevede la art. 5, al. (3) că orice autoritate competentă care face apel la un terț, altul decât un operator intern, atribuie contractele de servicii publice pe baza unei proceduri competitive de atribuire, cu excepția cazurilor menționate la alineatele (4)¹, (5)² și (6)³. Procedura competitivă de atribuire adoptată este deschisă tuturor operatorilor, este echitabilă și respectă principiile transparenței și nediscriminării. În urma depunerii ofertelor și a eventualei etape de preselecție, procedura poate presupune negocieri în conformitate cu aceste principii, cu scopul de a stabili modul optim de a îndeplini anumite cerințe speciale sau complexe;
- b) Legea 99/2016 privind achizițiile sectoriale, reglementează modul de realizare de către entitățile contractante a achizițiilor sectoriale, procedurile de atribuire a contractelor sectoriale și de organizare a concursurilor de soluții, instrumentele și tehnicile specifice care pot fi utilizate pentru atribuirea contractelor sectoriale, precum și anumite aspecte specifice în legătură cu executarea contractelor sectoriale;
- c) Legea 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii reglementează modul de atribuire a contractelor de concesiune de lucrări și a contractelor de concesiune de servicii, regimul juridic aplicabil acestor contracte, precum și anumite aspecte specifice în legătură cu executarea acestora.

În cazul asociațiilor de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, documentația de atribuire se elaborează în cadrul asociației, se supune avizării autorităților

2. Este necesară publicarea în JOUE a anunțului de intenție cu un an înainte de lansarea invitației de participare.

¹ Cu excepția cazului în care acest lucru este interzis de dreptul intern, autoritățile competente pot decide să atribuie direct contracte de servicii publice fie în cazul în care valoarea medie anuală a acestora este estimată la mai puțin de 1 000 000 EUR, fie în cazul în care aceste contracte vizează prestarea anuală de servicii de transport public de călători pe mai puțin de 300 000 de kilometri.

În cazul unui contract de servicii publice atribuit direct unei întreprinderi mici sau mijlocii care exploatează cel mult 23 de autovehicule, aceste plafoane pot fi mărite fie la o valoare medie anuală estimată la mai puțin de 2 000 000 EUR, fie la prestarea anuală de servicii publice de transport de călători pe mai puțin de 600 000 de kilometri

² Autoritatea competentă poate lua măsuri de urgență în cazul unei perturbări a serviciilor sau în cazul riscului iminent de producere a unei asemenea perturbări. Măsurile de urgență respective iau forma unei atribuirii directe sau a unui acord formal de prelungire a unui contract de servicii publice, sau a unei cerințe de respectare a anumitor obligații de serviciu public. Operatorul de serviciu public are dreptul de a contesta decizia de impunere a executării anumitor obligații de serviciu public. Atribuirea sau prelungirea unui contract de servicii publice prin măsuri de urgență, sau impunerea unui astfel de contract nu poate depăși doi ani.

³ Cu excepția cazului în care acest lucru este interzis de dreptul intern, autoritățile competente pot decide să atribuie direct contracte de servicii publice privind transportul feroviar, cu excepția altor moduri de transport pe șine, precum metroul sau tramvaiul. Prin derogare de la articolul 4 alineatul (3), durata unor astfel de contracte nu depășește zece ani, cu excepția cazurilor în care se aplică articolul 4 alineatul (4).

Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată

deliberative ale unităților administrativ-teritoriale membre și se aprobă de adunarea generală a asociației, în calitatea acesteia de organ deliberativ, în baza mandatului primit

2. În ceea ce privește durata actului administrativ de delegare (contract de servicii publice - contract cu titlu oneros), în acest scenariu de delegare se aplică aceleași prevederi legislative prezentate atât în cadrul analizei legislative a modalității de delegare directă, cât și în cadrul analizei prezentate în la sub-capitolul 4.2. „Durata contractului”. Pe lângă aspectele deja menționate în analizele Scenariilor anterioare, modalitatea de delegare a gestiunii către un operator privat, mai presupune: Potrivit art. 32, aliniat 2 din Legea nr. 51/2006, durata contractelor de delegare a gestiunii este limitată. Pentru contractele de delegare a gestiunii a căror durată estimată este mai mare de 5 ani, aceasta se stabilește, după caz, în conformitate cu prevederile Legii nr. 98/2016, ale Legii nr. 99/2016 și ale Legii nr. 100/2016 și nu va depăși durata maximă necesară recuperării investițiilor prevăzute în sarcina operatorului/operatorului regional prin contractul de delegare. De asemenea, conform Regulamentului CE nr. 1370/2007, art. 4, al. (3), durata contractelor de servicii publice nu depășește 10 ani pentru serviciile de transport cu autocarul și cu autobuzul. Însă, Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 reglementează la art. 8 și clauze tranzitorii care stabilesc și o clauză contractuală mai mare în funcție de data încheierii contractului și de procedură de atribuire (directă sau competitivă). Astfel, potrivit art. 8 al. (3): „În vederea aplicării alineatului (2), nu se ține seama de contractele de servicii publice atribuite în conformitate cu dreptul comunitar și cu dreptul intern:

- a) înainte de 26 iulie 2000 pe baza unei proceduri competitive echitabile de atribuire;
- b) înainte de 26 iulie 2000 pe baza unei proceduri, alta decât o procedură competitivă echitabilă de atribuire;
- c) după 26 iulie 2000 și înainte de 3 decembrie 2019, pe baza unei proceduri competitive echitabile de atribuire;
- d) după 26 iulie 2000 și înainte de 3 decembrie 2009, pe baza unei proceduri, alta decât o procedură competitivă echitabilă de atribuire.

Contractele menționate la litera (a) pot continua până la expirare. Contractele menționate la literele (b) și (c) pot continua până la expirare, dar nu mai mult de 30 de ani. Contractele menționate la litera (d) pot continua până la expirare, cu condiția să fie încheiate pe termen limitat, comparabil cu duratele menționate la articolul 4.

Contractele de servicii publice pot continua până la expirare, în cazul în care rezilierea lor ar produce consecințe juridice sau economice disproporționate și cu condiția ca Comisia să își fi dat acordul.

3. Control direct al activităților administrative se desfășoară exclusiv în baza contractului încheiat.

Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată

3. La fel ca în cazul celor două modalități de delegare prezentate mai sus (delegare directă către un departament intern și delegare directă către un operator municipal) în cazul delegării serviciului de transport public către un operator prin procedură competitivă este necesar a fi obținut avizul Consiliului Concurenței cu privire la respectarea prevederilor specifice din domeniul concurenței și al ajutorului de stat (conform prevederilor art. 52, al. (1) din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare sau ale art. 20 din OUG 77/2014, actualizată, privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996). Compensația (subvențiile provenite din facilitățile și gratuitățile acordate anumitor categorii de persoane prevăzute de legislația în vigoare pentru prestarea serviciului de utilitate publică nu poate fi acordată decât după obținerea avizului mai sus menționat.

Prin excepție de la prevederile legii 51/2006, Art.52, alin. (2), contractele de delegare a gestiunii pot fi atribuite direct, fără avizul Consiliului Concurenței, atunci când valoarea estimată a acestora este mai mică decât pragurile corespunzătoare prevăzute la art. 7 alin. (5) din Legea nr. 98/2016, după caz, la art. 12 alin. (4) din Legea nr. 99/2016, precum și operatorilor regionali care implementează proiecte finanțate din fonduri europene nerambursabile în sectorul de apă și apă uzată.

1. În acest caz, atribuirea contractului de delegare a serviciului de utilitate publică nu mai poate fi directă, ci va trebui desfășurată o procedură concurențială prin licitație publică.

Referitor la procedura competitivă echitabilă de atribuire a contractului, prin art. 5 al. (3) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 se solicită ca orice componentă care face apel la terț, altul decât un operator intern, să adopte o procedură competitivă de atribuire deschisă tuturor operatorilor, echitabilă și care să respecte principiile transparenței și nediscriminării. De asemenea, se mai menționează că: „În acest context, autoritățile competente ar trebui să fie deosebit de vigilente atunci când au indicații clare privind existența unei concurențe nereale, în special atunci când este prezentată de exemplu o singură ofertă. În astfel de cazuri, Comisia este, de asemenea, mai susceptibilă de a investiga circumstanțele specifice ale procedurii de atribuire”.

2. Durata recomandată a contractului de delegare este stabilită în conformitate cu prevederile legislative detaliate la capitolul 4, sub-capitolul 4.2 „Durata contractului”.

3. În ceea ce privește semnarea contractului de concesiune de servicii (contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public), cu un operator privat, acesta se poate realiza și fără

**Evaluare
propriu-zisă**
Modalitate de delegare
Avantaje
Dezavantaje
Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată

obținerea avizului Consiliului Concurenței cu privire la respectarea prevederilor specifice din domeniul concurenței și al ajutorului de stat, ținându-se cont de prevederile art. 52, al. 2 din Legea nr. 51/2006 care stipulează: „Contractele de delegare a gestiunii vor putea fi atribuite direct doar după obținerea avizului Consiliului Concurenței cu privire la respectarea prevederilor specifice din domeniul concurenței și al ajutorului de stat”. În acest caz, este necesar a se respecta prevederile art. 52, al. 2 a aceleiași legi, care stipulează că „Măsurile de natura ajutorului de stat nu pot fi acordate decât după avizarea acestora de către Consiliul Concurenței...”, astfel încât și în cazul acestui tip de delegare se va obține avizul Consiliului Concurenței în cazul în care se oferă facilități și gratuități categoriilor de persoane prevăzute de legislația în vigoare.

