

ROMÂNIA
JUDEȚUL VASLUI



MUNICIPIUL BÂRLAD
CONSILIUL LOCAL

Str. 1 Decembrie nr. 21

☎ 0235/411760

Fax: 0235/416867

STUDIUL DE OPORTUNITATE
AL DELEGARII SERVICIULUI DE TRANSPORT
PUBLIC LOCAL DE PERSOANE PRIN CURSE REGULATE
IN MUNICIPIUL BARLAD

– Anexa 3 LA HCLM Barlad nr. 10 din 20.01.2016

CUPRINS:

I. ASPECTE GENERALE

I.1. Definitie

I.2. Cadru legislativ

I.3. Situatia actuala

II. DESCRIEREA SERVICIULUI

II.1. Descrierea traseelor

II.2. Masuri de imbunatatire a serviciului de transport local de calatori

III. ASPECTE SOCIALE

IV. ASPECTE FINANCIARE

V. STABILIREA TIPULUI DE CONTRACT SI RISCURI DE PROIECT

V.1 Analiza alternativelor de asigurare a serviciului si stabilirea tipului de contract si modului de atribuire

V.2. Matricea repartitiei riscurilor

VI. STABILIREA DURATEI CONTRACTULUI DE DELEGARE DE GESTIUNE SI REDEVENTEI

VI.1 Durata contractului

VI.2. Redeventa

VII. CONCLUZII

I. ASPECTE GENERALE

I.1. Definitie

Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate este serviciul ce indeplineste cumulativ urmatoarele conditii:

- se efectueaza de catre un operator de transport rutier, astfel cum acesta este definit si licentiat conform prevederilor Ordonantei Guvernului nr. 27/2011, cu modificarile si completarile ulterioare;
- se efectuează numai pe raza teritorial-administrativă a unei localități;
- se executa pe rute si cu programe de circulatie prestabilite de catre Consiliul Local;
- se efectueaza de catre operatorul de transport rutier cu mijloace de transport in comun, respectiv cu autobuze, detinute in proprietate sau in baza unui contract de leasing, inmatriculate sau inregistrate, dupa caz in localitatea respectiva ;
- persoanele transportate sunt imbarcate sau debarcate in puncte fixe prestabilite, denumite statii sau autogari, dupa caz;
- pentru efectuarea serviciului, operatorul percepe un tarif de transport pe baza de legitimatii de calatorie individuale eliberate anticipat, al caror regim este stabilit de OG nr.27/2011 cu modificarile si completarile ulterioare;
- transportul cu autobuzele se efectueaza numai pe baza de licente de traseu si caiete de sarcini.

I.2. Cadru legislativ

La aceasta data organizarea serviciului de transport public local este reglementata , la nivel national, de urmatoarele acte legislative

- LEGEA nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilitati publice, modificata si completata de OUG nr. 13/2008;
- LEGEA nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local
- ORDINUL nr. 353/2007 pentru aprobarea Normelor de aplicare a Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007
- ORDINUL nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local si a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local
- ORDINUL nr. 263/2007 privind aprobarea Normelor-cadru privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local,
- ORDONANȚA nr. 27 / 2011 privind transporturile rutiere cu modificările și completărilor aduse de către OUG nr. 11 / 2013 si LEGEA nr. 109 / 2014.

I.3. Istoricul si situatia actuala a serviciului

Pana in anul 2000 transportul public local de persoane prin curse regulate pe raza municipiului Barlad a fost asigurat in exclusivitate de SC URBANTRANS SA Barlad, societate comerciala la care unic actionar era Consiliul Local al Municipiului Barlad.

Datorita imbatranirii parcului auto al SC URBANTRANS SA si imposibilitatii innoirii lui dar si ca urmare a unei legislatii deficitare in acest domeniu, pe traseele principale au inceput sa circule si alte mijloace de transport, ale mai multor societati comerciale sau persoane fizice, multe din acestea fiind improprie efectuării unui astfel de transport.

Odata cu aparitia unor acte normative care au permis reglementarea transportului local de calatori pe raza localitatilor de catre Consiliile locale, in anul 2005 s-a atribuit Asociatiei "TRANS 2004" Barlad, in urma unei licitatii organizata in conformitate cu LEGE nr. 219 / 1998 privind

regimul concesiunilor, contractul de delegare de gestiune a serviciului de transport public local de persoane nr. 570 din 22.09.2005, cu o durata de 5 ani, pana la 20.09.2010

Deoarece Contractul de asociere al Asociatiei "TRANS 2004" Barlad, a expirat la data de 26.01.2009, conform prevederilor art. 22 alin. 1 lit. b din Contractul de delegare de gestiune nr. 570/22.09.2005, contractul a incetat de drept, prin denuntarea unilaterala, prin HCLM Barlad nr. 95 din 31.03.2009 aprobandu-se incetarea acestui contract.

