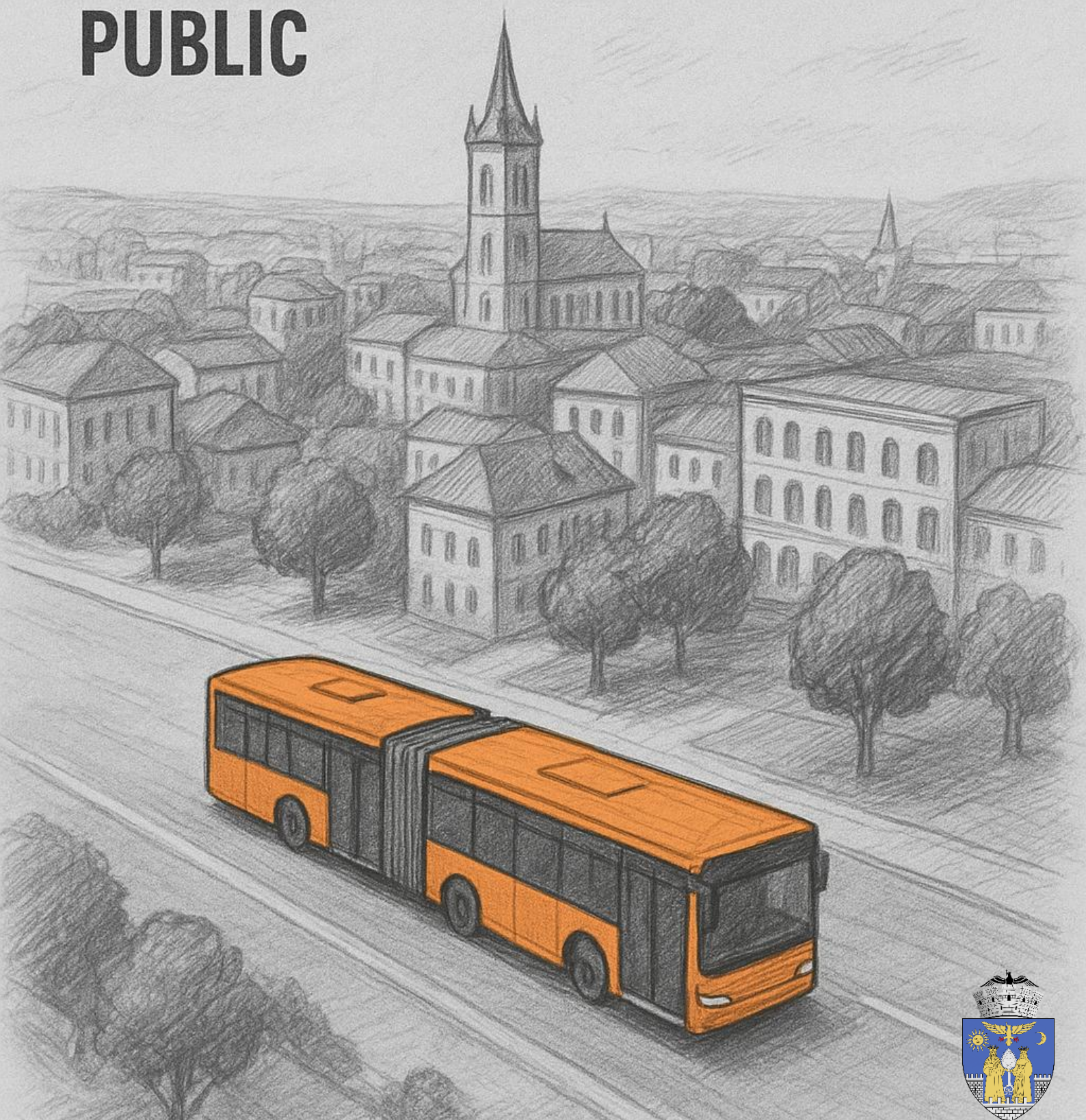
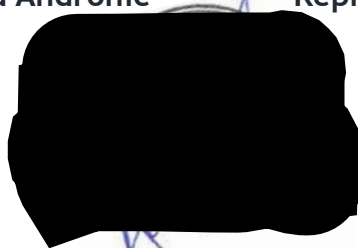


STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND DELEGAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC





Studiu de oportunitate privind stabilirea modalității de gestiune a serviciului de transport public-local de călători în Municipiul Târgoviște

SC FIP CONSULTING SRL**Radu Andronic****Reprezentant legal**

**Informații
despre livrabil****Versiunea finală****18.12.2025**

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	Ordonator principal de credite/investitor	1
1.3	Beneficiarul investiției	1
1.4	Elaboratorul studiului de oportunitate	1
1.5	Listă abrevieri	2
1.6	Referințe legale	4
1.7	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	Tendențe de deplasare	19
2.1.5	Transportul rutier	20
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.....	27
2.2.3	Kilometri parcurși	30
2.2.4	Trasee transport public.....	31
2.2.5	Dotarea tehnică actuală, mijloace de transport, capacitate, vechime	32
2.2.6	Evoluția financiară a operatorului	36
2.2.7	Constrângeri de ordin tehnic	38
3	Scenarii alternative privind delegarea serviciului	39
3.1	Scenarii alternative de delegare.....	40
3.1.1	Scenariul 1 - Gestiunea directă.....	40
3.1.2	Scenariul 2 - Gestiunea delegată.....	41
3.2	Analiza comparativă a scenariilor prezentate, concluzii și recomandarea variantei optime	42
3.2.1	Criteriul administrativ și procedural.....	43
3.2.2	Criteriul economico-financiar	50
3.2.3	Criteriul de acces la finanțare europeană	52



3.2.4	Criteriul social	52
3.2.5	Criteriul de mediu (nivel CO ²)	54
3.3	Concluzii și recomandarea variantei optime de delegare.....	55
4	Recomandări privind implementarea soluției recomandate	57
4.1	Aria teritorială	57
4.2	Durata contractului.....	57
4.3	Obligația de serviciu public de transport.....	58
4.4	Natura și întinderea drepturilor exclusive acordate operatorului	59
4.5	Elemente de ordin juridic, procedural.....	59
4.5.1	Modul de calcul al redevenței	61
4.5.2	Modul de calcul al compensației	61
4.5.3	Mărimea (nivelul) profitului rezonabil.....	62
4.5.4	Categorii de persoane care beneficiază de reduceri sau gratuități	63
4.5.5	Modul de calcul al prețului călătoriilor, tarife propuse.....	64
4.6	Indicatori de performanță pentru serviciile de transport public.....	65
5	Concluzii.....	67
Anexa 1 - Organigrama societății.....		68
Anexa 2 - Programul de transport		69

Listă figuri

Figură 2-1	Densitatea populației pe km ² în aria de studiu	8
Figură 2-2	Fluctuația populației în ultimii 10 ani în municipiul Târgoviște	9
Figură 2-3	Piramida populației pentru aria de studiu	10
Figură 2-4	Spațiul funcțional la nivelul municipiului Târgoviște (extras PUG 2024)	13
Figură 2-5	Procentul ocupat de terenuri în municipiul Târgoviște	13
Figură 2-6	Evoluția numărului de salariați și șomeri în municipiul Târgoviște.....	15
Figură 2-7	Structura economică (firme și salariați pe domenii) în municipiul Târgoviște...	15
Figură 2-8	Ponderea unităților de învățământ în anul 2024 în municipiul Târgoviște	17
Figură 2-9	Rețeaua de drumuri în funcție de importanța ei la nivelul municipiului Târgoviște	20
Figură 2-10	Rețeaua TEN-T Națională	21
Figură 2-11	Localizarea accidentelor în aria de studiu.....	23
Figură 2-12	Evoluția numărului de accidente în aria de studiu	24
Figură 2-13	Rețeaua de căi ferate în România în funcție de tipul ei.....	25
Figură 2-14	Organigrama societății de transport public SPMT	27

Figură 2-15 Harta rețelei de transport public din municipiul Târgoviște (sursă: SPMT)	29
Figură 2-16 Evoluția numărului de pasageri pe intervale orare într-o zi lucrătoare	30
Figură 2-17 Evoluția numărului de kilometri parcurși	30
Figură 2-18 Izocrone de deservire a stațiilor de transport public	31
Figură 2-19 Statistica veniturilor și cheltuielilor pentru ultimii ani de operare ai SPMT	36

Listă tabele

Tabel 2-1 Indicatori demografici I pentru anul 2024	11
Tabel 2-2 Indicatori demografici II pentru anul 2024.....	12
Tabel 2-3 Evoluția populației școlare în municipiul Târgoviște	17
Tabel 2-4 Compararea cotelor modale ale municipiului Târgoviște cu alte municipii din România (sursă: PMUD-uri aferente).....	19
Tabel 2-5 Tipuri de integrări între rețeaua de drumuri națională și cea locală	22
Tabel 2-6 Linii transport public existente în aria de studiu	27
Tabel 2-7 Viteze medii de parcurs pe liniile de transport public	28
Tabel 2-8 Numărul de pasageri transportați pe linie pentru anul 2024.....	30
Tabel 2-9 Parcul auto existent al SPMT	32
Tabel 2-10 Informații privind localizarea punctelor de vânzare bilete și abonamente din aria de analiză.....	35
Tabel 2-11 Facilități acordate cetățenilor municipiului Târgoviște, modul de acordare și tariful.....	36
Tabel 2-12 Situația veniturilor pentru perioada 2020 - 2025*	37
Tabel 3-1 Criteriul administrativ și procedural.....	43
Tabel 3-2 Criteriul economico-financiar (nivel redevență, profit rezonabil, nivel compensație, nivel tarifyare, cost/km)	50
Tabel 3-3 Criteriul de acces la finanțare europeană.....	52
Tabel 3-4 Criteriul social (călători deserviți, populație deservită, cotă modală, număr locuri de muncă, accesibilitate financiară, gratuități)	52
Tabel 3-5 Criteriul de mediu (nivel CO ²)	54
Tabel 4-1 Indicatorii de performanță și evaluare ai serviciilor de transport public de călători	65



1 Informații generale

1.1 Titlul lucrării

Studiu de Oportunitate privind stabilirea modalității de gestiune a serviciului de transport public-local de călători în Municipiul Târgoviște.

1.2 Ordonator principal de credite/investitor

Primăria Municipiului Târgoviște

1.3 Beneficiarul investiției

Servicii Publice Municipale Târgoviște S.R.L.

Date de contact:

- Adresă: Str. Alexandru Ioan Cuza, nr. 11B și Calea Ialomiței, nr. 5, Dâmbovița
- E-mail: office@sfmt.ro

1.4 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.

Date de contact:

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



1.5 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 (<i>Autoritate Locală</i> sau o <i>Asociație de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public</i>) care are competența legală de a atribui serviciul de <i>Transport Public</i> în <i>Gestiune directă</i> sau <i>Gestiune delegată</i> , precum și capacitatea de a concesiona infrastructura aferentă.
Bunuri de Preluare	Bunurile utilizate la asumarea <i>Obligației de Serviciu Public</i> cu privire la care <i>Operatorul</i> va avea dreptul de a achiziționa active, plătiind <i>Autorității Contractante</i> 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 <i>Operator</i> și au fost utilizate la executarea <i>Obligației de Serviciu Public</i> . Bunurile proprii rămân în proprietatea <i>Operatorului</i> , după încetarea <i>Contractului de Servicii Publice</i> .
Bunuri de Retur	Activele utilizate în prestarea <i>Obligației de Serviciu Public</i> , care vor fi returnate de drept, gratuit și libere de sarcini <i>Autorității Contractante</i> la finele contractului. Aceste active sunt activele puse la dispoziție operatorului de <i>Autoritatea Contractantă</i> .
Compartiment Specializat	O structură din cadrul <i>Autorității Locale</i> , fără personalitate juridică, care are dreptul de a acționa prin <i>Gestiune Directă</i> , în calitate de <i>Operator</i> al <i>Autorității Locale</i> .
Companie Municipală	O societate comercială - cu răspundere limitată sau pe acțiuni, asupra căreia <i>Autoritatea Contractantă</i> exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriului sau compartiment și care are toate obligațiile legale decurgând din acest fapt. <i>Autoritatea Contractantă</i> 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 <i>Autoritate Contractantă</i> 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 <i>Autoritatea Contractantă</i> , astfel cum este prevăzut în cadrul <i>Contractului de Servicii Publice</i> .
Gestiune Delegată	Modalitatea de gestiune în care <i>Autoritatea Locală</i> 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 *Autoritate Contractantă* îi acordă dreptul de a presta servicii de *Transport Public* într-o anumită zonă teritorial-administrativă, și care poate fi un *Compartment Specializat*, un *Operator Intern* sau un *Operator Extern*.

Operator Extern

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

Operator Intern

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

Operator Privat

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

Procedură Competitivă

Metoda prin care *Autoritatea Contractantă* delegă gestiunea serviciului de *Transport Public Local/ Metropolitan* unui *Operator*, prin licitație, în conformitate cu prevederile art. 29 (8) din Legea nr. 51/2006 și cu alte dispoziții legale aplicabile. Această lege este în prezent în curs de revizuire.

Redevențe

În schimbul dreptului și obligației de a exploata bunuri date în concesiune, *Operatorul* poate plăti o redevență către *Autoritatea Contractantă*, 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 *Autoritate Locală* în scopul furnizării de servicii de *Transport Public Local* prin *Gestiune directă*.

Serviciu de Interes Economic General

Activitățile economice identificate ca fiind de o importanță deosebită pentru cetățeni și care nu ar fi efectuate (sau ar fi efectuate în alte condiții) în absența oricărei intervenții publice.



Sistem de Transport Public

Ansamblul sistemului tehnologic și operațional de transport aflat în proprietatea publică a unei *Autorități Locale*, care cuprinde infrastructura de transport public, vehiculele de transport public și spațiul fizic utilizat de vehiculele de transport public.

Transport Public

În sensul prezentului document, se referă la transportul public de călători rutier sau pe șine efectuat la Nivel Local (adică pe teritoriul unei *Autorități Locale*) sau la Nivel Metropolitan (adică pe teritoriul unui *Asociații de Dezvoltare Intercomunitară*).

Unitate Administrativă Teritorial (UAT)

Un Oraș, Municipiu, Județ sau Comuna. Acest lucru poate fi, de asemenea, menționată ca *Autoritate Locală*.

1.6 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



- Ordinul ministrului afacerilor interne și reformei administrative nr 353/2007 de aprobare a normelor de aplicare a 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.

1.7 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 Târgoviște, prin analiza tuturor scenariilor posibile pentru atribuirea contractului de servicii publice prin curse regulate pe raza acestora.

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 implicate, 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 Târgoviște 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 județean 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 Târgoviște, urmărește, 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 direcțiile de dezvoltare a prașului;
- Satisfacerea în condiții optime a nevoilor populației (principalul client), precum și al instituțiilor publice și agenților economici de pe raza UAT Târgoviște, 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 Consiliului Local Târgoviște cu privire la activitatea de transport public;

Și pe baza datelor solicitate de la operatorul de transport Servicii Publice Municipale Târgoviște, 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 Municipiul Târgoviște, reședința județului Dâmbovița și principalul pol urban, administrativ și economic al zonei centrale a județului. Teritoriul analizat se află în partea central-sudică a României, în Subcarpații Ialomiței, fiind caracterizat printr-un relief predominant de câmpie și dealuri domoale, care asigură o dezvoltare urbană compactă și bine structurată.

Municipiul este străbătut de râul Ialomița, element hidrografic major ce traversează din zona Nordică până în cea Sud-Estică a orașului și care a influențat de-a lungul timpului organizarea spațiului urban, activitățile economice și dezvoltarea infrastructurii locale.

Ca suprafață, întreg municipiul acoperă aproximativ 50 km², reprezentând principalul nucleu urban al județului Dâmbovița și un centru de convergență pentru mobilitatea populației din localitățile periurbane, reprezentat de intravilan de circa 26 km².

Amplasamentul municipiului conferă un potențial ridicat de conectivitate regională, Târgoviște funcționând ca un nod urban polarizator pentru întreaga zonă centrală a județului. Poziționarea sa într-o depresiune subcarpatică favorizează accesul facil către principalele artere rutiere care leagă municipiul de localitățile învecinate, precum și de principalele centre regionale: București, Ploiești și Pitești.

Caracteristicile geografice și structura urbană compactă susțin dezvoltarea unor servicii publice eficiente și implementarea unor proiecte integrate la nivel local.



