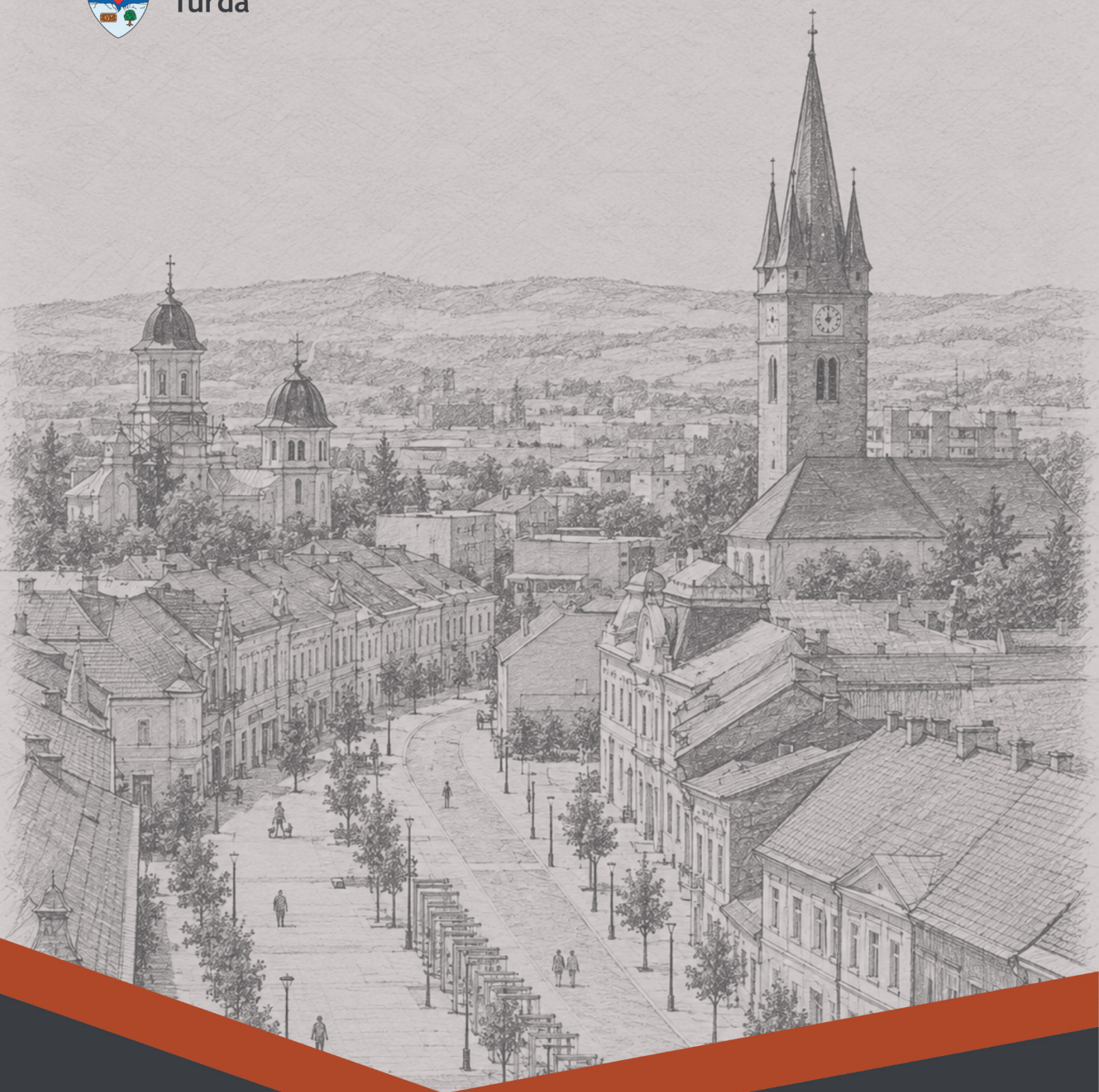




Municipiul
Turda



STUDIU DE OPORTUNITATE PENTRU



FIP CONSULTING
LINKING OPPORTUNITIES

DELEGAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC
DE CĂLĂTORI PE RAZA UAT-URILOR MEMBRE ALE
ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ
TRANSAR

2026

Studiu de oportunitate pentru delegarea serviciului de transport public de călători pe raza UAT-urilor membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară TRANSAR

SC FIP CONSULTING SRL

Reprezentant legal

Radu Victor Andronic



Informații
despre livrabil

Versiune finală pentru
comentariile Beneficiarului

23.10.2026

Disclaimer

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

Cuprins

1	Informații generale	1
1.1	Titlul lucrării.....	1
1.2	Beneficiarul investiției	1
1.3	Elaboratorul studiului de oportunitate.....	1
1.4	Listă abrevieri	1
1.5	Referințe legale	3
1.6	Scopul și rolul documentației	5
2	Situația existentă	7
2.1	Prezentarea localității	7
2.1.1	Amplasament	7
2.1.2	Populație și demografie	8
2.1.3	Zone de generare și atracție a deplasărilor	13
2.1.4	Gradul de motorizare și tendințe de deplasare.....	19
2.1.5	Transportul rutier	21
2.1.6	Transportul feroviar	25
2.1.7	Transportul aerian	26
2.2	Transportul public de persoane	27
2.2.1	Prestarea serviciului	27
2.2.2	Trasee operate	28
2.2.3	Kilometri parcurși	30
2.2.4	Dotarea tehnică actuală, mijloace de transport, capacitate, vechime	31
2.2.5	Evoluția financiară a operatorului	33
2.2.6	Constrângeri de ordin tehnic	34
2.3	Oportunitatea/ necesitatea privind dezvoltarea serviciului de transport ..	35
3	Scenarii alternative privind delegarea serviciului.....	37
3.1	Scenarii alternative de delegare.....	37
3.1.1	Scenariul 1 - Gestiunea directă	38
3.1.2	Scenariul 2 - Gestiunea delegată	39
3.2	Analiza comparativă a scenariilor prezentate, concluzii și recomandarea variantei optime	39
3.2.1	Criteriul administrativ și procedural	41
3.2.2	Criteriul economico-financiar	47
3.2.3	Criteriul de acces la finanțare europeană.....	49
3.2.4	Criteriul social	49
3.2.5	Criteriul de mediu (nivel CO ²).....	51
3.3	Concluzii și recomandarea variantei optime de delegare.....	52

4	Recomandări privind implementarea soluției recomandate	55
4.1	Aria teritorială.....	55
4.2	Durata contractului	55
4.3	Obligația de serviciu public de transport.....	56
4.4	Natura și întinderea drepturilor exclusive acordate operatorului	57
4.5	Elemente de ordin juridic, procedural.....	57
4.5.1	Modul de calcul al redevenței.....	59
4.5.2	Modul de calcul al compensației.....	60
4.5.3	Mărimea (nivelul) profitului rezonabil	61
4.5.4	Categorii de persoane care beneficiază de reduceri sau gratuități	62
4.5.5	Modul de calcul al prețului călătoriilor, tarife propuse	63
4.6	Trasee aferente contractului de delegare.....	64
4.7	Indicatori de performanță pentru serviciile de transport public.....	66
5	Concluzii.....	69
	Anexa 1 - Organigrama societății TUP Turda.	70
	Anexa 2 - Programul de transport public propus	71
	Local Turda.....	71
	Turda - Mihai Viteazu	78

Listă figuri

Figură 2-1	Așezarea geografică a ariei de studiu	7
Figură 2-2	Populația declarată și evoluția acesteia în ultimii 10 ani.....	8
Figură 2-3	Fluctuația populației după domiciliu în aria de studiu pentru ultimii 10 ani	9
Figură 2-4	Piramida populației pentru anul 2025, municipiul Turda	9
Figură 2-5	Piramida populației pentru anul 2025, UAT-uri componente ADI	10
Figură 2-6	Funcțiunea terenurilor și densitatea populației pentru zona de studiu în anul 2025.....	13
Figură 2-7	Locurile de muncă și numărul de angajați în anul 2025.....	14
Figură 2-8	Evoluția numărului de angajați în municipiul Turda și în comunele componente ADI.....	14
Figură 2-9	Evoluția numărului de șomeri în municipiul Turda și în comunele componente ADI.....	15
Figură 2-10	Numărul de navetiști salariați și elevi către Turda	15
Figură 2-11	Evoluția populației școlare în aria de studiu	17
Figură 2-12	Numărul unităților de învățământ în aria de analiză, anul 2023	17
Figură 2-13	Evoluția gradului de motorizare la nivelul municipiului Turda	19
Figură 2-14	Principala problemă privind mobilitatea cu mijloacele de transport în comun în municipiul Turda	20
Figură 2-15	Rețeaua rutieră din aria de studiu și accesibilitatea rutieră către municipiul Turda	21
Figură 2-16	Rețeaua TEN-T Națională.....	22
Figură 2-17	Infrastructura feroviară la nivel național	25

Figură 2-18 Organigrama societății de transport public S.C. Transport Urban Public S.R.L.	27
Figură 2-19 Acoperirea sistemului de transport public și izocronele de accesibilitate a stațiilor	29
Figură 2-20 Evoluția kilometrului anual parcurși și costul pe kilometru	30
Figură 2-21 Opțiuni alternative de achiziționare a titlurilor de călătorie	32
Figură 2-22 Evoluția financiară a operatorului pe 5 ani	33
Figură 4-1 Traseele de transport public la nivelul UAT Turda.....	64
Figură 4-2 Traseele de transport public între UAT Turda și UAT Mihai Viteazu.....	65

Listă tabele

Tabel 2-1 Indicatori demografici I pentru anul 2025.....	11
Tabel 2-2 Indicatori demografici II pentru anul 2025	12
Tabel 2-3 Evoluția populației școlare în UAT-urile componente zonei de analiză ..	16
Tabel 2-4 Compararea cotelor modale ale municipiului Turda cu alte municipii din România	19
Tabel 2-5 Tipuri de integrări între rețeaua de drumuri națională și cea locală	22
Tabel 2-6 Clasificarea stării tehnice a drumurilor publice (sursă: CD 155-2001, Anexa 6)	23
Tabel 2-7 Lungimea rețelei stradale pe categorii funcționale (conform datelor PMUD)	24
Tabel 2-8 Linii transport public existente în aria de studiu	28
Tabel 2-9 Numărul maxim de pasageri înregistrați pe cursă în funcție de oră și de linia de transport public	29
Tabel 2-10 Parcul auto existent al TUP Turda	31
Tabel 2-11 Informații privind localizarea punctelor de vânzare bilete și abonamente din aria de analiză	32
Tabel 2-12 Titluri de călătorie și tarife practicate	33
Tabel 3-1 Criteriul administrativ și procedural	41
Tabel 3-2 Criteriul economico-financiar (nivel redevență, profit rezonabil, nivel compensație, nivel tarifyare, cost/km).....	47
Tabel 3-3 Criteriul de acces la finanțare europeană	49
Tabel 3-4 Criteriul social (călători deserviți, populație deservită, cotă modală, număr locuri de muncă, accesibilitate financiară, gratuități).....	49
Tabel 3-5 Criteriul de mediu (nivel CO ²)	51
Tabel 4-1 Valori estimative pentru 2027	61
Tabel 4-2 Traseele de la nivelul UAT Turda.....	64
Tabel 4-3 Indicatorii de performanță și evaluare ai serviciilor de transport public de călători	66



1 Informații generale

1.1 Titlul lucrării

Studiu de oportunitate privind delegarea gestiunii serviciului de transport public pe raza UAT-urilor membre ADI TRANSAR

1.2 Beneficiarul investiției

Municipiul Turda

- Adresa: P-ța 1 Decembrie 1918, nr. 28, Mun. Turda, Județul Cluj, România
- Website: www.primariaturda.ro
- E-mail: primaria@primariaturda.ro
- Tel./fax: 0264313160/0264317081

1.3 Elaboratorul studiului de oportunitate

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

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

1.4 Listă abrevieri

Ajutor de Stat	Un avantaj conferit în mod selectiv întreprinderilor de către autoritățile publice
Asociație de Dezvoltare	Asocierea a Autorităților <i>Locale</i> în scopul furnizării de servicii integrate de transport public local pe întreg teritoriul administrativ al tuturor autorităților membre ale asociației.
Atribuire Directă	Procedura de atribuire a contractului prin care <i>Autoritatea Contractantă</i> delegă gestiunea serviciilor de Transport Public Local/ Metropolitan unui Operator, fără licitație publică, în conformitate cu Articolul 30 alineatul (6) din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local.

**Autoritatea Contractantă**

Autoritatea competentă (*Autoritate Locală* sau o *Asociație de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public*) care are competența legală de a atribui serviciul de *Transport Public* în *Gestiune directă* sau *Gestiune delegată*, precum și capacitatea de a concesiona infrastructura aferentă.

Bunuri de Preluare

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

Bunuri Proprii

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

Bunuri de Retur

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

Compartiment Specializat

O structură din cadrul *Autorității Locale*, fără personalitate juridică, care are dreptul de a acționa prin *Gestiune Directă*, în calitate de *Operator* al *Autorității Locale*.

Companie Municipală

O societate comercială - cu răspundere limitată sau pe acțiuni, asupra căreia *Autoritatea Contractantă* exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriului sau compartiment și care are toate obligațiile legale decurgând din acest fapt. *Autoritatea Contractantă* este acționar unic sau acționar majoritar într-o astfel de companie.

Compensație pentru Serviciu Public

Se referă la toate beneficiile, în special financiare, acordate direct sau indirect de o *Autoritate Contractantă* din fonduri publice în perioada de implementare a unei obligații de serviciu public sau în legătură cu acea perioadă.

Concesiune

Acordarea Dreptului de utilizare cu privire la un activ deținut de către *Autoritatea Contractantă*, astfel cum este prevăzut în cadrul *Contractului de Servicii Publice*.

Gestiune Delegată

Modalitatea de gestiune în care *Autoritatea Locală* transferă unuia sau mai multor operatori de transport toate sarcinile privind furnizarea/prestarea serviciilor de transport public pe baza unui contract de delegare a gestiunii.

Gestiune Directă

Modalitatea de gestiune în care *Autoritatea* își asumă și exercită nemijlocit toate competențele și responsabilitățile ce le revin potrivit legii cu privire la furnizarea serviciului de transport public prin utilizarea propriilor sale resurse și în cadrul propriilor structuri.

Notificare privind ajutoare de stat

Obligația de a informa Comisia Europeană cu privire la intenția de a acorda Ajutor de Stat în sensul Articolului 108 (3) al TFUE.

Obligație de Serviciu Public

Obligația de serviciu public reprezintă o obligație pe care un anumit operator nu și-ar asuma-o (sau nu și-ar asuma-o în aceeași măsură sau în aceleași condiții) fără remunerație suplimentară, dacă ar ține seama de propriul său interes comercial, și care trebuie să fie asumată din perspectiva autorităților publice din motive de interes public. *Operatorul* își asumă această obligație (voluntar sau obligatoriu) în schimbul unei anumite compensații, pentru

	acoperirea pierderii pe care o suportă cu prestarea obligațiilor de serviciu public.
Operator	Înseamnă entitatea căreia o <i>Autoritate Contractantă</i> îi acordă dreptul de a presta servicii de <i>Transport Public</i> într-o anumită zonă teritorial-administrativă, și care poate fi un <i>Compartment Specializat</i> , un <i>Operator Intern</i> sau un <i>Operator Extern</i> .
Operator Extern	Operatorul care nu este definit ca fiind <i>Operator Intern</i> al Autorității Contractante. Acesta poate fi un <i>Operator Privat</i> sau o <i>Companie Municipală</i> care are dreptul de a participa la licitații deschise.
Operator Intern	O <i>Companie Municipală</i> căreia i se atribuie direct dreptul de a furniza servicii de <i>Transport Public</i> de către <i>Autoritatea Contractantă</i> .
Operator Privat	O societate comercială - cu răspundere limitată sau pe acțiuni, căreia o <i>Autoritate Contractantă</i> îi acordă dreptul de a presta servicii de <i>Transport Public</i> pe teritoriul unei anumite unități administrative.
Procedură Competitivă	Metoda prin care <i>Autoritatea Contractantă</i> delegă gestiunea serviciului de <i>Transport Public Local/ Metropolitan</i> unui <i>Operator</i> , prin licitație, în conformitate cu prevederile art. 29 (8) din Legea nr. 51/2006 și cu alte dispoziții legale aplicabile. Această lege este în prezent în curs de revizuire.
Redevențe	În schimbul dreptului și obligației de a exploata bunuri date în concesiune, <i>Operatorul</i> poate plăti o redevență către <i>Autoritatea Contractantă</i> , calculată anual în conformitate cu prevederile contractului de concesiune sau ale Contractului de Servicii Publice. Acest cost este eligibil a fi inclus în calculul compensației.
Regie Autonomă	O Entitate Publică existentă, înființată de o <i>Autoritate Locală</i> în scopul furnizării de servicii de <i>Transport Public Local</i> prin <i>Gestiune directă</i> .
Serviciu de Interes Economic General	Activitățile economice identificate ca fiind de o importanță deosebită pentru cetățeni și care nu ar fi efectuate (sau ar fi efectuate în alte condiții) în absența oricărei intervenții publice.
Sistem de Transport Public	Ansamblul sistemului tehnologic și operațional de transport aflat în proprietatea publică a unei <i>Autorități Locale</i> , care cuprinde infrastructura de transport public, vehiculele de transport public și spațiul fizic utilizat de vehiculele de transport public.
Transport Public	În sensul prezentului document, se referă la transportul public de călători rutier sau pe șine efectuat la Nivel Local (adică pe teritoriul unei <i>Autorități Locale</i>) sau la Nivel Metropolitan (adică pe teritoriul unui <i>Asociații de Dezvoltare Intercomunitară</i>).
Unitate Administrativă Teritorial (UAT)	Un Oraș, Municipiu, Județ sau Comuna. Acest lucru poate fi, de asemenea, menționată ca <i>Autoritate Locală</i> .

1.5 Referințe legale

Referințele legale la nivel european

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

- Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, denumit în continuare "TFUE";



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

Referințele legale la nivel național

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

- Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale;
- Legea nr. 213/1998 privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia;
- Legea nr. 287/2009 privind Codul civil;
- Legea nr. 31/1990 privind societățile;
- Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice, actualizată prin Legea 225/2016;
- Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local;
- Legea 328/2018 pentru modificarea și completarea Legii serviciilor de transport public local nr.92/2007
- Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
- Ordonanța Guvernului nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport;
- Ordonanța Guvernului nr. 97/1999 (r) privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare;
- Ordinul ministrului transporturilor nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;
- Ordonanța Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ;
- Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 77/2014 privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996;
- Legea nr.20/2015 pentru aprobarea Ordonanței de Urgență a Guvernului nr.77/2014 privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr.21/1996;
- Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 40/2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014-2020;
- Hotărârea Guvernului nr. 93/2016 pentru aprobarea Normelor Metodologice de aplicare a prevederilor Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 40/2015



privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014-2020;

- Ordinul 140/2017 privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local.

1.6 Scopul și rolul documentației

Scopul prezentului studiu de oportunitate este acela de a permite luarea unei decizii informate asupra delegării administrării și operării serviciului de transport public în Municipiul Turda pentru proiectele finanțate prin PNRR - C10 Fondul local, respectiv „Achiziția de mijloace de transport public - autobuze electrice în cadrul parteneriatului Turda - Călărași - Moldovenești - Tureni” și „Achiziția de mijloace de transport nepoluante (autobuze și microbuze) în cadrul parteneriatului UAT Municipiul Turda - UAT Comuna Mihai Viteazu”.

Având în vedere parteneriatele dintre municipiul Turda și UAT-urile învecinate, s-a constituit Asociația de Dezvoltare Intercomunitară TRANSAR.

În concluzie, scopul documentației constă în analiza tuturor scenariilor posibile pentru atribuirea contractului de servicii publice prin curse regulate pe raza administrativ-teritorială a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transar (ADI TRANSAR).

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

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

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

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

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

- Dezvoltarea și funcționarea pe termen mediu și lung a serviciilor de transport public de persoane în concordanță cu programele de dezvoltare a UAT-urilor membre, precum și a infrastructurii aferente acestuia;
- Satisfacerea în condiții optime a nevoilor populației (principalul client), precum și al instituțiilor publice și agenților economici de pe raza UAT-urilor membre ale ADI TRANSAR, pe care îi deservește prin serviciile de transport;
- Gestionarea serviciilor de transport public local de persoane pe criterii de competitivitate și eficiență managerială;



- Îmbunătățirea condițiilor de viață ale cetățenilor prin promovarea calității și eficienței transportului public local de persoane;
- Asigurarea capacității suficiente de transport pe rute aglomerate;
- Promovarea reabilitării infrastructurii aferente serviciilor de transport public local de persoane;
- Realizarea unei infrastructuri edilitare moderne printr-un program investițional adecvat, în vederea creșterii calității vieții cetățenilor;
- Acordarea de facilități unor categorii de persoane, defavorizate din punct de vedere social;
- Menținerea serviciului de transport la indicatorii de performanță propuși.

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

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

Și pe baza datelor solicitate de la operatorul de transport SOCIETATEA TRANSPORT URBAN PUBLIC SRL, care s-au referit în general la:

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

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

2 Situația existentă

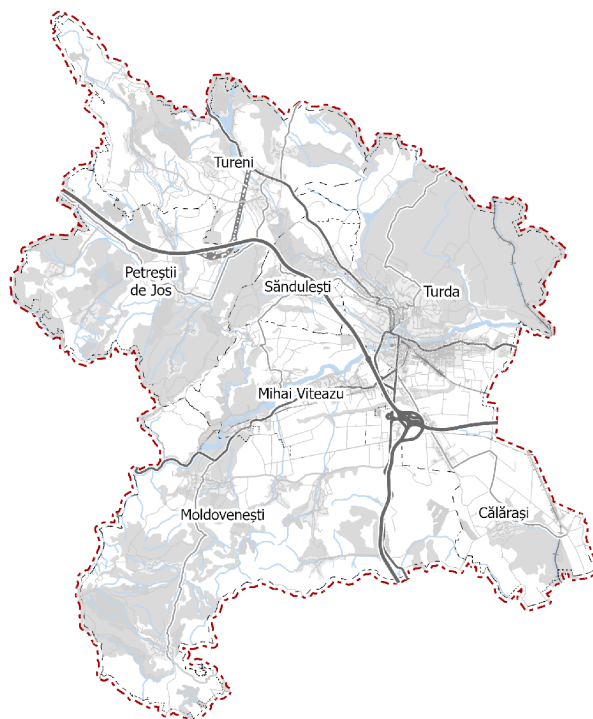
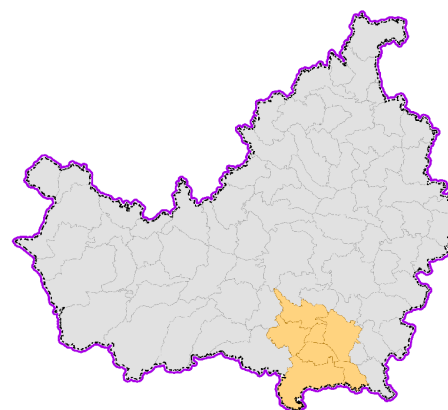
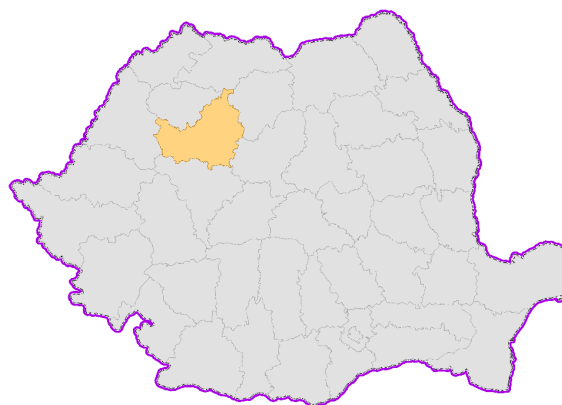
2.1 Prezentarea localității

2.1.1 Amplasament

Aria de analiză este reprezentată de unitățile administrativ teritoriale membre ale „**Asociației de Dezvoltare Intercomunitară TRANSAR**”. Zona de analiză este situată în partea de Nord-Vest a României, în județul Cluj. Municipiul Turda este unul dintre cele 6 orașe ale județului Cluj și al doilea ca mărime după reședința de județ din punct de vedere al numărului populației, care reprezintă peste 7% din populația totală a județului. Ca suprafață, teritoriul administrativ al municipiului Turda reprezintă 1,37% din teritoriul județean. Este amplasat în partea de sud a județului, în culoarul depresionar al Arieșului inferior. Teritoriul său administrativ se învecinează cu teritoriul orașului Câmpia Turzii la sud-est și cu teritoriile comunelor Călărași, Mihai Viteazu, Săndulești, Tureni, Ploscoș și Vișoara.

