

**HOTĂRÂREA nr. \_\_\_\_\_**  
**din \_\_\_\_\_**  
**privind aprobarea Studiului de oportunitate**  
**pentru delegarea gestiunii serviciului de transport public local prin curse regulate**

Consiliul Local al Municipiului Arad,

Având în vedere:

- inițiativa Primarului Municipiului Arad, exprimată prin expunerea de motive cu nr. 38357/26.06.2009
- raportul de specialitate nr. 38360/26.06.2009 al Biroului Transport Public Local;
  - rapoartele comisiilor de specialitate ale Consiliului Local al Municipiului Arad;
  - prevederile Legii nr. 92 din 10 aprilie 2007, Legea serviciilor de transport public local;
  - prevederile Ordinului nr. 353 din 23 noiembrie 2007, pentru aprobarea Normelor de aplicare a Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007;
  - prevederile art.5, alin. (2) din Ordinul nr.263/2007 al presedintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice (A.N.R.S.C.U.P ) privind aprobarea Normelor – cadru privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local;
  - prevederile art. IV, secțiunea 4.01. din Contractul nr. 35664 încheiat de Municipiul Arad pentru contractarea împrumutului extern în 22 iunie 2005 de la Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare, în valoare de 20.000.000 EUR, pentru obiectivul de investiție “Transport urban în Municipiul Arad”;
  - prevederile Contractului de Grant dintre Municipiul Arad și BERD, în calitate de Administrator pentru Fondurile Grant furnizate de către Guvernul Italiei din Fondul Italian de Cooperare Tehnică (Contract de Grant nr.: C16170/ITA-2005-12-10 datat 28.12.2006), anexa B a acestuia reprezentând Contractul de Consultanță dintre Municipiul Arad și ITALTRENDSpA;
  - prevederile art. IV, secțiunea 4.01. punctele p și q din Contractul de credit nr. 40337/16.05.2009 încheiat între Municipiul Arad și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare;
  - Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Arad nr. 106/2009, privind aprobarea Regulamentului de organizare și funcționare a serviciilor publice de transport public local din municipiul Arad

În temeiul art.36 alin. (1) și alin.(6) din Legea nr.215/2001, republicată, privind administrația publică locală, adoptă prezenta

**HOTĂRÂRE :**

**Art.1.** Se aprobă Studiul de oportunitate pentru delegarea gestiunii serviciului de transport public local prin curse regulate din anexa nr. 1 la prezenta hotărâre.

**Art.2.** Prezenta hotărâre intră în vigoare în termen de 10 zile de la data aducerii la cunoștință publică.

**Art.3.** Prezenta hotărâre se va comunica tuturor celor interesați prin grija Serviciului administrație publică locală.

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ

S E C R E T A R

## **EXPUNERE DE MOTIVE**

Domnul Gheorghe Falcă, Primarul Municipiului Arad  
Având în vedere:

- prevederile art.5, alin. (2) din Ordinul nr.263/2007 al presedintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice (A.N.R.S.C.U.P ) privind aprobarea Normelor – cadru privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local;
- prevederile Legii nr. 92/2007, Legea serviciilor de transport public local ;
- prevederile Ordinului nr. 353/23.11.2007, pentru aprobarea Normelor de aplicare a Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007;

Considerăm oportună promovarea unui proiect de hotărâre având ca obiect aprobarea Studiului de oportunitate pentru delegarea gestiunii serviciului de transport public local prin curse regulate efectuat cu tramvaiele și autobuzele în municipiul Arad.

**PRIMAR**  
Gheorghe Falcă

**PRIMĂRIA MUNICIPIULUI ARAD**  
**DIRECȚIA STRATEGII PUBLICE ȘI COMUNICARE**  
**BIROUL TRANSPORT PUBLIC LOCAL**  
Nr. 38360/26.06.2009

**R A P O R T**  
**de specialitate**

**Referitor la :** *expunerea de motive înregistrată cu nr. 38357/26.06.2009 a domnului Gheorghe Falcă, Primarul Municipiului Arad, prin care se propune aprobarea Studiului de oportunitate pentru delegarea gestiunii serviciului de transport public local prin curse regulate efectuat cu tramvaiele și autobuzele în municipiul Arad.*

**Considerente generale:**

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 Arad nr. 106/2009.

Având în vedere prevederile art. IV, secțiunea 4.01. din Contractul încheiat de Municipiul Arad pentru contractarea împrumutului extern în 22 iunie 2005 de la Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare, în valoare de 20.000.000 EUR, pentru obiectivul de investiție "Transport urban în Municipiul Arad" și a art. IV, secțiunea 4.01. punctele n, o p, q și r din Contractul de credit nr. 40337/16.05.2009 încheiat între Municipiul Arad și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare, prin care Municipiul Arad și-a asumat obligația de a stabili o strategie privind selectarea unui partener strategic pentru operarea serviciului de transport public local și de stabilire a unui model al Contractului de delegare a serviciului de transport public local, acceptat de Bancă.

Ținând cont de cele două cerințe una legală și una asumată prin contract, prin Studiul de oportunitate prezentat se propune și o strategie de selectare a unui Partener Strategic prin licitarea în vederea încheierii unui Contract de consultanță pentru management.

**Considerente juridice:**

Având în vedere:

- prevederile art.5, alin. (2) din Ordinul nr.263/2007 al presedintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice (A.N.R.S.C.U.P ) privind aprobarea Normelor – cadru privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local;
- prevederile Legii nr. 92/2007, Legea serviciilor de transport public local ;
- prevederile Ordinului nr. 353/23.11.2007, pentru aprobarea Normelor de aplicare a Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007;

**P R O P U N E M :**

Aprobarea Studiului de oportunitate din anexa nr. 1 la proiectul de hotărâre.

Studiul de oportunitate încadrează serviciile de transport public local în activitățile desfășurate pe raza municipiului Arad prezentând serviciile de transport oferite de Compania de Transport Public S.A. Arad.

De asemenea, este prezentat cadrul legal în baza căruia s-a întocmit acest Studiu și principiile care stau la baza delegării serviciilor de transport public local.

Studiul oferă și o viziune largă a investițiilor pe care municipalitatea dorește să le implementeze în vederea îmbunătățirii calității serviciilor, precum și motivele care justifică delegarea gestiunii serviciului.

În final, sunt prezentate variantele studiate împreună cu consultantul ITALTREND pentru identificarea celei mai bune strategii de eficientizare a serviciului de transport public local, precum și concluzia comună a consultantului și Municipiului pentru selectarea Partenerului Strategic. Astfel, s-a ales ca delegarea gestiunii serviciului să se realizeze prin atribuire directă către Compania de Transport Public S.A. Arad și încheierea unui Contract de consultanță pentru management, încheiat cu un Partener Strategic selectat prin licitație publică deschisă.

Administrator Public,  
Claudia Macra

Șef serviciu,  
Liliana Florea

## **STUDIUL DE OPORTUNITATE pentru delegarea gestiunii serviciului**

### **GENERALITĂȚI**

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 Arad este principala poartă de intrare în România dinspre Uniunea Europeană și cel mai important nod rutier și feroviar din vestul României situat pe coridorul IV Pan - European care leagă țările din vestul Europei cu cele din Europa de sud-est și Orientul Mijlociu.

România ocupă o poziție cheie la granița de est a Europei extinse fiind o poartă către est și sud. Trei axe prioritare TEN –T străbat România, și anume Axele Prioritare nr. 7,18 și 22. Proiectele prioritare TEN –T stabilite până în 2011 sunt autostrada Nădlac – Sibiu, calea ferată Curtici – Brașov și eliminarea strangulărilor de pe Dunăre.

Integrarea în Uniunea Europeană a creat premisele unei creșteri economice accentuate. Printre obiectivele majore ale acestui context, este și dezvoltarea transportului și a infrastructurii de transport

Municipiul are acces direct la magistralele feroviare și rutiere care îl traversează, situație ce asigură legături atât pentru călători cât și pentru mărfuri, nu numai cu capitala și principalele centre ale țării, ci și cu exteriorul. La acestea se adaugă facilitățile oferite pentru traficul intern și internațional de aeroportul situat la limita de vest a hotarului municipiului.

În Arad, străzile sunt clasificate în patru categorii:

- străzi de categoria I (4 străzi),
- străzi de categoria II (29 străzi ),
- străzi de categoria III (687 străzi)
- străzi de categoria IV (7 străzi).

Totalul străzilor în municipiul Arad este de 732 străzi/345 km. Dacă în anul 2004 existau doar 9 străzi modernizate și 48 de străzi reparate, în anul 2007 numărul total al străzilor modernizate ajunge la 59, iar cel al străzilor reparate la 266.

Municipiul Arad a contractat în luna iulie 2008 un împrumut extern în valoare de 33.000.000 RON de la Dexia Kommunalkredit Bank AG, pe termen de 10 ani, în scopul finanțării următoarelor obiective de investiții:

- “ Modernizare artera circulație strada Padurii – Piata Romana, sector I strada Condurasilor – str. Kogalniceanu”: 1.479.000 RON
- “ Reabilitarea rețelei stradale fara imbracaminti moderne din

Municipiul Arad – cartierele Gradiste, Micalaca si Subcetate “: 23.100.000 RON

- “ Complex de locuinte sociale tip garsoniere str. Tarafului FN – 3 blocuri “: 1.200.000 RON
- “ Transport urban in Municipiul Arad “: 7.221.000 RON

Lucrările au început în luna martie 2007, iar în anul 2008 au fost finalizate lucrările de reabilitare a liniilor de tramvai, a rețelei de contact și a sistemului rutier pe str. M. Kogălniceanu și str. Condurașilor. Valoarea totală a lucrărilor este de 20.861.000 lei din care lucrări realizate în anul 2008 în valoare de 4.842.729 lei.

În anul 2008, din creditul de la Dexia Kommunalkredit Bank s-au efectuat plăți pentru investiții în valoare de 9.865.927 RON, din care:

- 1.479.000 RON pentru “ Modernizare artera circulație strada Padurii – Piata Romana, sector I strada Condurasilor – str. Kogalniceanu” ;
- 7.625.927 RON pentru “Reabilitarea rețelei stradale fara imbracaminti moderne din Municipiul Arad – cartierele Gradiste, Micalaca si Subcetate “;
- 761.000 RON pentru “Complex de locuinte sociale tip garsoniere str. Tarafului FN – 3 blocuri”.

### **Reabilitări Rețele Stradale**

#### **i. Reabilitarea rețelei stradale în cartierul Alfa**

Numărul străzilor reabilitate : 12  
Suprafața carosabilului reabilitată : 33.714 mp  
Suprafața trotuarelor reabilitate : 12.800 mp  
Suprafața parcărilor nou create : 5.527 mp  
Valoarea totală a investițiilor: 5.937.703,2 lei  
Valoarea lucrărilor în anul 2008 : 766.000 lei

#### **ii. Reabilitare urbană în zona Fortuna**

Numărul străzilor reabilitate : 4  
Suprafața carosabilului : 38.506 mp;  
Suprafață parcări : 9.863 mp;  
Suprafață trotuare : 14.387,41 mp;  
Valoarea lucrărilor executate până în prezent : 6.193.349,11 lei;

**Reparații din Bugetul Local la infrastructura de drumuri**

CONTRACT	VALOARE CONTRACT	VALOARE INVESTIȚIE
NR.21987/ 09.04.2008	1 400 000,00	1 395 129,79
NR.60519/ 16.10.2008	200 000,00	200 000,00
NR.726225/ 12.12.2008	150 000,00	150 000,00
NR.21974/ 09.04.2008	2 800 000,00	2 799 025,08
NR.67149/ 18.11.2008	200 000,00	200 000,00
NR.70913/ 04.12.2008	200 000,00	199 998,22
NR.21978/ 09.04.2008	3 500 000,00	3 499 829,42
NR.53367/ 12.09.2008	200 000,00	131 591,20
NR.21963/ 09.04.2008	4 000 000,00	4 000 000,00
NR.74931/ 23.12.2008	250 000,00	248 942,66

**Total valoare investiție – 12 824 516,25 LEI.**



**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 pe aria teritorială a Municipiului Arad. Delimitările acesteia sunt prezentate în următorul tabel:

Drumul național sau județean	Direcția de mers	Pozițiile kilometrice	
		Intrare Arad	Ieșire Arad
DJ 682	Lipova – Arad – Zădăreni	92+742	100+080 (2,680 km față de DN 69)
DJ 682 F	DN 7-Arad-DJ 682	4+400	7+190
DJ 709	Arad – Șiria	0+000	0+800
DJ 709 B	Arad – Curtici	0+000	2+950
DJ 709 C	Arad – Variașul Mic	0+000	2+860
DN 7	Deva – Arad - Nădlac	539+300	539+700
DN 69	Timișoara – Arad	47+000	-
DN 79	Oradea + Arad	-	4+150

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

- a) promovarea concurenței între operatorii de transport, respectiv transportatorii autorizați;
- b) garantarea accesului egal și nediscriminatoriu al operatorilor de transport și al transportatorilor autorizați la piața transportului public local;
- c) garantarea respectării drepturilor și intereselor utilizatorilor serviciului de transport public local;
- d) rezolvarea problemelor de ordin economic, social și de mediu;
- e) administrarea eficientă a bunurilor aparținând sistemelor de transport proprietate a unităților administrativ-teritoriale;
- f) utilizarea eficientă a fondurilor publice în activitatea de administrare sau executare a serviciului de transport public local;
- g) 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;
- h) asigurarea executării unui transport public local suportabil în ceea ce privește tariful de transport;
- i) 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;

j) autonomia sau independența financiară a operatorilor de transport și a transportatorilor autorizați;

k) susținerea dezvoltării economice a municipiului prin realizarea unei infrastructuri de transport moderne;

l) satisfacerea cu prioritate a nevoilor de deplasare ale populației, ale personalului instituțiilor publice și ale operatorilor economici pe teritoriul municipiului Arad prin servicii de calitate;

m) protecția categoriilor sociale defavorizate, prin compensarea costului transportului de la bugetul local al municipiului Arad;

n) 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;

o) dispecerizarea transportului public local de persoane realizat prin programe permanente;

p) consultarea asociațiilor reprezentative ale operatorilor de transport și/sau ale transportatorilor autorizați, precum și ale utilizatorilor în vederea stabilirii politicilor și strategiilor locale privind transportul public local și modalitățile de funcționare a acestui serviciu.