Județul Dâmbovița în România



Municipiul Târgoviște în Județul Dâmbovița

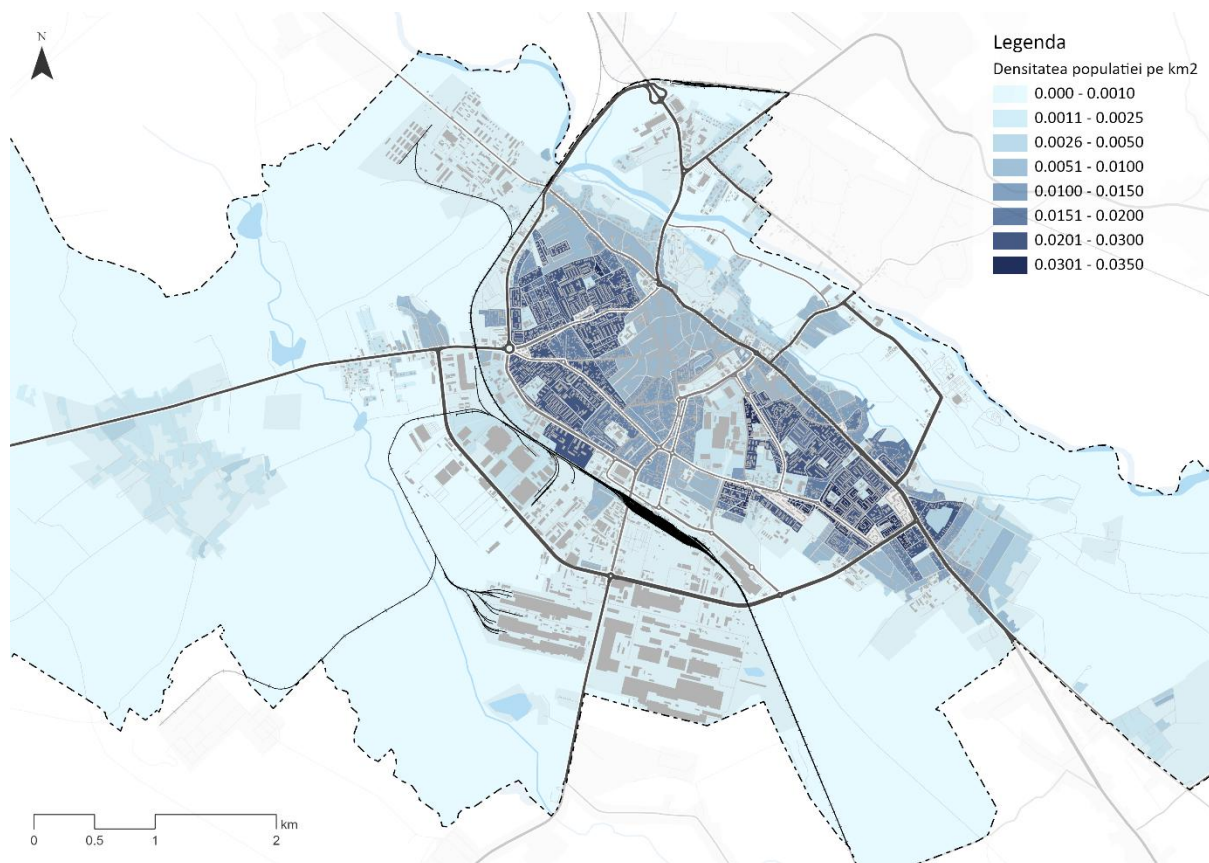


Municipiul Târgoviște



2.1.2 Populație și demografie

Populația ariei de studiu este, la momentul redactării documentului de față, de 85.784 locuitori, ceea ce reprezintă 17.09% din populația totală a județului Dâmbovița, conform datelor furnizate de Institutul Național de Statistică. Această pondere semnificativă evidențiază rolul și importanța municipiului în județ ca un municipiul de importanță ridicată cu rol de echilibru în rețeaua de localități.



Figură 2-1 Densitatea populației pe km² în aria de studiu

Figura de mai sus ilustrează distribuția densității populației la nivel de km² pe întreg teritoriul administrativ al Municipiului Târgoviște în cvartalele separate de străzi. Conform reprezentării cartografice, cele mai ridicate valori ale densității se concentrează în cartierele de locuințe colective, unde predomină blocurile de tip mediu și înalt, configurând un nucleu urban compact și intens populat, urmat de zona centrală cu o populație medie. Această structură reflectă atât evoluția istorică a orașului, cât și rolul său de principal centru urban și administrativ.

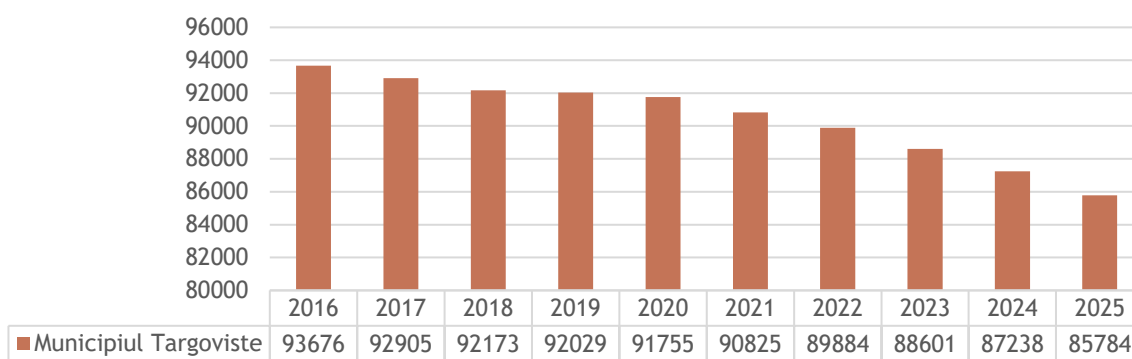
Analizând harta, se observă că densitățile medii sunt specifice arealelor cu locuințe individuale relativ compacte, situate în proximitatea centrului sau în cartiere bine consolidate urbanistic. Aceste zone prezintă un echilibru între suprafețele construite și spațiile libere, ceea ce contribuie la o organizare urbană coerentă și la o distribuție omogenă a populației.

În contrast, densitățile cele mai scăzute se regăsesc la periferia municipiului, în special în arealele cu locuire individuală dispersată, în zonele industriale, precum și în spațiile rarefiate de construcții. Aceste teritorii reflectă un caracter extensiv al dezvoltării urbane, marcat prin parcele mari, discontinuități ale țesutului urban și o ocupare redusă a terenului.



Distribuția densității populației în Târgoviște evidențiază o structură teritorială concentrată, cu un centru dens și bine dezvoltat, o zonă mediană cu densități moderate și periferii cu valori semnificativ mai reduse. Această organizare spațială are implicații majore asupra proceselor de planificare urbană, influențând dimensionarea și eficiența rețelei de transport public, localizarea serviciilor și infrastructurilor, precum și direcțiile de dezvoltare durabilă ale municipiului.

Efectivul, structura și dinamica populației



Figură 2-2 Fluctuația populației în ultimii 10 ani în municipiul Târgoviște

În ceea ce privește dinamica populației, la nivelul zonei analizate se constată importante fluctuații față de acum 10 ani.

Conform datelor analizate, în termeni absoluți, populația ariei de studiu a înregistrat o scădere de 7.892 de persoane în perioada analizată. La nivelul municipiului scăderea a fost în medie de aproape 1% în fiecare an.

Analizând datele demografice din UAT-urile alăturate se poate observa un fenomen de migrație rezidențială către localitățile învecinate municipiului, locuitorii preferând să își stabilească domiciliul în zonele periferice sau rurale, unde există condiții mai avantajoase pentru locuire. Totuși, activitățile sociale, economice și de petrecere a timpului liber continuă să graviteze în jurul municipiului, ceea ce confirmă rolul său de centru polarizator al zonei.

În acest context, dezvoltarea viitoare a sistemului de transport public trebuie să țină cont de aceste lucruri și să ofere rute optime dinspre comunele limitrofe către municipiu. O astfel de infrastructură ar putea reduce dependența de autoturismul personal, contribuind la creșterea sustenabilității mobilității urbane și periurbane, precum și la creșterea incluziunii sociale.

Structura pe vârste a populației municipiului Târgoviște evidențiază caracteristicile unui oraș aflat într-un proces avansat de îmbătrânire demografică, cu dezechilibre între grupele tinere și cele vârstnice, precum și diferențe notabile între sexe în categoriile de vârstă înaintată.

Grupele de vârstă 0-19 ani însumează valori relativ constante și moderate, cu un ușor declin în segmentul 0-4 ani (1.418 feminin și 1.590 masculin), ceea ce indică un nivel redus al natalității în ultimii ani. Grupele 5-9 și 10-14 ani sunt mai numeroase, semnalând un vârf anterior al natalității, însă tendința descendentă spre grupa 15-19 ani arată o scădere recentă a populației tinere.



Segmentele 20-29 se prezintă mai reduse ca grupele precedente sau următoare arătând migrația tinerilor către centre universitare sau către alte zone în care piața de muncă este mai favorabilă.

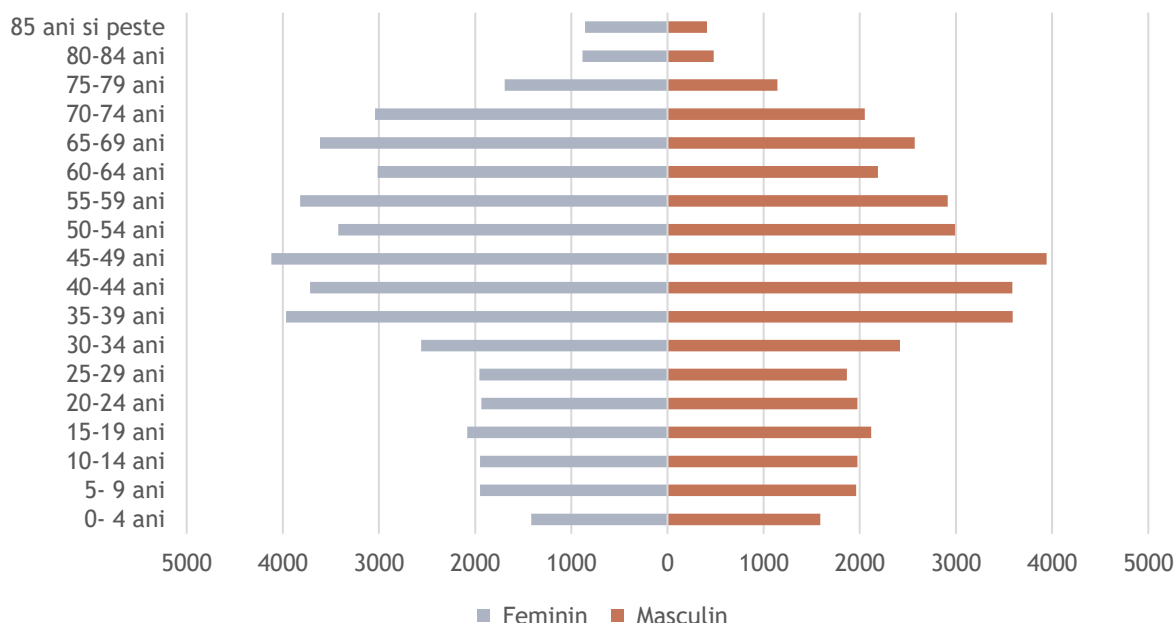
Cele mai numeroase cohorte sunt în intervalul 40-59 ani, indicând un vârf demografic rezultat din generațiile născute înainte de 1990. Aici se regăsește și cea mai numeroasă grupă (45-49).

Grupele de vârstă 65+ prezintă o scădere progresivă numerică odată cu înaintarea în vârstă, însă diferențele între sexe devin foarte pronunțate, femeile sunt semnificativ mai numeroase decât bărbații, confirmând speranța de viață mai ridicată a populației feminine.

Concluzii generale:

- Piramida vârstelor este îngustată la bază, ceea ce indică un nivel redus al natalității și o generație tânără puțin numeroasă;
- Segmentul cel mai numeros este populația de vârstă mijlocie, în special 40-49 ani și 35-39 ani, reflectând un vârf demografic situat în această zonă.
- Populația vârstnică este puternic feminizată, cu diferențe consistente între femei și bărbați după 70 ani.
- Structura generală sugerează un oraș cu un profil demografic matur și în curs de îmbătrânire, cu impact direct asupra planificării serviciilor sociale, sanitare și de mobilitate urbană.

Pentru planificarea transportului public, aceste date indică o cerere semnificativă din partea segmentelor adulte și vârstnice, cu necesitatea unor servicii accesibile și adaptate mobilității reduse.



Figură 2-3 Piramida populației pentru aria de studiu

**Tabel 2-1 Indicatori demografici I pentru anul 2024**

Indicatori demografici	Târgoviște	Dâmbovița	România
Proporția persoanelor de 0 - 14 ani din populație	12.64	13.83	13.99
Proporția persoanelor de 65 de ani și peste din populație	19.52	18.35	18.52
Gradul de îmbătrânire a populației	154.46	132.65	132.38
Raportul de dependență demografică	47.41	47.44	48.16
Rata de înlocuire a forței de muncă	67.98	81.98	80.44

Analiza primului set de indicatori demografici arată că municipiul Târgoviște prezintă particularități semnificative diferite în raport cu media județeană și națională, evidențiind un proces avansat de îmbătrânire a populației și un deficit viitor al forței de muncă.

Se prezintă o pondere a populației tinere reduse, care arată și un potențial dezechilibru viitor în structura populației active. Declinul generațiilor tinere poate pune presiune și pe sistemele educaționale dar, pe termen lung, și pe piața muncii.

Populația vârstnică este cea mai ridicată în Târgoviște depășind vizibil media județeană și națională, confirmând tendința de îmbătrânire a populației și migrația tinerilor către orașele mari.

Pe lângă asta, gradul de îmbătrânire de circa 155 indică faptul că populația vârstică depășește cu 55% pe cea tânără. Un indicator critic semnalând un dezechilibru demografic majos și poziționând municipiul în stadiu avansat de îmbătrânire demografică.

Așa cum a fost menționat anterior, din cauza unui grad de îmbătrânire ridicat al populației, gradul de înlocuire a forței de muncă este scăzut, însemnând că la 100 de persoane care se retrag din câmpul muncii, 68 se întorc, arătând un deficit de 32 de persoane.

Este un semnal major pentru piața muncii, anticipând dificultăți de ocupare în industriile locale și necesitatea atragerii forței de muncă din afara municipiului.

Concluzii generale:

- Târgoviște este demografic mai îmbătrânit decât județul Dâmbovița și România;
- Populația tânără este semnificativ sub media națională, indicând un viitor deficit în resursa umană locală;
- Gradul de îmbătrânire depășește praguri critice, fiind unul dintre cele mai ridicate din regiune;
- Rata de înlocuire a forței de muncă este insuficientă, generând riscuri pentru sustenabilitatea economică și pentru serviciile publice.



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

Tabel 2-2 Indicatori demografici II pentru anul 2024

Indicatori demografici	Târgoviște	Dâmbovița	România
Rata natalității	5.60	6.84	6.85
Rata mortalității (generale)	9.44	12.16	11.26
Spor natural	-3.85	-5.32	-4.41

Deși indicatorul mortalității se prezintă mult mai bine ca cei de la nivel județean sau național, indicatorul natalității este cu mult sub media celor două.

Această dinamică subliniază necesitatea unor politici integrate de susținere a natalității, de promovare a condițiilor de viață atractive în municipiu și de echilibrare a resurselor umane în întreaga zonă analizată.

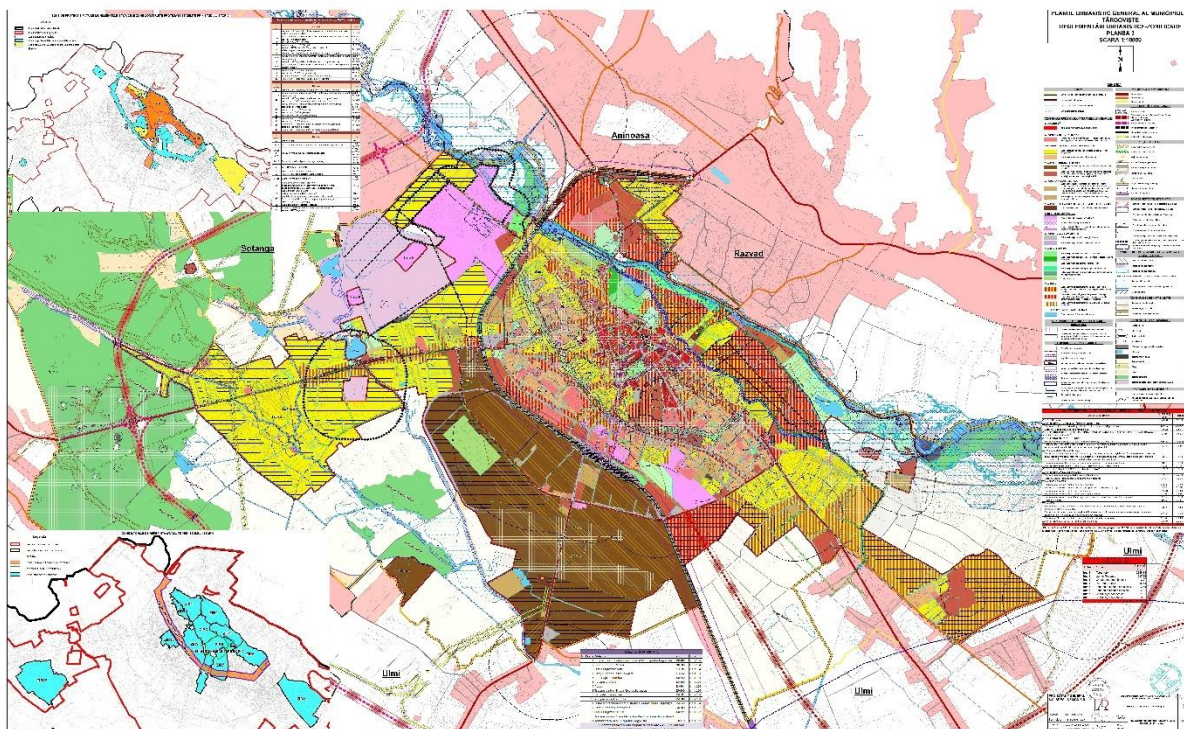
Tendința de scădere a populației la nivel național va continua, chiar dacă într-un ritm mai lent, luând în considerare prognozele Institutului Național de Statistică și Eurostat. Astfel putem constata că deși populația orașului scade constant, doar o parte redusă din cei care migrează către alte localități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

Datele demografice indică un declin semnificativ al populației în municipiul Târgoviște, comparativ cu nivelul județean. Municipiul se confruntă cu o natalitate scăzută și o rată a mortalității stabilă, rezultând într-un spor natural negativ ușor mai pozitiv decât cele de la nivel județean sau național. Aceste tendințe sugerează necesitatea implementării unor măsuri urgente pentru a inversa declinul demografic, cum ar fi stimulente pentru familii, îmbunătățirea condițiilor economice și sociale și atragerea tinerilor să rămână sau să se întoarcă în regiune.