Aria de analiză este formată din unitățile administrativ teritoriale:

- Turda - Municipiu;
- Călărași - Comună;
- Moldovenești - Comună;
- Mihai Viteazu - Comună;
- Petreștii de Jos - Comună;
- Săndulești - Comună;
- Tureni - Comună.

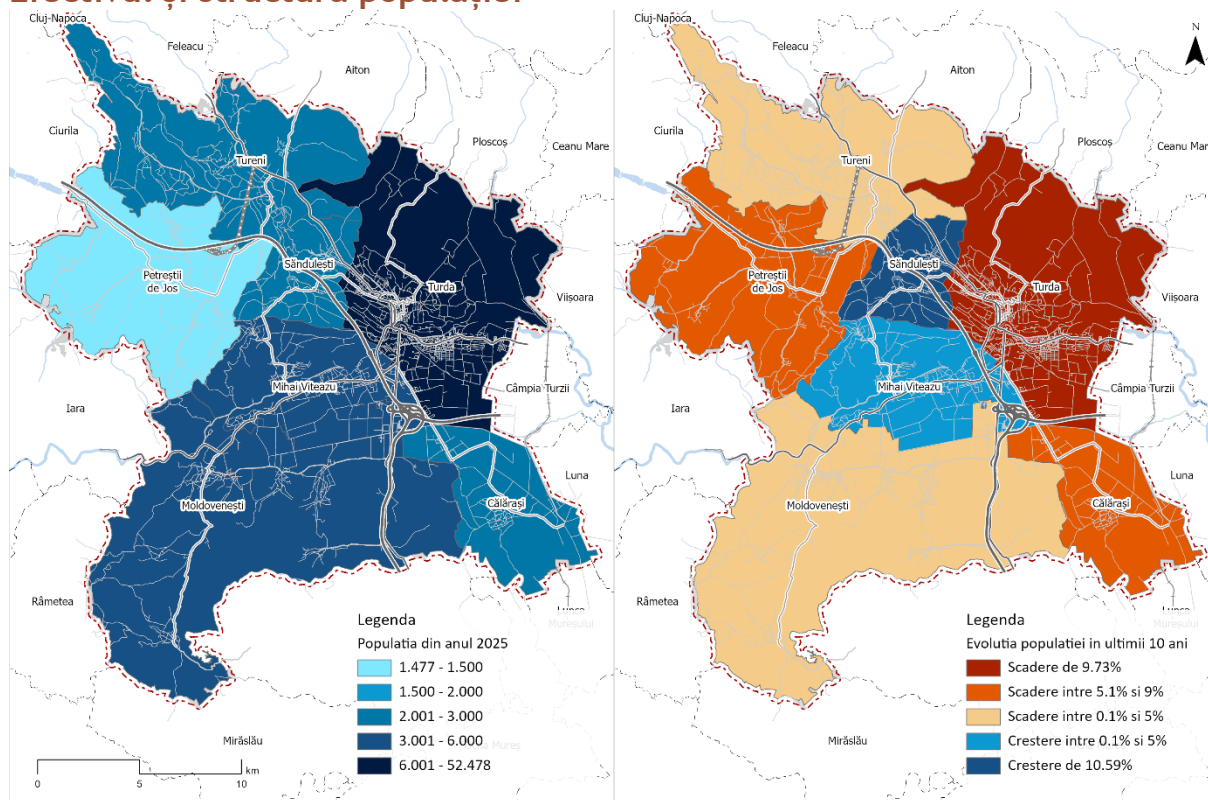


Figură 2-1 Așezarea geografică a ariei de studiu

2.1.2 Populație și demografie

Populația ariei de studiu este de 69.090 locuitori, reprezentând 9.27% din populația totală a județului Cluj, conform datelor furnizate de Institutul Național de Statistică pentru anul 2025. Cartograma următoare prezintă populația și evoluția acesteia în ultimii 10 ani.

Efectivul și structura populației



Figură 2-2 Populația declarată și evoluția acesteia în ultimii 10 ani

Conform PATN Secțiunea a IV-a (NUTS 3 la nivel european): Municipiul Turda este o localitate de rang II. Spre deosebire de municipiile de rang I (cum ar fi Cluj-Napoca), Turda are o influență mai restrânsă, concentrată mai spre sudul Județului Cluj. Notabil este faptul că municipiul Turda este vecin cu municipiul Câmpia Turzii, ce este tot o localitate de rang II. Deși cele două beneficiază de o poziție strategică și de o infrastructură de transport relevantă, influența lor urbană este moderată și puternic condiționată de proximitatea Clujului. Lipsa unui mecanism de coordonare interurbană și absența unor funcțiuni urbane majore le limitează capacitatea de a se impune ca poli de dezvoltare autonomi, în afara limitelor metropolei regionale.

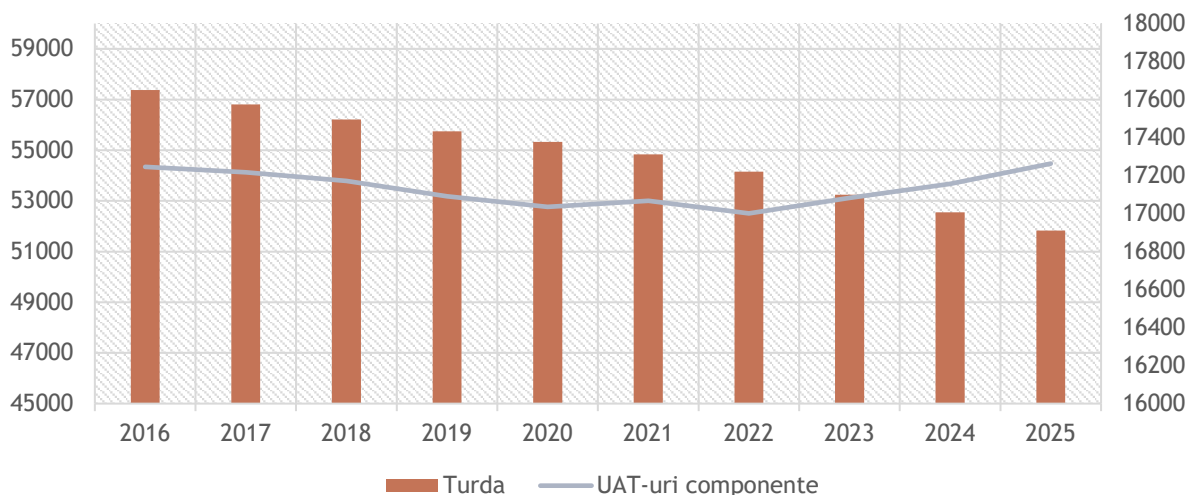
Dinamica populației

În ceea ce privește dinamica populației, la nivelul zonei analizate, se constată importante schimbări pentru UAT-urile componente.

Așa cum se observă și din graficul următor, municipiul Turda prezintă scăderi ale populației cuprinse între 0.75% și 1.68%, având o medie a ultimilor 10 ani de 1.12%. În ceea ce privește populația UAT-urilor componente, aceasta urma un trend descendent, similar cu cel al municipiului Turda, până în anul 2022, în care urmează creșteri notabile ale populației cuprinse între 0.44% și 0.62%. Comparând situația prezentă cu cea de acum 10 ani, populația UAT-urilor componente a înregistrat o creștere de 0.01%.

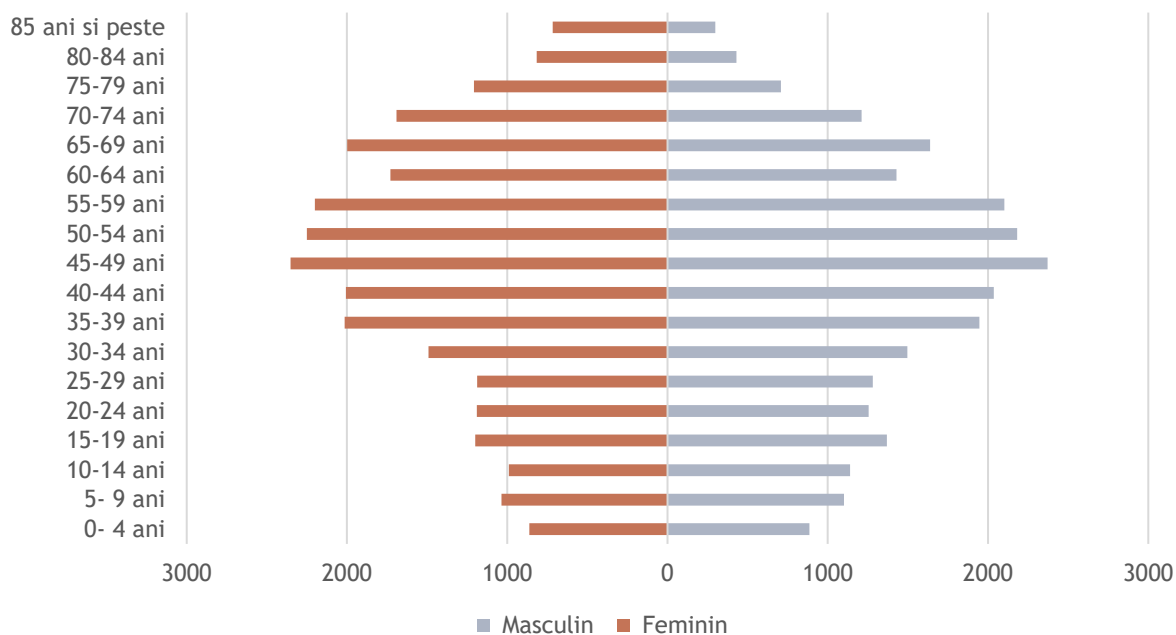
Vorbind în cifre absolute, municipiul Turda prezintă o populație cu 5.546 mai puține persoane, în timp ce UAT-urile componente cu 17 mai mult.

Creșterea notabilă a populației a fost înregistrată în Săndulești de 10.51%, comparând anul 2016 cu 2025, în timp ce municipiul Turda a avut o scădere de 9.67%.



Figură 2-3 Fluctuația populației după domiciliu în aria de studiu pentru ultimii 10 ani

Atât din figura cât și graficul anterior, se poate observa fenomenul migrației populației către comunele învecinate municipiului Turda, cetățenii preferând să își mute domiciliul în zonele vecine/ periferice ale municipiului, dar păstrând activitățile precum viață socială, timp liber sau locul de muncă, în municipiu. Acest lucru creând presiunea pe rețeaua rutieră. Un transport public local de călători, eficient și modern, va determina o parte a populației să renunțe la autoturismul personal în detrimentul transportului public.



Figură 2-4 Piramida populației pentru anul 2025, municipiul Turda

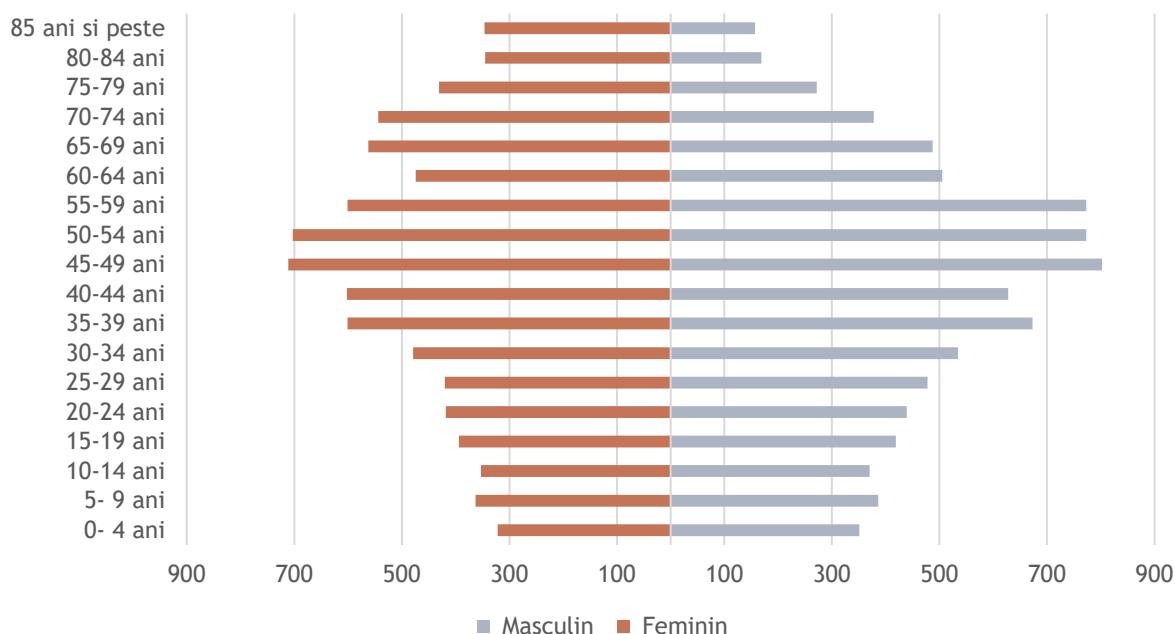
Piramida populației municipiului Turda, prezintă o bază îngustă a populației (prezentând un număr de copii și tineri redus) și un vârf lat al persoanelor de vârstă mijlocie și vârstnici. O primă concluzie al acestui lucru este scăderea natalității și rata scăzută de înnoire a populației, prezentând și cun „val demografic” de persoane care înaintază în vârstă.

În ceea ce privește diferența de gen, numărul femeilor și al bărbaților, prezintă o structură relativ echilibrată dar în spre vârf se arată tendința firească de speranță la viață mai mare la femei decât la bărbați. În grupele de vârstă de peste 85 de ani, numărul femeilor este de peste 2 ori mai numeros decât al bărbaților (717 față de 299).

Mijlocul piramidei (35 - 59 de ani) prezintă potențialul economic stabil pe termen scurt, dar fără măsuri de retenție și atragere a tinerilor, urmând o scădere în următoarele decenii.

Aceste aspecte ale piramidei prezintă și o migrare a familiilor tinere către zone mult mai dezvoltate (ex: Cluj-Napoca).

Fără politici de regenerare și reținere a tineretului activi, orașul riscă o stagnare socio-economică în următoarele decenii, având o populație îmbătrânită accentuat, exercitând o presiune majoră pe sistemele de sănătate și asistență socială, precum și o reducere a populației active și productive.



Figură 2-5 Piramida populației pentru anul 2025, UAT-uri componente ADI

Structura generală a populației UAT-urilor componente se prezintă relativ echilibrat între grupele de vârstă, cu o ușoară concentrare în zona activă economic. Spre deosebire de municipiul Turda, aceste localități au o bază demografică mai bine reprezentată, având potențial demografic ușor stabil. Deși există aceste lucruri pozitive, structura piramidei este în continuare de „sticlă”, mai lată la mijloc și mai subțire la bază și vârf, semn de tranziție către o populație îmbătrânită într-un ritm mult mai lent.

Distribuția sexelor se prezintă echilibrată până la vârsta de 65 de ani, fiind urmată de tiparele generale ale mortalității.

Segmentul 30-59 este cel mai bine reprezentat, cu vârfuri la 45-54 ani, ceea ce oferă o forță de muncă matură. Acest lucru prezintă un potențial bun pentru activitățile economice locale (agricultură, microindustrie, servicii) dar și o migrație pendulară către Turda sau Cluj-Napoca.

Piramida populației pentru UAT-urile componente ADI reflectă o structură demografică mai echilibrată decât cea a municipiului, cu o bază mai solidă și o populație activi consistentă. Totuși, semnele unei îmbătrâniri lente dar progresive sunt prezente.

Tabel 2-1 Indicatori demografici I pentru anul 2025

Indicatori demografici	UAT Turda	UAT-uri Componente ADI	Județul Cluj	România
Proporția persoanelor de 0 - 14 ani din populație	11.6	12.4	14.2	14.0
Proporția persoanelor de 65 de ani și peste din populație	20.7	21.4	19.1	18.5
Gradul de îmbătrânire a populației	178.1	172.1	134.5	132.4
Raportul de dependență demografică	47.7	51.1	50.1	48.2
Rata de înocuire a forței de muncă	67.2	71.0	72.7	80.4

Analiza indicatorilor demografici pentru municipiul Turda și UAT-urile componente relevă un profil demografic marcat de dezechilibre structurale evidente, comparativ atât cu județul Cluj, cât și cu media națională. Atât Turda, cât și localitățile învecinate înregistrează o proporție scăzută a populației tinere (0-14 ani), situată sub 13%, ceea ce semnalează un ritm redus al natalității și o capacitate limitată de regenerare demografică. În paralel, ponderea populației vârstnice (65 de ani și peste) este ridicată, depășind 20% din totalul populației în ambele cazuri, ceea ce indică un proces de îmbătrânire accentuată a comunității.

Această tendință este susținută și de valoarea foarte mare a gradului de îmbătrânire - peste 170 de vârstnici la 100 de tineri -, semn că raportul dintre generații este dezechilibrat, cu potențiale efecte negative asupra sustenabilității sociale și economice. De asemenea, raportul de dependență demografică, care exprimă presiunea populației inactive asupra celei active, se menține ridicat, în special în comunele componente, unde depășește chiar valorile județene și naționale.

În ansamblu, structura demografică evidențiază o serie de provocări majore legate de îmbătrânirea populației, presiunea asupra serviciilor sociale și riscul de scădere a potențialului economic.

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

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

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

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

Mișcarea naturală și mișcarea migratorie

Datele privind mișcarea naturală a populației din municipiul Turda și din localitățile componente ale ADI, evidențiază o tendință negativă. Rata natalității se prezintă sub media județeană și națională, ceea ce indică un nivel scăzut de reproducere și un context general marcat de îmbătrânire și scădere demografică.

La polul opus, ratele mortalității generale sunt mult mai ridicate decât cele înregistrate la nivelul județului Cluj și cele de la nivel național. Aceste niveluri ridicate ale mortalității pot fi puse pe seama ponderii mari a populației vârstnice, dar și a unor eventuale deficiențe în accesul la serviciile medicale.

În consecință, sporul natural este profund negativ, atât în municipiul turda (-6.85%) cât și în comunele componente ADI (-8.05%). Acest fenomen reflectă o pierdere

constantă a populației prin dezechilibrul dintre nașteri și decese, fără ca migrația să compenseze.

Astfel, se poate spune că se conturează o imagine demografică fragilă, în care natalitatea insuficientă și mortalitatea ridicată determină riscuri asupra echilibrului populației pe termen mediu și lung.

Tabel 2-2 Indicatori demografici II pentru anul 2025

Indicatori demografici	UAT Turda	UAT-uri Componente ADI	Județul Cluj	România
Rata natalității	6.14	7.41	8.40	7.54
Rata mortalității (generale)	12.99	15.47	10.57	11.25
Spor natural	-6.85	-8.05	-2.17	-3.71

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

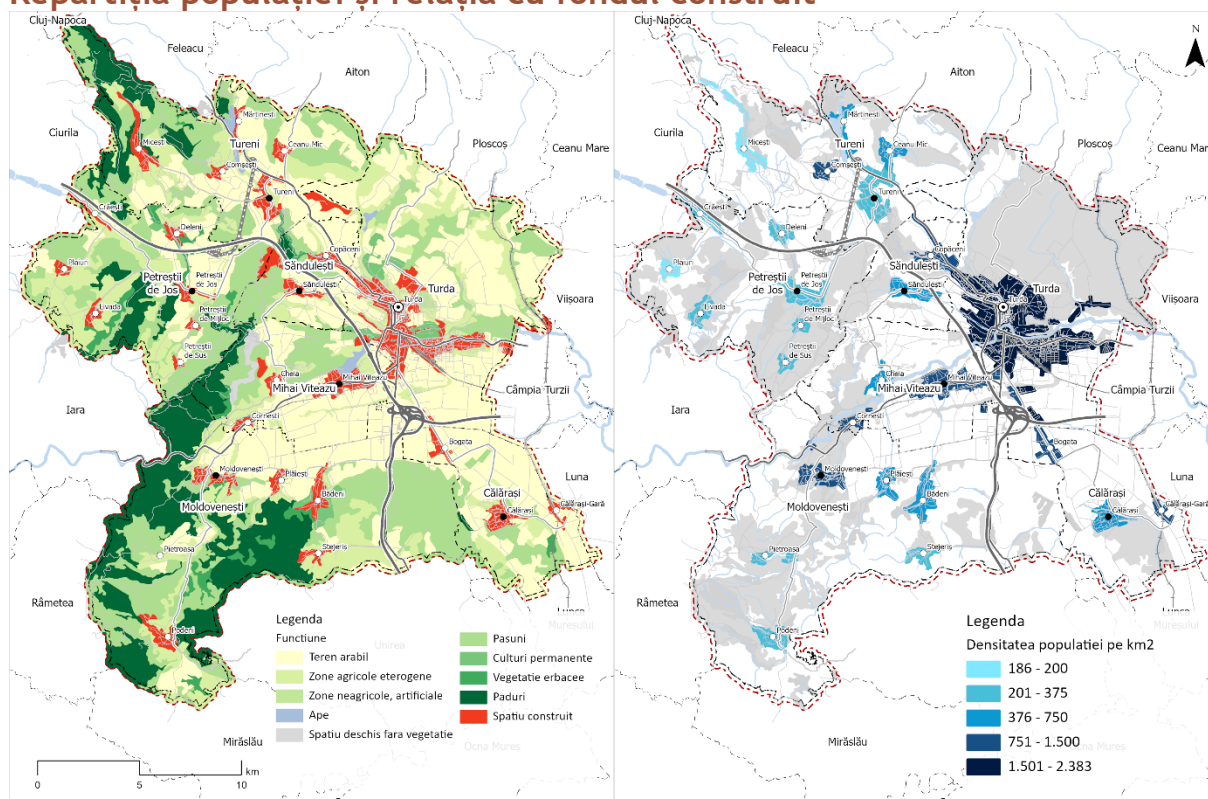
În concluzie, principalele nevoi din perspectiva socio-demografică se rezumă la ameliorarea legăturilor cu așezările din cadrul zonei de influență pentru a facilita accesul populației active la locuri de muncă. Transportul public în cadrul zonei trebuie să fie accesibil și persoanelor cu mobilitate redusă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

Concluzii:

- Populația municipiului este într-o continuă scădere;
- Structura pe grupe relevă îmbătrânirea populației și scăderea ratei de înlocuire a forței de muncă, acest deficit având un impact negativ în următorii 15 ani, la nivelul ocupării forței de muncă;

2.1.3 Zone de generare și atracție a deplasărilor

Repartiția populației și relația cu fondul construit



Figură 2-6 Funcțiunea terenurilor și densitatea populației pentru zona de studiu în anul 2025

Dezvoltarea spațială funcțională a locuităților componente ADI, se realizează pe baza Planurilor Urbanistice Generale și a Planurilor Urbanistice Zonale care au adus efecte în teren până în prezent.

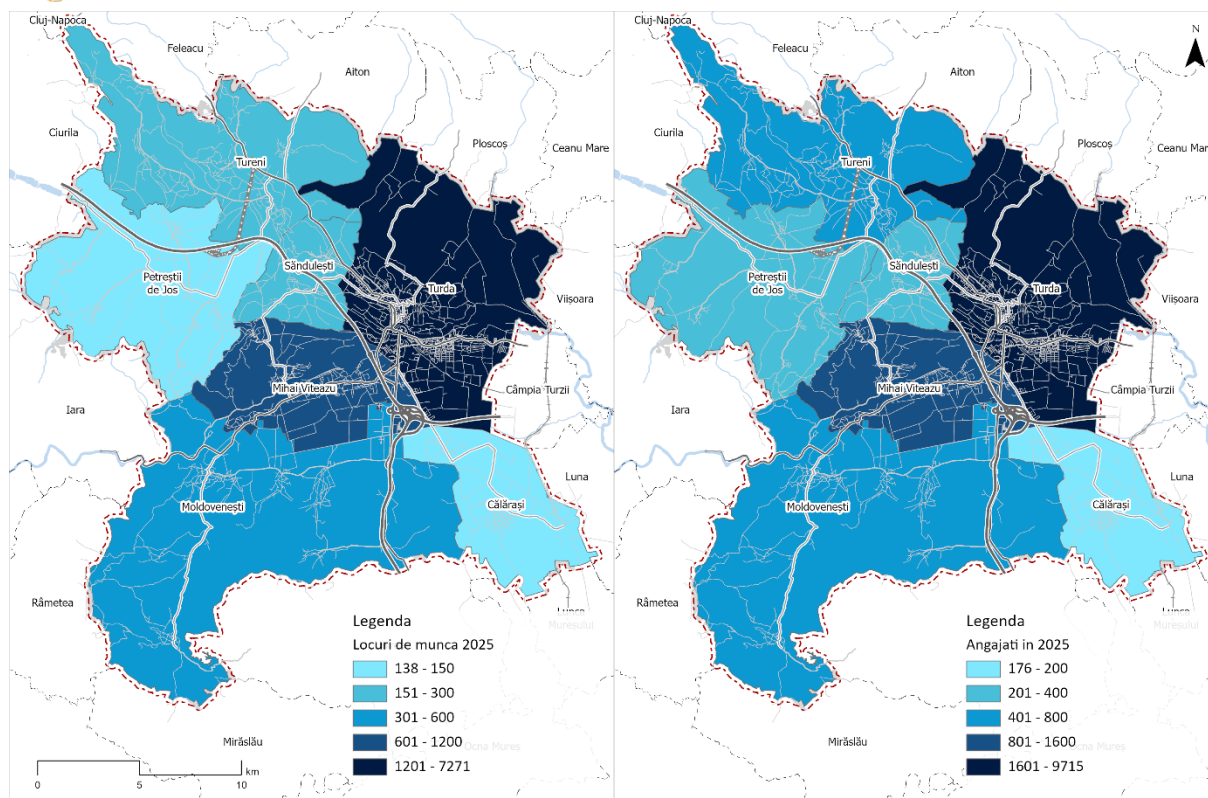
Suprafața administrativă a întregii zone analizate este de 484.95 km², 91.43 din aceștia fiind al UAT Turda, iar restul al comunelor aparținătoare ADI.