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 speciale.

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

a) se efectuează de către un operator de transport rutier, astfel cum acesta este definit și licențiat conform prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 109/2005, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 102/2006, cu modificările ulterioare, sau de către un transportator autorizat, așa cum acesta este definit și autorizat conform Legii nr. 92/2007, Legea serviciilor de transport public local;

b) se efectuează numai pe raza teritorial-administrativă a municipiului Arad. Traseul transportului cu tramvaiul între municipiul Arad și Ghioroc va fi considerat transport public local;

c) se execută pe rute și cu programe de circulație prestabilite de către Consiliul Local al Municipiului Arad ;

d) se efectuează de către operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat cu mijloace de transport în comun, respectiv cu autobuze, midibuze, minibuze, microbuze, troleibuze, tramvaie, deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, înmatriculate sau înregistrate, după caz, în județul Arad sau pe raza administrativ teritorială a municipiului Arad.

e) persoanele transportate sunt imbarcate sau debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite stații;

f) pentru efectuarea serviciului, operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat percepe de la persoanele transportate un tarif de transport pe bază de legitimații de călătorie individuale eliberate anticipat, al căror regim este stabilit de Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2005,

aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 102/2006, cu modificările ulterioare;

g) transportul cu autobuze, midibuze, minibuze, microbuzele se efectuează numai pe bază de licențe de traseu și caiete de sarcini.

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

- gestiune directă;
- gestiune delegată.

Atribuirea gestiunii serviciului de transport public local se va realiza prin gestiune delegată, modelul contractului de delegare a gestiunii serviciului fiind aprobat prin hotărâre a Consiliului Local.

Bunurile și elementele componente ale sistemelor de transport local aflate în domeniul public sau privat al administrației publice respective vor putea fi date în exploatare pentru prestarea serviciului de transport public operatorilor de transport cărora li s-a atribuit gestiunea serviciului.

Atribuirea bunurilor și a elementelor componente ale sistemelor de transport se face prin gestiune delegată, încheindu-se un contract de concesiune, în conformitate cu prevederile legislației în vigoare.

Gestiunea delegată este forma de atribuire prin concesiune a serviciului de transport public local prin care autoritățile administrației publice locale transferă unuia sau mai multor operatori de transport rutier 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.

## **Probleme ale mobilității urbane**

- **Dependenta de automobile:** Aproape jumătate din cei 490 milioane de locuitori ai Europei sunt proprietari ai unui autoturism. Principalii factori ce contribuie la dependenta de automobile sunt următorii:

- **Alegerea consumatorului:** autoturismul va rămâne cel mai popular mod de transport datorită numeroaselor sale avantaje precum confortul, statutul, viteza și comoditatea.

- **Subevaluarea:** Conducătorii auto nu suportă costul total al utilizării autoturismului.

- **Practicile de planificare și investiție:** Fondurile publice tind să se concentreze asupra drumurilor și spațiilor de parcare, indiferent de celelalte alternative de transport. Acest fapt a creat un cerc vicios al aglomerației.

### **- Aglomerarea**

Infrastructura nu a ținut pasul cu creșterea numărului de autovehicule, rezultând mari întârzieri ale călătoriilor. În Londra traficul rutier este acum mai lent decât în zilele în care se circula cu trasura.

- **Productivitatea urbană** depinde mult de eficiența sistemului de transport al lucrătorilor, consumatorilor și marfurilor dintr-un loc în altul. Se estimează o creștere anuală a costurilor aglomerației rutiere de până la 1% din produsul intern brut al Uniunii Europene – în jur de 105 miliarde euro până în

2010. Aglomeratia mai inseamna risipa de combustibil, cresterea poluarii aerului, reducerea eficientei transportului public si favorizarea comportamentului agresiv.

#### **- Consumul de pamant & extinderea urbana necontrolata**

Orasele se extind iar pamantul devine din ce in ce mai rar. Acest fenomen este in acelasi timp cauza si efectul utilizarii crescande a autoturismului personal.

#### **- Poluarea aerului & Schimbarea climatica**

Traficul rutier din zonele urbane este responsabil pentru peste 10% din emisiile totale de dioxid de carbon – principalul gaz cu efect de sera – din UE. Cu fiecare noi 4.3 milioane autoturisme care circula pe drumurile europene in fiecare an, emisiile de CO<sub>2</sub> produse de transport pot fi cu pana la 40% mai mari in 2010 decat in 1990 – subminand eforturile facute de celelalte sectoare industriale in realizarea angajamentelor europene asumate la Kyoto.

Transportul rutier este si principala sursa de monoxid de carbon si particule fine, care prezinta riscuri majore pentru sanatate, inclusiv probleme respiratorii cum ar fi astmul. In fiecare an, circa 300,000 persoane mor prematur ca urmare a bolilor produse de poluarea aerului.

#### **- Accidente & Siguranta rutiera**

Cresterea traficului determina si cresterea numarului de accidente. Statisticile arata ca unul din trei accidente mortale are loc in zonele urbane.

#### **- Zgomotul**

65% din populatia europeana este expusa unui nivel de zgomot inacceptabil de ridicat – provenit in mare parte din traficul urban. Zgomotul poate produce tulburari de somn si afecteaza capacitatile de invatare, motivare si rezolvare a problemelor. Anual se inregistreaza in jur de 1800 decese – in principal in zonele urbane – favorizate de zgomotul excesiv.

Municipiul Arad a înțeles în mod clar că există o nevoie puternică de îmbunătățire a serviciului de transport public local, pentru a face față provocărilor aglomerației urbane. În prezent, Municipiul Arad experimentează o trecere lentă a pasagerilor de la transportul public la mașini; aceasta va duce la o creștere a aglomerației, a poluării și în consecință la o reducere în calitatea vieții locuitorilor orașului. Din acest punct de vedere, Aradul se confruntă cu provocări similare cu cele ale altor orașe europene și ar trebui să privească înspre experiența și cercetarea europeană pentru a dezvolta o nouă cultură a mobilității urbane.

În aceste condiții, Transportul public de persoane reprezinta o solutie la actualele probleme cu care se confrunta aglomeratiile urbane:

- Congestii in trafic;
- Viteze de deplasare reduse (in zona centrala a Aradului viteza este de circa 13 km/h);
- Poluare;
- Insuficienta locurilor de parcare si a spatiilor pietonale;

Municipiul se află astfel în fața provocării de a îmbunătăți întregul serviciu de transport public local, respectiv de a regândi și optimiza diferitele mijloace de

transport folosite în prezent de către populație. În acest sens, trebuie luate în considerare două domenii principale de activitate:

- Îmbunătățirea calității serviciului de transport local
- Proiectarea unei strategii pe termen lung a mobilității urbane

La ora actuală, Compania de Transport Public Arad asigură integral transportul la nivel municipal. Principiile de baza: “Regularitate, Punctualitate, Confort, Securitate”, care ghidează activitatea celor aproximativ 900 angajați, impun CTP drept unul din pilonii importanți pe care se sprijină atât dezvoltarea ariei metropolitane, cât și a celei regionale. Cu un parcurs de circa 12 milioane de km, este asigurată mobilitatea a peste 50 milioane de călători anual, pe o rețea care însumează 2.345 km (255 km tramvaie și 2100 km autobuze) pe 180 trasee. Având în vedere faptul că Aradul este un oraș aflat în plină expansiune economico-socială, această creștere trebuie, în permanență, precedată de dezvoltarea serviciilor publice, implicit a transportului public.

La momentul actual, rețeaua urbană de transport public asigură mobilitatea locuitorilor municipiului Arad prin intermediul celor 22 trasee de tramvai și a celor 7 trasee de autobuz, îndeplinind misiunea CTP și principiile care o guvernează:

- mobilitate pentru toți;
- corectitudine și loialitate;
- participare și transparență;
- eficiență;

Pentru a promova serviciul de transport local, Municipiul trebuie să îmbunătățească:

- Calitatea serviciului
- Viabilitatea financiară a transportului public
- Siguranța serviciului

Printre principalii pași ce trebuie făcuți pentru a îmbunătăți calitatea serviciilor, trebuie avute în mod special în vedere:

- 1) Calitatea mijloacelor de transport, care trebuie să fie accesibile, confortabile, moderne și sigure. Municipiul trebuie să revizuiască modernizarea întregului parc și a elementelor de mediu care trebuie să fie cheia deciziei în acest sens.
- 2) Calitatea serviciului. Este aproape redundant, dar foarte important, să se sublinieze că eficiența serviciului este un element esențial al calității sale. Serviciul public trebuie să fie de încredere și punctual.
- 3) Calitatea personalului. Nevoia de a căuta pregătirea profesională este identificată în mod clar de CTP; de asemenea, se recomandă ca șoferii să fie pregătiți și să fie conștienți de conceptual conducerea “eco”. Schimbarea obiceiurilor de șofat poate reduce considerabil consumul de energie.

- 4) Introducerea unui sistem IT pentru informarea pasagerilor precum și taxarea electronică. Există dovezi internaționale puternice că este esențial ca fiecare călător să poată alege asupra mijloacelor și timpului de transport. Informarea pasagerilor este un element-cheie dacă Municipiul dorește să îmbunătățească calitatea serviciului. Mai mult, introducerea taxării electronice poate îmbunătăți serviciul și poate asigura Municipiului datele esențiale pentru a înțelege și monitoriza mobilitatea Municipiului.
- 5) Calitatea infrastructurii. La ora actuală se lucrează asupra infrastructurii existente – lucrări de reabilitare executate cu ajutorul BERD. Sunt identificate însă și alte nevoi majore, cum ar fi un nou depou sau extinderea rețelei actuale de tramvaie.

### **Viabilitatea financiară a sectorului de transport**

În prezent, chiar dacă societatea sectorului public este subvenționată în mod esențial, este profitabilă doar superficial. Municipiul trebuie să ia în considerare diferite unelte pentru îmbunătățirea acestei situații :

- Trasee comerciale

Proiectul actual al rețelei de transport public local nu a fost adaptat complet la noua dezvoltare a Municipiului. După cum arată Raportul de activitate din 2008, singurele trasee profitabile sunt “cele speciale”. Este necesar să se investească astfel resurse și să se amplifice această parte de piață. Mai mult, date fiind limitele pe termen scurt cu privire la parc, va fi necesar să se optimizeze utilizarea parcului și să se investească veniturile în noi vehicule. Cu alte cuvinte, acest pas va cere :

- O nouă configurare a traseelor prin implementarea și/sau eliminarea unor sectoare conform fluxului de pasageri
- O reducere a traseelor cu flux redus de pasageri

- Sistemul tarifar

În prezent, cea mai mare categorie de pasageri este cea a pasagerilor neplătitori, deoarece sunt fie pensionari, fie elevi. Municipiul ar trebui să regândească astfel sistemul de tarificare și să urmărească o situație în care pasagerii să plătească o parte din călătorie, în timp ce să se mențină competitivitatea transportului public.

### **Siguranța și securitatea serviciilor**

Municipiul ar trebui să ia în considerare problemele privind siguranța atât în transportul public, cât și pe șosele. În timp ce CTP identifică în mod corect problema siguranței în transportul public, este esențial ca Municipiul să ia în considerare problemele legate de siguranța mobilității generale.

Un aspect aparte se referă la mersul pe jos și mersul cu bicicleta care trebuie luate în considerare ca mijloace de transport, iar optimizarea coordonării diferitelor mijloace de transport trebuie să reprezinte centrul politicii mobilității.

Este așadar esențial ca Municipiul să elaboreze politici care să încurajeze comportamentul mai sigur pe șosele. Proiectul infrastructural al șoselelor și spațiilor de parcare trebuie să includă considerații cu privire la siguranța pentru pietoni și bicicliști, iar Municipiul poate lua în considerare utilizarea tehnologiilor moderne cum ar fi camere CCTV în locuri mari de parcare.

### **Cresterea numarului de pasageri**

Reprezintă una din direcțiile principale care trebuie urmărite și poate fi realizată prin atragerea segmentelor de populație care în acest moment utilizează automobilul. În acest sens pentru creșterea transportului public trebuie vizate următoarele:

- Calitatea serviciilor oferite trebuie să îndeplinească așteptările pasagerilor;
- Securitatea călătorilor și a personalului trebuie să fie o prioritate de nivel înalt;
- Informarea călătorilor trebuie să fie corectă și relevantă. Sistemele de informare, amplasate atât în stații, cât și în mijloacele de transport public, vor conține date privind traseele, orarele, date informative cu caracter general. Stațiile trebuie marcate corespunzător și denumite, vehiculele trebuie să afișeze vizibil numărul traseului și ruta iar conducătorii să poată oferi informații corecte;
- Fiabilitate și punctualitate – informațiile furnizate în graficele de circulație trebuie respectate, iar atunci când din motive obiective apar perturbări, efectul acestora trebuie minimizat
- Curățenie și facilități – starea de curățenie în vehicule și stații sunt deosebit de importante. Călătorii sunt foarte sensibili și la accesibilitate, la dotarea stațiilor cu adaposturi și sisteme de informare
- Confortul călătoriei – vehiculele utilizate să fie dotate cu sisteme de încălzire/ventilație corespunzătoare, iluminatul interior și în stații foarte bun
- Accesibilitate – în conformitate cu normele europene transportul public trebuie să fie accesibil tuturor, inclusiv persoanelor în vârstă sau celor cu dizabilități.

### **Impactul transportului asupra mediului – particularități municipiul Arad**

Impactul transportului asupra mediului este evidențiat în special prin emisiile de poluanți în atmosferă, provenite de la transportul rutier și prin zgomotul care se produce la trecerea autovehiculelor.