In conformitate cu prevederile legale de la acea data, aceleasi in cea mai mare parte cu cele din prezent, a fost intocmita o documentatie de atribuire si organizata o procedura de licitatie deschisa asa cum este reglementata de ORDINUL nr. 263/2007 privind aprobarea Normelor-cadru privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local, al carui castigator a fost desemnata SC UNISTIL SRL, cu care a fost semnat contractul de delegare de gestiune cu o durata de 6 ani, valabil, conform prevederilor acestuia, pana la data de 18.12.2015.

In vederea asigurarii serviciilor de transport public de persoane prin curse regulate in municipiul Barlad pentru locuitorii acestuia in viitor trebuie stabilita modalitatea de asigurare in continuare a acestor servicii, in conformitate cu prevederile legale in vigoare.

II. DESCRIEREA SERVICIULUI

II.1. Descrierea traseelor

Avand in vedere repartitia populatiei municipiului Barlad si necesitatea asigurarii unei alternative de transport pentru cat mai multi locuitori, centrele importante din punct de vedere economic si/sau social dar si efectuarea serviciului de transport in conditiile obtinerii unui profit minim, rezonabil de catre cei ce le efectueaza, s-a impus asigurarea serviciului de transport public local de persoane pe urmatoarele trasee:

1. SC RULMENTI SA - GARA;
2. SC RULMENTI SA - LICEUL M. EMINESCU ;
3. SC RULMENTI SA – CARTIERUL PODENI (Blocuri ANL);
4. SC RULMENTI SA – CARTIER DEAL (Scoala nr. 10) extins in CARTIER DEAL II (STR. Ciprian Porumbescu)
5. GARA – CARTIER DEAL (str. Emil Racovita)

Primele doua linii de transport acopera in totalitate circulatia calatorilor pe directia nord – sud legand principale obiective din zona de sud a orasului (Gara si Autogara Barlad, SC CONFECTII BARLAD SA, Liceul M. Eminescu si zona comercial din sudul orasului) cu centrul si in continuare cu cele din nordul orasului (Gradina Publica si Gradina Zoologica, SC FEPA SA, SC RULMENTI SA, etc.).

Celelalte trei linii fac legatura cartierelor aflate in estul respectiv vestul orasului cu zonele de nord si sud prin zona centrala, pe strazile cele mai importante ale acestora, astfel incat sa poata deservii un numar cat mai mare de potentiali utilizatori. Important de mentionat este suprapunerea tuturor acestor trasee pe strada Republicii, zona caracterizata prin cea mai mare densitate a populatiei, realizandu-se astfel preluarea intregului flux de calatori, in conditii de asteptare si transport optime.

Unul din cartierele ce nu beneficiaza de servicii de transport si legaturi cu cel putin centrul orasului, si care trebuie avut in vedere la stabilirea traseelor pentru noul contract, este cartierul Munteni din nord-estul municipiului.

Pe primele doua trasee, avandu-se in vedere ca latimea strazilor cat si a trotuarelor a permis, majoritatea statiilor sunt amenajate, pe langa indicatoare si marcaje corespunzatoare si cu refugii si

stationare acoperite si dotate cu banci sau scaune, care sa permita calatorilor o asteptare comoda si in siguranta, pe celelalte trasee amenajandu-se stationare, cu precadere de catre operatorul de transport conform programului de investitii asumat, numai in anumite statii unde amplasamentul acestora a permis construirea lor, neputandu-se realiza si refugii specifice.

Din punct de vedere al mijloacelor de transport folosite, pe primele doua trasee, deoarece strazile au o latime suficienta si exista multi utilizatori se impune efectuarea transportului cu autobuze urbane de capacitate mare. Pe celelalte trasee, alegerea mijloacelor de transport este conditionata, in principal, de strazile mai inguste dar si de numarul mai redus de utilizatori, o solutie ideala constituind-o folosirea de autobuze de capacitate redusa. Pe aceste considerente, tinand cont si de lungimea traseelor mentionate, luand in considerare si un traseu secundar in cartierul Munteni, intervalele de asteptare de max. 15 minute pe traseele principale si 30 minute pe cele secundare precum si de obligativitatea asigurarii unor mijloace de transport de rezerva, sunt necesare cel putin 12 autobuze urbane si 9 microbuze.