Conform situației existente zonele, zonele agricole acoperă cele mai mari suprafețe. Zonele de locuire sunt prezente în intravilanurile localităților și sunt preponderent zone de locuire individuale, cu excepția municipiului Turda ce prezintă zone de locuire colective.

Zonele montane prezintă densități ale populației mai mici în raport cu alte zone ale țării, iar zonele ce prezintă densități ridicate ale populației sunt în proximitatea municipiului Turda, precum Mihai Viteazu.

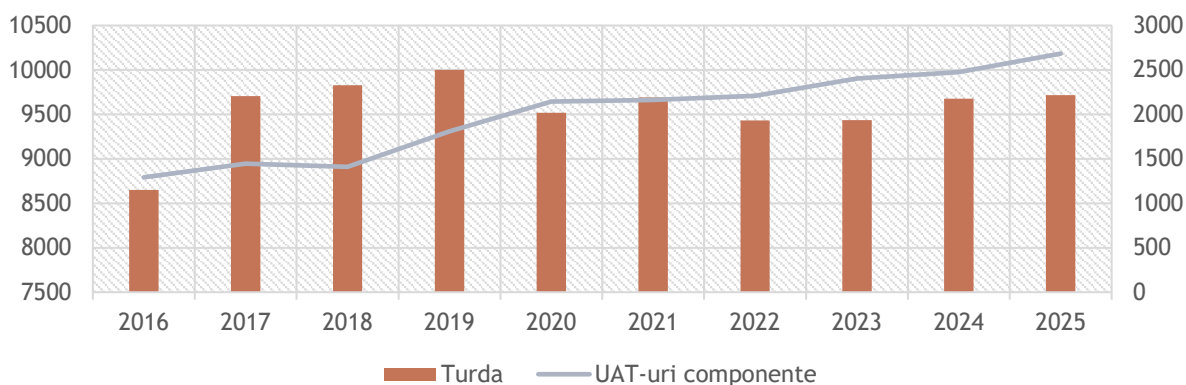
În municipiul Turda, se regăsesc zone cu locuințe colective în cartierul „Oprișan”, compus din micro I, II, III și IV. Această tipologie de locuințe prezintă circulații interne de categoria a IV a, respectiv o bandă pe sens și alei pietonale. Raportat la această tipologie de locuire, întâlnim cele mai multe probleme legate de parcare automobilelor și ocuparea spațiului public de mașini în detrimentul activităților și dotărilor specifice populației rezidente sau a deplasărilor nemotorizate. Pe de altă parte, arealele cu locuințe individuale, prezintă o densitate mică și medie a populației și o folosință extensivă a teritoriului, rezultând areale mari, trasee lungi și zone nedeservite de transport în comun. Astfel de areale prezintă dificultăți în sectorul mobilității persoanelor și îngreunează transportul public. Distanțele mai lungi de parcurs între locuință și principalele dotări de interes public și cotidian, dar și lipsa facilităților destinate pietonilor și bicicliștilor au ca rezultat folosirea automobilului personal și renunțarea la mersul pe jos sau cu bicicleta.

Profilul economic



Figură 2-7 Locurile de muncă și numărul de angajați în anul 2025

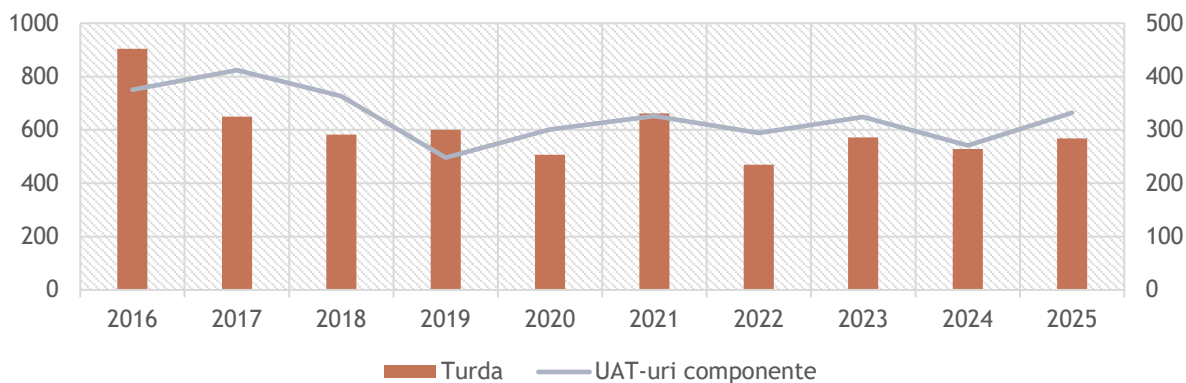
Așa cum se poate observa și din cartograma de mai sus, municipiul Turda reprezintă principalul angajator și cea mai mare forță de muncă. Lucru notabil este numărul de angajați din comunele Mihai Viteazu și Moldovenești precum și numărul de locuri de muncă din acestea.



Figură 2-8 Evoluția numărului de angajați în municipiul Turda și în comunele componente ADI

În municipiul Turda au fost înregistrate fluctuații a numărului de angajați, vârful fiind înregistrat în anul 2019, însă acest nivel nu a fost menținut în anii următori, cel mai probabil ca efect al pandemiei, în condițiile în care în anul 2020 numărul a scăzut. Comparând anul 2016 cu 2025, tendința a fost de creștere, de la 8.652 la 9.715, fiind o creștere de aproximativ 12%.

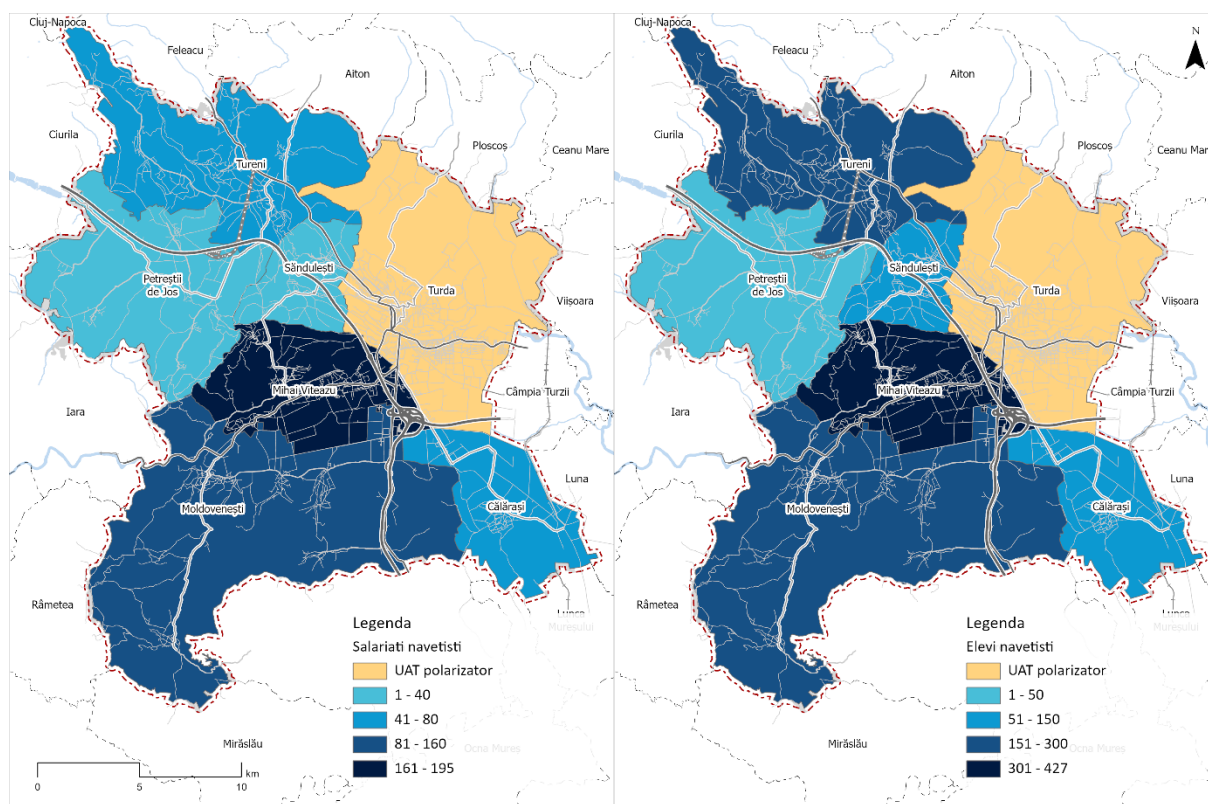
Pentru UAT-urile componente ADI, evoluția a fost semnificativ mai dinamică. Numărul angajaților s-a dublat în perioada analizată, de la 1.292 la 2.684, ceea ce indică o creștere accelerată a ocupării forței de muncă în aceste localități, posibil pe fondul dezvoltării unor zone industriale sau al mobilității crescute către locurile de muncă din Turda.



Figură 2-9 Evoluția numărului de șomeri în municipiul Turda și în comunele componente ADI

În ceea ce privește numărul de șomeri, atât în Turda cât și în UAT-urile componente se observă o tendință de scădere, cu unele fluctuații punctuale. În Turda, acest număr a scăzut de la 904 la 568, cu un minim notabil în 2021 de 469 șomeri. Fluctuațiile din perioada 2020 - 2022 pot fi explicate pe efectele pandemiei și ale redresării economice ulterioare. UAT-urile componente au un trend relativ similar cu o scădere generală a șomajului, de la 375 la 332, cu cel mai mic număr atins în 2023 de 271 șomeri.

Datele indică o piață a muncii în ușoară expansiune, cu o capacitate de absorbție mai mare în zona periurbană, sugerând o posibilă redistribuire teritorială a locurilor de muncă și o integrare funcțională mai puternică între Turda și localitățile învecinate. În același timp, scăderea generală a numărului de șomeri reflectă un context economic relativ favorabil și o capacitate bună de reintegrare pe piața muncii.



Figură 2-10 Numărul de navetiști salariați și elevi către Turda

Lipsa locurilor de muncă în comunele de domiciliu face ca cetățenii să se deplaseze spre localitățile în care oferta excede cererea locală. Acești cetățeni devenind astfel navetiști ce depind de mijloace de transport (private și/sau publice) pentru a se deplasa spre și dinspre localitatea de domiciliu spre cea în care își desfășoară activitate.

Figura anterioară prezintă estimări cu privire la numărul de navetiști, salariați și elevi, către municipiul Turda.

Așa cum se poate observa, municipiul Turda atrage zilnic circa 1636 de persoane din care circa 1000 sunt elevi. Numărul total al navetiștilor atrași de locurile de muncă puse la dispoziție de municipiul Turda, reprezintă 6.38% din numărul total al salariaților din Turda, municipiul prezentând o atracție medie asupra întregii arii.

Agenți economici

Numărul agenților economici înregistrat în aria de studiu este de 8530, reprezentând 6.03% din numărul total de agenți economici activi de la nivelul Județului Cluj.

Cifra de afaceri a agenților economici înregistrați în aria de analiză se ridică la 4.61 miliarde de lei, fiind circa 4% din cifra de afaceri totală a județului Cluj.

Ținând cont de impactul municipiului Cluj-Napoca care domină regiunea, aria de studiu are o prezență antreprenorială semnificativă. Zona contribuie la dinamica economică a județului, dar nu se clasifică ca un pol economic.

Datele prezentate denotă că firmele sunt în medie mai mici ca dimensiuni sau mai puțin productive decât media județeană precum și o posibilă orientare spre servicii sau industrie ușoară în detrimentul unor activități cu valoare adăugată ridicată.

Impactul economic redus ca valoare indică o dominare a microîntreprinderilor dar și o dependență de economia Clujului Metropolitan.

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

Concluzii

- Trend ușor crescător al numărului de salariați și a ofertei de muncă;
- Se prezintă navetism pendular din și către Turda, în special din comunele vecine Moldovenești și Mihai Viteazu;
- Dependență economică de municipiul Cluj și zona sa metropolitană.

Unități de învățământ

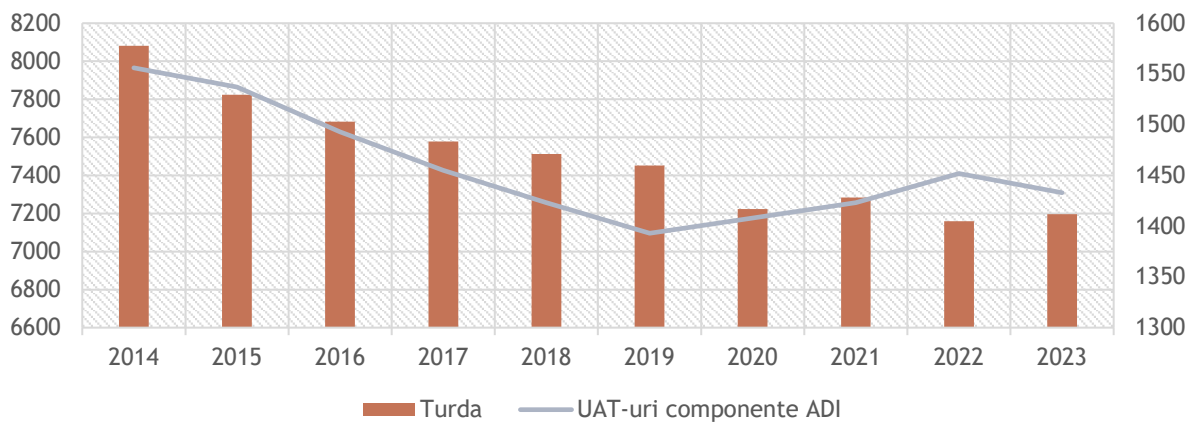
Populația școlară reprezintă totalitatea copiilor din grădinițe și creșe, a elevilor și studenților cuprinși în procesul de instruire și educare dintr-un an școlar/universitar din cadrul educației formale, indiferent de formele de învățământ pe care le frecventează (de zi, seral, cu frecvență redusă și la distanță), programul de studii și de vârstă. Populația școlară de la nivelul ariei de studiu înregistrează în medie o scădere de 1.2% în fiecare an în ultimii 10 ani. Situația populației școlare la nivelul ariei de studiu este prezentată în tabelul de mai jos:

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

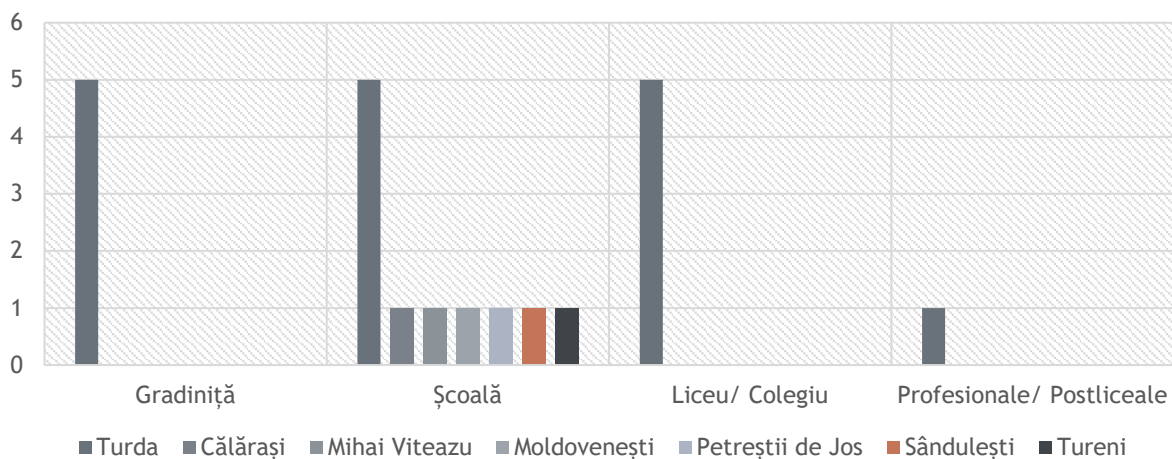
An	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Turda	8081	7824	7683	7578	7513	7452	7224	7283	7160	7197
Călărași	177	160	145	146	141	144	139	137	147	135
Mihai Viteazu	502	500	486	467	468	457	465	485	485	513
Moldovenești	319	316	308	306	289	289	304	280	275	260



Petreștii de Jos	137	134	120	113	114	104	114	115	116	107
Sândulești	214	212	213	214	206	200	190	200	221	216
Tureni	207	215	221	209	205	199	196	206	208	202
Diferență față de anul anterior (total)		-2.9	-2.0	-1.6	-1.1	-1.0	-2.4	0.9	-1.1	0.2



Figură 2-11 Evoluția populației școlare în aria de studiu



Figură 2-12 Numărul unităților de învățământ în aria de analiză, anul 2023

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

Dezvoltarea zonelor de agrement

Atracțiile turistice și zoneș de agrement din UAT-urile membre sunt detaliate în rândurile de mai jos:

Turda

- **Salina Turda** - Amplasata la 120 de metri adancime, in una dintre cele mai vechi mine de sare cunoscute vreodata, Salina Turda a fost clasificata de Business Insider, drept cel mai frumos loc subteran din lume;
- **Cheile Turzii** - conțin unul dintre cele mai bogate și pitorești peisaje carstice din România. Peste 1000 de specii de plante și animale (unele dintre ele rare sau pe cale de dispariție, cum ar fi usturoiul sălbatic sau unele specii de vulturi);



- **Cheile Turenilor** - peretii de calcar fiind apropiati in unele locuri pana la cativa metri. Pe parcursul lor intalnim cateva pasaje care trebuie trecute prin catarare, dar fara dificultati deosebite. Lungimea cheilor este de aproape 1850 m;
- **Valea Arieşului** - Valea Arieşului este situată în Țara Moţilor - una dintre zonele etnografice pitoreşti ale Romaniei;
- **Castrul Roman Potaissa** - Cel mai mare castru de legiune cu funcţionare din Dacia.

Mihai Viteazu

- **Cascada Ciucaş** - Cascada Ciucaş este situată în Defileul Hăşdatelor, pe cursul inferior al Văii Hăşdate, nu departe de satul Corneşti. Prezintă numeroase rupturi de pantă, cu repezişuri şi cascade. Are o înălţime de circa 5 m. La baza cascadei, într-o marmită, apa bălţeşte creând un mic lac, loc minunat de scăldat, temperatura ei de multe ori depăşeşte 25 grade celsius;
- **Biserica din Mihai Viteazu** - Construită în secolul XIX cu elemente arhitecturale tradiţionale.

Sănduleşti

- **Izvorul Alexandru Macedon** - situat între satele Petreştii de Jos, Tureni, Sănduleşti şi Copăcenii, la cca 500 m nord-vest de carierele de calcar Sănduleşti;
- **Izvorul Romanilor** - În apropiere se găseşte şi fosta carieră romană de piatră de la punctul „Piatra Tăiată”

Călăraşi

- **Monumentul lui Mihai Viteazu** - ridicat pe locul unde a fost ucis domnitorul;
- **Biserica Reformata-Calvina** - datând din secolul al XVI-lea

Moldoveneşti

- **Cetatea Moldoveneşti** - Una din cele mai vechi amenajări fortificate din Transilvania medievală;
- **Castelul Jósika** - Castelul, construit în stil baroc, este utilizat în prezent de Primărie. În cursul lucrărilor de plantare realizate în primăvara anului 1912 la Moldoveneşti, în grădina Castelului baronului Jósika Gábor, a fost dezvelit incidental un cimitir de înhumaţie.

Petreştii de Jos:

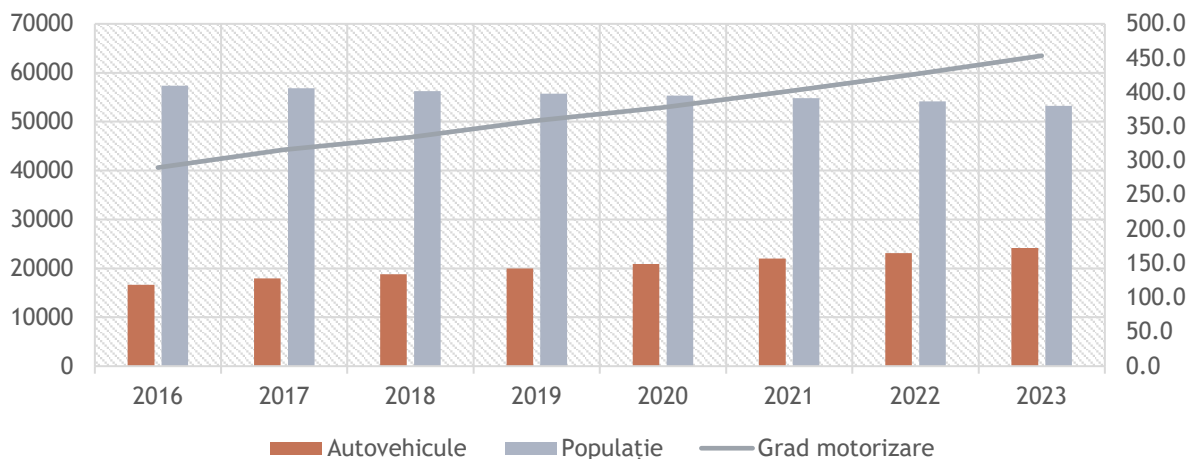
- **Cascada Ciucaş** - are o înălţime de doar 5 m, iar la baza acesteia se află un mic lac, în care se acumulează apa ce vâltoreşte pe cascadă;
- **Râul Haşdate** - ce a săpat Cheile Turzii. Defileul Hăşdatelor, ce prezintă o sumedenie de rupturi de pantă, cu repezişuri şi cascade repezi.

2.1.4 Gradul de motorizare și tendințe de deplasare

Gradul de motorizare

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

Raportându-ne la datele INS cu privire la populației și datele furnizate de direcția Taxe și Impozite Turda referitoare la numărul de autovehicule înregistrate, la nivelul anul 2023, municipiul Turda prezenta un indice de motorizare de 453.4 la 1.000 de locuitori. Graficul următor prezintă evoluția gradului de motorizare la nivelul municipiului, trebuie menționat faptul că această valoare depinde și de populație.



Figură 2-13 Evoluția gradului de motorizare la nivelul municipiului Turda

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

Cotele modale la nivelul ariei de studiu

În ceea ce privește alegerea modului de deplasare, cotele modale prezentate au fost preluate din Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al municipiului Turda și sunt prezentate în tabelul următor prezentând o comparație cu alte municipii.

Tabel 2-4 Comparația cotelor modale ale municipiului Turda cu alte municipii din România

Modalitatea de deplasare cea mai frecventă (%)	Reșița	Bacău	Roman	Lugoj	Baia Mare	Medie	Turda
Mers pe jos	30	26.93	24.7	34.2	29	28.96	19.16
Transport public	9	23.47	24.5	2.5	22	16.29	15.37
Bicicleta	6	13.29	6.9	12.4	11	9.91	2.85
Autoturism	55	36	43.9	50.9	38	44.76	62.62

Conform datelor din PMUD, municipiul Turda înclină spre o deplasare preponderentă cu mijloacele auto. Procentul depășește cu mult media generală a celorlalte municipii.

