



**STUDIU DE OPORTUNITATE ÎN VEDEREA STABILIRII
MODALITĂȚII DE GESTIUNE A TRANSPORTULUI
PUBLIC LOCAL DE CĂLĂTORI ÎN CADRUL ASOCIAȚIEI
DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ DE „TRANSPORT
METROPOLITAN BOTOȘANI”**

CUPRINS

CAPITOLUL I - OBIECTUL ȘI SCOPUL STUDIULUI.....	3
CAPITOLUL II - DESCRIEREA ȘI IDENTIFICAREA SERVICIULUI, A ARIEI TERITORIALE ȘI A SISTEMULUI A CĂRUI GESTIUNE URMEAZĂ SĂ FIE DELEGATĂ.....	11
II.1 Identificarea ariei teritoriale.....	11
II.2 Descrierea serviciului de transport public de călători ca serviciu de interes economic general.....	18
II.3 Strategia de dezvoltare a serviciului de transport public de călători pe raza administrativ teritorială a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Metropolitan Botoșani”.....	53
II.4 Tarife și politică socială pentru transportul public de călători pe raza administrativ-teritorială a ADI „Transport Metropolitan Botoșani”.....	56
CAPITOLUL III PREZENTAREA OPERATORULUI S.C ELTRANS S.A BOTOȘANI.....	58
III.1 Scurt Istoric.....	58
III.2 Organizarea Societății.....	59
III.3 Situația actuală.....	69
III.4 Personal.....	70
III.5 Numărul mediu de personal.....	71
III.6 Nivel salarial mediu.....	71
III.7 Rezultat economico-financiar al S.C. ELTRANS S.A. pentru anii 2020-2023.....	72
CAPITOLUL IV-CONTROLUL EXERCITAT DE CĂTRE ADUNAREA GENERALĂ A ASOCIAȚIILOR DIN ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ DE „TRANSPORT METROPOLITAN BOTOȘANI” ASUPRA ACTIVITĂȚII OPERATORULUI S.C. ELTRANS S.A. BOTOȘANI.....	73
CAPITOLUL V-OPORTUNITATEA DELEGĂRII GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL DE CĂLĂTORI PRIN CURSE REGULATE CĂTRE S.C. ELTRANS S.A. BOTOȘANI.....	75
V.1 Gestiunea Directă.....	75
V.2 Gestiunea Delegată.....	76
V.3 Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local.....	79
V.4 Motive de ordin economic, financiar, social și de mediu care justifică delegarea.....	81
V.5 Analiză comparativă privind operarea.....	83
V.5.1.Scenariul I.Gestiune directă către un serviciu public de interes local înființat și organizat în subordinea consiliilor locale.....	83
V.5.2.Scenariul II.Gestiune directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă.....	85
V.5.3.Scenariul III. Gestiune delegată prin procedură competitivă.....	86
V.6. Analiză comparativă între S.C Eltrans S.A. Botoșani și alte societăți comerciale similare care desfășoară aceleași tipuri de transport.....	88
V.7 Concluzii și condiții impuse operatorului prin contractului de delegare a gestiunii.....	88
CAPITOLUL VI-ELEMENTELE CONTRACTULUI DE DELEGARE A GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL.....	90
VI.1 Aria teritorială.....	90
VI.2 Obligația de serviciu public de transport.....	90
VI.3 Natura și întinderea drepturilor exclusive acordate operatorului.....	90
VI.4 Durata încredințării obligației de prestare a serviciului de transport public.....	91
VI.5 Posibilitatea de a subcontracta serviciile încredințate.....	91
VI.6 Parametrii pe baza cărora se va calcula compensația.....	91
VI.7 Standarde de calitate și mecanisme de stimulare a eficienței.....	94
VI.8 Mecanismul de evitare a oricărei supracompensării.....	95
VI.9 Modificarea contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport și obținerea avizelor din partea Consiliului Concurenței.....	95
CAPITOLUL VII-SINTEZĂ ȘI CONCLUZII.....	96

CAPITOLUL I

OBIECTUL ȘI SCOPUL STUDIULUI

Obiectul prezentului studiu de oportunitate îl constituie analizarea tuturor scenariilor posibile pentru atribuirea contractului de servicii publice de transport de călători prin curse regulate pe raza administrativ-teritorială a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Metropolitan Botoșani” (ADI „Transport Metropolitan Botoșani”), facilitarea luării celei mai bune decizii de atribuire a contractului de delegare a serviciilor de transport prin curse regulate efectuat cu autobuzele pe raza administrativ teritorială a ADI „Transport Metropolitan Botoșani”. Trebuie precizat încă de la început faptul că transportul cu autobuze acoperă atât teritoriul Municipiului Botoșani, Orașul Bucecea, Comuna Bălușeni, Comuna Curtești, Comuna Mihai Eminescu, Comuna Răchiți, Comuna Stăuceni, membre în ADI „Transport Metropolitan Botoșani”.

Obiectivul studiului îl constituie delegarea gestiunii serviciilor de transport public local de persoane, precum și încredințarea spre administrare a bunurilor aparținând patrimoniului public din infrastructura aferentă, unui operator de transport autorizat, care dispune de experiența necesară în vederea continuării și dezvoltării activității în condiții de eficiență managerială și financiară și de competitivitate pe piața acestor servicii, precum și capacitatea tehnică și profesională necesară.

Gestiunea delegată este modalitatea de gestiune prin care autoritățile administrației publice locale transferă unui operator de transport rutier sau transportator autorizat cu capital public, privat sau mixt sarcinile și responsabilitățile proprii cu privire la prestarea propriu-zisă a serviciului, precum și la exploatarea, întreținerea, reabilitarea și modernizarea bunurilor proprietate publică aferente sistemului de transport public local, în baza unui contract de delegare a gestiunii.

Gestiunea delegată se realizează prin intermediul unor operatori de transport rutier care sunt deținători ai licențelor de transport eliberate de Autoritatea Rutieră Română, în condițiile legii.

Aceștia pot fi:

- a) societăți comerciale înființate de autoritățile administrației publice locale sau de asociațiile de dezvoltare comunitară, deținătoare de licențe de transport valabile;
- b) societăți comerciale rezultate ca urmare a reorganizării administrative a regiilor autonome de interes local sau județean ori a serviciilor publice de specialitate subordonate autorităților administrației publice locale, al căror capital social este deținut, în totalitate sau în parte, în calitate de proprietar sau coproprietar de către unitățile administrației publice respective, deținătoare de licențe de transport valabile;
- c) societăți comerciale cu capital social privat sau mixt, deținătoare de licențe de transport valabile;

- d) compartimente sau servicii specializate de transport local ca structuri proprii ale autorităților administrației publice locale sau ale asociațiilor de dezvoltare comunitară cu sau fără personalitate juridică.

Principiile care stau la baza atribuirii contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local sunt:

- transparența - punerea la dispoziția tuturor celor interesați a informațiilor referitoare la aplicarea normelor pentru atribuirea contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local;
- tratamentul egal - aplicarea, într-o manieră nediscriminatorie, de către autoritatea publică/asociația de dezvoltare comunitară a criteriilor de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local;
- proporționalitatea - presupune că orice măsură stabilită de autoritatea publică/asociația de dezvoltare comunitară trebuie să fie necesară și corespunzătoare naturii contractului;
- nediscriminarea - aplicarea de către autoritatea publică/asociația de dezvoltare comunitară a acelorași reguli, indiferent de forma de organizare, natura capitalului ori naționalitatea participanților la procedura de atribuire a contractelor, cu respectarea condițiilor prevăzute în acordurile și convențiile la care România este parte;
- libera concurență - asigurarea de către autoritatea publică/asociația de dezvoltare comunitară a condițiilor pentru ca orice operator să aibă dreptul de a participa la procedura de delegare, în condițiile legii, ale convențiilor și acordurilor internaționale la care România este parte;

Contextul legislativ la nivel național și european cuprinde:

Nr. crt.	TRANSPORTUL PUBLIC LOCAL
1. LEGISLAȚIE ROMÂNEASCĂ	
1	Legea serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale nr. 92/2007, cu modificările și completările ulterioare;
2	Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
3	Ordonanță de Guvern nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare;
4	Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 980/2011 pentru aprobarea Normelor metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora stabilite prin Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare;
5	Ordonanță de Guvern nr. 19/1997 privind transporturile, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
6	Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice republicată, cu modificările și completările ulterioare;

7	Ordonanță de Guvern nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport;
8	Ordonanță de Guvern nr. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare republicată;
9	Ordonanță de Guvern nr. 19/1999 privind acordarea unor facilități agenților economici din domeniul transporturilor, la scoaterea din funcțiune a mijloacelor fixe uzate fizic sau moral, neamortizate integral;
10	Ordonanță de Guvern nr. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora, cu modificările și completările ulterioare;
11	Ordonanță de Guvern nr. 26/2011 privind înființarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, cu modificările și completările ulterioare;
12	Ordin nr. 131/1401/2019 din 17 aprilie 2019 privind documentele standard și contractul-cadru care vor fi utilizate în cadrul procedurilor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane în unitățile administrativ-teritoriale, realizat cu autobuze, troleibuze și/sau tramvaie
13	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;
14	Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 206/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru de autorizare a autorităților de autorizare pentru serviciile de transport public local, cu modificările și completările ulterioare;
15	Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 207/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru de acordare a autorizațiilor de transport în domeniul serviciilor de transport public local;
Nr. crt.	TRANSPORTUL PUBLIC LOCAL
16	Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane;
17	Hotărârea Guvernului nr. 38/2008 privind organizarea timpului de muncă al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier, cu modificările și completările ulterioare;
18	Hotărârea Guvernului nr. 625/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Rutiere Române, cu modificările și completările ulterioare;
19	Ordinul nr. 22/2017 privind aprobarea Regulamentului de organizare și funcționare a Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice - A.N.R.S.C.
20	Hotărârea Guvernului nr. 1088/2011 privind organizarea și funcționarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier;

21	Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 2133/2005 pentru aprobarea Reglementărilor privind certificarea încadrării vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în normele tehnice privind siguranța rutieră, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică - RNTR 1, cu modificările și completările ulterioare;
22	Ordinul Ministrului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței nr. 211/2003 pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea de tip și eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere, precum și omologarea de tip a produselor utilizate la acestea - RNTR 2, cu modificările și completările ulterioare;
2. LEGISLAȚIE EUROPEANĂ	
1	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, cu modificările și completările ulterioare;
2	Comunicarea Comisiei 2014/C 92/01 referitoare la orientări pentru interpretarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători;
3	Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Comisiei de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier;
4	Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport;
5	Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic;
6	Standardul EN 13816 pentru Transporturi - Logistică și Servicii - Transporturi Publice de Pasageri - definirea, urmărirea și măsurarea calității serviciilor;

Legislația enumerată mai sus este modificată și completată de toate actele modificatoare ale acestora.

În vederea urmăririi scopului propus, studiul de oportunitate fundamentează necesitatea și oportunitatea concesiunii transportului public local de persoane cu autobuzul pe raza administrativ teritorială a ADI „Transport Metropolitan Botoșani” și stabilirea soluțiilor optime de delegare a gestiunii serviciilor.

Autoritățile administrației publice locale au obligația de a stabili și de a aplica strategia pe termen mediu și lung pentru extinderea, dezvoltarea și modernizarea serviciilor de transport public local, 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. Din acest motiv, autoritățile administrațiilor locale de pe raza administrativ teritorială, și-au stabilit prin strategiile adoptate și cele pe care le va adopta, urmărirea următoarelor obiective:

- Dezvoltarea și funcționarea pe termen mediu și lung a serviciilor de transport public de persoane în concordanță cu programele de dezvoltare economico-socială a localităților aparținătoare;
- Satisfacerea în condiții optime a nevoilor populației, precum și a instituțiilor publice și agenților economici de pe raza administrativ-teritorială a ADI „Transport Metropolitan Botoșani”, pe care îi deservește prin serviciile de transport oferite;
- Gestionarea serviciilor de transport public local de persoane pe criterii de competitivitate și eficiență managerială;
- Eficientizarea activității S.C. Eltrans S.A. Botoșani – operatorul de transport public local de persoane autorizat din municipiul Botoșani, deținător de licențe de transport și de execuție pentru autovehicule, obligatorii în acest domeniu de activitate;
- Îmbunătățirea condițiilor de viață ale cetățenilor prin promovarea calității și eficienței transportului public de persoane cu autobuzul;
- Asigurarea capacității necesare de transport pe fiecare rută în parte;
- Promovarea reabilitării infrastructurii aferente serviciilor de transport public de persoane cu autobuzul;
- 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.

Potrivit prevederilor *art. 17, alin.(1), litera h din Legea nr. 92/2007*, consiliile locale au atribuții referitoare la încheierea contractelor de delegare a gestiunii serviciului public de transport local de persoane;

Potrivit prevederilor *art. 21 din Legea nr. 92/2007* :

“(1) Serviciile de transport public local se pot administra prin atribuirea acestora în următoarele modalități:

- a) gestiune directă;
- b) gestiune delegată;

(2) Alegerea modalității de atribuire a serviciilor publice de transport local se face, în condițiile prezentei legi, precum și ale Legii nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, prin hotărâre adoptată de consiliile locale ori de Consiliul General al Municipiului București sau de adunarea generală din cadrul asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, după caz.

(5) Bunurile și elementele componente ale sistemelor publice de transport local aflate în domeniul public sau privat al administrației publice respective vor putea fi date în

exploatare pentru prestarea serviciului public de transport operatorilor de transport sau transportatorilor autorizați cărora li s-a atribuit gestiunea serviciului.”

Conform *art. 8, alin.(3), litera d) din Legea nr. 51/2006*, în exercitarea competențelor și atribuțiilor ce le revin în sfera serviciilor de utilități publice, autoritățile deliberative ale administrației publice locale asigură cadrul necesar pentru furnizarea serviciilor de utilități publice și adoptă hotărâri în legătură cu alegerea modalității de gestiune a serviciilor de utilități publice și darea în administrare sau, după caz, punerea la dispoziție a sistemelor de utilități publice destinate furnizării/prestării acestora.

Conform *art. 24, din Legea nr. 51/2006*:

“(1) Bunurile ce compun sistemele de utilități publice prin intermediul cărora sunt furnizate/prestate serviciile de utilități publice pot fi:

- a) date în administrare și exploatate în baza hotărârii de dare în administrare;
- b) puse la dispoziție și exploatate în baza contractului de delegare a gestiunii serviciului.

(2) În cazul gestiunii delegate, punerea la dispoziție a sistemelor de utilități publice, utilizate pentru furnizarea/prestarea serviciilor și/sau activităților care fac obiectul delegării gestiunii, este parte intrinsecă a contractelor de delegare a gestiunii.

Aceste sisteme se transmit operatorilor/operatorilor regionali spre administrare și exploatare pe perioada delegării gestiunii, odată cu gestiunea propriu-zisă a serviciilor și/sau a activităților delegate, în baza contractului de delegare a gestiunii.”

Principalele obiective urmărite de autoritățile administrației publice locale, de asociațiile de dezvoltare intercomunitară și de alte forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale, după caz, în domeniul serviciului public de transport local potrivit prevederilor *art. 1, alin. (6) din Legea nr. 92/2007*, sunt:

- a) înființarea de compartimente sau servicii de specialitate pentru serviciul public de transport local, cu sau fără personalitate juridică, după caz, denumite în continuare autorități locale de transport;
- b) abrogată.
- c) asigurarea transparenței în procedurile de achiziție publică;
- d) informarea și consultarea periodică a populației asupra politicilor de dezvoltare durabilă din domeniul serviciului public de transport local;
- e) abrogată
- f) corelarea capacității mijloacelor de transport de persoane cu fluxurile de călători existente;
- g) asigurarea continuității serviciilor publice de transport prin programele de transport sau de funcționare, după caz, corelate cu fluxurile de călători existente;
- h) atribuirea contractelor de servicii publice definite la art. 2 lit. i) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, prevederilor Legii nr. 51/2006 a legislației în domeniul achizițiilor publice.