Contractele de delegare a gestiunii pot fi atribuite direct, fără avizul Consiliului Concurenței, atunci când valoarea estimată a acestora este mai mică decât pragurile corespunzătoare prevăzute la art. 7 alin. (5) din Legea nr. 98/2016, după caz, la art. 12 alin. (4) din Legea nr. 99/2016

Concluzii

Prin atribuirea serviciului de transport public către un operator private există posibilitatea alegerii celei mai bune soluții pentru anumite trasee, însă având în vedere faptul că serviciul de transport public este un serviciu de utilitate publică, unele trasee necesare pot fi considerate neprofitabile, fapt ce ar conduce la excluderea unor trasee prin neprezentare a operatorilor la licitarea acestora.

În cadrul atribuirii prin procedură competitivă, serviciul ar fi încredințat unor operatori de transport privați, care vor avea în vedere mai mult decât orice creșterea profitului și nu calitatea serviciului oferit. De asemenea, va fi o problemă ținerea sub control a tarifelor la biletele și abonamentele oferite, aceasta putându-se realiza numai prin majorarea compensației acordate, ceea ce nu e un lucru dorit de administrațiile locale.

Totodată, la procedura concurențială pot participa și alți operatori privați, fapt ce ar conduce la întârzierea semnării contractului de delegare a serviciului de transport public.

3.2.2 Criteriul economico-financiar

Tabel 3-2 Criteriul economico-financiar (nivel redevență, profit rezonabil, nivel compensație, nivel tarifare, cost/km)

Evaluare propriu-zisă	Scenariul 1 - Gestiune directă către un operator regional	Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată
Nivel redevență	Legea nr. 225/2016 pentru modificarea și completarea Legii serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, impune la art., al. (10) și (11), pct. (m), ca la stabilirea nivelului redevenței, autoritatea publică locală să ia în considerare valoarea calculată similar amortizării pentru mijloacele	

Evaluare propriu-zisă	Scenariul 1 - Gestiune directă către un operator regional		Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată	
	fixe aflate în proprietate publică și puse la dispoziție operatorului odată cu încredințarea serviciului/activității de utilități publice și gradul de suportabilitate al populației. Nivelul redevenței se stabilește în mod transparent și nediscriminatoriu pentru toți potențialii operatori de servicii de utilități publice, utilizându-se aceeași metodologie de calcul. Astfel, pentru membrii Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transcom, Operatorul va plăti o redevență ce va fi calculată la un procent de 0.1% asupra totalului valorii rămase de amortizat a bunurilor concesionate. Detalii privind modalitatea de stabilire a redevenței prin aplicarea unui procent din valoarea amortizării anuale a bunurilor concesionate, inclusiv calculul amortizării anuale se regăsesc la capitolul 4, sub-capitolul 4.4, sub-punctele „Modul de calcul al redevenței”.			
	Avantaje	Dezavantaje	Avantaje	Dezavantaje
Rezultat Favorabil X Defavorabil	Având în vedere că operatorul va funcționa cu autobuzele aflate în proprietatea UAT-urilor memebre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară TRANSCOM, este necesară plata redevenței		Având în vedere că operatorul va funcționa cu autobuzele aflate în proprietatea UAT-urilor memebre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară TRANSCOM, este necesară plata redevenței	
	La calcularea profitului rezonabil se va avea în vedere ca rata de rentabilitate să se încadreze sub pragul ratei swap (http://www.ajutordestat.ro/?pag=202) aferent duratei contractului de delegare.			
	În rândurile ce urmează se va analiza profitul rezonabil luând în calcul o durată a contractului de delegare de 5 ani, conform prevederilor legislative și a recomandărilor capitolului 4, sub-capitolul 4.2. „Durata Contractului”.			
Profit rezonabil	Profitul rezonabil este calculat în cazul operatorului municipal pentru stabilirea compensației acordate și evitarea acordării de compensații în exces conform normelor prevăzute în Anexa la Regulamentul CE 1370/2007.			
	Conform Anexei la Regulamentul CE 1370/2007, normele de stabilire a compensației se stabilește pentru contractele de servicii publice atribuite direct, astfel încât, în cazul delegării serviciului către un operator privat, aceste norme nu sunt aplicabile			
	Astfel, mărimea profitului rezonabil se va încadra sub rata de 5.45% plus o primă de 100 de puncte procentuale (respectiv 6.45%) aplicată costurilor nete ex post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general.			
	Avantaje	Dezavantaje	Avantaje	Dezavantaje
Rezultat Favorabil X Defavorabil	Profitul rezonabil este obținut pentru stabilirea unei rate de rentabilitate pozitive, astfel încât compania să aibă o stabilitate economică prin eliminarea riscurilor de intrare în faliment - din cauza nivelului mai ridicat al cheltuielilor față de		Profitul rezonabil este obținut pentru stabilirea unei rate de rentabilitate pozitive, astfel încât compania să aibă o stabilitate economică prin eliminarea riscurilor de intrare în faliment - din cauza nivelului mai ridicat al cheltuielilor față de	

Evaluare propriu-zisă	Scenariul 1 - Gestiune directă către un operator regional		Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată	
Nivel compensație	veniturile obținute din prestarea serviciului de transport public		veniturile obținute din prestarea serviciului de transport public	
	Compensațiile pentru obligația de serviciu public reprezintă sume suportate de la bugetul de stat pentru acoperirea costurilor suportate de întreprinderile care execută sarcini de serviciu public stabilite de autoritățile publice ale statelor membre ale Uniunii Europene (UE).			
	Conform Anexei la Regulamentului 1370, nivelul maxim al compensației legată de contractele de servicii publice atribuite direct, nu poate depăși efectul financiar net ocazionat de executarea obligațiilor de serviciu public, iar efectul financiar net este dat de diferența dintre „Costurile suportate cu obligația de serviciu public” minus „eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatare” minus „sumele încasate din tarife sau orice alte venituri generate” la care se adaugă un profit rezonabil.			
	Compensația = Costurile de operare al serviciului de transport public - Veniturile înregistrate în urma prestării serviciului de transport public + Profitul rezonabil			
	$C = CE - Vt + Pr$			
Rezultat Favorabil X Defavorabil	Avantaje	Dezavantaje	Avantaje	Dezavantaje
	Plecând de la ipoteza că operatorul regional este o companie al cărui control direct îl au unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară, riscul de supracompensare este limitat.		Riscul de supracompensare este limitat, având în vedere respectarea Reg. 1370/2007	
Nivel tarificare				
Cost / călător				

3.2.3 Criteriul de acces la finanțare europeană

Tabel 3-3 Criteriul de acces la finanțare europeană

Scenariul 1 - Gestiune directă către un operator regional	Scenariul 2 - Gestiune delegată către un operator privat
---	--

Toate categoriile de operatori analizați sunt eligibili pentru accesarea finanțării din fonduri nerambursabile privind achiziția de autobuze sau alte intervenții în infrastructură.

3.2.4 Criteriul social

Tabel 3-4 Criteriul social (călători deserviți, populație deservită, cotă modală, număr locuri de muncă, accesibilitate financiară, gratuități)

Evaluare propriu-zisă	Scenariul 1 - Gestiune directă către un operator regional		Scenariul 2 - Gestiune delegată către un operator privat	
Călători deserviți	Toate modalitățile de delegare trebuie să acopere aceeași populație, așa cum este stabilit în programul de circulație, indiferent de forma de delegare, delegatul este obligat să respecte frecvența și aria de acoperire a serviciului.			
Populație totală deservită	Toate modalitățile de delegare trebuie să acopere aceeași populație, așa cum este stabilit în programul de circulație, indiferent de forma de delegare, delegatul este obligat să respecte frecvența și aria de acoperire a serviciului.			
	Avantaje	Dezavantaje	Avantaje	Dezavantaje
	Impact social favorabil pentru locuitori prin eficientizarea operării serviciului și posibilitatea extinderii ariei de acoperire			
Evoluție cotă modală	Prin implementarea unor măsuri destinate îmbunătățirii mobilității urbane cu transportul public, populația este încurajată să renunțe la autovehiculele personale și să utilizeze mai des transportul public pentru deplasările zilnice.			
	Avantaje	Dezavantaje	Avantaje	Dezavantaje
	Fiind un operator controlat direct de către UAT-urile membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară, acestea iau toate măsurile necesare pentru creșterea mobilității urbane din aria de studiu, pentru sporirea gradului de accesibilitate a serviciului de utilitate publică, prin extinderea traseelor in interiorul UAT		Principalul scop al operatorului privat este profitul și nu evoluția cotei modale a transportului public.	
Număr locuri de muncă	Avantaje	Dezavantaje	Avantaje	Dezavantaje

Evaluare propriu-zisă	Scenariul 1 - Gestiune directă către un operator regional	Scenariul 2 - Gestiune delegată către un operator privat
Accesibilitatea financiară a populației la servicii	Creșterea numărului de locuri de muncă	Creșterea numărului de șomeri întrucât există șanse mari ca noul operator privat să nu preia angajații actuali ai operatorului Luând în calcul gradul maximal al profitabilității pe care un operator privat îl urmărește, acesta poate presta serviciul de transport public cu cât mai puțini angajați
	Având în vedere stabilirea liberă a tarifelor, Autoritatea Contractantă are dreptul de a stabili în baza viziunii social-economice/guvernantei locale, acceptanța socială a costului mediu al tarifelor practicate pentru călătoriile cu transportul public, conform Anexei 2.6 la Modelul de Contract de Servicii Publice pentru municipiile și orașele din România în conformitate cu legislația UE (Regulamentul 1370/2007), această anexă fiind intitulată „Modalitatea de stabilire, modificare sau ajustare a Tarifelor de călătorie”. Conform informațiilor furnizate de Institutul Național de Statistică, în anul 2024, în Regiunea de Dezvoltare Centru, numărul mediu al membrilor unei gospodării este de 2.67 persoane. În același timp, veniturile totale medii lunare pe gospodărie în regiunea de Centru au fost de 8080.59 lei. Analizând aceste date, constatăm că venitul lunar / membru din gospodărie este de 3,026.438 lei, astfel încât tariful popos de 10 lei / călătorie reprezintă aproximativ 0.33% din venitul total lunar, iar tariful practicat pentru un abonament (150 lei / abonament lunar) reprezintă aproximativ 4.95 % din venitul total lunar. Putem astfel constata că tariful practicat pentru o călătorie reprezintă o sumă suportabilă pentru utilizator. Mai mult, pentru a întări această ipoteză, facem trimitere la analiza privind nivelul de tarificare de la capitolul 4, sub-capitolul 4.4, punctul „Modul de calcul al prețului călătoriilor; Tarife propuse”, unde a fost analizat tariful mediu al unei călătorii calculate pe baza veniturilor totale obținute și a numărului de călătorii totale estimate pe an.	
	Avantaje	Dezavantaje
Categorii de persoane cu reduceri de		Poate avea impact social nefavorabil pentru utilizatori prin reducerea accesibilității financiare la serviciul public - creșterea tarifelor de călătorie

