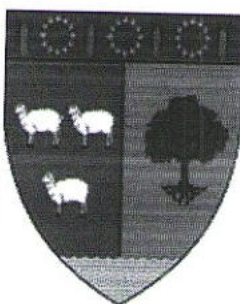


Studiu de oportunitate
Privind stabilirea forme de gestiune a transportului public în aria
administrativă a membrilor din, Asociația de dezvoltare
intercomunitară regională de transport local 2026, TR.AG.OT, în
conformitate cu prevederile,
Regulamentului (CE) nr. 1370/2007



OLT



TELEORMAN



ARGEȘ

August, 2026

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Local 2026, TR.AG.OT.

INTRODUCERE

Lista abrevieri

Ajutor de Stat Un avantaj conferit în mod selectiv întreprinderilor de către autoritățile publice

Atribuire Directă Procedura de atribuire a contractului prin care *Autoritatea Contractantă* 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 (*Autoritate Locală* sau o *Asociație de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public*) care are competența legală de a atribui serviciul de *Transport Public* în *Gestiune directă* sau *Gestiune delegată*, precum și capacitatea de a concesiona infrastructura aferentă

Bunuri de Preluare Bunurile utilizate la asumarea *Obligației de Serviciu Public* cu privire la care *Operatorul* va avea dreptul de a achiziționa active, plătind *Autorității Contractante* un preț egal cu valoarea reziduală a activelor la încheierea contractului

Bunuri Proprii Bunurile proprii sunt activele exclusiv bunurile preluate, care au fost deținute în proprietate de *Operator* și au fost utilizate la executarea *Obligației de Serviciu Public*. Bunurile proprii rămân în proprietatea *Operatorului*, după încheierea *Contractului de Servicii Publice*

Bunuri de Retur Activele utilizate în prestarea *Obligației de Serviciu Public*, care vor fi returnate de drept, gratuit și libere de sarcini *Autorității Contractante* la finele contractului. Aceste active sunt activele puse la dispoziție operatorului de *Autoritatea Contractantă*

Companie Municipală O societate comercială - cu răspundere limitată sau pe acțiuni, asupra căreia *Autoritatea Contractantă* exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriului sau compartiment și care are toate obligațiile legale decurgând din acest fapt. *Autoritatea Contractantă* 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 *Autoritate Contractantă* 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 *Autoritatea Contractantă*, astfel cum este prevăzut în cadrul *Contractului de Servicii Publice*

Gestiune Delegată Modalitatea de gestiune în care *Autoritatea Locală* 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 *Autoritatea* 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 și 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 *Autoritate Contractantă* îi acordă dreptul de a presta servicii de *Transport Public* într-o anumită zonă teritorial-administrativă, și care poate fi un *Compartiment Specializat*, un *Operator Intern* sau un *Operator Extern*

Operator Extern Operatorul care nu este definit ca fiind *Operator Intern* al Autorității Contractante. Acesta poate fi un *Operator Privat* sau o *Companie Municipală* care are dreptul de a participa la licitații deschise

Operator Intern O *Companie Municipală* căreia i se atribuie direct dreptul de a furniza servicii de Transport Public de către *Autoritatea Contractantă*

Operator Privat O societate comercială - cu răspundere limitată sau pe acțiuni, căreia o *Autoritate Contractantă* îi acordă dreptul de a presta servicii de *Transport Public* pe teritoriul unei anumite unități administrative

Procedură Competitivă Metoda prin care *Autoritatea Contractantă* delegă gestiunea serviciului de Transport Public Local/ Metropolitan unui *Operator*, 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

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 *Autorități Locale*, 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 *Autorități Locale*) sau la Nivel Metropolitan (adică pe teritoriul unui *Asociații de Dezvoltare Intercomunitară*)

Unitate Administrativă Teritorială (UAT) Un Oraș, Municipiu, Județ sau Comuna. Acest lucru poate fi, de asemenea, menționată ca *Autoritate Locală*.

Referințele legale la nivel național și European

Contextul legislativ la nivel național și european cuprinde:

Nr. crt.	TRANSPORTUL PUBLIC LOCAL
1. LEGISLAȚIE ROMÂNEASCĂ	
1.	Legea serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale nr. 92/2007, cu modificările și completările ulterioare;
2.	Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
3.	Ordonanță nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare;
4.	Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 980/2011 pentru aprobarea Normelor metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora stabilite prin Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare,
5.	Ordonanță nr. 19/1997 privind transporturile, cu modificările și completările ulterioare;
6.	Ordonanța de urgență nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
7.	Ordonanță nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport;
8.	Ordonanță nr. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare, republicată;
9.	Ordonanță nr. 19/1999 privind acordarea unor facilități agenților economici din domeniul transporturilor, la scoaterea din funcțiune a mijloacelor fixe uzate fizic sau moral, neamortizate integral;
10.	Ordonanța nr. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora, cu modificările și completările ulterioare;
11.	Ordonanță nr. 26/2011 privind înființarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier;
12.	Ordin nr. 131/1401/2019 din 17 aprilie 2019 privind documentele standard și contractul-cadru care vor fi utilizate în cadrul procedurilor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane în unitățile administrativ-teritoriale, realizat cu autobuze, troleibuze și/sau tramvaie
13.	Ordin nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;

Nr. crt.	TRANSPORTUL PUBLIC LOCAL
14.	Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 206/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru de autorizare a autorităților de autorizare pentru serviciile de transport public local;
15.	Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 207/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru de acordare a autorizațiilor de transport în domeniul serviciilor de transport public local;
16.	Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane;
17.	Hotărârea Guvernului nr. 38/2008 privind organizarea timpului de muncă al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier, cu modificările și completările ulterioare;
18.	Hotărârea Guvernului nr. 625/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Rutiere Române, cu modificările și completările ulterioare;
19.	Ordinul nr. 22/2017 privind aprobarea Regulamentului de organizare și funcționare a Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice - A.N.R.S.C.
20.	Regulament al Guvernului nr. 1088 din 2011 privind organizarea și funcționarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier;
21.	Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 2133/2005 pentru aprobarea Reglementărilor privind certificarea încadrării vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în normele tehnice privind siguranța rutieră, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică - RNTR 1, cu modificările și completările ulterioare;
22.	Ordinul Ministrului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței nr. 211/2003 pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea de tip și eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere, precum și omologarea de tip a produselor utilizate la acestea - RNTR 2, cu modificările și completările ulterioare;
2. LEGISLAȚIE EUROPEANĂ	
1.	Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului;
2.	Comunicarea Comisiei 2014/C 92/01 referitoare la orientări pentru interpretarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători
3.	Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Comisiei de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier;
4.	Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport

Nr. crt.	TRANSPORTUL PUBLIC LOCAL
5.	Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic
6.	Standardul EN 13816 pentru Transporturi – Logistică și Servicii – Transporturi Publice de Pasageri – definirea, urmărirea și măsurarea calității serviciilor

Scop

Prezentul studiu de oportunitate are ca scop fundamentarea și stabilirea soluțiilor optime de gestiune a serviciilor de transport și optimizarea rețelei de transport public în aria administrativ teritorială a membrilor din, **ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ REGIONALĂ TRANSPORT LOCAL 2026, TR, AG, OT**

Modelul cadru a studiului de oportunitate va respecta Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, cerințele legislației în vigoare, în speță Legea 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, actualizată (modificată și completată prin Legea nr. 225/2016).

Pe baza fundamentării și stabilirii soluțiilor optime de gestiune a serviciilor de transport public local în public în aria administrativ teritorială a membrilor din, **ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ REGIONALĂ TRANSPORT LOCAL 2026, TR, AG, OT**, se vor putea lua decizii informate asupra administrării și operării serviciului de transport public, prin analiza tuturor elementelor tehnice, juridice și financiare specifice.

Stabilirea soluției optime de gestiune a serviciilor de transport public reprezintă premisă pentru: Dezvoltarea și funcționarea serviciului de transport public local în concordanță cu programele de dezvoltare economico-socială a orașului, precum și a infrastructurii aferente acestuia; Satisfacerea în condiții optime a nevoilor populației precum, al instituțiilor publice și agenților economici;

Gestionarea serviciului de transport public local de persoane pe criterii de competitivitate și eficiență; Îmbunătățirea condițiilor de viață ale cetățenilor prin promovarea calității și eficienței transportului public local de persoane presupune:

- Menținerea serviciului de transport la indicatorii de performanță propuși;
- Acordarea de facilități unor categorii de persoane defavorizate din punct de vedere social;
- Asigurarea capacității suficiente de transport pe rutele de transport public local.

Obiectiv

Obiectivul general al transportului public îl constituie creșterea competitivității economice și îmbunătățirea condițiilor de viață ale comunităților locale și regionale prin sprijinirea mediului de afaceri, a condițiilor infrastructurale și a serviciilor, care să asigure o dezvoltare sustenabilă a regiunii, capabilă să gestioneze în mod eficient resursele, să valorifice potențialul de inovare și de asimilare a progresului tehnologic.

„Mobilitatea” poate fi definită drept capacitatea de deplasare dintr-un loc în altul, indiferent de motiv și indiferent de mijlocul de transport. Libertatea de deplasare este o necesitate de bază : toată lumea ar trebui să beneficieze de acces rapid la muncă, școală, servicii de sănătate sau în locuri de petrecere a timpului liber. Mobilitatea nu doar că trebuie să asigure oportunități economice și sociale egale pentru toți oamenii, ci și incluziune socială și acces la alte elemente care asigură o calitate bună a vieții.

Generalități

Zonele rurale din Uniunea Europeană joacă un rol esențial pe continent. Acestea găzduiesc 137 de milioane de oameni, aproximativ 30% din populație, și acoperă peste 80% din teritoriu. Aceste regiuni servesc drept paradisuri naturale și spații productive cu un potențial ridicat de dezvoltare. Un aspect subdezvoltat este mobilitatea rurală; acesta este lucrul asupra căruia ne vom concentra în acest studiu.

Cu toate acestea, peisajul social și economic a suferit schimbări semnificative. Globalizarea și urbanizarea au avut un impact direct asupra rolului și naturii zonelor rurale. Acestea se confruntă cu **provocări unice, cum ar fi densitatea scăzută a populației, izolarea geografică și instituțională, economiile predominant agricole și veniturile mici**. Aceste provocări au un impact tangibil. Proiecțiile indică faptul că, în următoarele trei decenii, opt milioane de oameni vor părăsi zonele rurale ale UE în căutarea unor oportunități în zonele urbane.

Această tendință de migrație este predominantă în rândul tinerilor care caută oportunități de angajare. Aceasta lasă în urmă **grupuri demografice vulnerabile, cum ar fi persoanele în vârstă și cele cu venituri mici**. Un dezechilibru de gen este, de asemenea, evident în această tendință. Mai multe femei decât bărbați părăsesc regiunile rurale din cauza perspectivelor de angajare și mai limitate. Acest lucru contribuie la ceea ce se numește „masculinizare rurală”.

Extras din:

Mobilitatea rurală: Provocări și oportunități. Scris de: Maria Kopp Publicat pe: 15 noiembrie 2023

Performanța sistemelor de transport urban afectează atât economia cât și calitatea vieții deoarece modul în care asigură satisfacerea nevoii de mobilitate a persoanelor are implicații deosebite atât asupra competitivității economice a localității și asupra calității vieții prin asigurarea timpilor de deplasare cât mai reduși în condiții cât mai confortabile de trafic și de deplasare cu transportul public. Implicit, implementarea și optimizarea continuă a transportului urban asigură și un impact minim asupra mediului și asupra sănătății riveranilor, prin reducerea emisiilor poluante de noxe și fonice. Metodele moderne de analiză și optimizare a sistemului de transport urban permit în prezent identificarea și cuantificarea punctelor critice, ajutând la stabilirea măsurilor pentru eliminarea sau reducerea acestora și la testarea acestor măsuri pentru optimizarea intervenției.

La începutul secolului curent omenirea se confruntă nu numai cu problemele rezultate din creșterea populației, ci și cu problemele rezultate ca urmare a procesului de urbanizare și a activităților socio-economice din zonele urbane. Una din principalele consecințe ale fenomenului o constituie creșterea necesităților de transporturi de persoane. Problema transporturilor în ziua de azi se pune sub forme noi datorită dorințelor firești de satisfacere a necesităților de deplasare în condiții de siguranță, rapiditate, confort, economicitate și protecție a mediului înconjurător. Satisfacerea acestor necesități de deplasare vine în contradicție, în principal, cu:

- infrastructura concepută și realizată în trecut la standarde care nu mai corespund momentului prezent și cu atât mai mult viitorului;
- dorința de păstrare a unor construcții și imposibilitatea lărgirii profilelor unor străzi dispuse pe direcția fluxurilor importante de circulație.
- lipsa de fonduri, datorată, în momentul de față, situației precare a economiei;

Este de așteptat ca necesitățile de circulație ale traficului rutier și de transport în comun să crească datorită a doi factori importanți:

- ✓ sporirea indicelui de motorizare;
- ✓ sporirea mobilității.

Ținând seama de necesitatea de satisfacere a nevoilor actuale, dar mai ales a celor de perspectivă, organizarea circulației urbane devine prioritară pentru că are rolul de a asigura funcțiunile de circulație de persoane. Unul dintre motivele importante pentru care transportul de persoane trebuie să constituie o prioritate, constă în satisfacerea necesităților de deplasare în relația locuință-loc de muncă, având în vedere greutatea întâmpinată în acest domeniu, ce are repercusiuni asupra activității de producție și a economiei în general.

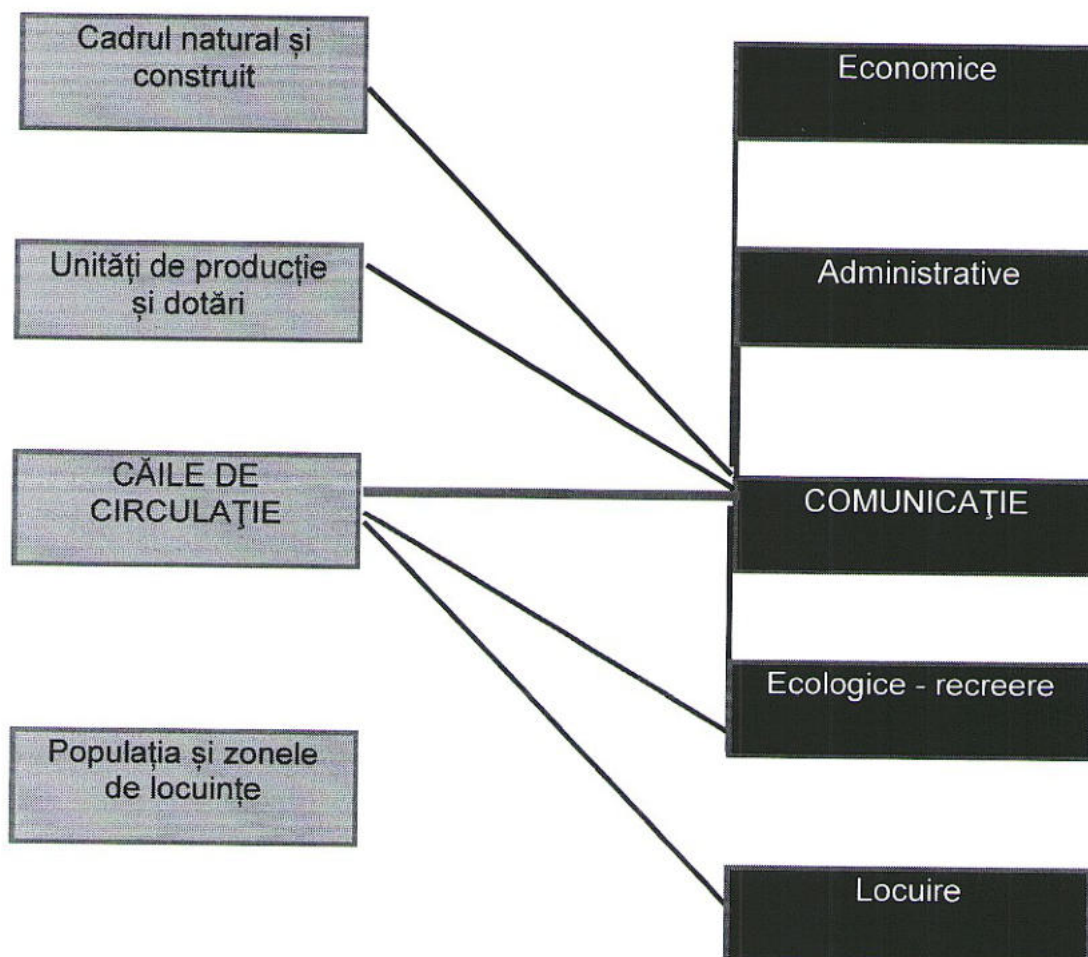
Răspunsurile la problemele pe care le ridică circulația urbană se obțin prin efectuarea de studii de circulație, mobilitate, trafic și implementarea de soluții rezultate din acestea.

În prezent, în condițiile tranziției de la economia planificată la economia de piață, modernizarea și dezvoltarea rețelelor de circulație rutieră reprezintă o necesitate obiectivă. Această acțiune trebuie să se facă în cadrul programelor generale privind sistematizarea teritorială și urbană, ținându-se seama de două grupe de probleme care se intercondiționează:

- elementele componente ale procesului de sistematizare;
- funcțiunile predominante ale zonelor urbane.

Fig. - Intercondiționarea dintre circulație și elementele sistematizării.

Sursa: Studiu de trafic CerTrans 2023



Prin sistematizare se înțelege, în general, un mod de organizare, amenajare și dotare a teritoriului, respectiv a transporturilor, corespunzător cerințelor economice, sociale, culturale și de protecție a mediului înconjurător în vigoare. Astfel, odată cu sistematizarea teritoriului și a funcționalităților sale se pun în evidență și direcțiile necesare de urmat pentru dezvoltarea căilor de circulație și axelor de

mobilitate. Acțiunile ce se întreprind cu privire la rețeaua stradală se bazează pe o cât mai bună cunoaștere a volumului și a necesităților de transport în comun.

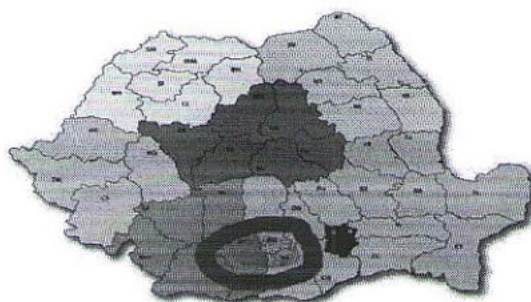
Pentru stabilirea volumului și caracteristicilor călătoriilor se utilizează tehnici și metode ale "ingineriei de circulație", specialitate tehnică ce se ocupă de studiul, cercetarea și determinarea modului de acționare, în prezent și în perspectivă a fenomenelor și legilor circulației în scopul proiectării și realizării drumurilor, a străzilor și autostrăzilor dar și a proiectării serviciilor de transport astfel încât să se asigure desfășurarea circulației persoanelor în condiții de siguranță, de confort, de rapiditate, de continuitate, de ecologie și de economicitate. Fenomenele legice ale transportului de persoane se referă la modul de formare și de desfășurare a circulației în prezent și în viitor. Pe baza cunoașterii acestor fenomene, "ingineria de circulație" permite găsirea soluțiilor pentru rezolvarea în condiții optime a problemelor ridicate de circulație, atât din punct de vedere tehnic (siguranță, confort, rapiditate, capacitate), cât și din punct de vedere economic, ergonomic și ecologic. Pe baza soluțiilor astfel obținute se trece la planificarea, proiectarea, calcularea și realizarea planificărilor strategice de mobilitate. Complexitatea problemelor ce trebuie abordate în cadrul studiilor de circulație și numărul mare de factori care influențează circulația de persoane necesită culegerea și prelucrarea unui volum foarte mare de informații și efectuarea de multiple calcule pentru determinarea soluțiilor optime.



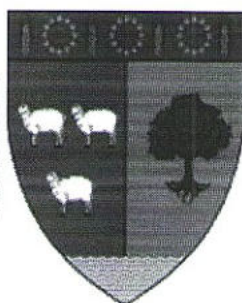
ARIA DE STUDIU A PROIECTULUI

IDENTIFICAREA ARIEI TERITORIALE

Aria de deservire a serviciului de transport public local, care face obiectul prezentului studiu este reprezentată de teritoriul administrativ al comunelor din trei județe



OLT



TELEORMAN



ARGEȘ

U.A.T. membri, în Asociația de dezvoltare intercomunitară regională de transport local 2026, TR.AG.OT

NR.	JUȚED	U.A.T.
1	Teleorman	Crângu
2	Teleorman	Ciolanesti
3	Teleorman	Zâmbreasca
4	Teleorman	Dobrotesti
5	Teleorman	Dracea
6	Teleorman	Putineiu
7	Argeș	Căldăraru
8	Argeș	Hârsești
9	Argeș	Lunca Corbului
10	Argeș	Miroși
11	Argeș	Săpata
12	Argeș	Stolnici
13	Olt	Corbu

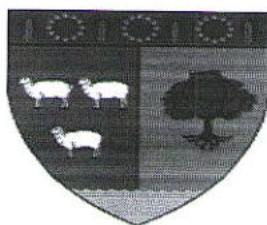
Aspecte generale.