Având în vedere că:

1. Acționariatul S.C Eltrans S.A. Botoșani este deținut de Consiliul Local al Municipiului Botoșani în proporție de 100%;

2. Faptul că S.C Eltrans S.A. Botoșani îndeplinește toate condițiile pentru a fi operator regional;

3. Unitățile administrativ-teritoriale membre ale ADI „Transport Metropolitan Botoșani” sunt: Municipiul Botoșani, Orașul Bucecea, Comuna Bălușeni, Comuna Curtești, Comuna Mihai Eminescu, Comuna Răchiți, Comuna Stăuceni, în calitate de acționari/asociați ai operatorului regional, prin intermediul asociației, exercită un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului regional, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe;

4. Potrivit prevederilor *art. 27, alin. (1) Legea nr. 92/2007* “În cazul operatorilor de transport rutier prevăzuți la art. 30 alin. (2) lit. a) și b) și al transportatorilor autorizați prevăzuți la art. 30 alin. (3) lit. a) și b), **delegarea gestiunii serviciului de transport public local se atribuie în mod direct acestora, fără licitație, prin contract de delegare a gestiunii.**” - respectiv, art. 30 alin. (2) literele a) și b) prevede:

“a) 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;

b) societăți rezultate ca urmare a reorganizării administrative a regiilor autonome de interes local sau județean ori a serviciilor publice de transport de specialitate subordonate autorităților administrației publice locale, al căror capital social este deținut, în totalitate sau în parte, în calitate de proprietar ori coproprietar, de către unitățile administrativ-teritoriale.”

În cazul de față, adecvat scopului urmărit și în conformitate cu prevederile legale, între ADI „Transport Metropolitan Botoșani” și operatorul de transport regional se propune încheierea unui contract de gestiune directă.

Gestiunea directă

Gestiunea directă este modalitatea de gestiune în care autoritățile administrației publice locale își asumă nemijlocit prestarea serviciului public de transport local și toate sarcinile și responsabilitățile, potrivit legii, privind organizarea, coordonarea, exploatarea, finanțarea și controlul funcționării serviciului public de transport local, precum și administrarea sistemului de utilități publice aferente.

Delegarea gestiunii serviciului de transport public local se atribuie în mod direct acestora, fără licitație, prin contract de delegare a gestiunii.

Delegarea gestiunii serviciilor de utilități publice, respectiv operarea, administrarea și exploatarea sistemelor de utilități publice aferente, se poate face pentru toate sau numai

pentru o parte dintre activitățile componente ale serviciilor, pe baza unor analize tehnico-economice și de eficiență a costurilor de operare, concretizate într-un studiu de oportunitate.

Consiliile locale adoptă hotărâri în legătură cu alegerea modalității de gestiune a serviciilor de transport public local de persoane și darea în administrare sau, după caz, concesionarea bunurilor proprietate publică și/sau privată a unităților administrativ-teritoriale din componența sistemelor de utilități publice, precum și pentru stabilirea programelor de reabilitare, extindere și modernizare a infrastructurii rutiere, în condițiile legii, în vederea eficientizării transportului public local de persoane.

După adoptarea hotărârilor de către U.A.T-urile membre ale asociației, ADI „Transport Metropolitan Botoșani” va proceda la delegarea gestiunii serviciilor de transport pe raza administrativ-teritorială a asociației.

Operatorii care își desfășoară activitatea în modalitatea gestiunii delegate prin atribuire direct, furnizează/prestează serviciile de utilități publice prin exploatarea și administrarea infrastructurii tehnico-edilitare aferente acestora, în baza contractului de delegare a gestiunii serviciului, precum și în baza licenței eliberate de autoritatea de reglementare competentă, în condițiile legii.

Contractul de delegare a gestiunii este un contract încheiat în formă scrisă, prin care unitățile administrativ-teritoriale, individual sau în asociere, după caz, în calitate de delegatar, atribuie, prin una dintre modalitățile prevăzute de lege, pe o perioadă determinată, unui operator, în calitate de delegat, care acționează pe riscul și răspunderea sa, dreptul și obligația de a furniza/presta integral un serviciu de utilități publice ori, după caz, numai unele activități specifice acestuia, inclusiv dreptul și obligația de a administra și de a exploata infrastructura tehnico-edilitară aferentă serviciului/activității furnizate/prestate, în schimbul unei redevențe, după caz.

Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane se încheie de ADI „Transport Metropolitan Botoșani” în numele și pe seama unităților administrativ-teritoriale membre care au calitatea de delegatar și operatorul de transport care are calitatea de delegat, conform prevederilor Legii nr. 92/2007.

Contractul de delegare a gestiunii este asimilat actelor administrative și intră sub incidența prevederilor Legii nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.

Durata delegării gestiunii serviciului de transport public local se stabilește prin contracte de delegare a gestiunii de către autoritățile administrației publice locale și trebuie să fie corelată cu durata medie de amortizare a tuturor mijloacelor de transport deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, dar nu mai mult de:

- a) 10 ani, în cazul serviciului public de transport rutier realizat cu autobuze, troleibuze sau autocare;

CAPITOLUL II

DESCRIEREA ȘI IDENTIFICAREA SERVICIULUI, A ARIEI TERITORIALE ȘI A SISTEMULUI A CĂRUI GESTIUNE URMEAZĂ SĂ FIE DELEGATĂ

II.1 Identificarea ariei teritoriale

Aria teritorială la care face referire studiul de oportunitate este aria administrativ-teritorială a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de „Transport Metropolitan Botoșani” care cuprinde unitățile administrativ-teritoriale ale Municipiului Botoșani, Orașului Bucecea, Comunei Bălușeni, Comunei Curtești, Comunei Mihai Eminescu, Comunei Răchiți și Comunei Stăuceni.

Județul Botoșani este situat din punct de vedere geografic în Regiunea de Dezvoltare Nord-Est, în extremitatea nord-estică a României, învecinându-se la sud cu Județul Iași, la vest cu Județul Suceava, la nord cu Republica Ucraina și la est cu Republica Moldova. Județul are o suprafață de 4.986 km², cu care deține un procent de 2,1% din suprafața țării. Ca poziție geografică, Județul Botoșani este încadrat în următoarele coordonate:

Direcție	Puncte extreme (localități)	Vecini	Longitudinea estică	Latidunea nordică
NORD	Satul Horodiștea	Republica Moldova	26°40'	48°16'
SUD	Comuna Prăjeni	Județul Iași	27°02'	47°26'
EST	Comuna Santa Mare	Republica Moldova	27°23'	47°35'
VEST	Comuna Mihăileni	Județul Suceava	26°06'	47°58'

Tabelul nr. 1: Coordonate geografice poziție Județul Botoșani



Figura 1: Identificarea ariei teritoriale a Județului Botoșani

Județul Botoșani deține o poziție geostrategică importantă în zona de nord-est a

României, fiind județ de graniță cu 2 state învecinate, care nu sunt membre ale Uniunii Europene, ceea ce face ca județul să fie o „poartă de acces” către Europa pentru cetățenii ucraineni și moldoveni și totodată îl face atractiv pentru eventuale proiecte de cooperare transfrontalieră. Relieful este reprezentat - în jumătatea nordică printr-o parte deluroasă a Depresiunii Jijiei, cu coline domoale care nu depășesc 200 metri altitudine, - spre est se întinde o zonă de câmpie în lungul Prutului, iar - spre vest, regăsim zona de terase înalte de pe malul stâng al Siretului, care fac parte din zona sudestică a podișului Sucevei, cu înălțimi mai mari, de circa 300 metri și culminează în sud-vest cu prelungirea nordică a culmii Dealu Mare care atinge altitudinea maximă de 593 m.

Conform datelor furnizate de către INS, populația județului Botoșani este în prezent de 457.778 locuitori; raportată la suprafața județului de 4.986 km², se obține o densitate de 91,81 loc/km².

Municipiul Botoșani are o populație după domiciliu la 01.07.2024 de 90.010 locuitori (conform datelor de pe site-ul INSS), având o densitate de 2.211 loc/km² și o suprafață de 40,7 km².

În mediul urban din județul Botoșani trăiesc 183.980 de persoane (95.192 femei și 88.788 bărbați), în schimb, în mediul rural trăiau la 1 iulie 2024 un număr de 273.798 de persoane (132.082 de femei și 141.716 bărbați).

Evoluția populației din Județul Botoșani, după domiciliu, în perioada 2018-2024 este ilustrată în tabelul de mai jos:

Medii de rezidență	Număr persoane 2018	Număr persoane 2019	Număr persoane 2020	Număr persoane 2021	Număr persoane 2022	Număr persoane 2023	Număr persoane 2024
Total	453830	456923	457628	455737	455280	457085	457778
Urban	196049	195627	194628	192019	189397	186644	183980
Rural	257781	261296	263000	263718	265883	270441	273798

Tabelul nr. 2: Evoluția populației din Județul Botoșani după domiciliu (conform INS)

În ceea ce privește modul de organizare administrativ-teritorială a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Metropolitan Botoșani” aceasta are în componență: 1 municipiu, 1 oraș și 5 comune.

Tipul unității	Denumire	Localități componente
Municipiu	Botoșani	Botoșani
Orașul	Bucecea	Bucecea, Călinești, Bohoghina
Comuna	Bălușeni	Bălușeni, Bălușenii Noi, Buzeni, Coșuleni, Draxini, Zăicești
Comuna	Curtești	Curtești, Agafton, Băiceni, Hudum, Mănăstirea Doamnei, Orășeni –Deal, Orășeni -Vale
Comuna	Mihai Eminescu	Ipotești, Baisa, Cătămărești, Cătămărești -Deal , Cervicești, Cervicești -Deal, Cucorăni, Manolești, Stâncești
Comuna	Răchiți	Răchiți, Cișmea, Costești, Roșiori
Comuna	Stăuceni	Stăuceni, Siliștea, Tocileni, Victoria

Tabelul nr. 3: Organizarea administrativ-teritorială a Asociației



Figura 2: Identificarea ariei teritoriale a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Metropolitan Botoșani”

În ceea ce privește evoluția populației după domiciliul în aria teritorială a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Metropolitan Botoșani” aceasta este conform datelor furnizate de către INS după cum urmează:

Localități	Număr persoane 2018	Număr persoane 2019	Număr persoane 2020	Număr persoane 2021	Număr persoane 2022	Număr persoane 2023	Număr persoane 2024
TOTAL	153781	153279	152724	151226	149822	148504	147405
Municipiul BOTOȘANI	120841	120160	119335	117785	116169	114331	112411
Orașul BUCECEA	5554	5530	5524	5429	5386	5373	5592
Comuna BĂLUȘENI	4940	4916	4896	4861	4770	4767	4736
Comuna CURTEȘTI	5647	5758	5888	5934	6077	6321	6566
Comuna MIHAI EMINESCU	8168	8287	8368	8480	8674	8878	9037
Comuna RĂCHITȚI	4917	4913	4975	5022	5026	5116	5372
Comuna STĂUCENI	3714	3715	3738	3715	3720	3718	3691

Tabelul nr. 3: Evoluția populației în aria teritorială a Asociației (INS)

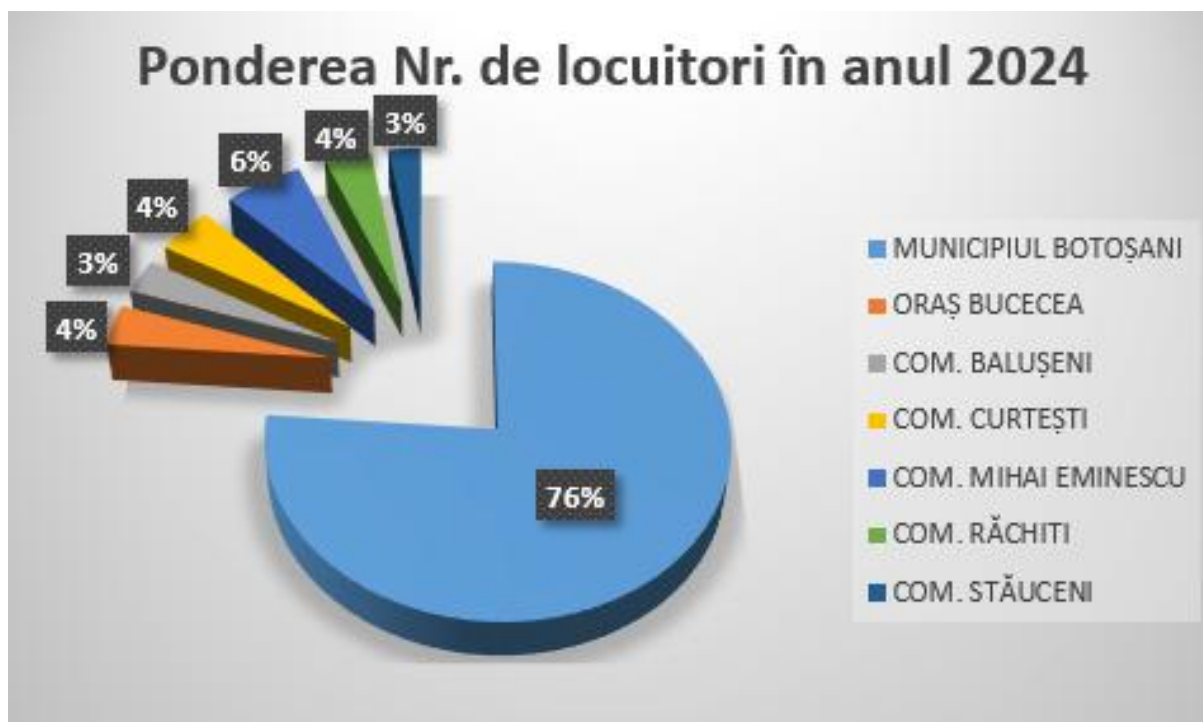


Figura 3: Ponderea nr. de locuitori în aria teritorială a Asociației

Distribuția populației pe grupe de vârstă în aria administrativ-teritorială a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Metropolitan Botoșani”, conform INS din anul 2024 este următoarea:

GRUPA DE VARSTA	MUNICIPIUL BOTOȘANI	ORAȘ BUCECEA	COMUNA BALUȘENI	COMUNA CURTEȘTI	COMUNA MIHAI EMINESCU	COMUNA RACHIȚI	COMUNA STĂUCENI
0-4 ani	4211	279	181	327	457	269	150
5-9 ani	5240	287	217	420	557	281	175
10-14 ani	5147	292	223	378	535	294	204
15-19 ani	5847	322	293	401	518	329	257
20-24 ani	5375	346	331	414	515	348	268
25-29 ani	5425	365	298	352	546	346	217
30-34 ani	6996	418	242	408	582	401	264
35-39 ani	10144	470	342	532	773	424	271
40-44 ani	9715	382	313	563	761	416	307
45-49 ani	9430	434	464	615	733	454	337
50-54 ani	8709	472	421	579	774	451	307
55-59 ani	8647	418	294	419	609	366	264
60-64 ani	7822	251	164	293	413	219	147
65-69 ani	8551	257	213	308	430	235	152
70-74 ani	5796	209	252	236	337	192	131
75-79 ani	2645	159	177	132	214	124	88
80-84 ani	1444	129	154	101	149	90	80
> 85 ani	1267	102	157	88	134	133	72
Total	112411	5592	4736	6566	9037	5372	3691

Tabelul nr.4: Distribuția populației pe grupe de vârstă în aria administrativ-teritorială a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Metropolitan Botoșani” (INS)

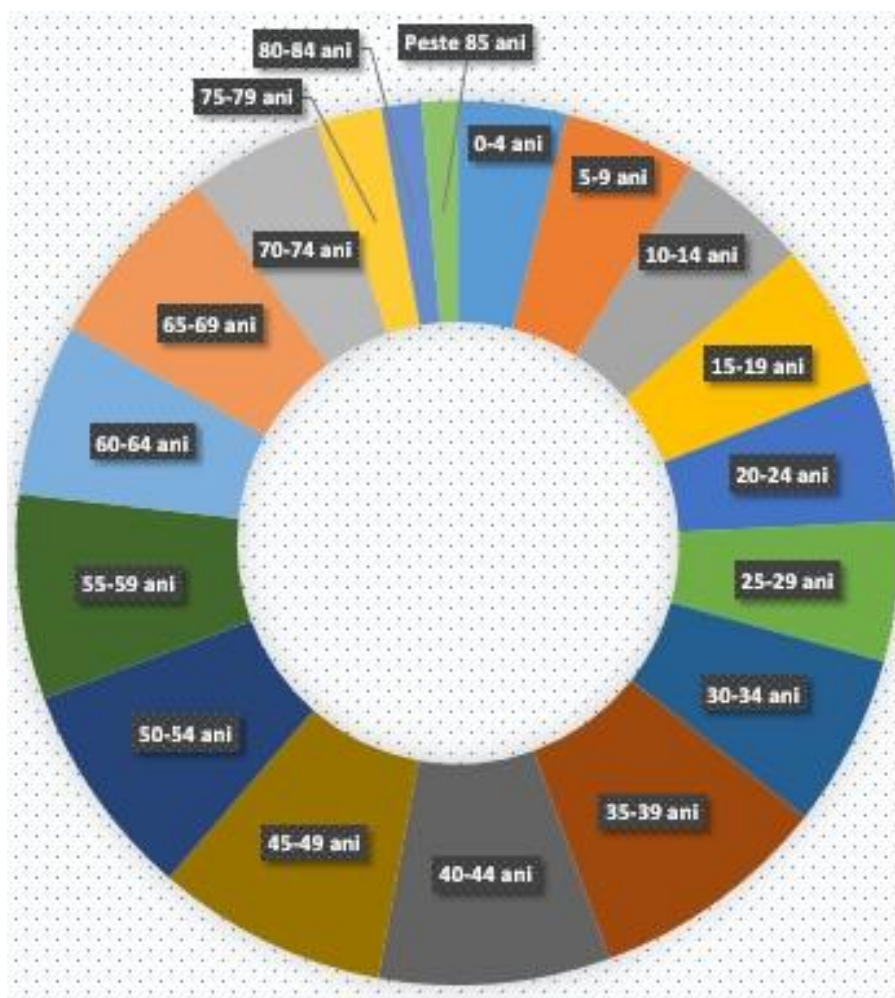


Figura 4 Distribuția populației pe grupe de vârstă în aria administrativ-teritorială a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Metropolitan Botoșani”

Astfel, grupele de vârstă 5-9, 10-14 și 15-19 vor utiliza transportul în comun în primul rând pentru deplasarea către și dinspre unitățile de învățământ și în al doilea rând pentru relaxare.