Evaluare propriu-zisă	Scenariul 1 - Gestiune directă către un operator regional	Scenariul 2 - Gestiune delegată către un operator privat
tarif/ gratuități	interioare; autoritățile administrației publice locale pot asigura resursele bugetare pentru susținerea totală sau parțială a costurilor de transport public pentru categoriile de persoane prevăzute la sub-capitolul 4.4. Categori de persoane care beneficiază de reduceri de tarif sau gratuități”. După atribuirea contractului de delegare de gestiune a serviciului de transport public local, subvențiile acordate pentru persoanele care beneficiază de gratuitate la transportul public local de persoane prin curse regulate, se vor asigura în baza validării legitimațiilor de transport în mijlocul de transport.	

3.2.5 Criteriul de mediu (nivel CO²)

În ceea ce privește criteriul de mediu, indiferent de modalitatea de atribuire, operatorul de transport va trebui să se conformeze regulilor specifice privind protejarea mediului înconjurător. Integrarea prevederilor de mediu în politica din domeniul transportului vizează astfel protejarea mediului ambiant prin promovarea acțiunilor care vor reduce zgomotul și emisiile de dioxid de carbon, care vor favoriza folosirea combustibililor alternativi și a noilor tehnologii în toate formele de transport.

Tabel 3-5 Criteriul de mediu (nivel CO²)

Scenariul 1 - Gestiune directă către un operator regional	Scenariul 2 - Gestiune delegată către un operator privat
Conform scenariului tehnico-economic recomandat, emisiile de CO₂/km pentru un autobuz electric cu încărcare este de 0 g CO₂/km, indiferent de modalitatea de delegare, Autoritatea Contractantă fiind cea care pune la dispoziția operatorului mijloacele de transport ecologice.	



3.3 Concluzii și recomandarea variantei optime de delegare

Autoritatea administrației publice locale are dreptul de a decide încredințarea serviciilor de transport public local de călători unui operator economic care poate demonstra potențialul tehnic, financiar și organizatoric de a realiza obiectivele propuse în vederea îmbunătățirii transportului public de persoane și modernizării infrastructurii în teritoriul administrativ al UAT-urilor membre al ADI TRANSCOM.

Gestiunea delegată către un operator privat reprezintă varianta cu cele mai puține avantaje conform informațiilor menționate în analiza comparativă a scenariilor prezentate. Alegerea acestei modalități de delegare poate avea un impact negativ asupra calității serviciului de transport public, mai ales din cauza inexistenței unei modalități de control al autorităților asupra acestuia.

În ceea ce privește gestiunea directă către un operator regional, menționăm că în prezent, Asociația de Dezvoltare Intercomunitară TRANSCOM poate delega serviciul de transport public către un operator regional, aceasta fiind SC URBANA SA.

Dintre scenariile alternative de delegare, cea mai avantajoasă modalitate de atribuire a contractului de servicii publice este cea a delegării către un operator regional, respectiv către SC URBANA SA, din prisma următoarelor avantaje:

- Tradiție și experiența sa în executarea serviciului de transport public pe teritoriul municipiului Odorheiu Secuiesc,
- Autobuze, vehicule de intervenție și mentenanță a infrastructurii și vehiculelor, echipamente și tehnologii pentru operare
- Dotările pentru mentenanță și reparații deținute
- Resursa umană și managerială existentă a societății și preocuparea pentru îmbunătățirea performanțelor acestora;
- Comportamentul avut de-a lungul timpului în relația cu călătorii și autoritățile locale, în vederea înțelegerii nevoilor comunităților și în special ale pasagerilor, îmbunătățirii continue a serviciilor oferite și adaptării la necesitățile acestora și la evoluția cererii și comportamentului de călătorie
- Preocuparea pentru monitorizarea și îmbunătățirea indicatorilor de performanță și calitate ai serviciului;
- Preocuparea pentru adoptarea de măsuri în sensul îmbunătățirii eficienței activității proprii și preocupării pentru îmbunătățirea serviciului, pentru exploatarea optimă a capacității existente și modernizare a dotărilor;
- Preocuparea pentru respectarea legislației și reglementărilor tehnice, de autorizare, etc,
- Preocuparea pentru o bună relație cu autoritățile locale și celelalte instituții cu rol în asigurarea unui transport public sigur (Poliția Rutieră, Poliția locala, etc.)
- Preocuparea pentru protecția mediului și reducerea consumurilor;
- Preocuparea continuă pentru instruirea personalului privind aspecte precum siguranța circulației, eco-driving, relația cu călătorii, etc;
- Preocuparea pentru menținerea în activitatea companiei a unei forțe de muncă cu tradiție, cu grad de profesionalism ridicat;
- Preocuparea pentru îmbunătățirea managementului financiar;
- Preocupare pentru controlul intern sistematic al eligibilității costurilor și veniturilor.
- Preocupare pentru testarea și introducerea de tehnologii noi, inovative

Accesul la servicii predictibile și suficiente, sigure și de calitate de transport public de călători este o condiție esențială pentru creștere și dezvoltare a zonei și creștere a



incluziunii sociale. Toate acestea asigură premisele tehnice și de management pentru justificarea atribuirii serviciului către operatorul regional URBANA SA.

Oportunitatea delegării serviciilor de transport public local de persoane prin atribuire directă concesiunii serviciilor de transport public local de persoane rezidă din faptul că obligațiile care îi revin asociației în calitate de acționar/asociat unic se mențin în continuare în sensul urmăririi respectării clauzelor contractuale și a păstrării integrității patrimoniale, iar la sfârșitul perioadei de delegare unitățile administrativ teritoriale din cadrul asociației trebuie să preia bunurile concesionate, achitându-i delegatarului cota parte din investițiile realizate în perioada de concesiune.

Oportunitatea concesiunii serviciilor de transport public local de persoane este determinată de necesitatea gestionării serviciilor de transport public local de persoane în condiții de eficiență financiară și managerială, de către un operator de transport public de persoane care deține capacitatea tehnică necesară și are abilitatea de a satisface în condiții de competitivitate necesitățile populației în acest domeniu.

Motive de ordin economic

- Operatorul asigură necesarul de parc de vehicule pentru îndeplinirea cerințelor din programul de transport, la condițiile de tehnice, calitate și siguranță impuse;
- Operatorul asigură spații și dotări tehnice pentru asigurarea mentenanței reparațiilor, pentru garare și desfășurarea tuturor activităților suport pentru transportul public ce face obiectul contractului;
- Operatorul asigură respectarea reglementărilor în vigoare privind exploatarea în condiții de siguranță a infrastructurii proprii și concesionate, a parcului de vehicule, privind siguranța rutieră, siguranța călătorilor și a conducătorilor vehiculelor;
- Operatorul asigură activitatea de dispecerizare și dotările speciale pentru urmărirea și coordonarea în trafic a vehiculelor pe întreaga arie teritorială a ADI TRANSCOM;
- Operatorul realizează investițiile în legătură cu prestarea serviciului de transport public local în conformitate cu programul de investiții al operatorului;
- Operatorul respectă toate cerințele legale privind operarea și desfășurarea activității de transport public;
- Operatorul asigură activitatea de comercializare a titlurilor de călătorie;
- Operatorul asigură buna întreținere a bunurilor concesionate;
- Operatorul asigură personal calificat în număr necesar pentru desfășurarea tuturor activităților necesare pentru transportul public;
- Operatorul asigură respectarea prevederilor legale privind angajarea, desemnarea, pregătirea profesională, examinarea medicală, și psihologică a persoanelor cu funcții care concurează la siguranța circulației;
- Operatorul asigură respectarea indicatorilor de performanță ai serviciului stabiliți în contractul de delegare a gestiunii;
- Operatorul respectă regulamentul serviciului și caietul de sarcini al serviciului;
- Operatorul asigură realizarea unui sistem de evidență al sesizărilor și reclamațiilor și de rezolvare operativă a acestora;
- Operatorul asigură un sistem de informare al călătorilor privind serviciul de transport public, în stații, pe mijloacele de transport și în mediul on-line;
- Operatorul realizează statistici privind accidentele în care a fost implicat;
- Operatorul asigură furnizarea de date către ADI TRANSCOM și accesul la toate informațiile în vederea optimizării planificării traseelor și a verificării și evaluării funcționării și dezvoltării serviciului de transport.



