

---

ANEXA NR. I  
LA H.C.L. NR.....

---

# Studiul de oportunitate

---

*privind delegarea gestiunii serviciului de transport public local de  
persoane  
în zona metropolitană a Municipiul IAȘI*



# Cuprins

1	Generalități .....	3
1.1	Scurtă prezentare sistemului de transport public.....	3
1.2	Descrierea și identificarea serviciului, a ariei teritoriale și a sistemului a cărui gestiune urmează să fie delegată.....	5
1.3	Impactul transportului asupra mediului .....	7
2	Aspecte economice.....	11
3	Structura actuală a infrastructurii transportului public.....	14
3.1	Prezentare generală .....	14
3.2	Infrastructură.....	14
3.3	Parc .....	14
3.4	Activitatea de mentenanță .....	15
3.4.1	Mentenanța parcului de autobuze .....	15
3.4.2	Mentenanța parcului de tramvaie .....	15
3.4.3	Mentenanța infrastructurii/suprastructurii auxiliare .....	16
3.5	Exploatarea rețelei de transport .....	16
3.5.1	Rețeaua de transport.....	16
3.5.2	Călători.....	18
3.5.3	Politică tarifară .....	19
3.6	Oportunități de dezvoltare .....	20
4	Motivele de ordin economic, financiar, social și de mediu, care justifică delegarea gestiunii .....	27
5	Legalitatea atribuirii directe a contractului de delegare către operatorul intern S.C.T.P.I. S.A. ...	30
6	Politici de dezvoltare pe termen lung.....	33
7	Redevența .....	34
8	Durata Contractului .....	34
9	Riscuri.....	36
10	Concluzii.....	37



# 1 Generalități

Serviciul de transport public local va fi organizat de către AMTPI începând cu data de 1 ianuarie 2023, pe raza primului inel metropolitan - compus din 10 U.A.T. membre ale Asociației, urmând a fi delegat către Societatea Compania de Transport Public Iași S.A. (S.C.T.P) prin Hotărârea AGA, hotărâre prin care se va atribui în mod direct contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local, prin concesiune, societății mai sus menționate.

Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate este parte componentă a serviciilor de transport public local, care la rândul lor fac parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică.

Acest serviciu cuprinde totalitatea acțiunilor și activităților de utilitate publică și de interes economic și social general desfășurate la nivelul unității administrativ teritoriale, sub controlul și coordonarea autorităților administrației publice locale, în scopul asigurării transportului public local de persoane.

Municipiul Iași este reședința județului Iași și principalul centru urban din nord-estul României. Iașul este centrul cultural, economic și academic al Moldovei. Prin extindere, Iașul este legendara urbe a celor 7 coline : Cetățuia, Galata, Copou, Bucium-Păun, Șorogari, Repedeș și Breazu. Iașul este orașul marilor idei, al primei mari uniri, al primului spectacol de teatru în limba română, al primului muzeu literar memorial și al primului Muzeu de Istorie Naturală.

## 1.1 Scurtă prezentare sistemului de transport public

Transportul public în IAȘI a fost înființat la data de 19 martie 1898 atunci când Primăria Municipiului Iași încheie primul contract cu firma germană A.E.G. Berlin, pentru realizarea transportului cu tramvaiele electrice la Iași. În această perioadă funcționau 19 tramvaie pe o lungime a rețelei de tramvai de 17,307 km. La 1 noiembrie 1920 apare sub denumirea de "Serviciul de lumină, tramvai și forță motrică" care avea un parc inventar compus din 35 de vagoane de călători, din care: 20 de vagoane cu motor Gramme 18 CP, 15 vagoane cu motor A.E.G. 35 CP și 2 vagoane pentru transport materiale.

Pentru îmbunătățirea transportului de călători la Iași, începând cu anul 1929 au fost aduse primele autobuze. Transportul cu autobuze s-a dezvoltat rapid, ele preluând o mare parte de călători. În anul 1955 s-au transportat cu 13 autobuze 2.112.000 călători, în anul 1956 cu 19 autobuze s-au transportat 5.517.408 călători, iar până în anul 1960, numărul de autobuze a crescut la 48 care circulau pe 10 trasee, cu o lungime totală de 66,050 km .

Pe parcursul anilor, numărul tramvaielor a crescut, astfel în anul 1961 parcul inventar era dotat cu 57 tramvaie și lungimea traseelor era de 31,358 km c.s. Având în vedere numărul tramvaielor, în anul 1965 se impune construirea primei stații de redresare a tensiunii de alimentare a rețelei fir contact și marchează începutul redresării situației transportului electric de călători după perioada interbelică.

Anul 1977 este anul în care s-a perfectat contractul pentru achiziționarea a 70 de tramvaie tip T4R (TATRA) din Cehoslovacia.

Anul 1985 este anul când au fost date în exploatare primele troleibuze în Iași, soluție impusă în etapa crizei de combustibil de la acea vreme.

Ponderea transportului cu tramvaie ajunsese la 70%, în anul 1989 fiind transportați zilnic 233.857 de călători pe 15 trasee.

În consecință, între 1992 și 1997 parcul de tramvaie s-a mărit prin introducerea în exploatare a tramvaielor V2A modernizate la SC Nicolina SA Iași. Cu toate acestea, parcul de vehicule fiind insuficient în 1995, s-au achiziționat din Franța 50 de autobuze de tip SAVIEM.

Pentru realizarea unui transport civilizat și pentru îmbunătățirea relației dintre operatorul de transport și călători, în perioada 1998-2004 s-au efectuat demersurile pentru achiziționarea din Germania a 62 tramvaie GT4 de la Stuttgart și 14 tramvaie T4R de la Halle în regim "second-hand".

În perioada 2003 ÷ 2009, orașul IAȘI a desfășurat un proiect "Donație tramvaie pentru orașul Iași" încheiat între Primăria Municipiului Iași și Secretariatul de Stat pentru Relații Economice (SECO) privind acordarea de asistență financiară elvețiană pentru furnizarea de tramvaie, piese de schimb și servicii de consultanță tehnică regiei noastre, cu un buget alocat de 876.000 CHF .

În anul 2007, Municipiul Iași a contractat un împrumut de la Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare (BERD) pentru acordarea unui împrumut în vederea finanțării unor lucrări de îmbunătățire a infrastructurii de tramvai în Iași, prin care s-au reabilitat aproape 19 km c.s.<sup>1</sup>, fiind cel mai ambițios proiect până la acel moment.

În plus, BERD acordă asistență Municipalității în vederea restructurării și reglementării sectorului de transport public și transformării operatorului de transport, de la acel moment RATP Iași, organizat ca regie, în societate comercială. Ca urmare, a fost încheiat un Contract de Consultanță între Municipalitatea Iași și firma GETINSA Spania, pentru asistență tehnică acordată municipalității pentru realizarea "Programului de Reglementare și Restructurare a Transportului". Acest lucru a fost transpus în practică prin înființarea Societății Compania de Transport Public Iași S.A., care și-a început activitatea în calitate de operator de transport public începând 01.10.2016.

Prin programul PHARE 2004-2006 - Coeziune Economică și Socială a fost derulat proiectul *Reabilitarea și dezvoltarea turistică a ansamblului monument istoric Mănăstirea Golia*, care a inclus lucrări de reabilitare a Mănăstirii Golia, precum și lucrări de reabilitare a liniei de tramvai din zona Târgu Cucu.

În anul 2013 s-a finalizat proiectul „Dezvoltarea axei de transport Est - Vest în Municipiul Iași” privind lucrări de reabilitare și modernizare a "Liniei de tramvai str. Elena Doamna - Bucșinescu"

Printr-un împrumut Dexia a fost reabilitată și linia de tramvai de pe segmentul Nicoriță - Piața Chirilă - Doi Băieți

În cadrul proiectului „Dezvoltare rețea rutiera în zona culturală, istorică și turistică a Municipiului Iași”, în perioada 2012-2013 au fost executate lucrări de modernizare a liniei de tramvai pe tronsoanele:

- Linie de tramvai str. Muzicescu , între Fundație și Liceul Național;
- Linie de tramvai Copou, între Rond Triumf și zona Agronomie

Cu finanțări accesate prin Programul Operațional Regional POR 2007 ÷ 2013 au fost modernizate de asemenea și următoarele tronsoane de linie tramvai:

---

<sup>1</sup> c.s. - cale simplă

- Bld. Nicolaie Iorga (pasaj Nicolina) - str. Primăverii - Calea Chișinăului (Țesătura);
- Calea Chișinăului (Țesătura) - Baza 3 - Tepro;
- Tepro - Bld.Metalurgiei - str. Doi Băieți;
- P.ROS - CUG II;

În cadrul programului de finanțare ulterior, POR 2014 ÷ 2020, au fost reabilitate noi tronsoane de linii de tramvai, respectiv:

1. Podu Roș – Primăverii;
2. Bucșinescu – Tudor Vladimirescu – Calea Chișinăului;
3. Nicoriță – Pădurii – 5 Drumuri;
4. Piața Virgil Săhleanu – Rond Țuțora;
5. Doi Băieți – Dancu
6. Limita UAT Iași – Rond Dancu.

O dată cu aceste lucrări de modernizarea a fost realizat și primul centru intermodal la Rond Țuțora.

## **1.2 Descrierea și identificarea serviciului, a ariei teritoriale și a sistemului a cărui gestiune urmează să fie delegată**

Acest serviciu a fost înființat în conformitate cu prevederile Legii nr. 92/2007 și este reprezentat în Programul de transport aprobat de către Municipiului Iași prin Societatea Compania de Transport Public Iasi S.A.

Operarea serviciului la nivel metropolitan va urmări integrarea fostelor trasee județene care legau comunele din zona metropolitană de mun. Iași, precum și dezvoltarea de trasee noi, fără ca acestea să depășească aria geografică a UAT membre.

Principiul urmărit este ca noile trasee să ajungă în fiecare sat din componența comunelor și să asigure o dublă conectivitate: atât cu polul urban reprezentat de mun Iași, cât și cu centrul administrativ al comunei.

Serviciul de transport public local de persoane se organizează cu respectarea următoarelor principii:

- garantarea respectării drepturilor și intereselor utilizatorilor serviciului de transport public local;
- rezolvarea problemelor de ordin economic, social și de mediu ale localităților sau județului respectiv;
- administrarea eficientă a bunurilor aparținând sistemelor de transport proprietate a unităților administrativ-teritoriale;
- utilizarea eficientă a fondurilor publice în activitatea de administrare sau executare a serviciului de transport public local;

- deplasarea în condiții de siguranță și de confort, inclusiv prin asigurarea de risc a mărfurilor și a persoanelor transportate, precum și a bunurilor acestora, prin polițe de asigurări;
- asigurarea executării unui transport public local suportabil în ceea ce privește tariful de transport;
- recuperarea integrală a costurilor de exploatare, reabilitare și dezvoltare prin tarife/taxe suportate de către utilizatori și prin finanțarea de la bugetul local, asigurându-se un profit rezonabil pentru operatorii de transport și transportatorii autorizați;
- autonomia sau independența financiară a operatorilor de transport și a transportatorilor autorizați;
- susținerea dezvoltării economice a municipiului prin realizarea unei infrastructuri de transport moderne;
- satisfacerea cu prioritate a nevoilor de deplasare ale populației, ale personalului instituțiilor publice și ale operatorilor economici pe teritoriul municipiului Iași prin servicii de calitate;
- protecția categoriilor sociale defavorizate, prin compensarea costului transportului de la bugetul local al municipiului Iași;
- integrarea tarifară, în viitor, prin utilizarea unui singur tip de legitimație de călătorie pentru toate mijloacele de transport public local de persoane prin curse regulate;
- dispecerizarea transportului public local de persoane realizat prin programe permanente.

Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate cuprinde:

- transport prin curse regulate cu tramvaie;
- transport prin curse regulate cu autobuze;
- transport prin curse regulate cu microbuze;
- transport prin curse regulate speciale.