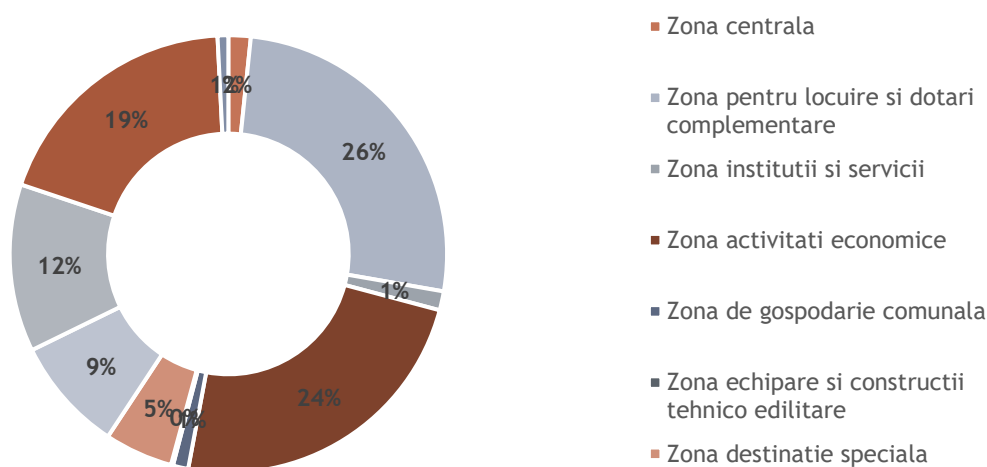
2.1.3 Zone de generare și atracție a deplasărilor

Relația cu fondul construit



Figură 2-4 Spațiul funcțional la nivelul municipiului Târgoviște (extras PUG 2024)

Dezvoltarea spațială funcțională a municipiului Târgoviște se realizează pe baza Planului Urbanistic General și a Planurilor Urbanistice Zonale care au adus efecte în teren până în prezent. Suprafața administrativ-teritorială acoperă o arie extinsă cu caracter urban și periurban, incluzând terenuri construibile, cât și spații agricole și forestiere. Municipiul ca nucleu urban ocupă o suprafață de 2673 ha (intravilan) iar întreg UAT-ul ocupă 5040 ha (cu tot cu extravilan). O parte importantă din această fiind ocupată de zonele de locuințe colective și individuale, zonele mixte și zonele cu activități economice și servicii publice.



Figură 2-5 Procentul ocupat de terenuri în municipiul Târgoviște



Zonele cu locuințe colective din municipiul Târgoviște sunt concentrate în special în cartierele urbane mature și sunt deservite de principalele artere de circulație ale orașului, precum Bulevardul Independenței, Calea Domnească, Bulevardul Unirii, Strada Tudor Vladimirescu, Strada Lt. Stancu Ion și Strada Constantin Brâncoveanu. Această tipologie de locuire este caracterizată printr-un țesut compact, cu circulații interne de categoria a IV-a, acces auto controlat și prezența numeroaselor alei pietonale care conectează zonele rezidențiale cu dotările de proximitate.

Cartierele sunt deservite funcțional de centre de cartier bine definite, cu dotări comerciale, servicii publice, unități de învățământ și zone de agrement, care asigură necesitățile cotidiene ale locuitorilor.

Raportat la această tipologie de locuire, se remarcă însă probleme semnificative legate de parcarele automobilelor, în special în zonele în care fondul construit este mai vechi. Spațiul public este puternic presat de parcarile la sol, iar ocuparea necontrolată a acestuia se realizează adesea în detrimentul spațiilor verzi, al locurilor de joacă și al aleilor pietonale.

Un element suplimentar îl reprezintă prezența bateriilor de garaje amplasate între blocuri, utilizate nu doar pentru parcarele automobilelor, ci și ca spații de depozitare sau pentru mici activități comerciale. Acestea fragmentează spațiul public, afectează coerența vizuală a cartierelor și limitează oportunitățile de reamenajare urbană.

Arealele cu locuințe individuale, situate predominant în zonele periferice și în cartiere precum Priseaca, Sagricom, Suseni, Teiș sau zonele de est și vest ale municipiului, prezintă un țesut urban mai puțin compact, cu densități moderate și cu prezența unor loturi încă neconstruite. Aceste zone dispun de rezerve importante de teren care pot susține dezvoltări ulterioare, atât rezidențiale, cât și destinate dotărilor de cartier, serviciilor sau funcțiunilor de agrement compatibile locuirii.

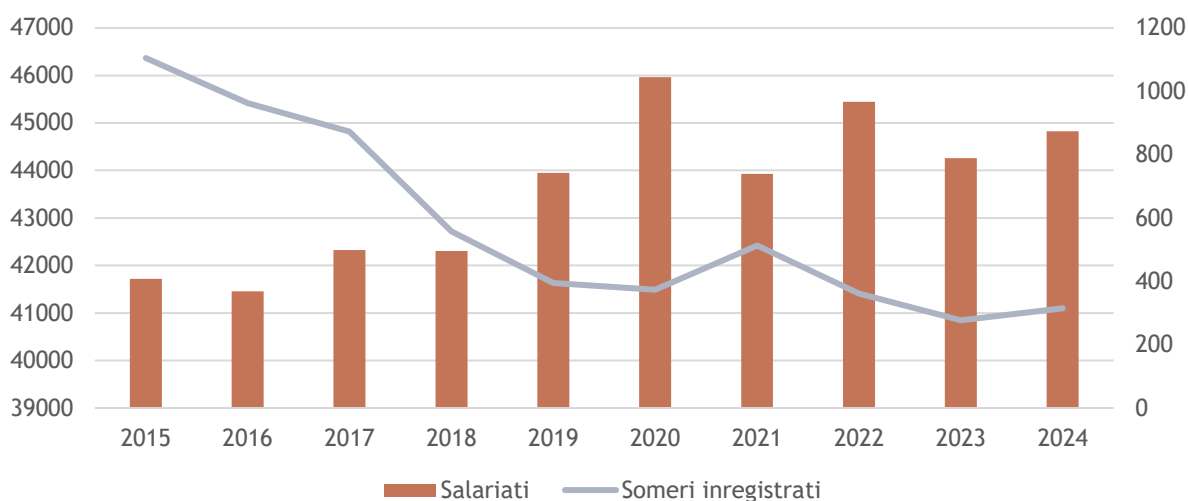
Problema parcării persistă și în zonele de locuințe individuale, unde populația preferă adesea să staționeze automobilele pe domeniul public, în fața proprietăților, în locul utilizării spațiilor disponibile în curți. Fenomenul conduce la ocuparea trotuarelor sau a primei benzi carosabile, limitând fluxurile de trafic, reducând siguranța pietonilor și afectând calitatea mediului urban.

În ansamblu, analiza teritorială pentru municipiul Târgoviște evidențiază o polarizare a populației, serviciilor și activităților către zona centrală și către principalele axe urbane, în timp ce cartierele periferice își mențin rolul de areale rezidențiale în dezvoltare. Această structură spațială are implicații directe asupra planificării transportului public, organizării serviciilor, realizării investițiilor în infrastructură și gestionării coerente a spațiului public.

Se conturează astfel necesitatea unor intervenții integrate și sustenabile care să optimizeze mobilitatea urbană, să îmbunătățească accesul la dotări și să permită utilizarea eficientă și echilibrată a terenurilor, în concordanță cu dinamica demografică și urbană a municipiului Târgoviște.



Profilul economic și agenții economici



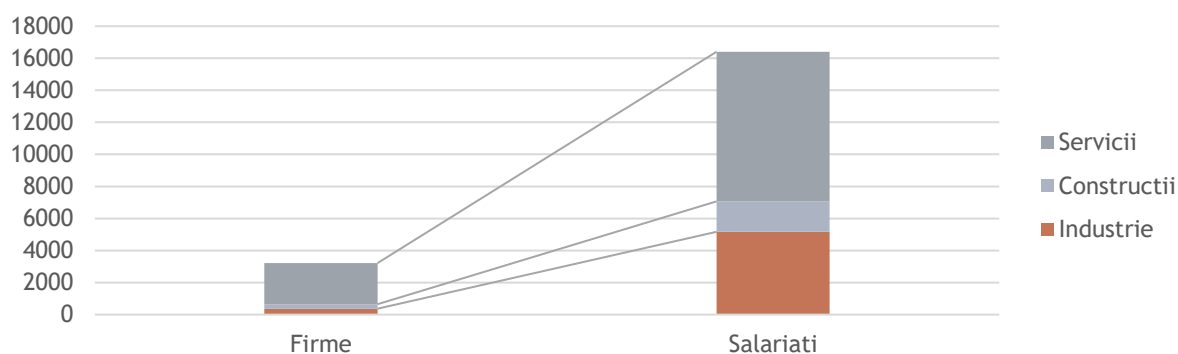
Figură 2-6 Evoluția numărului de salariați și șomeri în municipiul Târgoviște

Graficul anterior prezintă dinamica numărului de angajați și șomeri în municipiul Târgoviște pentru ultimii 10 ani. Evoluția relevă atât consolidarea treptată a ocupării cât și stabilizarea fenomenului șomajului la valori reduse.

Evoluția numărului de salariați a fost una constantă până la fluctuațiile pandemice și post-pandemice, ulterior cu revenirea pieței muncii și stabilizarea acesteia. Maximul numărului de angajați fiind atins în anul 2020.

Municipiul Târgoviște prezintă o piață a muncii stabilă și în consolidare cu creștere susținută a numărului de salariați și cu reziliență în fața fluctuațiilor economice.

Scăderea numărului de șomeri prezintă și capacitatea crescută de absorbție a forței de muncă cât și o bună adaptare a pieței locale.



Figură 2-7 Structura economică (firme și salariați pe domenii) în municipiul Târgoviște

Structura economică a municipiului Târgoviște reflectă o distribuție specifică unui oraș cu economie diversificată, în care sectorul serviciilor are ponderea dominantă atât ca număr de firme, cât și ca număr de salariați. Datele arată că, în timp ce industria rămâne un pilon important al pieței muncii locale, serviciile reprezintă motorul actual al mediului de afaceri.



Deși în sectorul industriei numărul de întreprinderi este relativ redus, acesta rămâne principalul generator de locuri de muncă ce indică prezența unor companii de dimensiune medie și mare, specifice municipiului, în special în domeniul prelucrării, metalurgiei ușoare și a industriei auto. Industria va continua să aibă un rol strategic, contribuind la stabilitatea economică.

Sectorul construcțiilor sugerează o activitate moderată, corelată cu dinamica investițiilor publice și private. Deși numărul firmelor este apropiat de cel din industrie, nivelul de ocupare este mult mai mic, specific sectoarelor fragmentate, bazat pe companii mici și mijlocii, cu o flexibilitate ridicată în funcție de ciclurile investiționale și de dezvoltările imobiliare.

Serviciile reprezintă sectorul economic dominant, atât din prisma numărului mare de operatori economici cât și al forței de muncă angajate. Acest sector confirmă tranziția municipiului către o economie urbană modernă, orientată spre comerț, servicii profesionale, educație, sănătate, transport și IT. Ponderea foarte mare a firmelor de servicii arată un mediu antreprenorial dinamic, unde sectorul privat mic și mijlociu se dezvoltă constant și oferă flexibilitate economică.

Analiza generală evidențiază o economie locală echilibrată, în care industria oferă stabilitate și locuri de muncă bine consolidate, construcțiile reflectă ritmul investițiilor, iar serviciile asigură dinamismul și diversificarea. Această structură este specifică orașelor de mărime medie cu funcții regionale, unde tranziția spre servicii coexisă cu menținerea unui nucleu industrial important pentru ocupare și dezvoltare economică.

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

- Industria are rolul de a stabili economia;
- Serviciile domină ca număr de firme, dar acestea sunt preponderent mici și angajează mai puțini salariați.



Unități de învățământ

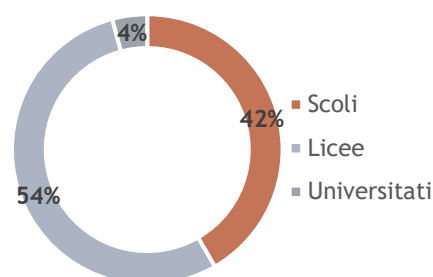
Populația școlară reprezintă totalitatea copiilor din grădinițe și creșe, a elevilor și studenților cuprinși în procesul de instruire și educare dintr-un an școlar/universitar din cadrul educației formale, indiferent de formele de învățământ pe care le frecventează (de zi, seral, cu frecvență redusă și la distanță), programul de studii și de vârstă. Populația școlară de la nivelul municipiului Târgoviște înregistrează în medie o scădere de 0.21% în fiecare an pentru 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 municipiul Târgoviște

An	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Primar si gimnazial	7584	7794	7904	7940	7960	7798	8015	8013	8116	8145
Liceal	7723	7570	7373	7413	7351	7374	7036	6951	6956	6955
Profesional	523	728	770	768	879	954	852	661	602	593
Postliceal	1265	1200	1149	1164	1076	1005	1080	1024	1015	899
Universitar (licenta)	3635	3533	3393	3298	3465	3514	3495	3448	3560	3737
Diferență % față de anul anterior (total)		0.46	-1.13	-0.03	0.72	-0.41	-0.81	-1.86	0.76	0.40

Între anii 2015 și 2024, populația școlară din Târgoviște prezintă evoluții diferite în funcție de nivelul de învățământ. În ciclul primar și gimnazial se observă o creștere lentă, cu menținerea unui număr ridicat de elevi, ceea ce arată stabilitatea grupelor mici și a cererii educaționale de bază. În schimb, învățământul liceal se află pe un trend descendent constant, influențat de scăderea populației tinere și de migrația elevilor către alte centre educaționale.

Învățământul profesional a crescut până în 2020, dar ulterior a scăzut semnificativ, reflectând fluctuațiile interesului pentru formarea tehnică și modificările din piața muncii. În cazul învățământului postliceal se remarcă o reducere treptată a numărului de cursanți. La nivel universitar, după o perioadă de declin, numărul studenților a crescut din nou în ultimii ani, semn al revigorării interesului pentru studiile superioare. În ansamblu, datele indică un sistem educațional stabil la nivelurile de bază, dar cu transformări vizibile în segmentele superioare.



Figură 2-8 Ponderea unităților de învățământ în anul 2024 în municipiul Târgoviște

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

Târgoviște este principalul centru urban și cultural al județului Dâmbovița, remarcându-se prin patrimoniul său istoric excepțional și printr-o ofertă variată de zone de agrement. Cel mai important obiectiv turistic este Curtea Domnească, ansamblu medieval emblematic ce include Turnul Chindiei - simbol al orașului -, Biserica Mare Domnească și ruinele palatului voievodal. Întregul sit oferă vizitatorilor o incursiune în istoria Țării Românești, fiind completat de Muzeul Tiparului și Cărții Vechi Românești, Muzeul de Artă și Muzeul de Istorie, care întregesc circuitul cultural. În plan recreativ, municipiul dispune de Parcul Chindia, o zonă verde extinsă și bine amenajată, care găzduiește lacul de agrement, spații de joacă și trasee pietonale, constituind un punct de atracție major pentru activități în aer liber.

Zona limitrofă a municipiului oferă acces facil către obiective naturale și culturale de interes regional, precum Mănăstirea Dealu, un reper spiritual și istoric situat într-un cadru natural pitoresc. Pădurile din jurul orașului, în special cele din arealul Padina - Prișaca, reprezintă destinații preferate pentru drumeții, ciclism și activități de recreere. Aceste zone constituie o resursă valoroasă pentru turismul ecologic și pentru petrecerea timpului liber în natură, atrăgând atât localnici, cât și vizitatori.

Municipiul dispune și de facilități moderne de agrement, precum Complexul Turistic de Natație Târgoviște, unul dintre cele mai mari centre acvatice din regiune, care oferă piscine interioare și exterioare, spații de relaxare și terenuri sportive. De asemenea, Zoological Park Târgoviște, aflat în apropierea Parcului Chindia, este un punct de interes pentru familii și pentru turismul educațional, beneficiind de amenajări recente și de o diversitate de specii.

Centrul orașului se remarcă printr-o zonă pietonală modernizată, cu spații comerciale, cafenele, evenimente culturale și activități sezoniere care animă orașul și îi sporesc atractivitatea. Festivalurile locale, paradele, expozițiile și manifestările artistice contribuie la consolidarea identității culturale și la revitalizarea spațiilor publice.

Municipiul dispune de o rețea diversificată de obiective turistice și zone de agrement, care valorifică atât patrimoniul istoric unic, cât și peisajele naturale din jurul orașului. Această structură susține dezvoltarea unui turism urban și periurban competitiv, cu potențial ridicat de creștere și diversificare.

RELEVANȚA PENTRU STUDIUL DE OPORTUNITATE: Organizarea traseelor și frecvențelor sistemului de transport public local va trebui să țină cont de accesibilitatea către zonele cu potențial turistic ridicat, iar în același timp ar trebui să asigure o legatură continuă între acestea, în cadrul unui traseu de transport public regulat, cu beneficii conexe pentru utilizatori.



2.1.4 Tendințe de deplasare

Datele privind cotele modale arată că Târgoviște are un profil de mobilitate specific orașelor medii puternic dependente de autoturism, dar cu un potențial ridicat pentru dezvoltarea deplasărilor nemotorizate. Utilizarea autoturismului este foarte ridicată, cu o pondere de 48.2%, peste media generală a celorlalte municipii. Această dominanță arată o dependență accentuată de transportul individual, influențată de structura urbană, disponibilitatea locurilor de parcare la sol și nivelul actual de atractivitate al alternativelor.