Județul Teleorman

Organizarea administrativă și relieful județului Teleorman

Teleorman este situat în partea de sud a țării, în mijlocul Câmpiei Române, numărându-se printre județele mijlocii ca întindere, având o suprafață de 5.790 km², ceea ce reprezintă 2,4% din teritoriul țării (locul 19). De-a lungul timpului, acesta s-a caracterizat printr-o relativă stabilitate a limitelor sale administrative, făcând parte din districtele de veche tradiție ale Țării Românești.

Județului Teleorman este format din trei municipii, două orașe, 92 de comune și 231 de sate. Reședința județului este municipiul Alexandria, iar populația județului, la nivelul anului 2017, numără 384.343 de persoane. Ca tipologie funcțională, Alexandria este un municipiu din categoria localităților mijlocii, cu funcțiuni economico-sociale complexe, cu rol de coordonare și armonizare a dezvoltării în teritoriu. Municipiul Roșiori de Vede este un nod feroviar, cu funcțiuni industriale și de servire a localităților din nord-vestul județului. Similar, Turnu Măgurele se încadrează în tipologia localităților mijlocii, fiind totodată un centru industrial și portuar cu rol de deservire a localităților din sud-vestul județului. Zimnicea este un port fluvial, cu rol administrativ de importanță locală, iar Videle păstrează apartenența la industria petrolieră, prin existența unei schele de extracție petrolieră. Majoritatea satelor din Teleorman au profil predominant agricol, însă principala problemă legată de rețeaua de localități este gradul scăzut de urbanizare al județului.



Județul Argeș

Situat în partea central-sudică a României, pe cursul superior al râului Argeș, în regiunea Muntenia, județul Argeș este străjuit, la nord, de înălțimile munților Făgăraș, din Carpații Meridionali, care unesc Argeșul cu județele Sibiu și Brașov. Crestele semețe ale Masivului Leaota, dealurile din Podișul Getic și o parte din Câmpia Română constituie puntea de est cu județul Dâmbovița. Câmpia Găvanu-Burdea mărginește Argeșul, la sud și sud-est, cu județele Teleorman și Olt, iar cumpăna de ape, dintre râurile Argeș și Olt, îi conferă vecinătatea, spre vest, cu județele Vâlcea și Olt.

Punctul nordic al județului este localizat în comuna Nucșoara, iar cel sudic în comuna Miroși. Pe direcția est-vest, în punctele extreme, se află comunele Dragoslavele și Ciomăgești.

Suprafața județului Argeș este de 6826,3 km², reprezentând 2,9 % din suprafața totală a țării, ocupând locul 10 ca mărime.

Populația. Potrivit Direcției Județene de Statistică Argeș, la data de 1 iulie 2020, populația județului Argeș era de 629 989 de locuitori.

Organizarea administrativă. Din punct de vedere administrativ, în județul Argeș există 102 unități

administrativ – teritoriale. Astfel, județul Argeș cuprinde:

3 municipii: Pitești (municipiu reședință de județ), Curtea de Argeș, Câmpulung

4 orașe: Mioveni, Costești, Topoloveni, Ștefănești

95 de comune și 576 de sate

Consiliul Județean Argeș coordonează activitatea celor 102 unități administrativ-teritoriale, între acestea existând rapoarte de colaborare și cooperare.



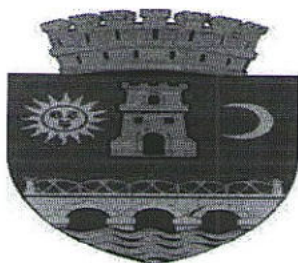
Județul Olt

Este situat în partea sudică a României pe cursul inferior al râului **Olt** care i-a dat numele; face parte din categoria județelor riverane fluviului Dunărea. Spre nord se învecinează cu județul **Vâlcea**, în est cu județul **Argeș** și **Teleorman**, la vest cu județul **Dolj**. În partea de sud, pe o lungime de 47 km, Dunărea face hotarul țării cu **Bulgaria**. Între aceste limite are o suprafață de 5.502 km² (2,3% din teritoriul României). Este traversat de meridianul 24 grade longitudine estică pe linia localităților Iancu Jianu – Baldovinesti și de paralela 44 grade latitudine nordică în partea de sud pe linia Vlădila – Scărișoara, măsurând 138 km pe direcția nord-sud și 78 km pe direcția est-vest.

Ca poziție istorico-geografică, face parte dintre vechile provincii istorice Oltenia și Muntenia, având o legătură permanentă cu vestul țării, cu Banatul pe Valea Dunării, cu Transilvania pe Valea Oltului, iar prin portul dunărean Corabia are ieșire la Marea Neagră.

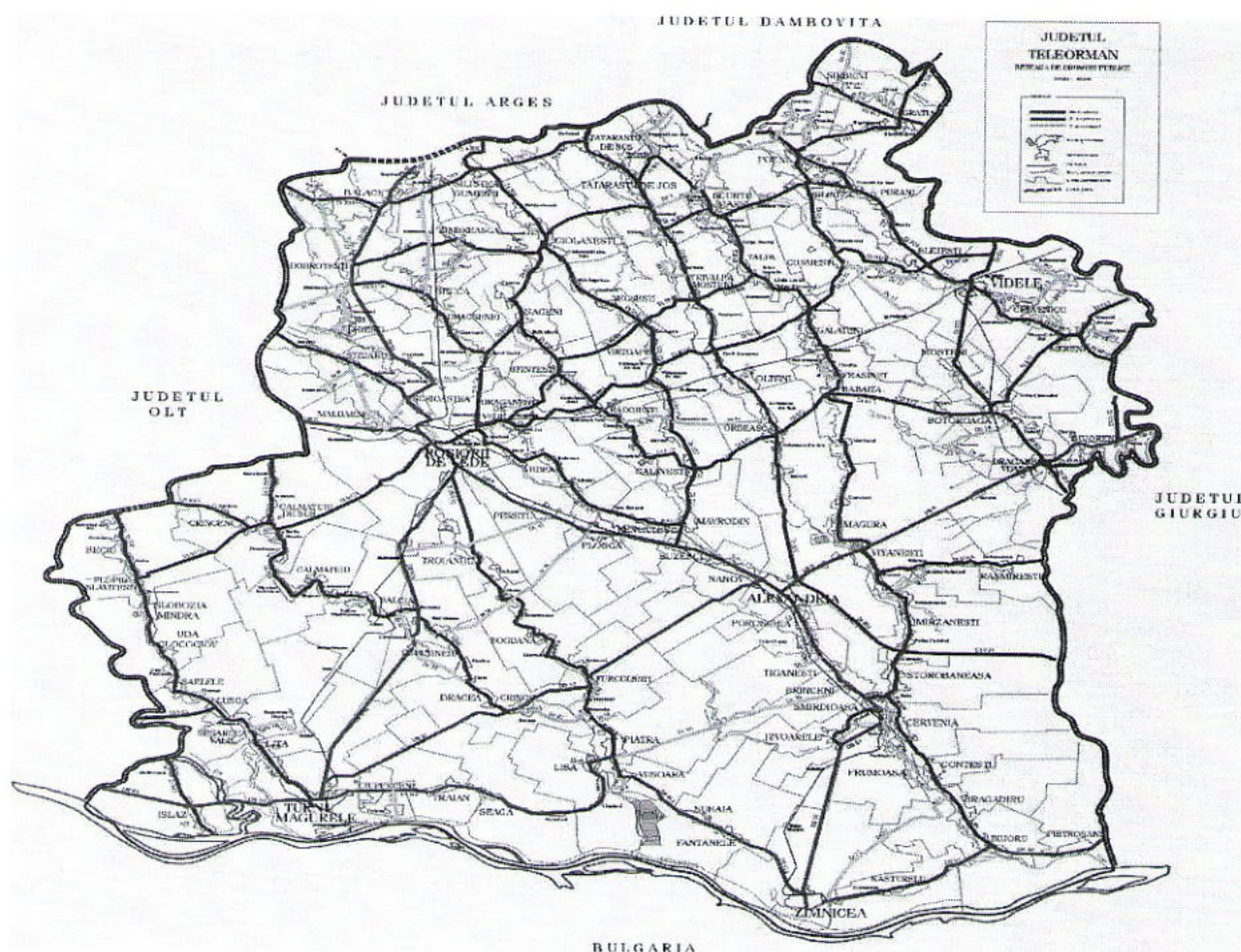
Principalele orașe sunt: **Slatina** (reședința de județ), **Balș**, **Caracal**, **Corabia**, **Drăgănești Olt**, **Piatra Olt**, **Potcoava** și **Scornicești**.

Relieful este dominat de câmpii alături de care se regăsesc unități de podiș, altitudinile descresc în general de la nord la sud. În partea nordică a județului se remarcă porțiuni restrânse ale **Piemontului Getic (Podișul Cotmeana)** iar înspre centru de la **Slatina** până la **Dunăre**, se întinde o porțiune din **Câmpia Română (Câmpia Boianului, Caracalului, Burnazului)** iar în extremitatea sudică a județului se întinde Lunca Dunării. Altitudinea reliefului coboară în pantă lină de la Vitomirești, către Dunăre până la Corabia.



DESCRIEREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC DE CĂLĂTORI CA SERVICIU DE INTERES ECONOMIC GENERAL

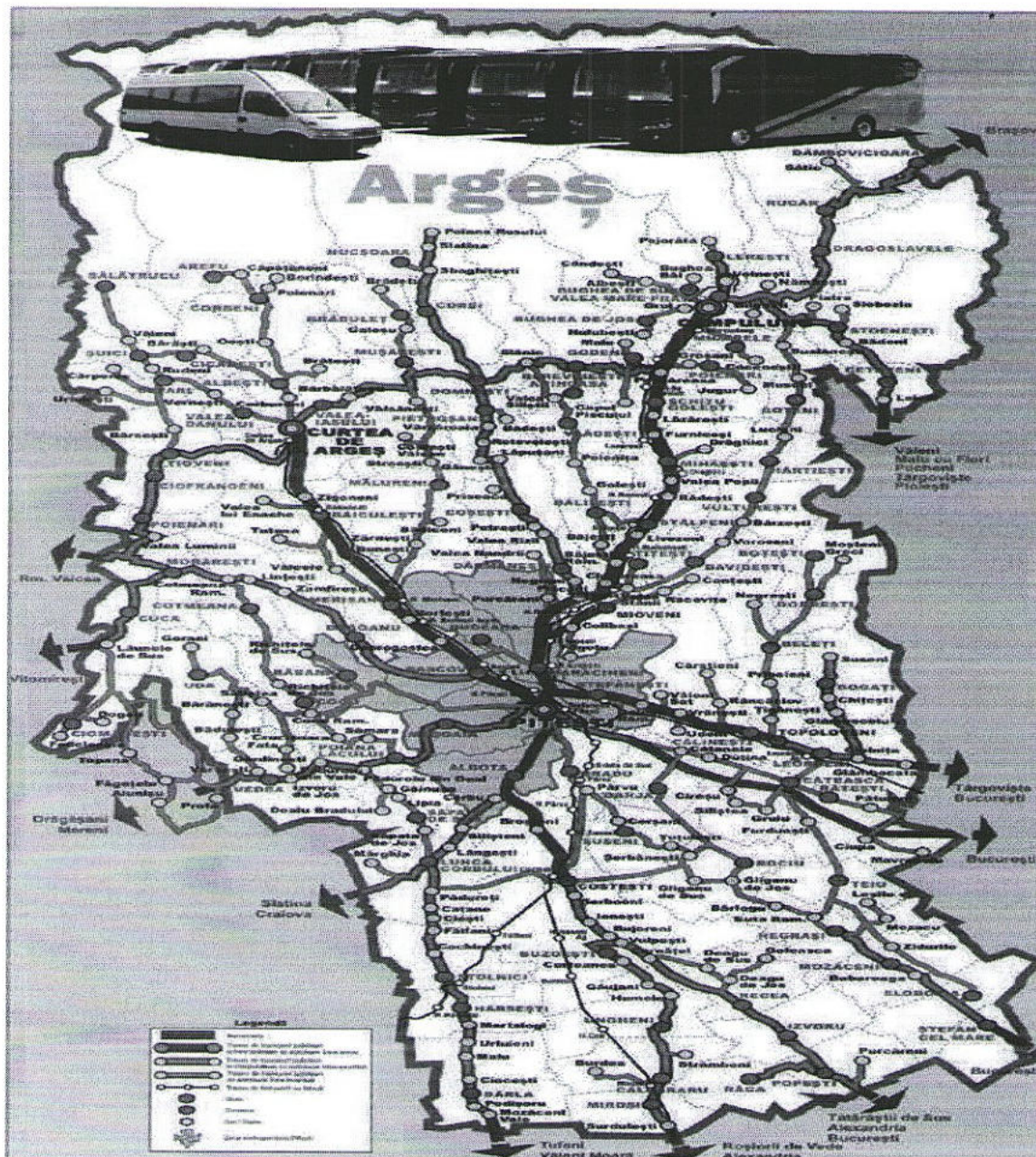
Harta cu drumurile județul Teleorman



Județul Teleorman are un mare potențial de a deveni un punct nodal de infrastructură la nivel european, prin apartenența la Coridorul VII transeuropean, neexploatat încă la capacitate maximă și prin proximitatea Coridorului IX. Drumurile naționale ce străbat județul Teleorman sunt preponderente în zona de vest, centru și sud, partea de nord având o rețea mai dezvoltată de drumuri județene. Drumurile naționale la nivelul județului Teleorman însumează 390 de kilometri, din totalul de 1.525 km de drumuri publice, făcând legătura între următoarele localități principale:

- E 70 - București - Alexandria - Roșiorii de Vede.- DN 51 - Alexandria – Zimnicea.- DN 51A - Zimnicea - Turnu Măgurele.- DN 52 - Alexandria - Turnu Măgurele.- DN 54 - Izlaz - Turnu Măgurele.- DN 65A - Balaci - Roșiorii de Vede - Turnu Măgurele.- DN 5C - Petroșani - Zimnicea

Harta cu drumurile județul Arges



Județul Argeș, având un profil urban dezvoltat și datorită poziționării centrului urban Pitești în mijlocul teritoriului județului, are o infrastructură de drumuri județene și naționale bine proporționată, care străbat județul și se întâlnesc în municipiu. Comunicarea mediului rural cu orașele se poate face pe aceste artere. La nivelul comunelor însă, infrastructura de acces este dificilă, de multe ori existând drumuri comunale neasfaltate sau poziționate pe pantefoarte înclinate și curbate, în special în zona dinspre nord, unde există sate în depresiunile montane. Sate precum Galeșu, Turburea, Căpățâneni, sunt sate mici și răsfirate, pe coline relativ nalte, cu acces de drumuri comunale nemodernizate.

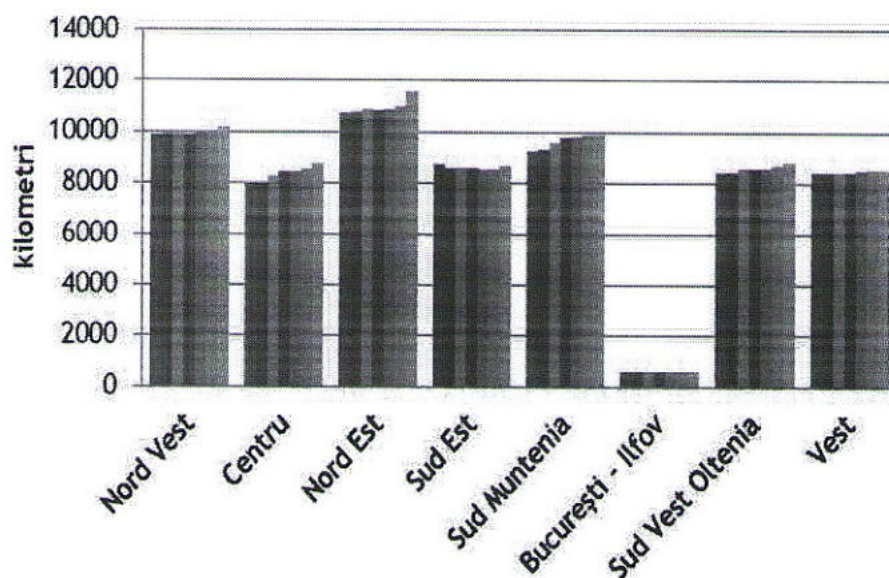
Harta cu drumurile județul Olt



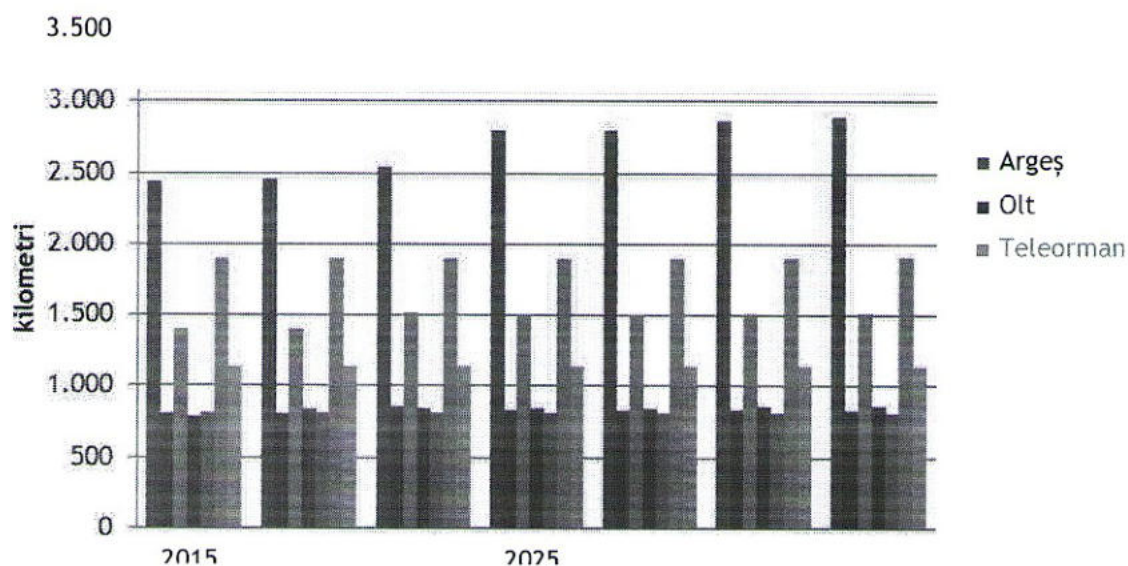
Județul Olt ocupă locul patru în ceea ce privește totalul lungimii drumurilor publice- 2095 km, locul cinci în ceea ce privește totalul lungimii drumurilor naționale -301 km și locul doi în ceea ce privește totalul lungimii drumurilor locale - județene și comunale-1794 km. Din analiza echipării tehnice a județului Olt cu drumuri publice – drumuri naționale, drumuri județene și comunale - au rezultat următoarele: Rețeaua de drumuri cuprinde: 6 trasee de drumuri naționale, din care : 2 trasee de drumuri europene, E70 (DN 6) și E574 (DN 65) 1 trasee de drumuri naționale principal DN 64 3 trasee de drumuri naționale secundare DN 54, DN 54A, DN 67B 40 trasee de drumuri județene ; 143 trasee de drumuri comunale . Lungimea drumurilor publice din județul Olt este de 2095 km, reprezentând 2,57% din totalul drumurilor publice din România, aceasta fiind de 81693 km. Densitatea drumurilor publice în județul Olt este de 39,5 km/100 km² , situând județul printre primele locuri din țară, fiind peste densitatea pe țară care este de 34,2 km/100 km² și peste densitatea Regiunii Sud–Vest Oltenia (36,6 km/ 100 km²).

Date statistice:

Evoluția lungimii drumurilor publice județene și comunale, pe regiuni de dezvoltare



Lungimea drumurilor publice județene și comunale, în regiunea Sud pe județe, 2024.

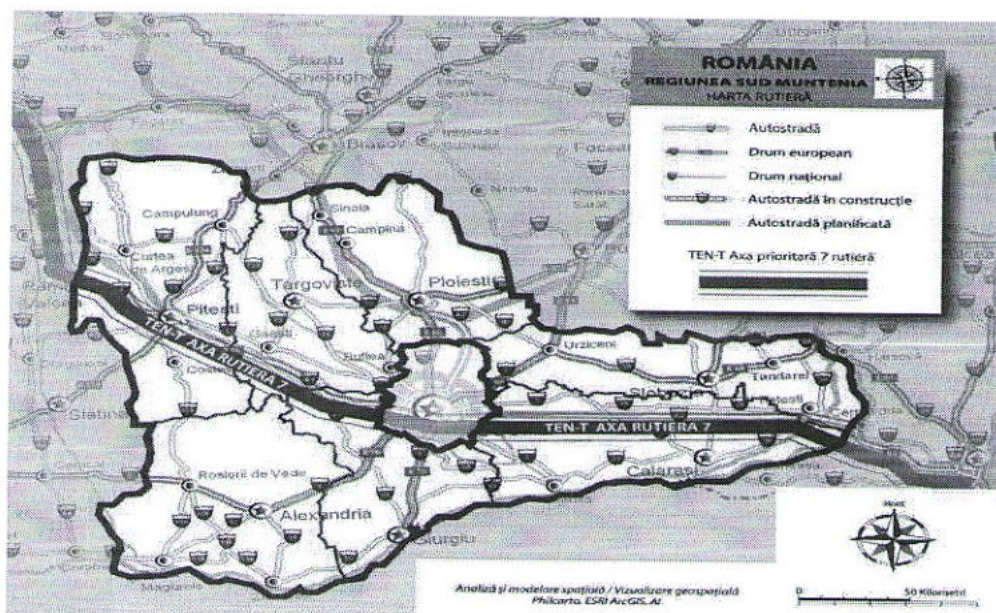


Odată cu diversificarea activităților economice, populația din zona rurală va avea un acces mai facil pe piața muncii locale, va putea să-și dezvolte spiritul de antreprenoriat și să antreneze competitivitatea la nivel local. Mai mult decât atât, o activitate economică diversificată și constantă conduce la repopularea zonelor inițial dezavantajate.