Grupele de vârstă de peste 65 de ani sunt grupele persoanelor care au o mobilitate mai redusă, pentru care sistemul de transport în comun va reprezenta soluția pe termen lung a rezolvării problemelor de mobilitate.

Deoarece cele două categorii sunt cele care vor beneficia de cea mai mare parte a gratuităților și compensărilor, este foarte importantă identificarea cât mai exactă a numărului potențialilor utilizatori.

O altă relevanță a acestor date este reprezentată de faptul că traseele care vor fi cuprinse în programul de transport vor trebui să asigure deplasarea către unitățile de învățământ la orele corespunzătoare pentru deplasarea spre și dinspre acestea.

II.2 Descrierea serviciului de transport public de călători ca serviciu de interes economic general

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

Serviciul de transport public local este un serviciu integrat în sensul prevăzut de *art. 2, litera m) din Regulamentul 1370/2007*, care asigură servicii interconectate de transport în raza administrativ teritorială a entității contractante, cu un serviciu unic de informații, un regim unic de taxare a titlurilor de transport și un orar unic de transport.

Serviciul de transport public local reprezintă transportul public de călători și este definit de *art. 2 litera a) din Regulamentul CE nr. 1370/2007*, drept serviciul de interes economic general, prestat către public în mod nediscriminatoriu și continuu pe raza entității contractante, potrivit programului de transport. Serviciul de transport public local înseamnă suma operațiunilor de transport care asigură, nemijlocit, deplasarea persoanelor cu ajutorul vehiculelor, pe distanțe și în condiții prestabilite, potrivit prevederilor contractului de delegare, conform programului de transport al operatorului.

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

Începând cu anul 2024 Municipiul Botoșani, Orașul Bucecea, Comuna Bălușeni, Comuna Curtești, Comuna Mihai Eminescu, Comuna Răchiți și Comuna Stăuceni au hotărât înființarea Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de „Transport Metropolitan Botoșani”, în scopul organizării, reglementării, exploatarei, monitorizării și gestionării în comun a serviciului de transport public local pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre, care va acționa în numele și pe seama unităților administrativ-teritoriale membre.

Transportul local se adresează tuturor locuitorilor, mai ales celor care nu pot să efectueze deplasări cu mașini personale, din acest motiv, principalii utilizatori ai serviciului de transport public local cu autobuzele sunt: elevii și studenții, pensionarii și o parte din persoanele angajate care nu au asigurat de către angajator serviciul de transport și care nu dețin, sau nu pot să utilizeze zilnic transportul cu mașina personală. Din acest motiv, transportul public este un serviciu social, care nu se poate desfășura fără intervenția autorităților locale. Ținând cont de aceasta și de faptul că autoritățile locale au obligația de a asigura serviciul public de transport putem spune că transportul public local efectuat cu autobuzele este un **serviciu de interes economic general**.

Pentru a demonstra aceasta vom utiliza date statistice care se găsesc pe site-ul Institutului Național de Statistică, astfel, populația după domiciliu la 1 iulie 2024 era în Zona Metropolitană Botoșani de 147.405 persoane, din care în municipiul Botoșani era de

112.411 persoane, deplasarea acestora realizându-se în cea mai mare parte cu transportul public.

Pentru stabilirea Programului de transport se vor stabili trasee și grafice de circulație care trebuie să țină cont de următoarele aspecte:

1. Dezvoltarea pe orizontală sau pe verticală a cartierelor de locuințe;
2. Distribuția în teritoriu a agenților economici cu număr mare de angajați și a marilor centre comerciale;
3. Amplasamentul unităților de învățământ;
4. Dezvoltarea zonelor de agrement;
5. Legături cu alte modalități de transport.

Deplasările cu mijloacele de transport în comun se realizează în primul rând în scopul deplasării către și dinspre locurile de muncă, acest factor reprezentând un factor relevant pentru proiectarea și dezvoltarea sistemului de transport public local, a traseelor și frecvențelor după amplasarea principalilor angajatori din județ. De asemenea, stabilirea traseelor trebuie să țină cont și de asigurarea accesibilității elevilor și studenților la unitățile de învățământ aferente, dar și a întregii populații la zonele de interes ale Zonei Metropolitane (centre comerciale, atracții turistice etc.)

Situația economică a Unităților Administrativ Teritoriale de pe raza Județului Botoșani

În județul Botoșani conform INS în 2023 erau 6031 unități locale active, pe activități ale economiei naționale la nivel de secțiune CAEN Rev.2, cu un total al cifrei de afaceri de 14,769 Miliarde lei. Numărul angajaților la societățile din județ este de 59.155 angajați.

Topul firmelor după Cifra de Afaceri înregistrată în situațiile financiare depuse pentru anul 2023 prezentat în **Topul județean al firmelor Botoșani-Noiembrie 2024** de către Camera de Comerț, Industrie și Agricultură Botoșani este următorul:

Locul în top	DENUMIREA FIRMEI	CIFRA DE AFACERI - RON
1	CORNELL'S FLOOR S.R.L.	468.401.759
2	ELECTRO-ALFA INTERNATIONAL S.R.L.	432.988.904
3	DOLY-COM DISTRIBUTIE S.R.L.	429.296.227
4	ELSACO ELECTRONIC S.R.L.	425.529.326
5	SIMION TEHNOCONSTRUCT S.R.L.	402.608.586
6	VESTRA INDUSTRY S.R.L.	351.180.988
7	PROAGRO S.R.L.	315.024.122
8	ROLANA TEX S.R.L.	297.210.831
9	SAMCOM AS S.R.L.	294.495.091
10	FORMENS S.R.L.	287.003.819
11	GRUPUL DE DISTRIBUTIE ETA S.R.L.	273.815.087

12	DADYCOM S.R.L.	240.354.839
13	OVISIM IMPEX S.R.L.	213.729.794
14	COMCEREAL S.A.	178.194.985
15	CARREMAN ROMANIA S.R.L.	151.784.898
16	SOYBEAN AND MAYS PROD COOP.AGRICOLA	146.885.547
17	CONREC S.R.L.	128.798.086
18	FIVE CONTINENTS GROUP S.R.L.	122.453.664
19	PRODALCOM DISTRIBUTION S.R.L.	122.336.817
20	ELSACO SOLUTIONS S.R.L.	107.792.518
21	MEAT TEAM QUALITY S.R.L.	102.445.620
22	SIMI IMPEX S.R.L.	98.141.246
23	CEREAL BAC S.R.L.	92.039.473
24	JETOIL DOWNSTREAM S.R.L.	89.536.805
25	VICOL GENERATION BUSINESS-ROM. S.R.L.	85.831.831
26	CEREAL LANDMAR S.R.L.	84.276.436
27	SAGROD S.R.L.	83.298.271
28	VULTURI S.R.L.	77.815.469
29	IRINIK S.R.L.	76.852.823
30	ELECTRO ALFA SERVICII INGINERIE S.R.L.	72.031.102

Tabelul nr.5: Topul firmelor după cifra de afaceri în județul Botoșani

Topul firmelor după numărul de salariați înregistrat în situațiile financiare depuse pentru anul 2023 prezentat în Topul județean al firmelor Botoșani-Noiembrie 2024 de către Camera de Comerț, Industrie și Agricultură Botoșani este următorul:

Locul în top	DENUMIREA FIRMEI	NUMĂR SALARIAȚI
1	FORMENS S.R.L.	958
2	DOLY-COM DISTRIBUTIE S.R.L.	450
3	CONTED S.A.	337
4	ROLANA TEX S.R.L.	319
5	CORNELL'S FLOOR S.R.L.	299
6	CARREMAN ROMANIA S.R.L.	290
7	OVISIM IMPEX S.R.L.	285
8	PANDORAS COURIER S.R.L.	248
9	ELSACO ELECTRONIC S.R.L.	247
10	FREEFASHION S.R.L.	240
11	ELECTRO-ALFA INTERNATIONAL S.R.L.	232
12	URBAN SERV S.A.	226
13	G.T. COMPANY S.R.L.	222
14	SAGROD S.R.L.	203

15	NORDIC ROMAR S.R.L.	196
16	GRUPUL DE DISTRIBUTIE ETA S.R.L.	182
17	MODERN CALOR S.A.	181
18	IRINIK S.R.L.	180
19	ELECTRO ALFA CM S.R.L.	171
20	BIG CONF PRODUCTION S.R.L.	162
21	CONREC S.R.L.	160
22	ABC-CON-INTERNATIONAL S.R.L.	152
23	COMCEREAL S.A.	149
24	PRODALCOM DISTRIBUTION S.R.L.	147
25	VICOL GENERATION BUSINESS-ROMANIA S.R.L.	145
26	AGREMIN TRANS S.R.L.	139
27	GARMENT OPERATIONS S.R.L.	138
28	VULTURI S.R.L.	133
29	VATRA DOMNEASCA S.R.L.	132
30	FIVE CONTINENTS GROUP S.R.L.	129

Tabelul nr.6: Topul firmelor după numărul de angajați în județul Botoșani

Situația economică a Unităților Administrativ Teritoriale de pe raza Asociației

În aria administrativ-teritorială a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Metropolitan Botoșani” conform INS în 2023 erau 3466 întreprinderi active cu un total al cifrei de afaceri de 8,896 Miliarde lei.

După numărul de angajați, topul firmelor prezentat de topfirme.com pentru fiecare Unitate Administrativ Teritorială de pe raza Asociației este următorul:

Locul în top	DENUMIREA FIRMEI (MUNICIPIUL BOTOȘANI)	CIFRA DE AFACERI 2023 - RON
1	ELECTRO-ALFA INTERNATIONAL SRL	432.988.904
2	DOLY-COM DISTRIBUȚIE SRL	429.296.227
3	ELSACO ELECTRONIC SRL	425.529.326
4	ROLANA TEX SRL	297.210.831
5	GRUPUL DE DISTRIBUTIE ETA SRL	273.815.087
6	OVISIM IMPEX S.R.L.	213.729.794
7	COMCEREAL SA	178.194.985
8	CARREMAN ROMANIA SRL	151.784.898
9	CONREC S.R.L.	128.798.086
10	PRODALCOM DISTRIBUTION SRL	122.336.817
11	MEAT TEAM QUALITY SRL	102.445.620
12	CEREAL LANDMAR SRL	84.276.436
13	IRINIK SRL	76.852.823

14	ELECTRO ALFA SERVICII INGINERIE S.R.L.	72.031.102
15	BIG CONF SRL	69.748.855

Tabelul nr.7: Topul firmelor după cifra de afaceri în Municipiul Botoșani

Locul în top	DENUMIREA FIRMEI (ORAȘUL BUCECEA)	CIFRA DE AFACERI 2023 - RON
1	VETEX FARM SRL	11.935.870
2	EXPRES IMPEX SRL	5.755.820
3	EUROPANAITE-TRIPS S.R.L.	3.617.444
4	LAVI ANDREIOTHIS SRL	1.673.108
5	GRAND PELLEGRINO SRL	1.669.932
6	VEANDREGABY TRANS SRL	1.331.450
7	PROFIT MIRAEV S.R.L.	1.308.957
8	DALEX TERMO PROD S.R.L.	1.271.005
9	EURO BUSINES DIY-DAR SRL	1.261.520
10	LACTOMAC SRL	1.135.037
11	AGROSIR S.R.L.	915.121
12	EXPLOZIA SERV SRL	899.881
13	MULTI - DON - APISS S.R.L.	854.939
14	AVONA STAR SRL	731.126
15	SPEDEX EXPRES UNIVERSAL SRL	667.540

Tabelul nr.8: Topul firmelor după cifra de afaceri în Orașul Bucecea

Locul în top	DENUMIREA FIRMEI (COMUNA BĂLUȘENI)	CIFRA DE AFACERI 2023 - RON
1	MERCUR EXPRES SRL	16.745.163
2	SALADIN GAS SRL	12.415.540
3	FEREMAN GROUP SRL	3.609.503
4	ENA MONTAGE ENERGY S.R.L.	2.444.048
5	MFB ELECTROTERMICA SRL	2.141.847
6	LANDAGRITRANS SRL	2.056.416
7	ENOS COD S.R.L.	1.337.150
8	B-LIGHT CONSTRUCT S.R.L.	1.052.706
9	AVICOLA MARYARM SRL	971.054
10	RAMDIANGEL MARKET COM SRL	675.173
11	ROMPAPER ROLTECH S.R.L.	491.466
12	AGRO-COȘOREANU S.R.L.	392.276
13	BEYOU DESIGN SRL	227.033
14	H & H CONVET S.R.L.	211.061

15	PATISERIA IOANEI S.R.L.	210.296
----	-------------------------	---------

Tabelul nr.9: Topul firmelor după cifra de afaceri în Comuna Bălușeni

Locul în top	DENUMIREA FIRMEI (COMUNA CURTEȘTI)	CIFRA DE AFACERI 2023 - RON
1	SIMION TEHNOCONSTRUCT S.R.L.	402.608.586
2	AUTOTRANSPORT INTERNAȚIONAL COMPANY DVORNIC SERGHEI SRL	21.575.248
3	VISCARDI AUTOTURISME SRL	11.276.470
4	MOLDFISH S.R.L.	10.863.014
5	COSTIBAL S.R.L.	6.722.027
6	LICERA SEVEN MARKET SRL	5.506.666
7	TERRA SEED TRADE S.R.L.	5.296.214
8	WEST LOGISTICS SRL	5.208.458
9	MARMOLUX DESIGN SRL	5.181.069
10	SILVESTER LANALIA S.R.L.	5.115.980
11	GROUP EXTRA SRL	4.531.743
12	TRANSILVIU SRL	4.320.430
13	PRIMA SRL	3.956.281
14	SITFINCONT SRL	3.609.276
15	CONDOR DISTRIBUȚIE SRL	3.110.215

Tabelul nr.10: Topul firmelor după cifra de afaceri în Comuna Curtești

Locul în top	DENUMIREA FIRMEI (COMUNA MIHAI EMINESCU)	CIFRA DE AFACERI 2023 - RON
1	CONSTEEL COMPANY SRL	47.719.098
2	TRY GRUP BETOANE SRL	32.790.725
3	DAIALOV COM SRL	12.748.892
4	DOMA SRL	12.341.793
5	LOIALTRANS SRL	11.747.235
6	TRIO INVEST GRUP SRL	6.804.148
7	CARMANGERIA STEJARUL SRL	6.796.993
8	ALFA PROD SRL	5.933.018
9	MILK SRL	3.832.755
10	TRY GROUP LIMITED S.R.L.	3.789.795
11	ALDRO PRONATURA S.R.L.	3.200.167
12	AGRIBUSINESS INTERIM MANAGEMENT SRL	2.881.835
13	APARATAJ LED S.R.L.	2.615.578
14	WEST-AUTOHAUS MULTIMARK S.R.L.	2.281.660
15	CASLARIU SRL	2.232.628