Emisii de poluanți proveniți din trafic

<b>Nr. crt.</b>	<b>Poluantul</b>	<b>Emisia, t/an</b>
1	Oxizi de azot	4 570
2	Compuși organici volatili	2 592
3	Oxid de carbon	14746

4	Metan	104
5	Dioxid de carbon	500 203
6	Pulberi	354

*Sursa: Agenția pentru Protecția Mediului Arad*

Nivelul pulberilor în suspensie este determinat în trei stații de impact, amplasate în Municipiul Arad, în regim de probe medii de 24 de ore. Punctele de determinare se află pe artere intens circulate. Cantitatea cea mai mare de pulberi provine din instalațiile de ardere neindustriale (locuințe) - cca.77%, ardere din industria energetică - 11,9%, transport rutier -10,5%.

Situația emisiilor de pulberi în anul 2008

<b>Nr. crt.</b>	<b>Categoriile de surse</b>	<b>Pulberi (t/an)</b>
1	Arderi în industria energetică	370,37
2	Instalații de ardere neindustriale	2 507,19
3	Arderi în industria de prelucrare	19,52
4	Transport rutier	353,69
5	Alte surse mobile	9,85
	<b>Total</b>	<b>3 260,62</b>

*Sursa: Agenția pentru Protecția Mediului Arad*

Momentan nu există soluții convenabile pentru înlăturarea emisiilor provenite din circulația vehiculelor, dar trebuie avută în vedere o mai bună fluidizare a circulației, atât în zona centrală, cât și în cartiere. O altă măsură care ar putea duce la diminuarea emisiilor de poluanți în atmosferă, ar fi scoaterea din circulație a acelor autovehicule, în special cele de tonaj mare, care nu au motoare dotate cu sisteme de reținere a poluanților.

Traficul auto are o pondere însemnată în poluarea atmosferei, producând o mare parte din cantitățile de **CO**, **NOx** și **CO<sub>2</sub>** emise la nivelul municipiului Arad.

De asemenea traficul auto se face răspunzător în mod indirect de cantitatea mare de **pulberi** în suspensie înregistrată în aproape toate determinările efectuate. Astfel:

- mijloacele de transport ridică praful de pe carosabilul ne-măturat;
- mijloacele de transport "aduc" în oraș pe roți cantități mari de pământ direct de pe câmp;
- din mijloacele de transport neetanșe, care transportă materiale de construcții, moloz din demolări, cereale, "rămâne" pe carosabil o mare cantitate de praf.

Creșterea continuă a numărului de autovehicule în general, duce la creșterea cantității de poluanți emiși pe arterele de circulație.

Nu există momentan soluții convenabile pentru înlăturarea acestei poluări, dar primăria trebuie să aibă în vedere o mai bună fluidizare a circulației atât în zona centrală cât și în cartiere.



Sub acest aspect trebuie ținut cont de faptul că în municipiul Arad, administrația locală s-a preocupat pentru realizarea drumurilor de centură, care să permită traficului greu să ocolească centrul și o parte din cartierele municipiului. Astfel s-au dat în funcțiune două tronsoane de șosele de centură.

### **Poluarea sonoră**

Zgomotul urban este produs în special de circulația autovehiculelor mici și mari și a tramvaielor.

Există și alte surse de zgomot cum ar fi barurile, discotecile și mai puțin instalațiile tehnologice în mișcare pentru care s-a realizat în general protecție antifonică.

O sursă atipică de zgomot pentru orașul Arad o reprezintă traficul feroviar, având în vedere că un cartier al Aradului este traversat de linia ferată Arad-Timișoara. În prezent nu sunt montate panouri antifonice de-a lungul căii ferate.

O sursă de zgomot în municipiul Arad o prezintă nerespectarea vitezei pe căile rutiere, iar trecerea (mai ales a mașinilor grele și vechi) peste rezonatoarele montate în diferitele zone produc depășiri ale nivelului de zgomot stabilit pentru tipul de arteră de circulație.

În ultima perioadă a anului 2008 în municipiul Arad s-au montat pe arterele de circulație intensă, în unele intersecții, rezonatoare. În situația în care nu se iau măsuri de reducere a vitezei de rulare pe zonele respective, valorile de zgomot măsurate sunt uneori mult peste limita admisă pentru tipul de stradă considerat.

Prin programul de monitorizare al zgomotului efectuat periodic de APM Arad, se urmărește sistematic poluarea fonică produsă de autovehicule în zonele cu circulație intensă.

Măsurători de zgomot în municipiul Arad, 2008

<b>Nr. crt</b>	<b>Locul măsurătorii</b>	<b>CMA dB</b>	<b>Leq dB</b>	<b>Max. dB</b>	<b>Min. dB</b>
1.	Calea Iuliu Maniu	70	72,5	89,7	54,5
2.	Intersecția Podgoria	70	69,9	88,1	52,3
3.	P-ța UTA	70	68,9	84,7	53,8
4.	Str. C. Brâncoveanu	65	65,3	82,9	47,9
5.	P-ța Mihai Viteazul (limită de incintă)	65	66,1	83,6	49,8
6.	Subcetate 1	70	73,0	89,2	44,9
7.	Subcetate 2	70	72,8	94,5	49,9
8.	Voinicilor	70	71,9	86,6	54,3

*Sursa: Agenția pentru Protecția Mediului Arad*

Din analiza tabelului se constată că în general în majoritatea zonelor monitorizate traficul produce un zgomot peste limita admisă de normativele în vigoare.

De asemenea prin efectuarea de măsurători se determină nivelul poluării fonice în diverse zone ale județului prin efectuarea determinărilor de zgomot pentru diverși agenți economici, în piețe, restaurante în aer liber (ex. Ștrandul Neptun), incinte industriale, zone feroviare și altele.

Măsurători de zgomot în anul 2008

Tip măsurătoare zgomot	Număr măsurători	Maxima măsurată (dB)	% Depășiri
Piețe, spații comerciale, restaurate în aer liber	39	83,6	25
Incinta industrială	56	79,3	0
Zone feroviare	4	80,3	50
Trafic	243	94,5	55

Sursa: Agenția pentru Protecția Mediului Arad

În scopul reducerii poluării atmosferice în mediul urban sunt necesare o serie de măsuri prioritare și anume:

- fluidizarea traficului prin folosirea cu precădere a centurilor de ocolire, amenajarea unor spații de parcare subterane / supraterane, modernizarea și întreținerea drumurilor existente ;

- îmbunătățirea transportului public în comun prin înnoirea parcului auto, întreținerea corespunzătoare a acestuia.

De asemenea, se are în vedere mărirea capacității de transport a tramvaielor, ca și mijloace de transport nepoluante.

Analiza numărului de călători care au utilizat transportul în comun în anul 2007, ne oferă următoarele date:

Călători care utilizează autobuzele: 11.200.000

Călători care utilizează tramvaiele: 34.800.000

**Total călători: 46.000.000**

În anul 2008 s-au înregistrat următoarele date:

Călători care utilizează autobuzele: 10.375.000

Călători care utilizează tramvaiele: 29.735.000

**Total călători: 40.110.000**

Procesul de diminuare a numărului de calatori, inregistrat in ultimii ani, a fost amplificat, incepand cu semestrul II 2007, de lucrarile la proiectul "Berd", care au determinat importante scaderi ale veniturilor. Pentru a contracara efectele economice CTP a luat masuri de reducere a costurilor. Aceste masuri sunt eficiente si au efecte doar pana la un punct.

Transportul electric este, cu precadere, destinat transportului public de persoane in orasele de dimensiune medie si mare ( din punct de vedere al populatiei si a ariei deservite) acolo unde fluxurile de calatori sunt mari.

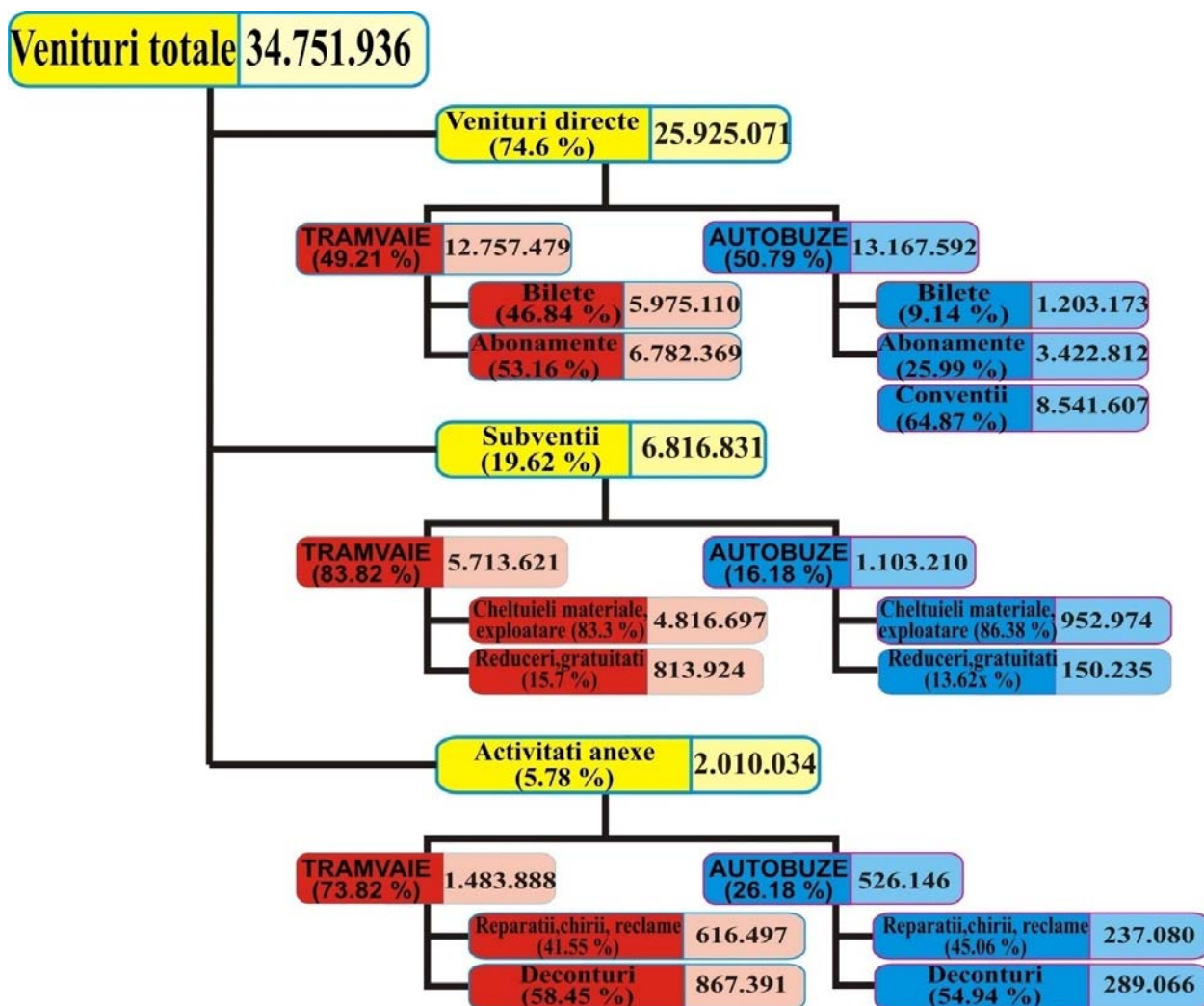
Literatura de specialitate recomanda peste 6000 de calatori/ora pentru ca aceasta forma de transport sa fie economica.

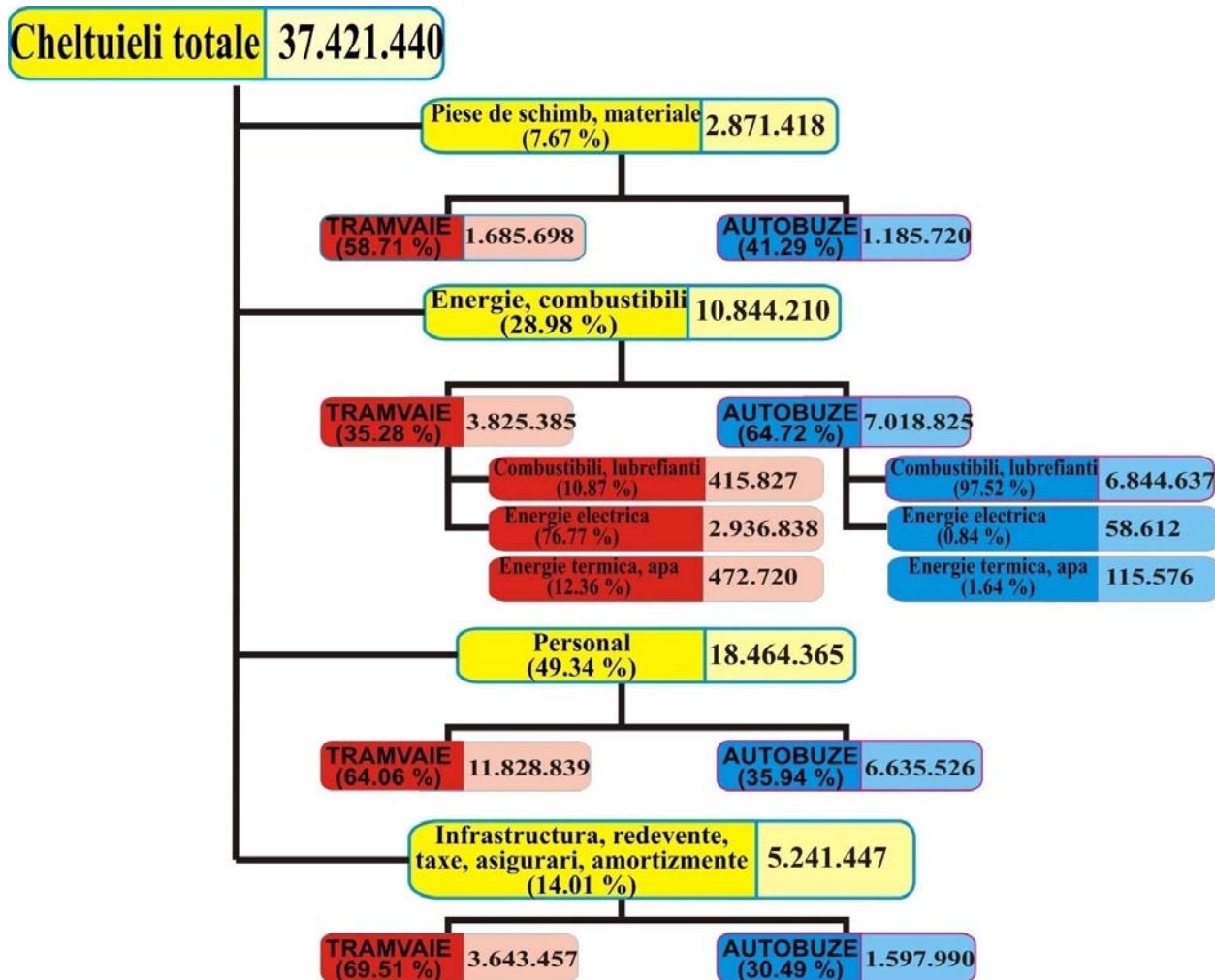
Exista numeroase orase de talie mica, cu precadere in tarile dezvoltate (Germania), unde exista retele de tramvai in ciuda fluxurilor reduse de calatori. Existenta lor este explicata de caracterul ecologic al tramvaiului si este puternic sustinuta financiar de autoritatile locale.