Gradul de accesibilitate foarte bun este asigurat și de poziția geografică a regiunii Sud Muntenia, acesta beneficiind de o rețea dezvoltată de căi rutiere la nivel intern și european. Principalele puncte de trecere a frontierei către Bulgaria sunt: Giurgiu - Ruse (județul

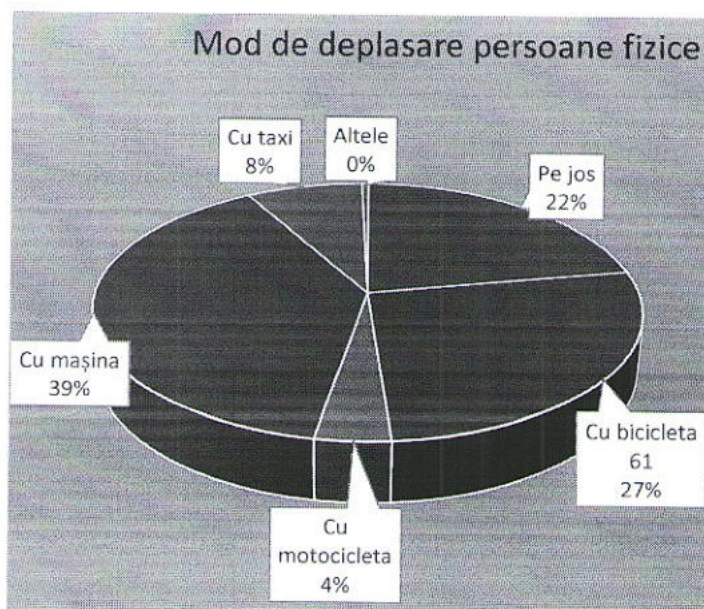
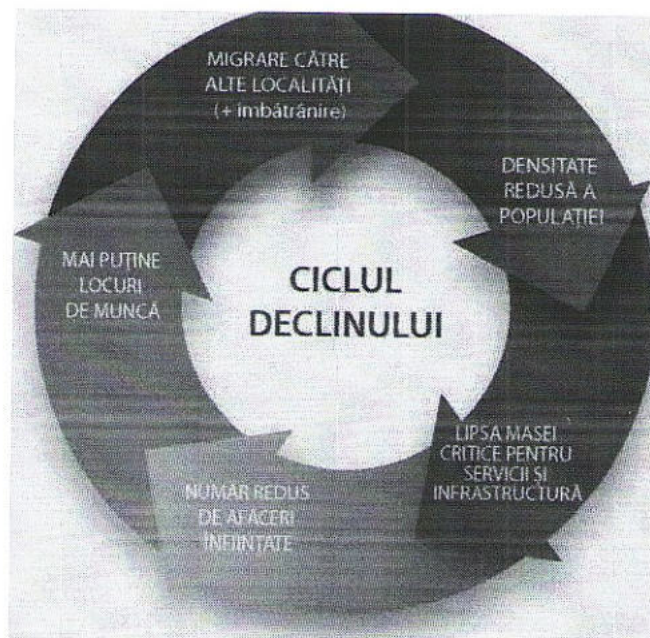
Giurgiu), prin acest punct realizându-se una din legăturile principale ale Vestului Europei cu Orientul Apropiat, Zimnicea - Svishtov (județul Teleorman), Chiciu - Silistra (județul Călărași). Cele mai importante legături rutiere internaționale care străbat regiunea Sud Muntenia sunt următoarele:

- E60 - Constanța - București - Ploiești - Brașov - Oradea;
- E574 - Bacău - Onești - Brașov - Pitești - Craiova;
- E81 - București - Pitești - Sibiu - Cluj-Napoca - Satu-Mare;
- E70 - București - Pitești - Craiova - Timișoara;
- E85 - (Lituania, Belarus, Ucraina) - Siret - Suceava - Roman - Bacău - Buzău - Urziceni - București - Giurgiu - (Bulgaria, Grecia);
- E577 - Slobozia - Brăila - Galați - (Republica Moldova, Ucraina);
- E584 - (Ucraina, Republica Moldova) - Galați - Slobozia.

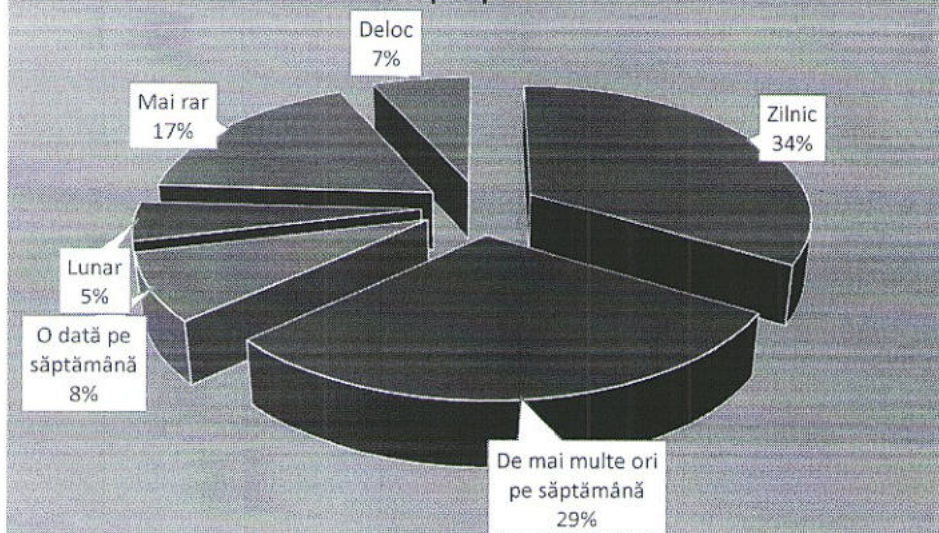


Organizarea rețelei stradale și de drumuri existente va conduce la descongestionarea și fluidizarea traficului în oraș sau pe drumurile publice cu impact pozitiv direct asupra riveranilor prin reducerea nivelului de zgomot și a emisiilor de poluanți în atmosferă. Există zone unde însă prin apariția unor străzi/drumuri noi, nivelul de zgomot va crește, urmare traficului desfășurat pe artera rutieră. Fluidizarea circulației va conduce la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în special în oraș. Modernizarea infrastructurii de transport reprezintă una dintre măsurile importante la nivel urban pentru reducerea nivelului gazelor cu efect de seră.

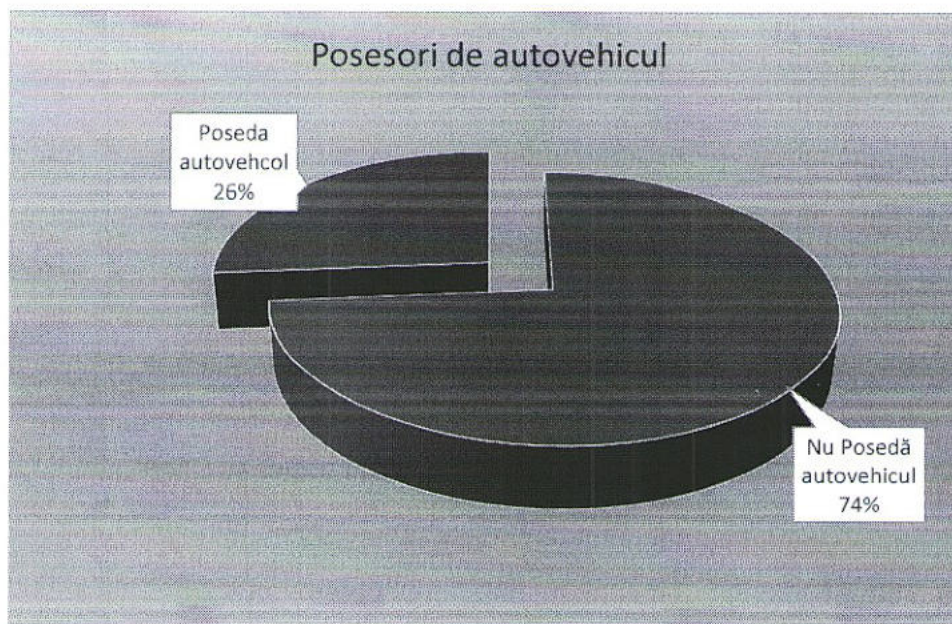
Date statistice la nivelul regiuni de dezvoltare cu privire la mobilitatea persoanelor



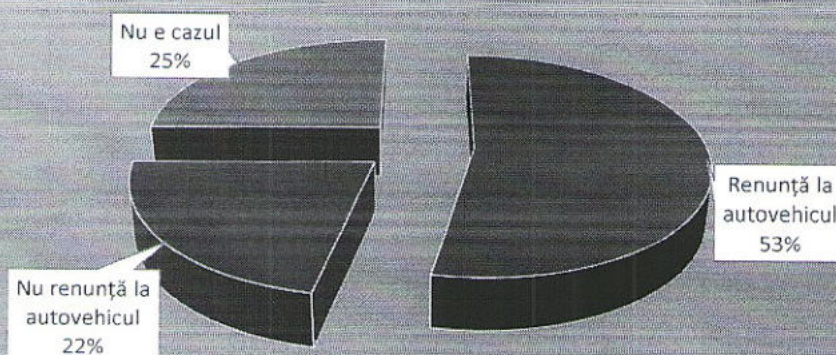
Estimarea frecvenței utilizării de către
persoanele fizice sistemului public de transport
propus



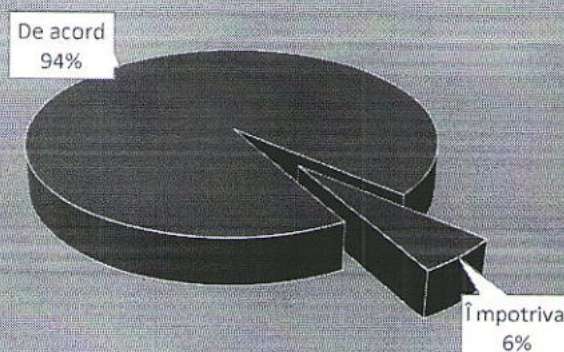
Posesori de autovehicul



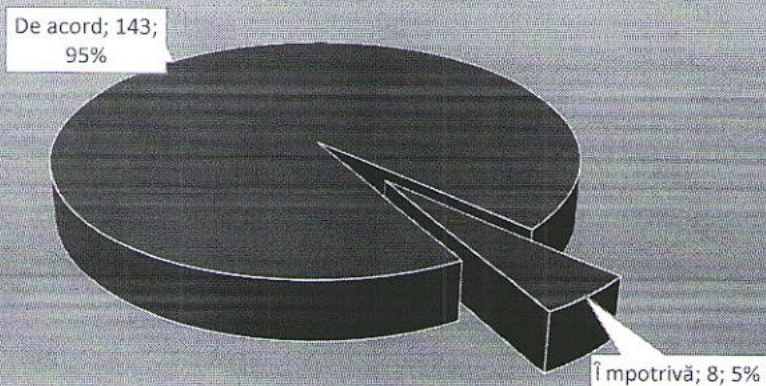
Renunțarea de către persoanele fizice la autovehicul în favoarea sistemului de transport

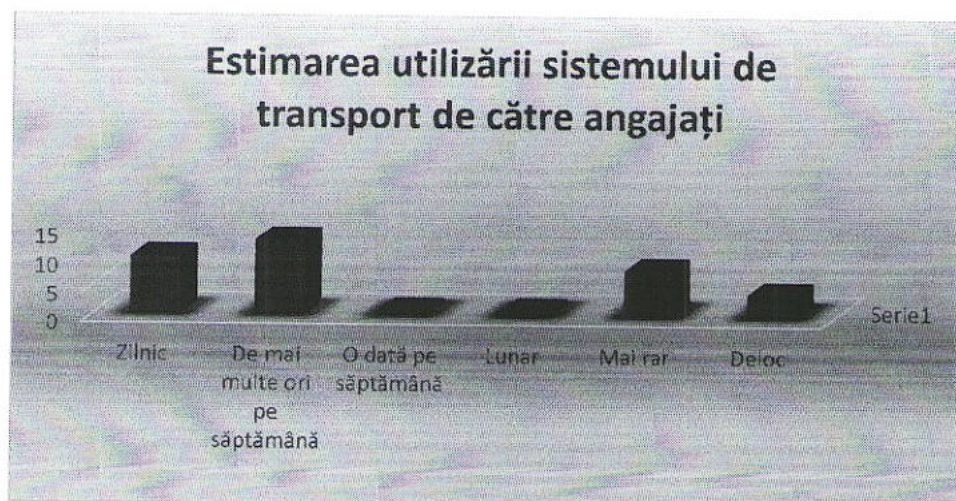
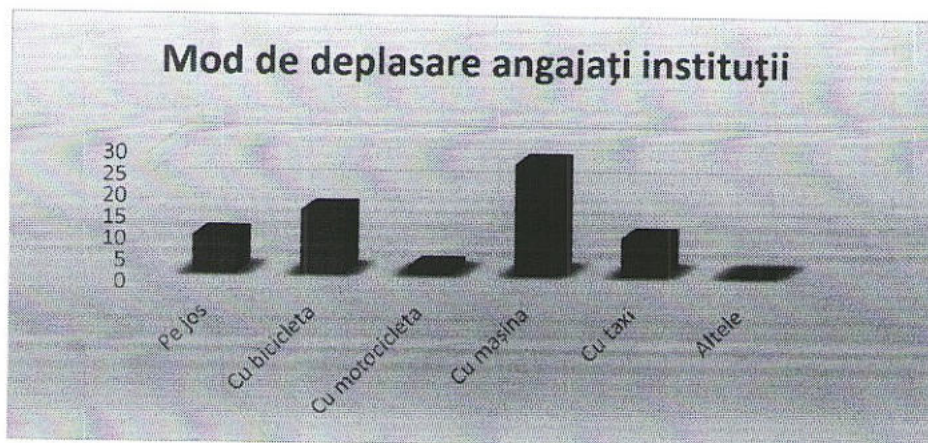


Acordul persoanelor fizice privind amplasarea stațiilor



Acordul persoanelor fizice privind orarul propus





Analiza SWOT

Puncte tari	Referințe	Puncte slabe	Referințe
Rețea extinsă de transport rutier și feroviar	Rețeaua rutieră totalizează 11 459 km, reprezentând 13,3% din totalul celei naționale	Infrastructura de transport rutier insuficient modernizată	Din cei 11459 km de drumuri publice din Regiunea Centru, doar 50,1% sunt drumuri modernizate la finalul anului 2024
Extinderea rețelei de drumuri regionale (județene) modernizate	Lungimea totală a drumurilor județene modernizate la nivelul Regiunii a crescut cu 86,1% în perioada 2020-2024,	Infrastructură tehnico-edilitară incompletă în multe din noile zone rezidențiale	
Modernizarea serviciilor de transport modernizarea rețelei	ajungând la 2454 km	Starea precară a infrastructurii de educație, sănătate și cultură în multe orașe mici ale Regiunii și în mediul rural	
stradale	Lungimea totală a străzilor modernizate la nivelul Regiunii Ce s-a extins cu 11% în perioada 2013-2018	Accesul inegal al populației la infrastructura și servicii de sănătate și educație, în special în mediul rural (în special lipsa asistenței specializate în domeniul medical)	
Creșterea utilizării serviciilor de transport public	Numărul total de vehicule pentru transport public local de pasageri (autobuze și microbuze) a crescut cu 19,6% în perioada 2022-2025,	Programe insuficiente de prevenție în sănătate reflectate	
Extinderea rețelei de drumuri orașenești	ajungând la 738		
modernizate	Numărul total de pasageri transportați în transportul public local de pasageri a crescut cu 47,5% în perioada 2020-2024		
	În 2023, lungimea totală a rețelei simple de distribuție a apei potabile a crescut cu 15,8% comparativ cu 2018		

Viziunea strategică și axele prioritare ale programului

POR SM 2021–2027 și-a stabilit drept **obiectiv general** stimularea creșterii economice inteligente, durabile și echilibrate a regiunii Sud Muntenia, care să conducă la îmbunătățirea calității vieții comunităților locale prin sprijinirea capacității de inovare și digitalizare a administrației publice locale și economiei regionale, dezvoltarea sustenabilă a infrastructurii și a serviciilor și valorificarea potențialului cultural și turistic al regiunii.

Obiectivul strategic 3 – Stimularea tranziției regiunii către o economie cu emisii zero prin creșterea eficienței energetice, îmbunătățirea protecției mediului și creșterea mobilității urbane

Regiunea SM se confruntă cu creșterea poluării zonelor urbane din cauza consumurilor de energie mari în clădiri, a sistemelor de transport poluante ce determină o mobilitate limitată, precum și numărul mare de areale urbane degradate.

CONCLUZIE

Gradul de mobilitate a fost întotdeauna caracteristica prin care activitatea omenească, manifestată pe un teritoriu mai întins sau mai restrâns și-a găsit posibilitatea de desfășurare și de valorificare. Necesitatea de a se stabili contacte și legături între oameni sau instituții a condus la cerința de deplasări, a căror frecvență a crescut, evidențiindu-se fenomenul denumit astăzi circulație. Circulația rutieră poate fi definită ca mișcarea generată de vehicule și persoane, concentrată pe anumite suprafețe de teren amenajate special în acest scop, legată de desfășurarea vieții și activității omenești. În general, astfel de studii se sprijină pe rezultatele unor îndelungate cercetări experimentale, care au la bază recensămînturi și anchete de circulație origine-destinație (O-D) și analize statistice ale deplasărilor. Această observare atentă și constantă în timp a evoluției circulației este necesară datorită multiplelor legături între fenomenul numit mobilitate și desfășurarea curentă a activităților într-o localitate, activități care la rândul lor evoluează, se schimbă, apar orientări noi în privința amplasării și dezvoltării industriei, locuințelor, zonelor de interes etc. Dat fiind faptul că periodic se întocmesc studii cu privire la dezvoltarea urbanistică a localităților, în speță se reactualizează planurile generale de urbanism, tot așa este necesar ca periodic să se întocmească studii de fundamentare pentru propunerile privind rețeaua stradală și respectiv transportul public, astfel încât aceste propuneri să răspundă tuturor problemelor ce se ridică cu privire la dezvoltarea în viitor a orașelor. Pentru a studia funcționarea sistemelor complexe, cum sunt și sistemele de circulație, ce au un număr mare de elemente în interacțiune și dacă nu se dorește limitarea numai la observații, se construiesc modele matematice. Circulația urbană a devenit astăzi atât de complexă încât nu poate fi studiată decât utilizând metode de simulare cu ajutorul modelelor matematice. Datele de intrare ale calculelor de fezabilitate pentru determinarea consecințelor materiale și a performanțelor transportului public, datele necesare simulării matematice și studiului impactului problemelor de circulație sunt următoarele:

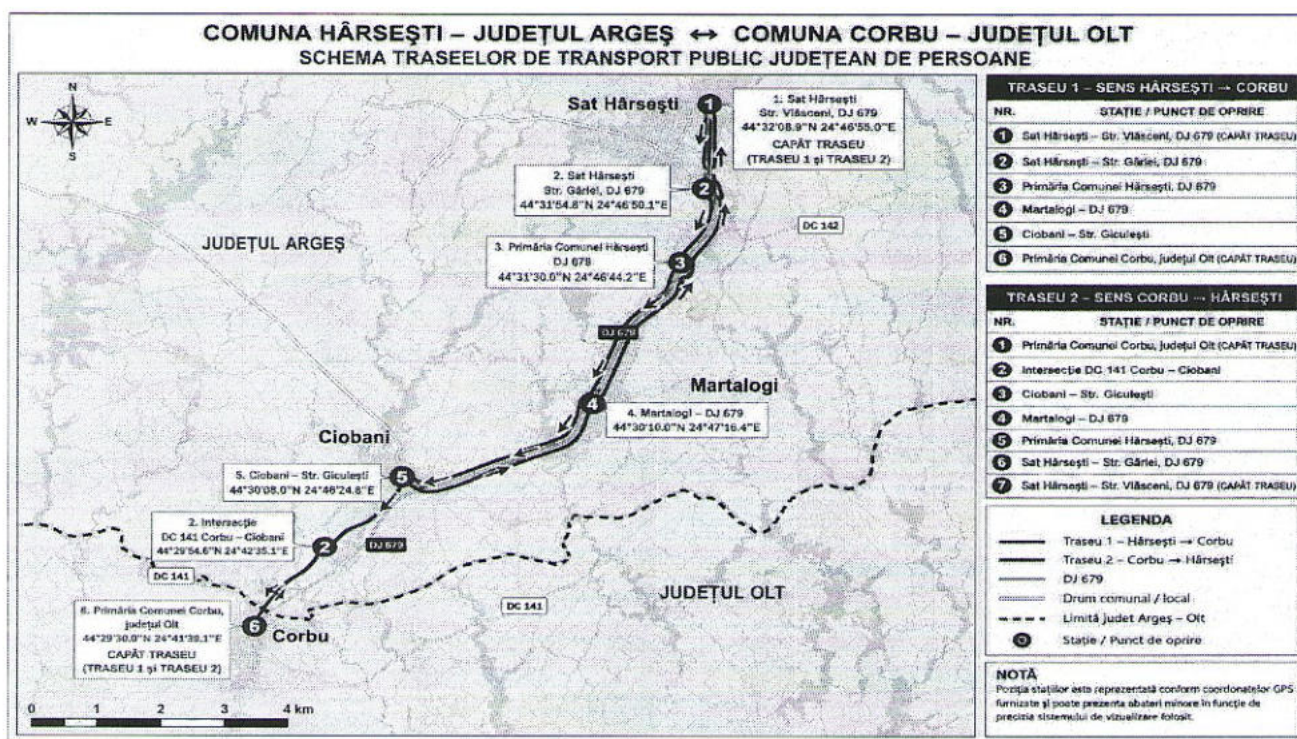
- ✓ populație
- ✓ caracteristici trasee (itinerar, geografie, trafic specific)
- ✓ orare trasee (număr plecări)
- ✓ capacitate mijloace de transport călători
- ✓ tarif titlu de călătorie

✚ Necesitatea transportul public de persoane.