Tabelul nr.11: Topul firmelor după cifra de afaceri în Comuna Mihai Eminescu

Locul în top	DENUMIREA FIRMEI (COMUNA RĂCHIȚI)	CIFRA DE AFACERI 2023 - RON
1	SAMCOM AS SRL	294.495.091
2	DADYCOM SRL	240.354.839
3	FIVE CONTINENTS GROUP SRL	122.453.664
4	DIACONU AGRIPLANT SRL	85.831.831
5	FREEFASHION S.R.L.	47.728.587
6	ELA-GENERAL-COM SRL	46.034.186
7	FIVE CONTINENTS SRL	45.170.107
8	BOLD IMPEX SRL	31.715.689
9	LUC & DAN S.R.L.	24.738.946
10	TEXAS RANCH S.R.L.	20.785.047
11	EMANUEL COM SRL	15.569.215
12	MADOTEX SRL	2.838.283
13	RUTHTIMAS COMPANY SRL	2.350.956
14	STE CONSTRUCȚII SRL	2.050.530
15	GL DISTRIBUTION SRL	1.595.248

Tabelul nr.12: Topul firmelor după cifra de afaceri în Comuna Răchiți

Locul în top	DENUMIREA FIRMEI (COMUNA STĂUCENI)	CIFRA DE AFACERI 2023 - RON
1	SPIRU MAR S.R.L.	3.615.817
2	IDEAL GREEN GLASS SRL	3.176.199
3	VEGETAL BALCEA S.R.L.	3.151.034
4	COZONAC DOMNESC SRL	2.778.865
5	SUNRISE SRL	2.291.289
6	CORNELL'S TEHNIC CONSTRUCT SRL	2.278.362
7	MOLDO T.N.B. STRUCTURI S.R.L.	1.814.540
8	CREOLA SRL	1.749.315
9	MARIAN DECOR POLICONSTRUCT SRL	1.424.066
10	TOKYOCONSTRUCT SRL	1.114.308
11	IANNIS MARIOS SRL	1.040.758
12	FERMA VEGETALĂ EPURAȘ S.R.L.	989.747
13	KARY & STEFY CONSTRUCT S.R.L.	867.058
14	DASSM SRL	682.154
15	IONYSS ART DIA S.R.L.	520.420

Tabelul nr.13: Topul firmelor după cifra de afaceri în Comuna Stăuceni

Numărul angajaților la societățile din aria administrativ-teritorială a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Metropolitan” Botoșani conform INS este de 40.557 angajați. După numărul de angajați, topul firmelor prezentat de topfirme.com pentru fiecare Unitate Administrativ Teritorială de pe raza Asociației este următorul:

Locul în top	DENUMIREA FIRMEI (MUNICIPIUL BOTOȘANI)	NUMĂR SALARIAȚI
1	NOVA APASERV SA	472
2	DOLY-COM DISTRIBUȚIE SRL	450
3	ARTSANA ROMÂNIA S.R.L.	367
4	ROLANA TEX SRL	319
5	SUMMER CONF SRL	290
6	CARREMAN ROMANIA SRL	290
7	OVISIM IMPEX S.R.L.	285
8	SERCONF S.A.	279
9	PANDORAS COURIER SRL	248
10	ELSACO ELECTRONIC SRL	247

Tabelul nr.14:Topul firmelor după numărul de angajați în Municipiul Botoșani

Locul în top	DENUMIREA FIRMEI (ORAȘUL BUCECEA)	NUMĂR SALARIAȚI
1	PROFIT MIRAEV S.R.L.	20
2	EXPRES IMPEX SRL	19
3	VETEX FARM SRL	9
4	LACTOMAC SRL	8
5	EUROPANAITE-TRIPS S.R.L.	6
6	MULTI - DON - APISS S.R.L.	6
7	BOGAUTO NEWCAR SRL	5
8	GRAND PELLEGRINO SRL	5
9	IZZY-BAU PARTNER S.R.L.	5
10	EURO BUSINES DIY-DAR SRL	4

Tabelul nr.15:Topul firmelor după numărul de angajați în Orașul Bucecea

Locul în top	DENUMIREA FIRMEI (COMUNA BĂLUȘENI)	NUMĂR SALARIAȚI
1	MERCUR EXPRES SRL	34
2	SALADIN GAS SRL	26
3	ENOS COD S.R.L.	12
4	ATHENA MARYVET S.R.L.	7
5	LANDAGRITRANS SRL	5
6	FEREMAN GROUP SRL	4
7	ENA MONTAGE ENERGY S.R.L.	4
8	MFB ELECTROTERMICA SRL	3
9	H & H CONVET S.R.L.	3

10	MERAVILIOSA CREATIV SRL	3
----	-------------------------	---

Tabelul nr.16: Topul firmelor după numărul de angajați în Comuna Bălușeni

Locul în top	DENUMIREA FIRMEI (COMUNA CURTEȘTI)	NUMĂR SALARIAȚI
1	COSTIBAL S.R.L.	87
2	SIMION TEHNOCONSTRUCT S.R.L.	81
3	SITFINCONT SRL	71
4	AUTOTRANSPORT INTERNAȚIONAL COMPANY DVORNIC SERGHEI SRL	44
5	RIG MAT SOLUTION SRL	32
6	THT EXPERT INTCONSULTING SRL	19
7	TRANSILVIU SRL	17
8	PANARIS SRL	16
9	GROBE SRL	16
10	COMFEROM SRL	16

Tabelul nr.17: Topul firmelor după numărul de angajați în Comuna Curtești

Locul în top	DENUMIREA FIRMEI (COMUNA MIHAI EMINESCU)	NUMĂR SALARIAȚI
1	TRY GRUP BETOANE SRL	41
2	DOMA SRL	31
3	CARMANGERIA STEJARUL SRL	23
4	TRY GROUP LIMITED S.R.L.	22
5	CONSTEEL COMPANY SRL	18
6	LOIALTRANS SRL	17
7	MILK SRL	12
8	CASLARIU SRL	12
9	FELIX TRANSCOM SRL	11
10	TRIO INVEST GRUP SRL	10

Tabelul nr.17: Topul firmelor după numărul de angajați în Comuna Mihai Eminescu

Locul în top	DENUMIREA FIRMEI (COMUNA RĂCHIȚI)	NUMĂR SALARIAȚI
1	FREEFASHION S.R.L.	240
2	DIACONU AGRIPLANT SRL	145
3	FIVE CONTINENTS GROUP SRL	129
4	DADYCOM SRL	117
5	EMANUEL COM SRL	49
6	SAMCOM AS SRL	36
7	FIVE CONTINENTS SRL	34
8	LUC & DAN S.R.L.	27
9	MADOTEX SRL	20

10	ELA-GENERAL-COM SRL	10
----	---------------------	----

Tabelul nr.18:Topul firmelor după numărul de angajați în Comuna Răchiți

Locul în top	DENUMIREA FIRMEI (COMUNA STĂUCENI)	NUMĂR SALARIAȚI
1	COZONAC DOMNESC SRL	19
2	SPIRU MAR S.R.L.	14
3	DIADDECOR SRL	10
4	CORNELL'S TEHNIC CONSTRUCT SRL	10
5	MARIAN DECOR POLICONSTRUCT SRL	10
6	DASSM SRL	9
7	IDEAL GREEN GLASS SRL	7
8	KARY & STEFY CONSTRUCT S.R.L.	7
9	CREOLA SRL	6
10	RITMO CONSTRUCT SRL	5

Tabelul nr.19:Topul firmelor după numărul de angajați în Comuna Stăuceni

În ceea ce privește evoluția numărului angajaților la societățile din aria teritorială a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Metropolitan Botoșani” aceasta este conform INS după cum urmează:

Localități	Număr persoane Anul 2018	Număr persoane Anul 2019	Număr persoane Anul 2020	Număr persoane Anul 2021	Număr persoane Anul 2022	Număr persoane Anul 2023
TOTAL	37279	38004	36992	37668	38508	40557
BOTOȘANI	33786	34443	33501	34124	34886	36746
BUCECEA	406	414	402	409	418	441
BĂLUȘENI	164	167	163	166	170	178
CURTEȘTI	554	565	549	559	571	604
MIHAI EMINESCU	1193	1216	1201	1223	1250	1320
RĂCHIȚI	938	956	940	947	968	1012
STĂUCENI	238	243	236	240	245	256

Tabelul nr.20:Evoluția numărului angajaților din aria teritorială a Asociației (INS)

În ceea ce privește domeniile de activitate a întreprinderilor active din aria administrativ-teritorială a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Metropolitan Botoșani” conform INS pe activități ale economiei naționale la nivel de secțiune CAEN Rev.2 acestea erau distribuite după cum urmează:

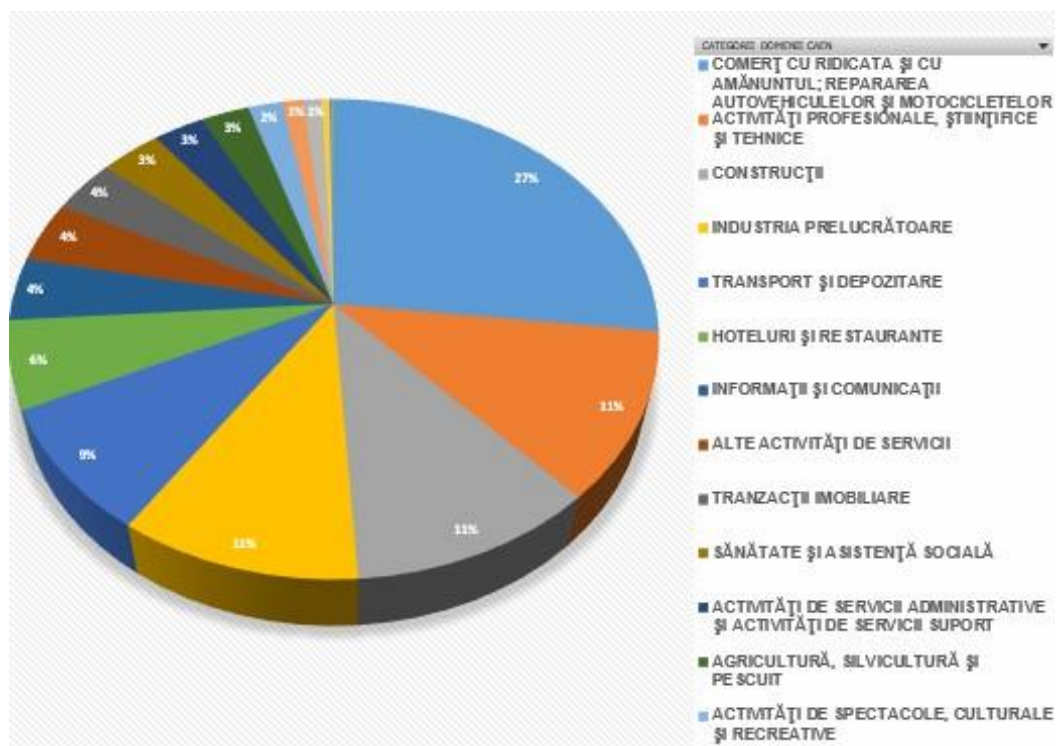


Figura 5 Distribuția pe domenii de activitate a întreprinderilor active din aria teritorială a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Metropolitan Botoșani”

Relevanța pentru Studiul de Oportunitate:

Deși la momentul actual o parte a agenților economici au angajat transportatori privați pentru efectuarea curselor speciale de transport pentru angajații proprii, studiul de oportunitate trebuie să țină seama de angajații companiilor din aria acoperită de ADI „Transport Metropolitan Botoșani” pentru că, la un moment dat, din diferite cauze, există posibilitatea ca angajatorii să opteze pentru utilizarea transportului public în defavoarea celui prin curse speciale. În plus, administrațiile locale, trebuie să facă toate demersurile pentru dezvoltarea transportului public local efectuat pe raza administrativ teritorială proprie.

Transportul public va trebui să prevadă posibilitatea de organizare a unor trasee prin care angajații companiilor să se poată deplasa la și de la muncă. Din acest motiv, considerăm necesar organizarea unor trasee la anumite frecvențe care să țină cont de programul de lucru al angajaților principalelor unități economice din Zona Metropolitană Botoșani.

Din datele prezentate se observă că cea mai mare concentrare a firmelor de la nivelul județului se află pe raza municipiului Botoșani, în zonele industriale, motiv pentru care nevoia de transport se concentrează pe aducerea muncitorilor de pe raza ADI „Transport Metropolitan Botoșani” spre municipiul Botoșani.

Unitățile școlare din Municipiul Botoșani

Un element de care trebuie ținut cont în programarea transportului public de pe raza administrativ teritorială a ADI „Transport Metropolitan Botoșani” este rețeaua școlară. Având în vedere că elevii este una din cele mai importante categorii de călători pentru transportul public, este foarte important ca programul de transport să țină cont de nevoia de deplasare a acestora pe raza asociației.

În Municipiul Botoșani funcționează o extensie a Universității Alexandru Ioan Cuza din Iași.

1. Facultatea de Economie și Administrarea Afacerilor

a) Finanțe și Bănci (Învățământ la Distanță)

b) Administrație Publică (Învățământ la Distanță)

Colegii

- Colegiul Național „Mihai Eminescu”, Botoșani
- Colegiul Național „A.T. Laurian”, Botoșani
- Colegiul Economic „Octav Onicescu”, Botoșani
- Colegiul Tehnic „Gheorghe Asachi”, Botoșani

Licee și Grupuri Școlare

- Liceul Pedagogic „Nicolae Iorga”, Botoșani
- Liceul Teoretic „Grigore Antipa”, Botoșani
- Liceul de Artă „Ștefan Luchian”, Botoșani
- Liceul „Alexandru cel Bun”, Botoșani
- Seminarul Teologic Liceal Ortodox „Sf. Gheorghe”, Botoșani
- Liceul cu Program Sportiv Botoșani
- Liceul Teoretic Centrul de Studii „Ștefan cel Mare și Sfânt”, Botoșani
- Liceul „Dimitrie Negreanu”, Botoșani
- Liceul Tehnologic „Petru Rareș”, Botoșani
- Liceul Tehnologic „Elie Radu”, Botoșani
- Liceul Tehnologic Bucecea

Școli

- Școala Gimnazială Nr.1 „Sfântul Nicolae”, Botosani
- Școala Gimnazială Nr.2 , Botosani
- Școala Profesională Specială „Sf. Stelian”, Botoșani
- Școala Gimnazială Nr. 6 „Grigore Antipa”, Botoșani
- Școala Gimnazială Nr. 7 „Octav Băncilă”, Botoșani
- Școala Gimnazială Nr. 8 „Elena Rareș”, Botoșani
- Școala Gimnazială Nr. 9, Botoșani
- Școala Gimnazială Nr. 10, Botoșani
- Școala Gimnazială Nr. 11, Botoșani
- Școala Gimnazială Nr. 12, Botoșani
- Școala Gimnazială Nr. 13, Botoșani
- Școala Gimnazială Nr. 14 „Ștefan cel Mare”, Botoșani
- Școala Gimnazială Nr. 16 „Sfânta Maria”, Botoșani
- Școala Gimnazială Nr. 17, Botoșani

Grădinițe

- Grădinița cu program normal Nr.1 Botoșani
- Grădinița cu program normal Nr.2 Botoșani
- Grădinița cu program normal Nr.4 Licurici, Botoșani
- Grădinița cu program normal Nr.5 Botoșani
- Grădinița cu program normal Nr.7 Botoșani
- Grădinița cu program normal Nr.8 Botoșani
- Grădinița cu program prelungit Nr.6 Botoșani
- Grădinița cu program prelungit Nr.9 Lizuca, Botoșani

- Grădinița cu program prelungit Nr.10 Botoșani
- Grădinița cu program prelungit Nr.14 Botoșani
- Grădinița cu program prelungit Nr.15 Botoșani
- Grădinița cu program normal Nr.16 Botoșani
- Grădinița cu program prelungit Nr.18 Botoșani
- Grădinița cu program prelungit Nr.19 Botoșani
- Grădinița cu program prelungit Nr.21 Șotron, Botoșani
- Grădinița cu program prelungit Nr.22 Botoșani
- Grădinița cu program prelungit Nr.23 Botoșani
- Grădinița cu program prelungit Nr.24 Voinicelul Botoșani
- Grădinița cu program prelungit Nr.25 Botoșani
- Grădinița cu program normal Nr.20 Botoșani
- Grădinița cu program prelungit Girotondo
- Grădinița Sandy Belle
- Grădinița cu program prelungit Micii Cercetași
- Grădinița cu program prelungit Floare de Colț

Relevanța pentru Studiul de Oportunitate:

Cea mai mare parte dintre călătorii care utilizează transportul public este formată din elevi, motiv pentru care considerăm că traseele și frecvențele din programul de transport trebuie să țină seama de numărul elevilor și de locația instituțiilor de învățământ. Mai mult decât atât, pentru a crește interesul pentru învățare și pentru a stimula toate clasele sociale să lase copii să vină la școli, la momentul actual Municipiul Botoșani, cu perspectiva întinderii facilităților pentru elevi pe întreaga rază administrativ teritorială a asociației, a acordat gratuitate tuturor categoriilor de elevi care învață la unitățile școlare din municipiul Botoșani.