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

- se efectuează de către un operator de transport rutier, astfel cum acesta este definit și licențiat conform prevederilor Legii nr. 92/2007, Legea serviciilor de transport public local;
- se efectuează pe raza teritorial-administrativă a municipiului Iași și pe raza comunelor membre ale ADI - AMTPI;
- se execută pe rute și cu programe de circulație prestabilite de către Consiliul Local al Municipiului Iași sau/si de către consiliile locale ale unităților-administrative locale limitrofe Municipiului Iași;



- se efectuează de către operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat cu mijloace de transport în comun, respectiv cu autobuze, microbuze, tramvaie, deținute în proprietate, închiriate, în baza unui contract de leasing, date în administrare sau utilizate conform Regulamentului Parlamentului European și al Consiliului Uniunii Europene nr. 1370/2007;
- persoanele transportate sunt îmbarcate sau debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite stații;
- 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;
- transportul cu autobuze, microbuze se efectuează numai pe bază de licențe de traseu.

### 1.3 Impactul transportului asupra mediului

În Planul de mobilitate s-a analizat și cuantificat impactul pe care punerea în aplicare al acestuia îl va avea asupra mediului, fiind analizat fondul actual de poluare, ce este considerat a fi nivel de referință. Disfuncționalitățile identificate au un impact negativ asupra mediului, astfel identificându-se măsurile și intervențiile necesare în scopul minimizării acestora.

În cadrul Planului s-a realizat Modelul de transport pentru persoane și mărfuri. Pentru analiza situației de perspectivă, au fost evidențiate emisiile de poluanți în aer și nivelul de zgomot, făcându-se o comparație între scenariile propuse.

Informațiile privind starea actuală a factorilor de mediu pentru Polul de Creștere Iași au fost preluate din Raportul anual privind starea mediului în județul Iași pentru anul 2013 elaborat de APM Iași, Elaborarea planurilor de acțiune destinate gestionării zgomotului și reducerii zgomotului în municipiul Iași - raport final, iunie 2013, Raport privind stadiul realizării măsurilor din programul revizuit de gestionare a calității aerului pentru indicatorul  $PM_{10}$ , 2014. Așa cum reiese din datele analizate, calitatea mediului este direct influențată de traficul rutier atunci când ne referim la aer (traficul rutier reprezintă o sursă de emisie principală pentru  $SO_2$ ,  $NO_x$ , compuși organici volatili nemetaniți, poluarea cu plumb,  $PM_{10}$ ,  $PM_{2,5}$ ), nivel de zgomot, biodiversitate.

În mare parte disfuncțiile care au fost identificate se reflectă în calitatea actuală a aerului și în nivelul de zgomot cu impact direct asupra populației și biodiversității.

Principalele probleme, din prisma mediului, sunt legate de emisiile considerabile ale poluanților chimici generați de combustibilii fosili, aceste emisii fiind generate de:

- parcului circulant de vehicule preponderent alcătuit din vehicule cu motoare cu combustie internă, care folosesc combustibili fosili convenționali;
- evoluția crescătoare a mărimii fluxurilor de trafic rutier.

Zonele care resimt în mod direct, fiind afectate semnificativ sunt zonele riverane principalelor artere de circulație din municipiu, ierarhizate organic într-o

rețea de nivel superior deserving fluxurile principale de circulații în municipiu, dar și la nivelul întregului pol de creștere.

Calitatea aerului în Municipiul Iași este monitorizată de APM Iași, fiind apreciată pe baza datelor provenite din Rețeaua locală de Monitorizare a Calității Aerului din aglomerarea Iași, administrată de APM Iași. În acest sens există 6 stații automate de monitorizare.

Una dintre principalele probleme de mediu la nivelul județului Iași o reprezintă depășirea valorii limită zilnice pentru protecția sănătății umane la particule în suspensie PM<sub>10</sub>.

Principala sursă care contribuie la apariția particulelor în suspensie PM<sub>10</sub> în municipiul Iași este traficul auto greu care tranzitează și staționează în municipiul Iași, știut fiind faptul că arderile în motoarele Diesel generează cele mai multe particule. Cei 13,905 km de variantă ocolitoare a Municipiului Iași nu acoperă toate intrările/ieșirile din oraș, astfel încât mare parte a traficului auto greu încă este nevoit să tranziteze orașul, la care se adaugă și traficul generat de activitățile de construcție de pe diverse șantiere de lucru (în special cu privire la șantierele diverselor proiecte de infrastructură, identificate ca fiind în curs la nivelul anului 2014).

Pentru a cuantifica într-o manieră consistentă atât la nivel actual, cât și la nivelul scenariilor de mobilitate viitoare, impactul actual al mobilității asupra mediului, sau considerat următorii indicatori de cuantificare:

- Emisii de gaze cu efect de seră (transport privat) - tone/an
- Consumul de combustibil - mii litri/an
- Repartiția modală - transport durabil (bicicleta, mers pe jos și transport public) - %

Tabelar, pentru impactul actual al mobilității, în scenariul 1 "a face minimum", indicatorii au următoarele valori:

Indicator	u.m.	2014	2020	2030
Emisii de gaze cu efect de seră	tone/an	213.373	284.408	270.289
Consumul de combustibil	mii litri/an	84.337	112.414	106.834
Repartiția modală - transport durabil	%	74,6	70,3	67,7

*Indicatori de cuantificare ai impactului actual al mobilității - scenariul de referință - mediu*

Pentru calculul indicatorului de emisii de gaze cu efect de seră și a consumului de combustibil ipotezele de lucru au constat în :

#### 1. Prestația anuală :

	Autoturism	Vehicule ușoare de marfa	Vehicule grele de marfa
2014	844.950.645	161.564.193	69.671.574
2020	1.058.614.803	294.372.960	139.993.506
2030	1.348.153.830	300.292.740	144.605.250

#### 2. Benzile de viteze:

Banda de viteza	Descriere
25	Urban
50	Suburban
75	Rural
100	DN-intre localități

Valoarea medie a emisiilor de CO<sub>2e</sub> este 2,53 kg/l combustibil.

Sporirea dezvoltării transportului public către un sistem de transport public puternic ating, cel puțin, două dintre cele cinci **Obiective strategice propuse în PMUD** respectiv *Mediu și Calitatea vieții*.

În mod evident, protecția mediului și utilizarea durabilă a resurselor naturale constituie un element esențial al sustenabilității și poate fi defalcat în două direcții principale:

3. protejarea climatului,
4. economisirea energiei.

Traficul este una dintre sursele majore de emisii de gaze cu efect de seră (în principal CO<sub>2</sub>). Actualmente motorizarea în lași este relativ ridicată și se așteaptă ca emisiile de gaze cu efect de seră (GHG) să crească în viitor, în condițiile creșterii utilizării autoturismului, precum și a lungimii călătoriilor cu mașina. În general, creșterea utilizării autoturismului conduce la creșterea parcursului care poate compensa orice efect al emisiilor specifice scăzute.

Un alt aspect important îl reprezintă eficiența energiei în transportul public. În acest sens, în ultimii ani au fost derulate proiecte de îmbunătățire a acestui indicator prin achiziția de mijloace de transport eficiente energetic, respectiv tramvaie noi de 30 m (32 de unități), autobuze electrice de 10 și 12 m (44 unități). Complementar s-au reabilitat liniile de tramvai, ajungându-se ca aproape 85 % din infrastructura să fie refăcută în soluție tehnică modernă, cu grindă elastică.

Dat fiind parcul de vehicule învechit, consumul de energie specific este destul de ridicat, ceea ce scade avantajul relativ al folosirii transportului public în condițiile protecției mediului.

În acest sens se impun o serie de **Obiectivele operaționale** care sunt din nou în oscilație între obiective și măsuri:

1. Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră;
2. Reducerea emisiilor toxice;
3. Reducerea impactului zgomotului asupra populației;
4. Reducerea consumului de energie;
5. Reducerea parcursului autoturismelor particulare;
6. Creșterea utilizării transportului nemotorizat și a transportului public;
7. Consolidarea mobilității pe distanțe scurte;
8. Consolidarea electro-mobilității.

Ultimele patru obiective pot fi de asemenea văzute ca măsuri, de vreme ce impactul preliminar nu este direct legat de mediu, ci de schimbarea modului de transport.

### Calitatea vieții

Traficul și infrastructura de transport sunt prin natura lor, factori disturbatori pentru calitatea vieții. Există trei domenii principale de impact:

- Blocarea cu autoturisme a spațiului public pentru circulația pietonală și pentru activitățile sociale,
- Impactul asupra vieții în general și asupra activităților sociale, prin zgomot, emisii de gaze și afectarea siguranței (de ex. pentru copii),

- Efectul de barieră al traficului rutier (afectarea oportunităților de traversare, în special pe sectoarele cu viteză ridicată și/sau volume mari de trafic).

Obiectivele operaționale care se remarcă sunt:

- Extinderea spațiului public fără a fi folosit pentru parcare și/sau pentru transportul motorizat,
- Reducerea impactului traficului asupra zonelor locuite sau zonelor cu funcțiuni sociale, prin reducerea volumelor de trafic/nivelurilor de zgomot ale drumurilor adiacente,
- Reducerea efectelor de barieră, prin reducerea volumelor de trafic și nivelului vitezei pe drumurile locale, mai ales în zonele cu funcțiuni de locuire

Plecând de la aceste premize, conjugat cu Programul Operațional Regional (POR) 2014-2020, respectiv Axa 4 -Sprijinirea dezvoltării urbane durabile - a fost o bună oportunitatea pentru o abordare alternativă, în detrimentul strategiilor clasice, îndreptată către un nou management al mobilității - Orientat pe un transport public puternic și pe politici severe pentru un transport durabil.

S-a aplicat scenariul ce a pus accent pe măsurile de tip “push” (politici de parcare mai stricte), și pe cele de tip “pull”, prin extinderea masivă a sistemului de Transport Public de mare capacitate (tramvai/autobuz). Definierea acestei strategii, (denumită și Către un nou management al mobilității) a avut în vedere:

- Sporirea dezvoltării transportului public către un sistem de transport public puternic;
- Politică mai restrictivă de parcare, cu creșterea taxelor pentru parcare autoturismelor;
- Reducerea vitezei de călătorie pentru autovehicule și a numărului de parcări pe stradă;
- Dezvoltarea sistemului de management al traficului orientat pe prioritizarea transportului public;
- Dezvoltarea rețelei ciclabile;
- Încurajarea și creșterea confortului deplasărilor pietonale.

Astfel având la bază obiectivele strategice, în cadrul Planului de acțiune din PMUD, s-au stabilit principalele priorități pentru îmbunătățirea segmentului de Transport public, fiind puse în practică proiecte ce au avut următoarele direcții principale:

- Proiecte de infrastructură (echipare) în transport public (coduri cuprinse între 2.1.1.1 ÷ 2.1.1.17 și 2.3.1.1÷2.3.1.5) - ce privesc reabilitarea liniilor de tramvai, modernizarea stațiilor, centre intermodale și sistem de e-ticketing, modernizarea spațiilor destinate mentenanței și garării acestora;
- Înnoirea flotei de vehicule de transport public - (cod 2.4.1.1. și 2.4.1.2) ce prevede achiziția de mijloace de transport ecologice și eficiente energetic (tramvaie și autobuze).