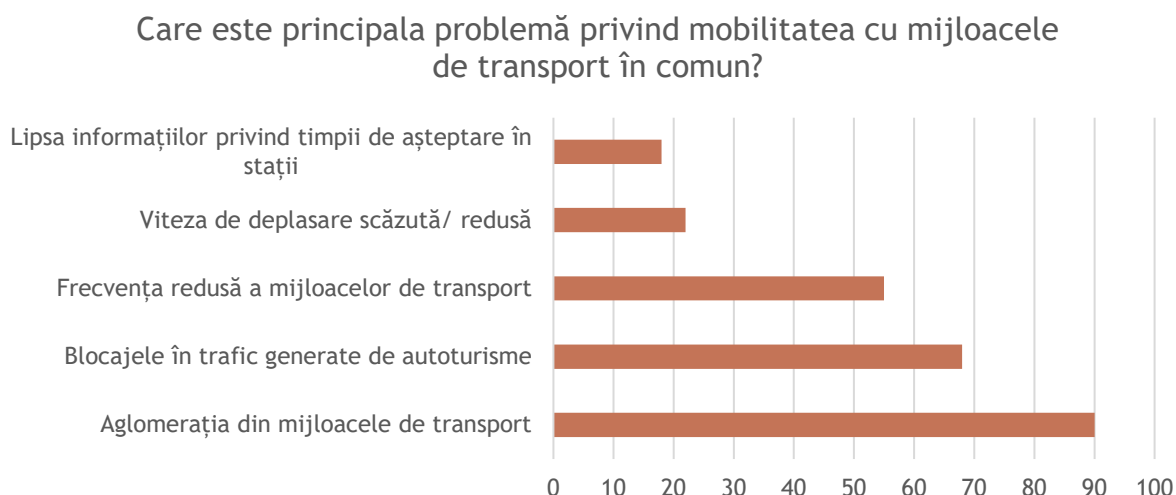
O strategie de mobilitate pentru zona de studiu ar trebui să ia în considerare dezvoltarea transportului public și a infrastructurii pentru biciclete, în special pentru a reduce dependența de autoturisme.

O cotă modală pozitivă este cea a transportului public ce se încadrează la valorile medii ale celorlalte municipii.

Putem concluziona că deși municipiul Turda prezintă o diversificare mare a mijloacelor de transport, este nevoie de diferite strategii pentru a schimba tendințele de deplasare ale cetățenilor spre o modalitate mai sănătoasă, durabilă și ecologică.

Problemele circulației în municipiul Turda

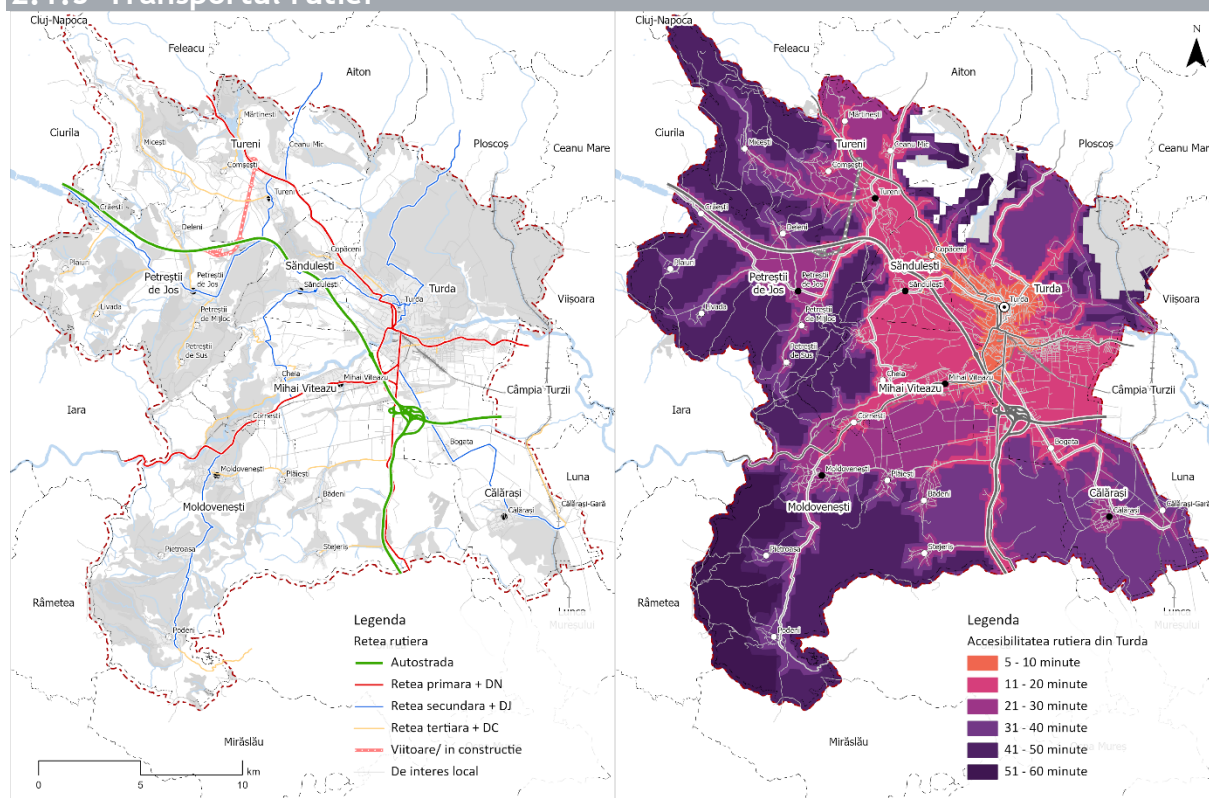
Conform chestionarului realizat în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă Turda circa 78% din cei ce folosesc sistemul de transport public se declară mulțumiți. În ceea ce privește „principala problemă a transportului public”, cetățenii au răspuns cu:



Figură 2-14 Principala problemă privind mobilitatea cu mijloacele de transport în comun în municipiul Turda

Aceste probleme influențează modul de transport ales de cetățeni, iar municipalitatea alocă o serie de obiective de investiții cu finanțare parțială sau integrală de la bugetul local în vederea reducerii utilizării autoturismului personal, prin încurajarea folosirii mijloacelor de transport alternative (bicicletă, mers pe jos, transport public).

2.1.5 Transportul rutier



Figură 2-15 Rețeaua rutieră din aria de studiu și accesibilitatea rutieră către municipiul Turda

Aria de studiu, se întinde pe o suprafață semnificativă, având o lungime de aproximativ 29 km pe direcția Nord-Sud și 24 km pe direcția Est-Vest. Această poziționare conferă zonei un caracter strategic din punct de vedere al accesibilității și mobilității, fiind amplasată la convergența mai multor coridoare rutiere majore de importanță regională și națională.

Infrastructura de transport care străbate sau delimitează aria de studiu include:

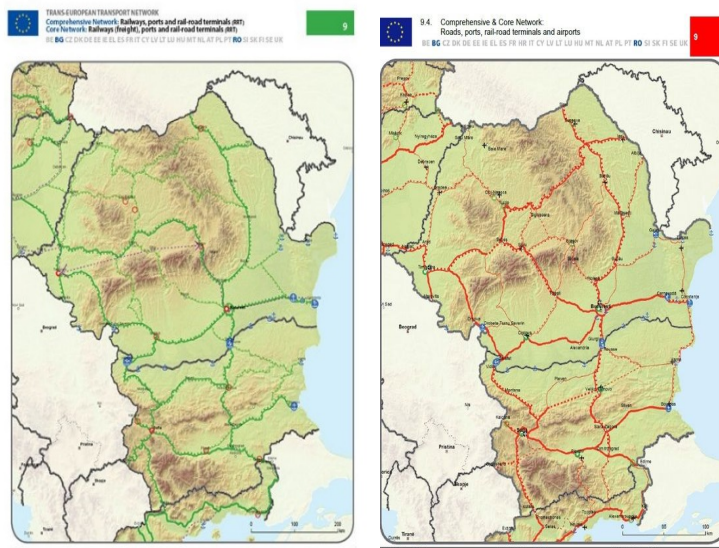
- **Autostrada A3 (Autostrada Transilvania)** - Asigură conexiunea nord-sud între Cluj-Napoca și București (prin Câmpia Turzii-Târgu Mureș), facilitând accesul rapid către centrul și sudul țării. Are un impact major asupra mobilității forței de muncă și transportului de marfă;
- **Autostrada A10 (Sebeș-Turda)** - Leagă nodul rutier de la Turda de coridorul paneuropean IV, oferind conexiune directă cu Alba Iulia, Sebeș și mai departe către vestul țării și granița cu Ungaria. Este un vector esențial pentru integrarea economică regională;
- **Drumul Național 1 (DN1)** - Una dintre cele mai importante artere naționale, care traversează zona Turda-Cluj-Napoca, asigurând un flux constant de trafic rutier, fiind deosebit de relevant pentru navetismul zilnic;
- **Drumul Național 75 (DN75)** - Traversează comuna Moldovenesti și asigură legătura între zona montană a Munților Apuseni și Valea Arieșului, cu rol în dezvoltarea turismului și transportului interjudețean;
- **Drumul Național 15 (DN15)** - Deservește legătura între Turda și Târgu Mureș, completând rețeaua regională de transport.

Această densitate și diversitate a infrastructurii de transport rutier transformă zona de studiu într-un nod de conectivitate regională, favorabil pentru dezvoltare economică, logistică, turistică și rezidențială. Apropierea de Cluj-Napoca și de principalele coridoare de mobilitate oferă oportunități multiple pentru investiții și pentru integrarea funcțională în rețelele de mobilitate sustenabilă și transport public interurban.

Relația cu rețeaua TEN-T

Zona beneficiază de conectivitate rutieră primară la rețeaua TEN-T Core și la rețeaua TEN-T Comprehensive.

Fiind conectată direct la rețelele TEN-T, întreaga zonă beneficiază de accesibilitate la nivel european pentru mărfuri și persoane, precum și de ample investiții în infrastructură, ce vor conduce la creșterea conectivității și la atragerea de investiții în domeniul transporturilor și logisticii.



Figură 2-16 Rețeaua TEN-T Națională

Rețeaua rutieră la nivelul municipiului Turda

În prezent, principala modalitate de deplasare a populației din municipiul Turda este cu autoturismul, conform datelor PMUD.

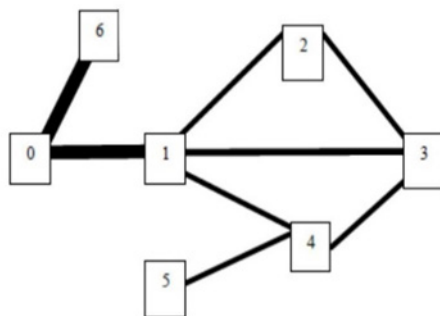
Din punct de vedere topologic, gradul de integrare a unei rețele locale în structura rețelei naționale poate fi determinat prin calculele care stabilesc proprietățile intrinseci ale grafurilor corespunzătoare rețelelor infrastructurii de transport. În tabelul următor sunt prezentate diferite niveluri de integrare a rețelei de transport local (căreia îi corespunde un graf reprezentat cu arce cu linii subțiri - exemplificat pentru prima categorie de arcele care leagă nodurile 1, 2, 3, 4, 5) și rețeaua de transport național (căreia îi corespunde un graf reprezentat cu arce cu linii îngroșate - de exemplu, arcele care leagă nodurile 0 - 6 în graful pentru prima categorie).

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

Categorie graf exemplu	Descriere
Hiperintegrat	Un graf este hiperintegrat atunci când un arc al rețelei naționale se suprapune peste un arc al rețelei locale (în exemplu, rețeaua națională este reprezentată de nodurile 0 - 1 - 3 - 6 se suprapune peste rețeaua locală alcătuită din nodurile 1 - 2 - 3 - 4 - 5).

Categorie graf exemplu

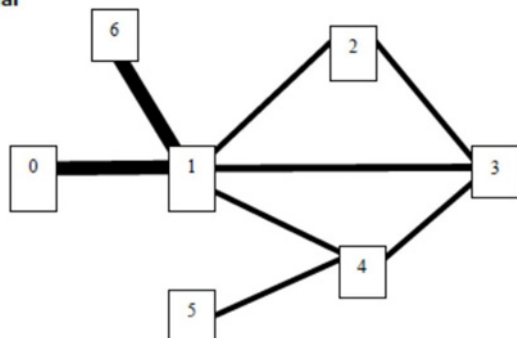
Hipointegrat



Descriere

Un graf este hipointegrat atunci când rețeaua orașului este legată într-un nod periferic de rețeaua națională.

Integrat rațional



Un graf este integrat rațional atunci când cele două rețele, națională și locală, sunt "tangente"; în exemplu, nodul 1 este nod de conexiune a două arce ale rețelei naționale și nod de conexiune cu rețeaua locală.

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

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

Schema după care este organizată rețeaua principală de trafic este una de tip radial cu 4 direcții principale (Spre Cluj-Napoca, Spre Tg. Mureș, Spre Alba Iulia și Spre Oradea).

Starea tehnică a rețelei stradale

Starea tehnică a drumurilor reprezintă un factor important care influențează costurile generalizate ale utilizatorilor, precum și deciziile acestora de efectuare a călătoriilor, în special în ceea ce privește alegerea rutei.

Conform prevederilor Normativului CD 155-2001 „Instrucțiuni tehnice pentru determinarea stării tehnice a drumurilor moderne” acestea pot fi:

Tabel 2-6 Clasificarea stării tehnice a drumurilor publice (sursă: CD 155-2001, Anexa 6)

Stare tehnică	Clasa stării tehnice	Calificativul caracteristicilor				Lucrări obligatorii de întreținere și reparații
		Capacitate portantă	Stare de degradare	Planeitate	Rugozitate	
Foarte bună	5	foarte bună	foarte bună	foarte bună	foarte bună	Nu este cazul
Bună	4	cel puțin bună	cel puțin bună	cel puțin bună	cel puțin mediocră	Tratamente bituminoase
			cel puțin mediocră	cel puțin bună	bună la rea	Straturi bituminoase foarte subțiri
Mediocră	3	cel puțin mediocră	cel puțin mediocră	cel puțin mediocră	foarte bună la rea	Covoare bituminoase
Rea	2	cel puțin mediocră	cel puțin rea	cel puțin rea	foarte bună la rea	Reciclarea în situ a

Întreținere periodică



Stare tehnică	Clasa stării tehnice	Capacitate portantă	Calificativul caracteristicilor			Lucrări obligatorii de întreținere și reparații	
			Stare de degradare	Planeitate	Rugozitate	îmbrăcăminților bituminoase Ranforsarea structurii rutiere	
Foarte rea	1	rea	foarte bună la rea	foarte bună la rea	foarte bună la rea		Reparații curente

Clasificarea rețelei stradale

Conform OG 43-1997 și OG 49/1998 privind regimul drumurilor, străzile din localitățile urbane se clasifică în raport cu intensitatea traficului și cu funcțiile pe care le îndeplinesc, astfel:

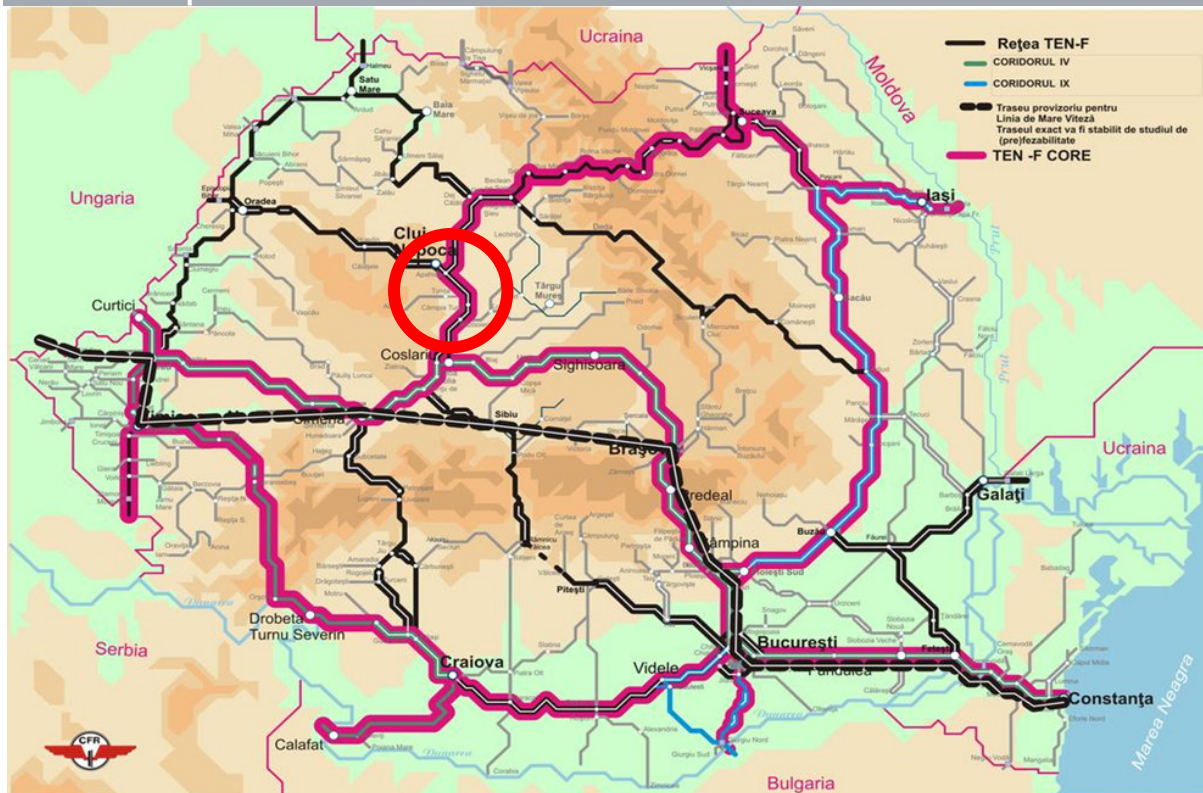
- **A - străzi de categoria I - magistrale**, care asigură preluarea fluxurilor majore ale orașului pe direcția drumului național ce traversează orașul sau pe direcția principală de legătură cu acest drum; acestea au minim 6 benzi de circulație, inclusiv liniile de tramvai;
- **B - străzi de categoria a II-a - de legătură**, care asigură circulația majoră între zonele funcționale și de locuit; Acestea au 4 benzi de circulație, inclusiv liniile de tramvai;
- **C - străzi de categoria a III-a - colectoare**, care preiau fluxurile de trafic din zonele funcționale și le dirijează spre străzile de legătură sau magistrale; Acestea au 2 benzi de circulație;
- **D - străzi de categoria a IV-a - de folosință locală**, care asigură accesul la locuințe și pentru servicii curente sau ocazionale, în zonele cu trafic foarte redus.

Tabel 2-7 Lungimea rețelei stradale pe categorii funcționale (conform datelor PMUD)

Categorie Drum OG 43-1997	Lungime (km)	Procent
Categoria II - de legătură	11.634	9.59%
Categoria III - colectoare	38.616	31.81%
Categoria IV - de folosință locală	71.126	58.60%
Total rețea	121.381	100%

Din punct de vedere al accesibilității rutiere, cele două autostrăzi creează o accesibilitate ridicată a întregii zone, așa cum se poate observa din Figura 2.15

2.1.6 Transportul feroviar



Figură 2-17 Infrastructura feroviară la nivel național

Municipiul Turda este traversat de linii feroviare importante din rețeaua națională, având acces la magistralele feroviare principale. Cu toate acestea, în prezent nu există o stație de cale ferată destinată transportului de călători în municipiu.

Pentru transportul feroviar de pasageri, cea mai apropiată opțiune este Stația C.F. Câmpia Turzii, situată la aproximativ 10 km de centrul municipiului, distanță ce poate fi parcursă în aproximativ 10 minute cu autoturismul sau prin alte mijloace de transport rutier. Această stație oferă conexiuni regionale și naționale relevante, fiind parte a magistralei feroviare 300 (București - Braşov - Sighișoara - Teiuș - Războieni - Cluj Napoca - Oradea - frontieră Ungaria).

Pe teritoriul municipiului Turda, infrastructura feroviară este utilizată preponderent pentru transportul de marfă, deservind platformele industriale și agenții economici locali. Liniile existente sunt electrificate până în zona stației Turda Triaș, care funcționează ca un punct de organizare pentru traficul feroviar de marfă. Aici au loc manevre specifice: formarea garniturilor și schimbarea locomotivelor de manevră cu cele de lung parcurs.

Această componentă feroviară, deși axată în principal pe transportul de marfă, reprezintă un potențial important pentru dezvoltarea mobilității intermodale, mai ales în contextul unei posibile reactivări a transportului feroviar de călători în viitor, în linie cu obiectivele de dezvoltare durabilă și conectivitate regională.



2.1.7 Transportul aerian

Municipiul Turda nu beneficiază de un aeroport propriu, dar se află în zona de captare a două aeroporturi internaționale:

- Aeroportul Internațional „Avram Iancu” din Cluj-Napoca, fiind al doilea aeroport din țară ca număr de pasageri și ca număr de destinații, fiind la o distanță de circa 40km; și
- Aeroportul Internațional Transilvania din Târgu Mureș, fiind la o distanță de circa 60km.

2.2 Transportul public de persoane

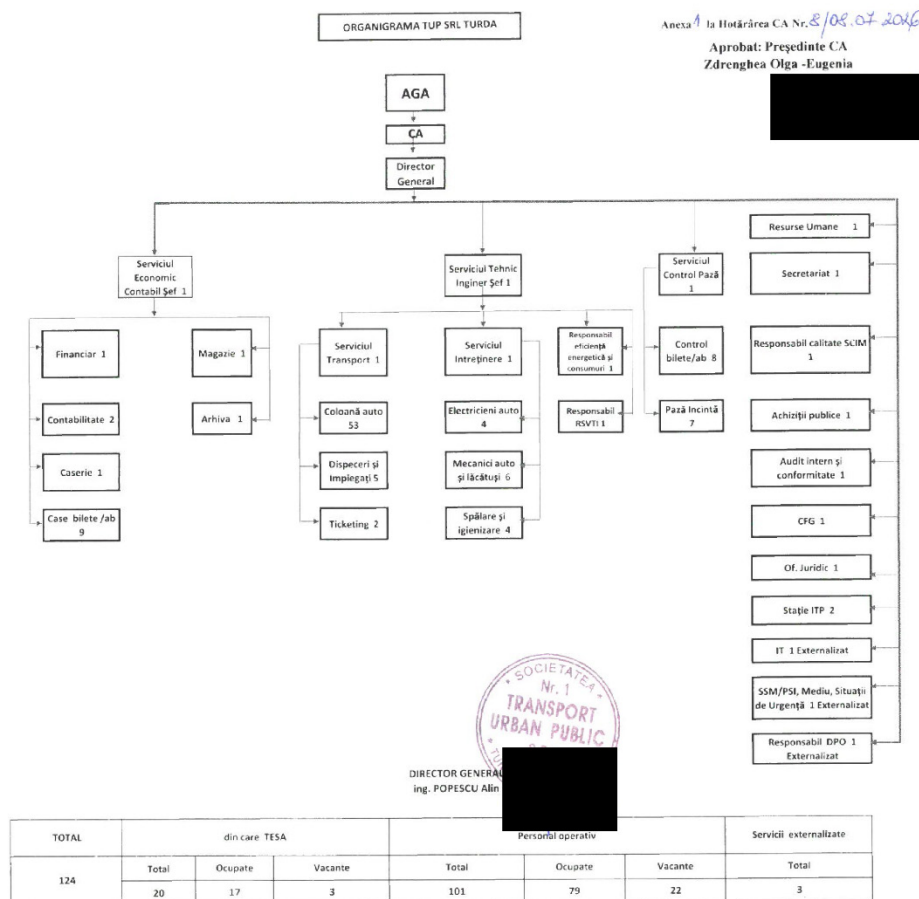
Serviciul de transport persoane este asigurat de Societatea Transport Urban Public SRL Turda, ce operează curse de transport locale și metropolitane prin curse regulate la nivelul municipiului Turda.

Municipiul Turda reprezintă cel mai bun exemplu de bune practici din țară, fiind singurul UAT din România cu transport public 100% electric.

2.2.1 Prestarea serviciului

Societatea Transport Urban Public S.R.L. (denumită și TUP) realizează serviciul de curse regulate în baza Contractului de delegare a serviciului de transport public local de persoane prin gestiune directă nr. 25492/26.11.2019, în temeiul HCL 252/2019, a Legii 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice, a Legii 92/2007 privind serviciile publice de transport persoane, a Ordinului 927/2007 pentru aprobarea Regulamentului - cadru al serviciilor de transport public local și a HG 955/2004 pentru aprobarea reglementărilor - cadru de aplicare a OG 71/2002 privind organizarea și funcționarea serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat de interes local cu modificările ulterioare.

Cota modală în prezent pentru transportul public în municipiul Turda este de circa 15%.



Figură 2-18 Organigrama societății de transport public S.C. Transport Urban Public S.R.L.

Figura anterioară prezintă organigrama companiei, care la data de 08.07.2026 prezintă 124 de posturi totale cu 25 vacante. Din totalul de posturi 101 reprezintă posturi operative.