II.2. Masuri de imbunatatire a serviciului de transport local de calatori si investitii necesare

Principalele directii de actiune in vederea imbunatatirii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate, de care sa se tina seama la atribuirea noului contract, ar putea fi:

1. Infintarea unui nou traseu care sa deserveasca locuitorii cartierului Munteni;
2. Construirea, in statiile ce permit acest lucru, de stationare acoperite si dotate cu banci sau scaune si/sau alveole/refugii in vederea creerii de conditii cat mai bune de asteptare in conditii de siguranta sporita, atat pentru calatori cat si pentru ceilalti participanti la trafic;
3. Pentru a facilita accesul neîngrădit al persoanelor cu handicap la transport și călătorie in conformitate cu prevederile LEGII nr. 448 / 2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap cu modificarile si completarile ulterioare:
 - adaptarea tuturor mijloacelor de transport în comun aflate în circulație;
 - adaptarea tuturor stațiilor mijloacelor de transport în comun conform prevederilor legale, inclusiv marcarea prin pavaj tactil a spațiilor de acces spre ușa de intrare în mijlocul de transport;
 - montarea panourilor de afișaj corespunzătoare nevoilor persoanelor cu handicap vizual și auditiv în mijloacele de transport public;
4. folosirea unor autobuze cu dotari superioare pentru a asigura conditii optime de calatorie indiferent de perioada: incalzire, aer conditionat, iluminat interior corespunzator, etc.
5. folosirea unor autobuze cat mai noi, cat mai putin poluante, care sa indeplineasca ultimele norme EURO de poluare, eventual autobuze ecologice, acest lucru fiind benefic pentru toti locuitorii orasului si in concordanta cu actiunile de stopare si reducere a poluarii ce se aplica in toate domeniile;
6. dotarea tuturor statiilor cu materiale informative din care calatorii sa obtina informatii referitoare la traseul respectiv – timpii de succedare pe diversele intervale orare, cat si despre celelalte trasee.

Investitiile pentru imbunatatirea serviciului de transport in sensul directiilor mentionate anterior, altele decat cele referitoare la dotarile mijloacelor de transport ce devin obligatori conform prevederilor caietului de sarcini, constau in:

- construire de noi stationare acoperite dotate cu banci/scaune acolo unde exista posibilitate, – cel putin 10 bucati, cu o valoare totala estimata de cca. 120.000 lei (12.000 lei / buc.)
- implementarea unui sistem integrat de management al traficului, pentru inceput pe traseele principale (IRB-Gara si IRB-Liceu Eminescu ce acopera 30 de statii si 12 autobuze) estimat

la cca. 150.000 lei, care sa permita, in timp real afisarea in fiecare statie de informatii despre timpii de asteptare a mijloacelor de transport.

III. ASPECTE SOCIALE

In conformitate cu unele prevederi legale in vigoare dar si cu politica CLM Barlad de sprijinire a unor categorii sociale cu venituri mici sau care fac parte din anumite grupuri ocupationale, la aceasta data se subventioneaza transportul local, pentru urmatoarele categorii de persoane, asa cum este ilustrat in tabelul de mai jos:

Nr. crt.	Categorii sociale subventionate *	Nr. mediu de persoane luate in evidenta	Baza legala de acordare a subventiei	Nivelul gratuitatilor acordate	Procent din valoarea biletului suportat de	
					DELEGATAR Municipiul Barlad	DELEGANT SC UNISTIL SRL
1	Pensionari cu pensie mai mica de 600 lei/luna	1.500	HCLM Barlad nr. 64/2014	Valoarea calatoriilor efectuate, in limita a 30 calatorii/ luna	35%	65%
2	Persoane ce au fost persecutate politic	200	Legea 118/95	Valoarea calatoriilor efectuate, in limita a 60 calatorii/ luna	100%	0%
3	Donatori de sange	200 (variabil)	Legea 4/1995	Valoarea calatoriilor efectuate, in limita a 60 calatorii/ luna	35%	65%
4	Persoane handicapate	1.000	Legea 448/2006 si HCLM Barlad nr. 5/2010 si 124/2010	50 % din valoarea calatoriilor efectuate, in limita a 40 calatorii/ luna	50 %	50 %
5	Asistenti personali	300	Legea 448/2006 si HCLM Barlad nr. 5/2010 si 124/2010	50 % din valoarea calatoriilor efectuate, in limita a 40 calatorii/ luna	50%	50%
4	Elevi sportivi	120	HCLM 4/2012	100 % din valoarea calatoriilor efectuate, in limita a 30 calatorii/ luna	100%	0%