## 2 Aspecte economice

Pentru ultimii 3 ani de funcționare a societății între anii 2019 - 2021 rezultatele financiare se prezintă astfel:

Indicatori economico-financiar	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2021
Cifra de afaceri neta	98.286.307	134.864.015	151.456.877
Venituri totale	145.852.688	139.658.479	153.046.222
Cheltuieli totale	143.277.632	138.912.655	154.018.255
Venituri din exploatare	145.744.183	139.608.960	153.044.973
Cheltuieli din exploatare	143.242.547	138.732.341	153.764.501
Profit de exploatare	2.501.636	876.619	-719.528
Venituri financiare	108.505.	49.519	1.249
Cheltuieli financiare	35.085	180.314	253.754
Profit/pierdere financiara	73.420	-130.795	-252.505
Profit brut	2.575.056	745.824	-972.033
Impozit pe profit	383.351	250.697	309.482
Profit net	2.191.705	495.127	-1.281.515

Principalii indicatori tehnico-economici ai Companiei de Transport Public Iași S.A., după închiderea exercițiului financiar al anilor 2019 - 2021, sunt următorii:

Nr. Crt.	INDICATORI	Valoare an 2019	Valoare an 2020	Valoare an 2021
<b>I.Indicatori de lichiditate</b>				
1	Lichiditate curentă (garanția acoperirii datoriilor curente din activele curente - acceptabil 2 ) active curente / datorii curente	1.03	0.98	0.95
2	Lichiditate imediată (active ce pot fi transferate rapid în bani - acceptabil 1) active curente-stocuri / datorii curente	0.99	0.94	0.91
3	Rata lichidității efective Trezorerie/Datorii pe termen scurt x 100	3.4	1.90	2.36
4	Rata solvabilității generale Datorii totale/Total active x 100	82.94	89.66	91.23
<b>II.Indicatori de risc</b>				
1	Indicatorul gradului de îndatorare capital împrumutat x 100 / capital angajat	38.79	53.29	59.89
<b>III.Indicatori de activitate</b>				
1	Viteza de rotație a stocurilor (rulajul stocurilor) costul vânzărilor/stocul mediu	60.4	50.58	74.74
2	Număr zile de stocare stoc mediu x 360 zile / costul vânzărilor	5.96 zile	7.12 zile	4.82 zile
3		129.38	141.05	125.19

Nr. Crt.	INDICATORI	Valoare an 2019	Valoare an 2020	Valoare an 2021
	Viteza de rotație a creanțelor comerciale (eficacitatea recuperării creanțelor comerciale) sold mediu creanțe comerciale x 360 zile/ Cifra de afaceri financiara			
4	Viteza de rotație a creditelor furnizori ( nr. de zile de creditare obținute de la furnizori ) sold mediu furnizori x 360 zile/ achiziții de bunuri	35.08	43.33	32.73
5	Viteza de rotație a activelor totale	2.12	1.93	2.15
	cifra de afaceri / total active			
<b>IV.Indicatori de profitabilitate</b>				
1	Rentabilitatea capitalului angajat (profitul pe care îl obține întreprinderea din banii investiți ) profit brut/capital angajat x 100	21.12	4.94	-
2	Marja brută din vânzări	2.62	0.55	-
	profit brut din vânzări x100/ cifra de afaceri			
3	Rata rentabilității financiare	29.36	7.02	-
	Profit net/Capitaluri proprii x 100			
4	Rezultatul pe acțiune	12.32	3.57	-
	Profit brut/Nr. acțiuni (209.000 acțiuni)			

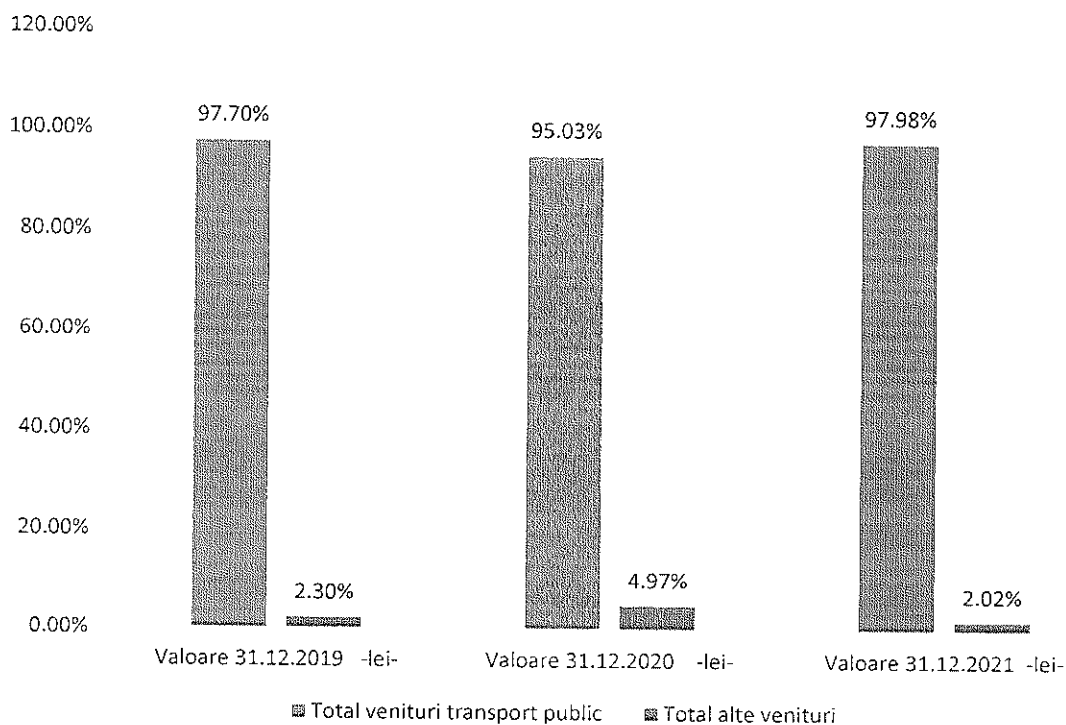
În perioada 2019-2021 ponderea veniturilor activității de transport în total venituri se prezintă astfel:

-lei-

Indicatori	Valoare 31.12.2019	Valoare 31.12.2020	Valoare 31.12.2021
Venituri din servicii prestate	96,115,066.80	66,595,808.78	78,156,506.08
Venituri din subvenții de exploatare pentru alte cheltuieli de exploatare	46,638,313.28	66,488,504.40	71,964,729.43
<b>Total venituri transport public</b>	<b>142,753,380.08</b>	<b>133,084,313.18</b>	<b>150,121,235.51</b>
Venituri din redevențe, locații de gestiune și chirii	1,344,943.26	1,180,652.72	897,154.18
Venituri din vânzarea mărfurilor	330,667.01	20,120.40	11,874.23
Venituri din activități diverse	495,630.09	578,928.77	426,613.86
Venituri aferente costurilor stocurilor de produse	118,235.52	71,056.03	64,528.25
Venituri din producția de imobilizări corporale	87,618.63		1,054,756.77
Venituri din subvenții de exploatare pentru plata personalului		4,451,294.00	158,440.00
Venituri din despăgubiri, amenzi și penalități	64,341.43	20,996.56	9,378.94

Indicatori	Valoare 31.12.2019	Valoare 31.12.2020	Valoare 31.12.2021
Venituri din donații primite			12,045.00
Venituri din vânzarea activelor și alte operațiuni de capital		1,586.79	3,659.78
Alte venituri din exploatare	549,366.94	200,012.02	285,287.60
Diferențe favorabile de curs valutar legate de elementele monetare exprimate în valuta	581.69	1,181.98	936.22
Venituri din dobanzi	242.59	558.94	234.23
Venituri din sconturi obținute	107,680.00	47,777.56	79.00
Venituri din provizioane	254,941.00	391,801.00	133,896.00
Venituri din ajustări pentru deprecierea activelor circulante			28,588.67
<b>Total alte venituri</b>	<b>3,354,248.16</b>	<b>6,965,966.77</b>	<b>3,087,472.73</b>

### Repartizarea veniturilor pe activitati anii 2019-2021



## 3 Structura actuală a infrastructurii transportului public

### 3.1 Prezentare generală

Rețeaua de transport public din Iași, care are o lungime de 499,760 km, este deservită de CTP Iași prin 3 moduri de transport (tramvai, autobuz și microbuz) iar acestea operează pe 27 de trasee, astfel:

- 18 trasee autobuze = 350,357 km
- 8 trasee tramvaie = 140,003 km
- trasee microbuze = 9,400 km

Harta Traseelor este prezentată în Anexa nr. 1

Comunele ce intră în prima etapă de dezvoltare a transportului metropolitan sunt deservite până la 31.12.2022 de operatori privați, pe trasee ce au fost licitate în anul 2013, iar ulterior au existat prelungiri succesive ale contractelor de transport. În momentul de față, traseele ce au fost gândite la nivelul anului 2013 nu mai corespund noilor realități economice și sociale, deoarece zona metropolitană a cunoscut o dezvoltare accelerată, atât din punct de vedere rezidențial, cât și al zonelor economice.

### 3.2 Infrastructură

În cadrul activității curente, CTP Iași exploatează și întreține infrastructura și suprastructura aferentă transportului public, care cuprinde:

1. 77,741 km cale simplă de tramvai cu ecartament de 1.000 mm, din care 69,711 km în tramă stradală și 8,03 km cale simplă (c.s.) în depouri. La momentul actual, din întreaga rețea de linii stradală, sunt modernizați în soluție tehnică modernă 65,459 km c.s.<sup>[1]</sup> - ceea ce reprezintă 84,20 % din lungimea totală.
2. 287 de aparate de cale (54 schimbători cale, 98 macazuri, 98 încrucișări simple, 37 încrucișări duble) și 34 ungătoare șină tramvai;
3. 78,103 km rețea fir contact/rețea catenară destinată alimentării cu energie electrică a tramvaielor. În prezent, sunt modernizați doar 29,00 km fir (prin înlocuire fir contact), ceea ce reprezintă 37,13% din lungimea totală a rețelei fir contact tramvai;
4. 158,39 km linii electrice subterane (LES) din care: cabluri de 1 kV în lungime de 117,01 km, cabluri de 6 kV în lungime de 11,05 km și cabluri de 20 kV în lungime de 30,33 km. Dintre acestea, până în prezent au fost modernizate :
  - A) Cabluri LES 1 kV în lungime de 8,464 km;
  - b) Cabluri LES 6 kV în lungime de 3,935 km;
  - c) Cabluri LES 20 kV în lungime de 7,18 km;

1. Substații de redresare: 9 bc active +1 bc în conservare

### 3.3 Parc

CTP a operează cu un parc activ de mijloace de transport defalcat după cum urmează:

---

<sup>[1]</sup> Valoarea include și segmentul străzii Aurel Vlaicu - Rond Dancu



1. 98 Tramvaie ( GT4 - 70, GT8 - 10, ST 10 - 6, M6D - 7, M8C - 5);
2. 130 autobuze (Isuzu - 92, EuroBus - 8, MAN NL 313 - 9, Solaris - 12, MAN HG 313 articulat - 9 );
3. 3 microbuze.
4. la acestea se adaugă cele 16 tramvaie PESA Swing, 9 tramvaie Bozankaya și 10 autobuze electrice de 12m Solaris

În perspectiva imediată, parcul va fi completat cu alte mijloace de transport noi 7 tramvaie Bozankaya, 20 de autobuze Solaris de 12 m și 24 de autobuze electrice de 10 m.

Pentru completarea parcului, ca să acopere nevoia de capacitate transport în perspectiva deservirii zonei metropolitane vor fi achiziționate o serie de vehicule rulate, respectiv: 16 autobuze 12 m, 12 midibuze și 4 microbuze.

### **3.4 Activitatea de mentenanță**

În prezent activitatea de mentenanță asociată activității de transport public este asigurată prin operatorul de transport delegat -CTP Iași. Aceste activități asigură întreținerea parcului de mijloace de transport destinate transportului public - autobuze și tramvaie - cât și a infrastructurii/suprastructurii aferente, respectiv linii de tramvai, rețea fir contact, stații de redresare utilizând un parc auxiliar și utilaje specifice.

#### **3.4.1 Mentenanța parcului de autobuze**

Secția nr.1 are ca obiect de activitate transportul în comun de persoane, cu ajutorul autobuzelor și microbuzelor. Aceasta secție asigură mijloace de transport pentru deservirea a 24 de trasee (21 pentru autobuze și 3 pentru microbuze).

Aceasta activitate se desfășoară în gara Tudor Vladimirescu din strada Splai Bahlui Mal Drept nr.32, în suprafață totală de 39.934 mp. Gara dispune de ateliere specializate pentru toate categoriile de lucrări (mecanice, electrice, vopsitorie/tinichigerie, vulcanizare) necesare întreținerii mijloacelor de transport de mare capacitate. Astfel, sunt acoperite cu personal propriu calificat intervențiile la toate ansamblurile și subansamblurile mijloacelor de transport.