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ REGIONALĂ TRANSPORT LOCAL 2026, TR, AG, OT ” are scopul de a pregăti și promova la toate nivelurile proiecte pentru dezvoltarea zonală de interes public comun, pentru unitățile administrative teritoriale, asociate, în toate domeniile serviciilor publice, din competența autorităților publice locale, conform Codului administrativ și al legilor în vigoare, cu precădere la serviciile publice comunitare de utilități publice.

Asociația are competențe legale pentru, organizarea, reglementarea, exploatarea, monitorizării și delegări, în comun a serviciului de transport - denumit în continuare serviciul pe raza de competență a unităților administrative teritoriale membre, precum și realizarea în comun a unor proiecte de investiții publice de interes local, județean sau regional destinate înființării, modernizării și / sau dezvoltării, după caz, a sistemelor de utilități publice comunitare, pe baza strategiei de dezvoltare. Forma de gestiune fiind gestiunea delegată, ce se va realiza în baza unui Contract de Delegare a gestiunii Serviciilor pe termen lung, către un operator comun unic ('Operatorul Regional '), conform legislației în vigoare.

Fig. – Trasee transport public propuse, de către membri UAT, din Asociație.



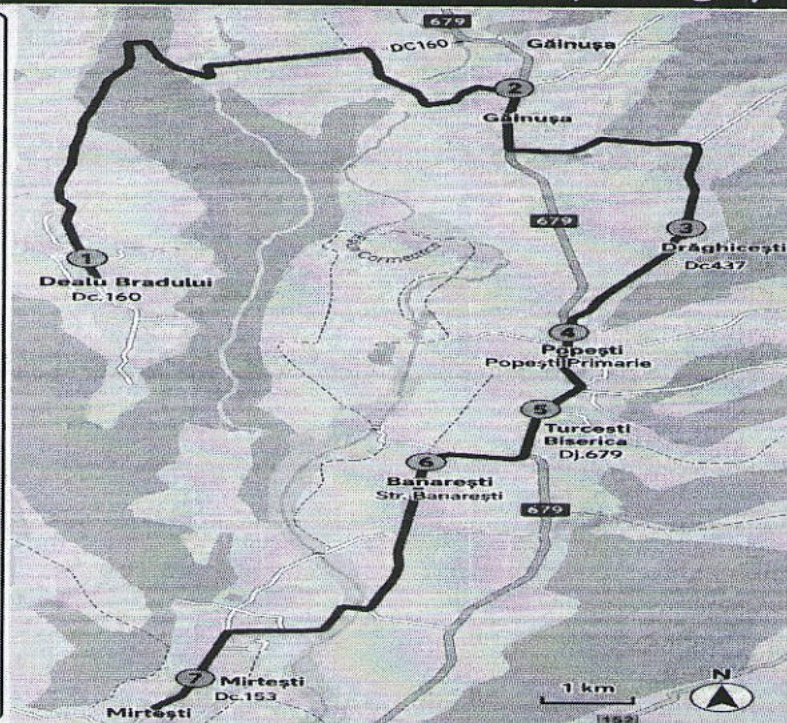
Traseu Microbuz Comuna Sapata Județul Argeș

LEGENDA

- Traseu Microbuz
- Stație Microbuz

Traseul 1

- 1 Sat Dealu Bradului, Dc.160
- 2 Sat Gălnușa Dj.679
- 3 Sat Drăghicești Dc.437
- 4 Sat Popești Dj.679
- 5 Sat Turcești Biserica Dj.679
- 6 Sat Banarești, Str. Banarești
- 7 Sat Mirtești Dc.153



Notă: Traseul poate fi modificat în funcție de condițiile de trafic și necesitățile comunității.

TRASEU MICROBUZ COMUNA LUNCA CORBULUI JUDEȚUL ARGEȘ

LEGENDA

- Traseul 1
- Traseul 2
- Traseul 3
- ~ Râu
- Drum județean (DJ)
- Drum național (DN / E)
- Drum comună
- Limită comună

TRASEUL 1

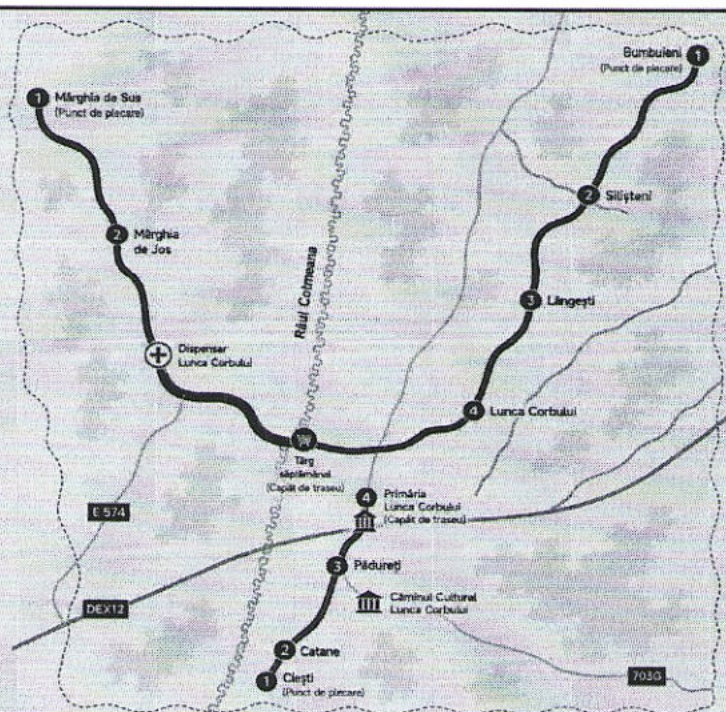
- 1 Bumbuleni (Punct de plecare)
- 2 Silișteni
- 3 Lîngești
- 4 Lunca Corbului
- 5 Dispensar Lunca Corbului (Capăt de traseu)

TRASEUL 2

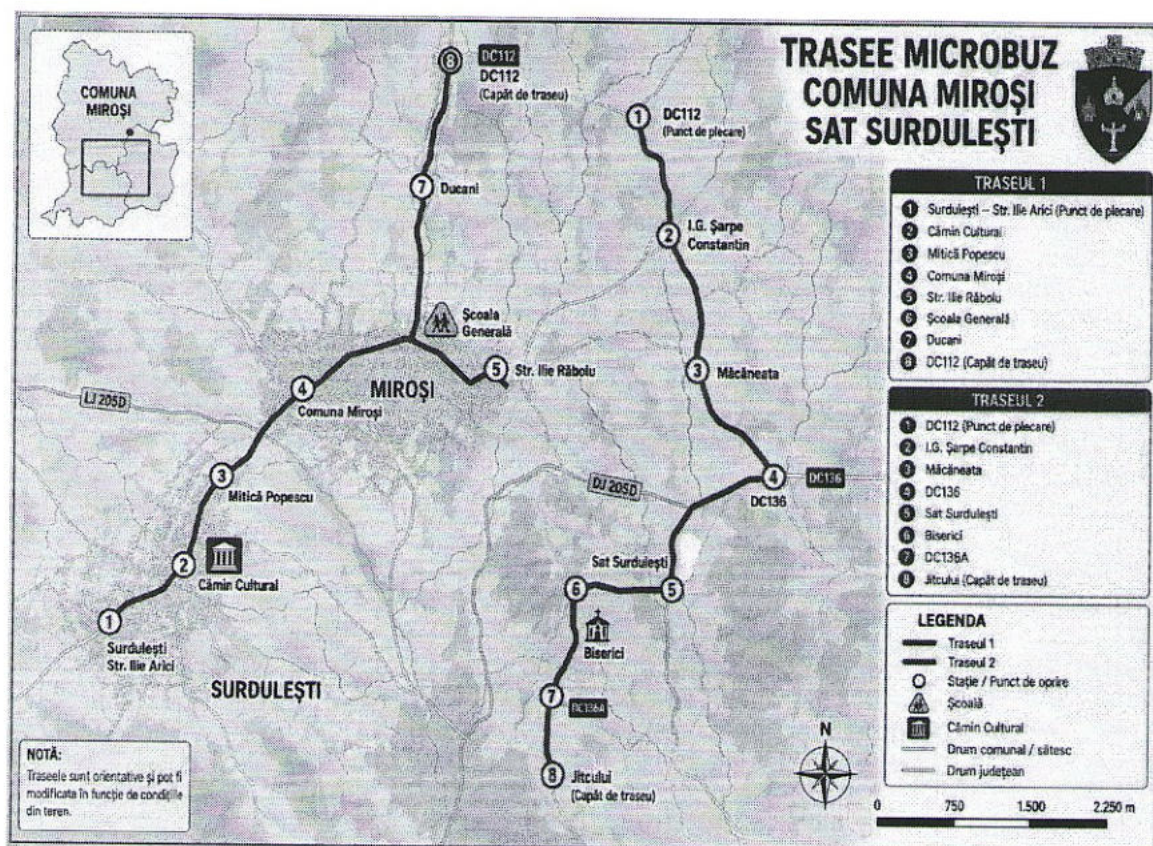
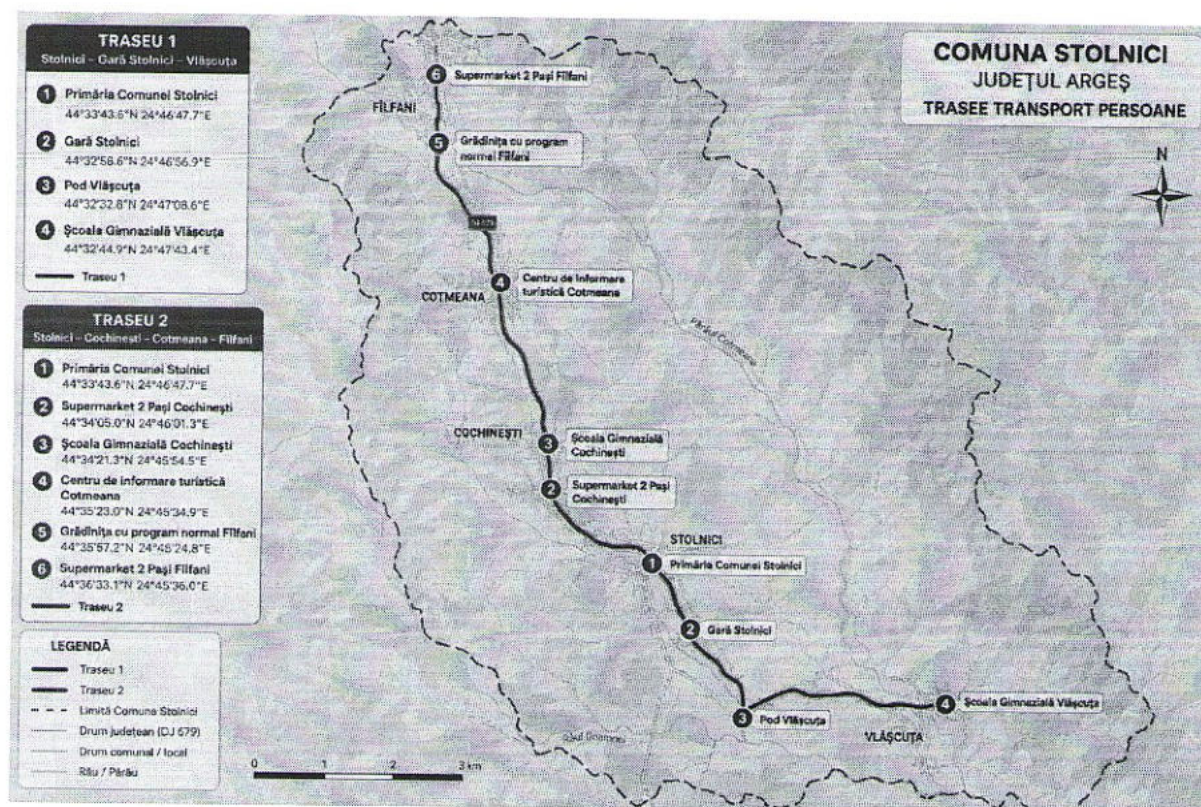
- 1 Mărghia de Sus (Punct de plecare)
- 2 Mărghia de Jos
- 3 Dispensar Lunca Corbului
- 4 Târg săptămînal (Capăt de traseu)

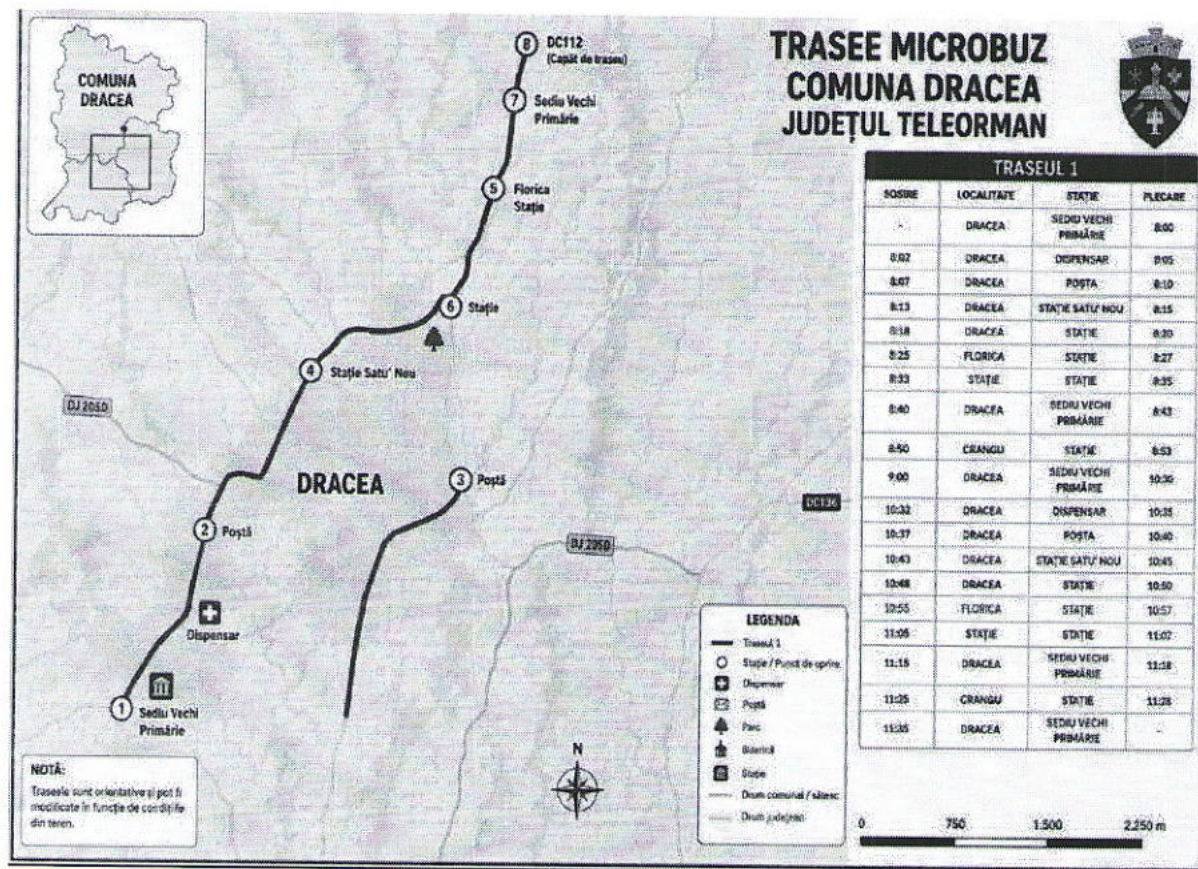
TRASEUL 3

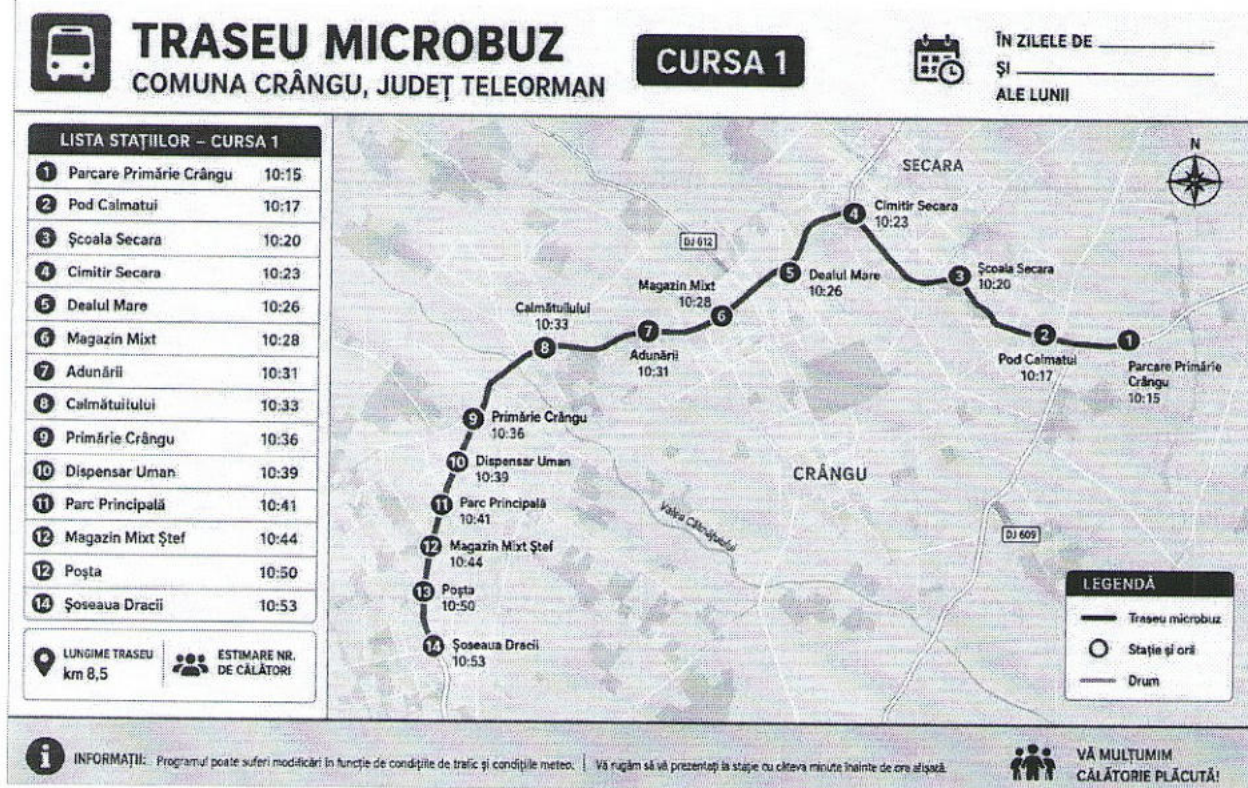
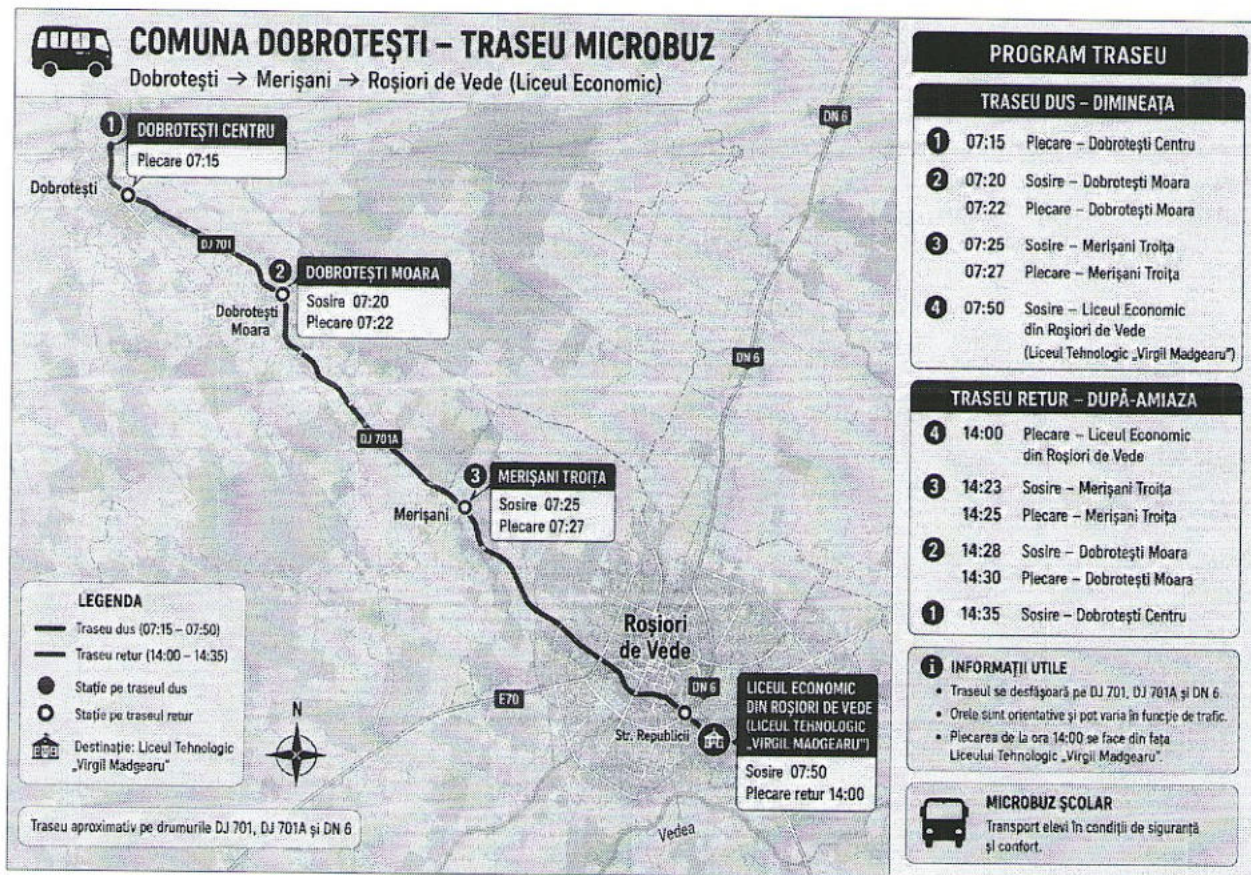
- 1 Clești (Punct de plecare)
- 2 Catane
- 3 Pădureți
- 4 Primăria Lunca Corbului (Capăt de traseu)