Din situatiile financiare ale decontarilor subventiilor de la bugetul local catre delegant, in cele 9 luni ale anului 2015, rezulta urmatoarele costuri:

Nr. crt.	Categorii sociale subventionate	Procentul decontat din bugetul local	Valoare suportata si decontata de la bugetul local -lei-	Valoare suportata de delegant -lei-
1	Pensionari cu pensie mai mica de 600 lei/luna	35 % din valoarea calatoriilor efectuate, in limita a 30 calatorii/ luna	330.939	614.601
2	Persoane ce au fost persecutate politic	100 % din valoarea calatoriilor efectuate, in		

		limita a 30 calatorii/ luna		
3	Donatori de sange	35% din valoarea calatoriilor efectuate, in limita a 60 calatorii/ luna	74.820	138.951
4	Persoane cu handicap	50 % din valoarea calatoriilor efectuate, in limita a 40 calatorii/ luna	332.949	332.949
5	Elevi sportivi	100 % din valoarea calatoriilor efectuate, in limita a 30 calatorii/ luna	93.912	-
6	Asistenti personali ai persoanelor cu handicap	50 % din valoarea calatoriilor efectuate, in limita a 40 calatorii/ luna	52.610	52.610
TOTAL			885.230	1.139.111
			2.024.341	

Dupa cum se observa din analiza de mai sus, pe primele 9 luni ale anului 2015, cand pretul unei calatorii/bilet a ajuns la 2 lei in urma actualizarii cheltuielilor pe baza caruia a fost fundamentat conform prevederilor contractului de delegare, valoarea totala a subventiilor transportului celor aproximativ 3320 de beneficiari ai acestora se ridica la 2.024.341 lei, din care 885.230 lei se suportata de la bugetul local iar restul de 1.139.111 lei fiind suportat de operatorul de transport. Prin delegarea transportului local de persoane, in conditiile pastrarii si introducerii in proiectul noului contract de delegare de gestiune a unor astfel de conditii, se poate degreva bugetul local de cheltuieli de peste 1.000.000 lei /an.

IV. ASPECTE FINANCIARE ALE PRESTARIИ SERVICIULUI

Din situatiile financiare ale SC UNISTIL SRL, ce a asigurat serviciul de transport public local de persoane in ultimii 6 ani conform contractului de delegare de gestiune nr. 54 din 23.11.2009, rezulta, pentru anul 2014 (ultimul an complet pentru care au fost intocmite situatiile financiare), urmatoarele date principale, apropiate de ale anilor anteriori:

- totalul incasarilor de cca 3.435.000 lei din care 2.580.000 lei au rezultat din vanzarea directa a biletelor catre utilizatorii finali, iar cca 855.000 lei au rezultat din decontarea efectiva a procentului din biletele subventionate de catre CLM Barlad pentru categoriile sociale mentionate mai sus.

- Cheltuielile materiale pentru efectuarea serviciului de transport au fost de aproximativ 2.021.000 lei la care s-au adaugat cheltuieli de personal de aproximativ 1.141.000 lei, totalul cheltuielilor fiind de cca. 3.162.000 lei;

- Profitul rezultat din serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate in municipiul Barlad s-a ridicat la cca. 273.000 lei.

in conditiile in care:

- a asigurat continuitatea serviciilor de transport in concordanta cu prevederile documentelor contractului de delegare de gestiune;

- a efectuat investitii, asa cum se angajase in oferta sa, constand in realizarea platformei betonate de la capatul traseelor din zona SC RULMENTI SA si constructia unor stationare pentru imbunatatirea conditiilor de asteptare, toate acestea revenind municipiului Barlad ca bunuri de retur;

- a platit ca redeventa, in cei 6 ani de contract, peste 1.200.000 lei (redeventa pornind de la 180.000 lei/an in primul an de contract si ajungand in ultimul an – in urma actualizarii conform prevederilor contractului- la 215.000 lei).

- a suportat partea ce i-a revenit din subventiile acordate de CLM Barlad categoriilor de persoane mentionate anterior.