Tot în același amplasament există, pentru uz propriu, o stație de distribuție a carburanților și o stație de distribuție AdBlue.

Aceasta secție oferă și diferite servicii pentru terți privind întreținerea și reparația autovehiculelor, precum și verificări pentru Inspecții Tehnice Periodice (ITP) pentru toate categoriile de vehicule rutiere.

#### **3.4.2 Mentenanța parcului de tramvaie**

Mentenanța mijloacelor de transport acționate cu motor electric, respectiv tramvaie este asigurată în cadrul Secției nr.2 - Depou Dacia și Secției nr. 3 - Depou Gară. Cele două depouri amplasate în locații diferite din oraș:

- Depou Gara este situat în str. Silvestru nr.5 cu o suprafață de 33.883 mp
- Depou Dacia este situat în str. Tabacului nr.32 în suprafață de 38.674 mp.

și permit gararea tramvaielor prin care se asigură serviciile de transport pe cele 9 trasee.

În cadrul acestor secții, cu personalul propriu specializat, se efectuează lucrările de revizii și întreținere a vagoanelor de tramvai, pentru fiecare tipodimensiune, asigurându-se funcționarea la parametri proiectați a tuturor echipamentelor electrice, mecanice, hidraulice și a condițiilor optime de utilizare a forței de tracțiune.

### 3.4.3 Mentenanța infrastructurii/suprastructurii auxiliare

În cadrul Secției 4, pentru asigurarea respectării programului de circulație, permanent, sunt întreprinse demersuri pentru menținerea în condiții de calitate și accesibilitate a infrastructurii parcului circulant (tramvai) cu tracțiune electrică.

Pentru aceasta Secția nr.4 are ca domenii de activitate :

- întreținerea și repararea căii de rulare, a aparatelor de cale (macazuri, încrucișări simple/duble), refugii pentru călători, spații verzi în ampriza căii;
- întreținerea, repararea și exploatarea sistemului electroenergetic pentru funcționarea la parametri corespunzători a celor 10 de stații electrice de redresare (din care 3 substații sunt telecomandate cu sistem SCADA și o substație în conservare);
- întreținerea, repararea și exploatarea Liniilor Electrice Subterane (LES) de 20 kV, 6 kV și 1 kV dar și a rețelei de fir contact a tramvaielor;
- prestează diferite servicii cu vehicule, autospeciale și utilaje pentru activitatea curentă a Companiei;
- executa lucrări de întreținere a clădirilor, a instalațiilor aferente și a mobilierului stradal aflate în administrarea Companiei de Transport Public Iași.

Aceste activități specifice de întreținere sunt asigurate de CTP Iași cu personal propriu calificat, cu o vastă experiență și utilaje specializate pentru fiecare tip de intervenție.

## 3.5 Exploatarea rețelei de transport

### 3.5.1 Rețeaua de transport

Rețeaua transportului local în municipiul Iași este compusă din trasee de autobuz, tramvai și microbuz.

S.C.T.P. Iași operează actualmente pe 9 trasee de tramvai, 21 trasee de autobuz și 3 trasee de microbuz, iar pentru a putea prelua călătorii zilnic, sunt repartizate pe trasee, în medie, un număr de 72 tramvaie, 91 autobuze și 3 microbuze.

Din analiza rețelei de transport se desprinde faptul că marea majoritate a zonelor sunt acoperite de legături de transport, puține fiind zonele în care nu există legături directe. În acest sens, menționăm unele din zonele care nu oferă legături directe și sunt foarte solicitate de publicul călător, defalcate astfel: Păcurari - Copou, Podul de Piatra - Gară - Copou și Bucium - Podu Roș - Copou.

Zilnic, pentru a îndeplini obligațiile asumate, pentru îndeplinirea Planului de transport, S.C.T.P. realizează un parcurs de 22.000 km/zi cu autobuzele și 13.000 km/zi

cu tramvaiele, rezultând astfel un parcurs mediu lunar de 660 mii km la autobuze și respectiv, 390 mii km cu tramvaiele.

Anual SCTP Iași transportă un număr de 70.036.088 călători din care aproximativ 60 % călătoresc cu autobuzul, iar restul cu tramvaie. În același sens, raportând la numărul de zile ale unui an sunt transportați în jur de 191.879 călători/zi.

Pe raza Municipiului Iași, Compania de Transport Public a amenajat un număr total de 399 de stații, din care 77 de stații de tramvai și 110 de autobuz au fost modernizate.

#### AUTOBUZE

Traseul	ITINERARIUL	Timp cursă	km cursă
19	Canta - Gară - Podu de Piatra-Podu Roș - Frigorifer - CUG I	70	20,007
20	Tătărași Sud - Pod de Fier - Târgu Cucu - Păcurari - Metro	90/110	32,040
23	Podu Roș - Tudor Neculai - Șos. Voinești - Primăria Miroslava	60	14,000
*27	Ciurea - Tehnopolis - CUG I - Frigorifer - Baza 3 - Tătărași N.	80	27,000
28	Dacia - P-ta ACB - Podu Roș - Târgu Cucu - Triumf	80	22,500
29	Tomești - Rond Țuțora - Podu Roș	50	19,647
*30	Canta - Gară - Pod de Piatră - Gara Internațională - Bucium	80	21,922
36	Dacia - Gară - P-ta Unirii/P-ta M. Eminescu - Copou - Breazu	80	22,989
41	Ciurea - Tehnopolis - Podu Roș - P-ța Independenței	80	21,361
42	CUG I - T. Vladimirescu - P-ța Independenței - Copou	80	22,265
*43	CUG I - T. Vladimirescu - P-ța Independenței - Păcurari	95/105	23,910
*44	Ciurea - Tehnopolis - Gara Internațională - P-ța ACB - Dacia	80	24,069
46	Păcurari - Tg. Cucu - T. Vladimirescu - Frigorifer - Bucium	80	25,079
47	Dacia - Psj. Nicolina - Podu Roș - T. Vladimirescu - Tătărași S.	80/100	21,506
48	Târgu Cucu - Complex Roua - Zona de Agreement Cîric	30	8,500
49	Târgu Cucu - Cimitirul Sf. Petru și Pavel - Complex Roua	30	5,900
50	Gară - Piața Unirii / P-ța Independenței - Tg. Cucu - Aeroport	40	14,500
51	Gara Socola - T.Vladimirescu - S. Polivalentă - Gara Socola	45	11,325
52	P-ța ACB - Psj. O. Băncilă - Blocuri Păcurari - Copou	44	13,005
<b>TOTAL</b>			<b>371,525</b>

## TRAMVAIE

Traseul	ITINERARIUL	Timp cursa	km cursa
1	Copou - Tg. Cucu - Podu Roș - Tătărași - Tg. Cucu - Copou	64	17,502
3	Gara - Tătărași Nord	37	15,000
5	Dacia - Nicolae Iorga - Țesătura - Țuțora	70	18,000
6	Dacia - Gara - Arcu - Târgu Cucu	60	13,000
7	Canta - Gara/Arcu - Tg. Cucu - Podu Roș - Țuțora	70	22,780
8	Copou - Târgu Cucu-Tudor Vladimirescu - Țuțora	70	19,300
9	Copou - Târgu Cucu -Podu Ros-Tehnopolis	80	20,227
11	Dacia-Podu de Piatra - Baza 3-Tătărași Nord	80	21,300
13	Copou - Tg. Cucu - Tătărași - Podu Roș - Tg. Cucu - Copou	64	17,542
TOTAL			89,646

## MICROBUZE

Traseul	ITINERARIUL	Timp cursa	km cursa
18	Tătărași Sud - str. Aviației - str. Aeroportului	30	3.500
53	Târgu Cucu - Complex Roua - Blocuri Șorogari	30	11.900
54	Târgu Cucu - Sărărie - Pod Cacaina	30	12.500
TOTAL			27,900

### 3.5.2 Călători

Analizând datele prezentate mai jos observăm o scădere a numărului de călători în anul 2020 și anul 2021 față de anul 2019, ca urmare a pandemiei de Covid, dar anul 2021, an în care nu au existat acele restricții atât de severe privind accesul la transportul în comun a dus la o creștere a numărului de călători față de anul 2020, dar nu a ajuns la nivelul anului 2019.

Călătorii realizate în perioada 2019 – 2021:

An	Total Călători
2019	11.781.845
2020	7.534.580
2021	10.032.460

### 3.5.3 Politică tarifară

Compania de Transport Public Iași oferă spre vânzare bilete de călătorie și abonamente prin intermediul punctelor de vânzare proprii (11 dispecerate, 9 tonete, 10 automate de bilete) și prin intermediul aplicației 24 Pay, a POS-urilor din mijloacele de transport cât și prin rețeaua de 140 de automate Epin.

Un nou sistem de tarifare a fost aprobat în cursul anului 2022 prin H.C.L. nr. 189/2022, astfel:

Tip legitimație de călătorie	Tarif propus - lei -		
	Aria de aplicabilitate / acoperire		
	Zona 1	Zona 2	Combinat Zona 1 + Zona 2
<u>Tichete de călătorie cu preț întreg</u>			
Bilet 1 călătorie	3	3	4
Bilet 2 călătorii	6	6	8
Set bilete 20 călătorii	55	x	x
Abonament unic - 30 zile	110	40	150
Abonament unic - 7 zile	30	20	50
Abonament unic - 1 zi	12	x	x
Abonament la purtător - 30 zile	250	x	x
Abonament unic 6 luni	550	x	x
Abonament unic 12 luni	1100	x	x
Abonament TURIST - 3 zile	30	x	x
<u>Tichete de călătorie cu preț redus (elevi și studenți)</u>			
Abonament STUDENTESC - 30 zile (16 lei studentul, 47 lei Municipiul Iași și 47 lei Unitatea de învățământ superior)	16	x	x
Abonament STUDENTESC - 30 zile orfani (55 lei Municipiul Iași și 55 lei Unitatea de învățământ superior)	x	x	x
Bilet 1 călătorie	1.5	1.5	x
Bilet 2 călătorii	3	3	
Abonament unic - 30 zile	55	20	75
Abonament unic - 7 zile	15	x	25
Abonament unic - 1 zi	6		
<u>Tichete de călătorie pentru donatori</u>			
Abonament unic - 30 zile - 50%	55	x	x
Abonament unic - 1 zi – gratuitate în ziua donării – 100%	12	x	x
<u>Tichete de călătorie angajați unități de învățământ</u>			
Abonament unic - 30 zile - 50%	55	x	x
<u>Gratuități</u>			
Persoane pensionare cu vârsta de peste 65 de ani, cu domiciliul în municipiul Iași, inclusiv persoanele fără venit și care un împlinit vârsta de pensionare prevăzută de lege	100	x	x
Persoane pensionare cu vârsta de până la 65 de ani a căror pensii sunt mai mici decât salariul minim brut pe țară garantat	100	x	x
Veterani de război și văduve de război	100	x	x
Eroi, martiri și revoluționari din decembrie 1989	100	x	x

Persoane cu handicap grav si accentuat precum și însoțitorii acestora	80	x	x
Persoane persecutate - CJP	150	x	x
Orfani elevi - studenți, sau proveniți din Centrele de Plasament (elevii cu cerințe educaționale speciale, precum și cei pentru care s-a stabilit o măsură de protecție specială, în condițiile legii sau tutelă)	110	x	x
Donatori de sânge elevi - studenți	110		
Elevi școala Alecu Russo	90	x	x
Elevi	110	40	150
<i>Diverse:</i>			
Suprataxa de călătorie	50	50	50

### 3.6 Oportunități de dezvoltare

Pe 25 mai 2021 au fost adoptate concluziile privind Strategia Comisiei europene pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă, document ce include o viziune pe termen mediu și lung pentru un sistem de transport și mobilitate fără impact asupra climei și mediului, digitalizat, rezilient, echitabil și competitiv.