Acordarea acestor facilități face ca relevanța datelor prezentate să fie cu atât mai mare, deoarece prin acordarea acestora transportul public devine, în perspectivă, principala sursă de transport pentru elevii care învață pe raza municipiului Botoșani.

Niveluri de educație	Număr persoane
Total	59581
Copii înscriși în crese	138
Copii înscriși în grădinițe	10442
Elevi înscriși în învățământul preuniversitar	48842
Elevi înscriși în învățământul primar și gimnazial (inclusiv învățământul special)	33092
Elevi înscriși în învățământul primar (inclusiv învățământul special)	17701
Elevi înscriși în învățământul gimnazial (inclusiv învățământul special)	15391
Elevi înscriși în învățământul primar și gimnazial	32811
Elevi înscriși în învățământul primar	17583
Elevi înscriși în învățământul gimnazial	15228
Elevi înscriși în învățământul special primar și gimnazial	281
Elevi înscriși în învățământul special primar	118
Elevi înscriși în învățământul special gimnazial	163
Elevi înscriși în învățământul liceal	12434
Elevi înscriși în învățământul profesional	2460
Elevi înscriși în învățământul postliceal (inclusiv învățământul special)	856
Studenti și cursanți înscriși în învățământul universitar (licență, master, cursuri postuniversitare, doctorat și programe postdoctorale de cercetare avansată)	159
Studenti și cursanți înscriși în învățământul universitar public (licență, master, cursuri postuniversitare, doctorat și programe postdoctorale de cercetare avansată)	159
Studenti înscriși în învățământul universitar de licență	103
Studenti înscriși în învățământul universitar public de licență	103

Tabelul nr.21: Populația școlară, pe niveluri de educație în Județul Botoșani (INS)

[illegible]

Municipiul Botoșani este reședința și cel mai mare oraș al județului Botoșani. Are o populație de circa 112.411 locuitori și este așezat în partea de sud-vest a județului pe interfluviul dintre râurile Sitna și Dresleuca, spre vest între Dresleuca și Siret, apoi coboară între dealurile Crivăț, Agafton, Baisa, în adâncuri sprijinindu-se pe platforma Moldovei. Aflat în nord-estul României, Botoșaniul se remarcă prin diversitatea culturală marcată îndeosebi de cele 4 mari genii care s-au ridicat pe aceste meleaguri: Mihai Eminescu (n. Botosani 1850 – 1889), George Enescu (n. Liveni 1881 – 1955), Nicolae Iorga (n. Botosani 1871 – 1940) și Ștefan Luchian (n. Stefanesti 1868 – 1916). „Orașul domnițelor”, așa cum mai este numit Botoșaniul, a dat culturii române cele mai multe personalități devenind astfel un fel de brand al culturii naționale. Cochet și șarmant deopotrivă, Botoșaniul surprinde plăcut turistul prin oaza de verdeață și bogăția de flori care îl îmbracă, prin arhitectura veche a clădirilor existente, dar și prin modestia sa tipic moldovenească.

P a g i n a 33 | 101

1350. Între secolul XIV și anii 1870 orașul Botoșani, fiind amplasat la intersecția principalelor drumuri comerciale, a fost un înfloritor târg al Moldovei și un centru al producției meșteșugărești.

Istoric Municipiul Botoșani

Dezvoltarea orașului a fost influențată de amplasarea acestuia la zona de contact între Podișul Sucevei și Câmpia Jijiei, fapt ce a dus atât la dezvoltarea comerțului cu produse agricole cât și a celui cu animale. De asemenea situat într-un punct favorabil de legătură între principalele drumuri comerciale ale Principatului Moldovei, Botoșaniul a devenit un important centru de comerț ce a crescut până către a doua jumătate a secolului XIX. Pe teritoriul Botoșaniului în locul denumit „La Siliște” (situat la circa 2 km nord de oraș) se găsesc, în afară de dovezi privind continuitatea de locuire pentru intervalul secolelor XIII-XVIII, și urmele unei culturi Protodridu, care arată asimilarea culturii materiale a slavilor de către localnici, în perioada secolelor IX-X. De asemenea în zona fostei bariere Agafton s-a descoperit o așezare în care s-au găsit fragmente de ceramică din secolele III-IV și din perioada secolele XI-XIII aparținând feudalismului timpuriu, iar în zona Mănăstirii Popăuți s-au găsit dovezi arheologice ce demonstrează continuitatea locuirii în zonă între secolele XIII-XVIII. Pe baza acestor observații arheologice efectuate până în prezent se apreciază că târgul-oraș datează din veacul al XIV-lea, fiind precedat de o așezare de veac XIII. Prima atestare documentară a târgului Botoșanilor este realizată de pisania bisericii armene din centrul târgului, aceasta datând din 1350.

Marii voievozi ai Țării Moldovei, Ștefan cel Mare și Petru Rareș, înscriu numeroase prezențe la Botoșani, în județ păstrându-se și azi ctitoriile domnești: Biserica Sf. Nicolae din Dorohoi (1495) și Biserica Sf. Nicolae Popăuți (1496) ale lui Ștefan cel Mare, azi monumente istorice. Tot monumente istorice sunt ctitoriile Doamnei Elena, soția voievodului Petru Rareș: bisericile Sf. Gheorghe din Botoșani (1551) și Uspenia (1552).

Edificii culturale

- Biblioteca Județeană "Mihai Eminescu", clădirea bibliotecii, cunoscută și sub numele de "Casa Moscovici", este o adevărată bijuterie arhitectonică, construită la sfârșitul secolului al XIX-lea, îmbinând într-o sinteză armonioasă elemente ale arhitecturii franceze cu cele germane. Casa Moscovici a fost construită înainte de anul 1872 și refăcută după 1888 de bancherul evreu Boris Moscovici, cel care a avut o prietenie strânsă cu regii României și pe care i-a invitat și cazat în această casă, Regele Carol I (1906) și de mai multe ori pe Regele Ferdinand I, în afara vizitei oficiale din 1917.
- Casa Ciomac Cantemir (monument istoric de la 1800), Casa Muzeală "Ștefan Luchian" Botoșani.
- Casa memorială Nicolae Iorga, organizată în una din casele în care s-a născut și a copilărit Nicolae Iorga. Două încăperi ale casei sunt dedicate unei expoziții foto-documentare și unei săli multifuncționale unde sunt expuse primele ediții ale operei lui Nicolae Iorga. În altă cameră este adăpostită o bibliotecă istorică, alcătuită din carte curentă achiziționată în ultimii ani. Salonul familiei redă un interior datând din ultimele decenii ale secolului trecut.

- Colegiul Național „A. T. Laurian”. Clădirea Colegiul Național „A. T. Laurian”(Palatul, cum o numea Nicolae Iorga), a fost inaugurată în 1885. Printre absolvenții de marcă ai acestui liceu se numără Nicolae Iorga, Octav Onicescu, Simion Sanielevi,etc.
- Muzeul memorial Octav Onicescu, înființat în octombrie 1995, adăpostește piese de mobilier care au aparținut matematicianului și filosofului Octav Onicescu, fiind expuse de asemenea manuscrise, scrisori, diplome, cărți din biblioteca personală, fotografii de familie, decorații, redând imaginea unor încăperi intime matematicianului.
- Muzeul de Etnografie din Botoșani (Casa Manolache Iorga), monument de arhitectură datând de la sfârșitul secolului al XVIII-lea. Clădirea a fost casa lui Manolache Iorga, străbunicul lui Nicolae Iorga.
- Muzeul de Istorie, monument istoric, fost Palat al Prefecturii, clădirea în care se află muzeul a fost ridicată în perioada premergătoare Primului Război Mondial (1913), după proiectul arh. Petre Antonescu. Inițial, muzeul a avut dublu profil: istorie și științe naturale. La sfârșitul anului 1977 a avut loc deschiderea expoziției de bază a Secției de Istorie a muzeului, cuprinzând elemente de arheologie, numismatică, istorie. Galeriile de artă "Ștefan Luchian", reprezintă Secția de Artă a Muzeului Județean. Aici este valorificat patrimoniul artistic botoșănean, patrimoniu ce cuprinde lucrările artiștilor plastici Ștefan Luchian, Octav Băncilă, precum și a numeroși artiști plastici contemporani, lucrările unor renumiți graficieni printre care ale Ligiei Macovei, cea mai bună ilustratoare a poeziilor lui Mihai Eminescu, sculpturile semnate de Iulia Onila și Dan Covătaru sau tapițeriile create de Cela Neamțu, Aspazia Burduja, și Ileana Balotă.
- Teatrul „Mihai Eminescu” din Botoșani; clădirea a fost inaugurată în anul 1914, distrusă parțial în timpul bombardamentelor din anul 1944 și refăcută ulterior în 1958. Recent Teatrul a fost renovat și dat în folosință la sfârșitul anului 2024.
- a) Centrul Vechi este partea cea mai veche a orașului din punct de vedere arhitectonic, care grupează un număr mare de clădiri cu destinație comercială datând din secolele XVII - XVIII. Clădirile sunt dispuse sub formă de L, iar fațadele spre stradă au forme arhitecturale din cele mai diverse, mai ales de factură apuseană, prelucrate creator în forme tradiționale, specifice acestui tip de construcții. Curțile interioare prezintă ordonanța clasică a caselor de târgoveți, cu galerii din stâlpi de lemn, balcoane din fier forjat și geamlâcuri susținute de console de lemn profilate.
- a) Primăria Botoșani, edificiu construit la sfârșitul sec. al XVIII-lea în stil eclectic de influență germană. Clădirea a fost restaurată între 1906-1914. În această clădire a lucrat Mihai Eminescu în calitate de copist, în perioada octombrie 1864-martie 1865, înainte de construirea Palatului de Justiție, ca sediu al instanțelor judecătorești din Botoșani.
- Casa Antipa, clădire construită în stil eclectic de inspirație franceză la sfârșitul sec. XIX. Aici s-au născut marele biolog Grigore Antipa și fratele său, naturalistul Nicolae Leon.
- Casa Sillion, datează din jurul anului 1900, și îmbină armonios mai multe stiluri arhitectonice (eclectic francez, art-nouveau). Este plasată în mijlocul unei grădini cu fântâna, iar intrarea principală este încadrată de statui.
- Cuptoarele medievale de redus minereu și ars ceramică din secolul X,descoperite în timpul lucrărilor de reabilitare ale Centrului Istoric și a zonei pietonale sunt unice în țara

noastră și în prezent fac parte din ansamblul urbanistic conservat al Centrului Vechi din Municipiul Botoșani.

- Casa Pisoschi, casa pe locul căreia a fost construită Casa Isăcescu aparținuse colonelului Nicolae Pisoschi, aghiotantului lui Al. I. Cuza, rămas în istorie prin rolul determinant pe care l-a avut în desemnarea colonelului Cuza drept candidat al Partidei Unioniste la alegerile pentru domnia Moldovei din ianuarie 1859.
- Tribunalul Botoșani-1914. Stilul arhitectural este unul eclectic românesc. Clădirea face parte din rândul monumentelor de arhitectură ale Municipiului Botoșani, astăzi este sediul Judecătoriei Botoșani.
- Casa Ventura, atestată la 1872. Casa Ventura a fost construită între anii 1845-1850 în stil neoclasic, cu decorațiuni arhitectonice interioare baroce de valoare ce își păstrează încă formele originale (scări, confecții metalice, vitralii) de Grigore Ventura (scriitor și compozitor român), tatăl artistei Maria Ventura. Reabilitată recent, Casa Ventura găzduiește în prezent Secția de Etnografie a Muzeului Județean Botoșani.
- Casa Văsescu este una dintre cele mai frumoase case boierești din Botoșani și a aparținut lui Alexandru Văsescu, important om politic al secolului XIX. Anul construcției nu este știut cu exactitate, dar unele surse menționează anul 1880, altele 1890 sau 1891.
- Casa Ankele, construită în anul 1836, este una dintre casele reprezentative pentru centrul istoric al municipiului Botoșani. Arhitectura este una de influență romantică, la baza cupolei este gravat numele proprietarului, iar cei doi înșeri țin în mână un disc cu blazonul familiei Ankele. Carol Ankele, unul dintre cei mai bogați negustori armeni din Botoșani în perioada interbelică, a avut aici un magazin universal de mașini agricole și un atelier mecanic. Magazinul era cel mai mare din oraș și avea la vânzare mărfuri de fabricație germană dintre cele mai variate: mașini agricole și industriale, automobile, plane, patefoane și arme.
- Casa Corpului Didactic ridicată în 1908 de Neculai Sofian (fost primar al orașului) este una dintre cele mai interesante și elegante clădiri din municipiul Botoșani. Deși construită în stil eclectic, clădirea se remarcă printr-o armonie specială. Până în preajma celui de-al doilea război mondial, clădirea a găzduit Liceul de fete Carmen Sylva.
- Gara Botoșani- A fost proiectată în 1867, odată cu linia de cale ferată și a fost inaugurată în anul 1872, odată cu tronsonul de cale ferată Botoșani-Verești.
- Casa Memorială „Mihai Eminescu”-Ipotești
- Lacul cu nuferi-se află în padurea Baisa și a fost sursa de inspirație pentru multe poezii ale poetului Mihai Eminescu. Lacul cu nuferi se află la 4 km. de Complexul memorial Mihai Eminescu.
- Casa Memorială „George Enescu”-Liveni
- Cetățile dacice de la Stâncești- La 4 km. vest de municipiul Botoșani se află un complex fortificat format din două cetăți traco-getice, din secolele VI-III î. Hr.. Ele au fost construite dintr-un val de pământ cu șanț de apărare și au o suprafață totală de 50 de hectare. Aspectul cetăților impresionează și astăzi, valul de pământ având încă 5 m înălțime, iar șanțul de apărare o adâncime de 6-7 m.

Biserici și Mănăstiri

Întreg teritoriul Botoșanilor este presărat de dovezi ale credinței practicate în forma ei cea mai pură din timpuri străvechi. De la biserici ortodoxe de lemn ce ascund valori neprețuite și până la bisericile ctitorite de armeni și rușii lipoveni, toate vorbesc despre evoluția culturală și spirituală a botoșănenilor.

Situată în centrul vechi al orașului Botoșani, Biserica Uspenia a fost ctitorită de Doamna Elena Rareș, fiind totodată lăcașul de cult în care s-a descoperit actul ce certifică nașterea poetului Mihai Eminescu în anul 1850. Nu departe, se află o altă biserică ctitorită tot de Elena Rareș în anul 1551, Biserica Sfântul Gheorghe. Numele acestui lăcaș de cult este legat de una din pecetile vechi ale orașului, sigiliul având simbolul „Sfântul Gheorghe călare pe cal omorând balaurul cu o sulită” din anul 1780.

Biserica „Sf. Nicolae” - Popăuți a fost zidită în anul 1496 ca biserică de mir, fiind ctitorită de către Ștefan cel Mare în zona denumită Popăuți din nord-vestul orașului. Ea prezintă mai multe asemănări cu alte biserici orășenești zidite la sfârșitul domniei voievodului moldovean.

Mănăstirile din întreg ținutul, sufletul turismului ecumenic, satisfac atât nevoia de pelerinaj cât și setea de cultură, dat fiind faptul că vechile biserici și mănăstiri din această zonă adăpostesc valori inestimabile, de la icoane, picturi și fresce vechi până la detalii arhitecturale aparținând diferitor stiluri și secole.

La 2 km de șoseaua ce leagă municipiul Botoșani de comuna Liteni, județul Suceava, este situată mănăstirea Vorona, ctitorită încă din anul 1600 de câțiva călugări ruși. Complexul Mănăstirea Vorona, așezat în marginea pădurilor, este o oază de liniște și pace sufletească, iar armonia în care biserica se contopește cu natura este copleșitoare.

Fiind o așezare monahală cu rezonanță, Vorona adăpostește în pădurea de fagi și stejari schitul Sihăstria Voronei, aflat la doar 3 km de mănăstire, spre răsărit. În acest lăcaș de cult întâlnim o icoană unică în țară, ce se deosebește prin faptul că Maica Domnului nu îl ține în brațe pe pruncul Iisus, ci îl duce de mână. Atât Catapeteasma, cât și icoana Maicii Domnului cu Pruncul de Mână de la Sihăstria Voronei sunt înscrise în Patrimoniul Național.

Biserica Sf. Ilie - își are începuturile în 1778, ca biserică a Breslei Blănarilor, de renume în lumea meșteșugarilor botoșăneni.