Din datele prezentate mai sus rezulta ca efectuarea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate in municipiul Barlad, in conditiile impuse in documentele vechiului contract era profitabila. Avand in vedere conditiile actuale, care nu sunt substantial diferite de cele

impuse prin contractul precedent reiese ca serviciul poate fi asigurat si in continuare, cel putin la nivelul de pana acum.

V. STABILIREA TIPULUI DE CONTRACT SI RISCURILOR DE PROIECT

V.1 Analiza alternativelor de asigurare a serviciului, tipuri de contract si moduri de atribuire

In conformitate cu Legea nr. 92/2007 a serviciului de transport public local, Serviciile de transport public local se pot administra prin atribuirea acestora in urmatoarele modalitati:

- a) gestiune directa;
- b) gestiune delegata.

Alegerea modalității de atribuire a serviciului de transport public local se face, în condițiile prezentei legi, precum și ale Legii nr. 51/2006, prin hotărâre adoptată de consiliul local, raporturile juridice dintre autoritățile administrației publice locale și operatorii serviciului de utilități publice putand fi reglementate prin:

- a) hotărâre de dare în administrare - în cazul gestiunii directe;
- b) hotărâri și contracte prin care se delegă gestiunea serviciului - în cazul gestiunii delegate.

Gestiunea directă este modalitatea de gestiune în care autoritatea publica locala își asumă, în calitate de operator, toate sarcinile și responsabilitățile ce îi revin, potrivit legii, cu privire la prestarea serviciului de transport public local și la administrarea și exploatarea sistemelor de utilități publice aferente. Gestiunea directă se realizează prin structuri proprii ale autorităților administrației publice locale, înființate prin hotărâri ale consiliilor locale care pot fi:

- a) compartimente de specialitate, fără personalitate juridică, organizate în cadrul aparatului propriu al consiliului local al unității administrativ-teritoriale;
- b) servicii publice sau direcții de specialitate, fără personalitate juridică, organizate în cadrul aparatului propriu al consiliului local al unității administrativ-teritoriale, având autonomie financiară și funcțională;
- c) servicii publice sau direcții de specialitate, cu personalitate juridică, organizate în subordinea consiliului local ori județean al unității administrativ-teritoriale sau a asociației de dezvoltare comunitară, având patrimoniu propriu, gestiune economică proprie și autonomie financiară și funcțională.

Conform prevederilor legale, pentru a asigura serviciile de transport cel puțin la nivelul actual prin înființarea și administrarea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate prin **gestiune directă**, pe lângă înființarea unei structuri specializate și angajarea personalului aferent, ar trebui realizate investiții destul de însemnate pentru achiziționarea mijloacelor de transport necesare, organizarea activității și autorizarea corespunzătoare. În acest sens, având în vedere principalele cheltuieli, conform tabelului de mai jos, se pot previziona urmatoarele costuri:

Cheltuiala	Descriere	Evaluare
Achizitie autobuze	Achizitionarea a 12 autobuze, conform necesarului de pe tresele existente	Avand in vedere preturile la autobuzele urbane noi care sunt, in functie de marca si capacitate (1. Mercedes.....944.000 lei 2. Briari's (Iveco).....930.000 lei 3. Solaris.....914.000 lei 4. Isuzu Anadolu (Temsu).....893.000 lei 5. BMC (Eurobus).....701.000 lei, intre 700.000 si 944.000 lei, folosind o valoare medie de 800.000 lei rezulta pentru cumpararea celor 12 autobuze cheltuieli de aproximativ 9.600.000 lei
Achizitie microbuze	Achizitionarea a 8 microbuze, conform	Avand in vedere preturile la microbuzele cu peste 14 locuri intre 110.000 si 130.000 lei,

	necesarului de pe tresele existente	folosind o valoare medie de 120.000 rezulta pentru cumpararea celor 8 microbuze cheltuieli de aproximativ 960.000 lei
Asigurari obligatorii pentru mijloacele de transport	Plata RCA, a persoanelor si si bagajelor transportate	Luand in considerare valoarea primelor de asigurare de 10.000 lei/autobuz/an, respectiv de 4.000 lei/microbuz/an rezulta o cheltuiala, pentru cele 20 mijloace de transport, de 1.472.000 lei
Cheltuieli pentru autorizare conform legilor in vigoare	Valoarea taxelor de inmatriculare si autorizare pentru mijloacele de transport	Cheltuiala pentru taxe si autorizatii este de cca. 2.000 lei / autovehicul rezultand pentru cele 20 mijloace de transport (autobuze si microbuze) o suma de 40.000 lei
Cheltuieli pentru asigurarea nivelului financiar minim obligatoriu	In vederea autorizarii ca operator de transport trebuiesc depuse garantii financiare conform legislatiei in vigoare	Valoarea garantiilor este de 9.000 euro pentru primul mijloc de transport si 5.000 euro pentru fiecare din urmatoarele mijloace de transport. Avand in vedere numarul de mijloace de transport necesare, de 20, rezulta o valoare a garantiilor de 104.000 euro, reprezentand cca. 458.000 lei.
TOTAL COSTURI		Cca. 12.500.000 LEI