Diminuarea numarului de trasee, pe care a operat CTP in 2008, cu tramvaiele a scazut foarte mult. Numarul de calatori a scazut la circa 4500 clatori/ora din care doar 2700 au fost platitori.

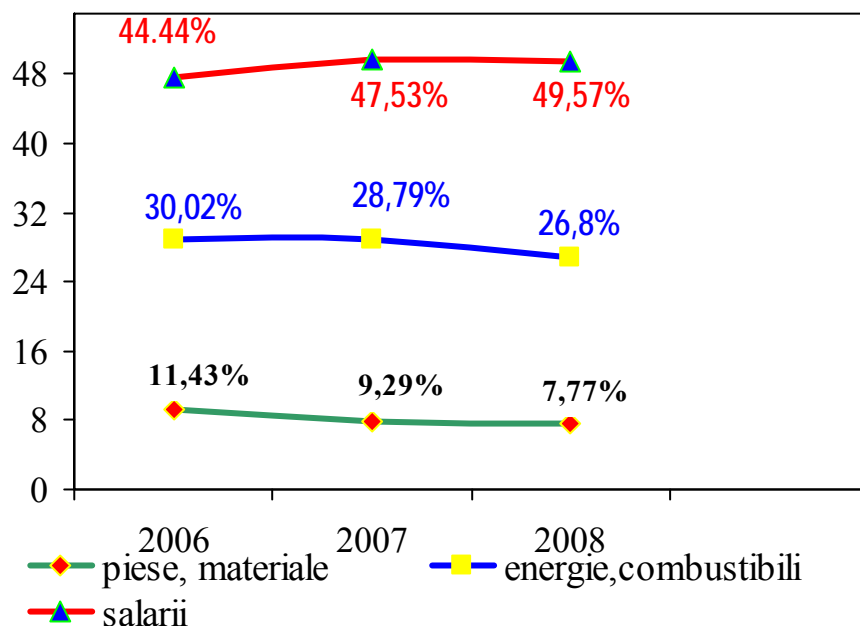
Avand in vedere infrastructura de exploatare (retele electrice, linii, aparate de cale, puncte de dispecerizare si vanzare, ateliere de intretinere si reparatii) dimensionate pentru un volum de peste 6300 calatori/ora reducerea costurilor nu a urmarit linear reducerea incasarilor.

O scurta privire asupra principalilor indicatori economici:





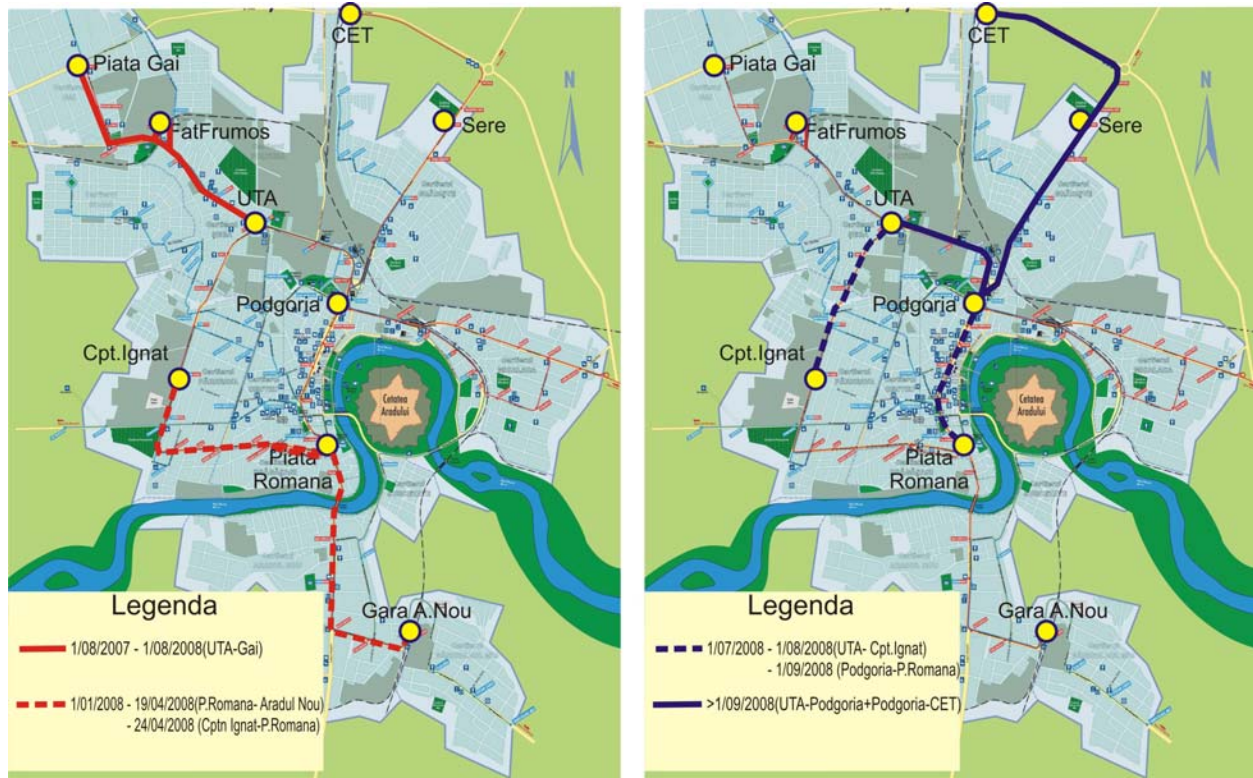
Analiza costurilor indica scaderea permanenta a cheltuielilor cu piesele de schimb si materialele folosite in procesul de reparatii si intretinere si mentinerea sub limita de 50% a cheltuielilor salariale, in intreprindeile similare din UE aceste cheltuieli trecand de 60%. In cazul cheltuielilor cu energia si carburantii, acestea prezinta permanente modificari determinate de fluctuatia preturilor :



## SECTOR TRAMVAIE

Activitatea societatii in 2008 a fost puternic influentata de lucrarile de investitii la proiectul "BERD". Aceste lucrari demarate in vara anului 2007 au determnat reducerea drastica a prestatiei sectorului tramvaie.

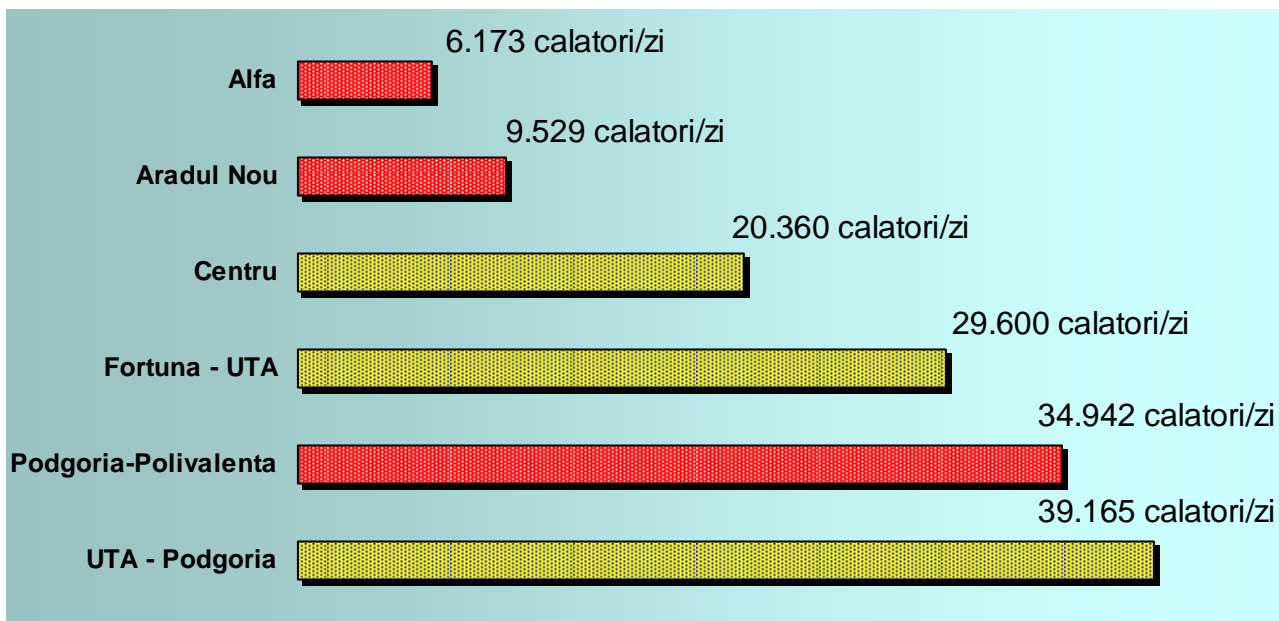
**Harta lucrarilor de investitii**



Harta lucrarilor de investitii, prezentata anterior, indica cele trei tronsoane mari afectate de lucrari si implicit de oprirea circulatiei tramvaielor, care, in final, au condus la diminuarea numarului de calatori:

- **UTA – Fortuna in periada 01/01 – 01/07**
- **Podgoria – Piata Romana 01/07 – 03/09**
- **UTA – Podgoria incepand cu 03/09**

Analiza fluxurilor de calatori, realizata inainte de inceperea lucrarilor, indica faptul ca in 2008 au fost oprite tronsoanele cu cea mai mare incarcare

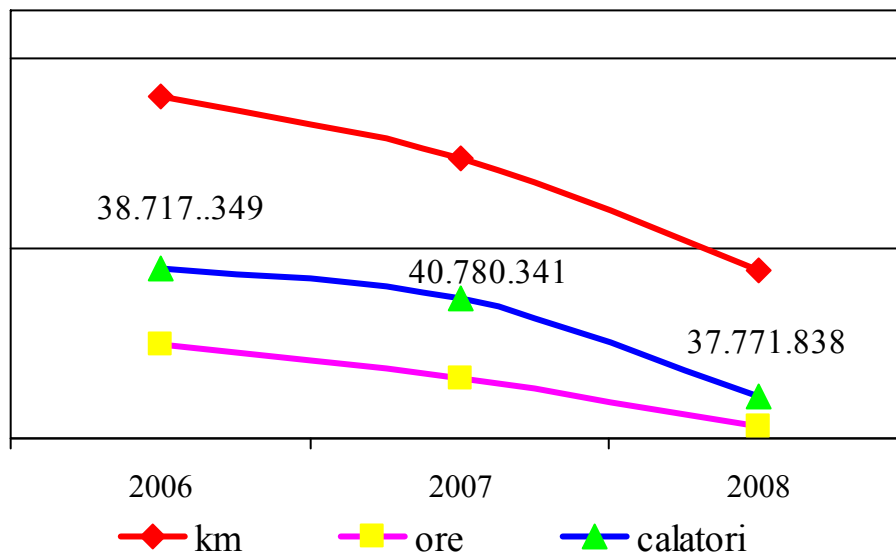


Aceste lucrari, demarate in vara anului 2007, au determinat reducerea drastica a prestatiei sectorului trmvaie.

Analizand principalii indicatori, se poate observa ca toate cele trei componente au inregistrat scaderi pronuntate incepand cu 2007.

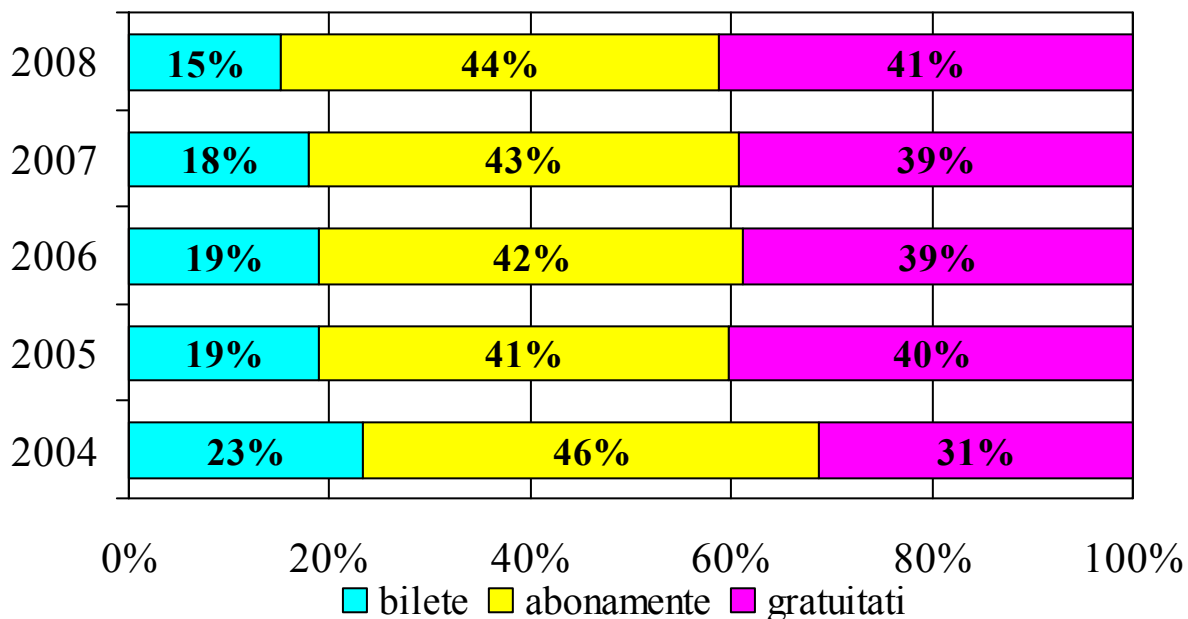
Aceste scaderi, raportate la anul 2006, indica valori diferite:

- - 29,4% la numarul de ore
- - 32,5% la numarul de km
- 35,6% la numarul de calatori



Din cifrele prezentate, se poate observa ca numarul de calatori pierduti de CTP, datorita lucrarilor de rehabilitare, nu este proportional cu reducerea kilometrilor sau a orelor efectuate.