Tabel 2-4 Comparația cotelor modale ale municipiului Târgoviște cu alte municipii din România (sursă: PMUD-uri aferente)

Modalitatea de deplasare cea mai frecventă	Reșița	Bacău	Baia Mare	Roman	Odorheiu Secuiesc	Lugoj	Târgoviște	Medie
Mers pe jos	30	26.93	29	24.7	38	34.2	39.1	30.47
Transport public	9	23.8	22	24.5	13	2.5	10.3	15.80
Bicicleta	6	13.27	11	6.9	15.5	12.4	2.4	10.85
Autoturism	55	36	38	43.9	33.5	50.9	48.2	42.88

Mersul pe jos înregistrează o valoare ridicată, de 39.1%, cea mai mare dintre toate orașele din eșantion. Acest lucru sugerează un centru urban compact, distanțe cotidiene relativ mici și o utilizare intensă a funcțiilor urbane locale, care favorizează deplasările pietonale. Târgoviște se remarcă astfel ca un oraș în care mersul pe jos este extrem de prezent, ceea ce oferă un fundament solid pentru politici de mobilitate orientate spre spații publice de calitate și siguranță sporită pentru pietoni.

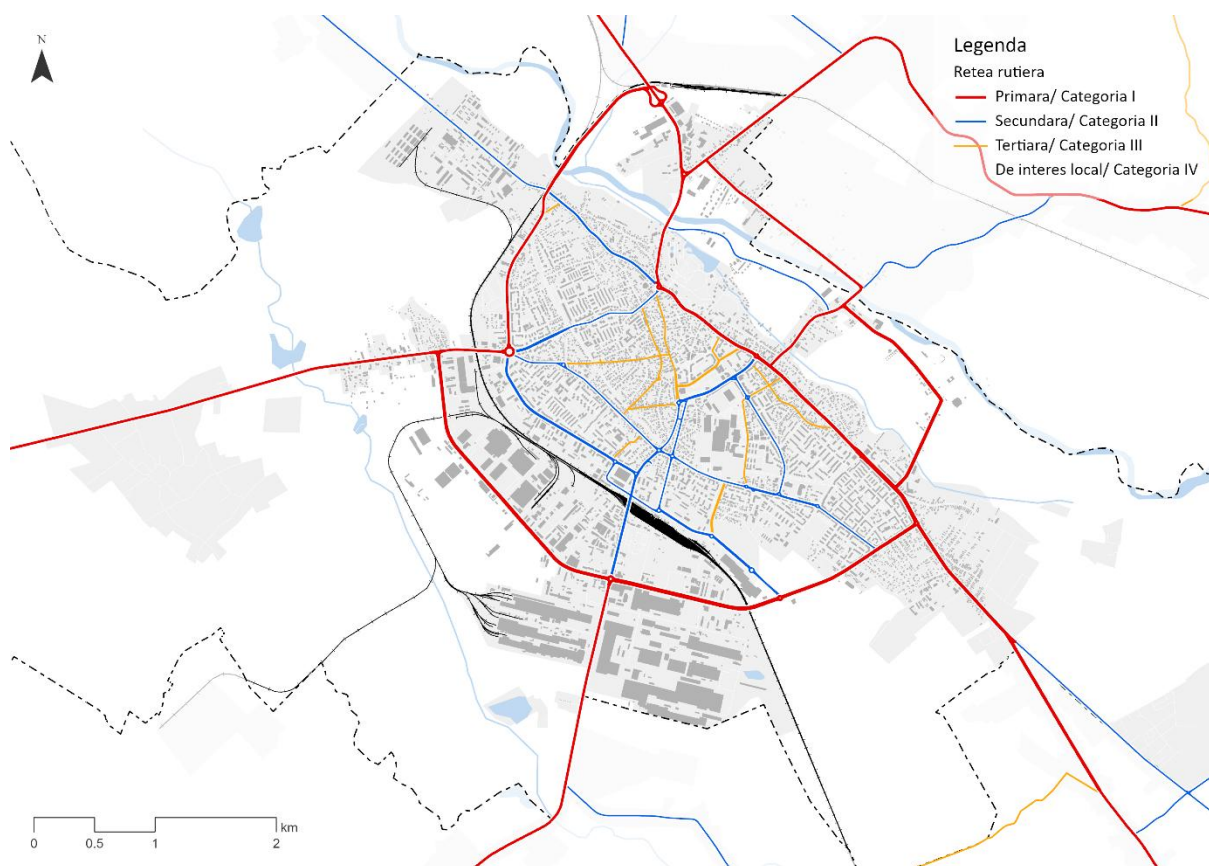
Transportul public are o pondere modestă, de 10.3%, sub media de 15,8%, ceea ce indică un nivel scăzut de atractivitate percepută în raport cu alte orașe similare. Gradul redus de utilizare a transportului public, reflectă atât frecvențele actuale, cât și percepțiile privind confortul și conexiunile rețelei. Această valoare scoate în evidență necesitatea modernizării serviciului și creșterii competitivității sale față de autoturism.

Ciclismul este foarte puțin utilizat, cu doar 2,4%, mult sub media orașelor analizate. Acest indicator arată absența unei infrastructuri dedicate continue și sigure, precum și o cultură a mobilității velo insuficient dezvoltată.

Profilul modal al municipiului prezintă un oraș în care mersul pe jos este foarte bine reprezentat, însă echilibrul mobilității este perturbat de dependența ridicată de autoturism și de utilizarea scăzută a transportului public și a bicicletei. Aceste tendințe sugerează necesitatea unui program integrat de mobilitate urbană care să consolideze alternativele durabile și să reducă presiunea exercitată de transportul individual asupra spațiului public și calității vieții.



2.1.5 Transportul rutier



Figură 2-9 Rețeaua de drumuri în funcție de importanța ei la nivelul municipiului Târgoviște

Aria analizată beneficiază de o poziționare strategică în partea sudică a României, în zona centrală a regiunii istorice Muntenia, ceea ce conferă municipiului Târgoviște un rol important în rețeaua de mobilitate regională. Municipiul este conectat direct la principalele coridoare rutiere prin Drumul Național 71, care asigură legătura cu Bucureștiul (aprox. 80 km sud-est) și cu orașele Pucioasa și Sinaia spre nord. Totodată, DN72 realizează conexiunea rapidă cu municipiul Ploiești și cu rețeaua rutieră ce face legătura cu zona Prahovei.

Accesul către infrastructura de nivel național este consolidat de accesul față de autostrada A1 București-Pitești (la o distanță de circa 50 km), la care se poate ajunge prin DN7, respectiv DN72B, facilitând conectivitatea cu marile centre economice ale țării. Poziționarea între București, Pitești, Ploiești și Brașov conferă municipiului un potențial semnificativ de integrare în rețelele regionale de transport, atât pentru fluxurile de mobilitate, cât și pentru activitățile economice.

La nivel județean, Târgoviște funcționează ca nod de convergență pentru rețeaua de drumuri județene care leagă municipiul de localitățile limitrofe, precum Aninoasa, Șotânga, Ulmi, Dragomirești, Răzvad și Doicești. Aceste conexiuni radiale consolidează rolul orașului de centru al navetismului zilnic, populația din comunele din jur orientându-se către municipiul pentru acces la locuri de muncă, educație, sănătate și servicii administrative.

Prin această poziționare, Târgoviște beneficiază de o accesibilitate ridicată și de o integrare solidă în coridoarele regionale de mobilitate, ceea ce susține funcția sa de pol urban și de punct de atracție pentru zonele periurbane din jur.

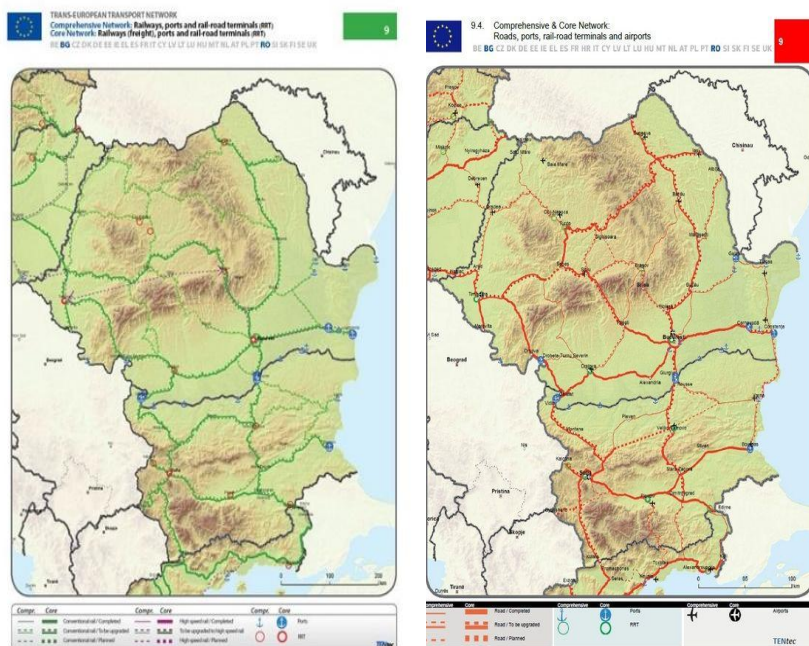


Relația cu rețeaua TEN-T

Municipiul Târgoviște se întinde pe o suprafață compactă, cu o dezvoltare predominantă pe axa est-vest, orașul având aproximativ 6 km în direcția nord-sud și circa 7-8 km în direcția est-vest, ceea ce îi conferă un caracter urban ușor accesibil și o structură relativ densă.

Din perspectiva relației cu rețeaua TEN-T, municipiul se află în afara coridoarelor majore de transport european, fără acces direct la infrastructura rutieră sau feroviară de nivel strategic. Cel mai apropiat traseu TEN-T Core este reprezentat de coridorul feroviar București - Ploiești - Brașov - Sighișoara - Arad, respectiv de axa rutieră București - Pitești - Sibiu - Nădlac, care susține conectivitatea națională și internațională.

Târgoviște se poziționează astfel într-o zonă periferică față de marile coridoare europene, iar accesul la acestea se realizează prin legături rutiere regionale care conectează municipiul la A1 și la magistralele feroviare, influențând competitivitatea mobilității și potențialul de integrare în fluxurile europene de transport.



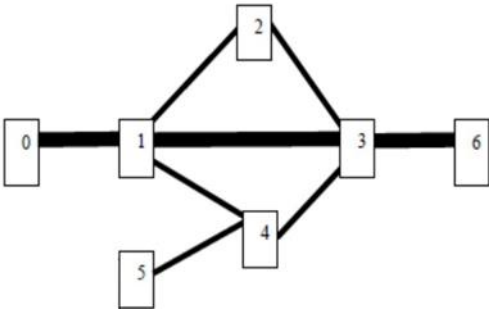
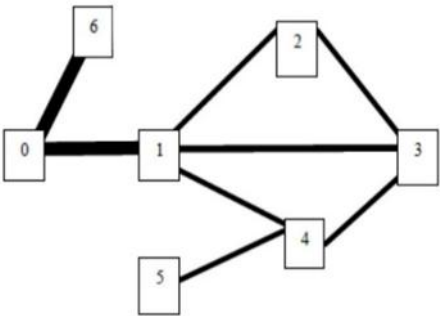
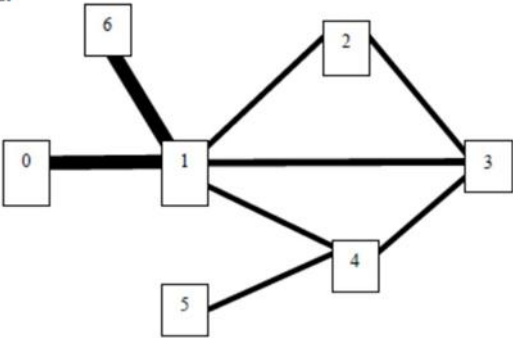
Figură 2-10 Rețeaua TEN-T Națională

Rețeaua rutieră la nivelul municipiului Târgoviște

În prezent, modalitatea principală de deplasare, conform Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, este autoturismul. Totodată, modalitatea secundară de deplasare a populației din municipiu este mersul pe jos.

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 graficul 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).
Hipointegrat 	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.

Rețeaua stradală a municipiului Târgoviște și organizarea sistemului de transport sunt influențate în principal de structura urbană compactă, de prezența râului Ialomița și a liniilor de cale ferată care traversează orașul. Aceste elemente funcționează ca bariere naturale și artificiale, limitând continuitatea rutieră, mai ales în zonele unde numărul traversărilor este redus sau unde infrastructura necesită modernizări.

Municipiul beneficiază însă de mai multe puncte de conectare între rețeaua națională și cea locală, fapt care reduce vulnerabilitatea la blocaje: o disfuncționalitate punctuală nu conduce la izolarea zonei urbane, deoarece există rute alternative pentru ocolire și redistribuire a fluxurilor de trafic.

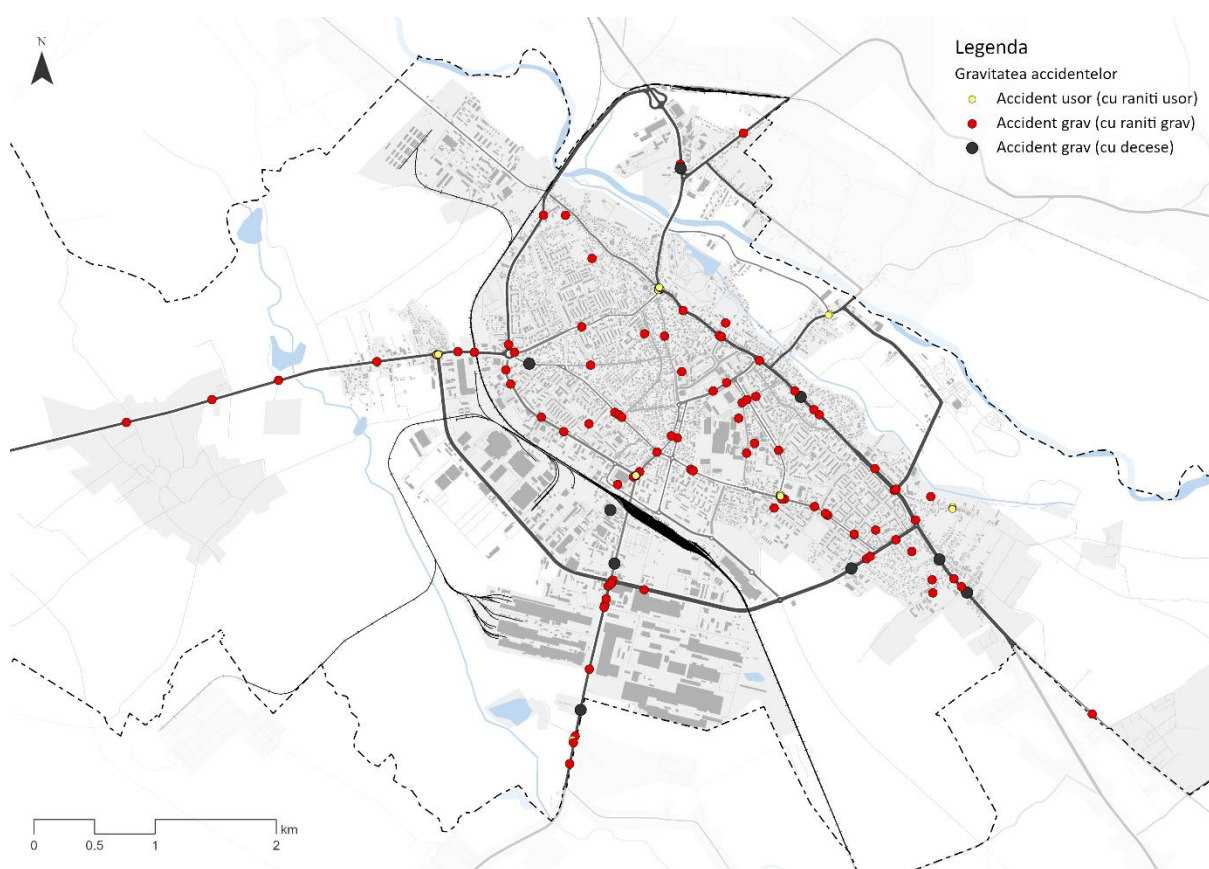
Rețeaua principală de trafic din Târgoviște este structurată în jurul unui sistem cu tendință radială, completat de o centură de tip semicircular, ceea ce permite distribuirea fluxurilor către zonele funcționale ale orașului. Principalele direcții de conectare sunt:



- DN 71 Târgoviște - București (axa sudică ce asigură legătura cu Capitala și cu rețeaua de autostrăzi A1/A3);
- DN 72 Târgoviște - Ploiești (acces spre zona industrială Prahova și spre județele din est);
- DN 72 Târgoviște - Găești (legătură rapidă cu A1);
- DN 71 Târgoviște - Sinaia (conectivitate către Valea Prahovei);
- DJ 720 și DJ 712, care asigură conexiuni regionale spre Moreni, Pucioasa și zonele periurbane.

Organizarea rețelei, deși fragmentată de bariere locale, oferă o conectivitate bună la nivel județean și regional, iar caracterul semi-radial permite orientarea traficului atât către centrul municipiului, cât și către principalele zone de dezvoltare.