In plus subventiile acordate precum si investitiile necesare vor fi suportate in totalitate de la bugetul local.

Gestiunea delegata este forma de atribuire prin care autoritatile administratiei publice locale transfera unuia sau mai multor operatori de transport rutier cu capital public, privat sau mixt sarcinile si responsabilitatile proprii cu privire la prestarea propriu-zisa a serviciului de transport public local, precum si la exploatarea, intretinerea, reabilitarea si modernizarea bunurilor proprietate publica aferente sistemului de transport public local, in baza unui contract care, in aceasta situatie, este **contract de delegare de gestiune** ce va fi atribuit in conformitate cu prevederile Ordinului ANRSC nr. 263/2007 prin **licitatie publica deschisa**.

Din analiza principalelor aspecte (efectuata la capitolele precedente) ale modului de derulare a contractului de delegare de gestiune a serviciului de transport public local in ultimii 6 ani, ca o expresie tocmai a "gestiunii delegate", se pot observa o serie de avantaje pentru Consiliul Local in cazul acestei forme de administrare, in conditiile in care serviciul de transport a fost asigurat in regim de continuitate la nivelul specificat in documentele contractului de delegare de gestiune, astfel:

- singurele cheltuieli suportate de la bugetul local au fost cele pentru asigurarea unei parti a subventiilor acordate unor categorii de persoane, locuitori ai municipiului Barlad, in conditiile in care o parte mai mare a fost transferata spre a fi suportata de delegant, tot el fiind cel care a finantat si unele investitii necesare sistemului de transport;
- au fost realizate venituri suplimentare la bugetul local din redeventa platita de delegant.

Tinand cont de prevederile legale in vigoare cat si de conditiile viitoare de asigurare a serviciului de transport public local, care nu sunt substantial diferite de cele actuale, avand in vedere, pe de o parte, valoarea cheltuielilor de la bugetul local pe care le-ar implica infintarea, organizarea si asigurarea acestui serviciu prin gestiune directa, iar pe de alta parte, avantajele gestiunii delegate specificate mai sus, se impune ca modalitate mai avantajoasa de organizare si asigurare a serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate, **gestiunea delegata**.

V.2. Matricea repartitiei riscurilor ce ar putea apare in asigurarea serviciului de transport

Avand in vedere particularitatile serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate precum si reglementarile legale specifice, asa cum a rezultat din analiza de mai sus, se stabilesc riscurile ce ar putea apare in asigurarea serviciului de transport; pentru a avea o imagine a

repartitiei riscurilor intre delegatar si delegant si a modului in care se pot reduce acestea se intocmeste in continuare Matricea repartitie riscurilor:

Categoria de risc	Descriere	Consecinte	Eliminare
Riscuri de amplasament			
Structura existenta (modernizari)	Strazile existente pe traseele pe care se efectueaza transportul local sunt sau au tendinta sa se deterioreze rapid	O uzura accentuata a mijloacelor de transport si majorarea costurilor de intretinere	Delegatarul, ca administrator al acestor strazi va avea grija sa le mentina in stare buna
Finantator si Finantare			
Finantator incapabil	Delegantul nu realizeaza sau nu poate realiza investitiile propuse in oferta.	Nu se indeplineste programul de modernizare a serviciului de transport	Stabilirea unor clauze contractuale care sa prevada posibilitatea realizarii investitiilor de catre delegatar din fonduri datorate de el delegantului ca urmare a programului de protectie sociala a unor categorii sociale.
Modificari de taxe	Pe parcursul contractului regimul de taxe si impozite se schimba in defavoarea delegantului	Impact negativ asupra veniturilor financiare ale delegantului si imposibilitatea asigurarii serviciului la nivelul impus	Stabilirea procentului ce il reprezinta taxele si impozitele din valoarea tarifului la fundamentarea acestuia si stabilirea modalitatii de modificare a tarifului proportional cu aceste modificari.
Operare			
Intretinere si reparare	Defectarea mijloacelor de transport mai des decat s-a luat in considerare ducand la cheltuieli mai mari de intretinere si reparatie decat cele folosite la fundamentarea tarifelor de transport.	Cresterea costurilor de operare cu efecte negative atat asupra calitatii serviciului prestate prin scaderea mijloacelor de transport utilizate, cat si asupra realizarii investitiilor planificate prin diminuarea profitului obtinut ce ar putea fi investit.	Delegatarul va impune in conditiile de calificare ca parcul auto sa fie format din mijloace de transport cu o vechime cat mai mica, astfel incat sa se diminueze probabilitatea de defectare a acestora peste limita previzionata.
Schimbarea cerintelor delegatarului in afara limitelor agreeate prin contract	Delegatarul schimba cerintele dupa semnarea contractului	Schimbarea cerintelor conduce la cresterea costurilor	Delegatarul trebuie sa defineasca cat mai exact cerintele sale in Documentatia de atribuire.