Pierderile inregistrate de acest sector sunt accentuate si de faptul ca scaderea numarului de calatori nu este proportionala pentru toate grupele de calatori:



### SECTOR AUTOBUZE

Sectorul asigura transportul pe 100 trasee curse regulate si 83 speciale, dintre care 8 trasee urbane (10 autobuze) ,

Această tendință de scădere a numărului de pasageri a fost înregistrată și datorită perturbării transportului local de lucrările de infrastructură desfășurate în municipiu, dar și faptului că în prezent nu s-au putut realiza investiții în utilaje noi care să ofere confortul necesar.

Investițiile propuse încearcă să îmbine cele două cerințe, oferirea unor servicii de o calitate superioară și protejarea mediului înconjurător.

Principalele **probleme identificate**, care afectează desfășurarea serviciului de transport public local sunt:

- Rețeaua stradală subdimensionată fluxului auto existent
- Necesitatea amenajării intrărilor în oraș
- Lipsa de consecvență în lucrări (neaducerea la forma inițială a carosabilului în urma finalizării unor lucrări de reabilitare a rețelelor)
- Circulația îngreunată de numărul mare de autovehicule și arhitectura orașului (străzi înguste, clădiri vechi)
- Lipsa unor alei pietonale sau a pistelor pentru bicicliști
- Posibile soluții care pot influența pozitiv desfășurarea serviciului de transport public local;
- Accesibilitate pe infrastructură de transport, extinderea rețelei de centuri ocolitoare,
- Optimizarea fluxului traficului auto prin semaforizare inteligentă
- Parcări subterane și supraterane, etajate, parcări colective
- Monitorizarea pe bază de camere de luat vederi în anumite zone ale municipiului (zone cu risc)

- Proiecte de investiții în infrastructură. străzi, parcări, drumuri de centură ocolitoare, în scopul aducerii la o circulație normală
- Necesitatea efectuării unui studiu de trafic-circulație municipiu

De asemenea, au fost identificate principalele **probleme strategice**, după cum urmează:

- Realizarea unei zone exclusiv pietonale care să valorifice centrul istoric
- Crearea de centuri ocolitoare pentru devierea traficului greu și de tranzit, inele de circulație
- Proiecte de investiții în infrastructură
- Regândirea sistemului de semaforizare (modernizarea)
- Modernizarea infrastructurii de circulație și transport
- Optimizarea circulației – descongestionarea traficului în interiorul municipiului, fluidizarea traficului urban
- Reducerea timpului de traversare a orașului, transport mai rapid către destinațiile externe municipiului
- Scăderea gradului de poluare din municipiu – prin devierea traficului greu, promovarea formelor nepoluante de transport
- Asigurarea intermodalității între infrastructurile rutiere, feroviare și aeriene
- Crearea unor măsuri menite să asigure conexiuni rapide eficiente și comode pentru pasageri și mărfuri.

### **SITUAȚIA ECONOMICO-FINANCIARĂ ACTUALĂ A SERVICIULUI ȘI STAREA TEHNICĂ A SISTEMULUI AFERENT ACESTUIA**

Dezvoltarea aglomerărilor urbane impune și dezvoltarea transportului public de persoane, ca răspuns la congestionarea traficului și creșterea poluării.

Creșterea mobilității este asigurată pe două direcții prioritare de dezvoltare și modernizare: infrastructura și capacitățile de transport. În cazul transportului public de călători din paleta largă de mijloace utilizate (autobuze, tramvaie, microbuze, autoturisme, motociclete, motorete, biciclete, etc.), în municipiul și județul Arad ponderea cea mai mare o au autoturismele.

Numărul proprietarilor de automobile din Arad a crescut spectaculos în ultimii ani, Aradul situându-se din acest punct de vedere printre primele trei orașe pe țară ca densitate a autovehiculelor pe cap de locuitor. Această creștere se face în special pe seama creșterii numărului de autoturisme (cu 6,1% în 2006 față de 2005 și cu 13,6% față de 1999) și de motociclete, motorete, scutere (care au crescut cu 13,1% în 2006 față de 2005 și cu 77,3% față de 1999). A crescut de asemenea și numărul de autobuze, cu 9,5% în 2006 față de 2005 și cu 19,8% față de 1999.

Impactul acestui fenomen este creșterea emisiilor de poluanți în atmosferă, provenite de la transportul rutier, motiv pentru care presiunea exercitată de traficul urban asupra mediului este foarte mare.

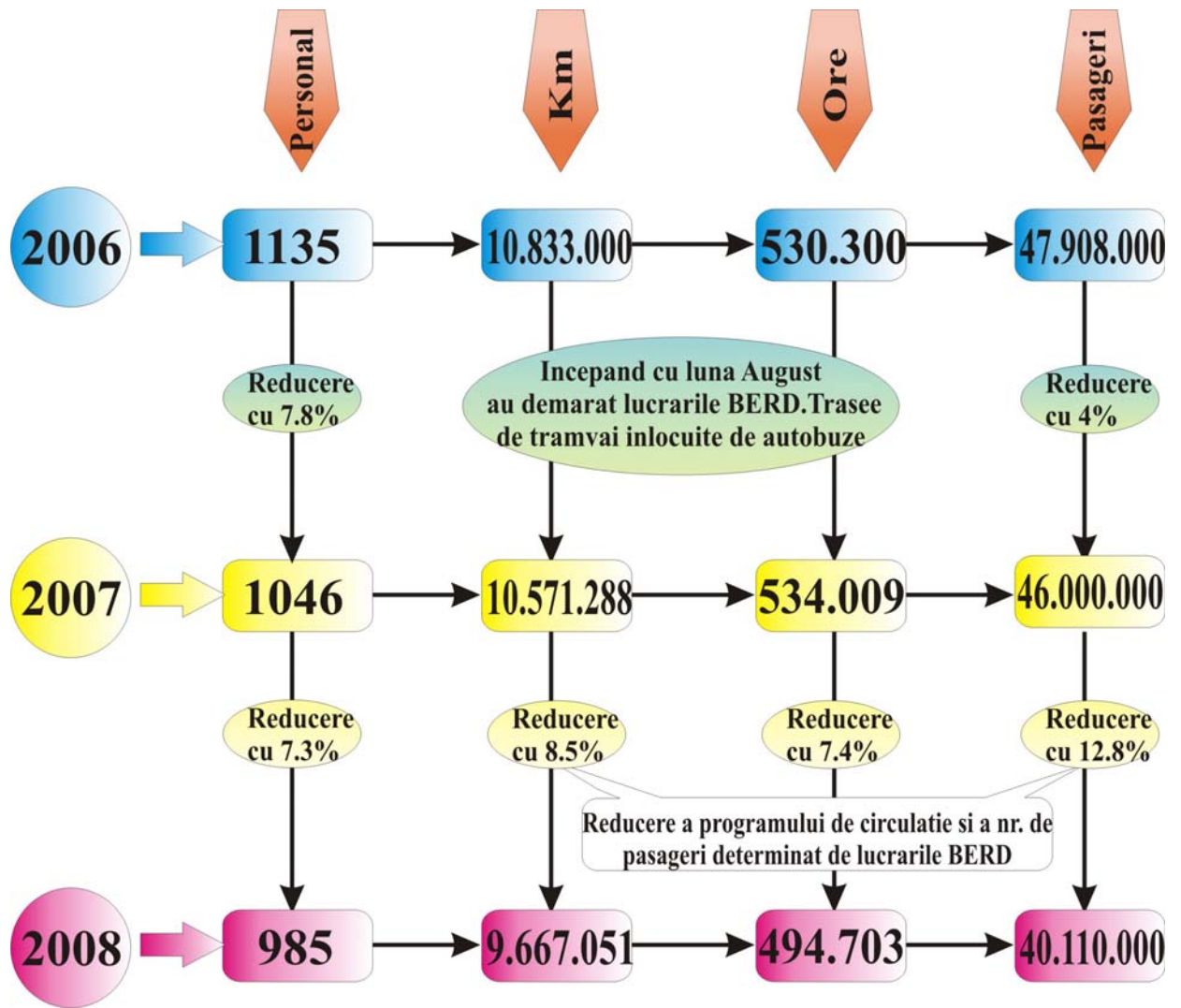
Servicii oferite în 2008:



- Trasee operate: 205
  - 25 trasee urbane (8 de autobuz si 17 de tramvai)
  - 15 trasee preurbane (10 de autobuz si 5 de tramvai)
  - 82 trasee judetene (14 trasee cu cap de line Arad si 68 zonale)
  - 85 trasee curse speciale (deservesc zonele industriale)
- Lungime reatea : 1.268 km
  - 1167 km autobuze
  - 101 km tramvaie
- Parcurs: 9.667.051 km
  - 5.895.115 km autobuze
  - 3.771.936 km tramvaie
- Curse regulate executate: 439.272
  - 254.581 autobuze (la care se adauga cursele speciale)
  - 184.691 tramvaie
- Ore circulatie: 494.703
  - 283.108 ore autobuze
  - 211.595 ore tramvaie
- Calatori transportati: 40.110.000
  - 10.375.000 pasageri autobuze
  - 29.735.000 pasageri tramvaie
- Parc : 393 unitati
  - 190 autobuze (43 articulate; 118 medii; 25 midibuze; 4 microbuze)
  - 203 tramvaie (155 vagoane motor; 48 vagoane remorca)

Influenta mediului concurential, al numarului mare de persoane, care utilizeaza diferitele forme de transport individual (autoturisme, motociclete, moped, biciclete) si a lucrarilor de investitii la infrastructura, au determinat, in ultimii ani, importante scaderi ale numarului de calatori transportati. Aceste scaderi, insotite si de diminuarea programelor de circulatie si implicit a personalului, au determinat si importante scaderi ale veniturilor Companiei de Transport Public Arad.

Comparativ, privind ultimii trei ani, din punct de vedere al programului de transport, al pasagerilor si al personalului implicat in activitate, situatia are urmatoarea forma:



Investiții în curs de derulare:

1. Reabilitare transport urban în municipiul Arad – finanțare BERD
  - a. Etapa 1. valoare- 147.000.000 lei – finalizare 2009
  - b. Etapa 2. valoare – 49.000.000 lei – începe în februarie 2010
2. Reabilitare zonă urbană cu deficiențe severe cu modificarea sistemului rutier aferent pentru cartierele Gai, Bujac și Sânicolaul Mic – valoare 265.700.000 lei cu finanțare de la Banca Mondială printr-un împrumut contractat de statul român.
- Obs. Dintr-o valoare de 47,2 milioane euro 80% sunt de la Ministerul Finanțelor, iar 20% este de la Consiliul Local al Municipiului Arad
3. Reabilitarea centrului istoric vechi – în faza actuală se organizează licitație pentru o valoare de 58.782.000 lei. Finanțarea va fi din fonduri structurale 85% din cheltuielile eligibile prin intermediul Guvernului României și restul prin contribuția Consiliul Local al Municipiului Arad.

Odată cu finalizarea lucrărilor apreciem că va crește viteza tramvaielor și acest lucru va duce la o creștere semnificativă a numărului de pasageri în cadrul acestui sector.

După finalizarea acestui proiect se va ajunge la 18.004 Kmcs linii de tramvai, lucrări de drumuri 130.592 mp, lucrări de trotuare 111.109 mp, parcări 11.895 mp, linie aeriană de contact 18.004 kmcs, semaforizare intersecții 35 buc., reabilite și modernizate, cu o valoare a investiției de 122.239.609,64 lei.

## **ANALIZA ECONOMICO-FINANCIARĂ**

În urma evaluării Companiei de Transport Public S.C. realizată de S.C. EXPERT S.A. a fost prezentat Raportul privind evaluarea companiei cu nr. 35800/15.06.2009. În cadrul acestui raport pentru evaluarea analizei economico-financiare s-au calculat indicatori și indici de structură, evoluție și eficiență pentru perioada 2006-2008. Aspectele urmărite au fost următoarele:

- structura financiară
- estimarea riscurilor implicate de mediul extern și de sopecificul activității societății;
- separarea și evaluarea acelor tendințe care au caracter de permanență și au posibilitate de prelungire în viitor;
- selectarea elementelor excepționale, de conjunctură pentru care există o probabilitate redusă de a afecta evoluția viitoare a societății.

### **Analiza bilanțului**

#### **Structura activelor**

- a) *Ponderele imobilizărilor* înregistrează o evoluție relativ constantă în ultimii doi ani analizați, după ce a înregistrat o descreștere semnificativă față de 2006, prin valorificarea concesiunilor și

brevetelor deținute de societate. Ponderea activelor imobilizate este specifică transportului public local:

<b>Active fixe/active totale</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
CTP SA ARAD	83%	65%	64%

Gradul de acoperire a imobilizărilor este prezentat astfel:

<b>Capital permanent/imobilizări</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
CTP SA ARAD	0,93	0,76	0,37

- b) *Ponderea stocurilor* se prezintă sinuos, crescând în 2007 față de 2006 de peste 2 ori pe fondul reducerii activelor totale și ulterior crescând cu peste 1,5%, ceea ce pe ansamblu a însemnat o menținere constantă a nivelului valoric al stocurilor pe întreaga perioadă a ultimilor doi ani analizați. De altfel, volumul stocurilor a fost la nivel optim apreciat în raport de profitul societății și nivelul tehnologic al acesteia, în care ponderea principală o dețin activele imobilizate.