În raportul privind concluziile adoptate sunt evidențiate următoarele aspecte, care au fost avute în vedere în elaborarea prezentului document strategic:

1. transportul European trebuie să devină mai sustenabil, incluziv, inteligent, sigur și rezilient, iar sectorul transporturilor trebuie să aducă contribuție majoră la îndeplinirea obiectivului de realizare a neutralității climatice a UE până în 2050, în conformitate cu Acordul de la Paris, precum și a obiectivului obligatoriu de reducere internă netă a emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) în UE cu cel puțin 55 % până în 2030, comparativ cu 1990.
2. În paralel cu reorientarea către moduri de transport mai sustenabile, toate modurile de transport ar trebui să contribuie la o reducere substanțială a emisiilor din sectorul transporturilor până în 2030 și până în 2050, într-un mod care să le mențină competitivitatea și să țină seama de potențialul lor de reducere a emisiilor
3. soluțiile generatoare de emisii scăzute de dioxid de carbon și combustibili pentru transport cu conținut redus de carbon sau din surse regenerabile pot oferi soluții eficiente pentru tranziție și că ar trebui intensificate eforturile pentru a se evita introducerea pe piață a celor mai poluante mijloace de transport pentru fiecare mod de transport în parte.
4. măsurile de politici din domeniul transporturilor ar trebui să reflecte principiile „poluatorul plătește” și „utilizatorul plătește”, indiferent de modul de transport. ar trebui să fie instituite stimulente care să promoveze adoptarea pe scară largă a unui transport mai sustenabil, inclusiv pentru reînnoirea și modernizarea vehiculelor și a sistemelor asociate.
5. digitalizarea și promovarea inovării în domeniul tehnologiilor verzi sunt forțe motrice esențiale pentru competitivitatea globală pe termen lung a sistemului de transport al UE, întrucât pot îmbunătăți sustenabilitatea, inclusiv prin reducerea poluării, pot aduce o mai mare eficiență, siguranță, securitate și confort și pot promova un ecosistem integrat de transport multimodal;

6. multimodalitatea necesită informații de călătorie și posibilități de emiteră a biletelor și de plată multimodale și interoperabile.

7. pe lângă dezvoltarea și implementarea unor tehnologii inovatoare și neutre din punct de vedere climatic, este necesară și modificarea comportamentului utilizatorilor sistemului de transport și mobilitate pentru atingerea scopului.

8. infrastructura trebuie pregătită pentru a sprijini automatizarea.

9. dezvoltarea sistemelor de transport inteligente ar trebui să se bazeze în continuare pe o gamă largă de tehnologii de comunicații electronice, cum ar fi tehnologiile mobile și Wi-Fi, precum și pe servicii și infrastructuri care sunt esențiale din punct de vedere strategic, cum ar fi Galileo și EGNOS.

10. pentru obținerea unui transport și a unei mobilități sustenabile și inteligente este necesară o infrastructură de transport multimodală rezilientă, modernă, și de înaltă performanță, care să contribuie la conectarea și integrarea tuturor statelor membre și regiunilor UE

11. transportul public a fost grav afectat de criza provocată de pandemia de COVID-19, iar răspunsul în materie de politici la criză ar trebui să vizeze restabilirea încrederii și consolidarea rezilienței transportului public, accelerând transformarea și modernizarea sustenabilă a acestuia și asigurând totodată accesibilitatea transportului, având în vedere rolul esențial al transportului public în coeziunea socială și teritorială

12. politica în domeniul transporturilor ar trebui să fie favorabilă incluziunii, promovând disponibilitatea și accesibilitatea pentru toți, inclusiv pentru grupurile vulnerabile, cum ar fi persoanele în vârstă, persoanele cu mobilitate redusă și persoanele cu handicap, precum și copiii.

În acest context, se impune luarea unor măsuri care să permită asigurarea unei mobilități durabile și accesibile la nivelul Polului de creștere Iași, prin implementarea unui sistem de transport eficient, performant și sigur, în vederea creșterii calității vieții cetățenilor și promovarea dezvoltării economice și sociale. De asemenea, în vederea asigurării confortului cetățenilor, dar și pentru a crește eficiența transportului public, trebuie urmărită integrarea tarifară între zonele deservite precum și o politică de tarife care să crească gradul de utilizare a transportului în comun și să asigure eficiența economică a serviciului.

Atingerea viziunii de dezvoltare a mobilității prezentată mai sus va fi posibilă prin aplicarea acesteia și a obiectivelor asociate atât la scara localității, cât și la nivelul periurban (prin raportare la relațiile cu celelalte localități ale Zonei Metropolitane Iași), respectiv la nivelul cartierelor și zonelor cu nivel ridicat de complexitate.

Astfel se identifică o serie de obiective operaționale, care sunt un rezultat al defalcării obiectivelor strategice pentru fiecare dintre cele 3 niveluri specificate.

La nivel metropolitan, așa cum a rezultat din evaluarea situației existente, ținând cont că Municipiul Iași reprezintă un pol de atragere a călătoriilor din orașele/comunele învecinate prin prisma locurilor de muncă oferite, aceste localități contribuie la rândul lor la starea generală a mobilității din aria de studiu.

Obiectivele principale, la nivel periurban sunt următoarele:

– Conformitatea cu standardele minime de accesibilitate pentru toate localitățile din Polul de creștere Iași, atât în ceea ce privește transportul rutier, cât și în ceea ce privește transportul public

- Îmbunătățirea accesului pentru transportul public și creșterea conectivității în interiorul Zonei Metropolitane prin utilizarea acestui mod de transport
- Promovarea intermodalității și transferul către moduri de transport durabile, prin dezvoltarea/modernizarea infrastructurii specifice.
- Creșterea siguranței tuturor utilizatorilor sistemului de transport, prin reabilitarea/extinderea/modernizarea infrastructurii.

La nivel urban, vor fi vizate toate cele cinci obiective strategice, după cum urmează:

#### 1. Accesibilitate:

- Creșterea gradului de accesibilitate la modurile de transport durabile (transport public, bicicletă, mers pe jos), inclusiv pentru zonele de extindere a orașului, pe termen mediu și lung.

#### 2. Siguranță și securitate:

- Creșterea siguranței circulației și reducerea numărului de accidente și a severității acestora
- Creșterea siguranței pietonilor și bicicliștilor

#### 3. Mediu sănătos

- Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din traficul rutier motorizat
- Reducerea poluării atmosferice și fonice
- Reducerea cotei modale a deplasărilor cu autoturisme particulare
- Reducerea consumului de energie
- Creșterea gradului de utilizare a modurilor de transport alternative și a transportului public
- Încurajarea electromobilității

#### 4. Eficiența economică:

- Eficientizarea transportului public, prin reducerea costurilor de operare și creșterea numărului de utilizatori
- Reducerea costului timpului de călătorie
- Introducerea unui sistem de tarifyare integrat pentru transportul public și bike-sharing
- Reducerea timpului de călătorie pentru toate modurile de transport
- Reducerea consumului de combustibil convențional

#### 5. Calitatea mediului urban:

- Extinderea spațiului public, respectiv a zonelor destinate modurilor de transport alternative: mersul pe jos și bicicleta
- Reducerea impactului traficului asupra zonelor locuite, prin reducerea volumelor de trafic

La nivelul cartierelor, intersecțiilor și zonelor cu nivel ridicat de complexitate se va urmări implementarea de proiecte punctuale, însă care fac parte din viziunea de ansamblu conturată în acest document și/sau din proiecte complexe incluse în viziunea pe nivelurile



superioare (periurban și urban). La acest nivel vor fi vizate următoarele obiective strategice, după cum urmează:

6. Accesibilitate:

- Creșterea gradului de accesibilitate la transportul public, prin crearea de stații intermodale
- Îmbunătățirea gradului de accesibilitate pentru toate modurile de transport

7. Siguranță și securitate:

- Creșterea siguranței circulației și reducerea numărului de accidente și a severității acestora
- Creșterea siguranței pietonilor și bicicliștilor

8. Mediu sănătos:

- Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din traficul rutier motorizat
- Reducerea poluării atmosferice și fonice
- Reducerea cotei modale a deplasărilor cu autoturisme particulare
- Creșterea gradului de utilizare a modurilor de transport alternative și a transportului public
- Încurajarea electromobilității

9. Calitatea mediului urban:

- Extinderea spațiului public, respectiv a zonelor destinate modurilor de transport alternative: mersul pe jos și bicicleta
- Reducerea impactului traficului asupra zonelor locuite, prin reducerea volumelor de trafic și a nivelului vitezei de circulație pe drumurile locale, mai ales în zonele cu funcțiuni de locuire și în cele cu utilizatori vulnerabili ai sistemului de transport

În contextul acestor premize, în ceea ce privește mobilitatea urbană durabilă în Polul de creștere lași, se vizează pe termen scurt următoarele priorități principale în ceea ce privește mobilitatea urbană durabilă:

1. Transport public integrat, inteligent, eficient, accesibil și sigur

2. Creșterea calității mediului urban și a calității vieții cetățenilor prin:

- Crearea/modernizarea/extinderea infrastructurii și facilităților necesare pentru deplasările cu bicicleta
- Extinderea zonelor pietonale
- Promovarea intermodalității
- Creșterea eficienței sistemului de transport prin implementarea de sisteme inteligente de transport

Astfel, asociat transportului public se identifică următoarele proiecte de dezvoltare:

- Achiziție mijloace de transport public - tramvaie
- Achiziție mijloace de transport public - autobuze electrice 12 m și 12 m exploatare în condiții de deal;

- Înnoirea parcului de vehicule destinat transportului public cu vehicule cu emisii reduse de carbon
- Extindere infrastructura de tramvai in ZMI (intrare DJ 248) pentru îmbunătățirea accesibilității cu transportul public si reducerea emisiilor de carbon
- Extinderea liniei de tramvai in zona de vest a municipiului Iasi in vederea sporirii accesibilității municipiului cu zona comerciala vest si cu comuna Valea Lupului
- Extindere linii de tramvai către zona metropolitană în vederea creșterii accesibilității cu comuna Holboca
- Extindere linii de tramvai către zona metropolitană în vederea creșterii accesibilității cu comuna Tomești
- Extindere linii de tramvai către zona metropolitană în vederea creșterii accesibilității cu comuna Ciurea
- Extindere transport public electric către Aeroportul Iași;
- Extinderea transportului terestru cu trenul metropolitan
- Reabilitare linii tramvai Pod Roș – Anastasie Panu și BCU – Triumf (inclusiv Rond)
- Extinderea si modernizarea depourilor din municipiul Iasi – Depou Dacia
- Relocare depouri pentru tramvaie, autobuze și troleibuze din zonele centrale pe locația fostelor platforme industriale Fortus
- Achiziție autobuze școlare/microbuze pentru trasee existente și extindere trasee
- Rețea de troleibuze și achiziție mijloace de transport cu autonomie extinsă
- Modernizarea și optimizarea sistemului de alimentare cu energie electrică a tramvaielei – rețele contact – inclusiv stații de redresare
- Sporirea accesibilității cu transportul public a cartierului și Gării Socola
- Asigurarea conectării Spitalului Regional cu rețeaua de transport public
- Creșterea accesibilității Aeroportului Internațional Iași prin crearea unui coridor dedicat de transport public
- Extinderea terminalului internațional de transport pasageri
- Promovarea intermodalității și creșterea accesibilității la transportul feroviar prin reabilitarea infrastructurii rutiere de acces la stațiile de cale ferată și asigurarea unei legături funcționale cu transportul public local
- Amenajarea de zone intermodale de tip Car-Bike-Bus la zona Rond CUG II, Rond Canta/ Rond Dacia, Piața Virgil Săhleanu, Gara Ciurea, Gara Piciorul Lupului, Gara Holboca, Gara Cristesti, la Rond Dancu/ CaleaDacilor, Gara Lețcani, Gara Potângenii, Gara Ungheni, la Gara Socola/ Bdul. Socola, Rond Copou.
- Una din condițiile funcționalității unui teritoriu metropolitan este acoperirea nevoilor de mobilitate, atât a persoanelor cât și a bunurilor. Dacă oamenii și marfurile se pot mișca într-o manieră eficientă în interiorul unui teritoriu definit, atunci numărul oportunităților valorificate crește, ducând la dezvoltare economică și socială durabilă. Un sistem funcțional de transport public la nivelul

unei zone metropolitane este condiție necesară dar nu suficientă pentru atingerea dezideratului de dezvoltare durabilă.