Operare	Delegantul nu poate efectua prestatiile conform contractului	Imposibilitatea asigurarii serviciului la nivelul specificat in caietul de sarcini si oferta.	Delegatarul trebuie sa impuna prin documentatia de atribuire (caietul de sarcini, conditii contractuale obligatorii) conditii care sa minimizeze riscurile de a nu mai putea fi prestate serviciile de catre delegant si sa examineze in detaliu, inca din faza de ofertare, capacitatea viitorului delegant de a indeplini cu succes contractul.
Piata			
Inrautatirea conditiilor economice generale	Producerea unor schimbari fundamentale si neasteptate in conditiile economice generale, care conduc la reducerea cererii pentru aceste servicii	Venituri sub proiectiile financiare anterioare	In faza de ofertare, viitorul Delegant poate propune conditii contractuale care sa-i asigure conditii de acoperire a riscului.
Schimbari demografice	O schimbare demografica sau socioeconomica afecteaza cererea pentru serviciile concesionate	Venituri sub proiectiile financiare anterioare	Prevederea de conditii contractuale care sa permita, de comun acord, modificarea prestarii serviciului astfel incat acestea sa satisfaca cererea utilizatorilor finali.
Inflatie	Valoarea platilor in timp este diminuata de inflatie	Diminuarea in termeni reali a veniturilor din prestarea serviciului	In contract se va prevedea o modalitate de actualizare a tarifelor pentru a compensa inflatia.
Risc legal si de politica a delegatarului			
Reglementarea	Existenta unui cadru statutar de reglementari care vor afecta Delegantul	Efect asupra costurilor si veniturilor	Delegantul evalueaza sistemul de reglementari si isi fundamenteaza oferta in consecinta.
Schimbari legislative si/sau de politica referitoare la prestarea acestor servicii	Schimbare legislativa si/sau a politicii delegatarului, care nu poate fi anticipata la semnarea contractului si care este adresata direct, specific si exclusiv prestarii serviciului de transport, ceea ce conduce la costuri de capital sau operationale suplimentare din partea Delegantului.	O crestere semnificativa in costurile operationale ale Delegantului si/sau necesitatea de a efectua cheltuieli de capital pentru a putea raspunde acestor schimbari	Delegatarul poate sa reduca raspunderea pentru astfel de schimbari prin monitorizarea si limitarea schimbarilor ce ar putea avea astfel de consecinte asupra serviciului.

Schimbari legislative si/sau de politica la nivel national	Schimbare legislativa si/sau a politicii la nivel national, care nu poate fi anticipata la semnarea contractului si care este adresata direct sau se aplica indirect si serviciului de transport persoane, ceea ce conduce la costuri de capital sau operationale suplimentare din partea Delegantului	O crestere semnificativa in costurile operationale ale Delegantului si/sau necesitatea de a efectua cheltuieli de capital pentru a putea raspunde acestor schimbari	Prevederea de clauze care sa reglementeze cat mai multe asemenea modificari posibile: taxe si impozite, inflatie, etc.
Activele proiectului			
Depreciere tehnica	Deprecierea tehnica este mai mare decat cea prevazuta	Creste costurile de retehnologizare	Delegantul poate lua masurile necesare pentru evitarea unei astfel de situatii.
Forta majora			
Forta majora	Forta majora, astfel cum este definita prin lege, impiedica realizarea contractului	Pierdere sau avariarea activelor proiectului si pierdere /diminuarea posibilitatii de obtinere a veniturilor preconizate	Delegantul poate lua masuri de asigurare a activelor implicate in asigurarea serviciului, astfel incat sa poata fi reparate sau ilocuite in cel mai scurt timp posibil.