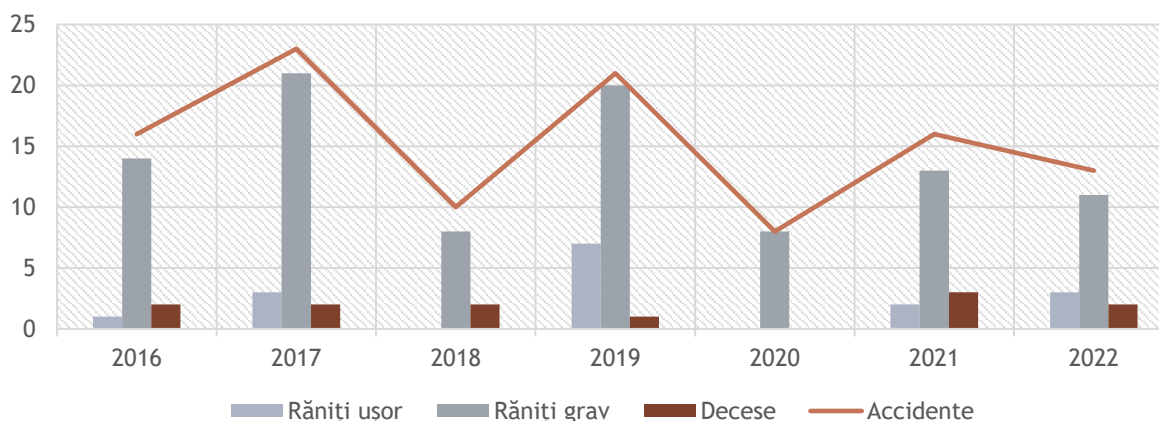
Siguranță rutieră



Figură 2-11 Localizarea accidentelor în aria de studiu

În ceea ce privește siguranța rutieră, se poate observa o concentrație ridicată a accidentelor în municipiul Târgoviște în special pe sectoarele Drumurilor Naționale, precum și în zonele în care intersecțiile prezintă o geometrie neadecvată

Preponderent domină accidentele grave cu persoane rănite grav, dar trebuie menționat faptul că numărul de accidente real este de 4 ori mai mare (acesta incluzând și accidentele fără persoane vătămate, adică doar accidentele cu pagube materiale).



Figură 2-12 Evoluția numărului de accidente în aria de studiu

Situația accidentelor rutiere din perioada 2016-2022 arată un nivel al riscului rutier care variază semnificativ de la un an la altul, însă cu un profil general stabil în ceea ce privește severitatea. Datele, furnizate de Direcția Rutieră a IGPR și referitoare exclusiv la accidentele localizate și încadrate ca grave sau ușoare, conturează următoarele tendințe:

În primul rând, numărul total de accidente înregistrează fluctuații evidente, cu un minim în 2020 (8 accidente) și un maxim în 2017 (23 accidente). Scăderea din 2020 poate fi pusă în relație cu mobilitatea redusă din perioada pandemiei, fenomen observat la nivel național. După această scădere, în anii 2021-2022 nivelul accidentelor revine la valori moderate, apropiate de media perioadei.

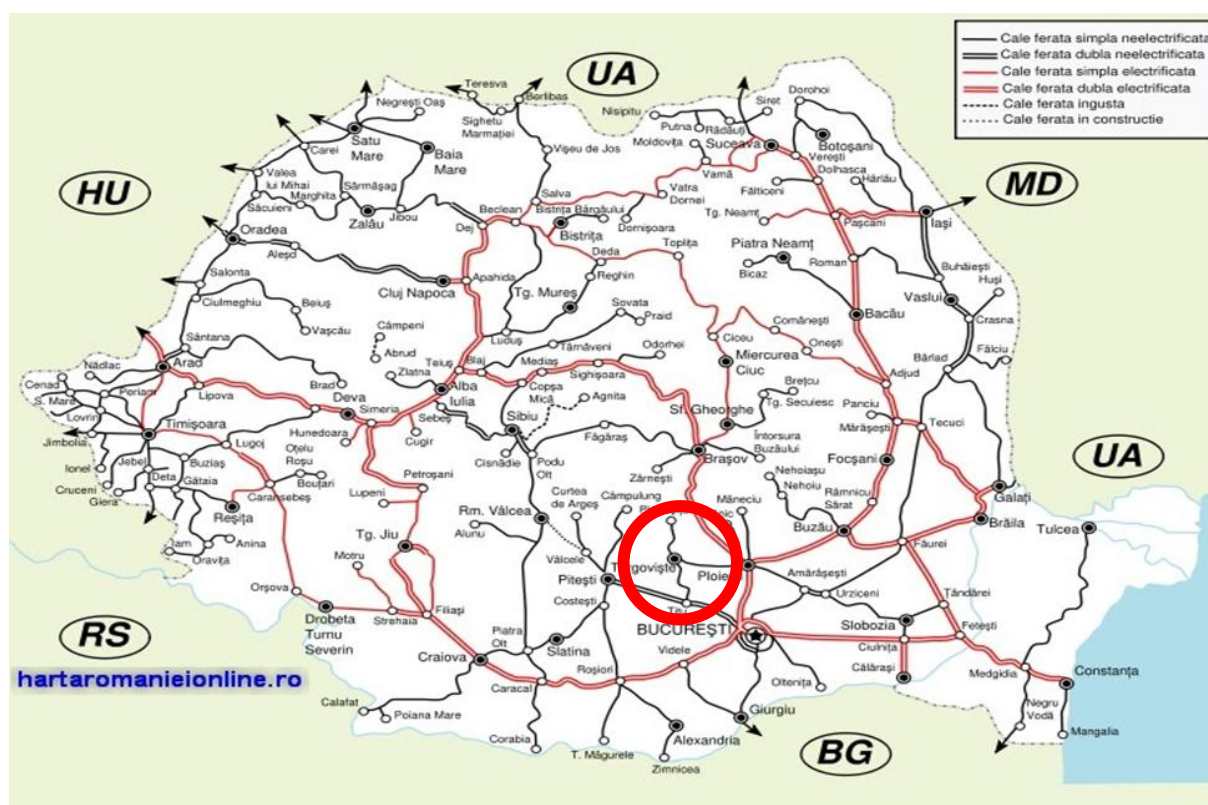
Severitatea accidentelor rămâne ridicată: majoritatea evenimentelor implică răniți grav, numărul acestora fiind constant dominant în fiecare an. În 2017, anul cu cele mai multe accidente, se consemnează și cel mai mare număr de răniți grav (21 persoane). În 2020 - deși numărul total de accidente scade - proporția victimelor grave rămâne semnificativă, ceea ce indică persistența unor condiții de risc accentuat pe anumite segmente de infrastructură sau tipuri de trafic.

Numărul deceselor se menține redus, oscilând între 0 și 3 anual, cu o ușoară tendință de stabilitate. Lipsa deceselor în 2020 sugerează un trafic mai puțin intens, în timp ce revenirea la valori de 2-3 victime după 2021 arată că odată cu intensificarea mobilității revine și riscul sever.

Analiza indică un sistem rutier în care variabilitatea anuală a numărului de accidente este vizibilă, însă gravitatea evenimentelor rămâne o problemă constantă, cu un număr ridicat de persoane rănite grav raportat la totalul accidentelor. Acest aspect sugerează necesitatea unor intervenții punctuale pe segmentele vulnerabile ale rețelei rutiere, precum și măsuri de calmare a traficului și creștere a siguranței, mai ales în zonele cu fluxuri semnificative sau cu infrastructură rutieră deficitară.



2.1.6 Transportul feroviar



Figură 2-13 Rețeaua de căi ferate în România în funcție de tipul ei

Transportul feroviar reprezintă o componentă importantă a sistemului de mobilitate al municipiului Târgoviște, însă rolul său actual este limitat în raport cu transportul rutier, care concentrează majoritatea fluxurilor de pasageri. În contextul național și regional, calea ferată rămâne totuși o infrastructură strategică, datorită capacității mari de transport, nivelului ridicat de siguranță și avantajelor evidente din punct de vedere al sustenabilității și impactului redus asupra mediului.

Municipiul Târgoviște este deservit de linia de cale ferată 104 Titu - Pietroșița, o rută secundară care asigură legătura cu magistrala feroviară București - Pitești - Brașov prin stația nod Titu. Această poziționare oferă orașului acces indirect la principalele coridoare feroviare ale țării, însă limitează competitivitatea transportului feroviar pe distanțe scurte și medii, din cauza necesității transbordării și a timpilor extinși de parcurs.

Infrastructura feroviară din zonă prezintă o serie de constrângeri care afectează atractivitatea transportului feroviar. Linia nu este electrificată, ceea ce determină viteze reduse de circulație, un nivel de zgomot ridicat și o eficiență operațională scăzută. Starea tehnică a infrastructurii și a stațiilor este neuniformă, cu zone care necesită modernizări semnificative pentru a putea oferi un serviciu competitiv în raport cu transportul rutier.

Oferta actuală de transport feroviar este asigurată în principal de trenuri Regio, operate de CFR Călători, care oferă conexiuni către Titu și Pietroșița, de unde pot fi realizate transferuri către București sau alte direcții regionale. Frecvența curselor este redusă, iar timpii de deplasare sunt adesea necompetitivi față de autobuzele interurbane sau față de autoturismul personal. Aceste condiții explică nivelul foarte scăzut de utilizare a căii ferate în mobilitatea zilnică a populației.



2.1.7 Transportul aerian

Aria de analiză nu este deservită direct de un aeroport, însă municipiul Târgoviște se află în proximitatea mai multor infrastructuri aeriene importante, care îi asigură accesul la rețeaua națională și internațională de transport aerian:

- Aeroportul Internațional Henri Coandă - București (Otopeni), situat la aproximativ 80 km, accesibil în circa 1-1,5 ore în funcție de trafic, fiind principalul hub aerian al României și oferind o gamă extinsă de destinații interne, europene și intercontinentale;
- Aeroportul Internațional Aurel Vlaicu - Băneasa, aflat la o distanță similară, deservește în special zboruri charter, business și operațiuni tehnice, contribuind la diversificarea opțiunilor aeriene pentru regiune. La nivel regional mai depărtat, Aeroportul Internațional Craiova, situat la aproximativ 130 km, oferă conexiuni suplimentare, în special către destinații europene operate de companii low-cost.



2.2 Transportul public de persoane

2.2.1 Prestarea serviciului

Serviciul de transport public de persoane este asigurat de Servicii Publice Municipale Târgoviște S.R.L. (SPMT), ce operează curse de transport locale, prin curse regulate la nivelul unității administrativ teritoriale Târgoviște.

Este considerat serviciu de transport public local de persoane prin curse regulate speciale transportul public efectuat tur-retur, pe rute și cu programe de transport prestabilite de către beneficiarul serviciului de transport sau de către cel care a angajat serviciul privind transportul unor persoane sau al unor grupuri de persoane, și anume: transportul copiilor, elevilor și studenților la și de la instituțiile de învățământ, transportul salariaților la și de la instituțiile la care sunt salariați sau transportul angajaților unui operator economic la și de la locul de muncă

În conformitate cu datele din PMUD, cota modală a transportului public în municipiul Târgoviște este de circa 10%.

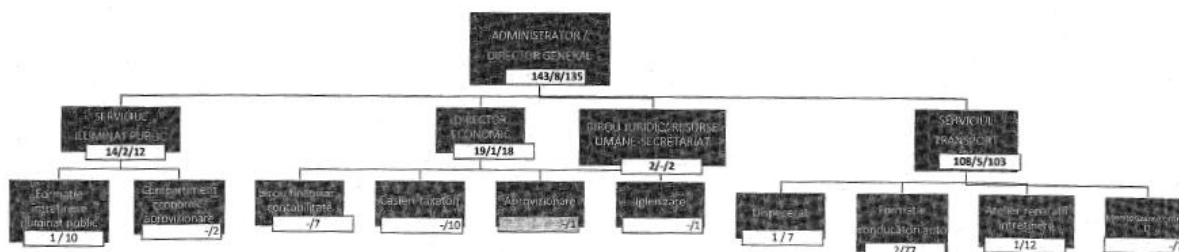
Liniile de transport public din municipiul Târgoviște sunt organizate pe 12 linii, acestea transportând anual circa 2 milioane de pasageri.

În ceea ce privește personalul angajat al societății și modul de organizare al acestora în ierarhie, prezentăm mai jos organigrama companiei:

CONSILIUL LOCAL MUNICIPAL TARGOVISTE
Societatea SERVICII PUBLICE MUNICIPALE TARGOVISTE

ANEXA 1 la H.C.L. nr. 5128/01.2021

ORGANIGRAMA



Figură 2-14 Organigrama societății de transport public SPMT

2.2.2 Trasee operate

Liniile de transport public pe care sunt organizate în prezent serviciile de transport public cu autobuzul sunt prezentate în cele ce urmează.

Tabel 2-6 Linii transport public existente în aria de studiu

Linie	Frecvență medie	Lungime semicursă	Traseu	Prim a cursă	Ultim a cursă
2A	80	6.7	Gară - Dâmbovița Mall 1 - Dâmbovița Mall 2 - Minion - Biserica Eroilor - Caraiman - Piața 1 Mai - Muntenia - Muzeul de Istorie - Piața 7 Noiembrie - Halta Teiș	7:30	20:10



Linie	Frecvență medie	Lungime semicursă	Traseu	Prim a cursă	Ultim a cursă
2B	Cursă specială	7.7		6:10	15:35
3	60	9	Micro XI - Minion - Biserica Eroilor - Caraiman - Piața 1 Mai - Muntenia - Mitropolie - Col. Băltărețu - Spitalul Județean - Direcția Muncii - Romlux - Protecția Plantelor - Intrare Priseasca - Școală Priseaca - Sat Priseaca	6:10	21:20
4	Cursă specială	5.5	Micro XI - Minion - Biserica Eroilor - Caraiman - Piața 1 Mai - Muntenia - Mitropolie - Col. Băltărețu - Vicas - Cos Poarta 1 - Inox	6:10	23:30
5	10	9.5	Complex Natație - Lidl Micro XI - Micro XI - Minion - Biserica Eroilor - Caraiman - Piața 1 Mai - Muntenia - Mitropolie - Bd. Carol I - Gară - Pavcom - Universitatea Valahia - Garaj - Polivalentă - Micro III - Micro IV - Piața 2 Brazi - Campus Universitar - Dedeman	7:20	21:35
5A	40	9.7	Dâmbovița Mall 1 - Dâmbovița Mall 2 - Minion - Biserica Eroilor - Caraiman - Piața 1 Mai - Muntenia - Mitropolie - Bd. Carol I - Gară - Pavcom - Universitatea Valahia - Garaj - Polivalentă - Micro III - Micro IV - Piața 2 Brazi - Campus Universitar - Nelson - Class Park	7:50	21:10
6	60	10.3	Sagricom - ANL - Betania - Oborul Vechi - Peco - Fabrica de Spirt - Minion - Biserica Eroilor - Caraiman - Piața 1 Mai - Muntenia - Mitropolie - Col. Băltărețu - Spitalul Județean - Direcția Muncii - Calea Câmpulung - Micro III - Micro IV - Piața 2 Brazi	5:20	21:00
6A	Cursă specială	10.2	Sagricom - ANL - Betania - Oborul Vechi - Peco - Fabrica de Spirt - Minion - Biserica Eroilor - Caraiman - Piața 1 Mai - Muntenia - Mitropolie - Bd. Carol I - Gară - Pavcom - Universitatea Valahia - Garaj - Polivalentă - Micro III - Micro IV - Piața 2 Brazi	6:35	19:55
8	Cursă specială	6.3	Inox - Cos Poarta 1 - Vicas - Pavcom 2 - Universitatea Valahia - Garaj - Polivalentă - Micro III - Micro IV - Piața 2 Brazi - Finanțe 0 Piața 7 Noiembrie - Bulevardul Eroilor	6:20	23:30
9	60	7.7	Strada Legumelor - Peco - Fabrica de Spirt - Minion - Biserica Eroilor - Caraiman - Piața 1 Mai - Muntenia - Mitropolie - Col. Băltărețu - Spitalul Județean - Direcția Muncii - Calea Câmpulung - Autogară - Penny - Bulevardul Eroilor - Halta Teiș	6:15	19:45
11	80	7.3	Micro XI - Tribunalul Nou - Arta Populară - Școala nr. 2 - Stancu Ion - Dealu Mare - Gară - Pavcom - Universitatea Valahia - Garaj - Polivalentă - Autogară - Penny - Bulevardul Eroilor - Micro II	6:55	19:35
13	80	8.5	Micro XI - Minion - Biserica Eroilor - Caraiman - Piața 1 Mai - Muntenia - Mitropolie - Col. Băltărețu - Spitalul Județean - Direcția Muncii - Calea Câmpulung - Romlux 1 - Vel Pitar - Leroy-Merlin - Cromsteel - Saro - Spitalul Municipal	6:00	23:10