<b>Stocuri/active totale</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
CTP SA ARAD	6,88%	16,5%	18,8%

- c) *Ponderea creanțelor* s-a menținut la nivel constant a circa 16-18% în ultimii doi ani, după o creștere la dublu în anul 2007 față de 2006, creștere determinată de reducerea globală a activelor societății prin reducerea imobilizărilor necorporale.

Societatea înregistrează o durată medie de încasare a creanțelor de:

<b>Anul</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
durata de incasare a creanțelor(zile)	10	13	12

- d) *Nivelul disponibilităților* se află în ultimii doi ani analizați în jurul a circa 1% din total active, cu variații semnificative de la un an la altul -1,3% în 2006, urmată de 3,9% în 2007 și 0,78% în 2008 – în toți anii practic mult la nivelul marjei considerată normală (1-2% din active).
- e) *Ponderea capitalului propriu* este permanent descrescătoare pe fondul derulării anuale a unei activități cu un profit redus și ulterior, în 2008, a unui excedent masiv al cheltuielilor raportat la veniturile societății ceea ce a condus la înjumătățirea capitalurilor proprii, după ce în perioada 2006-2007 ieșirea de active necorporale preduiesc deja o reducere de cca 3 ori a capitalurilor proprii ale societății.

Rata autonomiei financiare globale

<b>Capitaluri proprii/total pasive</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
	73%	43%	20%

În acest caz rata este sub nivelul minim considerat satisfăcător.

f) *Nivelul capitalurilor permanente* are o evoluție similară celui cu al capitalurilor proprii prezentându-se astfel:

Rata stabilității financiare	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
	77%	49%	24%

g) *Nivelul creditelor bancare și al altor datorii pe termen lung și/sau lung (contracte de leasing)* este constant în perioada 2006-2008, în jurul a 3-6% din totalul pasivelor, ponderea resurselor atrase menținându-se în limite rezonabile pentru societate.

Rata de îndatorare globală	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
	27%	56%	79%

h) *Nivelul datoriilor de exploatare* reprezintă între 20-64% din totalul pasivelor în anii 2006-2008 cu maximum atins la nivelul anului 2008, un nivel ce ridică serioase probleme pentru societate. Societatea înregistrează o durată medie a obligațiilor de:

(în zile)	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
	68	72	77

Corelarea duratei de achitare a datoriilor cu cea de încasare a creanțelor confirmă faptul că există o dependență a nonorării obligațiilor în raport cu creanțele societății.

### **Lichiditatea societății**

În funcție de indicii de trezorerie globală (lichiditate rapidă), lichiditate imediată și indicelui de lichiditate generală (curentă), situația se prezintă astfel:

<b>Anul</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
Lichiditate generală	0,75	0,70	0,47
Trezorerie globală	0,45	0,40	0,26
Lichiditate imediată	0,05	0,08	0,01

Valorile tuturor indicatorilor arată că societatea prezintă mari riscuri în ceea ce privește posibilitatea returnării unor datorii imediate, indicatorii fiind sub nivelul considerat satisfăcător.

### **Echilibrul financiar pe termen lung**

Echilibrul financiar pe termen lung este apreciat prin indicatorul de finanțare permanentă și cel de solvabilitate generală:

<b>Anul</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
Finanțare generală	0,93	0,76	0,37
solvabilitate generală	2,67	0,77	0,25

Se observă că situația societății se înrăutățește an de an atât prin prisma indicelui de finanțare cât și în ce privește solvabilitatea care cunoaște o deteriorare serioasă în ultimii doi ani ai perioadei analizate.

### **Analiza fluxurilor**

Structura vânzărilor și evoluția acesteia în perioada 2006-2008 poate fi caracterizată prin următoarele aspecte:

**a) pentru analiza evoluției veniturilor** s-a folosit comparația pe baza indicatorului de evoluție a cifrei de afaceri față de anul anterior, pornind și de la activitatea societății ale cărei venituri sunt date în mare parte (peste 90%) de cifra de afaceri.

<b>Indicatori</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
Cifra de afaceri	31.479.293	31.808.473	33.498.280
Evoluția cifrei de afaceri	100%	101%	105%

Astfel se constată o evoluție relativ constantă dacă se are în vedere pe de o parte faptul că indicele de inflație nu a exercitat o influență serioasă, iar variația în jos sau în sus s-a menținut în limita de 5 %.

**b) În cadrul structurii cheltuielilor pe elemente de costuri** și rezultate se observă:

- Evoluția cheltuielilor din activitatea de bază a urmat trendul veniturilor de exploatare în cifre absolute și în procente. Evoluția a fost diferită în sensul în care înregistrează o creștere absolută superioară a cheltuielilor reflectată în evoluția profitului din exploatarea societății, acesta reducându-se continuu pe perioada analizată.

<b>Anul</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
Cheltuieli de Exploatare	32.371.351	33.581.846	37.195.136
Variație față de anul anterior	100%	104%	111%

- Ponderea costurilor materiale și cu terții a înregistrat o relativ constantă menținându-se la aproximativ 34% din cheltuielile cu variații de 1-2%. O variație sinusoidală s-a înregistrat la nivelul

- altor cheltuieli de exploatare care inițial au crescut de la aproximativ 11% la 12,5%, ulterior reducându-se la 10% în 2008.
- Cheltuielile salariale au înregistrat o creștere continuă de la 47% în 2006 la 49% în 2008, ceea ce coroborat cu rata inflației înseamnă o creștere în termeni reali a salariilor în condițiile menținerii sau chiar reducerii ușoare a numărului de salariați în această perioadă.
  - Nivelul amortizării este determinat de viața mare a imobilizărilor, înregistrând totuși o variație nesemnificativă în jurul a cca 3% din totalul cheltuielilor de exploatare; nivelul amortizării a crescut cu 10% în 2008 față de ceilalți doi ani analizați;
  - Cuantumul impozitelor și taxelor înregistrează o evoluție constantă în jurul a 2% din total cheltuieli, reflectând creșterea impozitării patrimoniului societății.
  - Suplimentar se manifestă o variație de 0,1% în evoluția cheltuielilor financiare, variație ce s-a manifestat atât în plus cât și în minus; totuși ponderea cheltuielilor financiare este relativ redusă în totalul cheltuielilor la nivelul a 0,5%.

În prezent, Compania de Transport Public S.A. Arad, desfășoară în municipiul Arad, cu tramvaiele și autobuzele concesionate de la municipiul Arad, transport de persoane prin curse regulate în conformitate cu Programul de transport.

În cazul curselor regulat speciale, acestea se realizează pe bază de contract, tur-retur, pe rute și cu programe de transport prestabilite de către beneficiarul serviciului de transport sau de către cel care a angajat serviciul privind transportul unor persoane sau al unor grupuri de persoane, și anume: transportul copiilor, elevilor și studenților la și de la instituțiile de învățământ, transportul salariaților la și de la instituțiile la care sunt salariați sau transportul angajaților unui operator economic la și de la locul de muncă. Acestea se desfășoară în principal între operatori de transport și societățile care își desfășoară activitatea pe platformele industriale ale municipiului.

### **INVESTIȚIILE NECESARE PENTRU MODERNIZAREA, ÎMBUNĂTĂȚIREA CALITATIVĂ ȘI CANTITATIVĂ, PRECUM ȘI A CONDIȚIILOR SOCIALE ȘI DE MEDIU ȘI EXTINDEREA SERVICIULUI**

Principalele **obiective** urmărite în procesul de organizare a serviciului de transport public local sunt:

- asigurarea transparenței în procedurile de achiziție publică;
- informarea și consultarea periodică a populației asupra politicilor de dezvoltare durabilă din domeniul serviciului de transport public local;
- acordarea unor facilități de transport anumitor categorii de persoane;
- corelarea capacității mijloacelor de transport de persoane cu fluxurile de călători existente;

- asigurarea continuității serviciilor de transport prin programele de transport sau de funcționare, după caz, corelate cu fluxurile de călători sau de mărfuri existente;
- atribuirea serviciilor de transport public local operatorilor de transport rutier și transportatorilor autorizați, în funcție de nivelul efortului investițional al acestora realizat în mijloacele de transport și în infrastructura de transport.

Pentru realizarea acestor obiective procesul de organizare a serviciului de transport public local de călători se va desfășura cu respectarea următoarelor **principii**:

- promovarea concurenței între operatorii de transport, respectiv transportatorii autorizați, cărora li s-a atribuit executarea serviciului;
- garantarea accesului egal și nediscriminatoriu al operatorilor de transport și al transportatorilor autorizați la piața transportului public local;
- garantarea respectării drepturilor și intereselor utilizatorilor serviciului de transport public local;
- rezolvarea problemelor de ordin economic, social și de mediu ale municipiului;
- utilizarea eficientă a fondurilor publice în activitatea de administrare a serviciului de transport public local;
- 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;
- 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 beneficiarii direcți ai transportului, 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 localităților prin realizarea unei infrastructuri de transport modernă;
- satisfacerea cu prioritate a nevoilor de deplasare ale populației, ale personalului instituțiilor publice și ale operatorilor economici pe teritoriul municipiului prin servicii de calitate;
- protecția categoriilor sociale defavorizate, prin compensarea costului transportului de la bugetul local;
- integrarea tarifară prin utilizarea unui singur tip de legitimație de călătorie pentru toate mijloacele de transport public local de persoane prin curse regulate;
- displicerizarea transportului public local de persoane realizat prin programe permanente;
- consultarea asociațiilor reprezentative ale operatorilor de transport și/sau ale transportatorilor autorizați, precum și ale utilizatorilor în vederea stabilirii politicilor și strategiilor locale privind transportul public local și modalitățile de funcționare a acestui serviciu.



În vederea atingerii obiectivelor propuse, municipiul Arad are în vedere efectuarea unor investiții necesare pentru modernizarea, îmbunătățirea calitativă și cantitativă, precum și a condițiilor sociale și de mediu și extinderea serviciului.

**Investiții pe termen scurt** – care se vor realiza în 6 luni – 1 an

1. Transportul și punerea în funcțiune a unor vagoane de tramvai și autobuze *second-hand* achiziționate în cursul anului 2008.

Vehiculele sunt într-o stare bună și beneficiază de un confort sporit, ducând astfel la îmbunătățirea parcului de tramvaie existent.

Prin această investiție se urmărește extinderea și îmbunătățirea parcului de tramvaie, îmbunătățirea parcului cu vehicule mai performante, mărirea gradului de confort și reducerea poluării.

2. Achiziția a 10 microbuze urbane noi și 3 *second-hand*

Achiziția și punerea în funcțiune a unui microbuz cu podeaua joasă și 9 microbuze urbane noi, precum și achiziționarea a 3 microbuze *second-hand*, care să asigure legăturile între rutele existente, acoperite de rețeaua actuală de tramvai și autobuze. Microbuzele beneficiază de avantajul deplasării mai rapide și al costului mult mai redus și sunt cele mai potrivite, având în vedere numărul mai scăzut de pasageri pe aceste rute.

Rutele deservite vor fi:

3. Reabilitare linie tramvai: Tronson Podgoria – Piața Romană (2,80 km)

Înlocuirea liniilor de rulare existente cu tronsoane noi de linie, care respectă standardele internaționale, însoțită de înlocuirea liniilor aeriene de contact, refacerea sistemului de semaforizare, refacerea carosabilului, refacerea trotuarelor, crearea unor spații de parcare.

Prin această investiție se realizează o reducere a poluării fonice, creșterea vitezei de circulație, grad mărit de confort, reducerea numărului de vehicule folosite, eliminarea uzurilor premature la tramvaie, eliminarea pierderilor energetice.

**Investiții pe termen mediu** – care vor fi realizate în 1-3 ani

1. Reabilitare linie tramvai: Tronson Piața Romană – Gara Aradul Nou (6,394 km)

Înlocuirea liniilor de rulare existente cu tronsoane noi de linie, care respectă standardele internaționale, însoțită de refacerea sistemului de semaforizare, refacerea/reparația carosabilului, crearea unor spații de parcare, implementarea unui sistem de priorități privind traficul.

Beneficiile investiției sunt reducerea poluării fonice, creșterea vitezei de circulație, grad mărit de confort, fluidizarea traficului, eliminarea pierderilor energetice, etc.

2. Reabilitare linie tramvai: Biserica Sârbească – P-ța Romană (1,6 km c.s.)

Înlocuirea liniilor de rulare existente cu tronsoane noi de linie, care respectă standardele internaționale, însoțită de refacerea sistemului de semaforizare, refacerea/reparația carosabilului, crearea unor spații de parcare, implementarea unui sistem de priorități privind traficul.

Beneficiile investiției sunt reducerea poluării fonice, creșterea vitezei de circulație, grad mărit de confort, fluidizarea traficului, eliminarea pierderilor energetice, etc.

### 3. Reabilitare linie tramvai: Renașterii – Grădiniță (1,4 km c.s.)

Înlocuirea liniilor de rulare existente cu tronsoane noi de linie, care respectă standardele internaționale, însoțită de refacerea sistemului de semaforizare, refacerea/reparația carosabilului, crearea unor spații de parcare, implementarea unui sistem de priorități privind traficul.

Beneficiile investiției sunt reducerea poluării fonice, creșterea vitezei de circulație, grad mărit de confort, fluidizarea traficului, eliminarea pierderilor energetice, etc.