Motive de ordin financiar

- Sarcinile îndeplinite de operator sunt finanțate din capitalurile sale proprii;
- UAT-urile membre ale TRANSCOM vor furniza active (bunuri de retur) astfel încât aceasta să poată îndeplini Obligațiile de serviciu public asumate prin contractul de delegare;
- Operatorul va ține o contabilitate separată pentru activitățile și serviciile care fac obiectul prestării Serviciului de transport public local din contract sau sunt asociate acestuia, în conformitate cu normele contabile și fiscale în vigoare;
- Operatorul evidențiază costurile pe serviciu public și pe fiecare UAT, asigurând respectarea prevederilor Anexei la Regulamentul 1370/2007;
- Operatorul aplica tarifele aprobate pentru toate categoriile de călători;
- Operatorul asigura respectarea prevederilor legale contabile și fiscale în vigoare și fiscalizarea integrală a serviciului;
- Operatorul asigură, prin decizii ale Consiliului de Administrație și AGA, implementarea de măsuri pentru creșterea eficienței/eficacității;
- Operatorul asigură calculul costului/km pe costuri asociate doar serviciului de transport, evidențierea veniturilor pe fiecare categorie de călători și calcul compensării pentru fiecare UAT membru al TRANSCOM;
- Operatorul asigură alocarea costurilor indirecte conform unor chei de repartizare agreeate de către TRANSCOM.

4 Recomandări privind implementarea soluției recomandate

4.1 Aria teritorială

Aria de operare pe care se intenționează atribuirea contractului de servicii publice este teritoriul administrativ a șapte unități administrativ teritoriale respectiv Municipiul Odorheiu Secuiesc, Comuna Lupeni, Comuna Zetea, Comuna Feliceni, Comuna Dealu, Comuna Brădești și Comuna Satu Mare.

În ceea ce privește restul UAT-urilor membre ale Asociației, acestea vor putea intra în sistemul de transport public metropolitan de călători, în condițiile prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

Prestarea serviciilor către alte UAT-uri membre TRANSCOM se va realiza prin Act Aditonal la Contract, ce se va încheia conform tuturor cerințelor legale, inclusiv de publicitate.

4.2 Durata contractului

În ceea ce privește durata contractelor de servicii publice, există 3 legislații care reglementează acest aspect:

În conformitate cu art. 4 alin. 3 din 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, durata contractelor de servicii publice este limitată și nu depășește 10 ani pentru serviciile de transport cu autocarul și cu autobuzul și 15 ani pentru serviciile de transport de călători pe calea ferată și cu alte moduri de transport pe șine.

Pe de altă parte, prevederile legislației naționale, respectiv art. 28 din Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local, impun o durată maximă de 10 ani, în cazul serviciului public de transport rutier realizat cu autobuze, troleibuze sau autocare; 15 ani, în cazul în care contractul de delegare are ca obiect și transportul pe șine efectuat cu tramvaie, iar valoarea estimată a acestui mod de transport reprezintă peste 50% din valoarea contractului și 15 ani, în cazul transportului pe șine realizat cu tramvaie sau trenuri de metrou. Legea nr. 92/2007 impune în mod imperativ principiul limitării duratei de derulare a acestor contracte, în considerarea promovării principiului asigurării mediului concurențial și al protejării, totodată, a intereselor destinatarilor finali ai serviciului public respectiv, valori consacrate și ocrotite în legislația Uniunii Europene.

În acest sens, dispozițiile art. 28 alin. (1) din legea examinată circumstanțiază, în funcție de specificul fiecărei activități desfășurate, termenul maxim al contractului de atribuire a gestiunii, astfel: 10 ani, în cazul serviciului public de transport rutier realizat cu autobuze, troleibuze sau autocare; 15 ani, în cazul în care contractul de delegare are ca obiect și transportul pe șine efectuat cu tramvaie, iar valoarea estimată a acestui mod de transport reprezintă peste 50% din valoarea contractului și 15 ani, în cazul transportului pe șine realizat cu tramvaie sau trenuri de metrou. Referitor la aceste durate, Curtea Constituțională a României, a hotărât în analiza criticii de neconstituționalitate a prevederilor art. 28 din Legea 92/2007 că aceste termene îndeplinesc condiția rezonabilității, în sensul că sunt suficiente pentru a asigura desfășurarea activității și realizarea planului de afaceri al comerciantului, fiind stabilite circumstanțiat, proporțional cu durata medie de amortizare a tuturor mijloacelor de transport, deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, dar și în considerarea termenului mediu de uzură fizică a fiecărui tip de autovehicul utilizat în scopul realizării transportului public.

Legea nr.92/2007 impune în mod imperativ principiul limitării duratei de derulare a acestor contracte, în considerarea promovării principiului asigurării mediului concurențial și al protejării, totodată, a intereselor destinatarilor finali ai serviciului public respectiv, valori consacrate și ocrotite în legislația Uniunii Europene.

Referitor la aceste durate de delegare prevăzute la art.28 alin.(1) din Legea nr.92/2007, Curtea Constituțională a României, a hotărât în analiza criticii de neconstitucionalitate a prevederilor art.28 din Legea 92/2007 că aceste termene îndeplinesc condiția rezonabilității, în sensul că sunt suficiente pentru a asigura desfășurarea activității și realizarea planului de afaceri al comerciantului, fiind stabilite circumstanțiat, proporțional cu durata medie de amortizare a tuturor mijloacelor de transport, deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, dar și în considerarea termenului mediu de uzură fizică a fiecărui tip de autovehicul utilizat în scopul realizării transportului public.

Pe de altă parte, art. 32 alin. (3) din Legea 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, completată și modificată de OUG 58/2016, statuează că:

“(3) Durata contractelor de delegare a gestiunii este limitată. Pentru contractele de delegare a gestiunii a căror durată estimată este mai mare de 5 ani, aceasta se stabilește, după caz, în conformitate cu prevederile Legii nr. 98/2016, ale Legii nr. 99/2016 și ale Legii nr. 100/2016 și nu va depăși durata maximă necesară recuperării investițiilor prevăzute în sarcina operatorului/operatorului regional prin contractul de delegare. În cazul gestiunii directe, autoritățile administrației publice locale, cu excepția celor care sunt membre ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, sunt obligate ca, periodic, respectiv o dată la 5 ani, să facă analize privind eficiența economică a serviciului, respectiv să schimbe modalitatea de gestiune a serviciilor publice, după caz.”

Astfel fiind, în interpretarea articolului de mai sus, aplicând principiul de drept per a contrario, în cazul în care se decide atribuirea prin gestiunea directă a serviciului de utilitate publică, durata acestui serviciu nu poate fi mai mare de 5 ani. În caz contrar, pentru atribuirea gestiunii acestui serviciu trebuie aplicată o procedură competitivă, în conformitate cu prevederile Legii nr. 99/2016.

Mai mult decât atât, legiuitorul chiar specifică faptul că în cazul gestiunii directe, o dată la 5 ani trebuie să se elaboreze analize privind eficiența economică a serviciului și, în cazul în care rezultatele sunt negative, să schimbe modul de gestiune a serviciilor publice.

În concluzie, pentru conformarea cu toate legile de mai sus, recomandăm ca **durata contractului de delegare să fie de 5 ani**, stabilită în conformitate cu Legea 51/2006, Legea 92/2007 și cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului.

4.3 Obligația de serviciu public de transport

Obligația de serviciu public este constituită din:

- I. Aplicarea tarifelor de călătorie aprobate de Autoritatea Contractantă;
- II. Furnizarea de servicii de transport pentru grupuri sociale de călători care pot beneficia de reduceri/ gratuități în conformitate cu politicile naționale de transport din România și cu cerințele și reglementările legale, precum și în conformitate cu Hotărârile Consiliilor Locale ale UAT membre ale TRANSCOM;
- III. Prestarea serviciului de transport public local în conformitate cu principiile continuității, frecvenței, regularității și capacității prevăzute în Programul de transport;



- IV. Prestarea serviciului de transport public local în conformitate cu indicatorii de performanță prevăzuți în Contract;
- V. Respectarea standardelor și cerințelor de siguranță și securitate prevăzute în Contract și în legislația națională;
- VI. Prestarea serviciului de transport public local cu vehiculele prevăzute în Contract.

4.4 Natura și întinderea drepturilor exclusive acordate operatorului

- I. Va avea dreptul la plata Compensației din partea UAT membre, în termenii și condițiile prevăzute în Contract;
- II. Va avea dreptul la Diferențe de tarif, în termenii și condițiile prevăzute în Contract;
- III. Va avea Dreptul exclusiv de a desfășura Serviciul de transport public local pe teritoriul ADI TRANSCOM pentru care prestează serviciu public, inclusiv pentru rutele operate în prezent cu autobuzele de mică capacitate (microbuze);
- IV. Va avea dreptul de a emite, vinde și controla Titlurile de călătorie, în condițiile prevăzute în Contract;
- V. Este titularul dreptului de exploatare a infrastructurii concesionate și mijloacelor de transport necesare prestării Serviciului de transport public local.

4.5 Elemente de ordin juridic, procedural

În conformitate cu art. 8 alin. 1 din Legea 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice „Autoritățile administrației publice locale au competență exclusivă, în condițiile legii, în tot ceea ce privește înființarea, organizarea, coordonarea, monitorizarea și controlul funcționării serviciilor de utilități publice, precum și în ceea ce privește crearea, dezvoltarea, modernizarea, administrarea și exploatarea bunurilor proprietate publică sau privată a unităților administrativ-teritoriale, aferente sistemelor de utilități publice.”