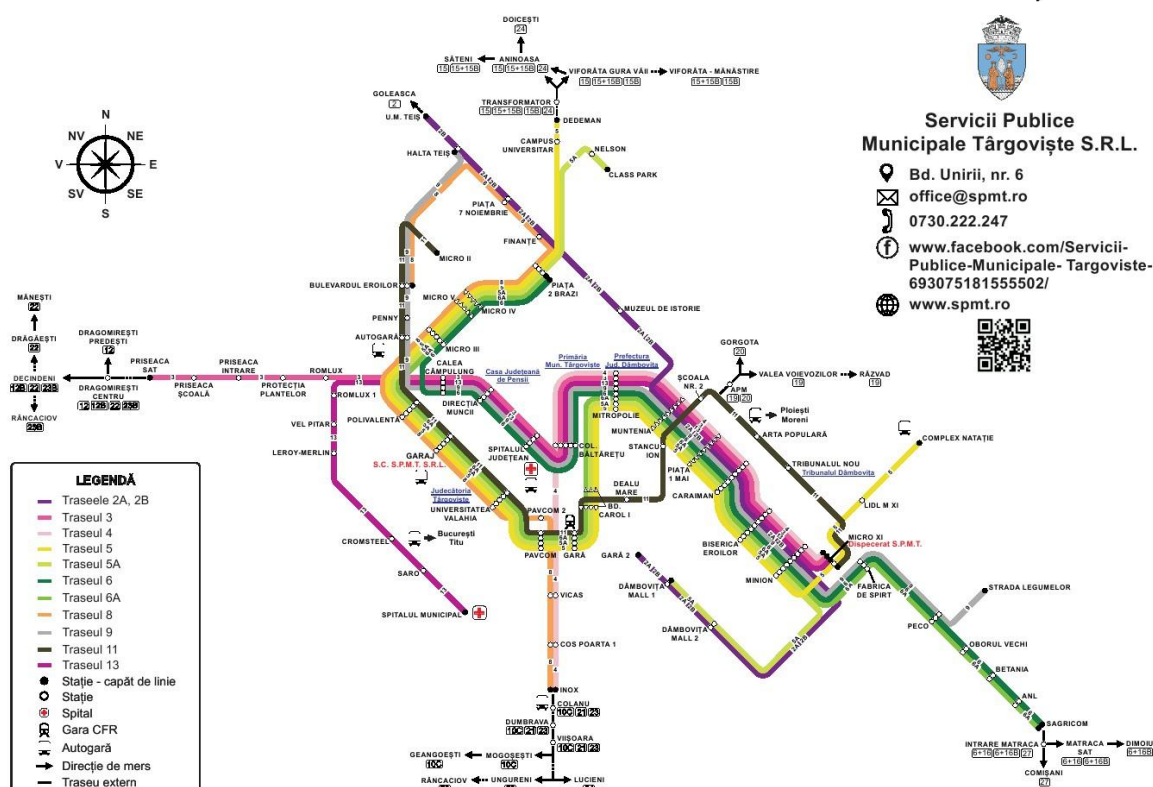
Tabel 2-7 Viteze medii de parcurs pe liniile de transport public

Linie	Lungime Tur/Retur	Distanță	Timp de parcurs (min.)	Viteză medie
2A	13.4	6.7	20	20.1
2B	15.4	7.7	22	21
3	18	9	28	19.2
4	11	5.5	16	20.6
5	19	9.5	29	19.6



Linie	Lungime Tur/Retur	Distanță	Timp de parcurs (min.)	Viteză medie
5A	19.4	9.7	31	18.7
6	20.6	10.3	32	19.3
6A	20.4	10.2	29	21.1
8	12.6	6.3	15	25.2
9	15.4	7.7	24	19.2
11	14.6	7.3	24	18.2
13	17	8.5	26	19.6

HARTA TRANSPORTULUI PUBLIC DIN MUNICIPIUL TÂRGOVIȘTE



Figură 2-15 Harta rețelei de transport public din municipiul Târgoviște (sursă: SPMT)

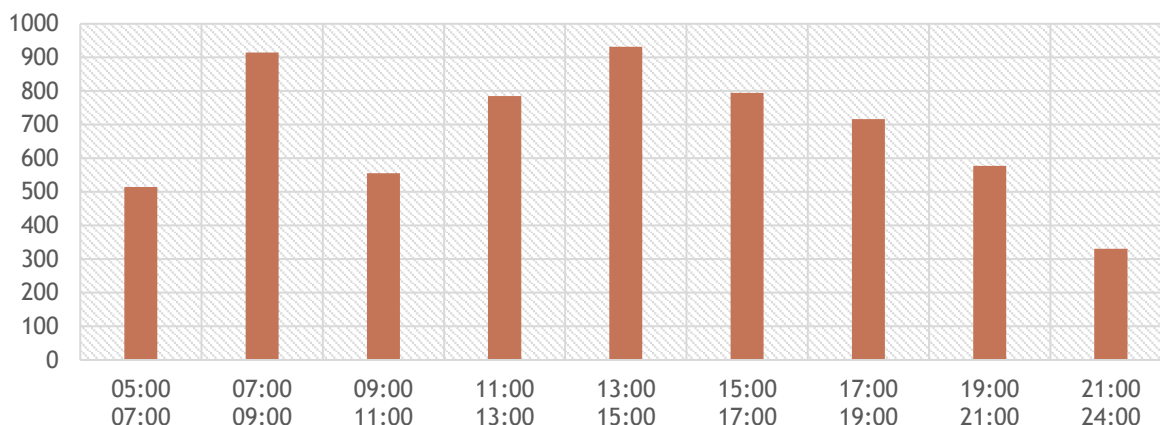
Cele 12 trasee operate în municipiul Târgoviște deservesc circa 75% din teritoriul intravilan. Cu toate acestea zonele de interes sunt deservite fiind pus accentul pe zonele cu densitate ridicată a populației precum cartierele Micro și zonele de concentrare a locurilor de muncă sau a zonelor de interes pentru cetățeni (zonele mari de shopping, zonele instituțiilor publice).

Așa cum se poate observa și din tabelul următor, linia 5 domină ca număr de pasageri transportați anual, aducând 40% din aceștia. Acest lucru se datorează și prin prisma faptului că este linia cu cea mai ridicată frecvență (de 10 minute) și acoperind cele mai dense și importante zone ale municipiului.



Tabel 2-8 Numărul de pasageri transportați pe linie pentru anul 2024

Linie	2A	2B	3	4	5	5A	6	6A	8	9	11	13
Pasageri transportați anual	41430	20715	124289	62145	828594	248578	207148	82859	62145	145004	124289	124289
Procent din total	2	1	6	3	40	12	10	4	3	7	6	6

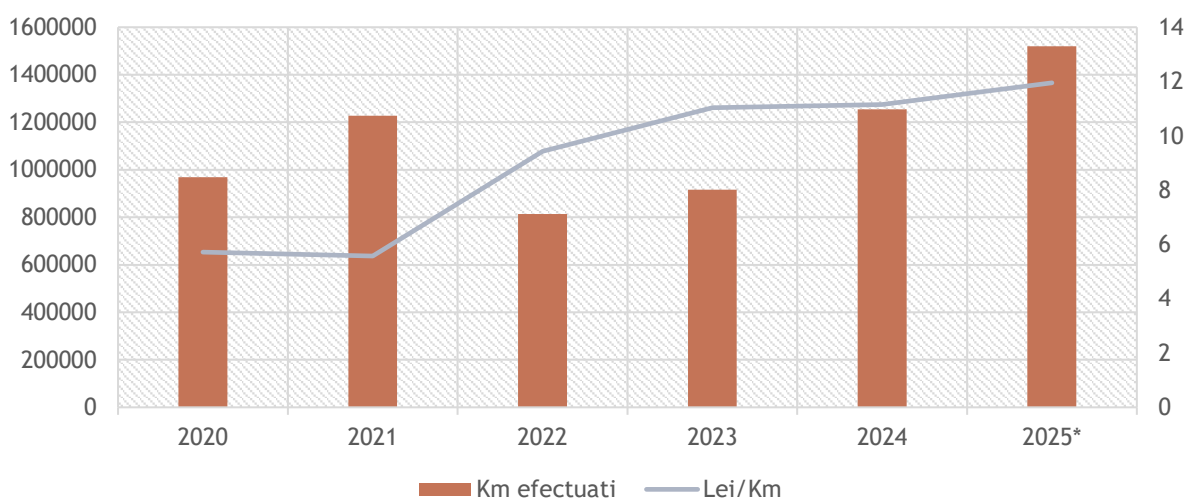


Figură 2-16 Evoluția numărului de pasageri pe intervale orare într-o zi lucrătoare

Fluxul de pasageri prezintă variații semnificative pe parcursul zilei, cu valori minime dimineața devreme (05:00-07:00) și maxime în intervalele 07:00-09:00 și 13:00-15:00. După ora 17:00 se observă o scădere treptată a numărului de pasageri, atingând cel mai redus nivel în intervalul 21:00-24:00.

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.



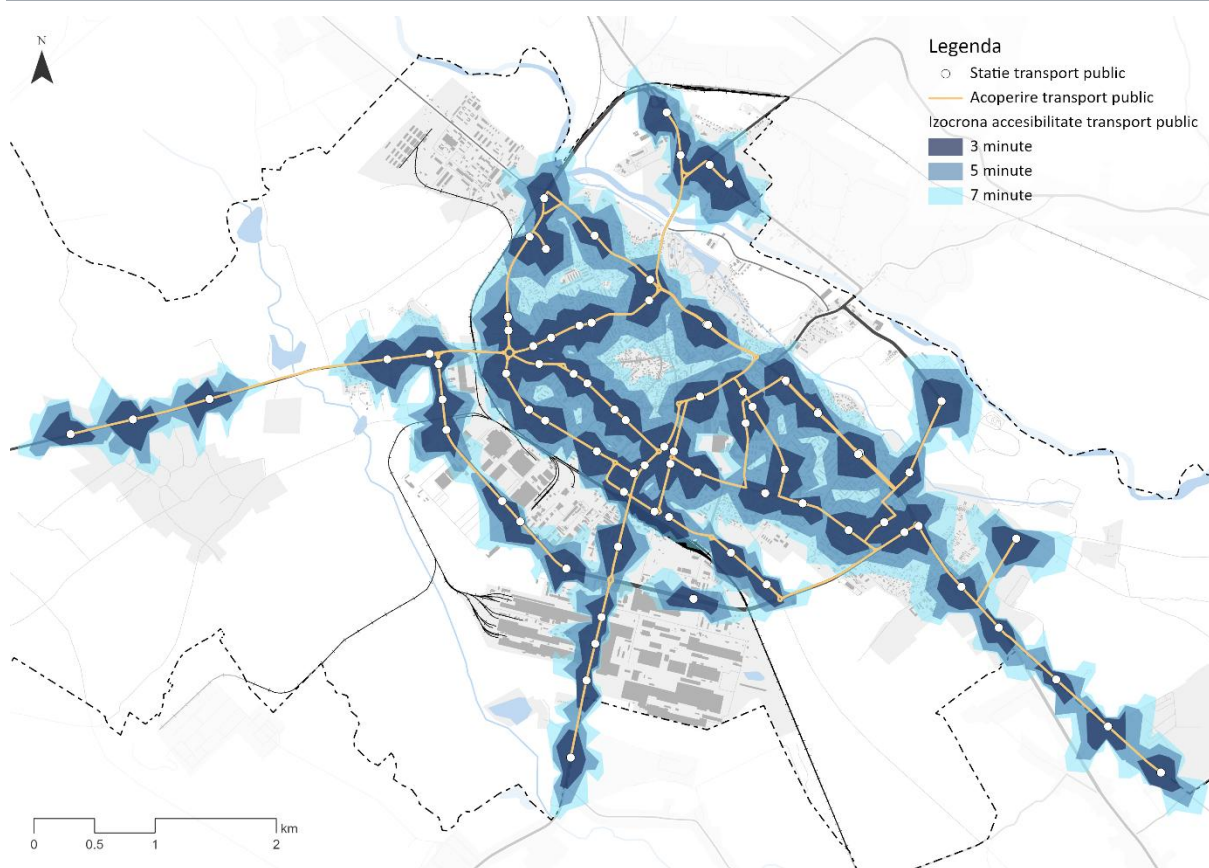
Figură 2-17 Evoluția numărului de kilometri parcurși

Menționăm faptul că datele pentru anul 2025 reprezintă numărul de kilometri și costul pe kilometru estimați, fiindcă kilometri reali la data de 30.09.2025 erau de 856.661 km.



Volumul kilometrilor efectuați de operatorul de transport public în perioada 2020-2025 prezintă fluctuații semnificative, cu un minim în 2022 și o creștere constantă după 2023, culminând cu o estimare record de 1.52 milioane km în 2025. Evoluția costului mediu pe kilometru arată o tendință pronunțată de creștere, de la aprox. 5.6 lei/km în 2020-2021 la 11.95 lei/km în 2025, pe fondul scumpirii combustibilului, mentenanței și presiunii inflaționiste. În 2022, reducerea volumului de activitate a generat cea mai abruptă creștere a costurilor unitare, evidențiind vulnerabilitatea operatorului la variațiile de trafic. Stabilizarea din 2024-2025 indică o maturizare operațională, însă costurile rămân ridicate și necesită ajustări contractuale corespunzătoare. Per ansamblu, datele sugerează o creștere a cererii de mobilitate, dar și necesitatea optimizării structurii costurilor și a dimensionării eficiente a serviciului.

2.2.4 Trasee transport public



Figură 2-18 Izocrone de deservire a stațiilor de transport public

Din perspectiva acoperirii serviciului, izocronele de accesibilitate indică faptul că aproximativ 60% din suprafața intravilană a municipiului Târgoviște se află în aria teoretică de deservire a transportului public. Deși acest procent poate părea redus raportat la extinderea teritorială, analiza arată că zonele urbane relevante, cu concentrație mare de populație și funcțiuni, beneficiază de o acoperire de circa 93%. Ariile rămase în afara zonei de accesibilitate sunt, în general, spații industriale, platforme logistice sau zone periferice cu atractivitate scăzută. Sub aspectul accesibilității funcționale, Linia 5 se remarcă drept cea mai eficientă, având atât frecvența cea mai ridicată, cât și o structură care conectează principalele zone cu locuire colectivă și traversează puncte strategice ale municipiului. Acest traseu reprezintă osatura rețelei urbane, contribuind semnificativ la mobilitatea zilnică și la conectivitatea internă a municipiului.



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

În conformitate cu datele transmise de SPMT, societatea beneficiază de 40 de autobuze cu următoarele specificații:

Tabel 2-9 Parcul auto existent al SPMT

Nr. Crt.	Marcă Autobuz	Număr Îmatriculare	Anul de fabricare	Km parcurși	Emisii	Consum la 100 km	Durata de viață recomandată	Număr locuri (scaune)	Număr locuri (picioare)
1	MERCEDES-BENZ CITARO HYBRID	DO-04-PMT	2020	127.255	EURO 6	35,5%	10 ani	29+1	74
2	MERCEDES-BENZ CITARO HYBRID	DB-07-PMT	2021	133.136	EURO 6	35,5%	10 ani	29+1	74
3	MERCEDES-BENZ CITARO HYBRID	DB-14-PMT	2021	186.853	EURO 6	35,5%	10 ani	29+1	74
4	MERCEDES-BENZ CITARO HYBRID	DB-15-PMT	2021	202.929	EURO 6	35,5%	10 ani	29+1	74
5	MERCEDES-BENZ CITARO HYBRID	DB-16-PMT	2021	166.460	EURO 6	35,5%	10 ani	29+1	74
6	MERCEDES-BENZ CITARO HYBRID	DB-17-PMT	2021	190.348	EURO 6	35,5%	10 ani	29+1	74
7	MERCEDES-BENZ CITARO HYBRID	DB-19-PMT	2021	176.698	EURO 6	35,5%	10 ani	29+1	74
8	MERCEDES-BENZ CITARO HYBRID	DB-22-PMT	2021	196.062	EURO 6	35,5%	10 ani	29+1	74
9	MERCEDES-BENZ CITARO HYBRID	DB-23-PMT	2021	200.819	EURO 6	35,5%	10 ani	29+1	74
10	MERCEDES-BENZ CITARO HYBRID	DB-24-PMT	2021	203.163	EURO 6	35,5%	10 ani	29+1	74
11	MERCEDES-BENZ CITARO HYBRID	DB-26-PMT	2021	220.660	EURO 6	35,5%	10 ani	29+1	74
12	MERCEDES-BENZ CITARO HYBRID	DB-27-PMT	2021	174.315	EURO 6	35,5%	10 ani	29+1	74
13	MERCEDES-BENZ CITARO HYBRID	DB-31-PMT	2021	183.141	EURO 6	35,5%	10 ani	29+1	74
14	MERCEDES-BENZ CITARO HYBRID	DB-34-PMT	2021	199.198	EURO 6	35,5%	10 ani	29+1	74
15	MERCEDES-BENZ CITARO HYBRID	DB-41-PMT	2021	187.655	EURO 6	35,5%	10 ani	29+1	74



Nr. Crt.	Marcă Autobuz	Număr Îmatriculare	Anul de fabricare	Km parcurși	Emisii	Consum la 100 km	Durata de viață recomandată	Număr locuri (scaune)	Număr locuri (picioare)
16	MERCEDES-BENZ CITARO HYBRID	DB-42-PMT	2021	140.861	EURO 6	35,5%	10 ani	29+1	74
17	MERCEDES-BENZ CITARO HYBRID	DB-43-PMT	2021	190.335	EURO 6	35,5%	10 ani	29+1	74
18	MERCEDES-BENZ CITARO HYBRID	DB-44-PMT	2021	167.200	EURO 6	35,5%	10 ani	29+1	74
19	MERCEDES-BENZ CITARO HYBRID	DB-45-PMT	2021	208.601	EURO 6	35,5%	10 ani	29+1	74
20	MERCEDES-BENZ CITARO HYBRID	DB-46-PMT	2021	163.495	EURO 6	35,5%	10 ani	29+1	74
21	MERCEDES-BENZ CITARO HYBRID	DB-47-PMT	2021	189.133	EURO 6	35,5%	10 ani	29+1	74
22	MERCEDES-BENZ CITARO HYBRID	DB-48-PMT	2021	213.049	EURO 6	35,5%	10 ani	29+1	74
23	MERCEDES-BENZ CITARO HYBRID	DB-49-PMT	2021	186.597	EURO 6	35,5%	10 ani	29+1	74
24	MERCEDES-BENZ CITARO HYBRID	DB-50-PMT	2021	213.824	EURO 6	35,5%	10 ani	29+1	74
25	MERCEDES-BENZ CITARO HYBRID	DB-51-PMT	2021	206.802	EURO 6	35,5%	10 ani	29+1	74
26	MERCEDES-BENZ CITARO HYBRID	DB-53-PMT	2021	196.685	EURO 6	35,5%	10 ani	29+1	74
27	MERCEDES-BENZ CITARO HYBRID	DB-54-PMT	2021	172.230	EURO 6	35,5%	10 ani	29+1	74
28	MERCEDES-BENZ CITARO HYBRID	DB-57-PMT	2021	172.592	EURO 6	35,5%	10 ani	29+1	74
29	MERCEDES-BENZ CITARO HYBRID	DB-59-PMT	2021	120.867	EURO 6	35,5%	10 ani	29+1	74
30	MERCEDES-BENZ CITARO HYBRID	DB-60-PMT	2021	164.157	EURO 6	35,5%	10 ani	29+1	74
31	MERCEDES-BENZ CITARO HYBRID	DB-61-PMT	2021	147.702	EURO 6	35,5%	10 ani	29+1	74
32	MERCEDES-BENZ CITARO HYBRID	DB-62-PMT	2021	111.954	EURO 6	35,5%	10 ani	29+1	74
33	MERCEDES-BENZ CITARO HYBRID	DB-63-PMT	2021	154.133	EURO 6	35,5%	10 ani	29+1	74
34	MERCEDES-BENZ CITARO HYBRID	DB-64-PMT	2021	130.799	EURO 6	35,5%	10 ani	29+1	74