### **Investiții pe termen lung** – care vor fi realizate în mai mult de 3 ani

#### 1. Extindere sistem management trafic și informare călători urbani

Investiția constă din construirea unui „Centru” care va avea în vedere urmărirea prin satelit a vehiculelor, precum și instalarea de semafoare inteligente, ce vor debloca electronic intersecțiile aglomerate. De asemenea, vor fi instalate sisteme de detecție pe autobuze și tramvaie, pentru a se putea stabili prioritățile de trafic, iar intersecțiile vor avea camere video și semafoare cu senzori pentru a se regla în funcție de necesități. Componenta “Urban Traffic Control” va adapta programele de semaforizare în funcție de valorile de trafic.

Beneficiile investiției constau în realizarea unei verzi pentru transportul public, Salvare, Pompieri, Poliție, menținerea în grafic a vehiculelor companiei de transport, stabilirea priorităților de trafic, transmisia, înregistrarea și stocarea de imagini din trafic.

#### 2. Achiziție și Implementare sistem de ticketing cu carduri

Un sistem care poate utiliza în mijloacele de transport validatoare duale, care pot recunoaște atât cartelele “contact less”, cât și biletele pe suport de hârtie emise de automatele de bilete.

Beneficiile investiției constau în o tarifare corectă a călătoriilor (va fi posibilă tarifarea pe zone), reducerea fraudei prin imposibilitatea reutilizării biletelor și facilitarea controlului, reducerea costurilor de exploatare etc.

#### 3. Achiziție, transport și punere în funcțiune tramvaie noi

Înnoirea parcului de tramvaie prin achiziționarea unor vehicule noi, cu podeaua joasă, confortabile, sigure și cu un grad sporit de securitate a călătoriei. Scopul urmărit este încurajarea folosirii transportului în comun având ca efect creșterea numărului de pasageri, prin oferirea unor condiții de transport aliniate la standardele internaționale.

Beneficiile investiției constau în mărirea confortului, reducerea poluării, creșterea vitezei de rulare.

#### 4. Reabilitare linie tramvai: Tronson Polivalentă – Billa (1,9 km)

Înlocuirea liniilor de rulare existente cu tronsoane noi de linie, care respectă standardele internaționale, însoțită de refacerea sistemului de semaforizare, refacerea/reparația carosabilului, crearea unor spații de parcare, implementarea unui sistem de priorități privind traficul.

Prin această investiție se realizează o reducere a poluării fonice, creșterea vitezei de circulație, grad mărit de confort, reducerea numărului de vehicule folosite, eliminarea uzurilor premature la tramvaie, eliminarea pierderilor energetice.

### **MOTIVELE DE ORDIN ECONOMIC, FINANCIAR, SOCIAL ȘI DE MEDIU, CARE JUSTIFICĂ DELEGAREA GESTIUNII**

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, Legea serviciilor de transport public local, precum și ale Legii nr. 51/2006, Ordinul 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 prin Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Arad nr. 106/2009.

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 Arad nr. 106/2009.

#### **Gestiunea directă**

În cazul gestiunii directe, Consiliul Local al Municipiului Arad își asumă nemijlocit prestarea serviciului de transport public local și toate sarcinile și responsabilitățile, potrivit legii, privind organizarea, coordonarea, exploatarea, finanțarea și controlul funcționării serviciului de transport public local, precum și administrarea sistemului de utilități publice aferent.

Gestiunea directă se realizează prin intermediul unor operatori de transport rutier care sunt structuri proprii ale autorităților administrației publice locale.

#### **Gestiunea delegată**

Gestiunea delegată este forma de atribuire prin concesiune a serviciului de transport public local prin care Consiliul Local al Municipiului Arad 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.

Concesiunea 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, Primăria Municipiului Arad 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 Arad, propunem concesionarea acestui serviciu prin **gestiune delegată**.

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

- coordonarea unitară a serviciului de transport;
- creșterea calității serviciului prestat;
- 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;
- dispecerizarea transportului public local de persoane realizat prin programe permanente;
- simplificarea procedurii de gestionare a facilităților de transport pentru categoriile sociale defavorizate;
- la gestionarea serviciului pot participa numai societăți autorizate conform legislației în vigoare.

#### **Motivele care justifică concesionarea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate**

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

- a) Legea nr. 51/08.03.2006 - Legea serviciilor comunitare de utilități publice;
- b) Legea nr. 92/10.04.2007 – Legea serviciilor de transport public local;
- c) Ordinul nr. 353/23.11.2007, pentru aprobarea Normelor de aplicare a Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007.

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

- a) organizarea serviciului prin gestiune directă ar presupune investiții foarte mari și imediate de la bugetul local pentru dotarea cu mijloace de transport și realizarea de logistică necesară gestionării serviciului;

- b) posibilitatea obținerii de tarife mici pentru o calitate ridicată a serviciului;
- c) 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.

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

- a) Primăria Municipiului Arad 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 Arad;
- 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.

*Variantele prezentate de consultantul ITALTREND pe parcursul colaborării au fost următoarele:*

➤ La începutul lunii **februarie 2008** Italtrend a înaintat Raportul privind strategia de ofertă și documentația ofertei care cuprinde analiza unor aspecte legate de activitatea Companiei de Transport Public Arad și concluzii în legătură cu necesitatea modernizării transportului, prezentând în acest scop 3 opțiuni:

- *Opțiunea A:* Un contract de servicii cu o companie selectată care va întocmi un Plan de Afaceri, cu opțiunea de a continua achiziția de acțiuni și cu implicare în Compania de Transport Public Arad;
- *Opțiunea B (agreată de Consultant):* Un contract de servicii bazat pe producerea unui Plan de Afaceri ca Parte din Propunerea Tehnică, cu remunerarea Partenerului Strategic printr-o taxă de management și opțiunea pentru achiziționarea de acțiuni CTPA (într-un interval de timp mai lung de 5 ani);
- *Opțiunea C:* Oferta țintește spre identificarea unui Partener care să producă Planul de Afaceri, cu remunerare în baza acțiunilor deținute la Compania de Transport Public Arad.

➤ În **aprilie 2008**, pe baza datelor solicitate de Consultant și transmise de Unitatea de implementare, Italtrend a înaintat un material cu propunerile privind strategia de îmbunătățire a transportului public în 2 faze:

- ◆ În faza 1 se propune crearea unui CTP Service, societate mixtă formată din o parte din CTP Arad și Operatorul de Transport Privat. Activitatea se va desfășura după următorul algoritm:
  - Municipiul/Județul va încheia cu CTP Arad un contract de concesiune cu preț net (modelul actual)

- CTP Arad va încheia cu CTP Service un contract de management cu preț brut prin care CTP Service va fi responsabil de operarea transportului public în Arad.
  - ◆ În faza 2 Municipiul și CTP Arad vor fuziona, formând Autoritatea de Transport Public Local implicată în proiectarea mecanismului de tarife, acordare licențe, acordare subvenții etc. Aceasta va încheia contractul de concesiune cu operatorul de transport (CTP Service).
- În perioada **15-17.07.2008**, memorandumul prezentat apreciază că elementul - cheie pentru dezvoltarea pe termen lung a transportului public este implicarea sectorului privat în asigurarea serviciului, așteptându-se dezvoltarea unui parteneriat strategic pe termen lung cu un operator din sistemul privat. A fost din nou luată în considerare o strategie în două etape, care include:
- ◆ În Faza 1 , alegerea unui operator de transport privat (TO) în cadrul unui Contract de Servicii și proiectul unui cadru concesional nou pentru întregul sector de transport public. Se propune încheierea unui contract cu cost net (contract de concesiune) între Municipiu/Județ și CTPA, urmat de încheierea unui contract de management cu cost brut între CTPA și CTPA Service. CTPA Service fiind o nouă companie deținută de CTPA și un operator de transport, care poate fi străină sau națională.
  - ◆ În Faza 2, crearea unei Autorități de Transport Public Local responsabilă de planificarea pe termen lung și de organizarea tuturor aspectelor privind politica de transport. Se propune o fuziune între Municipiu/Județ și CTPA pentru crearea Autorității de Transport, care va putea încheia un contract de concesiune cu preț brut cu operatorii de transport.
- În perioada **septembrie-noiembrie 2008**, Consultantul în urma revizuirii propunerilor anterioare, sugerează înființarea unui nou CTP (care cuprinde și partenerul privat), care va negocia un nou Contract de Servicii Publice cu Municipiul.
- Se propune, astfel, înființare a unei noi societăți CTP Service care să preia serviciul de transport și întreținerea vehiculelor, urmând ca CTP vechi să se ocupe de: întreținerea infrastructurii, proiectul infrastructurii, implementarea infrastructurii, pregătirea, încasarea și controlul.
- ◆ Contractul de servicii publice va fi un contract cu preț brut și va fi realizat între Municipiu și Compania Operatoare CTP Service. Va înlocui actualul Contract de concesiune. CTP Service va plăti o taxă de concesiune către Municipiu pentru utilizarea infrastructurii și bunurilor de transport;
  - ◆ Contractul de management între CTP Service și operatorul privat va fi o imagine – oglindă a contractului de servicii publice menționat mai sus. Va include toți termenii și condițiile principale definite în contract între Municipiu și CTP Service și de asemenea, va permite operatorului privat să utilizeze forța de muncă a CTP Service.

➤ În perioada **februarie-martie 2009** au fost analizate două scenarii de către consultant:

**Planul 1 “Simplu” -Implicarea sectorului privat în administrarea CTP în condițiile date**

- i. Contract de servicii publice cu “preț brut” între Municipiu și CTP-ul actual
- ii. Un contract de management prin care un operator privat va administra Compania

**Planul 2 “Propus” -Implicarea sectorului privat în administrarea unei Separări a CTP**

- i. Contract de servicii publice cu “preț brut” între Municipiu și o nouă CTP(CTP Service)
- ii. Un contract de management prin care operatorul privat va administra Compania

În urma discuțiilor purtate cu Consultantul s-a ajuns la concluzia că primul plan, prin care CTP ar fi administrată de un operator privat ar încălca legislația internațională și ar putea duce la suspiciunea că se evită licitarea contractului de delegare a serviciului, motiv pentru care s-a renunțat la acest plan.

Cel de-al doilea plan ar presupune să fie desfășurate acțiuni ce sunt numeroase, costisitoare și foarte laborioase, implicând parcurgerea unei perioade de timp cuprinsă între unul și doi ani, poate chiar mai mult. Pentru a demonstra cele de mai sus prezentăm etapele care ar trebui parcurse pentru finalizarea acestui plan.

1. Convocarea Adunării Generale a Acționarilor (numită în continuare AGA) – consiliul de administrație (CA) convoacă AGA în termenul legal, care, conform prev. art.117 alin.(4) din Legea nr.31/1990, nu se va putea ține mai devreme de 30 zile de la expedierea scrisorilor recomandate de convocare unde va fi prezentată propunerea consultantului și unde se va hotărî asupra însușirii planului 2 propus de Consultant mandatându-se CA pentru întocmirea proiectului de divizare.

**Termen minim (obligatoriu) 30 de zile de la data convocării.**

2. Întocmirea proiectului de divizare este o lucrare laborioasă, care poate presupune inclusiv consultarea unor experți pentru evaluarea activului și pasivului actualului CTP, în vederea dizolvării societății, urmată de constituirea altor două noi societăți, cărora li se vor transfera activele și pasivele CTP, în cotele corespunzătoare numărului de acțiuni atribuite prin divizare.

**Termen minim 60 de zile**

3. Înaintarea proiectului de divizare către Consiliul Local și Consiliul Județean pentru a se emite hotărâri în acest sens și pentru a se mandata prin mandate special reprezentanții în AGA CTP pentru aprobarea proiectului de divizare.

**Termen minim 45 de zile**

4. Presupunând că proiectul de divizare va fi însușit de cele două autorități și că, simultan, va fi convocată din nou AGA CTP pentru a-l aproba, acesta urmează a fi depus la Oficiul Registrului Comerțului Arad spre a fi publicat în Monitorul Oficial, după ce va fi vizat de judecătorul delegat, care, la rândul său, va numi unul sau mai mulți experți pentru a examina proiectul și pentru a întocmi un raport scris către acționari.

**Termen minim obligatoriu 30 de zile**

5. Depunerea proiectului de divizare la Oficiul Registrului Comerțului Arad, spre publicare în Monitorul Oficial. În această fază trebuie făcute câteva precizări, și anume, faptul că de la data publicării creditorii societății pot face opoziție în instanță, în termen de 30 de zile, conform art. 243, aliniat 1 și art. 62 din Legea nr. 31/1990. Opoziția la divizare suspendă acest proces până la soluționarea irevocabilă de către instanțele judecătorești. Cunoscută fiind situația economico-financiară precară a CTP, survenită ca urmare a lucrărilor la infrastructură, este de așteptat ca numărul creditorilor care vor face opoziție să fie relativ mare. Deoarece opozițiile, odată făcute, suspendă executarea(cursul) divizării până la data la care hotărârea judecătorească de soluționare a lor devine irevocabilă, conf. art.243 alin.(2) din Legea 31/1990, este de așteptat ca această fază să dureze aproximativ un an.

**Termen minim – 30 de zile, în cazul în care nu se face opoziție, și termen care nu poate fi precizat în cazul în care se face opoziție.**

6. Din nou convocarea AGA după expirarea termenului de opoziție sau după soluționarea irevocabilă a tuturor cererilor de opoziție, de către CA, în termenul minim legal de 30 de zile, în vederea luării hotărârii de divizare a CTP și a înființării a două noi societăți (așa cum propune consultantul).

**Termen minim obligatoriu 30 de zile**

7. Înmatricularea societăților nou create la Registrul Comerțului în baza hotărârii AGA. Momentul înmatriculării celor două societăți este acela de la care divizarea produce efecte și de la care se poate demara procedura de licitare a managementului uneia dintre societățile nou create, respectiv a CTP Service, astfel cum a fost conturată de consultant.

**Termen minim – 5 zile.**

8. Organizarea licitației, respectând termenele impuse de legea română în domeniul achizițiilor publice, respectiv OUG 34/2006, privind achizițiile publice (ultima modificare a acesteia survenind în data de 07.03.2009, prin OUG nr. 19, publicată în MO din 12.03. 2009).