Dezvoltarea serviciului de transport public trebuie să țină cont de prevederile Legii nr. 92 din 10 aprilie 2007 - Legea serviciilor de transport public local, cu modificările și completările ulterioare, prin urmare:

(1) Este considerat serviciu de transport public local de persoane prin curse regulate transportul public care îndeplinește cumulativ următoarele condiții:

- a) Se efectuează de către un operator de transport rutier, astfel cum acesta este definit și licențiat conform prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 109/2014, cu modificările și completările ulterioare, sau de către un transportator autorizat, așa cum acesta este definit și autorizat conform prevederilor prezentei legi;
- b) Se efectuează pe raza administrativ-teritorială a unei localități sau, după caz, a unităților administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară ori ale altor forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale sau numai între localitățile unui județ, fără a depăși limitele administrativ-teritoriale ale acesteia/acestuia, cu excepția liniilor de ieșire sau altor elemente auxiliare activității respective care intră pe teritoriul localității învecinate;
- c) Se execută pe rute și cu programe de circulație prestabilite de către consiliul local, consiliul județean, Consiliul General al Municipiului București sau de adunarea generală a asociației de dezvoltare intercomunitară ori a altor forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale;



- d) Se efectuează de către operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat cu mijloace de transport în comun, respectiv cu autobuze, troleibuze, tramvaie sau metrou, deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing de acesta sau de către unitatea administrativ-teritorială sau, după caz, de către unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară înmatriculate sau înregistrate ori ale altor forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale, după caz, în județul sau localitatea respectivă. În condițiile prezentei legi, transportul realizat cu troleibuze, tramvaie sau metrou se realizează de către transportatorii autorizați;
- e) Persoanele transportate sunt îmbarcate sau debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite stații sau autogări, după caz;
- f) Pentru efectuarea serviciului, operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat percepe de la persoanele transportate un tarif de transport pe bază de legitimații de călătorie individuale eliberate anticipat, al căror regim este stabilit de Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2005, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 102/2006, cu modificările ulterioare;
- g) Autoritățile locale competente exercită competențe exclusive cu privire la acordarea licențelor de traseu operatorilor care prestează transportul rutier de călători cu autobuze în aria teritorială de competență a acestora și de reglementare la nivel local a serviciilor publice de transport călători;
- h) Autoritatea administrației publice locale impune sau contractează obligații de serviciu public și poate acorda, în schimbul îndeplinirii acestora, drepturi exclusive și/sau compensații de orice natură. Prin obligație de serviciu public se înțelege o cerință definită sau stabilită de autoritatea competentă pentru a asigura servicii publice de transport de călători de interes general, pe care un operator, dacă ar ține seama de propriile sale interese comerciale, nu și le-ar asuma sau nu și le-ar asuma în aceeași măsură sau în aceleași condiții fără a fi retribuit. Contractele de servicii publice nu presupun în mod obligatoriu acordarea de compensații.

Componente ale sistemului de transport public local, inclusiv, mijloace de transport utilizate pentru prestarea serviciului public de transport călători pot fi date, în condițiile legii, în administrare sau puse la dispoziție operatorilor și transportatorilor autorizați de către unitatea administrativ-teritorială, în baza procesului-verbal de predare-primire, anexă la hotărârea de dare în administrare sau la contractul de delegare a gestiunii, după caz, sau pot fi puse la dispoziție de către unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară în baza proceselor-verbale de predare-primire, anexe la contractul de delegare a gestiunii, în condițiile respectării regimului juridic al proprietății publice.

(2) Conducătorul mijlocului de transport în comun este obligat să prezinte la controlul în trafic următoarele documente, după caz:

- a) Licența de traseu și caietul de sarcini al acesteia eliberat de emitentul licenței;
- b) Programul de circulație;
- c) Copia conformă a licenței de transport, în cazul tramvaielor;
- d) Alte documente stabilite de legile în vigoare.

Transportul rutier public de persoane prin servicii regulate efectuat în limitele unei asociații de dezvoltare intercomunitare având ca obiect transportul rutier public de persoane, este definit ca transport rutier local de persoane în conformitate cu art. 3 pct. 48 din O.G. nr. 27/2011 privind transporturile rutiere. Traseele dintr-o asociație de dezvoltare intercomunitară sunt considerate trasee locale în conformitate cu prevederile art. 3 pct. 38 din O.G. nr. 27/2011 privind transporturile rutiere.



În conformitate cu art. 8 alin. 1 din Legea 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice „*Autoritățile administrației publice locale au competență exclusivă, în condițiile legii, în tot ceea ce privește înființarea, organizarea, coordonarea, monitorizarea și controlul funcționării serviciilor de utilități publice, precum și în ceea ce privește crearea, dezvoltarea, modernizarea, administrarea și exploatarea bunurilor proprietate publică sau privată a unităților administrativ-teritoriale, aferente sistemelor de utilități publice.*”

Transporturile constituie un sistem complex care depinde de factori multipli, inclusiv de modelele de așezări umane și de consum, de organizarea producției și de infrastructura disponibilă. Având în vedere această complexitate, orice intervenție în sectorul transporturilor trebuie să aibă la bază o viziune pe termen lung cu privire la mobilitatea sustenabilă a persoanelor și a bunurilor, nu în ultimul rând fiindcă politicile de natură structurală au nevoie de mult timp pentru a fi puse în practică și trebuie planificate cu mult timp înainte.

Având în vedere repartiția populației UAT-urilor membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară TRANSCOM, necesitatea asigurării unei alternative de transport pentru cât mai mulți locuitori, centrele importante din punct de vedere economic și/sau social dar și efectuarea serviciului de transport în condițiile obținerii unui profit minim, rezonabil de către cei ce le efectuează, se impune asigurarea serviciului de transport public local de persoane în condiții optime, printr-un sistem de gestiune care să satisfacă nevoile cetățenilor și care să fie eficient din punct de vedere tehnic și financiar.

4.5.1 Modul de calcul al redevenței

Pentru realizarea investiției, calculul redevenței a fost realizat conform normelor legislative în vigoare. Astfel, în conformitate cu art. 29, al. 11, lit. (m) din Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice modificată și completată de Legea nr. 225/2016, „la stabilirea nivelului redevenței, autoritatea publică locală va lua în considerare valoarea calculată similar amortizării pentru mijloacele fixe aflate în proprietate publică și puse la dispoziție operatorului odată cu încredințarea serviciului/activității de utilități publice și gradul de suportabilitate al populației. Nivelul redevenței se stabilește în mod transparent și nediscriminatoriu pentru toți potențialii operatori de servicii de utilități publice, utilizându-se aceeași metodologie de calcul”.

La calculul amortizării mijloacelor fixe, trebuiesc avute în vedere prevederile Legii nr. 15/1994 privind amortizarea capitalului imobilizat în active corporale și necorporale.

Astfel, la calculul amortizării mijloacelor fixe ce vor fi date în concesiune operatorului municipal s-a utilizat metoda de amortizare liniară, stabilită prin aplicarea cotei de amortizare liniară la valoarea fiscală a mijlocului fix amortizabil, în conformitate cu valorile investițiilor propuse.

În schimbul dreptului și obligației de exploatare a bunurilor concesionate, Operatorul plătește o redevență proprietarului bunurilor, calculată anual prin aplicarea unui procent de asupra totalului valorii de inventar a bunurilor concesionate. Aceste valori sunt menționate în contract în valoare fixă și procentuală. Modificarea anexei cu valoarea bunurilor de Inventar va duce la actualizarea valorii redevenței.

În schimbul dreptului și obligației de prestare a serviciului, Operatorul se obligă să plătească redevență pentru serviciu Autorității Contractante.

Redevența pentru serviciu se actualizează anual, cu rata inflației.



4.5.2 Modul de calcul al compensației

În conformitate cu prevederile legislative, în speță cu art. 1, al. (4), pct. e. din Legea 92/2007 privind serviciile de transport public local, „serviciul de transport public local de persoane și de mărfuri se organizează de către autoritățile administrației publice locale, pe raza administrativ-teritorială respectivă, cu respectarea următoarelor principii: .e) acordarea unor facilități de transport anumitor categorii de persoane”.

De asemenea, în conformitate cu art. 2 al aceleiași legi, în condițiile în care în transportul public local se acordă facilități de transport uneia sau mai multor categorii de persoane, serviciul prin care se realizează transportul respectiv se consideră serviciu public subvenționat de transport, care se supune atât Legii 92/2007 cât și Ordonanței Guvernului nr. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare, republicată.

De asemenea, menționăm că la nerespectarea dispozițiilor art. 45 din Legea 92/2007 privind serviciile de transport modificată de public local; consiliile județene, primarul municipiului precum și ofițerii și/sau agenții de poliție din cadrul Poliției Române care au calitatea de polițiști rutieri pot acorda contravenții operatorului.

Conform Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, nivelul maxim al compensației nu poate depăși efectul financiar net, iar efectul financiar net este dat de diferența dintre „Costurile suportate cu obligația de serviciu public” minus „eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatare” minus „sumele încasate din tarife sau orice alte venituri generate” la care se adaugă un profit rezonabil.

Mod de calcul al compensației:

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

$$\text{Compensația} = 3,200,857 - 1,458,260 + 194,228 = 1,742,597 \text{ lei}$$

4.5.3 Mărimea (nivelul) profitului rezonabil

Conform prevederilor articolului 4 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, costurile care trebuie luate în considerare într-un contract de servicii publice pot include „o rentabilitate adecvată a capitalului”. Compensația pentru obligația de serviciu public nu poate depăși efectul financiar net al obligației, definit ca fiind egal cu costurile, minus veniturile generate de exploatarea serviciului public, minus veniturile potențiale induse la nivel de rețea, plus un „profit rezonabil”.