Nr. Crt.	Marcă Autobuz	Număr Îmatriculare	Anul de fabricare	Km parcurși	Emisii	Consum la 100 km	Durata de viață recomandată	Număr locuri (scaune)	Număr locuri (picioare)
35	MERCEDES-BENZ CITARO HYBRID	DB-65-PMT	2021	144.663	EURO 6	35,5%	10 ani	29+1	74
36	MERCEDES-BENZ CITARO HYBRID	DB-66-PMT	2021	132.712	EURO 6	35,5%	10 ani	29+1	74
37	MERCEDES-BENZ CITARO HYBRID	DB-68-PMT	2021	108.544	EURO 6	35,5%	10 ani	29+1	74
38	MERCEDES-BENZ CITARO HYBRID	DB-69-PMT	2021	121.981	EURO 6	35,5%	10 ani	29+1	74
39	MERCEDES-BENZ CITARO HYBRID	DB-70-PMT	2021	116.779	EURO 6	35,5%	10 ani	29+1	74
40	MERCEDES-BENZ CITARO HYBRID	DB-71-PMT	2021	108.626	EURO 6	35,5%	10 ani	29+1	74



Automate și chioșcuri de bilete

Utilizatorii sistemului de transport public din municipiul Târgoviște își pot achiziționa titluri de călătorie (bilete și abonamente) de la chioșcurile din zonele autogărilor și prin intermediul a 50 de automate. Pe lângă acestea sistemul de transport beneficiază și de componentă de e-ticketing.

Tabel 2-10 Informații privind localizarea punctelor de vânzare bilete și abonamente din aria de analiză

3	Nume	Adresa	Nr. ord.	Nume	Adresa
Punct de vânzare (chioșc/ spațiu comercial)			Automate		
1	-	Autogara Bulvarul Unirii, nr. 6A	24	Mitropolie 2	Bulevardul mircea cel batran h1
2	-	Autogara Calea Ialomitei, nr.5	25	Bd carol sens 2	Bulevardul bratianu 4
3	-	Autogara Soseaua Gaesti, Parcela	26	Gara posta	Strada garii nr 3
Automate			27	Pavcom	Strada garii nr 6
1	Garaj d2	Bulevarul unirii nr 6	28	Liceul 3	Bulevardul unirii nr 27
2	Rar	Bulevardul unirii nr 4 e	29	Garaj st1	Bulevardul unirii nr 6
3	Micro 3 sens 2	Strada Constantin brancoveanu nr 72	30	Spital	Strada tudor vladimirescu nr 48
4	Diana 2	Strada constantin brancoveanu nr 65	31	Baltaretu regal	Strada colonel dimitru baltaretu nr 36
5	Doi brazi 2	Strada constantin brancoveanu nr 1	32	Campulung	Calea campulung nr 77
6	Doi brazi 1	Strada constantin brancoveanu nr 4	33	Select pepco	Strada tudor vladimirescu nr 30
7	Polivalenta	Bulevardul unirii nr 8	34	Peco claudia	Calea campulung nr 96
8	Garaj bcr1	Bulevarul unirii nr 51	35	Select	Strada tudor vladimirescu nr 24
9	Universitate valahia 1	Bulevarul unirii nr 71	36	Spital jadcom	Strada tudor vladimirescu nr 27
10	Liceul 2	Strada garii nr 3	37	Universitate campus	Aleea sinaia nr 13
11	Bulevardul carol 1	Bulevardul carol i 31	38	Metro burum	B-dl ion constantin bratianu nr 5
12	Mitropolie	Bulevardul mircea cel batran 1	39	Metro catedrala	B-dl ion constantin bratianu nr 55a
13	Natatie parcare interior	Calea ialomitei 9	40	Minion	Bulevardul ion constatin bratianu nr 26
14	Natatie strada	Calea ialomitei 9-10	41	Hala st	Strada lazarica petrescu nr 10
15	Dealul mare	Bulevardul ion constatin bratianu nr 20	42	Hala dr	Strada lazarica petrescu nr 11
16	Disp colanu st 1	Soseaua gaesti nr.100	43	Anl	Strada silviu stanculescu nr 449
17	Disp colanu d2	Soseaua gaesti nr.101	44	Tribunal	Calea domneasca nr 367
18	M5 diana	Strada c-tin brancoveanu 21	45	Bloc upet caraiman	Bulevardul independentei nr 30
19	Dedeman	Aleea sinaia 21-25	46	Ciufulici	Bulevardul independentei nr 18
20	Dedeman tilis	Aleea sinaia 6	47	Priseaca scoala	Strada crangului 1
21	Piata mai(noua)	Bulevardul independentei nr 24-25	48	Muntenia	Bulevardul independentei nr 10
22	Baia comunala	Bulevardul libertatii 106	49	Depou 1	Calea ialomitei nr.5
23	Stație caraiman	Bulevardul independentei bl2a	50	Depou 2	Calea ialomitei nr.5



Prețurile titlurilor de călătorie

Tarifele practicate sunt împărțite în 2 grupe și anume:

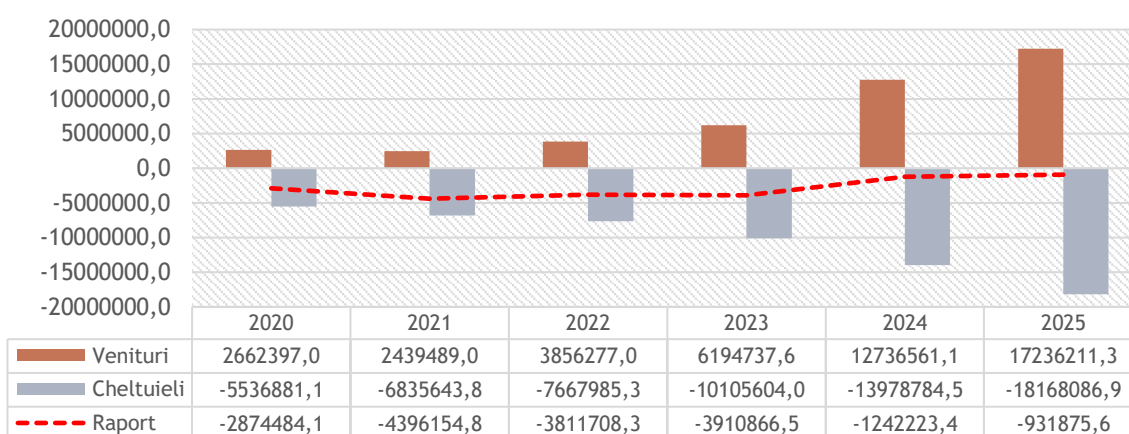
- Bilet/ Călătorie - cu un tarif de 2 lei pe călătorie;
- Abonament:
 - O lună:
 - Călătorii nelimitate - 110 lei;
 - 2 călătorii pe zi - 86 de lei;
 - Jumătate de lună:
 - Călătorii nelimitate - 55 lei;
 - 2 călătorii pe zi - 43 lei.

Tabel 2-11 Facilități acordate cetățenilor municipiului Târgoviște, modul de acordare și tariful

Categoria beneficiari	Tip facilitate	Procent gratuitate / reducere
Pensionari	Card de călătorie / transport public	Pensionari cu domiciliul în Municipiul Targoviste, cu pensie ≤ 3000 lei beneficiază de gratuitate
Elevi	Abonamente lunare	Gratuitate pentru elevi
Persoane cu handicap / însoțitori / asistenți personali	Abonamente lunare	Gratuitate
Veterani, deportați, deținuți politici, revoluționari	Abonamente gratuite	Primirea abonamentelor de transport gratuit

2.2.6 Evoluția financiară a operatorului

Scopul prezentului sub-capitol este de a furniza o viziune asupra evoluției financiare a operatorului din ultimii ani fiscali încheiați.



Figură 2-19 Statistica veniturilor și cheltuielilor pentru ultimii ani de operare ai SPMT

În perioada 2020-2025, situația financiară a operatorului de transport public arată o dependență permanentă de subvenții, deoarece cheltuielile au depășit constant veniturile proprii. Deși între 2020 și 2025 veniturile cresc de peste șase ori, această evoluție este însoțită și de o creștere substanțială a cheltuielilor, menținând un sold negativ anual.



Pierderile operaționale scad treptat, de la -2,87 milioane lei în 2020 la sub -1 milion lei în 2025, ceea ce indică o îmbunătățire a eficienței, dar nu suficient pentru acoperirea integrală a costurilor. Cel mai redus deficit apare în 2024-2025, odată cu creșterea utilizării transportului și ajustarea tarifelor. Per ansamblu, operatorul se află într-un proces de stabilizare, însă sustenabilitatea financiară rămâne condiționată de sprijinul bugetar local și de optimizarea cheltuielilor.

*Tabel 2-12 Situația veniturilor pentru perioada 2020 - 2025**

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
I. Venituri provenite din vânzarea biletelor la tarif întreg	1,346,00 9.10	1,233,3 15.09	1,674,6 61.05	2,093,8 61.23	2,244,31 4.03	2,250,68 9.35
II. Venituri provenite din vânzarea abonamentelor la tarif întreg	163,252. 21	149,583 .99	165,894 .96	209,227 .59	240,383. 24	242,532. 35
III. Venituri din Diferente de tarif cuvenite operatorului	1,153,13 5.69	1,056,5 89.92	2,015,7 20.99	2,752,8 25.22	2,094,11 5.96	2,440,69 5.49
IV. Venituri de la categorii care beneficiaza de facilitati				1,138,8 23.53	8,157,74 7.91	12,302,2 94.11
Total	2,662,39 7.00	2,439,4 89.00	3,856,2 77.00	6,194,7 37.57	12,736,5 61.14	17,236,2 11.30

2.2.7 Constrângeri de ordin tehnic

Performanța serviciului de transport public operat la nivelul municipiului Târgoviște depinde de 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 10% 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 10%.

■ 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 calatorilor (funcția de ingenunchiere), cât și integral în situațiile de drum cu denivelări cu limitarea vitezei de deplasare.



3 Scenarii alternative privind delegarea serviciului

Această secțiune din documentul de față descrie trei 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 Municipală s-ar angaja într-o licitație competitivă în jurisdicția autorității sale locale. În cazul în care ar apărea o astfel de situație, Operatorul Intern ar fi considerat a fi 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:

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

Astfel, serviciile de transport public de pe teritoriul municipiului Târgoviște 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 Primăria Municipiului Târgoviște, 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;
- 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.

Autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale 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) Unitatea administrativ-teritorială, în calitate de acționar/asociat unic al operatorului, exercită un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului municipal 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 unitatea administrativ teritorială, 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) n., 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;
- 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 Tratatul, 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 tarifar; 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 Operatorul de transport Societatea Servicii Publice Municipale Târgoviște, care va avea calitatea de Operator municipal, trebuie îndeplinite condițiile prevăzute în art. 28, alin. (2¹) din Legea nr. 51/2006. Astfel: a) unitatea administrativ-teritorială, în calitate de acționar/asociat unic al operatorului, în calitate de acționari/asociați ai S.C. Servicii Publice Municipale Târgoviște S.R.L., care este operatorul municipal, prin intermediul asociației exercită un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului în legătură cu serviciul furnizat/prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe; b) Operatorul municipal 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 este deținut în totalitate de unitatea administrativ-teritorială. 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 Tratatul, 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, troileibuze 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 municipal 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, Primăria Municipiului Târgoviște poate delega direct serviciul de transport public către operatorul municipal, fiind îndeplinite toate prevederile legale în vigoare.

Un astfel de operator este operatorul municipal S.C. Servicii Publice Municipale Târgoviște S.R.L., 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, Primăria Municipiului Târgoviște poate delega direct operarea serviciului de transport către operatorul municipal S.C. Servicii Publice Municipale Târgoviște S.R.L., 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 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 preselectie, 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.	1. Se realizează procedura de atribuire a serviciului public 2. Este necesară publicarea în JOUE a anunțului de intenție cu un an înainte de lansarea invitației de participare.
---------------------------------	---	--

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).

Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată

Organizarea și desfășurarea procedurii de atribuire a contractului de delegare a gestiunii pentru serviciul de transport public se fac în baza unei documentații de atribuire elaborată de delegatar.

Documentația de atribuire cuprinde toate informațiile necesare pentru a asigura ofertantului o informare completă, corectă și explicită cu privire la modul de organizare, desfășurare și aplicare a procedurii de atribuire a contractului de delegare a gestiunii și include în mod obligatoriu proiectul contractului de delegare a gestiunii și anexele obligatorii la acestea

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 analizei prezentate în la sub-capitolul 4.2. „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

3. Control direct al activităților administrative se desfășoară exclusiv în baza contractului încheiat.

Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată

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.

3. La fel ca în cazul celor două modalități de delegare prezentate mai sus, 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 legii 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 concurențe 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”.

Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată

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 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 privat 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 Primăria Municipiului Târgoviște, Operatorul va plăti o redevență ce va fi calculată la un procent de 1,28 % 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 4.5, sub-punctele „Modul de calcul al redevenței”.			
Rezultat Favorabil X Defavorabil	Avantaje	Dezavantaje	Avantaje	Dezavantaje
		Având în vedere că operatorul va funcționa cu autobuzele aflate în proprietatea Primăriei Municipiului Târgoviște, este necesară plata redevenței		Având în vedere că operatorul va funcționa cu autobuzele aflate în proprietatea Primăriei Municipiului Târgoviște, 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.			
Rezultat Favorabil X Defavorabil	Avantaje	Dezavantaje	Avantaje	Dezavantaje
	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, mărimea profitului rezonabil se va încadra sub rata de 5.46% plus o primă de 100 de puncte procentuale (respectiv 6.46%) aplicată costurilor nete ex post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general.			

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

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 municipal

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
	Impact social favorabil pentru locuitori prin eficientizarea operarii serviciului și posibilitatea extinderii ariei de acoperire			
Evoluție cotă modală	Prin implementarea unor măsuri destinate îmbunătățirii mobilității 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 Consiliul Local, acesta ia toate măsurile necesare pentru creșterea mobilității urbane din aria de studiu, pentru sporirea gradului de		Principalul scop al operatorului privat este profitul și nu evoluția cotei modale a transportului public.	

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

accesibilitate a serviciului de utilitate publică,
prin extinderea traseelor în interiorul UAT

Avantaje
Dezavantaje
Avantaje
Dezavantaje
**Număr locuri
de muncă**

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”.

Conform informațiilor furnizate de Institutul Național de Statistică, în anul 2024, în Regiunea de Dezvoltare Sud-Muntenia, numărul mediu al membrilor unei gospodării este de 2.532 persoane. În același timp, veniturile totale medii lunare pe gospodărie în regiunea Nord-Vest au fost de 7,934.58 lei.

**Accesibilitatea
financiară a
populației la
serviciu**

Analizând aceste date, constatăm că venitul lunar / membru din gospodărie este de 3,133.72 lei, astfel încât tariful practicat de către operatorul de transport (2 lei / călătorie) reprezintă aproximativ 0,06 % din venitul total lunar, iar tariful practicat pentru un abonament cu 2 călătorii/zi (86 lei / abonament lunar) reprezintă aproximativ 2.74 % din venitul total lunar. Putem astfel constata că tariful practicat pentru o călătorie reprezintă o sumă suportabilă pentru utilizator, luând în considerare că acesta reprezintă doar 0.06% din veniturile sale 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 1.28% din totalul veniturilor lunare. La fel putem concluziona și în privința abonamentelor.

Mai mult, pentru a întări această ipoteză, facem trimitere la analiza privind nivelul de tarifare 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.

Evaluare propriu-zisă	Scenariul 1 - Gestiune directă către un operator regional		Scenariul 2 - Gestiune delegată către un operator privat	
	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. Categoriile 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 legitimațiilor de transport eliberate/valabile.			

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 municipal	Scenariul 2 - Gestiune delegată către un operator privat
Întrucât Autoritatea Contractantă este cea care pune la dispoziția operatorului mijloacele de transport și parcul actual include autobuze hibride, pentru ambele tipuri de operatori rezultă aceeași valoare a emisiilor de CO ₂ .	



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 pe teritoriul administrativ al Municipiului Târgoviște.

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 autorității asupra acestuia.