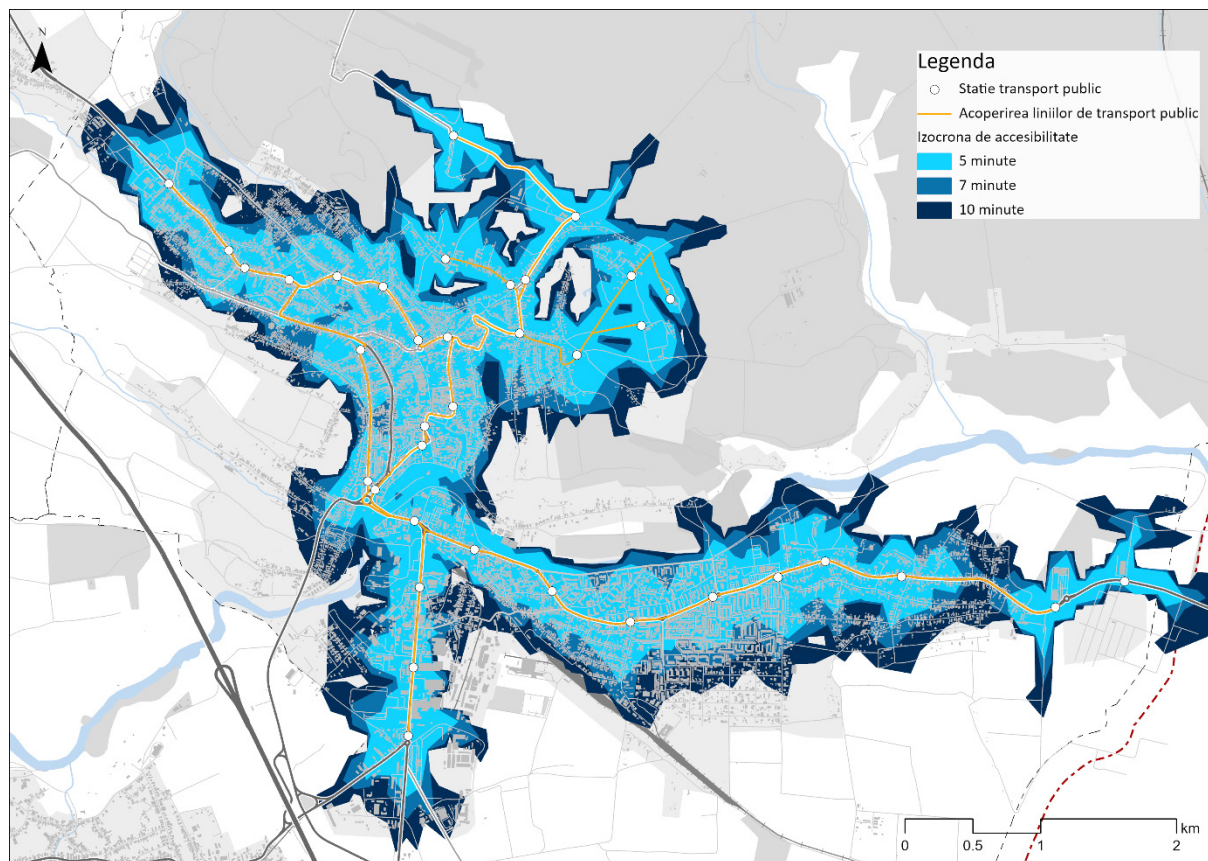
2.2.2 Trasee operate

Linii de transport public pe care sunt organizate în prezent serviciile de transport public cu autobuzul, în conformitate cu informațiile furnizate pe site-ul operatorului de transport, a primăriei și pe baza datelor recepționate, sunt prezentate în tabelul de mai jos:

Tabel 2-8 Linii transport public existente în aria de studiu

Linie	Frecvență medie	Traseu	Durăță totală
Linia 10	10 min	Dispecerat TUP - Micro 3 - Micro 2 - Micro 1- Str. Stefan Cel Mare - Electroceramica - Piața Romană - Primăria Turda - Piața Centrală - Teatrul Municipal - Parc Str. Avram Iancu - Spitalul Municipal - Parc Turda Nouă - Str. Clujului -Dacia Service- Turda Noauă	60 min
Linia 12	24 min	Micro 3 - Micro 2 - Micro 1 - Str. Stefan Cel Mare - Electroceramica - Piața Romană - Primăria Turda - Piața Centrală - Teatrul Municipal - Parc Str. Avram Iancu - Spitalul Municipal	50 min
Linia 13	25 min	Eckerle/Mmm - Nova Park - Str. Câmpiei - Școala De Arte Și Meserii Poiana - Baza Sportivă Turda - Micro 3 - Micro 2 -Micro 1- Str. Stefan Cel Mare - Electroceramica - Piața Romană - Primăria Turda - Piața Centrală -Teatrul Municipal - Parc Str. Avram Iancu - Spitalul Municipal	60 min
Linia 14	110 min	Dispecerat TUP - Micro 3 - Micro 2 - Micro 1 - Str. Stefan Cel Mare - Electroceramica - Piața Romană - Primăria Turda - Piața Centrală - Str. Castanilor - Str. Agriculturii - Colegiul Emil Negruțiu	60 min
Linia 15	95 min	Dispecerat TUP - Micro 3 - Micro 2 - Micro 1 - Str. Stefan Cel Mare - Electroceramica - Piața Romană - Primăria Turda - Piața Centrală - Str. Castanilor - Str. Livezilor - Str. Drumul Ceanului - Hotel Arieșul	80 min
Linia 15B	81 min	Hotel Arieșul - Str. Drumul Ceanului - Str. Livezilor - Str. Castanilor - Teatrul Municipal - Teatrul Municipal - Piața 1 Decembrie 1918 - Piața Romană - Colegiul Tehnic Dr. Ioan Rațiu - Str. Stefan Cel Mare - Micro 1 - Materna - Micro 3 - Dispecerat TUP	70 min
Linia 16	57 min	Dispecerat TUP - Micro 3 - Micro 2 - Micro 1 - Str. Stefan Cel Mare - Turdeana - Punctul Vamal - Str. 22 Decembrie 1989	40 min
Linia 17	73 min	Dispecerat TUP - Micro 3 - Micro 2 - Micro 1 - Str. Stefan Cel Mare - Electroceramica - Piața Romană - Primăria Turda - Piața Centrală - Str. Castanilor - Asper - Str. Fragariște - Durgău - Salină	80 min
Linia 18	192 min	Turda Noaua - Dacia Service- Colegiu Tehnic - Spitalul Municipal - Parc Str. Avram Iancu - Teatrul Municipal - Piața 1 Decembrie 1918 - Piața Romană - Colegiul Tehnic Dr. Ioan Rațiu - Turdeana - Punctul Vamal - Str. 22 Decembrie 1989	50 min

Figura următoare prezintă acoperirea liniilor respective precum și izocronale de accesibilitate. Se poate observa că traseele respective deservesc circa 93% din populația municipiului Turda, la o distanță maximă de 10 minute de mers pe jos.



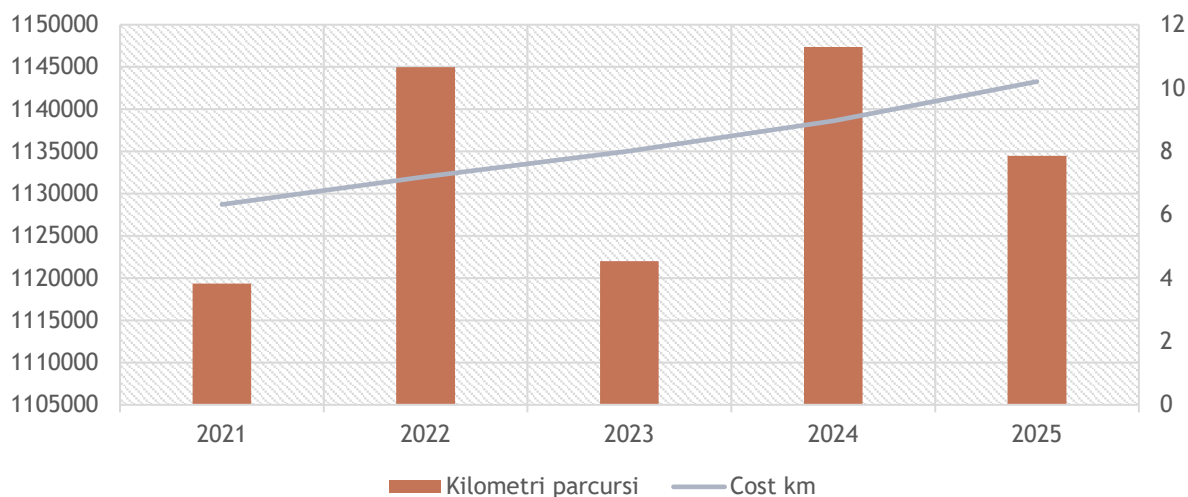
Figură 2-19 Acoperirea sistemului de transport public și izocronele de accesibilitate a stațiilor

Tabel 2-9 Numărul maxim de pasageri înregistrați pe cursă în funcție de oră și de linia de transport public

Linie / Oră	Numărul maxim de pasageri înregistrați/ cursă								
	05:00- 07:00	07:00- 09:00	09:00- 11:00	11:00- 13:00	13:00- 15:00	15:00- 17:00	17:00- 19:00	19:00- 21:00	21:00- 24:00
10	72	63	51	47	42	108	98	45	38
12	66	70	43	37	48	96	83	40	32
13	97	102	68	51	50	112	101	53	43
14	29	61	45	53	37	68	53	31	9
15	12	34	32	38	40	53	49	12	-
15B	14	31	43	45	48	51	40	12	-
16	56	49	38	30	49	89	74	38	30
17	-	16	22	26	32	50	39	28	20
18	31	38	29	26	51	77	73	41	32

2.2.3 Kilometri parcurși

În ceea ce privește numărul total al kilometrilor operați până în prezent, conform informațiilor puse la dispoziție, situația este prezentată în graficul de mai jos.



Figură 2-20 Evoluția kilometrilor anual parcurși și costul pe kilometru

În perioada de analiză se poate observa volume constante de transport, numărul de kilometri parcurși rămânând relativ stabil pe întreaga perioadă, acesta oscilând într-o marjă restrânsă între un minim de 1.119.370 km și 1.147.368 km.

Creșterea accentuată și continuă a costului pe kilometru reprezintă o creștere de 61.4% comparând anul 2021 cu 2025.

Performanța operațională s-a menținut la un nivel constant, în timp ce inflația, scumpirea carburanților, a pieselor de schimb și creșterea salariilor au generat o majorare semnificativă a costurilor per kilometru de la an la an.

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

În conformitate cu datele Societatea Transport Urban Public S.R.L, societatea deține 20 de autobuze electrice.

Tabel 2-10 Parcul auto existent al TUP Turda

Nr. crt	Marcă autobuz/TIP	Nr. înmatriculare	Anul fabricației	Emisii	Nr locuri scaune	Nr locuri total
1	SOR 10.5-E EBN 9.5	CJ-21-NGX	2019	ELECTRIC EE	20	79
2	SOR 10.5-E EBN 9.5	CJ-21-NGZ				
3	SOR 10.5-E EBN 9.5	CJ-21-NHA				
4	SOR 10.5-E EBN 9.5	CJ-21-NHB				
5	SOR 10.5-E EBN 9.5	CJ-21-NHC				
6	SOR 10.5-E EBN 9.5	CJ-21-NHD				
7	SOR 10.5-E EBN 9.5	CJ-21-NHE				
8	SOR 10.5-E EBN 9.5	CJ-21-NHG				
9	SOR 10.5-E EBN 9.5	CJ-21-NHH				
10	SOR 10.5-E EBN 9.5	CJ-21-NHI				
11	SOR 10.5-E EBN 11	CJ-21-NHJ			28	90
12	SOR 10.5-E EBN 11	CJ-21-NHK				
13	SOR 10.5-E EBN 11	CJ-21-NHL				
14	SOR 10.5-E EBN 11	CJ-21-NHM				
15	SOR 10.5-E EBN 11	CJ-21-NHN				
16	SOR 10.5-E EBN 11	CJ-21-NHO				
17	SOR 10.5-E EBN 11	CJ-21-NHP				
18	SOR 10.5-E EBN 11	CJ-21-NIX				
19	SOR 10.5-E EBN 11	CJ-21-NJE				
20	SOR 10.5-E EBN 11	CJ-21-NJF				

Automate și chioșcuri de bilete

Utilizatorii sistemului de transport public din municipiul Turda își pot procura titlurile de călătorie (bilete și abonamente) de la diferite tonete și terți în spații comerciale.

Tabel 2-11 Informații privind localizarea punctelor de vânzare bilete și abonamente din aria de analiză

Nr. Ord.	Locație	Tip	
		TUP Turda	Toneta
1	Str. Republicii nr. 2		
2	Calea Victoriei nr. 136		
3	Calea Victoriei nr. 1		
4	Calea Victoriei nr. 118		
5	Str. Andrei Mureșanu nr. 17N		
6	Calea Victoriei nr. 5		
7	Calea Victoriei nr. 136	Magazinul Eldi	Spațiu comercial
8	Aleea Durgăului nr. 7	Salina Turda	
9	Str. Salinelor nr. 54 B	Salina Turda	
10	Str. Clujului nr. 86	Monis Company	
11	Str. Simion Bărnuțiu nr. 1	R & D Autoturismul	
12	Str. Piața Romană nr. 15	THF	
13	Str. Frăgăriște	Adriden Asper	
14	Calea Victoriei X Str. Constructorilor	Gabma	
15	Str. 22 Decembrie 1989 nr. 8	Kalimero	
16	Str. Câmpiei nr. 61	Mikom Prod	
17	Str. Pictor Nicolae Grigorescu	Dactylis Prod SRL	
18	Calea Victoriei nr. 100	Patiserie Materna	
19	Str. Constructorilor nr. 28	Rarex Milliana	
20	Str. General Drăgălina	Ele & Ana	
21	Str. 22 Decembrie 1989	Iluisi	
22	Str. Andrei Mureșanu	Jasemila Blue	
23	Str. Republicii nr. 28	Perfect Image	

Achiziția titlurilor de călătorie poate fi realizată atât prin mijloacele menționate anterior cât și prin intermediul unei aplicații sau printr-un SMS:

Plătește călătoria rapid cu telefonul mobil

Prin aplicație

Plătește toate biletele și abonamentele în 3 pași cu **mobilPay™ wallet**

- Descarcă aplicația din Google Play / App Store
- Selectează **Bilet sau Abonament Turda** din secțiunea Transport
- Selectează **titlul de călătorie** dorit și plătește cu cardul

Al confirmarea cu detaliile biletului sau abonamentului în aplicație la secțiunea Transacții. După prima plată biletul se salvează pentru plăți viitoare și mai rapide. Primești notificare de reamintire pentru reînnoirea abonamentelor săptămânale și lunare cumpărate.

Prin SMS

Trimite SMS la numărul **7530** cu textul:

TC1 pentru **Bilet unic 1 călătorie**
⌚ 60 de minute ; Tarif 0.55 EUR+TVA

TZ1 pentru **Legitimăție 1 zi**
⌚ 24h ; Tarif 2.65 EUR+TVA

TS1 pentru **Abonament 1 săptămână**
⌚ 7 zile ; Tarif 6.85 EUR+TVA

Tarif aplicat de operatorii de telefonie pentru SMS trimis la 7530: 0.05 EUR + TVA în Orange și Vodafone, gratuit în Digi.
Pentru abonati, tariful este exprimat în lei pe factura de servicii la cursul stabilit de operatorii de telefonie.
Pentru cartele născădabile valoarea fără TVA a tarifului este scădută din creditul disponibil.

Figură 2-21 Opțiuni alternative de achiziționare a titlurilor de călătorie



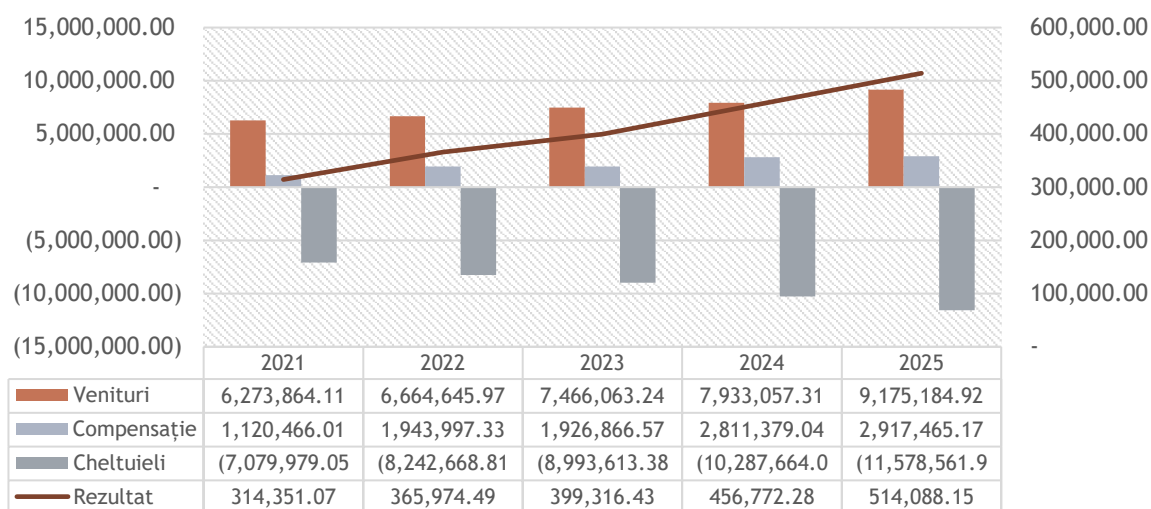
Prețurile titlurilor de călătorie

Tarifele percepute de către TUP Turda diferă în funcție de numărul de călătorii pe bilet și tipul abonamentului ales. Tabelul următor prezintă tarifele percepute pentru transportul public.

Tabel 2-12 Titluri de călătorie și tarife practicate

Nr. Ord.	Tip	Descriere	Preț (ron)
1	Bilet	Simplu - valabilitate 1 oră, pe orice linie, număr nelimitat de călătorii în termenul de valabilitate	4
2		Dublu - fiecare validare are valabilitate 1 oră pe orice mijloc de transport, pe orice linie, număr nelimitat de călătorii în termenul de valabilitate (2.25 lei/oră)	8
3	Abonament lunar - nominalizat (Luni- Vineri)	Valabil toate liniile, număr nelimitat de călătorii	95
4	Abonament lunar - nominalizat (Luni - Duminică)		105
5	Abonament lunar - nenominalizat (Luni - Vineri)		105
6	Abonament lunar - nenominalizat (Luni - Duminică)		115
7	Abonament 7 zile nominalizat		28
8	Abonament 7 zile nenominalizat		38
9	Legitimăție pentru o zi		15
10	Abonament elevi luni - vineri		GRATUIT

2.2.5 Evoluția financiară a operatorului



Figură 2-22 Evoluția financiară a operatorului pe 5 ani

Analiza evoluției financiare a operatorului de transport în perioada 2021-2025 reliefează o dinamică marcată de presiuni inflaționiste și o creștere constantă a costurilor operaționale. În timp ce volumul activității de transport s-a menținut stabil, înregistrând oscilații minore. Această evoluție se traduce printr-o creștere cumulată a costurilor de peste 60%, determinată de scumpirea factorilor de producție, a carburanților și de ajustarea cheltuielilor salariale.

Din perspectivă financiară, cheltuielile totale ale operatorului au urmat o traiectorie ascendentă direct proporțională cu tariful per kilometru, urcând de la 7.08 milioane de lei în 2021 la 11.58 milioane de lei în 2025. Deși veniturile proprii au crescut și



ele cu circa 46%, acestea s-au dovedit insuficiente pentru a acoperi integral ritmul de creștere al cheltuielilor. Astfel, s-a înregistrat o accentuare a dependenței financiare față de compensația acordată de autoritatea contractantă, aceasta din urmă majorându-se de la 1.12 milioane de lei în 2021 la peste 2.91 milioane de lei în 2025, arătând o dublare a efortului bugetar local. Cu toate acestea, mecanismul contractual a asigurat menținerea echilibrului financiar și a profitului rezonabil pe parcursul întregului interval analizat, evidențiind totuși necesitatea unor optimizări viitoare ale eficienței operaționale pentru a contracara presiunile asupra fondurilor publice.

2.2.6 Constrângeri de ordin tehnic

Performanța serviciului de transport public operat depinde o serie de dotări și echipamente care trebuie să funcționeze la parametri normali pentru desfășurarea în condiții de siguranță a serviciului.

■ Parcurgerea rampelor și a pantelor:

Pe traseele parcurse de autobuze nu există pante sau rampe care să depășească 13% și care să facă dificilă parcurgerea acestora fie la încărcarea maximă sau pe timpul iernii. Recomandăm totuși ca toate achizițiile de mijloace de transport să poată să parcurgă fără probleme pante sau rampe de minim 13%.

■ Parcurgerea virajelor și a curbelor:

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

■ Stațiile de îmbarcare/debarcare:

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

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



2.3 Oportunitatea/ necesitatea privind dezvoltarea serviciului de transport

Nevoile existente la nivelul UAT-urilor membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „TRANSAR” corespund obiectivelor strategice de înlăturare a principalelor probleme urbane, astfel încât pentru dezvoltarea serviciului de transport public se urmăresc următoarele oportunități:

- Asigurarea unui management eficient al transportului și al mobilității;
- Creșterea conectivității între UAT-urile membre ale ADI TRANSAR;
- O bună distribuție a bunurilor și servicii de logistică performante;
- Promovarea transportului în comun;
- Promovarea unor mijloace de transport alternative;
- Înlocuirea autoturismelor personale în favoarea transportului în comun, mersului pe jos, mersului cu bicicleta, cu motocicletă sau cu scuterul.

Mai mult decât atât, dezvoltarea durabilă a devenit aspectul important în industria de planificare, cu recunoașterea faptului că modalitățile actuale de consum și de viață au dus la probleme, cum ar fi folosirea excesivă a resurselor naturale, distrugerea ecosistemului, poluarea, inegalitatea dezvoltării în cadrul orașului, degradarea condițiilor de trai umane și urbane indusă de schimbările climatice. Astfel, în cadrul proiectelor de dezvoltare a UAT-urilor membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „TRANSAR” se va avea în vedere respectarea noțiunii de dezvoltare durabilă care îmbunătățește starea de sănătate, socială dar și ecologică a orașelor pe termen lung. Prin oraș durabil înțelegem:

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

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

De asemenea, la creșterea atractivității transportului public nu contribuie numai calitatea și cantitatea ofertei în ceea ce privește frecvența curselor, viteza, curățenia, siguranța, informația furnizată etc. Tarifele de călătorie accesibile fac de asemenea parte dintre factorii care joacă un rol important în determinarea alegerii



mijlocului de transport. Transportul urban trebuie să fie accesibil din punct de vedere financiar chiar și pentru persoanele cu venituri scăzute. Utilizatorii vor recurge mai mult la transportul public de călători, care face concurență automobilului, numai în condițiile unei oferte de calitate cu tarife accesibile. Acest obiectiv va putea fi atins numai în condițiile creșterii continue a eficienței transportului public de călători. Dacă se va ajunge la o optimizare în acest domeniu, va putea crește și gradul de recuperare a cheltuielilor.

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

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



3 Scenarii alternative privind delegarea serviciului

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

Prezenta secțiune stabilește următoarele:

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

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

3.1 Scenarii alternative de delegare

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

Scenariile alternative de delegare sunt:

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

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



3.1.1 Scenariul 1 - Gestiunea directă

Caracteristicile Gestiunii Directe

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

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

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

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

- a) UAT-urile membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară, având ca scop serviciile de utilități publice, în calitate de acționari/asociați ai operatorului regional, prin intermediul asociației, exercită un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului regional în legătură cu serviciul furnizat/prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe;
- b) Operatorul desfășoară exclusiv activități din sfera furnizării/prestării serviciilor de utilități publice destinate satisfacerii nevoilor de interes public general ale utilizatorilor de pe raza de competență a unității administrativ-teritoriale care i-a încredințat gestiunea-serviciului;
- c) Capitalul social al operatorului este deținut în totalitate de unitățile administrativ teritoriale membre ale asociației, participarea capitalului privat la capitalul social al operatorului regional este exclusă.

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



3.1.2 Scenariul 2 - Gestiunea delegată

Caracteristicile gestiunii delegate

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

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

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

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

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

- a) Autoritatea contractantă exercită asupra persoanei juridice în cauză un control similar celui pe care îl exercită asupra propriilor departamente sau servicii;
- b) Mai mult de 80% din activitățile persoanei juridice controlate sunt efectuate în vederea îndeplinirii sarcinilor care îi sunt încredințate de către autoritatea contractantă care o controlează sau de către alte persoane juridice controlate de respectiva autoritate contractantă;
- c) Nu există participare privată directă la capitalul persoanei juridice controlate, cu excepția formelor de participare a capitalului privat care nu oferă controlul sau dreptul de veto, dar a căror existență este necesară potrivit dispozițiilor legale, în conformitate cu tratatele, și care nu exercită o influență determinantă asupra persoanei juridice controlate.