Contractele de transport public aliniate conform Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 reprezintă contracte pentru atribuirea unui serviciu de interes economic general și nu este legat de un risc comercial sau contractual major, în special ca urmare a faptului că, în esență, se compensează integral costurile nete ex post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general. Astfel, conform regelementărilor în vigoare, „profitul rezonabil nu poate depăși rata de swap aplicabilă, plus o primă de 100 de puncte de procentuale”. (<http://www.ajutordestat.ro/despre-noi/rate-swap-sieg/>)

Astfel, având în vedere că atribuirea contractului pentru prestarea serviciului de transport public va fi pe un termen de 5 ani, mărimea profitului rezonabil se va încadra sub rata de



5.45% plus o primă de 100 de puncte procentuale (respectiv 6.45%) aplicată costurilor nete ex post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general, după cum urmează:

$$\text{Profit rezonabil} = 6,46\% * 3,200,857 \text{ lei} = 194,228 \text{ lei}$$

4.5.4 Categoriile de persoane care beneficiază de reduceri sau gratuități

Pentru serviciul de transport public local de persoane organizat de către autoritățile administrației publice locale, pe raza administrativ teritorială respectivă beneficiază de gratuitate la transport următoarele categorii de persoane:

- Veteranii și vădulele de război, în conformitate cu prevederile Legii nr. 44/1994 privind acordarea unor drepturi veteranilor și vădulelor de război;
- Persoanele persecutate din motive politice, în conformitate cu prevederile Legii nr. 118/1990 privind acordarea unor drepturi persoanelor persecutate din motive politice în perioada comunistă;
- Luptătorii care au contribuit la victoria revoluției române din decembrie 1989, în conformitate cu prevederile Legii nr. 42/1990 pentru cinstirea eroilor-martiri și acordarea unor drepturi acestora, răniților și luptătorilor la Revoluția din 1989;
- Persoanele cu handicap grav, însoțitorii persoanelor cu handicap grav și asistenții personali ai persoanelor cu handicap grav în prezența acestora, în conformitate cu prevederile Legii nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap;
- Sonatorii de sânge beneficiază de abonament cu reducere 50% pentru transportul în comun pe o perioadă de 1 lună pentru fiecare donator, în conformitate cu prevederile Legii nr. 282/2005 și a Hotărârii de Guvern nr. 1364/2006.

Facilități la transportul public local, altele decât cele obligatorii prin lege, și prevederile legislative care permit acordarea acestora prin hotărâre a autorității administrației publice locale.

În conformitate cu prevederile art. 1 alin. (4) lit. m, ale art. 1 alin. (6) lit. e și ale art. 17 alin. 1 lit. o din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local, autoritățile administrației publice locale pot asigura resursele bugetare pentru susținerea totală sau parțială a costurilor de transport public pentru următoarele categorii de persoane:

- Pensionarii, persoanele care au atins vârsta de pensionare sau beneficiarii de pensie de urmaș;
- Preșcolari (5-7 ani);
- Elevi;
- Studenți;
- Tinerii cu vârste între 16 și 25 de ani aflați în dificultate și confrunțați cu riscul excluderii profesionale în scopul facilitării accesului lor la un loc de muncă, în conformitate cu Legea nr. 116/2002 privind prevenirea și combaterea marginalizării sociale;
- Alte categorii sociale în conformitate cu prevederile legale.

După atribuirea contractului de delegare de gestiune a serviciului de transport public local, subvențiile acordate pentru persoanele care beneficiază de gratuitate la transportul public local de persoane prin curse regulate, se vor asigura în baza validării legitimațiilor de transport de tip card în mijlocul de transport, la tariful aprobat prin Hotărâre de Consiliu Local.



4.5.5 Modul de calcul al prețului călătoriilor, tarife propuse

La creșterea atractivității transportului public nu contribuie numai calitatea și cantitatea ofertei în ceea ce privește frecvența curselor, viteza, curățenia, siguranța, informația furnizată etc. Tarifele de călătorie accesibile fac de asemenea parte dintre factorii care joacă un rol important în determinarea alegerii mijlocului de transport. Transportul urban trebuie să fie accesibil din punct de vedere financiar chiar și pentru persoanele cu venituri scăzute. Astfel, utilizatorii vor recurge mai mult la transportul public de călători, care face concurență transportului cu automobilul personal, numai în condițiile unei oferte de calitate, moderne cu tarife accesibile. Acest obiectiv ar putea fi atins prin eficientizarea continuă a transportului public. De asemenea, prin optimizarea acestor elemente va crește și gradul de recuperare a cheltuielilor.

Se propune ca pentru traseele metropolitane tarifele să fie practicate astfel:

- 10 lei călătoria;
- 150 lei abonamentul lunar pe toate liniile;

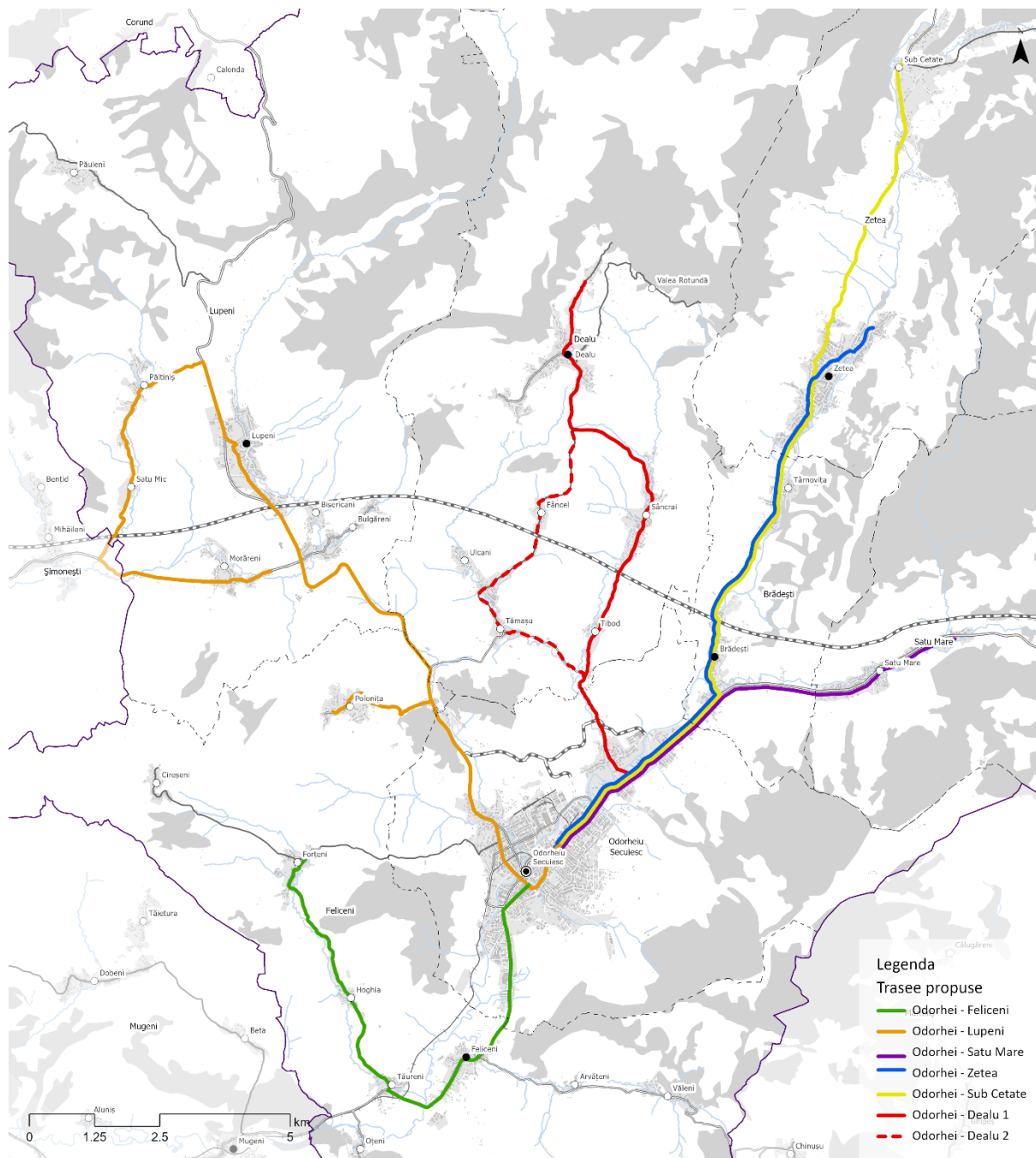
Transportatorul este autorizat să perceapă de la beneficiarii transportului contravaloarea serviciilor prestate pe baza de legitimații de călătorie valabile la tarifele aprobate de hotărârea Adunării Generale a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară TRANSCOM după delegarea gestiunii serviciului public. Tariful în vigoare se poate modifica pe baza propunerilor fundamentate ale concesionarului numai după aprobarea acestuia prin Hotărâre a Adunării Generale, ori de câte ori este nevoie ca urmare a unor schimbări legislative ce au ca rezultat creșterea unor taxe folosite la fundamentarea tarifelor, proporțional cu aceste modificări.

Conform Art. 12, al. 3 al Normei-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane din 12.12.2007, aprobată prin Ordinul nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru, prin nivelul tarifelor de transport pentru serviciile de transport public local de persoane, suportate de către utilizatori, se vor recupera integral costurile de exploatare, reabilitare și dezvoltare, precum și prin finanțarea de la bugetele locale, asigurându-se astfel un profit rezonabil pentru operatorii de transport/transportatorii autorizați.