- O mobilitate urbană sustenabilă – care să permită oamenilor și bunurilor să circule liber, în siguranță, cu protejarea mediului înconjurător – este crucială pentru calitatea vieții și pentru asigurarea unei dezvoltări economice sustenabile. Creșterea semnificativă a traficului în orașe și zonele limitrofe (metropolitane) cauzează aglomerație/întârzieri/blocaje, acest lucru afectând în egală măsură toți participanții la trafic. Aglomerația are un impact negativ asupra mediului economic, social și asupra calității mediului înconjurător. De asemenea, ea influențează accesibilitatea dar și atractivitatea unui teritoriu pentru turiști, investitori, etc.
- În acest sens a fost înființată Asociația Metropolitană de Transport Public Iași, la care au aderat următoarele Unități Administrativ Teritoriale din zonele limitrofe Municipiului Iași: Aroneanu, Barnova, Ciurea, Holboca, Miroslava, Popricani, Reditu, Tomesti, Tutora, Valea Lupului, Lețcani, Victoria, Ungheni, Comarna și Schitu Duca
- Traseele pe care vor opera mijloacele de transport ale Companiei de Transport Public sunt următoarele:

Traseul	ITINERARIUL	Timp cursă	km cursă
101	Tg Cucu – Sos Moara de Vant – Complex Roua – Dorobant	60	16
102	Tg Cucu–Sos Moara de Vant–Complex Roua–Primaria Aroneanu	60	11.5
103	Complex Roua–Sorogari	30	11.0
104	Primaria Aroneanu–Reditu Aldei	30	9.0
201	Casa Sindicatelor – Barnova – sat Todirel	60	28.2
202	Casa Sindicatelor – Paun	60	22.2
203	Casa Sindicatelor – Frigorifer – Visan	30	9.2
204	Sat Visan – Str Sf Ilie – Str Eroilor – Str Craitelor	30	4.0
205	Sat Barnova – Str Sf Maria – Str Traian Vuia intersecție cu str Sf Ap Petru – Pietrarie	30	4.0

Traseul	ITINERARIUL	Timp cursă	km cursă
301	Podu Ros – Tehnopolis – Dumbrava – Santa	60	26.0
401	Tatarasi Sud – Rond Dancu – Primaria Holboca – Rusenii Vechi – Rusenii Noi	60	22.0
402	Tatarasi Sud – Str Aeroportului – sat Valea Lunga	30	12.2
501	Podu Ros – Sun City – Miroslava – Vorovesti	60	20.9
502	Tehnopolis – Horpaz – str Principala - str Unirii – Ciurbesti – strPrincipala – Horpaz – StrNoua – Tehnopolis	30	15.6
503	Tehnopolis – Valea Adanca – Tehnopolis	30	8.8
504	Metro – Bratuleni (Parc Industrial) - Vorovesti – Bratuleni – Valea Ursului – Uricani – Metro	60	15.6
505	Primaria Miroslava – Cornesti – Proselnici	30	14.0
506	Tehnopolis – Horpaz – Str Principală – Str Bisericii - DANCAȘ – Str Principală	30	9.8
507	Bis. Inaltarea Domnului – Valea Adanca – Balciu – Bis. Inaltarea Domnului	30	8.5
508	Metro - Uricani	30	12.0
601	Rond Agronomie – Sos Stefan cel Mare si Sfant – Carlig – Vanatori – Popricani	90	27.1
602	Targu Cucu – C.A. Rosetti – Carlig – CuzaVoda	60	20.2
603	Popricani – Tipilesti	30	7.6
701	Rond Copou – Breazu – Horlesti	60	23.2
702	Gara - Rond Pacurari – Primaria Rediu	60	10.8
801	Rond Tutora – Tomesti – Goruni	60	17.0
802	Rond Tutora – Tomesti – Chicerea	60	19.4
803	Rond Tutora – Tomesti – Tutora – Opriseni	90	23.4
901	Gara - OMV Pacurari – StrSoarelui – strVictoriei – Str Nufarului – Str Decembrie – Str Soimului	30	23.30
902	Gara - OMV Pacurari – str Petre Culianu– str Nufarului – Str 1 Decembrie – Str Lacului – Str Irisului	30	22.20
<b>TOTAL</b>			<b>474.700</b>

#### 4 Motivele de ordin economic, financiar, social și de mediu, care justifică delegarea gestiunii

În ceea ce privește motivele de ordin economic, financiar, social și de mediu care justifică delegarea gestiunii serviciului de transport public local trebuie avut în vedere faptul că transportul public urban este al 4-lea factor ca importanță al incluziunii sociale. Repartizarea activităților economice și gestionarea mobilității rezidențiale în orașe condiționează deplasările care au loc de cel puțin două ori pe zi. Factori ca locul de muncă, locuința, egalitatea de șanse și transportul au un rol esențial în incluziunea socială.

Serviciile de transport public local se pot administra prin atribuirea acestora în următoarele modalități:

- a) gestiune directă;
- b) gestiune delegată;
- c) alte modalități stabilite prin lege.

Alegerea modalității de atribuire a serviciilor de transport public local se face, în condițiile Legii nr. 92/2007, ale Legii serviciilor de transport public local, precum și ale Legii nr. 51/2006, ale Ordinului nr. 263 din 6 decembrie 2007, privind aprobarea Normelor-cadru privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local și ale Regulamentului Parlamentului European și al Consiliului Uniunii Europene nr. 1370/2007 și prin Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Iasi. Indiferent de modalitatea de atribuire adoptată, activitățile specifice serviciului de transport public local se organizează și se desfășoară în conformitate cu prevederile Regulamentului serviciului de transport public local aprobat prin Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Iasi.

Gestiunea delegată este forma de atribuire prin concesionare a serviciului de transport public local prin care Consiliul Local al Municipiului Iasi transferă unuia sau mai multor operatori de transport rutier sau transportatori autorizați cu capital public, privat sau mixt sarcinile și responsabilitățile proprii cu privire la prestarea propriu-zisă a serviciului, precum și la exploatarea, întreținerea, reabilitarea și modernizarea bunurilor proprietate publică aferente sistemului de transport public local, în baza unui contract de delegare a gestiunii, aceasta modalitate de atribuire fiind aplicată cu rezultate pozitive și în perioada anterioară.

Concesionarea serviciului de transport public local se face prin contract de delegare a gestiunii și cu respectarea procedurii de delegare a gestiunii.

Pe durata contractului de delegare a gestiunii, în conformitate cu atribuțiile ce le revin potrivit legii, Municipiului Iasi păstrează prerogativele privind adoptarea politicilor și strategiile proprii de dezvoltare a serviciului și a sistemului de transport public local, precum și dreptul de a supraveghea și controla modul de desfășurare a serviciului cu privire la:

- respectarea și îndeplinirea obligațiilor contractuale asumate de operatorii de transport rutier sau de transportatorii autorizați;
- derularea ritmică a serviciului, respectarea traseelor prevăzute și a orarelor zilnice și săptămânale;
- dezvoltarea și modernizarea sistemului de transport public local, precum și modul de administrare, exploatare și menținere în funcțiune a acestuia;
- respectarea procedurilor de formare, stabilire și ajustare periodică a tarifelor pentru serviciul de transport public local.

Având în vedere modalitățile prevăzute de lege pentru administrarea serviciului de transport public local de călători, precum și specificul transportului public în Municipiul Iași, propunem concesionarea acestui serviciu tot prin **gestiune delegată**.

#### **Avantajele delegării gestiunii:**

- coordonarea unitară a serviciului de transport;
- creșterea calității serviciului prestat;
- acoperirea nevoilor de transport public în comun, actuale și viitoare, ale zonei metropolitane la standarde europene;
- asigurarea serviciului de transport public de persoane cu respectarea principiilor orizontale în conformitate cu politicile Uniunii Europene: tratament egal, dezvoltare durabilă, nondiscriminare, transparență;
- integrarea tarifară prin utilizarea, pe viitor, a unui singur tip de legitimație de călătorie pentru toate mijloacele de transport public local de persoane prin curse regulate;
- asigurarea infrastructurii, a capacității tehnice și operaționale necesare;
- dispecerizarea transportului public local de persoane realizat prin programe permanente;
- simplificarea procedurii de gestionare a facilităților de transport pentru categoriile sociale defavorizate;

#### **Motivele care justifică delegarea gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în Municipiul Iași**

##### ***Motive de ordin legislativ***

- Legea nr. 51/08.03.2006 - Legea serviciilor comunitare de utilități publice;
- Legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007;
- Ordinul Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice nr. 272/2007, pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane;
- Ordinul Ministerului Internelor și Reformei Administrative nr. 353/2007,7 pentru aprobarea Normelor de aplicare a Legii nr. 92 din 19 aprilie 2007 privind serviciile de transport public local;
- Ordinul 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;
- Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului Uniunii Europene nr. 1370/2007, 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;

În vederea accesării fondurilor europene ce vor fi alocate în exercițiul financiar 2014-2020, pentru crearea unui serviciu de transport public local modern, este absolut necesar ca autoritatea administrației publice locale să abordeze problematica din domeniul TRANSPORTURI, în conformitate cu art.70 și art. 80 din Tratatul privind Uniunea Europeană, care statuează în sensul că sistemele de transport urban trebuie să se constituie ca o politică comună în sistemele de transport european.

Deosebit de important este și faptul că, în egală măsură, alte politici ale Uniunii Europene, cum ar fi politica de coeziune, politica de mediu, politica de sănătate nu își pot îndeplini obiectivele fără a ține cont de specificațiile urbane, inclusiv de mobilitatea urbană.

Pe plan local, ca urmare a contractului de credit încheiat în data de 20.02.2007 între Municipiul Iași și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare, în calitate de finanțator, Municipiul Iași a demarat implementarea "Proiectului pentru Infrastructură Urbană Iași". Consultanții agreeți de către finanțator (Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare) - Getinsa SA Spania și respectiv Equipo de Tecnicos en Transporte y Territorio SA Spania - au identificat drept soluție de organizare a transportului public delegarea acestui serviciu unui operator de transport, etapa care s-a realizat inițial în cursul anului 2016 când i-a fost atribuit în procedura de urgență un contract valabil timp de 2 ani noului operator de transport, S.C.T.P.I. S.A.

În cursul anului curent, în completarea contractului de credit acordat Municipiului Iași pentru reînnoirea parcului de transport, s-a semnat contractul de credit nr. 121461/05.12.2016, dintre Municipiul Iași și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare, având ca obiect implementarea "Proiectului privind reînnoirea parcului auto al Municipiului Iași în cadrul programului SMART". S.C.T.P.I. S.A. - în calitate de companie a proiectului a primit asistența tehnică din partea consultanților desemnați de către Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare, reprezentați de consorțiul dintre ROM-T (Israel) și Ernst & Young (România), cu care s-a colaborat în temeiul scrisorii de acceptanță a Municipiului Iași nr. 66686/28.06.2018. Conform obligațiilor stabilite de către B.E.R.D. echipa de consultanți a susținut S.C.T.P.I. S.A. și orașul Iași cu revizuirea planului de transport public, reînnoirea contractului de prestări servicii publice și consolidarea performanței operaționale și financiare a companiei, prezentul studiu precum și contractul de delegare aferent fiind rezultatul conlucrării cu consorțiul desemnat pentru asigurarea consultanței de către B.E.R.D. De asemenea, consultantul s-a obligat să ofere în continuare sprijin pentru integrarea operațiunilor de transport urban în zona metropolitană și prin realizarea unui plan de afaceri al companiei pentru o durată de 10 ani.