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

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



în ceea ce privesc asemănările și diferențierile între modalitățile de delegare analizate.

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

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

3.2.1 Criteriul administrativ și procedural

Tabel 3-1 Criteriul administrativ și procedural

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

Scenariul 1 - Gestiune directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă

2. Durata contractului de delegare a gestiunii

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

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

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

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

Evaluare propriu-zisă	Modalitate de delegare	Avantaje	Dezavantaje
Scenariul 1 - Gestiune directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă			
Analiza propriu-zisă	1. Conform informațiilor expuse în rândurile de mai sus. Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „TRANSAR” poate delega direct serviciul de transport public către un operator regional, fiind îndeplinite toate prevederile legale în vigoare. Un astfel de operator este operatorul regional intern T.U.P., care a demonstrat capacitatea tehnică și managerială necesară, ca și îmbunătățirea continuă a prestației sale și posibilitățile de îmbunătățire în continuare a acesteia, în condiții financiare de multe ori dificile. Societatea deține la ora actuală licențele și autorizațiile necesare desfășurării activității, dotările necesare și personal de specialitate suficient pentru desfășurarea activității.		
	2. Durata contractului În ceea ce privește situația delegării serviciului de transport public către operator regional, durata contractului de delegare nu va depăși durata maximă necesară recuperării investițiilor. Dacă durata contractului va fi mai mare de 5 ani se vor aplica prevederile art. 16 alin. (2) din Legea nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, care prevede că: „Pentru concesiunile de lucrări sau concesiunile de servicii a căror durată estimată este mai mare de 5 ani, durata maximă a concesiunii nu poate depăși timpul estimat în mod rezonabil necesar concesionarului pentru a obține un venit minim care să permită recuperarea costurilor investițiilor efectuate, a costurilor în legătură cu exploatarea lucrărilor sau a serviciilor, precum și a unui profit rezonabil”.		
	3. În ceea ce privește semnarea contractului de delegare, acesta se va realiza după obținerea Avizului Consiliului Concurenței cu privire la respectarea prevederilor specifice din domeniul concurenței și al ajutorului de stat, așa cum este prevăzut în art. 52, al (1) și (2) din Legea 51/2006 serviciilor comunitare de utilități publice, modificată și completată de Legea 225/2016.		
Concluzii	În concluzie, Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „TRANSAR” poate delega direct operarea serviciului de transport către operatorul T.U.P., fiind îndeplinite toate prevederile legale în vigoare. Din punct de vedere administrativ, considerăm astfel că această modalitate de delegare prezintă mai multe avantaje din punct de vedere administrativ și procedural, decât dezavantaje.		
Evaluare propriu-zisă	Modalitate de delegare	Avantaje	Dezavantaje
Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată			
Legislație relevantă	1. Spre deosebire de cealaltă modalitate de delegare, alegerea acestei variante presupune demararea unei proceduri concurențiale de atribuire a serviciului de utilitate publică, în conformitate cu prevederile Regulamentului CE 1370/2007 și ale Legii nr. 99/2016 privind		1. Se realizează procedura de atribuire a serviciului public

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

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

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

În cazul asociațiilor de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, documentația de atribuire se elaborează în cadrul asociației, se supune avizării autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale membre și se aprobă de adunarea generală a asociației, în calitatea acesteia de organ deliberativ, în baza mandatului primit

2. În ceea ce privește durata actului administrativ de delegare (contract de servicii publice - contract cu titlu oneros), în acest scenariu de delegare se aplică aceleași prevederi legislative prezentate atât în cadrul analizei legislative a modalității de delegare directă, cât și în cadrul

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

3. Control direct al activităților administrative

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

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

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

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

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

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

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

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

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

se desfășoară exclusiv în baza contractului încheiat.

Evaluare
 propriu-zisă

Modalitate de delegare

Avantaje

Dezavantaje

Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată

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

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

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

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

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

3. În ceea ce privește semnarea contractului de concesiune de servicii (contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public), cu un operator privat, acesta se poate realiza și **fără obținerea avizului Consiliului Concurenței** cu privire la respectarea prevederilor specifice din domeniul concurenței și al ajutorului de stat, ținându-se cont de prevederile art. 52, al. 2 din Legea nr. 51/2006 care stipulează: „Contractele de delegare a gestiunii vor putea fi atribuite direct doar după obținerea avizului Consiliului Concurenței cu privire la respectarea prevederilor specifice din domeniul concurenței și al ajutorului de stat”. În acest caz, este necesar a se respecta prevederile art. 52, al. 2 a aceleiași legi, care stipulează că „Măsurile de natura ajutorului de stat nu pot fi acordate decât după avizarea acestora de către Consiliul

 Analiza
 propriu-zisă

Evaluare propriu-zisă	Modalitate de delegare	Avantaje	Dezavantaje
Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată			
	Concurenței....”, astfel încât și în cazul acestui tip de delegare se va obține avizul Consiliului Concurenței în cazul în care se oferă facilități și gratuități categoriilor de persoane prevăzute de legislația în vigoare. Contractele de delegare a gestiunii pot fi atribuite direct, fără avizul Consiliului Concurenței, atunci când valoarea estimată a acestora este mai mică decât pragurile corespunzătoare prevăzute la art. 7 alin. (5) din Legea nr. 98/2016, după caz, la art. 12 alin. (4) din Legea nr. 99/2016		
Concluzii	Prin atribuirea serviciului de transport public către un operator private există posibilitatea alegerii celei mai bune soluții pentru anumite trasee, însă având în vedere faptul că serviciul de transport public este un serviciu de utilitate publică, unele trasee necesare pot fi considerate neprofitabile, fapt ce ar conduce la excluderea unor trasee prin neprezentare a operatorilor la licitarea acestora. În cadrul atribuirii prin procedură competitivă, serviciul ar fi încredințat unor operatori de transport privați, care vor avea în vedere mai mult decât orice creșterea profitului și nu calitatea serviciului oferit. De asemenea, va fi o problemă ținerea sub control a tarifelor la biletele și abonamentele oferite, aceasta putându-se realiza numai prin majorarea compensației acordate, ceea ce nu e un lucru dorit de administrațiile locale. Totodată, la procedura concurențială pot participa și alți operatori privați, fapt ce ar conduce la întârzierea semnării contractului de delegare a serviciului de transport public.		

3.2.2 Criteriul economico-financiar

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

Evaluare propriu-zisă	Scenariul 1 - Gestiune directă către un operator regional	Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată
Nivel redevență	Legea nr. 225/2016 pentru modificarea și completarea Legii serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, impune la art., al. (10) și (11), pct. (m), ca la stabilirea nivelului redevenței, autoritatea publică locală să ia în considerare valoarea calculată similar amortizării pentru mijloacele fixe aflate în proprietate publică și puse la dispoziție operatorului odată cu încredințarea serviciului/activității de utilități publice și gradul de suportabilitate al populației. Nivelul redevenței se stabilește în mod transparent și nediscriminatoriu pentru toți potențialii operatori de servicii de utilități publice, utilizându-se aceeași metodologie de calcul. Astfel, pentru membrii Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „TRANSAR”, Operatorul va plăti o redevență ce va fi calculată la un procent de 0.83% asupra totalului valorii rămase de amortizat a bunurilor concesionate. Detalii privind modalitatea de stabilire a redevenței prin aplicarea unui procent din valoarea amortizării anuale a bunurilor concesionate, inclusiv calculul amortizării anuale se regăsesc la capitolul 4, sub-capitolul 4.4, sub-punctele „Modul de calcul al redevenței”.	
	Avantaje	Dezavantaje
	Dezavantaje	Avantaje
		Dezavantaje

Evaluare propriu-zisă	Scenariul 1 - Gestiune directă către un operator regional	Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată
Rezultat Favorabil X Defavorabil	Având în vedere că operatorul va funcționa cu autobuzele aflate în proprietatea UAT-urilor membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „TRANSAR”, este necesară plata redevenței	Având în vedere că operatorul va funcționa cu autobuzele aflate în proprietatea UAT-urilor membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „TRANSAR”, este necesară plata redevenței
Profit rezonabil	La calcularea profitului rezonabil se va avea în vedere ca rata de rentabilitate să se încadreze sub pragul ratei swap (http://www.ajutordestat.ro/?pag=202) aferent duratei contractului de delegare. În rândurile ce urmează se va analiza profitul rezonabil luând în calcul o durată a contractului de delegare de 5 ani, conform prevederilor legislative și a recomandărilor capitolului 4, sub-capitolul 4.2. „Durata Contractului”. Profitul rezonabil este calculat în cazul operatorului municipal pentru stabilirea compensației acordate și evitarea acordării de compensații în exces conform normelor prevăzute în Anexa la Regulamentul CE 1370/2007. Conform Anexei la Regulamentul CE 1370/2007, normele de stabilire a compensației se stabilește pentru contractele de servicii publice atribuite direct, astfel încât, în cazul delegării serviciului către un operator privat, aceste norme nu sunt aplicabile Astfel, mărirea profitului rezonabil se va încadra sub rata de 4,67% plus o primă de 100 de puncte procentuale (respectiv 5,67%) aplicată costurilor nete ex post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general.	
Rezultat Favorabil X Defavorabil	Avantaje Profitul rezonabil este obținut pentru stabilirea unei rate de rentabilitate pozitive, astfel încât compania să aibă o stabilitate economică prin eliminarea riscurilor de intrare în faliment - din cauza nivelului mai ridicat al cheltuielilor față de veniturile obținute din prestarea serviciului de transport public	Dezavantaje Profitul rezonabil este obținut pentru stabilirea unei rate de rentabilitate pozitive, astfel încât compania să aibă o stabilitate economică prin eliminarea riscurilor de intrare în faliment - din cauza nivelului mai ridicat al cheltuielilor față de veniturile obținute din prestarea serviciului de transport public
Nivel compensație	Compensațiile pentru obligația de serviciu public reprezintă sume suportate de la bugetul de stat pentru acoperirea costurilor suportate de întreprinderile care execută sarcini de serviciu public stabilite de autoritățile publice ale statelor membre ale Uniunii Europene (UE). Conform Anexei la Regulamentului 1370, nivelul maxim al compensației legată de contractele de servicii publice atribuite direct, nu poate depăși efectul financiar net ocazionat de executarea obligațiilor de serviciu public, iar efectul financiar net este dat de diferența dintre „Costurile suportate cu obligația de serviciu public” minus „eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatate” minus „sumele încasate din tarife sau orice alte venituri generate” la care se adaugă un profit rezonabil.	

Evaluare propriu-zisă	Scenariul 1 - Gestiune directă către un operator regional	Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată
Rezultat Favorabil X Defavorabil	Compensația = Costurile de operare al serviciului de transport public - Veniturile înregistrate în urma prestării serviciului de transport public + Profitul rezonabil	
	$C = CE - Vt + Pr$	
	Avantaje	Dezavantaje
	Plecând de la ipoteza că operatorul regional este o companie al cărui control direct îl au unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară, riscul de supracompensare este limitat.	Riscul de supracompensare este limitat, având în vedere respectarea Reg. 1370/2007
Nivel tarificare		

3.2.3 Criteriul de acces la finanțare europeană

Tabel 3-3 Criteriul de acces la finanțare europeană

Scenariul 1 - Gestiune directă către un operator regional	Scenariul 2 - Gestiune delegată către un operator privat
Toate categoriile de operatori analizați sunt eligibili pentru accesarea finanțării din fonduri nerambursabile privind achiziția de autobuze sau alte intervenții în infrastructură.	

3.2.4 Criteriul social

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

Evaluare propriu-zisă	Scenariul 1 - Gestiune directă către un operator regional	Scenariul 2 - Gestiune delegată către un operator privat
Călători deserviți	Toate modalitățile de delegare trebuie să acopere aceeași populație, așa cum este stabilit în programul de circulație, indiferent de forma de delegare, delegatul este obligat să respecte frecvența și aria de acoperire a serviciului.	
Populație totală deservită	Toate modalitățile de delegare trebuie să acopere aceeași populație, așa cum este stabilit în programul de circulație, indiferent de forma de delegare, delegatul este obligat să respecte frecvența și aria de acoperire a serviciului.	
	Avantaje	Dezavantaje
	Avantaje	Dezavantaje

Evaluare propriu-zisă	Scenariul 1 - Gestiune directă către un operator regional		Scenariul 2 - Gestiune delegată către un operator privat	
	Impact social favorabil pentru locuitori prin eficientizarea operării serviciului și posibilitatea extinderii ariei de acoperire			
Evoluție cotă modală	Prin implementarea unor măsuri destinate îmbunătățirii mobilitatății urbane cu transportul public, populația este încurajată să renunțe la autovehiculele personale și să utilizeze mai des transportul public pentru deplasările zilnice.			
	Avantaje	Dezavantaje	Avantaje	Dezavantaje
	Fiind un operator controlat direct de către UAT-urile membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară, acestea iau toate măsurile necesare pentru creșterea mobilității urbane din aria de studiu, pentru sporirea gradului de accesibilitate a serviciului de utilitate publică, prin extinderea traseelor.		Principalul scop al operatorului privat este profitul și nu evoluția cotei modale a transportului public.	
Număr locuri de muncă	Avantaje	Dezavantaje	Avantaje	Dezavantaje
	Creșterea numărului de locuri de muncă		Creșterea numărului de șomeri întrucât există șanse mari ca noul operator privat să nu preia angajații actuali ai operatorului. Luând în calcul gradul maximal al profitabilității pe care un operator privat îl urmărește, acesta poate presta serviciul de transport public cu cât mai puțini angajați.	
	Având în vedere stabilirea liberă a tarifelor, Autoritatea Contractantă are dreptul de a stabili în baza viziunii social-economice/guvernantei locale, acceptanța socială a costului mediu al tarifelor practicate pentru călătoriile cu transportul public, conform Anexei 2.6 la Modelul de Contract de Servicii Publice pentru municipiile și orașele din România în conformitate cu legislația UE (Regulamentul 1370/2007), această anexă fiind intitulată „Modalitatea de stabilire, modificare sau ajustare a Tarifelor de călătorie”.			
Accesibilitatea financiară a populației la serviciu	Conform informațiilor furnizate de Institutul Național de Statistică, în anul 2025, în Regiunea de Dezvoltare Nord-Vest, numărul mediu al membrilor unei gospodării este de 2.552 persoane. În același timp, veniturile totale medii lunare pe gospodărie în regiunea Nord-Vest au fost de 9.687,43 lei. Astfel tariful practicat de către operatorul de transport, de exemplu în Municipiul Turda (4 lei / călătorie) reprezintă aproximativ 0.042 % din venitul total lunar al unei gospodării, iar tariful practicat pentru un abonament (105 lei / abonament lunar) reprezintă aproximativ 1.09 % din venitul total lunar al unei gospodării. Putem astfel constata că tariful practicat pentru o călătorie reprezintă o sumă suportabilă pentru utilizator, lunând în considerare că acesta reprezintă doar 0.042% din veniturile totale obținute într-o lună. De asemenea, considerând că o persoană circulă în medie de 20 de ori pe lună, prețul total pe care aceasta îl va avea cu aceste călătorii reprezintă 0.83% din totalul veniturilor lunare. La fel putem concluziona și în privința abonamentelor.			

**Evaluare
propriu-zisă**
Scenariul 1 - Gestiune directă către un operator regional
Scenariul 2 - Gestiune delegată către un operator privat

Mai mult, pentru a întări această ipoteză, facem trimitere la analiza privind nivelul de tarificare de la capitolul 4, sub-capitolul 4.4, punctul „Modul de calcul al prețului călătoriilor; Tarife propuse”, unde a fost analizat tariful mediu al unei călătorii calculate pe baza veniturilor totale obținute și a numărului de călătorii totale estimate pe an.

	Avantaje	Dezavantaje	Avantaje	Dezavantaje
				Poate avea impact social nefavorabil pentru utilizatori prin reducerea accesibilității financiare la serviciul public - creșterea tarifelor de călătorie
Categorii de persoane cu reduceri de tarif/gratuități	În conformitate cu prevederile art. 1 alin. (4) lit. m, ale art. 1 alin. (6) lit. e și ale art. 17 alin. 1 lit. o din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local și cu O.G. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare; autoritățile administrației publice locale pot asigura resursele bugetare pentru susținerea totală sau parțială a costurilor de transport public pentru categoriile de persoane prevăzute la sub-capitolul 4.4. Categorii de persoane care beneficiază de reduceri de tarif sau gratuități”. După atribuirea contractului de delegare de gestiune a serviciului de transport public local, subvențiile acordate pentru persoanele care beneficiază de gratuitate la transportul public local de persoane prin curse regulate, se vor asigura în baza validării legitimațiilor de transport în mijlocul de transport.			

3.2.5 Criteriul de mediu (nivel CO²)

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

Tabel 3-5 Criteriul de mediu (nivel CO²)

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



3.3 Concluzii și recomandarea variantei optime de delegare

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

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

În ceea ce privește gestiunea directă către un operator regional, menționăm că în prezent, Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „TRANSAR” poate delega serviciul de transport public către un operator regional, aceasta fiind T.U.P. - societate al cărei obiect de activitate principal îl reprezintă transportul urban, suburban și metropolitan de călători. De asemenea, operatorul poate presta servicii pentru terți activități care nu fac parte din sfera serviciului de transport public de călători prin curse regulate și se încadrează în cel mult 20% din totalul cifrei de afaceri, costurile acestei activități nefiind luate în calculul Compensăției, precum activități de testare și analize tehnice (I.T.P.), întreținerea și repararea autovehiculelor, curse ocazionale, curse regulate speciale, închirierea și subînchirierea bunurilor imobiliare proprii sau închiriate.

Dintre scenariile alternative de delegare, cea mai avantajoasă modalitate de atribuire a contractului de servicii publice este cea a delegării către un operator regional, respectiv către T.U.P., din prisma următoarelor avantaje:

- Dotările pentru mentenanță și reparații deținute;
- Resursa umană și managerială existentă a societății și preocuparea pentru îmbunătățirea performanțelor acestora;
- Comportamentul avut de-a lungul timpului în relația cu călătorii și autoritățile locale, în vederea înțelegerii nevoilor comunităților și în special ale pasagerilor, îmbunătățirii continue a serviciilor oferite și adaptării la necesitățile acestora și la evoluția cererii și comportamentului de călătorie;
- Realizarea introducerii de proceduri operaționale de lucru;
- Preocuparea pentru monitorizarea și îmbunătățirea indicatorilor de performanță și calitate ai serviciului;
- Preocuparea pentru adoptarea de măsuri în sensul îmbunătățirii eficienței activității proprii și preocupării pentru îmbunătățirea serviciului, pentru exploatarea optimă a capacității existente și modernizare a dotărilor;
- Preocuparea pentru respectarea legislației și reglementărilor tehnice, de autorizare, etc;
- Preocuparea pentru o bună relație cu autoritățile locale și celelalte instituții cu rol în asigurarea unui transport public sigur (Poliția Rutieră, Poliția locală, etc.);
- Preocuparea pentru protecția mediului și reducerea consumurilor;
- Preocuparea continuă pentru instruirea personalului privind aspecte precum siguranța circulației, eco-driving, relația cu călătorii, etc;
- Preocuparea pentru menținerea în activitatea companiei a unei forțe de muncă cu tradiție, cu grad de profesionalism ridicat;
- Preocuparea pentru informarea călătorilor
- Preocuparea pentru îmbunătățirea managementului financiar;



- Preocupare pentru controlul intern sistematic al eligibilității costurilor și veniturilor;

Accesul la servicii predictibile și suficiente, sigure și de calitate de transport public de călători este o condiție esențială pentru creștere și dezvoltare a zonei și creștere a incluziunii sociale. Aceste condiții T.U.P. S.R.L. se preocupă să le obțină și îmbunătățească. Toate acestea atuuri asigură premisele tehnice și de management pentru justificarea atribuirii serviciului către operatorul regional T.U.P..

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

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

Motive de ordin economic

- Operatorul asigură spații și dotări tehnice pentru asigurarea mentenanței reparațiilor, pentru garare și desfășurarea tuturor activităților suport pentru transportul public ce face obiectul contractului;
- Operatorul asigură respectarea reglementărilor în vigoare privind exploatarea în condiții de siguranță a infrastructurii proprii și concesionate, a parcului de vehicule, privind siguranța rutieră, siguranța călătorilor și a conducătorilor vehiculelor;
- Operatorul asigură activitatea de dispecerizare și dotările speciale pentru urmărirea și coordonarea în trafic a vehiculelor pentru toate cele două moduri de transport, pe întreaga arie teritorială;
- Operatorul respectă toate cerințele legale privind operarea și desfășurarea activității de transport public;
- Operatorul asigură activitatea de comercializare a titlurilor de călătorie;
- Operatorul asigură buna întreținere a bunurilor concesionate;
- Operatorul asigură personal calificat în număr necesar pentru desfășurarea tuturor activităților necesare pentru transportul public;
- Operatorul asigură respectarea prevederilor legale privind angajarea, desemnarea, pregătirea profesională, examinarea medicală, și psihologică a persoanelor cu funcții care concură la siguranța circulației;
- Operatorul asigură respectarea indicatorilor de performanță ai serviciului stabiliți în contractul de delegare a gestiunii;
- Operatorul respectă regulamentul serviciului și caietul de sarcini al serviciului;
- Operatorul asigură realizarea unui sistem de evidență al sesizărilor și reclamațiilor și de rezolvare operativă a acestora;
- Operatorul asigură un sistem de informare al călătorilor privind serviciul de transport public, în stații, pe mijloacele de transport;



- Operatorul realizează statistici privind accidentele;
- Operatorul asigură furnizarea de date și accesul la toate informațiile în vederea optimizării planificării traseelor și a verificării și evaluării funcționării și dezvoltării serviciului de transport.

Motive de ordin financiar

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



4 Recomandări privind implementarea soluției recomandate

4.1 Aria teritorială

Aria de operare pe care se intenționează atribuirea contractului de servicii publice este a Unităților Administrativ Teritoriale Membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară TRANSAR, și anume: Municipiul Turda și Comunele: Călărași, Moldovenești, Mihai Viteazu, Petrești de Jos, Sândulești și Tureni.

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

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

4.2 Durata contractului

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

În conformitate cu art. 4 alin. 3 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului, durata contractelor de servicii publice este limitată și nu depășește 10 ani pentru serviciile de transport cu autocarul și cu autobuzul și 15 ani pentru serviciile de transport de călători pe calea ferată și cu alte moduri de transport pe șine.

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

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



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

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

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

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

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

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

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

4.3 Obligația de serviciu public de transport

Obligația de serviciu public este constituită din:

- i. Aplicarea tarifelor de călătorie aprobate de Autoritatea Contractantă;
- ii. Furnizarea de servicii de transport pentru grupuri sociale de călători care pot beneficia;
- iii. De reduceri/ gratuități în conformitate cu politicile naționale de transport din România;
- iv. Cu cerințele și reglementările legale, precum și în conformitate cu Hotărârile Consiliilor Locale ale UAT membre ale TRANSAR;



- v. Prestarea serviciului de transport public local în conformitate cu principiile continuității, frecvenței, regularității și capacității prevăzute în Programul de transport;
- vi. Prestarea serviciului de transport public local în conformitate cu indicatorii de performanță prevăzuți în Contract;
- vii. Respectarea standardelor și cerințelor de siguranță și securitate prevăzute în Contract și în legislația națională;
- viii. Prestarea serviciului de transport public local cu vehiculele prevăzute în Contract.

4.4 Natura și întinderea drepturilor exclusive acordate operatorului

- i. Va avea dreptul la plata Compensăției din partea UAT membre, în termenii și condițiile prevăzute în Contract;
- ii. Va avea dreptul la Diferențe de tarif, în termenii și condițiile prevăzute în Contract;
- iii. Va avea Dreptul exclusiv de a desfășura Serviciul de transport public local pe teritoriul membrilor Asociației TRANSAR pentru care prestează serviciu public.
- iv. Va avea dreptul de a emite, vinde și controla Titlurile de călătorie, în condițiile prevăzute în Contract;
- v. Este titularul dreptului de exploatare a infrastructurii concesionate și mijloacelor de transport necesare prestării Serviciului de transport public local.