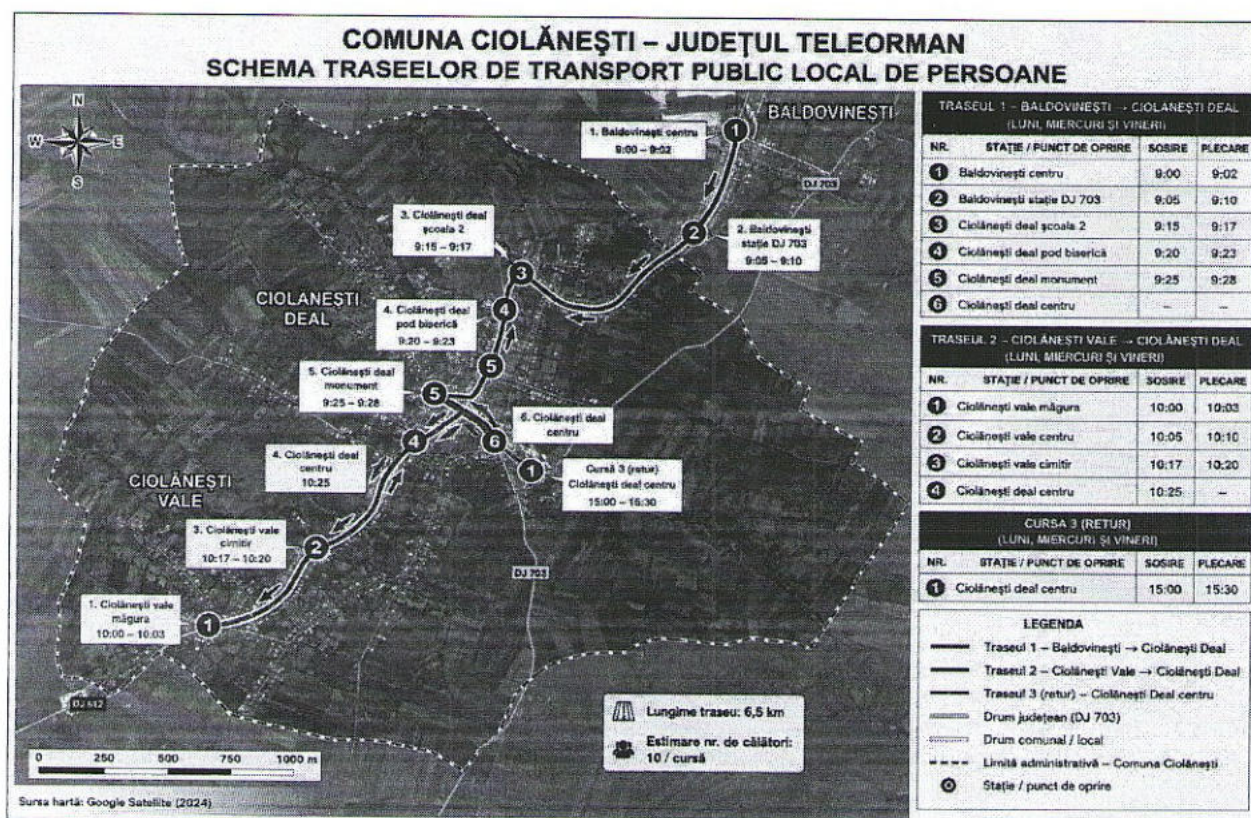
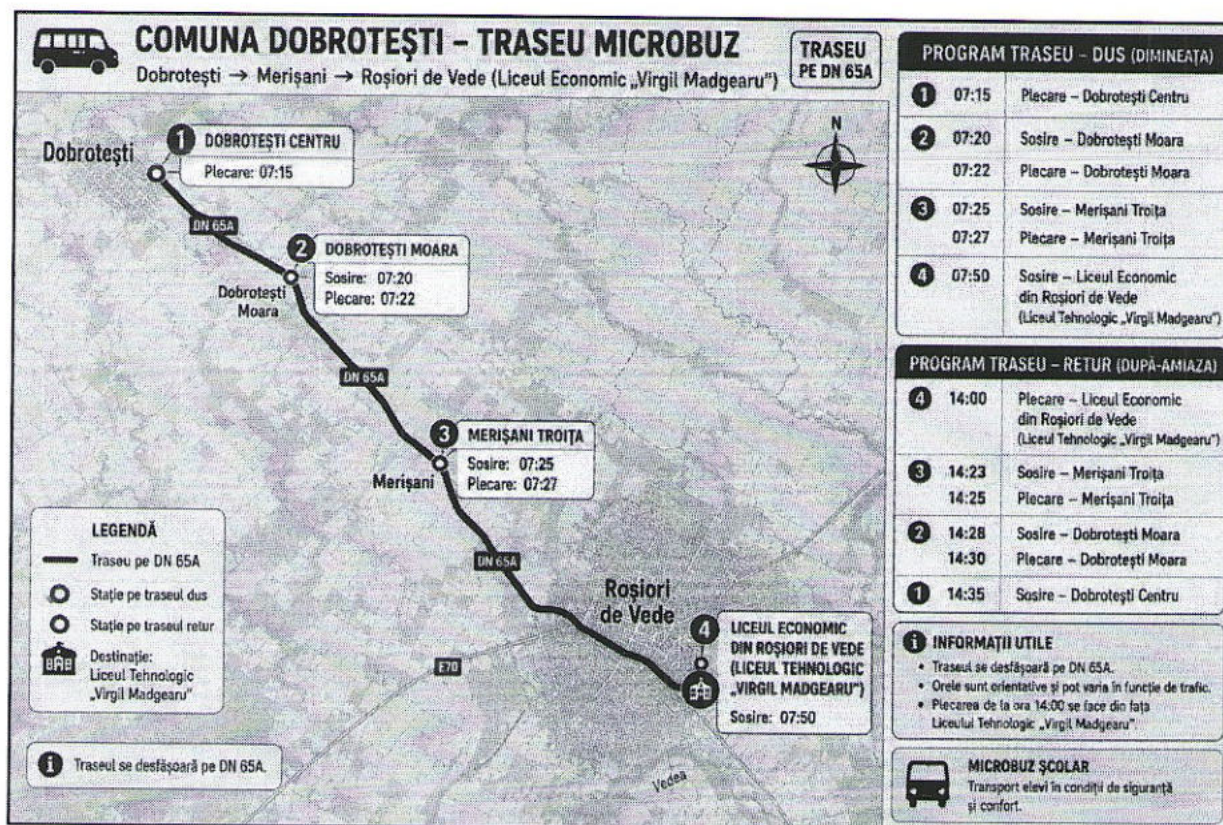


Orice pot suferi modificări în funcție de condițiile de trafic.









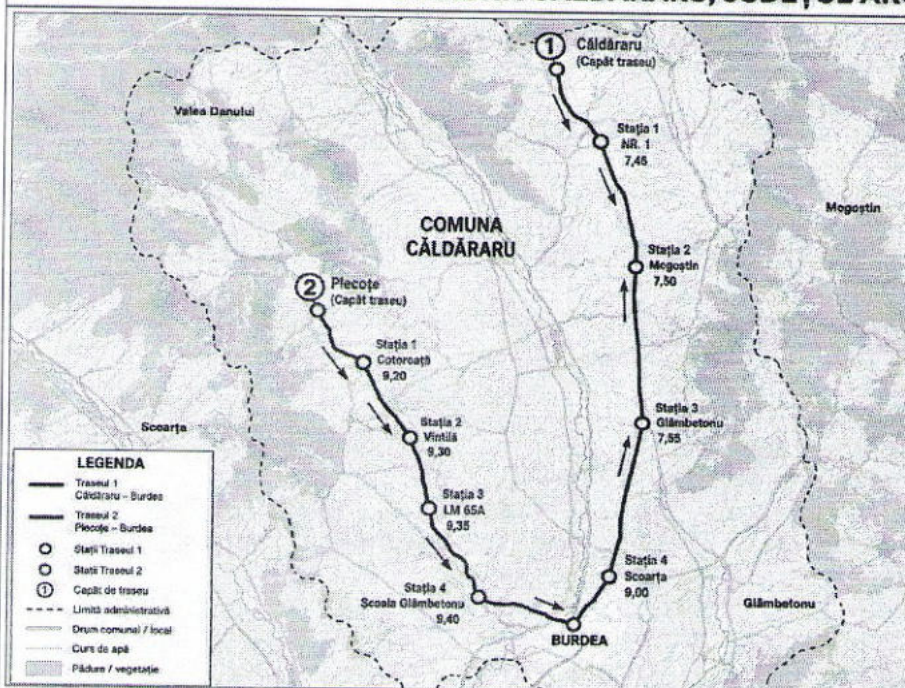


ROMANIA
JUDEȚUL ARGEȘ
COMUNA CĂLDĂRARU

HARTA TRASEELOR DE MICROBUZ COMUNA CĂLDĂRARU, JUDEȚUL ARGEȘ



Scara 1:25 000



LEGENDA

- Traseu 1
Căldăraru - Burdea
- Traseu 2
Plecote - Burdea
- Stații Traseu 1
- Stații Traseu 2
- Capăt de traseu
- Limită administrativă
- Drum comunal / local
- Curs de apă
- Pădure / vegetație

INFORMAȚII GENERALE

- Traseele sunt valabile pentru transportul public local de călătorii în comuna Căldăraru.
- Stațiile sunt semnalizate corespunzător.
- Orele sunt orientative și pot varia în funcție de condițiile de trafic și de perioadă.

SIMBOLURI UTILIZATE

- Capăt traseu
- Stații Traseu 1
- Stații Traseu 2
- Sens tur
- Sens retur

TRASEUL 1 CĂLDĂRARU - BURDEA

Nr. stație	Denumire stație	Ora (departură) aprox.	Distanța între stații (km)
Capăt	Căldăraru	—	—
1	Stația nr. 1 - NR. 1	7,45	—
2	Stația nr. 2 - Mogostin	7,50	2,1
3	Stația nr. 3 - Glâmbetonu	7,55	2,2
4	Stația nr. 4 - Scaarța	9,00	3,6
Capăt	Burdea	9,15	1,5

RETUR

Nr. stație	Denumire stație	Ora (departură) aprox.	Distanța între stații (km)
Capăt	Burdea	—	—
4	Stația nr. 4 - Scaarța	11,15	—
3	Stația nr. 3 - Glâmbetonu	11,20	1,5
2	Stația nr. 2 - Mogostin	11,25	2,2
1	Stația nr. 1 - NR. 1	11,30	2,1
Capăt	Căldăraru	11,45	3,6

LUNGIME TOTALĂ TRASEU 1 (tur): 7,9 km

TRASEUL 2 PLECOTE - BURDEA

Nr. stație	Denumire stație	Ora (departură) aprox.	Distanța între stații (km)
Capăt	Plecote	—	—
1	Stația nr. 1 - Cotorcaș	9,20	—
2	Stația nr. 2 - Vințuș	9,30	2,1
3	Stația nr. 3 - LM 65A	9,35	1,3
4	Stația nr. 4 - Școala Glâmbetonu	9,40	2,1
Capăt	Burdea	9,55	1,4

RETUR

Nr. stație	Denumire stație	Ora (departură) aprox.	Distanța între stații (km)
Capăt	Burdea	—	—
4	Stația nr. 4 - Școala Glâmbetonu	11,55	—
3	Stația nr. 3 - LM 65A	12,00	1,4
2	Stația nr. 2 - Vințuș	12,05	1,3
1	Stația nr. 1 - Cotorcaș	12,15	2,1
Capăt	Plecote	12,35	1,4

LUNGIME TOTALĂ TRASEU 2 (tur): 4,9 km

Data: 14.05.2025

Întocmit,
Primăria Comunei Căldăraru

Programul si traseele, mijloacelor de transport public propuse sunt următoarele:

Program de transport raza comunei Harsesti, județ Argeș

	Localitate	Stație	Plecare
Cursa 1			
	Sat Harsesti	Strada Vlasceni	08:30
08:33	Sat Harsesti	Strada Gardlei	08:35
08:38	Sat Harsesti	Primaria Harsesti	08:40
08:43	Satul Martalogi	Sat Martalogi	08:45
08:48	Satul Ciobani	Strada Giculesti	08:50
09:20	Corbu, jud. Olt	Primarie Corbu	09:25
09:45	Corbu, jud. Olt	Intersectie cu DC141	09:50
09:53	Sat Ciobani	Strada Giculesti	10:00
10:03	Satul Martalogi	Sat Martalogi	10:05
10:08	Sat Harsesti	Primaria Harsesti	10:10
10:13	Sat Harsesti	Strada Gardlei	10:15
10:18	Sat Harsesti	Strada Vlasceni	-
Lungime traseu km: 15 km			

Program de transport comuna Crangu, județ Teleorman

Sosire	Localitate	Stație	Plecare
Cursa 1			
-	Crangu	Parcare primarie	10:15
10:17	Secara	Pod Calmatui	10:17
10:18	Secara	Scoala Secara	10:20
10:21	Secara	Cimitir Secara	10:23
10:24	Secara	Dealul mare	10:26
10:27	Secara	Magazin mixt	10:28
10:29	Secara	Adunarii	10:31
10:32	Secara	Calmatuiului	10:33
10:34	Crangu	Primarie	10:36
10:37	Crangu	Dispensar uman	10:39
10:40	Crangu	Parc Principala	10:41
10:42	Crangu	Magazin mixt Stef	10:44
10:45	Crangu	Posta	10:50
10:51	Crangu	Sosequa Dracii	10:53
Lungime traseu km: 8.5 km			

Program de transport pe raza comunei Dobrotesti, județ Teleorman

Sosire	Localitate	Stație	Plecare
Cursa 1			
07:10	Dobrotesti	Centru	07:15
07:20	Dobrotesti	Moara	07:22
07:25	Dobrotesti	Merisani Troita	07:27
13:50	Rosiori de Vede	Liceul economic	14:00

Program de transport pe raza comunei Dracea, județ Teleorman

Sosire	Localitate	Stație	Plecare
Cursa 1			
-	Dracea	Sediul vechi primarie	08:00
08:02	Dracea	Dispensar	08:05
08:07	Dracea	Posta	08:10
08:13	Dracea	Statie satul nou	08:15
08:18	Dracea	Parc satul nou	08:20
08:25	Zlata	Statie	08:27
08:33	Florica	Statie	08:35
08:40	Dracea	Sediu vechi primarie	08:43
08:50	Crangu	Statie	08:53
09:00	Dracea	Sediu vechi primarie	10:30
10:32	Dracea	Dispensar	10:35
10:37	Dracea	Posta	10:40
10:43	Dracea	Statie satu nou	10:45
10:48	Dracea	Parc satul nou	10:50
10:55	Zlata	Statie	10:57
11:05	Florica	Statie	11:07
11:15	Dracea	Sediu vechi primarie	11:18
11:25	Crangu	Statie	11:28
11:35	Dracea	Sediu vechi primarie	-
Lungime traseu km: 15 km			

Program de transport pe raza comunei Lunca Corbului, județ Argeș

Sosire	Localitate	Stație	Plecare
Cursa 1			
	Sat Bumbuieni	Sat Bumbuieni	08:45
08:55	Sat Silisteni	Sat Silisteni	09:00
09:10	Sat Langesti	Sat Langesti	09:20
09:35	Sat Lunca Corbului	Targ saptamanal	09:40
10:00	Sat Lunca Corbului	Dispensar Lunca Corbului	10:05
Lungime traseu km: 15 km			

Program de transport pe raza comunei Miroși, județ Argeș

Sosire	Localitate	Stație	Plecare
Cursa 1			
	Mirosii	Surdulesti	07:15
07:18	Mirosii	Camin cultural	07:20
07:24	Mirosii	Mitica Popescu	07:25
07:29	Mirosii	Centru Comuna Miroși	07:30
07:35	Mirosii	Str. Ilie Rotaru	07:36
07:41	Mirosii	Scoala Generala	07:42
07:45	Mirosii	Ducani	07:46
07:50	Mirosii	DC112	07:58
Lungime traseu km: 10,2 km		Estimare nr. de calatori: 40-50 calatori	

Sosire	Localitate	Stație	Plecare
Cursa 2			
	Miroși	DC112	09:30
09:33	Miroși	I.G.Sarpe Constantin	09:34
09:38	Miroși	Macaneata	09:39
09:43	Miroși	DC136	09:44
09:48	Miroși	Sat Surdulesti	09:49
09:54	Miroși	Bisericii	09:55
09:58	Miroși	DC136A	09:59
10:02	Miroși	Jitcului	10:03
Lungime traseu km: 12 km			

Program de transport pe raza comunei Putineiu, județ Teleorman

Traseu 1

Sosire	Localitate	Stație	Plecare
Cursa 1			
	Putineiu	Piata	07:00
07:02	Putineiu	Intersectie DC35	07:04
07:08	Baduleasa	Monument Baduleasa	07:10
07:12	Baduleasa	Scoala veche	07:14
07:20	Baduleasa	Iamandin	07:22
07:27	Baduleasa	Monument Baduleasa	07:29
07:35	Carlomanu	Centru	07:35
07:39	Putineiu	IntersectieDC35	07:41
07:42	Putineiu	Sala Sport	07:44
07:46	Putineiu	Dispensar	
Lungime traseu km: km			

Traseu 2

Sosire	Localitate	Stație	Plecare
Cursa 2			
	Putineiu	Piata Putineiu	11:00
11:02	Putineiu	IntersectieDC35	11:04
11:08	Baduleasa	Monument Baduleasa	11:10
11:12	Baduleasa	Scoala veche	11:14
11:20	Baduleasa	Iamandin	11:22
11:27	Baduleasa	Monument Baduleasa	11:29
11:35	Carlomanu	Centru	11:37
11:39	Putineiu	IntersectieDC35	11:41
11:42	Putineiu	Sala Sport	11:41
11:46	Putineiu	Dispensar	11:44
Lungime traseu km: 13 km/ cursa			

Program de transport pe raza comunei Sapata, județ Arges

Sosire	Localitate	Stație	Plecare
Cursa 1			
-	Sat Dealul Mare	Scoala Dealul Mare	09:00
09:15	Sat Gainusa	Sat Gainusa	09:17
09:22	Sat Draghicești	Sat Draghicești	09:24
09:27	Sat Popești	Popești Primarie	09:29
09:32	Sat Turcești	Biserica Turcești	09:34
09:37	Sat Banarești	Sat Banarești	09:39
09:47	Sat Mirtești	Sat Mirtești	09:4