Biserica romano-catolică Nașterea Sf. Ioan Botezătorul - construită la mijlocul sec. al XIX-lea în stil neogotic.

Biserica Lipovenească - actuala clădire a bisericii s-a înălțat pe o veche capelă de lemn în anul 1853. Pe lângă biserică a existat o școală a etnicilor lipoveni. Poseda frumoase icoane de sorginte rusească, carti vechi și odoare lucrate cu rafinament artistic.

Natura

Prin patrimoniul natural pe care îl deține, județul Botoșani vă oferă posibilitatea de descoperi locuri unice și surprinzătoare, precum și rezervații naturale floristice și forestiere pe care nu aveți posibilitatea să le vedeți pe teritoriile altor județe.

Lacul Stânca-Costești este o arie de protecție specială, avifaunistică, fiind totodată una dintre cele mai mari acumulări de apă din România (a doua ca mărime după Lacul de acumulare Porțile de Fier I) și cea mai mare de pe Prut.

Pentru că este județul cu a doua cea mai mare suprafață de luciu de apă dulce din țară, Botoșaniul este un rai al pescarilor, motiv pentru care atrage pasionații de pescuit din toată țara.

Fiind acoperit de dealuri împădurite, marcate cu trasee turistice, dispune de zone de agrement și fonduri de vânătoare, județul Botoșani poate fi una dintre opțiunile cele mai bune pentru un city-break în mijlocul naturii.

Dealurile împădurite ale județului ascund legende, precum cea a cunoscutului bandit Coroi. În inima pădurii de fag de pe Dealul Holmului din Flăminzi, într-un loc situat la jumătatea distanței dintre Botoșani și Hârlau, se află și astăzi Masa tâlharilor, rămasă în istorie ca fiind locul unde se întâlneau haiducii din Flămânzi la începutul secolului al XIX-lea.

Relevanța pentru Studiul de oportunitate:

Deoarece o parte a călătorilor cu transportul public de pe raza asociației este formată din turiștii care vizitează muzee, edificii culturale, biserici, mănăstiri, case memoriale, rezervații naturale etc. la organizarea traseelor va trebui să se țină seama de acestea.

Gradul de motorizare în Județul Botoșani

În județul Botoșani au fost înregistrate de către Institutul Național de Statistică la sfârșitul anului 2023 un număr de 181.203 gospodării din care 69.536 gospodării în mediul urban și 111.667 gospodării în mediul rural.

Conform Ministerul Afacerilor Interne (Direcția regim permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor) la sfârșitul anului 2024, din punct de vedere al motorizării din totalul de 139.100 de vehicule, 82,17 % reprezintă autovehiculele înmatriculate respectiv 114.305, 1,24% sunt motocicletele (1.716), 1.726, respectiv 1,24% sunt mopedele și motocicletele (inclusiv bicicletele cu mototricicli și cvadricicli), autovehiculele de marfă sunt 13.954 deci 10,03%, iar tractoarele 478, deci 0,34%.

În anul 2024 numărul de autoturisme deținute de 1.000 de locuitori ai municipiului Botoșani este de 756.

Variația indicelui de motorizare în intervalul 2020-2024 înregistrată în județul Botoșani este prezentată în figura de mai jos (sursa Direcția Generală Permise de Conducere și Înmatriculări).

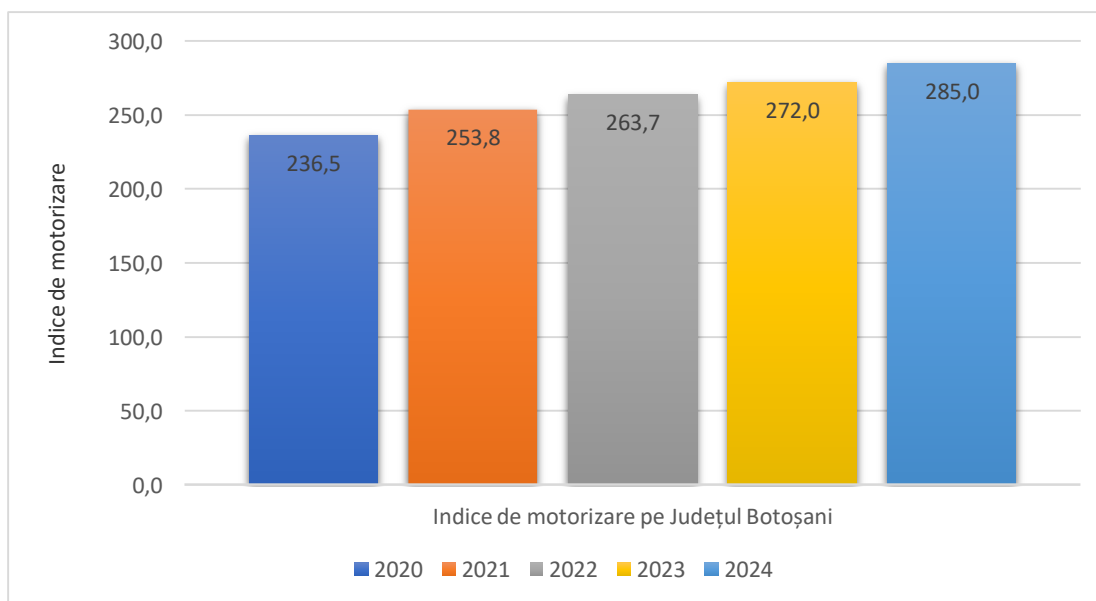


Figura 7 Variația indicelui de motorizare în intervalul 2020-2024

Se observă că, în perioada analizată, media procentului de creștere a indicelui de motorizare pe județul Botoșani este de aproximativ 4,79% pe an.

Autovehicule înregistrate la nivelul Județului Botoșani între 2020-2024 sunt prezentate în tabelul și graficul următor:

Anul	2020	2021	2022	2023	2024
Parc auto - Autovehicule înmatriculate în județul Botoșani	108234	115668	120066	124336	130463
Număr persoane cu domiciliu în Județul Botoșani	457628	455737	455280	457085	457778
Indice de motorizare pe Județul Botoșani	236,5	253,8	263,7	272,0	285,0

Tabelul Nr.22 Evoluția parcului auto și a indicelui de motorizare – Județul Botoșani

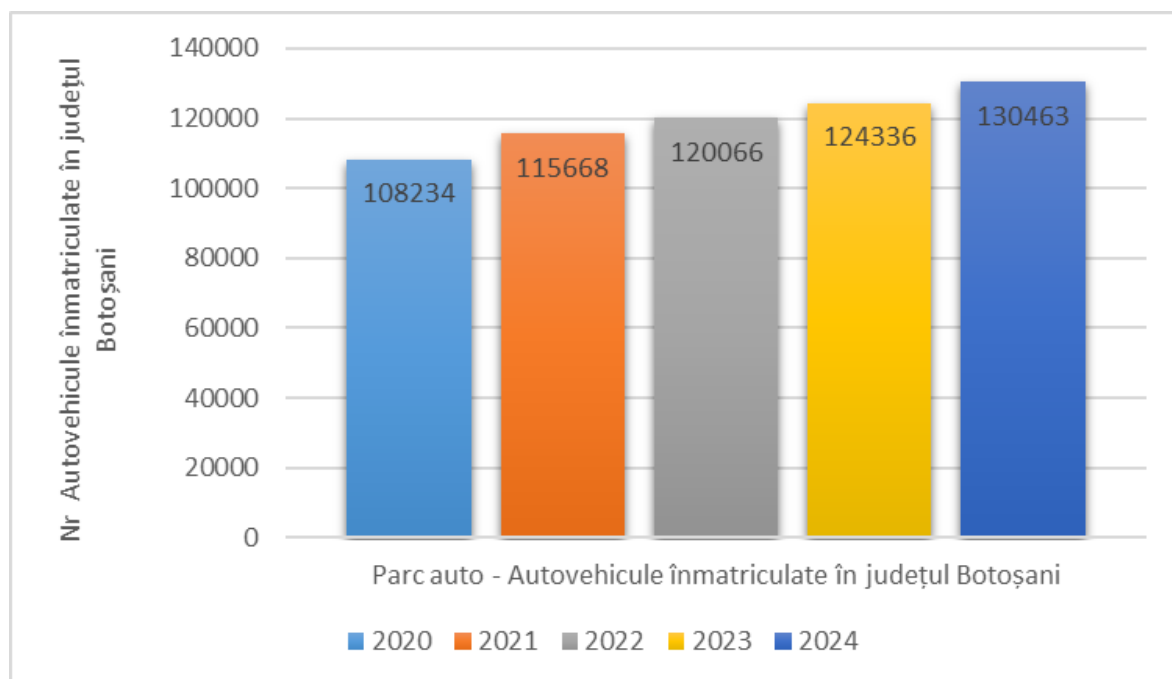


Figura 8 Evoluția înmatriculărilor de autovehicule la nivelul județului Botoșani

Situația transportului în Județul Botoșani

Municipiul Botoșani este situat la intersecția drumurilor naționale 29B (Târgu Frumos -Dorohoi) și 29 (Suceava-Săveni), implicit pe traseul drumului european E58, ce leagă granița de nord-vest a țării, Halmeu, cu cea de est, nord-est, Sculeni. Astfel, orașul a fost din cele mai vechi timpuri o punte de legătură între România și zona Bucovinei și a Basarabiei de nord, și, de asemenea, cu Ucraina, Polonia și Rusia.

Județul Botoșani dispune de un sistem de drumuri publice format din:

1.Drumuri naționale (412,2 KM)

Drumuri Naționale Județul Botoșani		
DN	Localitățile între care este cuprins sectorul	Lungime sector (km)
24C	Bădărăi – Ștefănești – Manoleasa – Rădăuți Prut	98,5
28B	Frumușica – Copălău – Botoșani	32,2
29	Huțani – Botoșani – Săveni – Manoleasa	72,6
29A	Vârfu Câmpului – Dorohoi – Darabani – Rădăuți Prut	69,0
29B	Botoșani – Brăiești – Dorohoi	26,4
29C	Cucorani – Vârfu Câmpului – Mihăileni	46,0
29D	Botoșani – Trușești – Ștefănești	47,4
29E	Stânca – Frontieră Republica Moldova	2,5
29F	Dragalina – Vama Racovăț	17,6
TOTAL		412,2

Tabelul nr.21:Drumurile Naționale în Județul Botoșani (D.R.D.P Iași)

DJ 296A	Stăuceni (DN29D) - Roșiori - DN29 - Costești - DC65 - (DJ 296)	13,70
DJ 296B	Plopenii Mari (DN29)- Mândrești - Călugăreni - Călugărenii Noi (DJ 296)	12,90
DJ 297	DN29D (Blândești) - Sulița - Todireni - DJ 282	25,95
DJ 298	DJ 292 (Vorniceni) - Vorniceni - G. Enescu - Cordăreni - Baranca	36,74
DJ 298A	DN29A - Havârna - DJ 293	10,00
TOTAL		656

Tabelul nr.22:Drumurile Naționale în Județul Botoșani (INS)

3.Drumuri comunale/locale (1483 KM)

La nivel regional, rețeaua Trans-Europeană de Transport TEN-T rutieră traversează Regiunea Nord-Est atât de la nord la sud, cât și de la vest la est, prin partea mediană, asigurând pe de o parte conexiunea capitalei București cu Ucraina prin nordul regiunii (traversând municipiile Bacău, Roman, Fălticeni și Suceava), cât și conexiunea cu vestul țării (Timișoara, Cluj, Târgu Mureș) a părții de est a regiunii (Piatra Neamț, Iași).

Rețeaua rutieră primară, reprezentată mai jos, constituie structura rutieră de bază a României în context național și european, suprapunându-se peste rețeaua europeană TEN-T Core și pe cea mai mare parte a rețelei rutiere TEN-T Comprehensive.

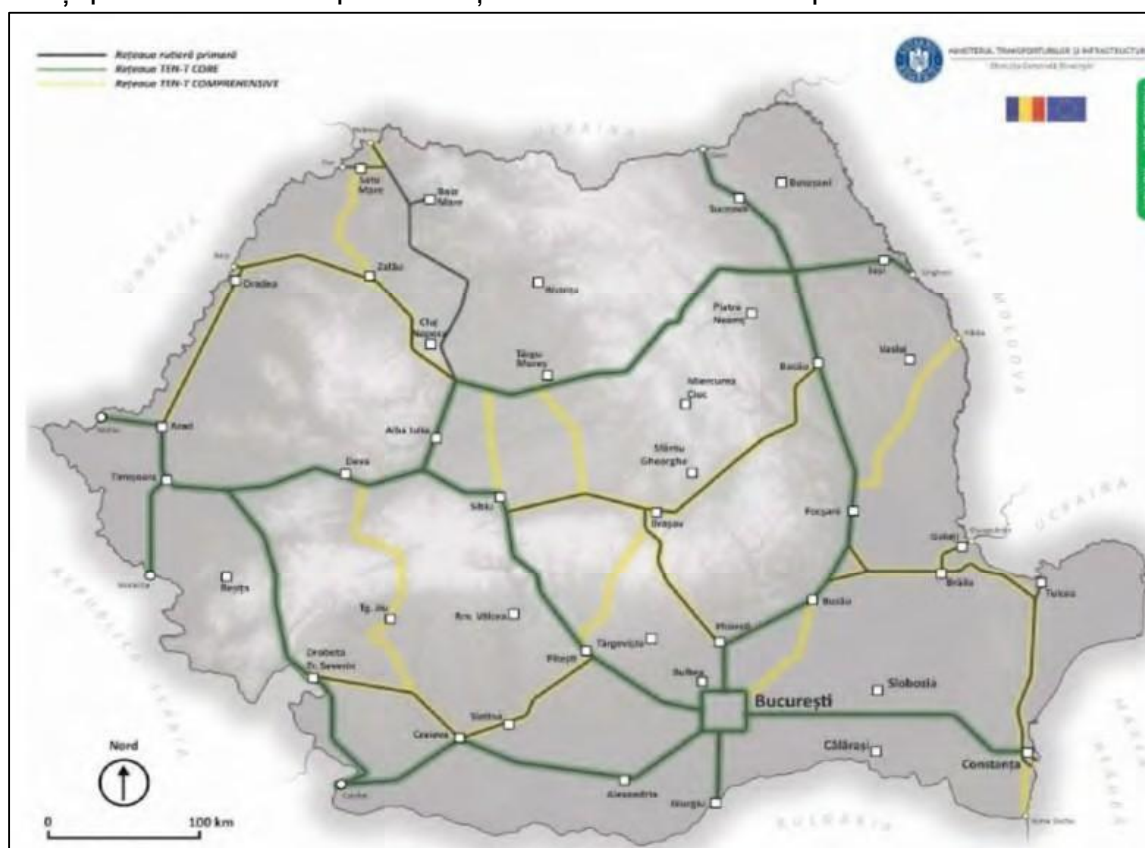


Figura 9 Harta rețelei rutiere primare în relație cu rețeau TEN-T din România

După cum se observă, Municipiul Botoșani nu se află pe rețeaua rutieră primară, dar este conectat la aceasta prin rețeaua secundară. Astfel, rețeaua rutieră secundară se constituie într-o rețea de complementaritate a rețelei primare, cu rol de alimentare a acesteia, dar și într-o rețea de legătură între aceasta și rețeaua de drumuri naționale și județene.