4.6 Trasee propuse

Traseele propuse în urma analizelor efectuate sunt următoarele:



Figură 4-1 Trasee propuse pentru ADI Transcom

Se propun 7 trasee, prezentate în cartograna anterioară, după cum urmează:

- **Traseul 1 - Odorhei - Dealu 1:**
 - Tur - Odorheiu Secuiesc - Tibod - Sâncrai - Dealu - Lungime: 13.48 km;
 - Retur - Dealu - Sâncrai - Tibod - Odorheiu Secuiesc - Lungime: 13.48 km;
- **Traseul 2 - Odorhei - Dealu 2:**
 - Tur - Odorheiu Secuiesc - Tămașu - Fâncel - Dealu - Lungime: 14.40 km;
 - Retur - Dealu - Fâncel - Tămașu - Odorheiu Secuiesc - Lungime: 14.40 km;
- **Traseul 3 - Odorheiu Secuiesc - Feliceni:**



- Tur - Odorheiu Secuiesc - Feliceni - Tăureni - Hogia - Forțeni - Lungime: 11.44 km;
- Retur - Forțeni - Hogia - Tăureni - Feliceni - Odorheiu Secuiesc - Lungime: 11.43 km;

■ **Traseul 4 - Odorhei - Lupeni:**

- Tur - Odorheiu Secuiesc - Polonița - Lupeni - Păltiniș - Satu Mic - Morăreni - Lungime: 25.39 km;
- Retur - Morăreni - Polonița - Odorheiu Secuiesc - Lungime: 13.00;

■ **Traseul 5 - Odorhei - Satu Mare:**

- Tur - Odorheiu Secuiesc - Brădești - Satu Mare - Lungime: 9.14 km;
- Retur - Satu Mare - Brădești - Odorheiu Secuiesc - Lungime: 9.14 km;

■ **Traseul 6 - Odorhei - Sub Cetate:**

- Tur - Odorheiu Secuiesc - Zetea - Sub Cetate - Lungime: 17.60 km;
- Retur - Sub Cetate - Zetea - Odorheiu Secuiesc - Lungime: 17.60 km;

■ **Trasuel 7 - Odorhei - Zetea:**

- Tur - Odorheiu Secuiesc - Brădești - Târnovița - Zetea - Lungime: 12.56 km;
- Retur - Zetea - Târnovița - Brădești - Odorheiu Secuiesc - Lungime: 12.56 km;

Localizarea stațiilor pentru UAT-urile membre se regăsește în cadrul Anexei 3 - Stații exterioare.

4.7 Indicatori de performanță pentru serviciile de transport public

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

Prestarea serviciului de transport public local se va realiza în conformitate cu indicatorii de performanță prevăzuți în contractul de delegare:

Tabel 4-1 Indicatorii de performanță și evaluare ai serviciilor de transport public de călători

Nr. Crt	Indicatori	Descriere mod de calcul, pentru un trimestru	Parametru			Pondere criteriu	Valori ale parametrilor, calculate pe baza raportului operatorului	Valori de calcul malus	Incalcare majora	Calcul penalitate pe trimestru de:
			U.M.	Nivel acceptat, fara penalizari	Nivel maxim permis					Garantie (G)
0	1	2	4	5	6	7	8	9=8 sau cu 6	10	11=(9/6)*7*G
1	Numar de curse, trasee suspendate din culpa operatorului	(curse, trasee suspendate /total curse, trasee incluse in Programul de Transport) x 100	%	1	5	13,00%			0	0,00
2	Trasee anulate pentru o perioada de mai mult de 24 de ore	Σ (lungimea traseelor anulate x zile de anulare/lungimea totala a traseeului x 365	%	0,5	1	10,00%			0	0,00
3	Numarul de pasageri afectati de situatiile de la punctul 1 si 2	Σ(Numarul de pasageri afectati de situatiile de la punctul 1)/Nr total pasageri*100	%	2	5	1,00%			0	0,00
		Σ(Numarul de pasageri afectati de situatiile de la punctul 2)/Nr total pasageri*100	%	2	5	1,00%			0	0,00
		Σ(Numarul de pasageri afectati de situatiile de la punctul 3)/Nr total pasageri*100	%	0,5	1	1,00%			0	0,00
4	Respectarea Planului de Servicii	Numar total mijloace de transport vehicule necesar pentru realizarea Programului de	%	5	10	7,00%			0	0,00

			circulatie-Numar total mijloace de transport vehicule utilizate zilnic)/numar total mijloace de transport vehicule necesar pentru realizarea Programului de circulatie) x 100	%	5	10	3,00%			0	0,00
5	Plangeri de la pasageri	Plangeri primite	Nr.Plângeri înregistrate referitoare la: a) frecventa b) nerespectarea programului c) confortul calatorilor/curatenie d) comportamentul personalului	Nr. total	40	80	2,00%			0	0,00
		Plangeri fundamentate	Nr. Plangeri fundamentate inregistrate/Total plangeri inregistrate *100 Referitoare la: a) frecventa b) nerespectarea programului c) confortul calatorilor/curatenie d) comportamentul personalului	%. total pe toate criteriile	30	60	3,00%			0	0,00
		Plangeri rezolvate	Plangeri fundamentate nerezolvate in termen legal/Total plangeri fundamentate*100	%. total pe toate criteriile	0	1	3,00%			0	0,00
		Plangeri nerezolvate	Plangeri fundamentate nerezolvate in termen legal/Total plangeri fundamentate*100	%. total pe toate criteriile	0	1	8,00%			0	0,00
6	Protectia mediului	Respectarea standardelor de poluare EURO 3	Numar vehicule care nu respecta normele Euro 3 raportat la numarul de vehicule impus in Programul de transport*100	%	20	30	10,00%			0	0,00
7	Vehicule	Vechimea medie a vehiculelor	Parcul de vehicule cu vechimea vehiculelor mai mare de 10 ani/total parc de vehicule*100	%	75	85	5,00%			0	0,00
		Vehicule cu dotari de accesibilitate si confort (cu podea coborata, aer conditionat, dotari pentru persoane cu dizabilitati)	Numar vehicule cu instalatie de climatizare nefunctionala raportat la numar total de vehicule x 100	%	50	60	5,00%			0	0,00
			Numar vehicule cu instalatie de incalzire nefunctionala raportat la numar total de vehicule x 100	%	3	5	8,00%			0	0,00
8	Penalitati platite		Cuantumul penalitatilor platite de catre operatorul de transport, pentru nerespectarea standardelor de transport de calitate si mediu/Cifra de Afaceri *100	%	0,5	1	4,00%			0	0,00
9	Respectarea prevederilor legale		Numarul abaterilor constatate si sanctionate de personalul imputernicit	No.	3	5	8,00%			0	0,00
10	Accidente de trafic		Numarul accidentelor in trafic din vina personalului propriu al Operatorului	No.	15	30	8,00%			0	0,00



11	Indicele de Satisfactie a Pasagerilor	NU SE PENALIZEAZA IN PRIMUL AN	No.			0,00%				
				Total pondere criterii		100,00 %	TOTAL	Incalcari majore		
								Total penalitati (RON)		0,00

5 Concluzii

Prezentul document reprezintă o analiză a situației existente și propuneri pentru îmbunătățirea și creșterea gradului de utilizare a transportului public de la nivelul UAT-urilor membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transcom Zona Odorhei-Udvarhelyszek”, precum și o analiză a modalității de gestiune a serviciului de transport public.

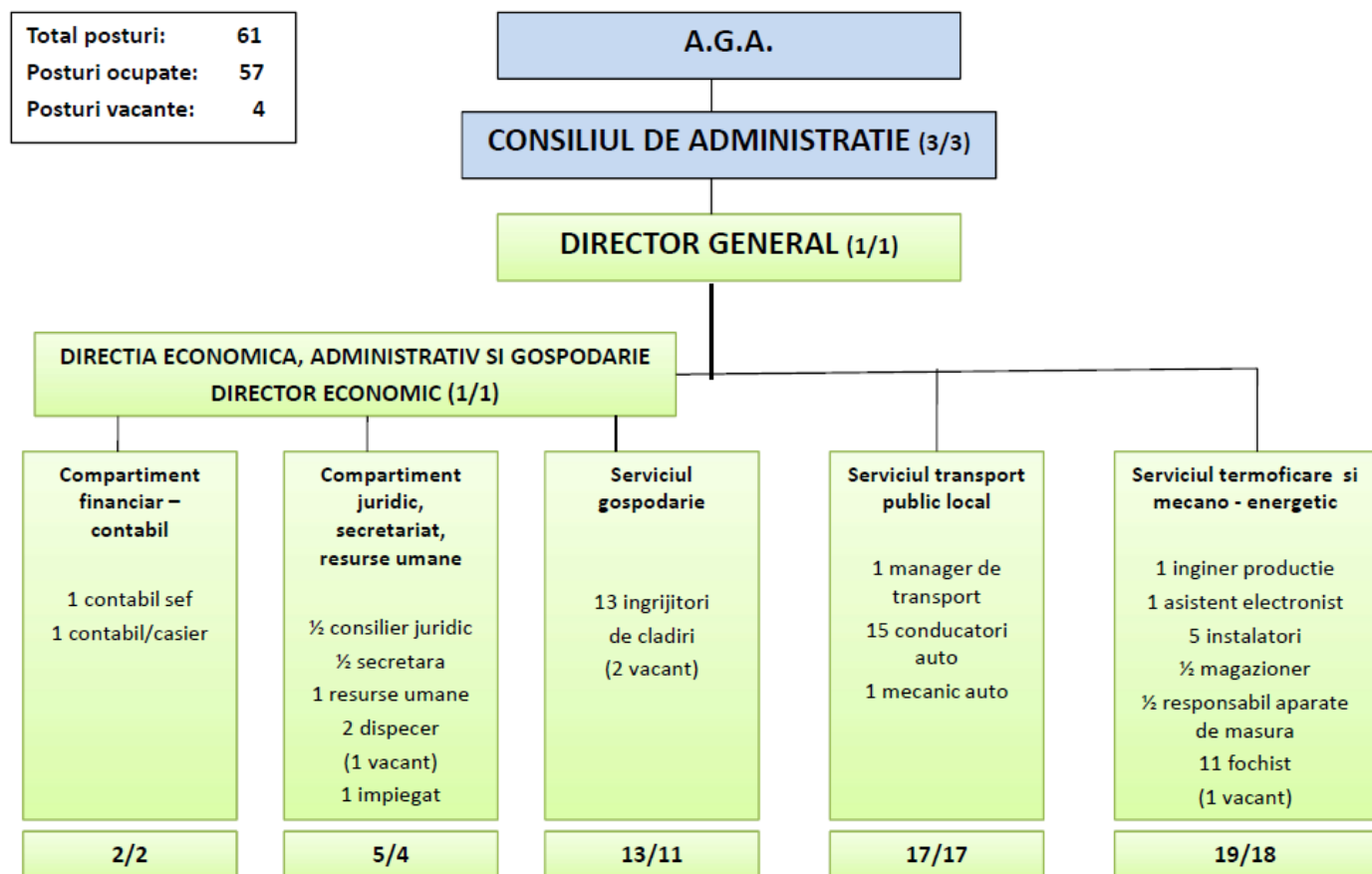
În baza informațiilor prezentate și a prevederilor legale în vigoare, se pot concluziona următoarele aspecte:

- Operatorul de transport public local S.C. URBANA S.A. are calitatea de operator având ca unic acționar Municipiul Odorhei Secuiesc.
- În conformitate cu Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/ 2006 actualizată, gestiunea directă se realizează prin intermediul unor operatori de drept public sau privat, fără aplicarea prevederilor Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale și Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii.
- De asemenea, conform Regulamentului 1370/2007, Art. 5 Atribuirea de contracte de servicii publice din cadrul, (2) orice autoritate locală competentă, fie că este o autoritate de sine stătătoare, fie un grup de autorități care prestează servicii publice integrate de transport de călători, poate decide să presteze ea însăși servicii publice de transport de călători sau să atribuie contracte de servicii publice în mod direct unei entități cu personalitate juridică distinctă asupra căreia autoritatea locală competentă sau, în cazul unui grup de autorități, cel puțin una dintre autoritățile locale competente exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente.
- În conformitate cu prevederile art. 27 alin.(1) din Legea nr. 92/2007, “În cazul operatorilor de transport rutier prevăzuți la art. 30 alin. (2) lit. a) și b) și al transportatorilor autorizați prevăzuți la art. 30 alin. (3) lit. a) și b), delegarea gestiunii serviciului de transport public local se atribuie în mod direct acestora, fără licitație, prin contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători.”
- În conformitate cu art. 30 alin. (2) lit. a) din Legea nr. 92/2007 prevede: “societăți înființate de unitățile administrativ-teritoriale sau de unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitară ori ale altor forme de asociere a unităților administrativ-teritoriale”

Având în vedere informațiile menționate anterior, considerăm oportună delegarea directă prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători, de pe raza UAT-urilor membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transcom Zona Odorhei-Udvarhelyszek”, către operatorul S.C. URBANA S.A.

Anexa 1 - Organigrama societății S.C. URBANA S.A.

ORGANIGRAMA SC URBANA SA - 2025



Aprobat cu Hotărâre CA nr. 2/28.05.2024

Actualizat la 31.07.2025



Anexa 2 - Programul de transport public propus

Luni - Vineri				
Traseu	Tur		Retur	
	Plecare	Sosire	Plecare	Sosire
1				
L-V	5:55	6:21	6:30	6:56
L-V	7:15	7:41	8:10	8:36
L-V	11:40	12:06	12:20	12:46
L-V	16:30	16:56	17:10	17:36
2				
L-V	6:25	6:53	7:00	7:28
L-V	15:30	15:58	16:00	16:28
3				
L-V	05:15	5:38	05:45	6:08
L-V	06:45	7:08	07:15	7:38
L-V	12:00	12:23	12:30	12:53
L-V	14:15	14:38	14:45	15:08
L-V	16:30	16:53	17:00	17:23
4				
L-V	6:30	7:08	7:15	7:38
L-V	7:50	8:28	8:40	9:03
L-V	10:00	10:38	10:45	11:08
L-V	12:30	13:08	13:15	13:38
L-V	14:15	14:53	15:00	15:23
L-V	16:15	16:53	17:00	17:23
L-V	18:30	19:08	19:15	19:38
5				
L-V	06:45	7:03	07:10	7:28
L-V	11:30	11:48	12:00	12:18
L-V	14:30	14:48	15:00	15:18
L-V	17:15	17:33	17:45	18:03
6				
L-V	06:15	6:45	06:50	7:20
L-V	15:45	16:15	16:20	16:50
7				
L-V	05:30	5:52	06:00	6:22
L-V	06:40	7:02	07:15	7:37
L-V	12:15	12:37	12:45	13:07
L-V	14:20	14:42	14:50	15:12
L-V	16:40	17:02	17:10	17:32

Sâmbătă - Duminică				
Traseu	Tur		Retur	
	Plecare	Sosire	Plecare	Sosire
1				
S	7:25	7:51	8:10	8:36

Traseu	Tur		Retur	
	Plecare	Sosire	Plecare	Sosire
2				

Traseu	Tur		Retur	
	Plecare	Sosire	Plecare	Sosire
3				

Traseu	Tur		Retur	
	Plecare	Sosire	Plecare	Sosire
4				
S	07:00	7:38	07:45	8:08
S	12:00	12:38	12:45	13:08
S	16:00	16:38	16:45	17:08

Traseu	Tur		Retur	
	Plecare	Sosire	Plecare	Sosire
5				
S+D	08:30	8:48	09:00	9:18

Traseu	Tur		Retur	
	Plecare	Sosire	Plecare	Sosire
6				

Traseu	Tur		Retur	
	Plecare	Sosire	Plecare	Sosire
7				

**Anexa 3 - Stații exterioare**

Nr. Ord.	UAT	Nume statie	XX	YY
1	Bradesti	Bethlen Gabor 125	25.3592959	46.3384533
2	Bradesti	Bethlen Gabor 154	25.3596316	46.3383452
3	Bradesti	Bethlen Gabor 104	25.3495866	46.3384345
4	Bradesti	Bethlen Gabor 83	25.3502723	46.3385560
5	Bradesti	Bethlen Gabor 31	25.3429256	46.3360068
6	Bradesti	Bethlen Gabor 50	25.3420965	46.3352255
7	Bradesti	Petofi Sandor 60	25.3419166	46.3414257
8	Bradesti	Petofi Sandor 55	25.3418445	46.3416487
9	Bradesti	Petofi Sandor 135	25.3434357	46.3487258
10	Bradesti	Petofi Sandor 176	25.3438371	46.3490572
11	Bradesti	Kossuth Lajos 37	25.3574160	46.3669373
12	Bradesti	Kossuth Lajos 60	25.3576621	46.3669960
13	Bradesti	Kossuth Lajos 120	25.3589109	46.3707911
14	Bradesti	Kossuth Lajos 85	25.3588246	46.3708445
15	Bradesti	Kossuth Lajos 145	25.3596861	46.3761863
16	Dealu	Tibod	25.3118081	46.3464632
17	Dealu	Sancrai 1	25.3218925	46.3609580
18	Dealu	Sancrai 2	25.3240999	46.3649523
19	Dealu	Sancrai 3	25.3264308	46.3689441
20	Dealu	Sancrai 4	25.3260691	46.3739375
21	Dealu	Dealu 1	25.3096539	46.3923027
22	Dealu	Dealu 2	25.3064419	46.3951419
23	Dealu	Dealu 3	25.2922746	46.3876947
24	Dealu	Fancel	25.2992417	46.3672844
25	Dealu	Ulcani	25.2854855	46.3553769
26	Dealu	Tamasu	25.2895645	46.3485416
27	Felicensi	Polonita	25.2533992	46.3341482
28	Felicensi	Forteni 2	25.2403083	46.3086048
29	Felicensi	Forteni 1	25.2364599	46.3039914
30	Felicensi	Hoghia 2	25.2481222	46.2889119
31	Felicensi	Hoghia 1	25.2516059	46.2848404
32	Felicensi	Taureni	25.2626960	46.2680851
33	Felicensi	Felicensi 3	25.2784243	46.2727013
34	Felicensi	Felicensi 2	25.2793890	46.2739647
35	Felicensi	Felicensi 1	25.2797585	46.2739962
36	Lupeni	Paltinis	25.1992168	46.3890871
37	Lupeni	Lupeni 3	25.2213228	46.3813733
38	Lupeni	Lupeni 2	25.2243973	46.3776352
39	Lupeni	Lupeni 1	25.2318628	46.3702518
40	Lupeni	Satu Mic	25.1974100	46.3729941
41	Lupeni	Morareni	25.2224381	46.3569820
42	Satu Mare	Satu Mare 1 Retur	25.3719972	46.3374589
43	Satu Mare	Satu Mare 2 Retur	25.3820338	46.3400120
44	Satu Mare	Satu Mare 3 Retur	25.3879836	46.3423976
45	Satu Mare	Satu Mare Capat	25.4041288	46.3469674
46	Satu Mare	Satu Mare 3 Tur	25.3879562	46.3424574
47	Satu Mare	Satu Mare 2 Tur	25.3818410	46.3400361
48	Satu Mare	Satu Mare 1 Tur	25.3717330	46.3375263



49	Zetea	Alszeg	25.3644491	46.3823411
50	Zetea	Központ	25.3673882	46.3888533
51	Zetea	Hegy	25.3697897	46.3957905
52	Zetea	Dorma	25.3727047	46.4022871
53	Zetea	Iskola	25.3757392	46.3947896
54	Zetea	Tófalva vége	25.3819845	46.3993570
55	Zetea	Iskola	25.3754920	46.3947610
56	Zetea	Dorma	25.3725337	46.4021747
57	Zetea	Hegy	25.3698519	46.3960715
58	Zetea	Központ	25.3672256	46.3892401
59	Zetea	Alszeg	25.3647211	46.3827640
60	Zetea	Központ	25.3904518	46.4457689
61	Zetea	Benzinkút	25.3900920	46.4373690
62	Zetea	Sátorgyár	25.3899270	46.4320949
63	Zetea	Deság	25.3880822	46.4258600
64	Zetea	Deság	25.3878904	46.4253369
65	Zetea	Sátorgyár	25.3895254	46.4313454
66	Zetea	Benzinkút	25.3901424	46.4378805