4.5 Elemente de ordin juridic, procedural

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

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

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

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

- a) Se efectuează de către un operator de transport rutier, astfel cum acesta este definit și licențiat conform prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 109/2014, cu modificările și completările ulterioare, sau de către un



transportator autorizat, așa cum acesta este definit și autorizat conform prevederilor prezentei legi;

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

Componente ale sistemului de transport public local, inclusiv, mijloace de transport utilizate pentru prestarea serviciului public de transport călători pot fi date, în condițiile legii, în administrare sau puse la dispoziție operatorilor și transportatorilor autorizați de către unitatea administrativ-teritorială, în baza procesului-verbal de predare-primire, anexă la hotărârea de dare în administrare sau la contractul de delegare a gestiunii, după caz, sau pot fi puse la dispoziție de către unitățile

administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară în baza proceselor-verbale de predare-primire, anexe la contractul de delegare a gestiunii, în condițiile respectării regimului juridic al proprietății publice.

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

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

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

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

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

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

4.5.1 Modul de calcul al redevenței

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



potențialii operatori de servicii de utilități publice, utilizându-se aceeași metodologie de calcul”.

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

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

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

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

Redevența pentru serviciu se actualizează anual, cu rata inflației.

4.5.2 Modul de calcul al compensației

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

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

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

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

De asemenea, conform Normelor de aplicare a Legii nr. 92/2007, aprobate prin Ordinul ANRSC nr. 272/2007, art. 15, Compensația cuvenită operatorului se calculează în conformitate cu normele stabilite în anexa la Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, potrivit formulei:

$$C = CE + P_r - V, \text{ unde:}$$



- C - compensația;
- CE - total cheltuieli eligibile suportate de operator, aferente cheltuielilor de exploatare și cheltuielilor financiare pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public
- P_r - profitul rezonabil al operatorului reprezintă o rată de rentabilitate a capitalului normală pentru sectorul de activitate de transport public și care ține seama de nivelul de risc al serviciului de transport public suportat de operator;
- V - total venituri obținute de operator în legătură cu prestarea serviciului de transport public, aferente veniturilor realizate din vânzarea titlurilor de călătorie, veniturilor din alte activități legate de prestarea serviciului de transport public local și veniturilor din diferențele de tarif la care operatorul este îndreptățit.

În tabelul de mai jos sunt prezentate valori estimative pentru primul an de operare complet, respectiv anul 2027, din perioada contractuală:

Tabel 4-1 Valori estimative pentru 2027

2027	Turda	Mihai Viteazu	Total
cost/km (lei)	12.13	12.13	
km planificati	1,186,842.75	31,740.53	1,218,583.28
total costuri	14,401,411.03	385,146.57	14,786,557.61
profit rezonabil 5.67%	816,560.01	21,837.81	838,397.82
total costuri eligibile	14,401,411.03	385,146.57	14,786,557.61
venituri directe	2,435,000.00	65,000.00	2,500,000.00
alte venituri	0.00	0.00	0.00
total venituri	2,435,000	65,000	2,500,000
COMPENSATIA	12,782,971	341,984	13,124,955
din care, diferente de tarif	6,906,000	42,000	6,948,000
din care, compensație efectivă	5,876,971	299,984	6,176,955

4.5.3 Mărimea (nivelul) profitului rezonabil

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

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

La momentul elaborării prezentului document, rata SWAP valabilă de la 01.07.2026 la 31.12.2026, pentru o perioadă contractuală de 5 ani, este de 4.67.

<http://www.ajutordestat.ro/despre-noi/rate-swap-sieg/>



Astfel, având în vedere că atribuirea contractului pentru prestarea serviciului de transport public va fi pe un termen de 5 ani, mărimea profitului rezonabil se va încadra sub rata de 4.67% plus o primă de 100 de puncte de bază (respectiv 5.67%) aplicată costurilor nete ex post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general, după cum urmează pentru primul an de operare complet, respectiv 2027:

$$\text{Profit rezonabil} = 5.67\% * 14,786,557.61 \text{ lei} = 838,397.82 \text{ lei}$$

4.5.4 Categoriile de persoane care beneficiază de reduceri sau gratuități

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

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

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

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

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

După atribuirea contractului de delegare de gestiune a serviciului de transport public local, subvențiile acordate pentru persoanele care beneficiază de gratuitate la



transportul public local de persoane prin curse regulate, se vor asigura în baza validării legitimațiilor de transport de tip card în mijlocul de transport, la tariful aprobat prin Hotărâre de Consiliu Local.

4.5.5 Modul de calcul al prețului călătoriilor, tarife propuse

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

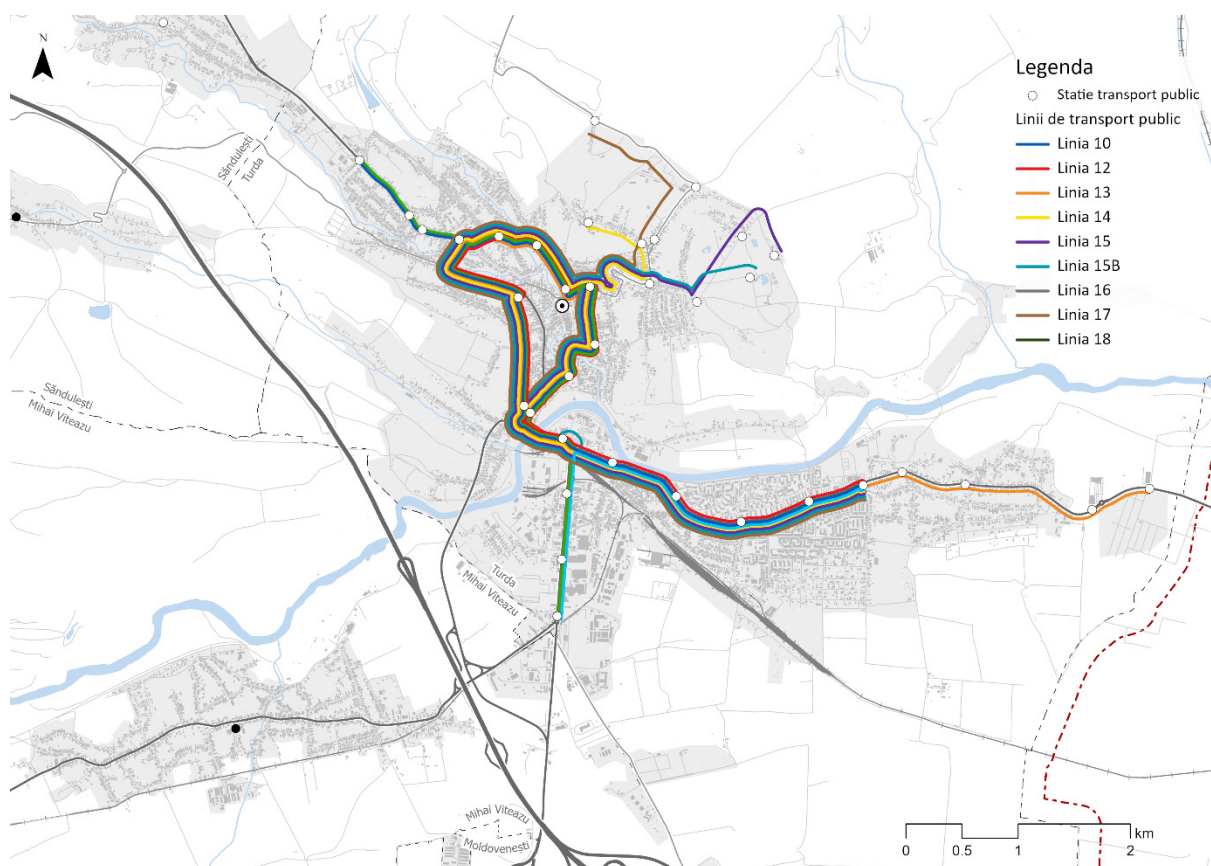
În prezent, tarifele practicate pentru serviciul de transport public sunt cele prezentate la capitolul 2, *Tabel 2-12 Titluri de călătorie și tarife practicate*, în conformitate cu informațiile prezentate pe site-ul operatorului T.U.P.

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

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



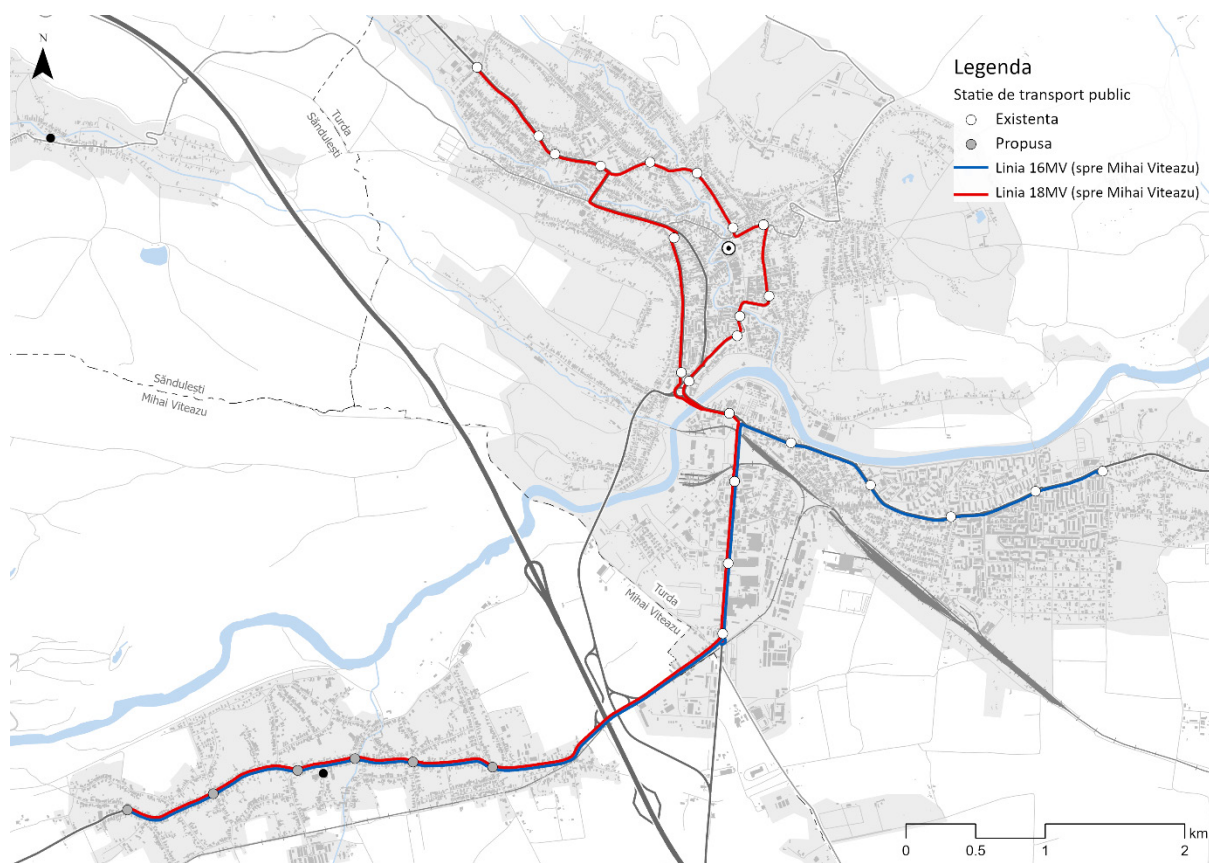
4.6 Trasee aferente contractului de delegare



Figură 4-1 Traseele de transport public la nivelul UAT Turda

Tabel 4-2 Traseele de la nivelul UAT Turda

Linie	Traseu
Linia 10	Dispecerat TUP - Micro 3 - Micro 2 - Micro 1 - Str. Stefan Cel Mare - Electroceramica - Piața Romană - Primăria Turda - Piața Centrală - Teatrul Municipal - Parc Str. Avram Iancu - Spitalul Municipal - Parc Turda Nouă - Str. Clujului - Dacia Service- Turda Noauă Capăt De Linie
Linia 12	Micro 3 - Micro 2 - Micro 1 - Str. Stefan Cel Mare - Electroceramica - Piața Romană - Primăria Turda - Piața Centrală - Teatrul Municipal - Parc Str. Avram Iancu - Spitalul Municipal
Linia 13	Eckerle/Mmm - Nova Park - Str. Câmpiei - Școala De Arte Și Meserii Poiana - Baza Sportivă Turda - Micro 3 - Micro 2 - Micro 1 - Str. Stefan Cel Mare - Electroceramica - Piața Romană - Primăria Turda - Piața Centrală - Teatrul Municipal - Parc Str. Avram Iancu - Spitalul Municipal
Linia 14	Dispecerat TUP - Micro 3 - Micro 2 - Micro 1 - Str. Stefan Cel Mare - Electroceramica - Piața Romană - Primăria Turda - Piața Centrală - Str. Castanilor - Str. Agriculturii - Colegiul Emil Negruțiu
Linia 15	Dispecerat TUP - Micro 3 - Micro 2 - Micro 1 - Str. Stefan Cel Mare - Electroceramica - Piața Romană - Primăria Turda - Piața Centrală - Str. Castanilor - Str. Livezilor - Str. Drumul Ceanului - Hotel Arieșul
Linia 15B	Hotel Arieșul - Str. Drumul Ceanului - Str. Livezilor - Str. Castanilor - Teatrul Municipal - Teatrul Municipal - Piața 1 Decembrie 1918 - Piața Romană - Colegiul Tehnic Dr. Ioan Rațiu - Str. Stefan Cel Mare - Micro 1 - Materna - Micro 3 - Dispecerat TUP
Linia 16	Dispecerat TUP - Micro 3 - Micro 2 - Micro 1 - Str. Stefan Cel Mare - Turdeana - Punctul Vamal - Str. 22 Decembrie 1989
Linia 17	Dispecerat TUP - Micro 3 - Micro 2 - Micro 1 - Str. Stefan Cel Mare - Electroceramica - Piața Romană - Primăria Turda - Piața Centrală - Str. Castanilor - Asper - Str. Fragariste - Durgău - Salina
Linia 18	Turda Noaua - Dacia Service- Colegiu Tehnic - Spitalul Municipal - Parc Str. Avram Iancu - Teatrul Municipal - Piața 1 Decembrie 1918 - Piața Romană - Colegiul Tehnic Dr. Ioan Rațiu - Turdeana - Punctul Vamal - Str. 22 Decembrie 1989



Figură 4-2 Traseele de transport public între UAT Turda și UAT Mihai Viteazu

Introducerea în rețeaua de transport public a șase stații noi pe teritoriul comunei Mihai Viteazu, care vor fi deservite prin prelungirea traseelor locale existente. Această intervenție va permite extinderea ariei de acoperire a transportului public și va facilita integrarea comunei în sistemul de mobilitate al zonei, în concordanță cu obiectivele de dezvoltare a transportului public la nivel intercomunitar.

■ **Linia 16 - Mihai Viteazu:**

- **Tur:** Dispecerat Micro III - Micro II - Micro I - Ștefan cel Mare - Turdeana - Punct Vamal - Str. 22 Decembrie - Str. Transilvaniei (cele 6 stații propuse în Mihai Viteazu) - **9.17 km/ cursă;**
- **Retur:** Str. Transilvaniei (cele 6 stații propuse în Mihai Viteazu) - Str. 22 Decembrie - Punct Vamal - Turdeana - Ștefan cel Mare - Micro I - Micro II - Dispecerat Micro III - **9.19 km/ cursă;**

■ **Linia 18 - Mihai Viteazu:**

- **Tur:** Turda Nouă - Dacia Service - Colegiul Tehnic - Spitalul Turda - Parc Avram Iancu - Piața Republicii - Poșta Turda - Poliția Turda - Electromecanica - Str. 22 Decembrie - Str. Transilvaniei (cele 6 stații propuse în Mihai Viteazu) - **11.08 km/ cursă;**
- **Retur:** Str. Transilvaniei (cele 6 stații propuse în Mihai Viteazu) - Str. 22 Decembrie - Electromecanica - Piața Romană - Primăria Turda - Piața Agroalimentară - Castanililor - Avram Iancu - Spital Turda - Parc Turda Nouă - Str. Clujului - Dacia Service - Turda Nouă - **10.19 km/ cursă.**

4.7 Indicatori de performanță pentru serviciile de transport public

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

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

Tabel 4-3 Indicatorii de performanță și evaluare ai serviciilor de transport public de călători

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



			vehicule utilizate zilnic)/numar total mijloace de transport vehicule necesar pentru realizarea Programului de circulatie) x 100								
5	Plang eri de la pasag eri	Plangeri primite	Nr.Plângeri înregistrate referitoare la: a) frecventa b) nerespectarea programului c) confortul calatorilor/curatenie d) comportamentul personalului	autobuz	Nr. total	40	80	2,00%		0	0,00
		Plangeri fundamentate	Nr. Plangeri fundamentate inregistrate/Total plangeri inregistrate *100 Referitoare la: a) frecventa b) nerespectarea programului c) confortul calatorilor/curatenie d) comportamentul personalului	autobuz	%. total pe toate criteriile	30	60	3,00%		0	0,00
		Plangeri rezolvate	Plangeri fundamentate nerezolvate in termen legal/Total plangeri fundamentate*100	autobuz	%. total pe toate criteriile	0	1	3,00%		0	0,00
		Plangeri nerezolvate	Plangeri fundamentate nerezolvate in termen legal/Total plangeri fundamentate*100	autobuz	%. total pe toate criteriile	0	1	8,00%		0	0,00
6	Prote ctia mediu lui	Respectarea standardelor de poluare EURO 4	Numar vehicule care nu respecta normele EURO 4 raportat la numarul de vehicule impus in Programul de transport*100	autobuz	%	20	30	10,00%		0	0,00
7	Vehic ule	Vechimea medie a vehiculelor	Parcul de vehicule cu vechimea vehiculelor mai mare de 10 ani/total parc de vehicule*100	autobuz	%	75	85	5,00%		0	0,00
		Vehicule cu dotari de accesibilitate si confort (cu podea coborata, aer conditionat, dotari pentru persoane cu dizabilitati)	Numar vehicule cu instalatie de climatizare nefunctionala raportat la numar total de vehicule x 100	autobuz	%	50	60	5,00%		0	0,00
			Numar vehicule cu instalatie de incalzire nefunctionala raportat la numar total de vehicule x 100	autobuz	%	3	5	8,00%		0	0,00
8		Penalitati platite	Cuquantumul penalitatilor platite de catre operatorul de transport, pentru nerespectarea standardelor de transport de calitate si mediu/Cifra de Afaceri *100	autobuz	%	0,5	1	4,00%		0	0,00



9	Respectarea prevederilor legale	Numarul abaterilor constatate si sanctionate de personalul imputernicit	autobuz	No.	3	5	8,00%			0	0,00
10	Accidente de trafic	Numarul accidentelor in trafic din vina personalului propriu al Operatorului	autobuz	No.	15	30	8,00%			0	0,00
11	Indicele de Satisfactie a Pasagerilor	NU SE PENALIZEAZA IN PRIMUL AN		No.			0,00%				
					Total pondere criterii		100,00 %	TOTAL	Incalcari majore		
									Total penalitati (RON)		0,00



5 Concluzii

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

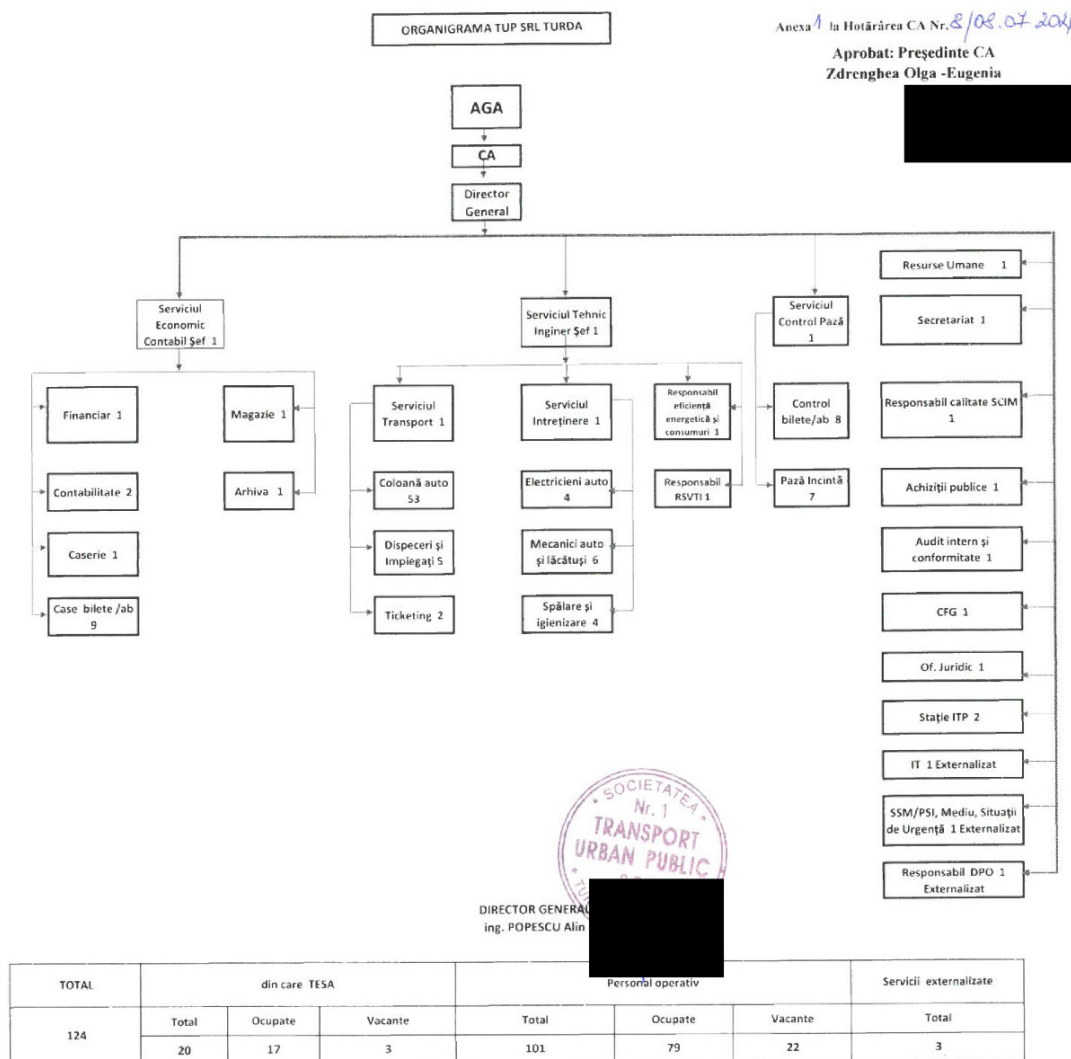
În baza informațiilor prezentate și a prevederilor legale în vigoare, se pot concluziona următoarele aspecte:

- Operatorul de transport public local Transport Urban Public S.R.L. (TUP Turda) are calitatea de operator regional având ca acționar majoritar Municipiul turda cu 98.80% iar ceilalți membri: Călărași, Mihai Viteazu, Moldovenești, Petreștii de Jos, Săndulești și Tureni, câte 0.2% însumând un total de 1.2%;
- UAT-urile membre exercită un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului regional în legătură cu serviciul furnizat/prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe;
- Municipiul Turda având calitatea de acționar majoritar, respectiv 98.80% din totalul acțiunilor, îndeplinește cerința prevăzută de art. 5 din Reg. 1370/2007, potrivit căreia în cazul unui grup de autorități, cel puțin una dintre autoritățile locale competente exercită un control similar celui exercitat asupra propriilor sale departamente;
- În conformitate cu Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006 actualizată, gestiunea directă se realizează prin intermediul unor operatori de drept public sau privat, astfel cum sunt definiți la art. 2 lit. h), fără aplicarea prevederilor Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale și Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii;
- În conformitate cu prevederile art. 27 alin.(1) din Legea nr. 92/2007, “În cazul operatorilor de transport rutier prevăzuți la art. 30 alin. (2) lit. a) și b) și al transportatorilor autorizați prevăzuți la art. 30 alin. (3) lit. a) și b), delegarea gestiunii serviciului de transport public local se atribuie în mod direct acestora, fără licitație, prin contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători.”;
- În conformitate cu art. 30 alin. (2) lit. a) din Legea nr. 92/2007 prevede: “societăți înființate de unitățile administrativ-teritoriale sau de unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitară ori ale altor forme de asociere a unităților administrativ-teritoriale”;

Având în vedere informațiile menționate anterior, considerăm oportună delegarea directă prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători, de pe raza UAT-urilor membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară TRANSAR, către operatorul regional S.C. TRANSPORT URBAN PUBLIC S.R.L.



Anexa 1 - Organigrama societății TUP Turda.