**Termen minim pentru parcurgerea tuturor etapelor legale: 135 de zile (52 zile anunț intenție, 52 zile anunț de participare, 20 zile încheiere contract, 10 zile contestații) .**

Cumulând duratele menționate anterior, rezultă că, în situația, puțin probabilă, în care nici unul dintre creditorii CTP nu face opoziție la divizare, Planul 2 propus de consultant, devine funcțional după aproximativ **365** zile, iar în situația în care creditorii înțeleg să facă opoziție, acesta devine funcțional după aproximativ **660** zile. Aproximația este necesară deoarece nu se poate



estima durata până la care hotărârile judecătorești de soluționare a opozițiilor creditorilor vor deveni irevocabile.

➤ În cursul lunii **iunie 2009** Consultantul a prezentat o nouă variantă pe care o considerăm cea mai potrivită pentru situația actuală și anume:

i. Contract de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local cu “preț net” între Municipiu și CTP-ul actual

ii. Un contract consultanță managerială prin care o firmă de specialitate va oferi servicii de consultanță pentru managementul Companiei de transport în vederea implementării contractului de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local și implicit, al realizării și implementării Programului de îmbunătățire a transportului public local..

Urmare încheierii unui Contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public local prin atribuirea gestiunii delegate direct Companiei de Transport Public din Arad și încheierea unui Contract consultanță managerială, Municipiul va fi asistat de o companie cu experiență în managementul operării serviciului de transport care va putea să ducă la îmbunătățirea calității serviciului și la eficientizarea serviciului în beneficiul Companiei de Transport Public Local și implicit al beneficiarilor acestui serviciu. În plus, toate cerințele Contractului de Credit încheiat între Municipiul Arad și Banca Europeană pentru reconstrucție și Dezvoltare vor fi îndeplinite, încheindu-se contractul de delegare cu CTP și în același timp să fie eficientizat serviciul prin implicarea sectorului privat în managementul companiei.

### **NIVELUL MINIM AL REDEVENȚEI**

Începând cu anul 2010 redevența anuală se calculează prin aplicarea procentului de 5,5% asupra totalului veniturilor realizate din activitatea desfășurată cu tramvaie și autobuze urbane (mai puțin subvențiile încasate). Redevența de plată nu poate fi mai mică decât cea care rezultă din aplicarea procentului de 5,5% asupra totalului veniturilor din activitatea desfășurată cu tramvaie și autobuze urbane (mai puțin subvențiile) prevăzute în bugetul anual de venituri și cheltuieli al Operatorului. Bugetul anual de venituri și cheltuieli va conține o anexă cu repartizarea pe trimestre a veniturilor.

Redevența aferentă anului 2009 este în sumă de 804.580 lei. Operatorul va achita trimestrial suma corespunzătoare duratei rămase până la încheierea anului.

### **DURATA ESTIMATĂ A CONTRACTULUI DE DELEGARE**

Propunem concesionarea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate pe o perioadă de **3 ani** începând cu data semnării contractului de delegare a gestiunii serviciului, cu posibilitatea de prelungire pentru o perioadă de un an și jumătate.

## CONCLUZIE

*Față de recomandările consultantului ITALTREN*D cu privire la modalitatea de delegare a gestiunii serviciului de transport public și de selectare a Partenerului strategic, ținând cont de contextul actual în care se află țara noastră și în anticiparea evoluției următoare a economiei românești și mondiale, apreciem că orice investiții, dar mai ales o investiție într-o companie de utilitate publică, prezintă un grad deosebit de risc pentru orice investitor privat, căruia îi va fi deosebit de dificil să prezinte o ofertă acceptabilă pentru ambele părți.

Pe de o parte, datorită legislației actuale apreciem că nu este oportună încheierea unui contract cu preț brut, ci doar a unui contract cu preț net (dezavantajos pentru posibilul Partener privat), pe de altă parte soluția care recomandă divizarea Companiei de Transport Public Arad este foarte costisitoare și necesită o perioadă extrem de îndelungată de implementare care ar întârzia de fapt întregul proces de îmbunătățire a transportului public în municipiul Arad. O ultimă soluție la care de altfel nu a recurs nici consultantul, ar fi fost opțiunea privatizării. Datorită însă situației actuale a sectorului bancar internațional, finanțarea externă este din ce în ce mai greu accesibilă, fapt care ridică un mare semn de întrebare asupra oportunității unui asemenea demers.

Soluția pe care o propunem în final, de comun acord cu consultantul, este aceea de delegare a gestiunii serviciului de transport public local prin atribuire directă în condițiile prevederilor art.27 și 30 din Legea nr. 92/2007 și a art. 8 litera c din Ordinul nr. 263/2007, privind aprobarea Normelor-cadru privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local, urmând a fi încheiat un contract de delegare a gestiunii serviciului cu Compania de Transport Public S.A. Arad, contract al cărui conținut va fi stabilit prin hotărârea Consiliului Local al Municipiului Arad.

De asemenea, pentru a satisface obiectul contractului, Municipiul va organiza licitație publică deschisă în vederea contractării de servicii de consultanță managerială și, în situația prezentării unor oferte satisfăcătoare, va încheia un contract de servicii de consultanță pentru management cu o firmă de specialitate cu experiență în operarea/managementul serviciilor de transport public local.

Mecanismul de cooperare între partenerul Strategic astfel selectat, se va derula prin intermediul Consiliului Local al Municipiului Arad, atunci când legea prevede expres astfel de situație sau prin autoritatea de autorizare constituită în compartiment distinct în cadrul aparatului de specialitate al primarului care, conform legii are, următoarele atribuții:

- ❖ stabilirea politicilor și strategiilor locale privind transportul public local și modalitățile de funcționare a acestui serviciu.
- ❖ stabilirea și actualizarea programelor de transport privind transportul public de persoane prin curse regulate și atribuirea acestora odată cu atribuirea în gestiune a serviciului,
- ❖ concesiunea, precum și încheierea contractelor de atribuire a gestiunii serviciului de transport public local de persoane și a infrastructurii

*tehnico-edilitare aferente din proprietatea publică sau privată a localităților.*

**SITUAȚIA STAȚIILOR DE TRAMVAI**

Nr. crt.	Denumirea stației	U.M.	Cantit.
1.	Stația de tramvai Zona Industrială vest, cale simplă	buc.	1,00
2.	Stația tramvai Piața Auto, cale simplă	buc.	2,00
3.	Stația tramvai Unitatea Militară, cale simplă	buc.	2,00
4.	Stația tramvai Registru Auto Român, cale simplă	buc.	2,00
5.	Stație tramvai Băile Termale, cale simplă	buc.	2,00
6.	Stația tramvai Piața Gai, cale simplă	buc.	1,00
7.	Stație tramvai Bogdan Voievod, cale simplă	buc.	1,00
8.	Stația tramvai Școala Gai, cale simplă	buc.	1,00
9.	Stația tramvai Galeria, cale dublă	buc.	2,00
10.	Stația tramvai Fat Erumos, cap de linie	buc.	1,00
11.	Stația tramvai Fortuna, cale dublă	buc.	2,00
12.	Stația tramvai Electrometal, cale dublă	buc.	2,00
13.	Stația tramvai Piața UTA, spre Cocorilor, cale dublă,	buc.	1,00
14.	Stația tramvai Piața UTA, spre Centru, cale dublă	buc.	2,00
15.	Stația tramvai Piața UTA, Cocorilor spre Aurel Vlaicu, cale dublă,	buc.	1,00
16.	Stația tramvai Piața UTA, Centru spre Cocorilor, cale dublă	buc.	1,00
17.	Stația tramvai Autogară, cale dublă	buc.	2,00
18.	Stația tramvai Gară CFR, cale dublă	buc.	2,00
19.	Stația tramvai Caius Iacob, cale dublă	buc.	2,00
20.	Stația tramvai Podgoria, spre Aurel Vlaicu, cale dubla	buc.	1,00
21.	Stația tramvai Podgoria, spre Micălaca, cale dublă	buc.	1,00

## Anexa nr. 1 la Studiul de oportunitate

22.	Stația tramvai Podgoria, spre Centru, cale dublă	buc.	1,00
23.	Stația tramvai Traian, cale dublă	buc.	2,00
24.	Stația tramvai Ana Ipătescu, cale dublă	buc.	2,00
25.	Stația tramvai Caraiman, cale dublă	buc.	2,00
26.	Stația tramvai Dacia Service, cale dublă	buc.	2,00
27.	Stația tramvai Stan Dragu, cale dublă	buc.	2,00
28.	Stația tramvai Gara Aradu Nou, cale dublă	buc.	2,00
29.	Stația tramvai Polivalentă, cale dublă	buc.	2,00
30.	Stația tramvai Maximilian, cale dublă	buc.	2,00
31.	Stația tramvai Miorița, cale dublă	buc.	2,00
32.	Stația tramvai Pășunii, cale dublă	buc.	2,00
33.	Stația tramvai Renașterii, Centru spre Vladimirescu, cale dublă	buc.	1,00
34.	Stația tramvai Renașterii, Vladimirescu spre Centru, cale dublă	buc.	1,00
35.	Stația tramvai Renașterii, zonele II și III, cale dublă	buc.	1,00
36.	Stația tramvai Grădiniță Renasterii, cale dublă	buc.	2,00
37.	Stația tramvai Voinicilor, Profi spre Miorița, cale dublă	buc.	1,00
38.	Stație tramvai Voinicilor, lângă pod spre zonele II și III, cale dublă	buc.	1,00
39.	Stația tramvai Billa, cale dublă	buc.	2,00
40.	Stația tramvai Euromedic, sens spre Billa, cale dublă	buc.	1,00
41.	Stația tramvai Universitate, cale dublă	buc.	2,00
42.	Stația tramvai Maranata, cale dublă	buc.	2,00
43.	Stația tramvai Astra sector II, cale dublă	buc.	1,00

## Anexa nr. 1 la Studiul de oportunitate

44.	Stația tramvai Gorunului, cale simplă	buc.	2,00
45.	Stația tramvai Vama Grădiște, cale simplă	buc.	2,00
46.	Stația tramvai Serei, cale simplă	buc.	2,00
47.	Stația tramvai Grădiniță Sere, cale simplă	buc.	2,00
48.	Stația tramvai Avicola, cale simplă	buc.	2,00
49.	Stația tramvai CET, cale simplă	buc.	2,00
50.	Stația tramvai Aris, cale dublă	buc.	2,00
51.	Stația tramvai Orologerie, cale dublă	buc.	2,00
52.	Stația tramvai Confecții, cale dublă	buc.	2,00
53.	Stația tramvai Căpitan Ignat, cale dublă	buc.	2,00
54.	Stația tramvai Obor (facultativa), cale dublă	buc.	2,00
55.	Stația tramvai Pomenirea, cale dublă	buc.	2,00
56.	Stația tramvai Alfa, cale dublă	buc.	2,00
57.	Stația tramvai Oituz, cale dublă	buc.	2,00
58.	Stația tramvai Andrei Șaguna, cale dublă	buc.	2,00
59.	Stația tramvai Constantin Hodos, cale dublă	buc.	2,00
60.	Stația tramvai Piața Sârbească, cale dublă	buc.	2,00
61.	Stația tramvai Nevăzători (facultativa) spre Piața Romană	buc.	2,00
62.	Stația tramvai Piața Romană spre Alfa, cale dublă	buc.	2,00

**SITUAȚIA STAȚIILOR DE AUTOBUZ**

Nr. crt.	Denumirea stației	U.M.	Cantit
1.	Sânicolau Mic	buc.	1,00
2.	Ștefan Zarie	buc.	1,00
3.	Flacăra	buc.	1,00
4.	Clopotului	buc.	1,00
5.	Gara Aradu Nou	buc.	1,00
6.	Cibinului	buc.	1,00
7.	Infanteriei	buc.	1,00
8.	Billa	buc.	1,00
9.	Euromedic	buc.	1,00
10.	Universitate	buc.	1,00
11.	Maranata	buc.	1,00
12.	Podgoria	buc.	1,00
13.	Caraiman	buc.	1,00
14.	Banu Mărăcine	buc.	1,00
15.	Piața Spitalului	buc.	1,00
16.	Simion Bărnuțiu	buc.	1,00
17.	UTA	buc.	1,00
18.	Faleză Sud	buc.	1,00
19.	Pomenirea	buc.	1,00
20.	Căpitan Ignat	buc.	1,00

## Anexa nr. 1 la Studiul de oportunitate

21.	Confecții	buc.	1,00
22.	Liviu Rebreanu	buc.	1,00
23.	Bela Bartok	buc.	1,00
24.	Gara CFR	buc.	1,00
25.	Astra sector II	buc.	1,00
26.	Gorunului	buc.	1,00
27.	Rândunicii	buc.	1,00
28.	Vezuviu	buc.	1,00
29.	Râsnov	buc.	1,00
30.	Viitorului	buc.	1,00
31.	Trenului	buc.	1,00
32.	Gara Bujac	buc.	1,00
33.	Trotușului	buc.	1,00
34.	Piața Bujac	buc.	1,00
35.	Independenței	buc.	1,00
36.	Libertății	buc.	1,00
37.	Brâncoveanu	buc.	1,00
38.	Brâncuși	buc.	1,00
39.	Abatorului	buc.	1,00
40.	Ion Rațiu	buc.	1,00
41.	Eminescu	buc.	1,00
42.	Parcul Reconcilierii	buc.	1,00
43.	Piața Avram Iancu	buc.	1,00
44.	Piața Romană	buc.	1,00



## Anexa nr. 1 la Studiul de oportunitate

45.	Episcopiei	buc.	1,00
46.	Ceala	buc.	1,00
47.	Aeroport	buc.	1,00
48.	Atrium	buc.	1,00
49.	Feroneria	buc.	1,00
50.	Cedrului	buc.	1,00
51.	Bumbacului	buc.	1,00
52.	Călărașilor	buc.	1,00
53.	Saturn	buc.	1,00
54.	Toth Arpad	buc.	1,00
55.	Tribunul Corcheș	buc.	1,00
56.	Universului	buc.	1,00