Program de transport pe raza comunei Stolnici, județ Argeș

Traseu 1

Sosire	Localitate	Stație	Plecare
Cursa 1			
	Stolnici	Primăria Stolnici	07:15
07:18	Stolnici	Gară Stolnici	07:20
07:24	Stolnici	Pod Vlășcuța	07:25
07:29	Stolnici	Școala Gimnazială Vlășcuța	07:30
07:35	Stolnici	Pod Vlășcuța	07:36
07:41	Stolnici	Gară Stolnici	07:42
07:45	Stolnici	Primăria Stolnici	07:46
Lungime traseu km: 10,2 km			

Traseu 2

Sosire	Localitate	Stație	Plecare
Cursa 2			
	Stolnici	Primăria Stolnici	09:30
09:33	Stolnici	Supermarket 2 Pași, Cochinești	09:34
09:38	Stolnici	Școala Gimnazială Cochinești	09:39
09:43	Stolnici	Centru de informare turistică	09:44
09:48	Stolnici	Grădinița cu program normal Țîlțani	09:49
09:54	Stolnici	Supermarket 2 Pași Țîlțani	09:55
09:58	Stolnici	Grădinița cu program normal Țîlțani	09:59
10:02	Stolnici	Centru de informare turistică	10:03
10:07	Stolnici	Școala Gimnazială Cochinești	10:08
10:13	Stolnici	Supermarket 2 Pași, Cochinești	10:14
10:18	Stolnici	Primăria Stolnici	10:19
Lungime traseu km: 12 km			

Program de transport pe raza comunei Căldăraru, județ Argeș

Traseu 1

Sosire	Localitate	Stație	Plecare
Cursa 1			
	Căldăraru	Căldăraru	07:15
07:18	Căldăraru	Stația nr. 1 - NR. 1	07:20
07:24	Căldăraru	Stația nr. 2 - Mogoștin	07:25
07:29	Căldăraru	Stația nr. 3 - Glâmbetonu	07:30
07:35	Căldăraru	Stația nr. 4 - Scoarța	07:36
07:41	Căldăraru	Burdea	07:42
07:45	Căldăraru	Căldăraru	07:46
Lungime traseu km: 8 km			

Traseu 2

Sosire	Localitate	Stație	Plecare
Cursa 2			
	Pelcoțe - Burdea	Stația nr. 1 - Cotorcață	09:30
09:33	Pelcoțe - Burdea	Stația nr. 2 - Vintilă	09:34
09:38	Pelcoțe - Burdea	Stația nr. 3 - LM 65A	09:39
09:43	Pelcoțe - Burdea	Stația nr. 4 - Școala Glâmbetonu	09:44
09:48	Pelcoțe - Burdea	Burdea	09:49
09:54	Pelcoțe - Burdea	Stația nr. 1 - Cotorcață	09:55
09:58	Pelcoțe - Burdea	Stația nr. 2 - Vintilă	09:59
10:02	Pelcoțe - Burdea	Stația nr. 3 - LM 65A	10:03
10:07	Pelcoțe - Burdea	Stația nr. 4 - Școala Glâmbetonu	10:08
10:13	Pelcoțe - Burdea	Burdea	10:14
10:18	Pelcoțe - Burdea	Stația nr. 1 - Cotorcață	10:19
Lungime traseu km: 5 km			

Program de transport pe raza comunei Dobrotești, județ Teleorman

Traseu 1

Sosire	Localitate	Stație	Plecare
Cursa 1			
-	Dobrotești	Plecare - Dobrotești Centru	09:00
09:15		Plecare - Dobrotești Moara	09:17
09:22	Sat Merișani	Plecare - Merișani Troița	09:24
09:27	Roșiori de Vede	Sosire - Liceul Economic din Roșiori de Vede (Liceul Tehnologic „Virgil Madgearu”) 7	09:29

09:32	Retur	Plecare - Dobrotești Centru	09:34
09:37		Plecare - Dobrotești Moara	09:39
09:47	Dobrotești	Plecare - Merișani Troița	09:4
Lungime traseu km: 10,2 km			

Program de transport pe raza comunei Ciolănești, județ Teleorman

Traseu 1

Sosire	Localitate	Stație	Plecare
Cursa 1			
	Putineiu	Baldovinești centru	07:00
07:02	Putineiu	Baldovinești stație DJ 703	07:04
07:08	Baduleasa	Ciolănești deal școala 2	07:10
07:12	Baduleasa	Ciolănești deal pod biserică	07:14
07:20	Baduleasa	Ciolănești deal monument	07:22
07:27	Baduleasa	Ciolănești deal centru	07:29
Lungime traseu km: 7 km			

Traseu 2

Sosire	Localitate	Stație	Plecare
Cursa 2			
	Putineiu	Ciolănești vale măgura	11:00
11:02	Putineiu	Ciolănești vale centru	11:04
11:08	Baduleasa	Ciolănești vale cimitir	11:10
11:12	Baduleasa	Ciolănești deal centru	11:14
Lungime traseu km: 7 km/ cursa			

Metodologie de operare a transportului public

Sunt trei factori importanți care trebuie luați în considerare:

- ✓ Confortul pasagerilor sau gradul de atracție a vehiculului pentru pasagerii care călătoresc cu el. În acest scop, câțiva factori importanți sunt: distanța adecvată dintre scaune, existența unui loc pentru bagaje, scaune confortabile și temperaturi rezonabile în toate anotimpurile anului.
- ✓ Acces ușor pentru toate tipurile de pasageri, ideal fiind ca vehiculul să dispună de praguri joase, fără trepte. Accesul de la nivelul solului este deseori luat în considerare numai în contextul oamenilor cu dizabilități sau cu mobilitate redusă (PDRM), însă experiența dobândită de când marii producători de vehicule și-au schimbat filosofia pentru a ține cont de confortul pasagerilor la fel de mult ca de economia de operare și de standardele de inginerie, arată că, de fapt, majoritatea populației beneficiază de pe urma acestor schimbări. Aproape toți ar avea de câștigat în urma urcării mai rapide în vehicul, însă celor cu bagaje sau cu dizabilități temporare (luxații, fracturi de membre, în ghips, nevoia de utilizare a cârjelor sau a protezelor), părinților cu copii (fie cu cărucioare pliabile sau fixe), tuturor li se pare că accesul mai ușor în vehicul este un foarte mare avantaj.
- ✓ Impactul asupra mediului. Beneficiile aduse mediului de transportul public constau, în general, în faptul că poluarea pe care o produce este mai mică per călător decât cea produsă de alte mijloace de transport motorizate. Un autobuz electric modern, bine dotat, este în mod semnificativ mai puțin poluant decât autovehiculele necesare pentru a transporta un număr echivalent de pasageri.

Toate vehiculele noi din TP din România trebuie deja să respecte regulamentul privitor la accesibilitate pentru PMR (persoane cu mobilitate redusă). În ciuda câtorva referințe la această problemă, în Paginile Albe, UE niciodată nu a legiferat în mod explicit standardele de acces pentru PMR adresate transportului public local, deși aeroporturile, porturile maritime sau fluviale, gările principale și terminalele autobuzelor de curse lungi, toate trebuie să se supună cel puțin uneia dintre reglementările UE: 1107/2006 (transport aerian), 1177/2010 (transport maritim sau fluvial) și 181/2011 (transport terestru de pasageri), ar fi logică așteptarea ca și transportul public local să îndeplinească aceleași standarde.

Facilitățile pasagerilor. Călătoriile prin mijloacele de transport public implică întotdeauna și accesul la stație, de cele mai multe ori pe jos, dar și pe bicicletă sau cu mașina. Acest pas este urmat probabil de o perioadă de așteptare care, de obicei, în medie, durează în jur de 10-15 minute în cazul curselor cu frecvență mai mică, deoarece oamenii își plănuiesc timpul de sosire în stație pentru anumite călătorii. După coborârea din vehicul, urmează o altă etapă, de plecare, pentru a ajunge la destinația finală, etapă care cel mai probabil implică deplasarea pe jos, însă care poate implica și alte metode. Clienții percep drept neplăceri așteptarea, timpul petrecut pentru a ajunge în stație și pentru a pleca din stație către destinație după călătoria propriu-zisă cu transportul public. Pentru ca transportul public să devină o alternativă la autovehiculele personale, accesul la stație, așteptarea și plecarea din stație trebuie să fie pe cât de ușoare și confortabile se poate.

Principiile general acceptate pentru stații și opriri sunt:

- ✓ Distanța maximă până la stație sau oprire în zonele urbane rezidențiale ar trebui să fie mai mică de 400 de metri.
- ✓ Stația ar trebui să aibă un stâlp sau un indicator ușor de observat pentru pietoni și ceilalți participanți în trafic. Acestea ar trebui să fie realizate într-un stil corporativ, distinct, (așa cum se va vedea mai jos în secțiunea despre identitate și marketing), și să includă numerele telefonice de contact ale operatorului pentru publicul general și adresa web a proiectului (încă inexistentă). Ar trebui să existe platforme sau zone de așteptare nivelate, cu suprafață compactă.
- ✓ Prezența adăposturilor în stații depinde atât de spațiul disponibil, cât și de volumul și tipul urșelor care folosesc stația sau oprirea. În general, nevoia de adăposturi e mai mică în cazul rutelor externe către zonele rezidențiale sau rutelor interne care traversează zone comerciale, deoarece acestea au puțini călători.

Elemente de ordin juridic, procedural

În conformitate cu art. 8 alin. 1 din Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice „Autoritățile administrației publice locale au competență exclusivă, în condițiile legii, în tot ceea ce privește înființarea, organizarea, 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.

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:

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

se efectuează de către un operator de transport rutier, astfel cum acesta este definit și licențiat conform prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 109/2005, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 102/2006, cu modificările ulterioare, sau de către un transportator autorizat, așa cum acesta este definit și autorizat conform prevederilor prezentei legi;

se efectuează numai pe raza teritorial-administrativă a unei localități, în cazul transportului local, sau numai între localitățile unui județ, în cazul transportului județean. În cazul în care traseul transportului pe șină depășește limita localității, acesta va fi considerat transport public local;

se execută pe rute și cu programe de circulație prestabilite de către consiliul local, 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, înmatriculate sau înregistrate, după caz, în județul sau localitatea respectivă. În condițiile legii, transportul realizat cu autobus, tramvaie sau metrou se realizează de către transportatorii autorizați; persoanele transportate sunt îmbarcate sau debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite stații sau autogări, după caz, 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.

Transportul cu autobuzele se efectuează numai pe bază de licențe de traseu și caiete de sarcini, elaborate și eliberate în condițiile stabilite prin normele de aplicare elaborate de Ministerul Administrației și Internelor și aprobate prin ordin al ministrului, denumite în continuare Norme.

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

- licența de traseu și caietul de sarcini al acesteia eliberat de emitentul licenței;
- programul de circulație;
- copia conformă a licenței de transport, în cazul autobuzelor;
- alte documente stabilite de lege în vigoare.

În conformitate cu art. 8 alin. 1 din Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice „Autoritățile administrației publice locale au competență exclusivă, în condițiile legii, în tot ceea ce privește înființarea, organizarea, 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.”

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

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

- se efectuează de către un operator de transport rutier, astfel cum acesta este definit și licențiat conform prevederilor OG nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
- se efectuează numai pe raza teritorial-administrativă a unei localități, precum și în limitele unei asociații de dezvoltare intercomunitare;
- se execută pe rute și cu programe de circulație prestabilite de către Consiliul Local;
- se efectuează de către operatorul de transport rutier cu mijloace de transport în comun, respectiv cu autobuze deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, înmatriculate sau înregistrate, după caz în localitatea respectivă;
- persoanele transportate sunt îmbarcate sau debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite stații sau autogări, după caz;
- pentru efectuarea serviciului, operatorul percepe un tarif de transport pe bază de legitimații de călătorie individuale eliberate anticipat, al căror regim este stabilit de Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
- transportul cu autobuzele se efectuează numai pe bază de licențe de traseu și caiete de sarcini.

Fundamentarea atribuirii directe.

Conform art.8, alin. 1, din Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare, Consiliul Local Dumbrăvești are competența exclusivă, în condițiile legii, în tot ceea ce privește înființarea, organizarea, coordonarea și funcționarea serviciilor de utilități publice. De asemenea, conform art. 8, alin. 3, în exercitarea competențelor și atribuțiilor ce le revin în sfera serviciilor de utilități publice, Consiliul Local Dumbrăvești adoptă hotărâri cu privire la: elaborarea și aprobarea strategiilor proprii, extinderea și modernizarea sistemelor de utilități publice existente, elaborarea și aprobarea regulamentelor serviciilor, a caietelor de sarcini, a contractelor de prestare a serviciilor de utilități publice, aprobarea stabilirii, ajustării sau modificării prețurilor și tarifelor pentru serviciile de utilități publice. În conformitate cu art. 17 din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local, atribuțiile Consiliului Local Dumbrăvești constau în:

- elaborarea și aprobarea normelor locale și a regulamentelor serviciilor de transport public local,
- stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor de călătorie pentru serviciul de transport public local de persoane,
- stabilirea subvenției acordate de la bugetul local, întocmirea și urmărirea realizării programelor de înființare, reabilitare, extindere și modernizare a sistemelor de transport public local, etc.

Atribuirea directă în sensul prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 atribuirea unui anumit operator de serviciu public, fără o procedură competitivă de atribuire prealabilă.

Operatorii organizați ca servicii publice de interes local sau județean, cu personalitate juridică, sunt subiecte juridice de drept fiscal, sunt titulari ai codului unic de înregistrare fiscală și ai conturilor deschise la unitățile teritoriale ale trezoreriei sau la unitățile bancare și întocmesc, în condițiile legii, buget de venituri și cheltuieli și situații financiare anuale.

Potrivit art. 22 din Legea 92/2007, "(4) Contractele de servicii publice de transport călători pot fi atribuite direct numai în situațiile și condițiile prevăzute la art. 5 alin. (2) și (4)-(6) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, după caz." Atribuirea directă este considerată în sensul prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, atribuirea unui contract de servicii publice unui anumit operator de serviciu public, fără o procedură competitivă de atribuire prealabilă. Cu referire direct la atribuirea directă, Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 prevede că "Cu excepția cazului în care acest lucru este interzis de dreptul intern, 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.

Celelalte articole din cuprinsul Regulamentului (CE) Nr.1370/2007 care fac referire la atribuirea directă a contractelor de servicii publice indică că aceasta se poate realiza, în condițiile în care dreptul intern nu o interzice, 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. De asemenea, aceste plafoane pot fi mărite la 2 000 000 EUR, respectiv 600 000 km în cazul întreprinderilor mici și mijlocii care exploatează cel mult 23 de autovehicule. De asemenea, atribuirea directă a contractelor de servicii publice este posibilă în spiritul celor stipulate de Regulamentul (CE) Nr.1370/2007 ca și măsură de urgență în cazul

unei perturbări a serviciilor sau în cazul riscului iminent de producere a unei asemenea perturbări, condițiile fiind aceleași:

- ✓ să definească în mod clar obligațiile de serviciu public pe care trebuie să le respecte operatorul de servicii publice, precum și zonele geografice în cauză;
- ✓ să stabilească în mod obiectiv și transparent, parametrii pe baza cărora urmează să se calculeze plata compensației, dacă există, și natura și întinderea oricărui drept exclusiv acordat, într-un mod care să prevină compensarea în exces; acești parametri se stabilesc astfel încât nici o plată compensatorie să nu poată depăși suma necesară pentru acoperirea efectului financiar net asupra costurilor ocazionate și asupra veniturilor generate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, ținând seama de venitul legat de acestea și care este reținut de către operatorul de serviciu public, precum și de un profit rezonabil;
- ✓ să stabilească modalitățile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii. Aceste costuri pot include, în special, cheltuielile cu personalul, consumul de energie, redevențele aferente infrastructurii, întreținerea și reparațiile autovehiculelor de transport în comun, materialul rulant și instalațiile necesare pentru exploatarea serviciilor de transport de călători, costurile fixe și o rentabilitate adecvată a capitalului.

Astfel, conform prevederilor Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007, cu modificările și completările ulterioare, ale Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, a Legii nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare (aprobată prin Legea nr. 225/2016), ale Ordinului nr. 263/2007 privind aprobarea Normelor-cadru privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport local, ale Ordinului nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local, ale reglementărilor naționale și ale Uniunii Europene în vigoare din domeniul transporturilor rutiere, precum și ale acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte în vederea optimizării, rentabilizării și modernizării serviciului de transport public local, **adunarea Generală a Asociațiilor** al Asociația de dezvoltare intercomunitară regională de transport local 2026, TR.AG.OT urmează să adopte forma de gestiune directă a serviciului de transport public de călători prin curse regulate în aria administrativ teritorială a UAT membri, prin atribuire directă, către un operator, societate comercială, înființat de către UAT, membri.

Potrivit art. 5, al. 2, lit. a din Regulamentul CE nr. 1370/2007, autoritatea publică exercită controlul asupra operatorului orășenesc (asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente), dacă sunt luați în considerare următorii factori:

- ✓ gradul de reprezentare în organele administrative, de conducere sau supraveghere dispozițiile referitoare la această reprezentare în actul constitutiv al societății
- ✓ participarea la capitalul social este 100%
- ✓ influența efectivă și controlul efectiv asupra deciziilor strategice și asupra deciziilor manageriale individuale prin calitate de asociat unic al societății

Compensația de serviciu public nu reprezintă avantaj în sensul Art. 88 din Tratat (nu este considerat ajutor de stat incompatibil) și se va avea în vedere pe toată durata contractului îndeplinirea celor patru condiții cumulative (**Hotărârea Altmark**):

Întreprinderea beneficiară are o obligație de serviciu public de efectuat și domeniul de aplicare a acestei obligații va fi clar definit. Nu va exista risc de supracompensare deoarece parametrii utilizați pentru calcularea compensației sunt definiți cu exactitate. Eliminarea oricăror riscuri de supracompensare se mai poate asigura, de asemenea, prin solicitarea introducerii unor clauze de recuperare, în eventualitatea obținerii de profituri care depășesc un anumit nivel.

✚ Nivelul compensației a fost stabilit în prealabil, prin intermediul parametrilor specifici, și vor face parte integrată din documentele oficiale de delegare a gestiunii.

Operatorul orășenesc va asigura îndeplinirea obligațiilor de ordin economic, financiar, social și de mediu, așa cum sunt prezentate la Capitolul 3.3. sub-punctul 1 al condiției Altmark.

Parametrii pe baza cărora se calculează Compensația au fost stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent Compensația plătită nu va depăși suma necesară pentru a acoperi toate sau o parte din costurile suportate pentru îndeplinirea obligației de serviciu public, ținând seama de veniturile realizate și de un profit rezonabil Întreprinderea care are de îndeplinit obligația de serviciu public (operator municipal) nu este selectată printr-o procedură de achiziție publică, care ar permite selectarea ofertantului capabil să furnizeze serviciile la cele mai mici costuri pentru comunitate,

Compensația va fi calculată în conformitate cu normele stabilite în Anexa la Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 – Compensația nu poate depăși efectul financiar net.

Efectul financiar net = Costurile suportate cu obligația de serviciu public – eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatate – sume încasate din tarife sau orice alte venituri generate + un profit rezonabil

Profitul rezonabil este corespunzător ratei de rentabilitate a capitalului pentru sectorul de activitate respective (Rezultat net/capitaluri proprii).

nivelul compensației va fi determinat pe baza nivelului costurilor pe care o întreprindere obișnuită, bine gestionată și corespunzător dotată cu mijloace de transport, le-ar fi suportat în acest caz.

Costurile la prețul pieței corespunde unei estimări adecvate pe care le-ar suporta o întreprindere obișnuită, bine gestionată și echipată în mod corespunzător, care acționează în același sector, luându-se în considerare atât veniturile aferente, cât și un profit rezonabil pentru executarea

Astfel, având în vedere toate cele analizate, considerăm oportună soluția gestiunii directe a serviciului prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii către un operator municipal.

Alegerea modalității de atribuite directă către un operator municipal: Serviciu public de transport Dumbrăvești, rezidă dintr-un nivel calitativ înalt stimulat de creșterea cadrului favorabil pentru dezvoltarea optimă și controlată a serviciului de transport public și din adaptarea continuă la nevoile utilizatorilor, asigurate printr-o atentă operare a serviciului propus a fi dezvoltat prin surse

financiare nerambursabile și contribuție de la bugetul local.

Entitatea contractantă va plăti Operatorului Compensația în cazul în care impune obligații tarifare privind practicarea unor tarife de călătorie sub nivelul tarifului mediu pe călătorie rezultat din aplicarea costului mediu pe călătorie oferat/estimat și fundamentat de către Operator în conformitate cu structura pe elemente de cheltuieli prevăzută în anexa la Normele- cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane aprobate prin Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007.