Anexa 2 - Programul de transport public propus

Local Turda

Linia 10 - Tur						Linia 10 - ReTur					
Normal_LV	Vacanta_LV	Normal_S	Normal_D	Vacanta_S	Vacanta_D	Normal_LV	Vacanta_LV	Normal_S	Normal_D	Vacanta_S	Vacanta_D
5:00	5:00	5:15	5:15	5:15	5:15	5:00	5:00	5:15	5:15	5:15	5:15
5:10	5:10	5:30	5:30	5:30	5:30	5:10	5:10	5:30	5:30	5:30	5:30
5:20	5:20	5:45	5:45	5:45	5:45	5:20	5:20	5:45	5:45	5:45	5:45
5:30	5:30	6:00	6:00	6:00	6:00	5:30	5:30	6:00	6:00	6:00	6:00
5:40	5:40	6:15	6:15	6:15	6:15	5:40	5:40	6:15	6:15	6:15	6:15
5:50	5:50	6:30	6:30	6:30	6:30	5:50	5:50	6:30	6:30	6:30	6:30
6:00	6:00	6:45	6:45	6:45	6:45	6:00	6:00	6:45	6:45	6:45	6:45
6:10	6:10	7:00	7:00	7:00	7:00	6:10	6:10	7:00	7:00	7:00	7:00
6:20	6:20	7:15	7:15	7:15	7:15	6:20	6:20	7:15	7:15	7:15	7:15
6:30	6:30	7:30	7:30	7:30	7:30	6:30	6:30	7:30	7:30	7:30	7:30
6:40	6:40	7:45	7:45	7:45	7:45	6:40	6:40	7:45	7:45	7:45	7:45
6:50	6:50	8:00	8:00	8:00	8:00	6:50	6:50	8:00	8:00	8:00	8:00
7:00	7:00	8:15	8:15	8:15	8:15	7:00	7:00	8:15	8:15	8:15	8:15
7:10	7:10	8:30	8:30	8:30	8:30	7:10	7:10	8:30	8:30	8:30	8:30
7:20	7:20	8:45	8:45	8:45	8:45	7:20	7:20	8:45	8:45	8:45	8:45
7:30	7:30	9:00	9:00	9:00	9:00	7:30	7:30	9:00	9:00	9:00	9:00
7:40	7:40	9:15	9:15	9:15	9:15	7:40	7:40	9:15	9:15	9:15	9:15
7:50	7:50	9:30	9:30	9:30	9:30	7:50	7:50	9:30	9:30	9:30	9:30
8:00	8:00	9:45	9:45	9:45	9:45	8:00	8:00	9:45	9:45	9:45	9:45
8:10	8:10	10:00	10:00	10:00	10:00	8:10	8:10	10:00	10:00	10:00	10:00
8:20	8:20	10:15	10:15	10:15	10:15	8:20	8:20	10:15	10:15	10:15	10:15
8:30	8:30	10:30	10:30	10:30	10:30	8:30	8:30	10:30	10:30	10:30	10:30
8:40	8:40	10:45	10:45	10:45	10:45	8:40	8:40	10:45	10:45	10:45	10:45
8:50	8:50	11:00	11:00	11:00	11:00	8:50	8:50	11:00	11:00	11:00	11:00
9:00	9:00	11:15	11:15	11:15	11:15	9:00	9:00	11:15	11:15	11:15	11:15
9:10	9:10	11:30	11:30	11:30	11:30	9:10	9:10	11:30	11:30	11:30	11:30
9:20	9:20	11:45	11:45	11:45	11:45	9:20	9:20	11:45	11:45	11:45	11:45
9:30	9:30	12:00	12:00	12:00	12:00	9:30	9:30	12:00	12:00	12:00	12:00
9:40	9:40	12:15	12:15	12:15	12:15	9:40	9:40	12:15	12:15	12:15	12:15
9:50	9:50	12:30	12:30	12:30	12:30	9:50	9:50	12:30	12:30	12:30	12:30
10:00	10:00	12:45	12:45	12:45	12:45	10:00	10:00	12:45	12:45	12:45	12:45



10:10	10:10	13:00	13:00	13:00	13:00	10:10	10:10	13:00	13:00	13:00	13:00
10:20	10:20	13:15	13:15	13:15	13:15	10:20	10:20	13:15	13:15	13:15	13:15
10:30	10:30	13:30	13:30	13:30	13:30	10:30	10:30	13:30	13:30	13:30	13:30
10:40	10:40	13:45	13:45	13:45	13:45	10:40	10:40	13:45	13:45	13:45	13:45
10:50	10:50	14:00	14:00	14:00	14:00	10:50	10:50	14:00	14:00	14:00	14:00
11:00	11:00	14:15	14:15	14:15	14:15	11:00	11:00	14:15	14:15	14:15	14:15
11:10	11:10	14:30	14:30	14:30	14:30	11:10	11:10	14:30	14:30	14:30	14:30
11:20	11:20	14:45	14:45	14:45	14:45	11:20	11:20	14:45	14:45	14:45	14:45
11:30	11:30	15:00	15:00	15:00	15:00	11:30	11:30	15:00	15:00	15:00	15:00
11:40	11:40	15:15	15:15	15:15	15:15	11:40	11:40	15:15	15:15	15:15	15:15
11:50	11:50	15:30	15:30	15:30	15:30	11:50	11:50	15:30	15:30	15:30	15:30
12:00	12:00	15:45	15:45	15:45	15:45	12:00	12:00	15:45	15:45	15:45	15:45
12:10	12:10	16:00	16:00	16:00	16:00	12:10	12:10	16:00	16:00	16:00	16:00
12:20	12:20	16:15	16:15	16:15	16:15	12:20	12:20	16:15	16:15	16:15	16:15
12:30	12:30	16:30	16:30	16:30	16:30	12:30	12:30	16:30	16:30	16:30	16:30
12:40	12:40	16:45	16:45	16:45	16:45	12:40	12:40	16:45	16:45	16:45	16:45
12:50	12:50	17:00	17:00	17:00	17:00	12:50	12:50	17:00	17:00	17:00	17:00
13:00	13:00	17:15	17:15	17:15	17:15	13:00	13:00	17:15	17:15	17:15	17:15
13:10	13:10	17:30	17:30	17:30	17:30	13:10	13:10	17:30	17:30	17:30	17:30
13:20	13:20	17:45	17:45	17:45	17:45	13:20	13:20	17:45	17:45	17:45	17:45
13:30	13:30	18:00	18:00	18:00	18:00	13:30	13:30	18:00	18:00	18:00	18:00
13:40	13:40	18:15	18:15	18:15	18:15	13:40	13:40	18:15	18:15	18:15	18:15
13:50	13:50	18:30	18:30	18:30	18:30	13:50	13:50	18:30	18:30	18:30	18:30
14:00	14:00	18:45	18:45	18:45	18:45	14:00	14:00	18:45	18:45	18:45	18:45
14:10	14:10	19:00	19:00	19:00	19:00	14:10	14:10	19:00	19:00	19:00	19:00
14:20	14:20	19:15	19:15	19:15	19:15	14:20	14:20	19:15	19:15	19:15	19:15
14:30	14:30	19:30	19:30	19:30	19:30	14:30	14:30	19:30	19:30	19:30	19:30
14:40	14:40	19:45	19:45	19:45	19:45	14:40	14:40	19:45	19:45	19:45	19:45
14:50	14:50	20:00	20:00	20:00	20:00	14:50	14:50	20:00	20:00	20:00	20:00
15:00	15:00	20:15	20:15	20:15	20:15	15:00	15:00	20:15	20:15	20:15	20:15
15:10	15:10	20:30	20:30	20:30	20:30	15:10	15:10	20:30	20:30	20:30	20:30
15:20	15:20	20:45	20:45	20:45	20:45	15:20	15:20	20:45	20:45	20:45	20:45
15:30	15:30	21:00	21:00	21:00	21:00	15:30	15:30	21:00	21:00	21:00	21:00
15:40	15:40	21:20	21:20	21:20	21:20	15:40	15:40	21:20	21:20	21:20	21:20
15:50	15:50	21:40	21:40	21:40	21:40	15:50	15:50	21:40	21:40	21:40	21:40
16:00	16:00	22:00	22:00	22:00	22:00	16:00	16:00	22:00	22:00	22:00	22:00
16:10	16:10	22:20	22:20	22:20	22:20	16:10	16:10	22:20	22:20	22:20	22:20
16:20	16:20	5:15	13:10	5:15	13:10	16:20	16:20	5:15	14:50	5:15	14:50



16:30	16:30	12:40		12:40		16:30	16:30	14:50	22:45	14:50	22:45
16:40	16:40					16:40	16:40	22:45	23:00	22:45	23:00
16:50	16:50					16:50	16:50	23:00		23:00	
17:00	17:00					17:00	17:00				
17:10	17:10					17:10	17:10				
17:20	17:20					17:20	17:20				
17:30	17:30					17:30	17:30				
17:40	17:40					17:40	17:40				
17:50	17:50					17:50	17:50				
18:00	18:00					18:00	18:00				
18:10	18:10					18:10	18:10				
18:20	18:20					18:20	18:20				
18:30	18:30					18:30	18:30				
18:40	18:40					18:40	18:40				
18:50	18:50					18:50	18:50				
19:00	19:00					19:00	19:00				
19:10	19:10					19:10	19:10				
19:20	19:20					19:20	19:20				
19:30	19:30					19:30	19:30				
19:40	19:40					19:40	19:40				
19:50	19:50					19:50	19:50				
20:00	20:00					20:00	20:00				
20:10	20:10					20:10	20:10				
20:20	20:20					20:20	20:20				
20:30	20:30					20:30	20:30				
20:40	20:40					20:40	20:40				
20:50	20:50					20:50	20:50				
21:00	21:00					21:00	21:00				
12:35	7:25					8:55	7:55				
21:20	12:35					15:35	8:55				
21:40	21:20					21:30	15:35				
22:00	21:40					21:50	21:30				
22:25	22:00					22:10	21:50				
	22:25					22:35	22:10				
						22:45	22:35				
						23:10	22:45				
							23:10				

Linia 12 - Tur						Linia 12 - ReTur					
Normal_LV	Vacanta_LV	Normal_S	Normal_D	Vacanta_S	Vacanta_D	Normal_LV	Vacanta_LV	Normal_S	Normal_D	Vacanta_S	Vacanta_D
6:15	5:05	5:05	5:40	5:05	5:40	6:40	5:30	5:30	6:10	5:30	6:10
6:35	7:08	5:40	6:05	5:40	6:05	7:00	7:40	6:10	6:30	6:10	6:30
7:45	7:15	6:05	6:40	6:05	6:40	8:10	7:48	6:30	7:10	6:30	7:10
8:05	7:25	6:40	6:50	6:40	6:50	8:30	7:50	7:10	7:25	7:10	7:25
8:25	8:18	6:50	7:08	6:50	7:08	8:50	8:48	7:25	7:33	7:25	7:33
8:35	9:25	7:08	7:13	7:08	7:13	9:02	10:10	7:33	8:25	7:33	8:25
8:55	10:48	7:13	7:55	7:13	7:55	9:20	11:18	7:45	8:55	7:45	8:55
9:05	12:15	7:20	8:25	7:20	8:25	9:30	12:47	8:25	9:25	8:25	9:25
9:32	13:15	7:55	8:55	7:55	8:55	9:57	13:40	8:55	9:55	8:55	9:55
9:45	13:25	8:25	9:25	8:25	9:25	10:18	13:50	9:25	10:23	9:25	10:23
9:55	13:47	8:55	9:55	8:55	9:55	10:20	14:12	9:55	10:55	9:55	10:55
10:15	14:35	9:25	10:10	9:25	10:10	10:38	15:00	10:23	11:20	10:23	11:20
10:28	15:45	9:55	10:25	9:55	10:25	10:58	16:10	10:38	11:25	10:38	11:25
10:35	17:05	10:10	10:48	10:10	10:48	11:00	17:30	10:55	11:55	10:55	11:55
10:55	18:05	10:25	10:55	10:25	10:55	11:20	18:30	11:10	12:23	11:10	12:23
11:25	19:23	10:40	11:25	10:40	11:25	11:50	19:50	11:25	12:40	11:25	12:40
11:45	20:45	10:48	11:55	10:48	11:55	12:10	21:25	11:55	12:45	11:55	12:45
12:05		11:25	12:10	11:25	12:10	12:40		12:10	13:15	12:10	13:15
12:55		11:40	12:18	11:40	12:18	13:20		12:23	13:55	12:23	13:55
14:25		11:55	12:50	11:55	12:50	14:50		12:45	14:15	12:45	14:15
14:55		12:18	13:20	12:18	13:20	15:20		13:15	14:40	13:15	14:40
15:18		12:50	13:50	12:50	13:50	15:40		13:55	14:45	13:55	14:45
15:35		13:20	14:10	13:20	14:10	16:00		14:15	15:25	14:15	15:25
16:35		13:50	14:20	13:50	14:20	17:00		14:40	15:40	14:40	15:40
18:15		14:10	14:55	14:10	14:55	18:00		14:45	15:55	14:45	15:55
18:45		14:20	15:20	14:20	15:20	18:40		14:55	16:25	14:55	16:25
22:50		14:55	15:25	14:55	15:25	19:10		15:25	16:40	15:25	16:40
7:20		15:20	15:55	15:20	15:55	23:20		15:40	16:55	15:40	16:55
7:40		15:25	16:10	15:25	16:10	7:38		15:55	17:25	15:55	17:25
		15:55	16:25	15:55	16:25	14:10		16:25	17:55	16:25	17:55
		16:10	16:55	16:10	16:55			16:40	18:25	16:40	18:25
		16:25	17:25	16:25	17:25			16:55	18:55	16:55	18:55
		16:55	17:55	16:55	17:55			17:00	19:40	17:00	19:40
		17:25	18:25	17:25	18:25			17:25	20:00	17:25	20:00
		17:55	19:10	17:55	19:10			17:55	20:40	17:55	20:40
		18:25	19:28	18:25	19:28			18:25	21:40	18:25	21:40

		19:10	20:07	19:10	20:07			18:55		18:55	
		19:28	21:10	19:28	21:10			19:28		19:28	
		20:07		20:07				19:40		19:40	
		21:10		21:10				20:00		20:00	
								20:40		20:40	
								21:40		21:40	

Linia 13 - Tur						Linia 13 - ReTur					
Normal_LV	Vacanta_LV	Normal_S	Normal_D	Vacanta_S	Vacanta_D	Normal_LV	Vacanta_LV	Normal_S	Normal_D	Vacanta_S	Vacanta_D
5:10	5:10	5:20	5:20	5:20	5:20	5:50	5:50	6:25	6:25	6:25	6:25
5:30	5:30	7:00	7:00	7:00	7:00	6:20	6:20	7:30	7:30	7:30	7:30
6:40	6:40	8:00	8:00	8:00	8:00	7:50	7:50	8:30	8:30	8:30	8:30
7:00	7:00	9:00	9:00	9:00	9:00	8:10	8:10	10:30	10:30	10:30	10:30
7:30	7:30	10:00	10:00	10:00	10:00	9:10	9:10	12:30	12:30	12:30	12:30
8:40	8:40	11:00	11:00	11:00	11:00	10:00	10:00	13:30	13:30	13:30	13:30
9:30	9:30	12:00	12:00	12:00	12:00	10:20	10:20	14:00	14:00	14:00	14:00
10:40	10:40	13:00	13:00	13:00	13:00	11:50	11:50	14:30	14:30	14:30	14:30
11:10	11:10	13:30	13:30	13:30	13:30	12:20	12:20	15:30	15:30	15:30	15:30
11:30	11:30	14:00	14:00	14:00	14:00	13:50	13:50	16:00	16:00	16:00	16:00
12:40	12:40	14:30	14:30	14:30	14:30	14:15	14:15	16:30	16:30	16:30	16:30
13:00	13:00	15:00	15:00	15:00	15:00	14:40	14:40	17:00	17:00	17:00	17:00
13:30	13:30	16:00	16:00	16:00	16:00	15:20	15:20	17:30	17:30	17:30	17:30
15:00	15:00	17:00	17:00	17:00	17:00	15:50	15:50	18:00	18:00	18:00	18:00
16:40	16:40	17:30	17:30	17:30	17:30	16:20	16:20	18:30	18:30	18:30	18:30
17:10	17:10	18:00	18:00	18:00	18:00	18:20	18:20	19:00	19:00	19:00	19:00
17:30	17:30	18:30	18:30	18:30	18:30	20:10	20:10	19:30	19:30	19:30	19:30
17:50	17:50	19:00	19:00	19:00	19:00	22:20	22:20	20:00	20:00	20:00	20:00
19:00	19:00	19:30	19:30	19:30	19:30	5:20	5:20	20:55	20:55	20:55	20:55
19:30	19:30	20:20	20:20	20:20	20:20	5:40	5:40	5:15	5:15	5:15	5:15
20:40	20:40	20:45	20:45	20:45	20:45	7:10	7:10	5:55	5:55	5:55	5:55
21:20	21:20	5:50	5:50	5:50	5:50	7:30	7:30	7:00	7:00	7:00	7:00
5:50	5:50	6:30	6:30	6:30	6:30	8:20	8:20	8:00	8:00	8:00	8:00
6:20	6:20	7:30	7:30	7:30	7:30	9:10	9:10	9:00	9:00	9:00	9:00
7:50	7:50	8:30	8:30	8:30	8:30	9:40	9:40	9:30	9:30	9:30	9:30
8:10	8:10	9:30	9:30	9:30	9:30	11:10	11:10	10:00	10:00	10:00	10:00
9:10	9:10	10:30	10:30	10:30	10:30	11:40	11:40	11:00	11:00	11:00	11:00
10:00	10:00	11:30	11:30	11:30	11:30	13:10	13:10	11:30	11:30	11:30	11:30
10:20	10:20	12:30	12:30	12:30	12:30	13:30	13:30	12:00	12:00	12:00	12:00

11:50	11:50	14:17	14:17	14:17	14:17	14:00	14:00	13:00	13:00	13:00	13:00
12:20	12:20	15:30	15:30	15:30	15:30	14:40	14:40	13:15	13:15	13:15	13:15
13:50	13:50	16:30	16:30	16:30	16:30	15:10	15:10	15:00	15:00	15:00	15:00
14:15	14:15	22:16	22:16	22:16	22:16	15:30	15:30	16:05	16:05	16:05	16:05
14:40	14:40					16:20	16:20	21:20	21:20	21:20	21:20
15:20	15:20					17:40	17:40				
15:50	15:50					19:30	19:30				
16:20	16:20					21:20	21:20				
18:20	18:20										
20:10	20:10										
22:20	22:20										

Linia 14 - Tur						Linia 14 - ReTur					
Normal_LV	Vacanta_LV	Normal_S	Normal_D	Vacanta_S	Vacanta_D	Normal_LV	Vacanta_LV	Normal_S	Normal_D	Vacanta_S	Vacanta_D
5:38	5:38					5:15					
6:27	6:27					6:10					
7:33	7:33					7:00					
13:38	13:38					8:06					
14:18	14:18					14:10					
15:15	15:15					14:45					
19:45	19:45					15:45					
22:15	22:15					20:18					
7:33						22:48					
						8:10					

Linia 15 - Tur						Linia 15 - ReTur					
Normal_LV	Vacanta_LV	Normal_S	Normal_D	Vacanta_S	Vacanta_D	Normal_LV	Vacanta_LV	Normal_S	Normal_D	Vacanta_S	Vacanta_D
6:33	6:33	6:33	6:33	6:33	6:33	7:11	7:11	7:35	7:35	7:35	7:35
8:43	8:43	8:43	8:43	8:43	8:43	9:22	9:22	9:22	9:22	9:22	9:22
11:03	11:03	11:03	11:03	11:03	11:03	11:47	11:47	11:47	11:47	11:47	11:47
13:23	13:23	12:28	12:28	12:28	12:28	14:05	14:05	13:06	13:06	13:06	13:06
14:43	14:43	14:43	14:43	14:43	14:43	15:15	15:15	15:15	15:15	15:15	15:15
16:23	16:23	16:23	16:23	16:23	16:23	17:05	17:05	17:05	17:05	17:05	17:05
17:43	17:43	17:43	17:43	17:43	17:43	18:30	18:30	18:30	18:30	18:30	18:30

Linia 15B - Tur						Linia 15B - ReTur					
Normal_LV	Vacanta_LV	Normal_S	Normal_D	Vacanta_S	Vacanta_D	Normal_LV	Vacanta_LV	Normal_S	Normal_D	Vacanta_S	Vacanta_D
	8:25			8:25	8:25		9:03			9:03	9:03
	9:48			9:48	9:48		10:33			10:33	10:33
	11:18			11:18	11:18		11:55			11:55	11:55
	12:33			12:33	12:33		13:10			13:10	13:10
	13:48			13:48	13:48		14:23			14:23	14:23
	14:58			14:58	14:58		15:33			15:33	15:33
	16:08			16:08	16:08		16:48			16:48	16:48
	17:48			17:48	17:48		18:23			18:23	18:23
	18:58			18:58	18:58		19:38			19:38	19:38
	20:18			20:18	20:18		21:03			21:03	21:03

Linia 16 - Tur						Linia 16 - ReTur					
Normal_LV	Vacanta_LV	Normal_S	Normal_D	Vacanta_S	Vacanta_D	Normal_LV	Vacanta_LV	Normal_S	Normal_D	Vacanta_S	Vacanta_D
5:18	5:18		17:35		17:35	5:35	5:35		6:00		6:00
5:58	5:58		5:35		5:35	5:56	5:56		18:15		18:15
6:21	6:21		13:35		13:35	6:36	6:36		6:20		6:20
6:58	6:58		21:30		21:30	7:05	7:05		14:20		14:20
7:26	7:26					7:10	7:10		22:20		22:20
13:03	13:03					7:51	7:51				
13:22	13:22					13:30	13:30				
14:12	14:12					13:39	13:39				
15:12	15:12					15:45	15:45				
15:37	15:37					16:05	16:05				
16:55	16:55					17:25	17:25				

Linia 17 - Tur						Linia 17 - ReTur					
Normal_LV	Vacanta_LV	Normal_S	Normal_D	Vacanta_S	Vacanta_D	Normal_LV	Vacanta_LV	Normal_S	Normal_D	Vacanta_S	Vacanta_D
8:07	8:07	8:07	8:07	8:07	8:07	8:47	8:47	8:47	8:47	8:47	8:47
9:27	9:27	9:27	9:27	9:27	9:27	10:12	10:12	10:12	10:12	10:12	10:12
10:52	10:52	10:52	10:52	10:52	10:52	11:43	11:43	11:43	11:43	11:43	11:43
12:23	12:23	12:23	12:23	12:23	12:23	13:03	13:03	13:03	13:03	13:03	13:03
13:43	13:43	13:43	13:43	13:43	13:43	14:23	14:23	14:23	14:23	14:23	14:23
15:08	15:08	15:08	15:08	15:08	15:08	16:00	16:00	16:00	16:00	16:00	16:00
16:38	16:38	16:38	16:38	16:38	16:38	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20
18:07	18:07	18:07	18:07	18:07	18:07	18:47	18:47	18:47	18:47	18:47	18:47

19:25	19:25	19:25	19:25	19:25	19:25	20:03	20:03	20:03	20:03	20:03	20:03
20:42	20:42	20:42	20:42	20:42	20:42	21:35	21:35	21:35	21:35	21:35	21:35
7:25											

Linia 18 - Tur						Linia 18 - ReTur					
Normal_LV	Vacanta_LV	Normal_S	Normal_D	Vacanta_S	Vacanta_D	Normal_LV	Vacanta_LV	Normal_S	Normal_D	Vacanta_S	Vacanta_D
			5:25		5:25				14:20		14:20
			13:32		13:32				22:20		22:20
			21:25		21:25						

Turda - Mihai Viteazu

Linia 16-MV - Tur						Linia 16-MV - ReTur					
Normal_LV	Vacanta_LV	Normal_S	Normal_D	Vacanta_S	Vacanta_D	Normal_LV	Vacanta_LV	Normal_S	Normal_D	Vacanta_S	Vacanta_D
5:31	5:31	5:35		5:35		6:00	6:00	6:10		6:10	
6:35	6:35	7:45		7:45		7:15	7:15	8:07		8:07	
13:35	13:35	12:55		12:55		14:05	14:05	13:25		13:25	
14:32	14:32	13:35		13:35		15:00	15:00	14:10		14:10	
17:35	17:35	17:35		17:35		18:05	18:05	18:05		18:05	
21:28	21:28	21:30		21:30		22:05	22:05	22:10		22:10	

Linia 18-MV - Tur						Linia 18-MV - ReTur					
Normal_LV	Vacanta_LV	Normal_S	Normal_D	Vacanta_S	Vacanta_D	Normal_LV	Vacanta_LV	Normal_S	Normal_D	Vacanta_S	Vacanta_D
5:25	5:25	5:25		5:25		6:00	6:00	6:10		6:10	
6:31	6:31	13:32		13:32		7:00	7:00	14:10		14:10	
13:27	13:27	21:25		21:25		14:05	14:05	22:10		22:10	
14:45	14:45					15:10	15:10				
21:25	21:25					22:05	22:05				