### ***Motive de ordin economico-financiar***

- a) realizarea unui raport calitate/cost cât mai bun pentru perioada de derulare a contractului de concesiune și menținerea unui echilibru permanent între riscurile și beneficiile asumate prin contract.
- b) posibilitatea obținerii de tarife mici pentru o calitate ridicată a serviciului;

### ***Motive de ordin social și de mediu***

- a) Primăria Municipiului Iași monitorizează modul de constituire al tarifelor și modificările acestora prin clauzele stabilite în contractul de delegare și aprobarea lor de către Consiliul Local al Municipiului Iași;
- b) deplasarea în condiții de siguranță și de confort, inclusiv prin asigurarea de risc a persoanelor transportate, precum și a bunurilor acestora prin polițe de asigurări;
- c) infrastructura de transport va putea fi dezvoltată și armonizată pe ansamblul municipiului;
- d) îmbunătățirea calității mediului și implicit a sănătății populației prin reducerea gradului de poluare a mijloacelor de transport în comun.
- e) infrastructura de transport acoperă nevoile de transport public în comun, actuale și viitoare, ale zonei metropolitane la standarde europene;

## 5 Legalitatea atribuirii directe a contractului de delegare către operatorul intern S.C.T.P.I. S.A.

Regulamentul nr. 1370/2007 permite expres, la articolul 5 alin. (2), dacă legislația națională nu interzice acest lucru, atribuirea contractelor de servicii publice direct unui operator intern. Această posibilitate de atribuire directă este prevăzută și de legislația națională, în speță la articolul 30 alin. (2) lit. a) și b) și la articolul 30 alin. (3) lit. a) și b) din Legea 92/2007 privind serviciile de transport public local cu modificările și completările ulterioare. Atribuirea directă este reglementată de cerințele de publicitate și raportare prevăzute de Regulamentul nr. 1370/2007 și decurge din obligația de notificare cu privire la ajutoare de stat.

Sarcina de satisfacere a nevoilor de transport ale cetățenilor pentru transportul public local este îndeplinită de unitatea administrativ-teritorială locală Municipiul Iasi care acționează prin intermediul companiei municipale, respectiv Societatea Compania de Transport Public Iasi S.A., condițiile atribuirii directe fiind pe deplin îndeplinite, după cum rezultă din rândurile următoare.

**Compania este un Operator Intern**, în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) 1370/2007, adică „o entitate cu personalitate juridică asupra căreia autoritatea locală competentă (...) exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente”. Astfel, Municipiul Iasi, are cel puțin următoarele prerogative asupra operatorului de transport public existent:

1. gradul de reprezentare în organele administrative și de conducere este de 100%;
2. în actul constitutiv sunt prevăzute dispoziții referitoare la reprezentarea exclusivă a Municipiului Iasi în cadrul societății;
3. deși Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 nu impune autorităților competente să dețină 100 % din capitalul operatorului intern, cu condiția să exercite o influență publică dominantă și să se poată stabili controlul pe baza altor criterii, în cazul S.C.T.P.I. S.A. este îndeplinit și criteriul proprietății, Municipiul Iasi deținând integral capitalul social al societății;
4. influența efectivă și controlul efectiv asupra deciziilor strategice și asupra deciziilor manageriale individuale îi revine Municipiului Iasi, autoritate care nu doar numește proprii reprezentanți în A.G.A., dar a și organizat procedura de selecție a administratorilor S.C.T.P.I. S.A.

Municipiul Iasi este unitatea administrativ-teritorială care, în calitate de autoritate de control, întreprinde cumulativ, următoarele măsuri administrative:

- numirea adunării generale a acționarilor și propunerea consiliului de administrație, ca rezultat al deținerii integrale a capitalului social al operatorului intern;
- exercitarea unui control prealabil, prin intermediul organelor colective de administrare, asupra regulamentului de organizare și funcționare a operatorului propriu de drept privat;
- înlăturarea posibilității operatorului propriu de drept privat de a avea o orientare proprie spre piață și o marja de autonomie care ar periclita controlul



exercitat de către Municipiul Iasi asupra deciziilor strategice privind politica comerciala a societății, este exercitat prin:

- a) numirea conducerii superioare si aprobarea bugetului;
- b) aprobarea planului de afaceri, respectiv a investițiilor;
- c) exercitarea unor drepturi specifice pieței, de exemplu, decizia asupra tehnologiei ce va fi folosita de întreprindere în situația în care aceasta este un element cheie pentru activitățile sale pe piețele pe care acționează;
  - contractul de delegare precizează, în mod concret, modalitatea prin care Municipiul Iasi va asigura un control direct si o influenta dominanta asupra deciziilor strategice privind politica comerciala si asupra deciziilor manageriale ale operatorului intern;
  - activitățile de transport ale operatorului intern sunt limitate geografic la teritoriul Municipiului Iasi, oiar de la 01.01.2023 vor fi limitate geografic la teritoriul celor 10 comune: Aroneanu, Bârnova, Ciurea, Holboca, Miroslava, Popricani, Rediu, Tomești, Țuțora, Valea Lupului.
  - S.C.T.P.I. S.A. nu poate participa la procedurile competitive de atribuire a contractelor de servicii de transport public de calatori organizate în afara teritoriului autorității competente, cu excepția situațiilor permise de actele normative aplicabile;
  - S.C.T.P.I. S.A. nu poate exploata servicii publice de transport de calatori, nici chiar în calitate de subcontractant ori participa la proceduri de atribuire în afara teritoriului autorității competente, fie între granițele Uniunii, fie în alte regiuni ale lumii, având în vedere posibilitatea producerii unor efecte indirecte asupra pieței interne;
  - S.C.T.P.I. S.A. nu poate subcontracta parțial serviciul, dar prestarea celei mai importante părți din acesta îi revine; subcontractarea de către operatorii interni trebuie sa fie efectuata cu respectarea legislației privind achizițiile publice, iar subcontractarea a mai mult de o treime din serviciile de transport public ar necesita o justificare solida.
  - S.C.T.P.I. S.A. **poate** exploata, in acord cu prevederile Regulamentului nr. 1370/2007, „*linii de ieșire sau [alte] elemente auxiliare activității respective care intra pe teritoriul autorităților locale competente vecine*”. Serviciile prestate în temeiul contractului propus sunt conforme cu aceasta dispoziție motivat de faptul ca serviciile prestate conectează teritoriul autorității competente în cauza cu un teritoriu învecinat și acestea sunt servicii auxiliare prin raportare la principalul scop al activităților de transport public desfășurate;

Ca atare, conform acquis-ului comunitar si potrivit legislației naționale S.C.T.P.I. S.A. este eligibilă pentru atribuirea directă a Contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local. Obligația de serviciu va fi impusă prin Contractul de servicii publice reprezentat de Contractul de delegare a gestiunii, conform articolului 27 din Legea 92/2007 privind transportul public local, cu modificările și completările ulterioare, atribuirea directă și Contractul de delegare de gestiune urmând a fi aprobate de către autoritatea locală.

Serviciile de transport public de calatori din cadrul contractului propus a fi atribuit, în mod direct, de către Asociația Metropolitană de Transport Public Iași sunt integrate atât din punct de vedere geografic, cât și din punctul de vedere al transportului sau al tarifului, pe tot cuprinsul teritoriului de care este responsabil autoritatea publica locala, iar domeniul de aplicare geografic al unor astfel de servicii furnizate sub responsabilitatea AMTPI este definit astfel încât sa răspundă necesităților aglomerării urbane, avându-se în vedere și implicațiile preluării publicului calator din unitățile rurale limitrofe.

Operatorul - S.C. Compania de Transport Public Iași, fiind deținut în totalitate de către unul dintre membrii Asociației - respectiv Mun. Iași, este îndeplinită condiția legală pentru a fi considerat operator intern al Asociației. De altfel, prin hotărârea AGA a AMTPI nr. 6 din data de 29.03.2022, CTP a fost declarat operator local la nivel metropolitan (art. 5, alin 2 din Regulamentul 1370/2007).

În conformitate cu Regulamentul nr. 1370/2007, contractul de delegare a serviciului public propus trebuie:

- să stabilească în mod clar obligațiile de serviciu public și zonele geografice în cauză, o 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,
- să stabilească modalitățile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii;
- să determine modalitățile de alocare a veniturilor încasate din vânzarea de bilete, venituri care pot fi reținute de operatorul de servicii publice, restituite autorității competente sau partajate de cele două entități;
- să stabilească standardele de calitate a serviciului,
- să specifice dacă subcontractarea poate fi avută în vedere și, dacă da, în ce măsură;
- să indice proprietarul activelor utilizate pentru furnizarea serviciilor de transport, mai ales materialul rulant și infrastructura;

Durata contractelor de servicii publice este limitată și nu depășește 10 ani pentru serviciile de transport cu autocarul și cu autobuzul și 15 ani pentru serviciile de transport de călători pe calea ferată și cu alte moduri de transport pe șine. Durata contractelor de servicii publice care vizează mai multe moduri de transport este limitată la 15 ani, în cazul în care transportul feroviar sau cu alte moduri de transport pe șine reprezintă peste 50% din valoarea serviciilor în cauză.

În prezent, având în vedere decizia comunelor membre de a scoate traseele locale din programul de transport județean, tocmai pentru a urmări integrarea acestora la nivel metropolitan, cu Mun. Iași, ne aflăm în situația de excepție prevăzută de art. 5 alin. 5 din Regulamentul European 1470/2007:

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

Compensațiile prevăzute în proiectul contractului de delegare sunt în concordanță cu Regulamentul nr. 1370/2007, care prevede la punctul nr. 33 ca prin „hotărârea din 24 iulie 2003 pronunțată în cauza C-280/00 Altmark Trans GmbH o compensație de serviciu public nu constituie un avantaj în sensul articolului 87 din tratat, Curtea de Justiție a Comunităților Europene a hotărât ca o compensație de serviciu public nu constituie un avantaj în sensul articolului 87 din tratat, cu condiția îndeplinirii a patru condiții cumulative”. Aceste criterii sunt:

- i. întreprinderea beneficiară trebuie să aibă o Obligație de Serviciu Public (OSP) de efectuat și domeniul de aplicare al acestei obligații trebuie să fie clar definit;
- ii. parametrii pe baza cărora se calculează compensația trebuie să fie stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent;
- iii. compensația plătită nu poate depăși suma necesară pentru a acoperi toate sau o parte din costurile suportate cu îndeplinirea OSP, ținând seama de veniturile relevante și de un profit rezonabil;
- iv. în cazul în care întreprinderea care are de îndeplinit OSP nu este selectată printr-o procedură competitivă de achiziție publică, care ar permite selectarea ofertantului capabil să furnizeze serviciile la cele mai mici costuri pentru comunitate, nivelul compensației trebuie 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. Așa cum rezulta din Anuarul Statistic pe anul 2017 al Uniunii Romane de Transport Public, precum și din informațiile primite direct de la operatori, costurile de exploatare efectuate pentru îndeplinirea OSP se prezintă, pentru orașele care realizează serviciul public cu mijloace de transport auto și electrice, după cum urmează:

Ploiești	9,4 lei/km
Arad	9,08 lei/km (tramvaie); 5,54 lei/km (auto urban)
Cluj	8,44 lei/km
Oradea	8,38 lei/km
Pitești	8,02 lei/km
Baia Mare	8,29 lei/km
Iasi	7,37 lei/km- ( urmeaza a fi actualizate)

După cum rezultă din contractul de delegare propus spre aprobare, Societatea Compania de Transport Public Iasi S.A. îndeplinește cumulativ condițiile anterior-menționate.

## 6 Politici de dezvoltare pe termen lung

Pe perioada de derulare a noului contract de servicii publice se va urmări implementarea măsurilor pe termen lung, cu impactul cel mai puternic în creșterea mobilității urbane prin politici sustenabile de dezvoltare și prioritizare a transportului public ce va conduce la creșterea calității vieții, într-un oraș cu o dinamică demografică ascendentă.

Scopul pe termen lung urmărit de managementul societății și de Asociația Metropolitană de Transport Public Iași (A.M.T.P.I.) este eficientizarea activității de transport public de persoane în municipiul Iași, prin creșterea fluenței traficului, creșterea capacității de transport și asigurarea unui serviciu de transport public de călători modern, ecologic, care să răspundă cerințelor de ritmicitate, confort și siguranță ale cetățenilor.

Referința planurilor de dezvoltare va fi Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Polul de creștere Iași trebuie să conțină elemente care să permită măsurarea efectelor implementării proiectelor, din perspectiva obiectivelor strategice stabilite.