Sumele aferente Compensației se prevăd în bugetele locale și se fundamentează anual de către Entitatea contractantă potrivit formulei:

C anuală = (Tcm – Tc) x N estimat căl.

unde:

C anuală *lei+ reprezintă Compensația anuală estimată a fi plătită Operatorului;

Tcm *lei/călătorie+ tariful mediu pe călătorie, oferat și fundamentat de către Operator în conformitate cu prevederile din Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007;

Tc *lei/călătorie+ tariful de călătorie, impus de Entitatea contractantă pe criterii sociale; N estimat căl. – numărul de călătorii estimate a fi efectuate în anul de referință;

Compensația lunară plătită Operatorului se calculează după următoarea formulă

C = CE + Pr – V

C– reprezintă Compensația lunară plătită Operatorului

CE – reprezintă total costuri eligibile, la nivelul cheltuielilor de exploatare și cheltuielilor financiare suportate de Operator pentru îndeplinirea Obligațiilor de serviciu public, condițiilor de mediu impuse și a tuturor cerințelor prevăzute în prezentul Contract, fundamentate în conformitate cu structura pe elemente de cheltuieli și prin aplicarea principiilor privind stabilirea cheilor de repartizare a cheltuielilor indirecte și cheltuielilor generale și administrative între activități desfășurate de Operator. Costurile eligibile CE sunt calculate cu includerea amortizării lunare a investițiilor realizate de Operator din fonduri proprii și a cheltuielilor financiare aferente rambursării creditelor de investiții. Amortizarea investițiilor realizate de Operator din fonduri de la bugetul local sau de la bugetul de stat nu este eligibilă

CE sunt calculate după formula:

(C unitar x Km), unde

C unitar reprezintă costul în lei stabilit per km pentru autobuze;

Km reprezintă numărul de km efectiv realizați de Mijloacele de Transport în luna pentru care se acorda Compensația, pe Traseele stabilite în Programul de Transport, pentru fiecare categorie de mijloc de transport;

Astfel

CE = c unitar autobuze x Km autobuze

Pr – reprezintă Profitul Rezonabil al Operatorului, reprezentând o rată de rentabilitate a capitalului normală pentru sectorul de activitate de transport public și care ține seama de nivelul de risc al serviciului de transport public local suportat de Operator; nivelul profitului rezonabil al operatorului de transport public va fi stabilit anual, pe baza ratei SWAP pentru România, stabilită de Comisia Europeană și publicată de Consiliul Concurenței pe pagina de web www.ajutordestat.ro. Pentru primul an al, rata profitului stabilită de Părți (în lipsa unui alt sistem de referință (benchmark) fundamentat în raport cu rata medie de rentabilitate a sectorului în cauză, nivelul profitului rezonabil aplicabil nu poate depăși rata SWAP comunicată de Comisia Europeană și publicată pe site-ul Consiliului Concurenței .

Ratele swap valabile de la 01.07.2026 la 31.12.2026:

Durata planului de afaceri	Rata 1 an	Rata 2 ani	Rata 3 ani	Rata 4 ani	Rata 5 ani
Rata swap în %	5,15	5,15	6,37	5,92	5,46

Durata Contractului de delegare este de 5 ani. Rata 5 ani, Rata swap este în % 5,46, iar pentru calculul marjei de siguranță se adaugă o primă de 100 de puncte de bază (1%) la rata swap aferentă perioadei contractuale.

La stabilirea nivelului de profit rezonabil, se vor avea în vedere prevederile art. 6 lit. d) din Ordinul președintelui ANRSC nr. 230/2022

V – reprezintă totalitatea veniturilor generate în legătură cu prestarea Serviciului de transport public local de către Operator, pentru luna pentru care se acordă Compensația, respectiv:

venituri din activitatea de vânzare a titlurilor de Călătorie la care operatorul este îndreptățit

venituri din alte activități legate de prestarea serviciului public de transport

venituri din diferențele de tarif la care operatorul este îndreptățit

Etapele de calcul al compensației presupun:

Înregistrarea contabilă separată a activităților și serviciilor care fac obiectul desfășurării Obligației de serviciu public din prezentul contract, precum și pentru alte activități și servicii care generează costuri sau venituri indirecte și nu sunt asociate serviciului de transport;

stabilirea, fundamentarea costului pe km pe baza costurilor eligibile incluse în calculul decontării Obligației de serviciu public, pentru fiecare tip de mijloc de transport în parte;

stabilirea sumelor totale aferente diferențelor de tarif prezentate în modelul formularului de decont pentru diferențele de tarif; completarea raportului lunar de constatare pentru plata compensației în cadrul căruia se vor preciza numărul de kilometri efectuați lunar cu fiecare categorie de mijloc de transport, a costului unitar per kilometru pentru fiecare mijloc de transport pentru determinarea cheltuielilor totale pentru serviciile prestate cu fiecare categorie de mijloc de transport, a profitului rezonabil și a veniturilor lunare pentru serviciile de transport public în cadrul căruia vor fi incluse și diferențele de tarif, calculul direct al compensației cu formula –

$C = CE(\text{costuri eligibile}) + \text{Profit rezonabil} - \text{Venituri};$

pentru calculul compensației anuale se va evalua de către auditul financiar dacă au existat pe parcursul anului efecte financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatate în temeiul obligației de serviciu public, se va audita costul/km, se va analiza proiectarea sistemelor de compensare pentru a promova eficiența.

Completarea raportului anual de constatare cu calculul numărului total de kilometri efectuați pe parcursul unui an cu fiecare categorie de mijloace de transport, kilometrii însumați din rapoartele lunare de constatare aprobate de Autoritatea Locală, prezentarea costului unitar per kilometru pentru fiecare categorie de mijloace de transport și a totalului compensației anuale facturate, prezentarea categoriilor de venituri și a totalului veniturilor auditate din servicii de transport public, prezentarea cheltuielilor auditate și totalului cheltuielilor auditate pentru îndeplinirea obligației de

serviciu public, prezentarea profitului rezonabil, a totalului compensației anuale pe baza costurilor și veniturilor înregistrate în contabilitate și auditate și stabilirea valorii minime între total compensație anuală facturată și total compensație anuală pe baza costurilor și veniturilor înregistrate și auditate cu indicarea diferenței care va fi plătită de către Autoritatea Locală sau a diferenței care va fi restituită de operator, după caz.

Transparența modului de subvenționare

Plata compensației operatorului de transport, conform Regulamentul (CE) Nr.1370/2007 trebuie să stabilească în mod transparent parametrii pe baza cărora să se calculeze plata compensației.

Sumele destinate subvențiilor/compensării serviciului de transport public local se stabilesc în baza unor hotărâri ale Consiliilor locale ale UAT-urilor care sunt făcute publice. Anterior sunt întocmite rapoarte de specialitate ale direcțiilor implicate din cadrul autorităților publice și operatorului de transport.

Ajustarea tarifelor de transport se realizează în baza unei fundamentări a costului, energiei electrice, materialelor și pieselor de schimb, amortizării, altor cheltuieli de exploatare, a salariilor personalului operatorului de transport.

Modul de calcul al subvenției

Conform OG nr. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare, republicat, pentru satisfacerea unor necesități de natură economică, socială sau de mediu, pentru acordarea de facilități unor categorii de persoane defavorizate sau provenind din zone defavorizate greu accesibile sau pentru a se asigura capacități suficiente de transport pe anumite rute se pot stabili servicii publice subvenționate de transport rutier.

Prin serviciu public subvenționat de transport se înțelege acel transport public care necesită subvenții bugetare, pe care un operator de transport este obligat să îl efectueze, în condițiile impuse de autoritățile competente, chiar dacă acesta ar avea efecte economice negative asupra activității sale, pe perioada efectuării serviciului public subvenționat contractat.

Prin urmare, pentru asigurarea suportabilității costurilor de către utilizatori, susținerea și încurajarea dezvoltării serviciului, serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate se poate organiza ca serviciu subvenționat cu respectarea prevederilor Legii nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local, cu modificările și completările ulterioare și a prevederilor OG nr. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare, republicată.

Subvenția în sensul Legii nr.92/2007 cu modificările și completările ulterioare reprezintă și "compensația de serviciu public" în sensul Regulamentului nr. 1370/2007. Se consideră serviciu public compensat acel serviciu public de transport căruia i se acordă compensații pentru acoperirea costurilor de exploatare și asigurarea unui profit rezonabil, în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007.

Acest Regulament definește "compensația de serviciu public" ca fiind „*orice beneficiu, în special financiar, acordat direct sau indirect de către o autoritate competentă din fonduri publice în perioada de punere în aplicare a unei obligații de serviciu public sau în legătură cu perioada respectivă*”.

Spre deosebire de alte sectoare economice, art. 106 alin. (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene („TFUE”) conform căruia „*întreprinderile care au sarcina de a gestiona serviciile de interes economic general sau care prezintă caracter de monopol fiscal se supun normelor, tratatelor și, în*

special , regulilor de concurență , în măsura în care aplicarea acestor norme nu împiedică, în drept sau în fapt, îndeplinirea misiunii speciale care le-a fost încredințată.

Dezvoltarea schimburilor comerciale nu trebuie să fie afectată într-o măsură care contravine intereselor Uniunii”.

Aceste compensații intră sub incidența art. 93 din TFUE care prevede că „Sunt compatibile cu tratatele ajutoarele care răspund necesităților de coordonare a transporturilor sau care constituie compensarea anumitor obligații inerente noțiunii de serviciu public.”

În consecință, normele Uniunii referitoare la compensațiile pentru servicii de interes economic general care se bazează pe art. 106 alin. (2) din TFUE, nu se aplică transporturilor interioare.

În cazul în care compensația pentru aceste servicii este plătită în conformitate cu Regulamentul nr. 1370/2007, ea este considerată compatibilă cu piața internă și este exceptată de la obligația de notificare prealabilă prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din TFUE.

Totuși, în Comunicarea Comisiei Europene nr. 2014/C 92/01 referitoare la orientări pentru interpretarea Regulamentului nr. 1370/2007 se prevede că această prezumție de compatibilitate și exceptare de la obligația de notificare nu se referă la posibilul caracter de ajutor de stat al compensației plătite pentru prestarea de servicii de transport public.

Pentru a nu constitui ajutor de stat, această compensație ar trebui să respecte cele patru condiții stabilite de Curtea Europeană de Justiție în hotărârea Altmark.

Pe scurt, **Decizia Altmark** stabilește cadrul în care pot fi acordate subvențiile ce sunt vărsate în compensarea realizării unui serviciu public de către o întreprindere privată (printre acestea fiind incluse și societățile cu capital public, dar care funcționează ca societăți comerciale de drept privat). Curtea confirmă în decizia sa că normele dreptului comunitar nu se opun acordării de compensații pentru serviciile de interes economic general (SIEG), dar impune respectarea cumulativă a patru condiții pentru ca acestea să intre sub incidența regulilor impuse de dreptul comunitar pentru ajutoarele de stat:

1. întreprinderea beneficiară să fi fost însărcinată cu executarea unor obligații de serviciu public definite în mod clar;
2. parametrii de calcul ai compensației să fi fost stabiliți în prealabil în mod obiectiv și transparent;
3. compensația să nu depășească ceea ce este necesar pentru a acoperi în tot sau în parte costurile ocazionate de executarea obligațiilor de serviciu public, luând în considerare sumele încasate în legătură cu acest serviciu, precum și un beneficiu rezonabil pentru executarea acestor obligații;
4. nivelul compensației necesare a fost stabilit pe baza unei analize a costurilor la care s-ar fi expus o întreprindere de nivel mediu, bine gestionată și echipată în mod adecvat pentru satisfacerea exigențelor impuse de serviciul public (când este vorba despre o întreprindere însărcinată cu executarea unor obligații de serviciu public care nu a fost aleasă în cadrul unei proceduri concurențiale, cum ar fi cazul operatorilor regionali cărora li s-au atribuit direct contracte de delegare a gestiunii cu respectarea regulilor impuse).

Art. 6 alin. (1) din Regulamentul nr. 1370/2007 prevede că, în cazul contractelor de servicii publice atribuite direct sau în cel al normelor generale, compensația trebuie să fie conformă cu dispozițiile sale și ale anexei la acesta, pentru a garanta absența supra compensării.

Astfel, compensația trebuie să se limiteze la efectul financiar net al obligației de serviciu public.

Acesta se calculează conform formulei:

- **costuri, minus venituri generate de exploatarea serviciului public, minus veniturile potențiale induse de efectele de rețea, plus un profit rezonabil.**

În ceea ce privește costurile, pot fi luate în considerare toate costurile direct legate de furnizarea serviciului public.

Veniturile legate direct sau indirect de prestarea serviciului public, trebuie să fie deduse din costurile pentru care se solicită compensația.

Conform Regulamentului 1370/2007, paragraful (34) din Preambul, pentru a evita denaturarea nejustificată a concurenței, compensația pentru serviciul public nu poate depăși ceea ce este necesar pentru acoperirea costurilor nete ocazionate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, ținând seama de venitul generat prin aceasta și de un profit rezonabil.

Articolul 6 din Regulamentul 1370 prevede obligația absenței compensării în exces în cazul contractelor de servicii publice atribuite în mod direct. Acest lucru se datorează faptului că atribuirea directă nu va apărea ca rezultat al interacțiunii concurențiale a forțelor pieței, ci mai degrabă al unei negocieri directe între autoritatea competentă și prestatorul de servicii (Comunicarea Comisiei din 2014).

Fezabilitatea economică

Dimensionarea costurilor de operare cu microbuzele electrice a avut la bază următoarele considerente:

Categoriile de costuri maxime incluse în calculul compensației:

- Costurile cu forța de muncă;
- Consumul de combustibil / energie;
- Reparații;
- Materiale;
- Amortizarea activelor fixe ale operatorului;
- Alte cheltuieli: redevențe, orice alte taxe și costuri generate de furnizarea serviciului;
- Cheltuieli financiare;
- Costuri indirecte.

Pe baza programului de transport realizat de elaboratorul prezentului studiu au fost estimați, un număr de kilometri pe fiecare traseu de transport propus.

Estimare Km parcurși la un program de 2 zile pe săptămână

Având în vedere faptul că, Asociația de dezvoltare intercomunitară regională de transport local 2026, TR.AG.OT, este formată din 13 comune situate în trei județe, din analiza noastră rezultă ca lungimea traseelor este cuprinsă între: 10 – 35 km, am luat în calcul o lungime de traseu de 25 de Km, tur, retur, cu o frecvență medie de 2 curse săptămânale rezultă, 2400 km anual

Sunt 12 microbuse electrice cu o capacitate de transport pe scaune cuprinsă între 16 - 21, calatori. Am luat în calcul o capacitate de transport cu un grad de încărcare de 70%, la un număr estimat de 19 calatori pe cursă, rezultă o capacitate de transport de 2736 calatori pe an

Traseele sunt estimate a se realiza cu zilnic, două curse pe săptămână și o cursă pe săptămână, am luat în calcul o medie de 3 curse săptămânal, rezultă o capacitate de transport de 2736 călători pe an estimați la nivelul fiecărui UAT membru, cu un total de 35568 pe an, calatori transportati la nivelul Asociației

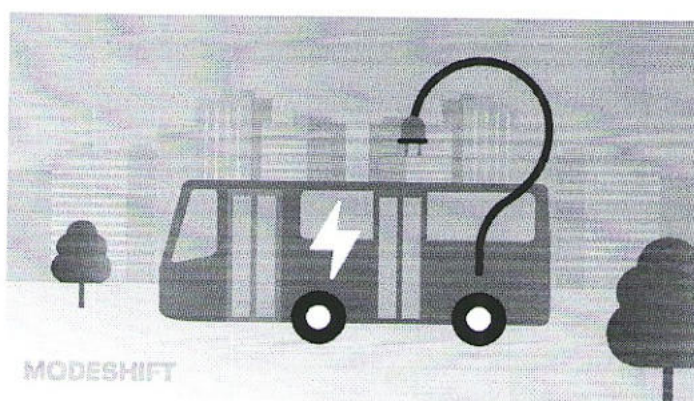
km parcurși/cursa (tur, retur)	1 traseu = aprox 25 Km
Total nr. km parcurși/an	31200 km/an
Călători transportat estimat / an	35568

Transportul public electric este prezent în fază incipientă în România până la momentul realizării prezentului studiu niciuna dintre localități mari ale județelor nu are implementat în funcție, acest sistem de transport public cu microbuse electrice. În acest context, doar un număr limitat de orașe au început procesul de achiziție al Autobuzelor electrice, Cluj Napoca, Suceava și orașul mai mic din Turda în avangardă, deoarece nu sunt considerate o categorie diferită de vehicule urbane, efectul asupra gradului de utilizare sau eficiența din punct de vedere al costurilor nu va fi ușor de identificat în statisticile oficiale.

Hotărârea din 24 iulie 2003 pronunțată în cauza **C-280/00 Altmark Trans GmbH (1)**, Curtea de Justiție a Comunităților Europene a hotărât că o compensație de serviciu public nu constituie un avantaj în sensul articolului 87 din tratat, cu condiția îndeplinirii a patru condiții cumulative. Al patrulea criteriu Altmark prevede că, în cazul în care o întreprindere care urmează să îndeplinească obligații de serviciu public nu este aleasă în urma unei proceduri de achiziții publice, care să permită selectarea ofertantului să presteze aceste servicii la cel mai mic cost pentru comunitate, cuantumul compensației necesare se determină pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere tipică și bine gestionată le-ar fi suportat în îndeplinirea acestor obligații, luând în considerare veniturile relevante și un profit rezonabil pentru îndeplinirea obligațiilor.

Spre deosebire de o compensație care constituie ajutor de stat, și anume că o compensație Altmark trebuie să rămână limitată la costurile suportate de o societate eficientă (o societate capabilă să câștige procedura de ofertare sau o societate medie bine gestionată).

Cu alte cuvinte, compensația Altmark este suma necesară pentru furnizarea serviciului public, care reprezintă costul cel mai mic pentru comunitate.



Analiza costurilor

Stabilirea tarifelor de călătorie se face în concordanță cu prevederile Ordinului A.N.R.S.C. nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane.

Costuri transport lunar:

Structura pe elemente de cheltuieli pentru stabilirea, ajustarea sau modificarea tarifului mediu pentru serviciul public de transport local de persoane efectuat prin curse regulate

Nr. crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale lei		
		Stabilire	Ajustare	Modificare
I.	Cheltuieli materiale:	7000.00	0.00	0.00
	Carburanți	0.00	0.00	0.00
	Energie electrică	2000.00	0.00	0.00
	Amortizare	0.00	0.00	0.00
	Service auto (întreținere-reparații)	5000.00	0.00	0.00
	Schimb ulei	0.00	0.00	0.00
	Schimb filtru	0.00	0.00	0.00
	Schimb antigel	0.00	0.00	0.00
	Piese de schimb	0.00	0.00	0.00
	Alte cheltuieli materiale	0.00	0.00	0.00
II.	Cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	15029.63	0.00	0.00
	Inspekția tehnică periodică	6000.00	0.00	0.00
	Asigurare de răspundere civilă auto	5500.00	0.00	0.00
	Asigurare CASCO	0.00	0.00	0.00
	Impozit pe mijloc de transport	0.00	0.00	0.00
	Impozit pe terenuri pentru parcare	0.00	0.00	0.00
	Impozit pe clădiri	0.00	0.00	0.00
	Redevență	1829.63	0.00	0.00
	Taxă de mediu	0.00	0.00	0.00
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	1700.00	0.00	0.00
III.	Cheltuieli cu salariile personalului, din care:	7566.50	0.00	0.00
	- salarii	7400.00	0.00	0.00
	- contribuții sociale obligatorii	166.50	0.00	0.00
	- alte drepturi asimilate salariilor	0.00	0.00	0.00
IV.	Cheltuieli de exploatare (I+II+III)	29596.13	0.00	0.00
V.	Cheltuieli financiare	0.00	0.00	0.00
VI.	Total cheltuieli (IV+V)	29596.13	0.00	0.00
VII.	Profit	1615.95	0.00	0.00
TTT	Valoare totală servicii de transport local (VI+VII)	31212.08	0.00	0.00
IX.	Număr anual de călătorii	3120.00	0.00	0.00
X.	Tarif mediu (lei/călătorie) (VIII/IX)	10.00	0.00	0.00

				0.00
XI.	T.V.A.	0	0.00	0.00
-XII	Tarif mediu, inclusiv T.V.A. (lei/călătorie) (X+XI)	10.00	0.00	0.00

Categoriile de persoane cu reduceri de tarif sau gratuități

Conform Legii nr. 92/2007 cu modificările și completările ulterioare, art. 42, alin. (1), acoperirea financiară a costului călătoriilor efectuate de persoanele care beneficiază, potrivit legii, de gratuitate la legitimațiile de călătorie individuale se asigură din bugetul de stat, din bugetele locale sau din bugetele altor instituții stabilite prin lege.

Aceeași prevedere legislativă, la art. 42, alin. (2) menționează că: „Acoperirea influențelor financiare rezultate din reduceri de tarif la legitimațiile de călătorie individuale pentru serviciul public de transport local de persoane, aprobate pentru anumite categorii de persoane de consiliile locale, sau de Consiliul General al Comunei București, după caz, sau acoperirea diferențelor dintre costurile înregistrate de operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat pentru efectuarea serviciului și sumele efectiv încasate ca urmare a vânzării legitimațiilor de călătorie individuale se asigură din bugetele locale ale comunelor, orașelor, municipiilor după caz, până la nivelul tarifelor de vânzare către populație a legitimațiilor de călătorie individuale.”