În ceea ce privește gestiunea directă către un operator municipal, menționăm că în prezent, Primăria Municipiului Târgoviște poate delega serviciul de transport public către un operator municipal, aceasta fiind SC SERVICII PUBLICE MUNICIPALE TARGOVISTE SRL.

Dintre scenariile alternative de delegare, cea mai avantajoasă modalitate de atribuire a contractului de servicii publice este cea a delegării către un operator municipal, respectiv către SC SERVICII PUBLICE MUNICIPALE TARGOVISTE SRL, din prisma următoarelor avantaje:

- control direct și permanent al Autorității Contractante asupra calității și continuității serviciului;
- flexibilitate ridicată în adaptarea rapidă a serviciului la necesitățile comunității;
- costuri operaționale optimizate, datorită eliminării profitului comercial obligatoriu pentru operatorii privați;
- integrare mai eficientă cu alte servicii publice gestionate la nivel local;
- transparență sporită în utilizarea fondurilor publice și în gestionarea resurselor;
- posibilitatea implementării accelerate a proiectelor de modernizare și digitalizare;
- alinierea strategiilor operaționale cu obiectivele de mobilitate urbană durabilă ale municipiului;
- stabilitate pe termen lung, prin evitarea riscurilor asociate schimbării operatorilor privați la fiecare procedură de atribuire.

Oportunitatea delegării serviciilor de transport public local de persoane prin atribuire directă către un operator municipal constă în faptul că obligațiile autorităților locale, în calitate de acționar unic, rămân neschimbate, acestea păstrând controlul asupra respectării clauzelor contractuale și asupra integrității patrimoniului. La finalul perioadei de delegare, UAT Municipiul Târgoviște va prelua bunurile puse la dispoziție operatorului, fără a fi necesară compensarea vreunei cote-parte a investițiilor, întrucât acestea vor fi realizate din fonduri publice și vor rămâne în proprietatea autorității.

Atribuirea directă către un operator municipal este oportună deoarece permite gestionarea serviciilor de transport public în condiții de eficiență financiară și managerială, printr-o structură care dispune de capacitatea tehnică necesară și are posibilitatea de a adapta serviciile în mod flexibil și competitiv la nevoile populației.

Motive de ordin economic

- Operatorul asigură necesarul de parc de vehicule pentru îndeplinirea cerințelor din programul de transport, la condițiile de tehnice, calitate și siguranță impuse;



- 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;
- Operatorul realizează investițiile în legătură cu prestarea serviciului de transport public local în conformitate cu programul de investiții al operatorului;
- 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 concurează 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 și în mediul on-line;
- Operatorul asigură furnizarea de date către Primăria Municipiului Târgoviște 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 Municipiul Târgoviște va furniza active (bunuri de retur) astfel încât aceasta 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 serviciu public și pe fiecare UAT, asigurând respectarea prevederilor Anexei la Regulamentul 1370/2007;
- Operatorul aplica tarifele aprobate pentru toate categoriile de călători;
- Operatorul asigura respectarea prevederilor legale contabile și fiscale în vigoare și fiscalizarea integrală a serviciului;
- Operatorul asigură 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;

4 Recomandări privind implementarea soluției recomandate

4.1 Aria teritorială

Aria de operare pe care se intenționează atribuirea contractului de servicii publice este teritoriul administrativ al Municipiului Târgoviște. Aria de operare pentru care se propune atribuirea contractului de servicii publice acoperă întregul teritoriu administrativ al Municipiului Târgoviște, incluzând toate zonele urbane, cartierele rezidențiale, zonele de dezvoltare urbanistică, arealele industriale, instituțiile publice de interes local, precum și principalele axe de mobilitate care asigură conexiunile interne ale municipiului. Această arie de operare permite asigurarea unui serviciu de transport public coerent, unitar și accesibil pentru întreaga populație a municipiului, contribuind la mobilitatea durabilă și la integrarea tuturor categoriilor de utilizatori în rețeaua de transport public local.

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 duratele de delegare prevăzute la art.28 alin.(1) din Legea nr.92/2007, Curtea Constituțională a României, a hotărât în analiza criticii de neconstitucionalitate 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 se elaboreze 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 de reduceri/ gratuități în conformitate cu politicile naționale de transport din România și cu cerințele și reglementările legale, precum și în conformitate cu Hotărârile Consiliului Local Municipal Târgoviște;
- III. Prestarea serviciului de transport public local în conformitate cu principiile continuității, frecvenței, regularității și capacității prevăzute în Programul de transport;
- IV. Prestarea serviciului de transport public local în conformitate cu indicatorii de performanță prevăzuți în Contract;



- V. Respectarea standardelor și cerințelor de siguranță și securitate prevăzute în Contract și în legislația națională;
- VI. Prestarea serviciului de transport public local cu vehiculele prevăzute Contract.

4.4 Natura și întinderea drepturilor exclusive acordate operatorului

- I. Va avea dreptul la plata Compensației, 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 Municipiului Târgoviște 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.”

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/acestuia, 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 Municipiului Târgoviște, 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.

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 aceleași 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.

Mod de calcul al compensației:

Compensația = Costurile de operare al serviciului de transport public - Veniturile înregistrate în urma prestării serviciului de transport public + Profitul rezonabil

$$\text{Compensația} = 16,392,491.56 - 2,077,684.75 + 1,058,954.95 = 15,373,761.77 \text{ lei}$$

Valoarea de mai jos reprezintă valoarea estimată a compensației efective pentru primul an din perioada contractuală, respectiv 01.03.2026-31.12.2026

Din valoare de 15,373,761.77 lei reprezentând total compensație, 11,952,491.33 lei reprezintă venituri provenite din diferențe de tarif convenite operatorului.

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 alinate 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 procentuale”. (<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 5.46 % plus o primă de 100 de puncte procentuale (respectiv 6.46%) aplicată costurilor nete



ex post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general, după cum urmează:

$$\text{Profit rezonabil} = 6.46\% * 16,392,491.56 \text{ lei} = 1,058,954.95 \text{ lei}$$

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 legitimațiilor de transport de tip card eliberate/valabile, 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 2.2.5 - Prețurile titlurilor de călătorie în conformitate cu informațiile prezentate de către operatorul SC SERVICII PUBLICE MUNICIPALE TARGOVISTE SRL.

Transportatorul este autorizat să perceapă de la beneficiarii transportului contravaloarea serviciilor prestate pe baza de legitimații de călătorie valabile la tarifele aprobate prin Hotărâre de Consiliu Local după delegarea gestiunii serviciului public. Tariful în vigoare se poate modifica pe baza propunerilor fundamentate ale concesiionarului numai după aprobarea acestuia prin HCL, 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 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 și nivelul acestora, performanța serviciului este direct vizată de Autoritatea Contractanta Deasemenea, contractul prevede monitorizarea atentă a performanțelor derulării sarcinilor operatorului asumate prin contract și penalități pentru neindeplinire, incluzând și adoptarea de măsuri corective.

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

Tabel 4-1 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	Incalc are majora	Retinere din garantia pe trimestru (G) de:
				U.M.	Nivel acceptat, fara penalizari	Nivel maxim permis					Garantie (G)
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9=8 sau 6	10	11 =(9/6)*7* G
1	Curse anulate sau neregulate	(curse anulate sau neregulate/ total curse incluse in Programul de Transport) x 100	autobuz	%	5	10	8.00 %	0	0		0
2	Trasee anulate pentru o perioada de mai mult de 24 de ore	Σ (lungimea traseelor anulate x zile de anulare)/ lungimea totala a traseului x 365	autobuz	%	0.2	1	5.00 %	0	0		0
3	Numarul de pasageri afectati de situatiile de la punctele 1 si 2	Numarul de pasageri afectati de situatiile de la punctele 1 si 2	autobuz	Nr.	1000	2000	12.0 0%	0	0		0
4	Respectarea Planului de Servicii	$(\Sigma \text{ parc planificat} - \Sigma \text{ parc utilizat}) / (\Sigma \text{ parc planificat}) \times 100$	autobuz	%	5	10	5.00 %	0	0		0

5	Plangeri de la pasageri	Plangeri fundamentate	Nr. Plangeri fundamentate inregistrate	toate	Nr.	5	100	6.00 %	0	0		0
		Plangeri rezolvate	Nr. Plangeri fundamentate rezolvate in termen legal	toate	Nr.	3	94	6.00 %	0	0		0
		Plangeri nerezolvate	Nr. Plangeri fundamentate nerezolvate in termen legal	toate	Nr.	2	6	8.00 %	0	0		0
6	Protectia mediului	Respectarea standardelor de poluare EURO 3 si EURO 4	Numar vehicule care nu respecta normele Euro 3 si Euro 4 raportat la numarul de vehicule impus in Programul de Transport	autob uz	%	7	3	9.00 %	0	0	DA	0
7	Vehicule	Cerinte de confort	Numarul vehiculelor neincadrate in clasele I, II sau III de confort/ numarul total de vehicule incluse in Programul de Transport	autob uz	%	10	50	8.00 %	0	0		0
8	Penalitati platite		Cuantumul penalitatilor platite de catre operatorul de transport/ transportatorul autorizat, pentru nerespectarea standardelor de transport de calitate si mediu	toate	lei	5000	10000	8.00 %	0	0		0
9	Respectarea prevederilor legale		Numarul abaterilor constatate si sanctionate de personalul imputernicit	toate	No.	20	100	12.00 %	0	0		0
10	Accidente de trafic		Numarul accidentelor in trafic din vina personalului propriu al Operatorului	toate	No.	5	30	6.00 %	0	0		0
11	Indicele de Satisfactie a Pasagerilor		Respectarea nivelului minim impus	toate	No.	7.5	7	12.00 %	6	0		0
					Total pondere criterii			100.00 %	TOTAL	Incalcari majore	0	
										Retiner e trimestriala din garantia anuala		0

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 Municipiului Târgoviște, 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 SC SERVICII PUBLICE MUNICIPALE TARGOVISTE SRL are calitatea de operator municipal având ca acționar unic Municipiul Târgoviște.
- Consiliul Local Municipal Târgoviște are influența efectivă și controlul efectiv asupra deciziilor strategice și asupra deciziilor manageriale individuale ale SC SERVICII PUBLICE MUNICIPALE TARGOVISTE SRL fiind acționar unic.
- 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. 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) si b) si al transportatorilor autorizați prevăzuți la art. 30 alin. (3) lit. a) si 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;”

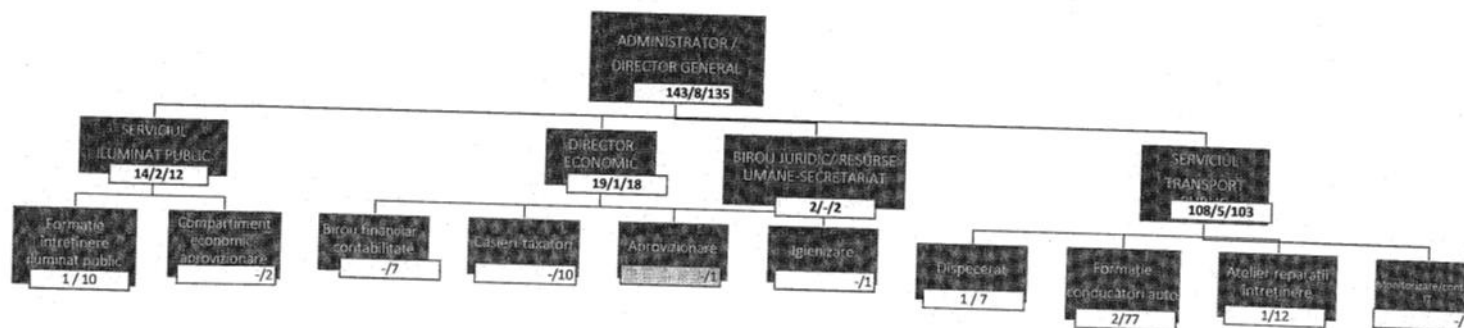
Având în vedere informațiile menționate anterior, considerăm oportună delegarea directă prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători, de pe raza Municipiului Târgoviște, către operatorul regional SC SERVICII PUBLICE MUNICIPALE TARGOVISTE SRL.

Anexa 1 - Organigrama societății

CONSILIUL LOCAL MUNICIPAL TÂRGOVISTE
Societatea SERVICII PUBLICE MUNICIPALE TÂRGOVIȘTE

ANEXA 1 la H.C.L. nr. 31/28.01.2021

ORGANIGRAMA



Anexa 2 - Programul de transport

		Luni-Vineri																		
		5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Trs. 2A	Gara				08:10	09:30	10:50		12:10	13:30			16:10	17:30	18:50		20:10			
	Halta Teis			07:30	08:50		10:10	11:30	12:50		14:10		16:50		18:10	19:30				
Trs. 2B	Gara		06:10								14:50									
	UM Teis											15:35								
Trs. 3	M XI		06:40	07:40		09:00		11:40		13:00	14:00	15:00	16:00		18:10	19:10 19:50	20:50			
	Priseaca		06:10	07:10	08:20	09:40		11:30	12:20	13:30	14:30	15:30	16:30		18:40	19:40	20:20	21:20		
Trs. 4	M XI		06:10	07:15							14:10								22:10	
	COS P3			07:30								15:30	16:20	17:20						23:30
Trs. 5	Complex Natatie	05:00	06:20	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:35		
		05:50	06:40	7:20	8:20	9:20	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	15:20	16:10	17:10	18:20	19:20	20:40			
				7:40	8:40	9:40	10:20	11:20	12:20	13:20	14:20	15:30	16:20	17:20	18:40	19:40				
							10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:40	16:40	17:40						
	Class Park Legumelor			07:20																
				07:20																
Trs. 5A	Campus	5:20	6:00	07:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:20		
		5:40	6:20	07:20	8:20	9:20	10:10	11:10	12:10	13:20	14:10	15:10	16:10	17:20	18:20	19:20	20:40			
			6:40	07:40	8:40	9:40	10:20	11:20	12:20	13:30	14:20	15:20	16:20	17:40	18:40					
							10:30	11:30	12:30	13:40	14:40	15:30	16:30							
	Dambovită Mall				08:30	09:10	10:30	11:10	12:30	13:10	14:00	15:20		17:10	18:30	19:10	20:30	21:10	22:10	
						09:50		11:50			14:30			17:50		19:50		22:30		
Trs. 6	Class Park			07:50	08:30	09:10	10:30	11:10	12:30	13:10	14:40	15:10	16:30	17:10	18:30	19:10	20:30	21:10		
						09:50		11:50		13:50				17:50		19:50		21:50		
Trs. 8	Matraca		06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00		21:00		
	Piata 2 Bazi	05:20	06:20	07:20	08:20	09:20	10:20	11:20	12:20	13:20	14:20	15:20	16:20	17:20	18:20		20:20			
Trs. 9	COS P3			07:30								15:30	16:20	17:20						23:30
	Tevi		06:20	07:15							14:20								22:20	
Trs. 11	Legumelor				08:45	09:45		11:45	12:45	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45	18:45	19:45				
	Halta Teis		06:15		08:15	09:15		11:15	12:15	13:15	14:15	15:15	16:15	17:15	18:15	19:15				
Trs. 13	M XI			07:35	08:55		10:15	11:35	12:55		14:15	15:35	16:55		18:15	19:35				
	Micro II		06:55		08:15	09:35	10:55		12:15	13:35	14:55		16:15	17:35	18:55					
Trs. 6A	M XI		06:00		08:00	09:20	10:40		12:00		14:00	15:40							22:00	
	Spital Municipal			07:10	08:40		10:00	11:20	12:40			15:15	16:20							23:10
Trs. 6A	Sagrimcom			07:15						13:55		15:15				19:55				
	Piata 2 Bazi		06:35							13:15	14:35					19:15				



Sâmbătă - Duminică																				
		5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Trs. 3	Micro XI				08:00			11:00		13:00			16:20	17:40		19:50				
	Priseaca				08:40			11:40		13:40			16:40		18:20		20:20			
Trs. 4	Micro XI		06:10								14:10								22:10	
	COS P3			07:30								15:30								23:30
Trs. 5	Complex Natatie	05:50	06:40	07:20	8:00 8:40	09:20	10:00 10:40	11:20	12:00 12:40	13:20	14:00 14:40	15:20	16:00 16:40	17:20	18:00 18:40	19:20	20:00 20:40	21:20		
	Campus		6:00 6:40	07:20	8:00 8:40	09:20	10:00 10:40	11:20	12:00 12:40	13:20	14:00 14:40	15:20	16:00 16:40	17:20	18:00 18:40	19:20	20:00 20:40			
Trs. 5A	Dambovita Mall				08:00	09:30	10:00	11:30	12:00	13:30	14:00	15:30	16:00	17:30	18:00		20:00	21:00		
	Class Park			07:30		09:00 09:30		11:00 11:30		13:00 13:30		15:00 15:30		17:00 17:30		19:30	20:30			
Trs. 6	Matraca		06:10	07:10		09:00		11:00		13:00		15:00		17:00		19:00				
	Piata 2 Brazi	05:30	06:30		08:20		10:20		12:20		14:20		16:20		18:20					
Trs. 8	COS P3			07:30								15:30								23:30
	Tevi		06:20								14:20								22:20	
Trs. 9	Legumelor				08:45	09:45		11:45	12:45	13:45										
	Halta Teis				08:15	09:15		11:15	12:15	13:15										
Trs. 13	M XI		06;15								14:00								22:00	
	YPC			07:10								15:15								23:10

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,

jurnalist Constantin Cozma

CONTRASEMNEAZĂ PENTRU LEGALITATE,
SECRETARUL GENERAL
AL MUNICIPIULUI TÂRGOVIȘTE,
jr. Chiru-Cătălin Cristea