Astfel, în corelare cu PMUD principalele obiective sunt următoarele:

1. Creșterea accesibilității cetățenilor la zonele de interes prin:
  - Extinderea gradului de acoperire al transportului public
  - Extinderea zonelor pietonale și a pistelor de biciclete
2. Îmbunătățirea calității mediului prin:
  - Reducerea congestiilor de trafic
  - Reducerea poluării atmosferice și fonice datorate procesului de transport
  - Creșterea gradului de utilizare al modurilor de transport alternative (bicicletă, mersul pe jos) și a transportului public
  - Promovarea electromobilității
3. Creșterea siguranței și securității cetățenilor, prin:
  - Creșterea siguranței pentru conducătorii auto, prin asigurarea semnalizării dinamice și statice corespunzătoare
  - Aplicarea de măsuri care conduc la creșterea siguranței bicicliștilor și pietonilor
  - Creșterea siguranței utilizatorilor transportului public
  - Reducerea numărului de accidente datorate procesului de transport
4. Creșterea eficienței economice a sistemului de transport, prin:
  - Eficientizarea transportului public prin reducerea costurilor de operare
  - Creșterea numărului de utilizatori ai transportului public
5. Creșterea calității vieții cetățenilor, prin:
  - Reducerea impactului transportului asupra zonelor locuite, prin reducerea volumelor de trafic și creșterea capacității rețelei rutiere
  - Asigurarea de parcări rezidențiale și publice
  - Extinderea zonelor destinate modurilor de transport alternative.

## 7 Redevența

Pentru bunurile concesionate, concesionarul ii va plăti Autorității Contractante o redevență, calculată lunar ca 0,1 % din totalul valorii ramase de amortizat a bunurilor concesionate din domeniul privat al Municipiului Iași.

## 8 Durata Contractului

Având în vedere că:

- decizia comunelor membre de a scoate traseele locale din programul de transport județean, tocmai pentru a urmări integrarea acestora la nivel metropolitan, cu Mun. Iași, ne aflăm în situația de excepție prevăzută de art. 5 alin. 5 din Regulamentul European 1470/2007:

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

- Compania de Transport Public este compania proiectului în cadrul Acordului de împrumut încheiat în decembrie 2016, între Municipiul Iași și Banca Europeană de Reconstrucție și Dezvoltare (BERD) privind reînnoirea parcului auto de transport public și prin care s-au achiziționat 88 autobuze Euro 6, faza C. Acest împrumut, în valoare de 15 milioane euro, are o perioadă de grație de doi ani și o perioadă de rambursare de 10 ani, astfel el finalizându-se în decembrie 2028;
- pentru cele 11 tramvaie achiziționate în anul 2017 de către CTP Iași pe baza Hotărârii Consiliului Local Iași, și puse în funcție în cursul anului 2018, în cadrul contractului actual, a fost stabilită o durată de viață de 8 ani, astfel acestea vor fi amortizate integral în anul 2026; conform H.G. nr. 2139 / 2004 privind clasificarea și duratele normale de funcționare a mijloacelor fixe *Mijloacele de transport electric urban pe șine (grupa 2.3.5.1.)* au stabilită o durată normală de funcționare cuprinsă între 11 și 17 ani (achiziționate noi);
- în cadrul Acordului, CTP Iași este implicată direct în UIP<sup>2</sup>, are obligații privind raportări semestriale/anuale privind aspecte financiare, de mediu și de politici sociale, corelate cu stadiul derulării proiectului, până la finalizarea acestuia;
- prin achiziția autobuzelor noi, prin personalul propriu specializat Compania asigură mentenanța și lucrările de reparații în garanție și post garanție pe durata de viață a autobuzelor stabilită la 8 ani, respectiv 2026. În cadrul proiectului, personalul al CTP Iași a beneficiat din partea furnizorului de sesiuni de training specializat asigurându-se astfel condiții de exploatare și mentenanță calificate;
- prin personalul calificat al Companiei și prin experiența sa, se asigură, pe perioada derulării contractului, o întreținere corespunzătoare a parcului de mijloace de transport (tramvaie / autobuze ) și a infrastructurii asociate;
- pentru accesarea de fonduri europene de către Companie, în vederea dezvoltării și îmbunătățirii calității serviciilor, este necesară o

---

<sup>2</sup> UIP – Unitatea de Implementare a Proiectului

continuitate/stabilitatea în funcționarea, printr-un contract de prestări servicii cu o durată suficient de mare pentru accesarea acestor tipuri de finanțări.

- în același context, pentru achiziția de mijloace de transport și/sau utilaje auxiliare proprii, Compania poate apela și la finanțări bancare/non-bancare (împrumut / leasing operațional), durata contractului fiind un element de evaluare pentru acordare.
- Operatorul îndeplinește condițiile stabilite de art. 5 alin. 2 din Regulamentul 1370/2007 pentru a opera în cadrul ADI - Asociația Metropolitană de Transport Public Iași

se impune delegarea gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate pe o perioadă de maxim 2 ani, începând cu data intrării în vigoare a contractului de delegare a gestiunii serviciului, urmând ca în cadrul acestei perioade Asociația să pregătească demersurile juridice fie pentru o procedură competitivă, fie pentru delegarea gestiunii serviciului pentru o perioadă mai îndelungată, în conformitate cu normele interne și cele europene.

## 9 Riscuri

Neimplementarea proiectului în forma propusă are drept consecință lipsa oricărui operator care să gestioneze serviciul de transport public în comunele menționate, de la data de 01.01.2023.

Aceasta deoarece actualele contract încheiate în anul 2013 expiră la data de 31.12.2022, iar comunele din zona metropolitană nu au mai dorit să participe la licitația privind un nou program de transport la nivel județean, ci au urmărit un cu totul alt nivel de dezvoltare și de integrare a serviciilor de transport, în corelare cu polul urban reprezentat de Mun. Iași.

*Implementarea proiectelor/măsurilor incluse în Planul de mobilitate urbană durabilă poate fi afectată de apariție riscurilor legate de:*

- *Lipsa finanțării din surse externe (fonduri europene)*

*Proiectele/măsurile propuse prin planul de acțiune, eligibile pentru a obține finanțare prin Programul Operațional Regional reprezintă proiecte de bază pentru atingerea obiectivelor strategice stabilite prin PMUD. Lipsa obținerii finanțării pentru aceste proiecte majore este un risc pentru atingerea viziunii asupra mobilității. Impactul este considerat semnificativ, dar probabilitatea de apariție se apreciază ca fiind redusă, având în vedere experiența similară a Municipiului Iași în accesarea finanțărilor din fonduri europene, în exercițiul financiar anterior. Strategia de minimizare a riscului presupune acordarea unei atenții deosebite în elaborarea documentațiilor care justifică necesitatea și oportunitatea investițiilor pentru care se solicită finanțare, precum și adaptarea acestora la cerințele ghidurilor finale de finanțare.*

- *Instabilitatea politică locală*

*Riscul constă în posibilitatea modificărilor priorităților stabilite sau chiar blocarea unor anumite inițiative, ca urmare a instabilității politice locale. Impactul este considerat mediu, la fel ca și probabilitatea de apariție a riscului. Minimizarea producerii riscului se poate realiza prin asumarea planului de acțiune și al portofoliului de proiecte al PMUD în integralitate, de către toți reprezentanții localităților incluse în aria de studiu.*

– Valori neconforme ale costurilor de implementare

PMUD este un document strategic, iar nivelul de detaliere al măsurilor și proiectelor este adaptat în consecință. Prin urmare, în faza de implementare va fi necesară elaborarea de documentații tehnico-economice pentru investițiile propuse. Estimarea unor valori de investiție neconforme cu realitatea poate conduce la prioritizarea nerealistă a intervențiilor și la obținerea unor efecte diferite de cele așteptate. Impactul acestui risc este moderat, iar probabilitatea de apariție se consideră redusă. Strategia de răspuns constă în documentarea cu privire la costurile de realizare a proiectelor pentru care nu există studii tehnico-economice recente, prin raportare la proiecte similare implementate recent.

– Reticența cetățenilor față de măsurile propuse

Participarea activă a cetățenilor la punerea în aplicare a politicilor de mobilitate este absolut necesară, deoarece obținerea rezultatelor așteptate este condiționată inclusiv de adaptarea în acest sens a comportamentului de mobilitate al acestora. Reticența cetățenilor față de acțiuni care vor conduce la îndeplinirea obiectivelor pe termen lung reprezintă un risc în faza de implementare a PMUD. Impactul este considerat redus, iar probabilitatea de apariție este scăzută. Strategia de minimizare a riscului constă în consultarea publicului în toate etapele de elaborare a planului și informarea cetățenilor asupra obiectivelor și efectelor PMUD printr-o campanie constantă de informare și conștientizare asupra mobilității durabile.

– Nerespectarea graficului de timp prevăzut

Întârzierea în implementarea unor proiecte poate genera reducerea efectelor așteptate, mai ales în cazul proiectelor complexe, interconectate cu alte măsuri sau cu efect asupra acestora. Riscul are un impact de nivel mediu, iar probabilitatea de apariție este considerată, de asemenea, medie. Strategia de răspuns pentru minimizarea acestui risc constă în realizarea unui plan de implementare care să asigure o integrare armonizată a proiectelor, din punct de vedere al planificării temporare, urmată de evaluarea și monitorizarea continuă a implementării PMUD.

– Lipsa resurselor financiare din bugetul local, pentru finanțarea proiectelor

Riscul constă în lipsa resurselor financiare necesare pentru asigurarea cofinanțării proiectelor care au ca sursă de finanțare fondurile nerambursabile, ca și pentru finanțarea proiectelor neeligibile pentru finanțare din fonduri europene. Strategia de minimizare a riscului presupune realizarea unei planificări multianuale corespunzătoare, care să permită asigurarea fondurilor necesare din bugetul local, corelată eventual cu identificarea de surse de finanțare alternative, precum și o reprogramare a proiectelor, în funcție de disponibilitățile financiare existente

## 10 Concluzii

În aceste condiții:

Având în vedere crearea unui sistem de transport eficient, integrat, durabil și sigur, la nivelul zonei metropolitane, proiectat să promoveze dezvoltarea economică și teritorială incluzivă din punct de vedere social și să asigure o calitate ridicată a vieții,



În considerarea faptului că aceste elemente vizează interesul public al comunității și constituie situație a cărei reglementare nu poate fi amânată, având în vedere:

- Legea serviciilor comunitare de utilități publice, nr. 51 din 8 martie 2006;
- Legea serviciilor de transport public local, nr. 92 din 19 aprilie 2007, cu modificările și completările ulterioare;
- Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului Uniunii Europene nr. 1370/2007;

se impune delegarea gestiunii către un operator de transport care, demarând de la starea actuală a serviciului de transport public, să poată întreprinde un transport caracterizat de un management judicios, o strategie de dezvoltare viabilă și o politică coerentă, armonizată cu dezideratul autorității administrative-publice locale.

Soluția pe care o propunem în final este aceea de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane către același operator de transport rutier licențiat/transportator autorizat, prin atribuire directă în condițiile prevederilor art.27 și 30 din Legea nr. 92/2007 și ale Regulamentului nr. 1370/2007, urmând a fi încheiat un contract de delegare a gestiunii serviciului cu operatorul existent și care a demonstrat că are capacitatea de a gestiona judicios serviciul de transport public local încredințat inițial la nivelul Mun. Iași, contract al cărui conținut va fi stabilit prin hotărârea AGA a Asociației Metropolitane de Transport Public Iași.

Autoritatea Metropolitană de Transport Public Iași - din cadrul AMTPI,

Responsabil reglementare și control Tudosă Nicușor

Îmi asum responsabilitatea corectitudinii și legalității în solidar cu întocmitorul înscrisului.



Consilier juridic, Gheorghiu Eustațiu

Îmi asum responsabilitatea pentru fundamentarea, corectitudinea, legalitatea întocmirii acestui înscris.



Director Executiv AMTPI  
BOZ EDUARD

Îmi asum responsabilitatea pentru fundamentarea, corectitudinea, legalitatea întocmirii acestui înscris.