Potrivit art. 17 alin. (2) din Normele cadru din 12 decembrie 2007 (aprobate de Ordinul nr. 272 din 12 decembrie 2007 cu modificările și completările ulterioare) privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile publice de transport local și județean de persoane, categoriile de persoane beneficiare ale tarifelor de călătorie cu valoare redusă și gratuități sunt: elevii, studenții, donatorii onorifici, pensionarii și alte categorii de călători, în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

Conform definițiilor și abrevierilor din art. 7 ale normelor reprezintă categorie de călători o anumită categorie de persoane, stabilită prin norme generale și/sau hotărâri ale autorităților locale competente implicate, care beneficiază de reduceri la titlurile de călătorie pe criterii de protecție socială, precum elevi, studenți, pensionari, veterani, persoane cu dizabilități.

Prevederile legale la nivel național care se aplică pentru acordarea de gratuități și reduceri la transportul în comun pentru diferite categorii de beneficiari sunt menționate în cele ce urmează pentru fiecare categorie în parte:

- Persoane cu dizabilități - persoane cu handicap accentuat și grav, nevăzătorii cu handicap grav și accentuat precum și însoțitorii personali ai acestora

Legea nr. 448 din 6 decembrie 2006 (**republicată**) privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap*)

- Revoluționari

Legea nr. 341 din 12 iulie 2004 recunoștinței pentru victoria Revoluției Române din Decembrie 1989, pentru revolta muncitorească anticomunistă de la Brașov din noiembrie 1987 și pentru revolta muncitorească anticomunistă din Valea Jiului - Lupeni - august 1977 **)

- Veterani de război și văduvele acestora

Legea nr. 167 din 10 aprilie 2002 pentru modificarea și completarea Legii nr. 44 din 1 iulie 1994 (**republicată**) privind veteranii de război, precum și unele drepturi ale invalizilor și văduvelor de război

- Deținuți politici, deportați, refugiați, strămutați

Decret-Lege nr. 118 din 30 martie 1990 (**republicat**) privind acordarea unor drepturi persoanelor persecutate din motive politice de dictatura instaurată cu începere de la 6 martie 1945, precum și celor deportate în străinătate ori constituite în prizonieri.

Ordonanța Guvernului nr. 105/1999 pentru modificarea și completarea Decretului-lege nr. 118/1990 privind acordarea unor drepturi persoanelor persecutate din motive politice de dictatura instaurată cu începere de la 6 martie 1945, precum și celor deportate în străinătate ori constituite în prizonieri, republicat, cu modificările ulterioare

Această categorie beneficiază prin lege de transport urban gratuit cu mijloacele de transport în comun aparținând societăților cu capital de stat sau privat (autobuz, troleibuz, tramvai, metrou); în cazul societăților cu capital privat, costul abonamentelor de transport se decontează integral de la bugetul local al unității administrativ-teritoriale în a cărei rază domiciliază beneficiarul.

- Elevi și studenți

Hotărârea nr. 309 din 6 mai 1996 (*actualizată*) privind acordarea de reduceri cu 50% ale tarifelor pentru transportul local în comun, de suprafață și subteran*), precum și pentru transportul intern auto, feroviar*) și naval, de care beneficiază elevii și studenții din învățământul de stat și din învățământul particular acreditat (actualizată până la data de 1 februarie 2017*)

- Persoanele care împlinesc vârsta standard de pensionare conform legii – pensionarii cu domiciliul stabil în orașele și municipiile care fac parte din cadrul Asociației de Dezvoltare Intercomunitară pentru transportul public zonal „Green Line – Valea Jiului”

Legea nr. 147 din 26 iulie 2000 privind reducerile acordate pensionarilor pentru transportul intern

- Donatorii onorifici de sânge

Hotărârea nr. 1.364 din 4 octombrie 2006, pentru aprobarea drepturilor și obligațiilor donatorilor de sânge cu modificările și completările ulterioare

Facilitatea de tarif se acordă pentru fiecare donare efectivă

Astfel, conform actelor normative în vigoare anterior menționate, vor beneficia de gratuități la transportul public de călători următoarele categorii de persoane:

Persoane cu dizabilități - persoane cu handicap accentuat și grav, nevăzătorii cu handicap grav și accentuat precum și însoțitorii personali ai acestora.

Revoluționarii.

Veteranii de război și văduvele acestora.

Deținuții politici, deportați, refugiați, strămutați.

Persoanele care împlinesc vârsta standard de pensionare conform legii.

Donatorii onorifici de sânge.

Elevi și studenți.

Operatorul de transport va elibera Titluri de călătorie pentru fiecare categorie care beneficiază de reduceri/gratuități, în baza documentelor legale justificative pentru fiecare categorie.

Documentele justificative pentru toate categoriile de beneficiari se verifică de către entitatea contractantă și se păstrează de către Operator. Responsabilitatea eliberării titlurilor de călătorie în baza acestor documente și în conformitate cu prevederile legale în vigoare, îi revine în totalitate Operatorului. Lunar, în baza evidenței contabile și a registrului electronic de date, Operatorul va întocmi deconturi pentru încasarea diferențelor de tarif, pe tipuri de facilități și titluri de călătorie.

Modul de acordare a diferențelor de tarif este cel stabilit prin Hotărârea Consiliului Local, în temeiul legislației în vigoare, la momentul încheierii contractului, pentru fiecare categorie în parte.

În cazul în care, prin Hotărârea Consiliului Local sau legislație, se vor modifica categoriile de beneficiari ai gratuităților și reducerilor la transportul în comun, sau nivelul reducerilor acordate, categoriile de persoane beneficiare se vor modifica corespunzător.

Promovarea transportului în comun

Una din soluțiile de descongestionare a traficului este și încurajarea deplasărilor cu autobuzul cu efecte benefice atât asupra mediului, cât și asupra infrastructurii rutiere. O comunitate viabilă este aceea care oferă cetățenilor săi posibilități multiple de deplasare: transportului public trebuie să i se acorde aceeași importanță, ca și deplasării cu autoturismul. Chiar dacă valorile traficului rutier nu sunt foarte ridicate și nu conduc la ambuteiaje, totuși acestea trebuie minimizate pe cât posibil pentru creșterea calității aerului, conservării energiei, accesibilității și calității vieții în aglomerările urbane. Prin implementarea măsurilor de promovare a transportului public orașele pot obține o reducere a traficului motorizat. Deplasările pe distanțe scurte se pretează foarte bine pentru acest mod de deplasare atât timp cât sunt asigurate toate condițiile pentru acesta.

Trebuie încurajat cu prioritate mersul cu autobuzul către locul de muncă și către școală, mai ales că pentru schimbarea atitudinii față de mobilitate a angajaților sau a elevilor nu sunt necesare investiții financiare mari. Din acest motiv se optează pentru mici stimuli care să aibă un impact pozitiv și, în cele mai multe cazuri, efecte mari – de ex. asigurarea de reduceri pentru elevi sau internet gratuit în mijlocul de transport etc. Promovarea mersului cu autobuzul ca un mod de transport înseamnă și crearea de facilități călătorilor. Serviciile pentru călători cuprind o gamă largă, cum ar fi broșuri de informare și hărți/orare, site/aplicație compatibile cu tehnologia mobilă, pagină de Facebook și alte servicii on-line și pe telefonul mobil, inclusiv ticketing. Previzibilitatea, punctualitatea și fiabilitatea sistemului sunt factori cheie în atragerea călătorilor.

Servicii de parcare pentru biciclete. Facilitățile oferite bicicliștilor precum existența unui rastel pentru biciclete, eventual supravegheat și posibilitatea de a transporta bicicletele pe autobuz pentru o taxă redusă sunt elemente care pot ușura decizia de a utiliza transportul public și schimbarea de la modul individual de transport la cel public. Facilitățile pentru transportul bicicletelor pot de asemenea să fie furnizate pe autobuze; spre exemplu, o parte a autovehiculului poate fi prevăzută cu cleme / suporturi simple pentru biciclete astfel încât pasagerii să nu fie nevoiți să-și țină cu mâna bicicletele când autovehiculul ia o curbă.

Avantajele soluției electrice:

- cea mai "curată" tehnologie
- asigurarea de performanțe dinamice cel puțin egale cu cele oferite de mijloacele de transport convenționale;
- permite recuperarea energiei la frânare sau pe parcurs;
- exploatare facilă;
- existența pe piața locală de energie a suficient de multe oferte pentru a o alege pe cea care asigură eficiența maximă

Plan de acțiune

Se recomandă pregătirea înființării transportului public, urmând fidel pașii aferenți acestei măsuri.

Primul pas este dat de reorganizarea a serviciului de transport public local prin votul Consiliului Local al Comuna Dumbrăvești.

Pentru aceasta trebuie pregătită o expunere de motive, iar proiectul de hotărâre expus dezbaterii publice înaintea supunerii la vot în plen.

Al doilea pas este dat de stabilirea formei de gestiune a serviciului, decidera asupra tipului de operare, a orarelor de circulație și a locului de garare a autobuzelor.

În decidera capacitații vehiculelor operate merita ținut cont de densitatea populației și a fluxurilor de călători preconizate.

Al treilea pas ține de micile măsuri conexe transportului public, dintre care merita menționate:

- ✓ Ticketingul – pregătirea titlurilor de călătorie, a aparatului contabil aferent
- ✓ Promovarea transportului public (prezentată în capitolul următor)
- ✓ Pregătirea hărților, broșurilor și a site-ului specific
- ✓ Amenajarea stațiilor.
- ✓ Pregătirea personalului de bord
- ✓ Anunțarea din timp a cursei inaugurale și inaugurarea operării ca eveniment mare, promovat și frecventat de actori locali cheie.

Plan de marketing

O strategie de promovare cu obiective bine definite și executată corect poate face diferența dintre un sistem de transport în comun neperformant financiar și unul apreciat de către cetățeni și utilizat la adevăratul său potențial.

Contrar opiniei publice, activitățile de marketing și de promovare nu sunt demersuri utile doar pentru marile companii, ci și instituțiile statului ar putea avea foarte mult de câștigat prin promovarea eficientă a serviciilor publice pe care le pun la dispoziție cetățenilor.

Având în vedere faptul că publicul țintă nu este unul unitar, ci cuprinde mai multe grupuri, acest plan include un mix de canale de marketing, atât online, cât și offline. În acest mod, se va putea disemina mesajul în mod eficient către toți potențialii utilizatori ai acestui serviciu.

Elemente de brand

Sugestie de nume pentru serviciul de transport public:

E-Transport Public acronim **ET-ADI TRANSPORT**

Principalele culori sugerate

Alb, verde, galben și albastru

Sugestie de logo și identitate vizuală: **„Cu noi, natural”** –



Sugestii de valori care trebuie subliniate în campaniile de promovare ale transportului în comun:

Rapid, ieftin, Ecologic și Eficient

Sugestie de slogan: **„Cu noi, natural”** – conform Manualului de vizibilitate al proiectului.

Este important de menționat că Manualul de vizibilitate al proiectului va trebui folosit în mod consistent în toate materialele promoționale și nu numai.

Website-ul oficial, autobuzele, stațiile, biletele de călătorie și abonamentele, toate acestea trebuie să folosească aceeași schemă de culoare, pentru a întări identitatea vizuală a viitoarei companii de transport public și pentru a o face ușor de identificat în orice context. Pentru aceasta, se va ține cont de informațiile din Manualul de identitate vizuală a proiectului.

Obiective

Pentru a putea măsura rezultatele acțiunilor de marketing, este importantă alegerea unor obiective clare, în detrimentul trasării unei liste prea lungi de obiective. În acest mod, se va facilita alegerea metodelor prin care să fie atinse, cât și urmărirea rezultatelor.

Cele 2 obiective pe care și le propune acest plan de marketing sunt:

- *Îmbunătățirea imaginii pe care o are transportul public ca și concept în rândul oamenilor*
- *Crearea unei percepții noi, pozitive și de apartenență pentru operatorul local de transport public*

Acțiuni de marketing pre-lansare

Este important ca acțiunile de promovare a transportului în public să înceapă înainte ca acest serviciu să fie disponibil, pentru a atrage potențialii utilizatori și pentru a-i pregăti pentru primul contact cu acest serviciu. În această fază, focusul va fi pe sublinierea avantajelor transportului în comun și pe beneficiile pe care acesta le va aduce comunei. În această etapă, va trebui menținută o relație strânsă cu media locală, către care se vor trimite informații periodice în care este prezentat stadiul în care se află sistemul public de transport.

Cu trei luni înainte de lansare, va trebui anunțat oficial proiectul de către un reprezentant al Primăriei, care va reveni periodic cu detalii despre progresul acestuia. Deși comunicatele de presă vor fi modalitatea principală prin care se va promova acest proiect, nu trebuie neglijate nici celelalte canale de comunicare. În continuare, veți găsi cele mai potrivite canale de comunicare pentru acest stadiu al proiectului:

- Website
- Paginile de Facebook



shutterstock.com • 2309801087

Perioada	Canalul de comunicare	Mesajul transmis
Pre-lansare		
Cu 3 luni înainte	Media locală	Conferință de presă în care se va anunța proiectul, data de lansare a acestuia și se va discuta despre importanța transportului public.
	Website proiect	Acesta trebuie să includă cel puțin următoarele informații: -Data la care vor începe să circule autobuzele -Programul autobuzelor -Hărți cu localizarea stațiilor -Datele de contact ale ADI
Cu 3 luni înainte	Media locală	Elaborarea unui comunicat de presă despre stadiul în care se află proiectul.

- Colantarea stațiilor de autobuz, când stațiile vor fi prevăzute cu adăpost
- Broșuri cu informații de interes pentru potențialii călători
- Vouchere de călătorie gratuite
- Acțiuni de marketing post-lansare

Pentru a menține o imagine pozitivă a transportului în comun din localitate, este important ca periodic să se transmită informații și statistici relevante despre acest proiect, cum ar fi: numărul lunar de călători sau impactul pe care l-a avut asupra aglomerației și a poluării din oraș, care se vor publica atât pe website-ul proiectului, cât și pe paginile de Facebook menționate. Alte modalități de promovare neconvenționale, ce au ca scop atragerea unui număr mai mare de călători:

Oferirea de abonamente cu reducere sau chiar gratuite călătorilor frecvenți (de exemplu, dacă o persoană și-a făcut abonament timp de 6 luni, în luna următoare poate primi fie o reducere, fie întregul abonament în mod gratuit, pentru a-i încuraja să folosească în continuare acest serviciu)

Prelungirea programului de funcționare a autobuzelor în perioada unor evenimente locale, cum ar fi Zilele Comunei.

Decorarea tematică a unui autobuz în zile deosebite (1 iunie, Crăciun) și oferirea de mici atenții juniorilor din comună în vehicul.

Pentru a avea un impact semnificativ, promovarea acestui proiect trebuie să înceapă cu cel puțin 3 luni înainte de prima cursă cu autobuzul. Manualul de vizibilitate a proiectului stă la baza identității vizuale a viitorului serviciu de Transport Public, identitate ce va fi folosită în mod consistent în toate materialele de promovare și pe toate autobuzele, stațiile, biletele de călătorie și orice alt element al acestui serviciu. De promovarea corectă și conformă a bunelor practici în domeniu, depinde atragerea de noi călători și, implicit, fezabilitatea transportului public sugerat. Pentru executarea coerentă și corectă a acestui plan de marketing, este necesară numirea unei persoane al cărei rol va fi planificarea și organizarea tuturor acțiunilor de marketing prezentate în acest ghid. În plus, această persoană va fi responsabilă și de cuantificarea rezultatelor fiecărei acțiuni, de încheierea contractelor cu firme de servicii (de publicitate, de web-design, etc), de menținerea comunicării cu acestea și nu în ultimul rând, de colaborările cu diverse instituții.

CONCLUZIE

Motivare, atribuirea directă a gestiunii.

Avânduse în vedere că:

- Serviciul de transport persoane prin curse regulate pe raza administrativ teritorială a membrilor ADI, este un serviciu de interes economic general și îndeplinește condițiile art.4 al Legii serviciilor de transport public local, cu modificările și completările ulterioare;
- Operatorul Transport Public Local de Persoane, este o societate de drept privat, reglementată de Legea nr. 31/1990 privind societățile comerciale, republicată, cu modificările și completările ulterioare.
- Întregul capital social al Operatorului este public. Nu există capital privat care participă la capitalul social al Operatorului.

1. Se îndeplinește condiția de control al Operatorului

ADI, în baza mandatului primit de la Membri, în calitate de asociați cu 7,46 % din părțile sociale ale capitalului Operatorului, prin intermediul Adunării Generale, exercită un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale Operatorului.

Acest control se manifestă și prin prevederile actului constitutiv al societății. Gradul de reprezentare în organele administrative și de conducere ale Operatorului fiind de 100 %.

Selectarea și nominalizarea membrilor Consiliului de Administrație se va realiza cu respectarea prevederilor O.U.G. 109/ 2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările și completările ulterioare. Conducerea executivă a Operatorului va fi selectată și nominalizată cu respectarea prevederilor O.U.G. 109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice, și este direct subordonată Consiliului de Administrație. Conducerea executivă își va îndeplini atribuțiile în baza unor contracte de mandat prin care se va stabili de către Consiliul de administrație, Obiective și Criterii de performanță de îndeplinit pe perioada mandatului.

Bugetele de venituri și cheltuieli anuale ale Operatorului, precum și bugetul privind investițiile sunt aprobate anual de către UAT membri și A.G.A.

Pe toată durata atribuirii contractului, Operatorul va desfășura activități din sfera furnizării/prestării serviciilor de transport persoane, prin curse regulate destinate satisfacerii nevoilor de interes public general ale utilizatorilor și numai pe raza de competență a membrilor Asociației, Autoritate contractantă care i-a încredințat gestiunea serviciului, fără a aduce atingere vreunei linii de ieșire sau altor elemente auxiliare care intră pe teritoriul autorităților locale competente vecine, și nu va participa la proceduri competitive de atribuire privind prestarea de servicii de transport public de călători în afara teritoriului administrativ al membrilor Asociației. Activitățile specifice serviciilor de transport public local de persoane, se vor realiza pe baza regulamentului serviciului și a caietului de sarcini, elaborate și aprobate de Asociație avizate de Consiliile Locale ale Membrilor UAT, și aprobate de AGA, ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ REGIONALĂ TRANSPORT LOCAL 2026, TR, AG, OT în conformitate prevederile Ordinului Ministerului 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.

2. Se îndeplinește condiția privind limitarea duratei contractului.

Durata propusă pentru atribuirea directă a gestiunii serviciului de transport public local de persoane, Operatorului Transport Public, **este de 5 ani** și îndeplinește condiția de la Art. 28 al. (1) litera a) al Legii nr.92/2007, precum și condiția de la Art.4 al. (3) al Regulamentului (CE) NR. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului în 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport.

Se îndeplinesc condițiile privind atribuirea directă a contractului unui operator intern.

- Acest contract este încheiat în baza legislației specifice cu privire la serviciul de transport public local de călători, și anume: Regulamentul C.E. 1370/2007 al Parlamentului și Consiliului European; **Articolul 5: Atribuirea de contracte de servicii publice**, (4) 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.
- Contractul este atribuit direct, potrivit prevederilor Regulamentului C.E. 1370/2007 având în vedere calitatea Operatorului de operator intern.
- Au fost respectate toate cerințele privind publicitatea intenției de atribuire a contractului, potrivit art. 7 (2) din Regulamentul CE nr. 1370/2007,, Autoritățile competente pot decide să nu publice aceste informații, în cazul în care contractul de servicii publice privește o prestație anuală de mai puțin de 50 000 de kilometri de servicii publice de transport de călători.

Atribuirea serviciilor de transport public local de persoane se va face, prin Hotărâre AGA, ADI, adoptată în condițiile Legii nr. 92/2007 a serviciilor de transport local, precum și ale Legii Serviciilor Omnitare de Utilități Publice nr. 51/2006, republicată.

Gestiunea directă este modalitatea de gestiune, prin care **ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ REGIONALĂ TRANSPORT LOCAL 2026, TR, AG, OT** în baza mandatului primit de la Membri UAT componente, va încredința executarea serviciilor de transport public local de persoane, Operatorului intern Transport Public Local de Persoane, **TRANSPORT TR-AG-OT S.R.L**, operator de drept privat cu capital integral public aflat în prezent în procedura de înmatriculare, cererea nr. 3001001 din 30.07.2026, la Oficiul Registrul Comerțului de pe lângă Tribunalul Teloeorman.

Operatorul societatea **TRANSPORT TR-AG-OT S.R.L** va asigura nemijlocit furnizarea/prestarea, în condițiile reglementărilor în vigoare, a serviciului de transport persoane pe raza administrativ teritorială a Membrilor Asociației, 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.

Operatorul va asigura prestarea unui serviciu public subvenționat de transport, în condițiile îndeplinirii tuturor obligațiilor de exploatare, a obligațiilor de transport și a obligațiilor tarifare, așa cum acestea sunt definite în Ordonanța Guvernului nr. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare, republicată, Acoperirea diferenței dintre veniturile cuvenite pentru prestarea serviciului și cheltuielile generate de executarea obligațiilor de serviciu public se va face prin compensație.

Conform Studiului de oportunitate soluția optimă este gestiunea directă, atribuire a contractului de delegare direct, către un operator public intern, societate comercială, aflată în subordinea ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ REGIONALĂ TRANSPORT LOCAL 2026, TR, AG, OT .

Notă:

Studiul a fost realizat de către, Business Plan Management SRL, ca urmare a Contractului de consultanță nr. 5/14.05.2026.