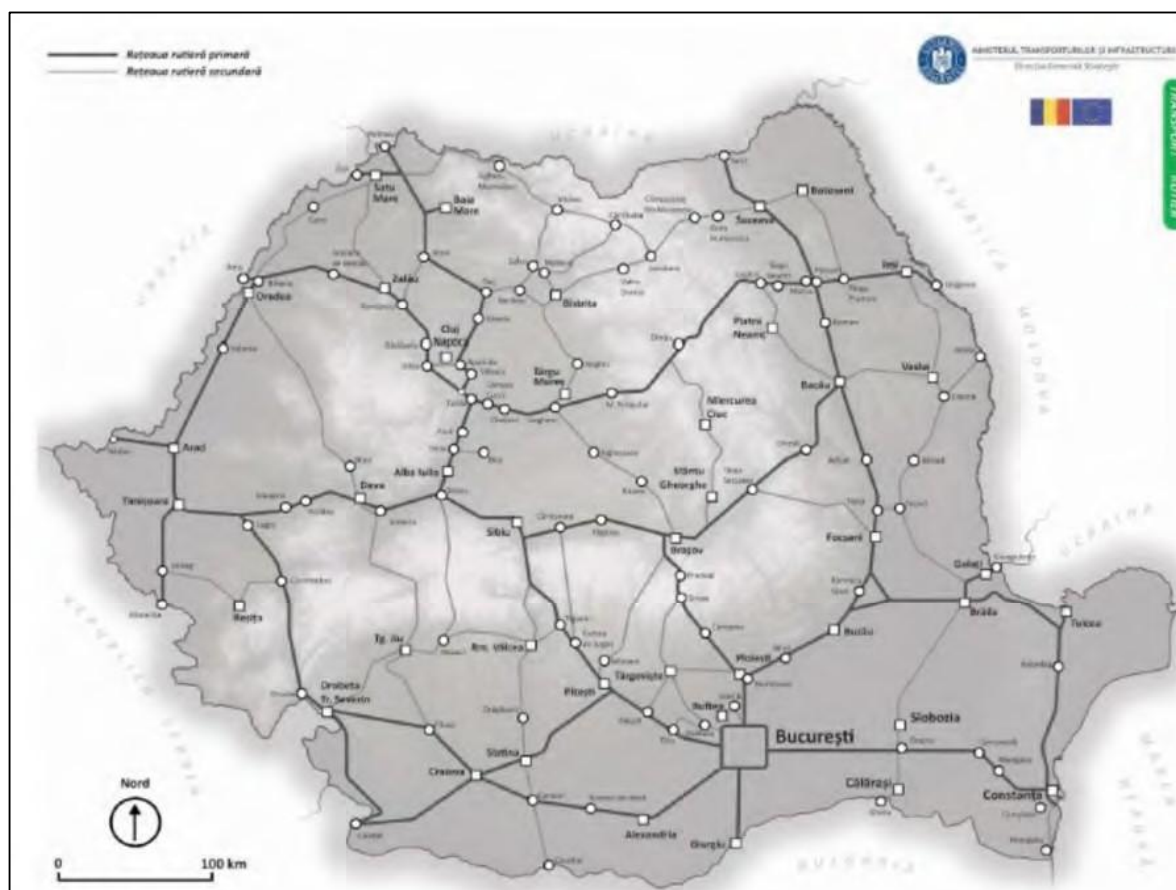


Figura 10 Harta relației dintre rețeaua rutieră primară și cea secundară.

În Planul investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2020-2030, varianta octombrie 2021, în lista proiectelor localizate pe rețeaua secundară este inclus drumul expres A7 – Suceava – Botoșani, cu o lungime de 26 km, care va asigura o legătură mai facilă a municipiului cu rețeaua primară. De asemenea, în documentul respectiv este menționată modernizarea unor drumuri de conectivitate amplasate pe rețeaua rutieră, între proiectele respective fiind inclusă și legătura: DX – Botoșani – Tg. Frumos – A8, pe o lungime de 71,5 km.

Investițiile menționate se regăsesc pe harta de mai jos, care prezintă proiectele pe toate modurile de transport, la nivelul Regiunii de Dezvoltare Nord-Est, așa cum sunt ele prevăzute în documentul menționat.

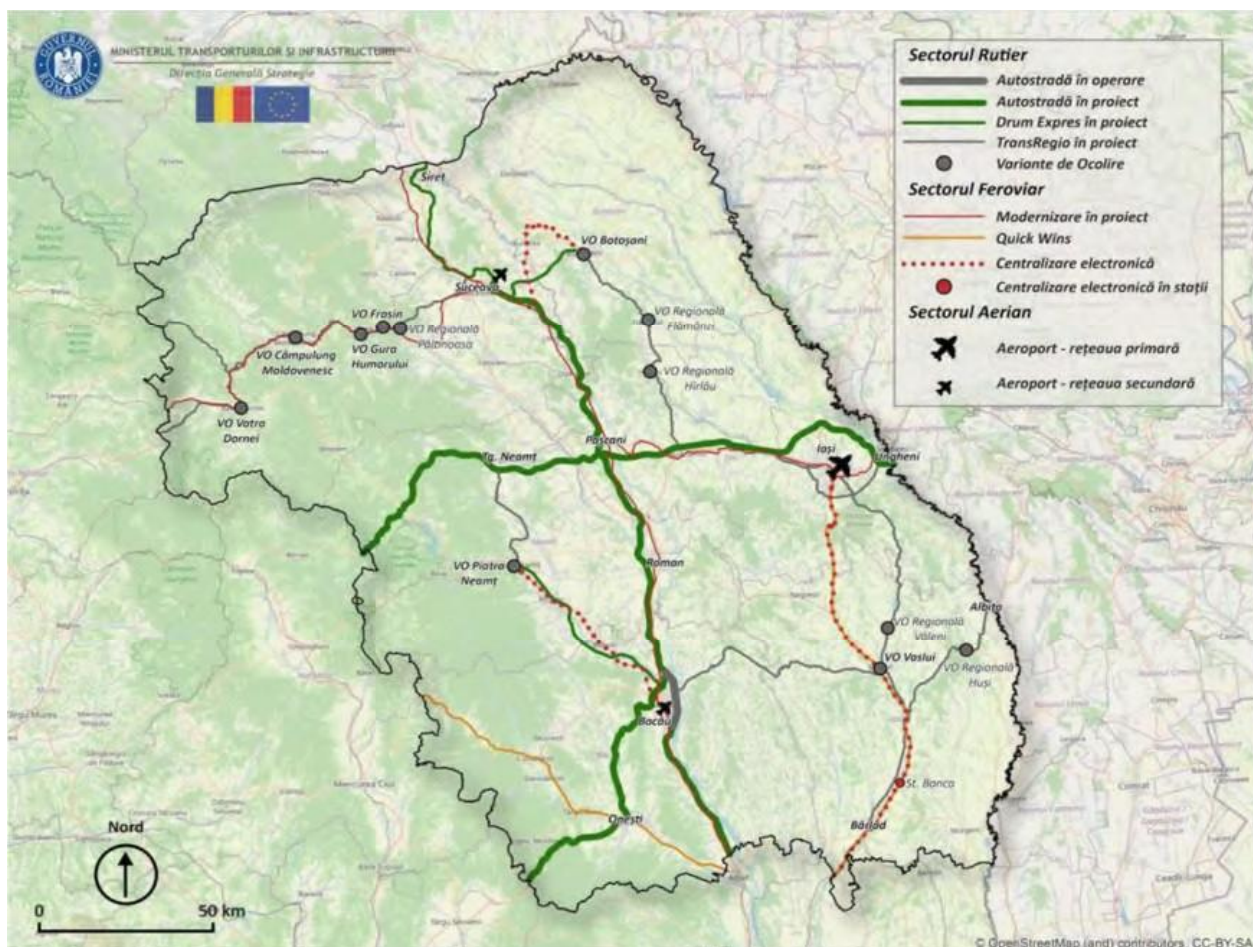


Figura 11 Modurile de transport din cadrul Regiunii de Dezvoltare Nord-Est

Rețeaua rutieră din interiorul zonei metropolitane este formată din drumuri europene/naționale, care se dezvoltă către Municipiul Botoșani, și din drumuri județene și comunale, care asigură legătura între drumurile naționale și comunele sau satele județului. În municipiu există mai multe autogări din acestea se asigură curse zilnice către alte orașe din țară (ex.:Brașov, București, Cluj-Napoca, Constanța, Iași, Timișoara, etc.) și către majoritatea localităților din județ. Principalele probleme ale transportului rutier intrajudețean o constituie existența piraților auto și starea proastă a rețelei de drumuri.

Rețeaua rutieră din interiorul zonei metropolitane este formată din drumuri europene/naționale, care se dezvoltă către Municipiul Botoșani, și din drumuri județene și comunale, care asigură legătura între drumurile naționale și comunele sau satele județului.

La nivel regional, municipiul Botoșani este traversat:

- De la sud la vest de E58, pe ruta Târgu Frumos – Boureni – Balș – Nicolae Bălcescu – Botoșani – Hudum – Huțani – Dumbrăveni – Salcea - Suceava;
- Pe direcția nord, de DN29B: Botoșani – Cătămărăști Deal – Dorohoi

- Pe direcția est, DN29: Botoșani – Răchiți – Săveni – Manoleasa
- Pe direcția sud-est, DN29D: Botoșani – Stăuceni – Trușești - Ștefănești

Legătura dintre Municipiul Botoșani și localitățile din zona metropolitană este realizată pe următoarele rute:

- Legătura cu orașul Bucecea: DN29B
- Legătura cu comuna Bălușeni: E58 și DC49A
- Legătura cu comuna Curtești: DJ207N
- Legătura cu comuna Mihai Eminescu: DN29
- Legătura cu comuna Răchiti: DN29B
- Legătura cu comuna Stăuceni: DN29D

Legăturile între punctele de intrare/ieșire din municipiu sunt realizate prin:

- Strada Doboșari (DJ 296), pe direcția N-E
- Calea Națională (E 58), pe direcția N
- Strada I.C. Brătianu (DN 29D), pe latura S-E
- Strada Sucevei (E 58) pe latura V
- Strada Împărat Traian (DN 29) pe latura E

Trama stradală a orașului este compusă din străzi de categorii diferite, începând de la străzi cu profiluri ample, de câte 2 benzi pe sens, până la străzi înguste. Lungimea totală a străzilor orășenești, la nivelul anului 2022, era de 156,9 km.

Rețeaua stradală cuprinde străzi de categoria I (magistrale), a II-a (de legătură, care asigură circulația majoră între zonele funcționale și de locuit), a III-a (colectoare, care preiau fluxurile de trafic din zonele funcționale și le dirijează spre străzile de legătură) și categoria a IV-a (de folosință locală, care asigură accesul la locuințe și pentru servicii curente și ocazionale).

Reprezentarea grafică a rețelei rutiere a Municipiului Botoșani este prezentată în figura următoare.

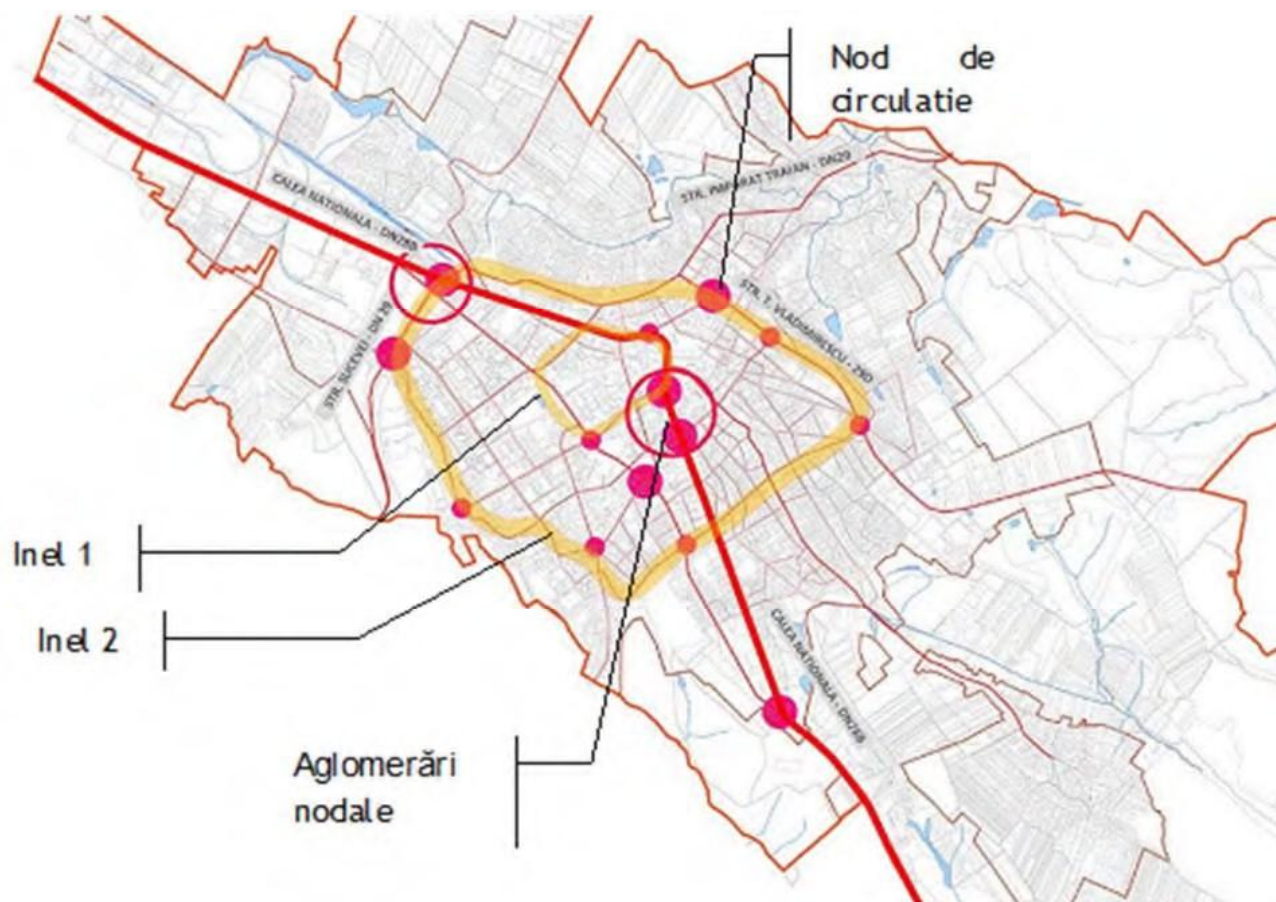


Figura 12 Rețeaua rutieră a Municipiului Botoșani (PMUD 2021-2027)

Conform Normei tehnice din 27/01/1998, publicat în Monitorul Oficial, Partea I nr. 138bis din 06/04/1998 și intrată în vigoare la data 06/04/1998, privind modul de clasificare a drumurilor pe categorii, care aduce completări la OG 43-1997 privind regimul drumurilor, acestea se clasifică astfel:

- străzile de categoria I - magistrale - asigură preluarea fluxurilor majore ale municipiului pe direcția drumului național ce traversează municipiul sau pe direcția principală de legătură cu acest drum, având minimum 6 benzi de circulație, inclusiv liniile de tramvai;
- străzile de categoria a II-a - de legătură - asigură circulația majoră între zonele funcționale și de locuit, având 4 benzi de circulație, inclusiv liniile de tramvai;
- străzile de categoria a III-a - colectoare - preiau fluxurile de trafic din zonele funcționale și le dirijează spre străzile de legătură sau magistrale, având 2 benzi de circulație;
- străzile de categoria a IV-a - de folosință locală - asigură accesul la locuințe și servicii curente sau ocazionale din zonele cu trafic foarte redus.