Avand in vedere riscurile identificate conform matricei de repartitie a riscurilor, prin delegarea serviciului de transport public local se transfera majoritatea riscurilor delegantului cu precadere cele legate de organizarea, exploatarea si asigurarea unui profit rezonabil din prestarea acestora.

Un rol important insa il are si delegatarul mai ales la nivel de control si reglementare, astfel incat actiunile acestuia sa oblige delegantul sa presteze serviciile la nivelul prevederilor caietului de sarcini si ofertei dar fara a schimba pe parcursul contractului de delegare de gestiune regulile semnificativ, astfel incat delegantul sa nu poata functiona in noile conditii.

VI. STABILIREA DURATEI CONTRACTULUI DE DELEGARE DE GESTIUNE SI REDVENTEI

VI.1 Durata contractului

Durata contractului de delegare de gestiune a serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate, trebuie să fie corelată cu durata medie de amortizare a tuturor mijloacelor de transport deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, **dar nu mai mult de 6 ani pentru transporturile realizate cu autobuze, in conformitate cu prevederile art. 28, alin (1), lit a) din Legea 92/2007.**

Prin stabilirea unei durate mai mari a contractului de delegare de gestiune, in limita legala, se da delegantului siguranta desfasurarii activitatii pe intreaga perioada a acestuia ceea ce ar putea implica efectuarea unor investitii constand in dotari si modernizari care ar putea fi amortizate intr-un timp mai indelungat, rezultand in final, pe langa conditii mai bune de transport si o scadere a tarifului legitimatiilor de calatorie.

Pe de alta parte o durata mare a contractului de delegare de gestiune obliga autoritatea locala de a pastra in mare parte regulile in vigoare de desfasurare a serviciilor de transport public de persoane

stabilite la data semnarii si prin documentele contractului, ingradind drepturile autoritatii locale de a modifica substantial aceste reguli.

Avand in vedere avantajele si dezavantajele mentionate mai sus precum si politica autoritatii locale de a crea conditii cat mai bune pentru utilizatorii finali ai acestor servicii indicat este ca durata contractului de delegare de gestiune sa fie stabilita mai aproape de limita maxima de 6 ani admisa de legislatia in vigoare dar se va avea in vedere corelarea cu durata medie de amortizare a tuturor mijloacelor de transport.

VI.2. Redeventa

Avand in vedere ca toate cheltuielile delegantului sunt in final recuperate de la utilizatorii finali, regasindu-se in tarifele practicate, in vederea unui impact social cat mai mic, in concordanta cu politica autoritatii locale, se recomanda pastrarea unui nivel al redeventei comparabil cu cel actual , de cca. 18.000 lei /luna.

VII. CONCLUZII

Avand in vedere intreaga legislatie ce reglementeaza organizarea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate, conditiile specifice la nivelul municipiului Barlad dar si resursele si politica autoritatii locale, se pot trage urmatoarele concluzii:

1. Din analiza datelor prezentate de fostul delegant rezulta ca efectuarea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate in municipiul Barlad in conditiile impuse in caietul de sarcini anexa la vechiul contract este profitabila; avand in vedere conditiile actuale, care nu sunt substantial diferite de cele impuse prin contractul precedent se poate concluziona ca aceste servicii pot fi asigurate si in continuare cel putin la un nivel comparabil cu cel de actual.

2. Tinand seama de prevederile art. 23, alin (2) din Legea nr. 51/2006 a serviciului comunitar de utilitati publice si luand in considerare posibilitatile financiare ale bugetului local se impune ca alternativa viabila de gestiune a serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate in municipiul Barlad gestiunea delegata, prin incheierea unui contract care, in acest caz, este un contract de delegare de gestiune, atribuit prin licitatie deschisa, in conformitate cu prevederile ORDINULUI ANRSC nr. 263/2007 privind aprobarea Normelor – cadru privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a serviciilor de transport public local.

3. Gestionarea acestor servicii in modul descris la punctul 2. nu creeaza autoritatii locale obligatii financiare obligatorii suplimentare, singurele cheltuieli putand fi legate, daca va fi cazul si in functie de posibilitati, de realizarea unor investitii in plus fata de cele pe care le va realiza viitorul delegant conform obligatiilor contractuale.