În baza acestei clasificări, la nivelul municipiului Botoșani se regăsesc două străzi din **CATEGORIA I:**

- Calea Națională (7.4 km);
- Șoseua Iașului (3.1 km);

Străzile de **CATEGORIA A II-A** sunt următoarele:

- Bulevardul Mihai Eminescu (4.4 km);
- Strada Sucevei (1.8 km);
- Strada Împărat Traian (2.7 km);
- Bulevardul George Enescu (0,9 km);
- Strada Arhimandrit Marchian (0,6 km);
- Strada Grivița (0,5 km);
- Strada Pacea (4.1 km);
- Strada Primăverii (1.4 km);
- Strada Uzinei (0,2 km);
- Strada Ion Pilat (1.3 km);
- Strada Tudor Vladimirescu (1.7 km);

Transport intern

Rețeaua de transport public este formată din autobuze, maxi-taxi și taximetre. Transportul maxi-taxi se realizează, în conformitate cu contract nr. 4071/28.01.2020 modificat prin Act Adițional nr.1, înregistrat cu nr. 20407/30.09.2020, prin exploatarea a 42 de microbuze cu o capacitate de peste 9 locuri pe scaune și locuri în picioare și se desfășoară pe 6 linii, conform tabelului:

Linia:	Nr. stații/sens:	Traseul
1	27	<p>Dus: Bariera Iași (Lebăda) – Calea Națională – Grivița – Al. Donici – Împ. Traian – Uzinei – Calea Națională</p> <p>Întors: Calea Națională – Uzinei – Împ. Traian – Al. Donici – Grivița – Calea Națională – B-ra Iași (Lebăda)</p> <p>Capăt 1 – Lebăda</p> <p>Capăt 2 – Bariera Cătămărăști (Calea Națională)</p> <p>Total traseu = 14,3 km</p>

2	11	<p>Dus: Bariera Curtești – Bucovina – N.Iorga – C.Națională – Marchian – B-dul M.Eminescu – Sucevei – C.Națională – Bariera Cătămărăști</p> <p>Întors: Bariera – Cătămărăști – C.Națională – Sucevei – M. Eminescu – Marchian – C. Națională – Iorga - Bucovina – Bariera Curtești</p> <p>Capăt 1 – Bariera Curtești</p> <p>Capăt 2 – Bariera Cătămărăști</p> <p>Total traseu = 6,5 km</p>
3	20	<p>Dus: Bariera Sulița – I.C.Brătianu – Victoriei – I.Pillat – C. Națională – Marchian – B-dul G. Enescu – B-dul Primăverii – Sucevei – Calea Națională</p> <p>Întors: Calea Națională – Sucevei – B-dul Primăverii – B-dul G. Enescu – Marchian – C.Națională – I.Pillat – Victoriei – I.C.Brătianu</p> <p>Capăt 1 – Bariera Sulița</p> <p>Capăt 2 – Bariera Cătămărăști (Calea Națională)</p> <p>Total traseu = 8 km</p>
4	14	<p>Dus: B-dul G. Enescu (intersecție Primăverii) – Bucovina – M. Kogălniceanu – B-dul M.Eminescu – N.Iorga – I.Pillat – Victoriei – Pușkin – Tulbureni</p> <p>Întors: Tulbureni – Pușkin – Victoriei – I.Pillat – N.Iorga – B-dul M.Eminescu – Kogălniceanu – Bucovina – B-dul G. Enescu</p> <p>Capăt 1 – B-dul G. Enescu (inters. Primăverii)</p> <p>Capăt 2 – Tulbureni</p> <p>Total traseu = 5,8 km</p>
5	11	<p>Dus: C.Națională – O. Onicescu – Împ. Traian – Ștefan cel Mare – Doboșari – Cișmea</p> <p>Întors: Cișmea – Doboșari – Ștefan cel Mare – Împ. Traian – O. Onicescu – C. Națională</p> <p>Capăt 1 – Intersecție str. Pictor N. Grigorescu cu C. Națională</p> <p>Capăt 2 – Bariera Răchiți</p> <p>Total traseu = 10 km</p>
6	20	<p>Dus: I.C. Brătianu – Dragoș Vodă – I. Pillat – C. Națională – Marchian – M. Eminescu – Sucevei</p> <p>Întors: Sucevei – M. Eminescu – Marchian – C. Națională – I. Pillat – Dragoș Vodă – I.C. Brătianu</p> <p>Capăt 1 – Bariera Sulița</p> <p>Capăt 2 – Cornișa</p> <p>Total traseu = 11 km</p>

Tabelul Nr.23:Traseele 1-6 din Municipiul Botoșani

Operarea serviciului de transport este realizată de firmă între orele 05:00-23:00, frecvența de circulare este între 3 și 25 minute în funcție de intervalul orar și trasee. Detaliat se regasesc informațiile în documentul Act adițional 1 la contractul nr. 4071/28.01.2020.

Transportul de tip maxi-taxi (microbuze) este asigurat de firma SC Microbuzul SRL din Botoșani, în baza contractului de delegare a gestiunii nr. 4071/28.01.2020, modificat prin AA1 nr.20407/30.09.2020, fiind încheiat între SC Microbuzul SRL și Primăria Municipiului Botoșani.

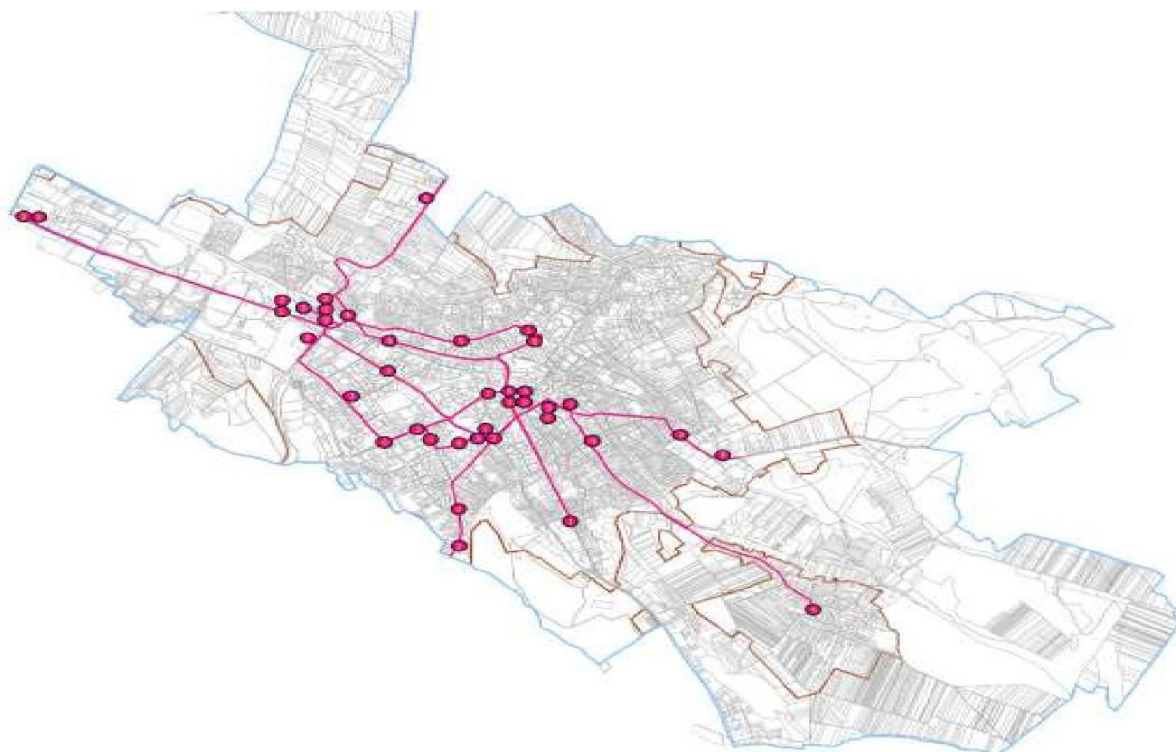


Figura 13 Harta de acoperire maxi-taxi

În prezent, transportul public de călători cu autobuze este asigurat de SC ELTRANS S.A. Botoșani, în baza contractului de delegare nr. 29305 / 05.12.2019, fiind aliniat cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/ 2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători. Societatea Comercială ELTRANS S.A. Botoșani a fost constituită pe baza investiției "Introducerea transportului în comun cu tramvaie în municipiul Botoșani" și a început prestarea acestui serviciu începând cu data de 06 septembrie 1991.

Serviciul de transport public local cu autobuzele este operat pe următoarele trasee, denumirile indicând amplasarea stațiilor de călători:

Linia:	Nr. stații/sens:	Traseul
101	11	<p>Dus: Luceafărul – Panda – Piața Mare – Mall – Școala 11 – Stadion – EON – Util – Liceul Textil – Electro Alfa – Electrocontact – Șuruburi – Bariera Cătămărăști</p> <p>Întors: Bariera Cătămărăști – Șuruburi – Electrocontact – Romstal – Liceul Textil – Util – EON – Stadion – Școala 11 – Mall – Piața Mare – Bazar – Luceafărul</p> <p>Capăt 1 – Luceafărul</p> <p>Capăt 2 – Bariera Cătămărăști (Calea Națională)</p> <p>Total traseu = 5,8 km</p>
102	10	<p>Dus: Bariera Cătămărăști – Șuruburi – Electrocontact – Romstal – Liceul Textil – Util – Sucevei – Primăverii – Prieteniei – Piața Mică – George Enescu</p> <p>Întors: George Enescu – Piața Mică – Prieteniei – Primăverii – Prieteniei – Util – Liceul Textil – Electro Alfa – Electrocontact – Șuruburi – Bariera Cătămărăști</p> <p>Capăt 1 – George Enescu</p> <p>Capăt 2 – Bariera Cătămărăști (Calea Națională)</p> <p>Total traseu = 4,6 km</p>

Tabelul Nr.24:Traseele 101-102 din Municipiul Botoșani

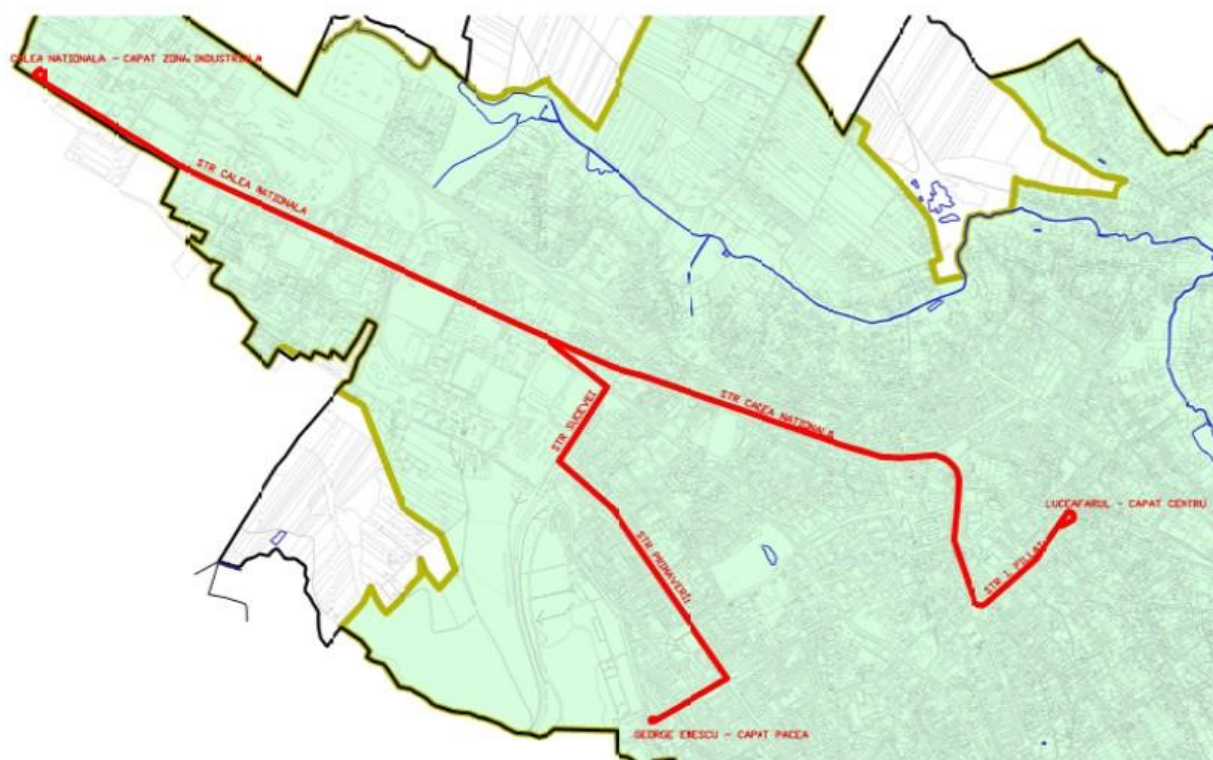


Figura 14 Harta de acoperire cu Autobuze

Linia:	Nr. stații/sens:	Traseul
9	5	Dus: Botoșani Autogară – Botosani Bar. – Cucorăni – Călinești – Bucecea – Bucecea Cimitirul Eroilor Întors: Bucecea Cimitirul Eroilor – Bucecea – Călinești – Cucorăni – Botosani Bar. – Botoșani Autogară Capăt 1 – Botoșani Autogară Capăt 2 – Bucecea Cimitirul Eroilor Total traseu pe sens = 20 km
57	2	Dus: Botoșani Autogară – Botoșani Incubator – Orășeni Vale Întors: Orășeni Vale – Botoșani Incubator – Botoșani Autogară Capăt 1 – Botoșani Autogară Capăt 2 – Orășeni Vale Total traseu pe sens = 16 km
52	7	Dus: Botoșani Autogară – Botoșani Incubator – Zăicești Ram. – Cristești Ram. – Bălușeni Ram. – Coșuleni Ram. – Bălușeni – Draxini Întors: Draxini – Bălușeni – Coșuleni Ram. – Bălușeni Ram. – Cristești Ram. – Zăicești Ram. – Botoșani Incubator – Botoșani Autogară Capăt 1 – Botoșani Autogară Capăt 2 – Draxini Total traseu pe sens = 23 km
95	3	Dus: Botoșani Autogară – Botoșani Incubator – Zăicești – Buzeni Întors: Buzeni – Zăicești – Botoșani Incubator – Botoșani Autogară Capăt 1 – Botoșani Autogară Capăt 2 – Buzeni Total traseu pe sens = 10 km
10	3	Dus: Botoșani Autogară – Cătămărești Deal – Ipotești – Cătămărești Vale Întors: Cătămărești Vale – Ipotești – Cătămărești Deal – Botoșani Autogară Capăt 1 – Botoșani Autogară Capăt 2 – Cătămărești Vale Total traseu pe sens = 8 km
11	3	Dus: Botoșani Autogară – Botosani Bar Sucevei – Manolești Vale – Stâncești Întors: Stâncești – Manolești Vale – Botosani Bar Sucevei – Botoșani Autogară Capăt 1 – Botoșani Autogară Capăt 2 – Stâncești Total traseu pe sens = 5 km

63	4	<p>Dus: Botoșani Autogară– Botoșani G.Enescu-Primăverii – Botosani Bar Sucevei – Hudum – Mănăstirea Doamnei</p> <p>Întors: Mănăstirea Doamnei– Hudum –Botosani Bar Sucevei – Botoșani G.Enescu-Primăverii – Botoșani Autogară</p> <p>Capăt 1 – Botoșani Autogară</p> <p>Capăt 2 – Mănăstirea Doamnei</p> <p>Total traseu pe sens = 7 km</p>
59	2	<p>Dus: Botoșani Autogară – Curtești– Băiceni</p> <p>Întors: Băiceni– Curtești – Botoșani Autogară</p> <p>Capăt 1 – Botoșani Autogară</p> <p>Capăt 2 – Băiceni</p> <p>Total traseu pe sens = 8 km</p>
46	3	<p>Dus: Botoșani Autogară– Botoșani Barieră Sulița – Stăuceni – Siliștea</p> <p>Întors: Siliștea –Stăuceni– Botoșani Barieră Sulița – Botoșani Autogară</p> <p>Capăt 1 – Botoșani Autogară</p> <p>Capăt 2 – Siliștea</p> <p>Total traseu pe sens = 12 km</p>
47	3	<p>Dus: Botoșani Autogară– Botoșani Barieră Sulița – Stăuceni – Victoria – Tocileni</p> <p>Întors: Tocileni– Victoria – Stăuceni– Botoșani Barieră Sulița – Botoșani Autogară</p> <p>Capăt 1 – Botoșani Autogară</p> <p>Capăt 2 – Tocileni</p> <p>Total traseu pe sens = 14 km</p>
15	4	<p>Dus: Botoșani Autogară– Botoșani Pomperie – Popouți – Cișmea Ram. – Costești Ram.</p> <p>Întors: Costești Ram.–Cișmea Ram.–Popouți – Botoșani Pomperie – Botoșani Autogară</p> <p>Capăt 1 – Botoșani Autogară</p> <p>Capăt 2 – Costești Ram.</p> <p>Total traseu pe sens = 14 km</p>
30	3	<p>Dus: Botoșani Autogară– Botoșani Împărat Traian – Răchiți– Roșiori</p> <p>Întors: Roșiori – Răchiți – Botoșani Împărat Traian – Botoșani Autogară</p> <p>Capăt 1 – Botoșani Autogară</p> <p>Capăt 2 – Roșiori</p> <p>Total traseu pe sens = 6 km</p>

Tabelul Nr.25:Traseele din Zona Metropolitană ce vor intra în administrarea asociației de la data de 01.08.2025, licențe ce expiră de la CJ Botoșani la data de 31.07.2025

II.3 Strategia de dezvoltare a serviciului de transport public de călători pe raza administrativ teritorială a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Metropolitan Botoșani”

Strategia de dezvoltare pe raza administrativ teritorială a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Metropolitan Botoșani” este compusă din strategia de dezvoltare a Unităților Administrativ Teritoriale membre ale asociației, deoarece prin statutul asociației strategia serviciului este stabilită în sarcina autorităților locale.

Strategia de dezvoltare a Municipiului Botoșani în ceea ce privește transportul public local, este prezentată atât în Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană Durabilă 2021-2027 cât și în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Botoșani. Pentru investițiile cuprinse în cele două documente sumele necesare vor fi acoperite atât din fonduri europene cât și din Bugetul Local.

După realizarea investițiilor programate serviciul de transport va suferi unele modificări. Astfel, după achiziționarea sistemului de e-ticketing în municipiul Botoșani, se va trece la carduri de călătorie, când vor trebui realizate unele schimbări în politica de tarificare. Extinderea sistemului la nivelul asociației, va presupune o nouă etapă de modificare a politicii de tarificare. Prin aceasta, se va realiza treptat un sistem integrat de tarificare mult mai ușor de folosit.

Prin achiziționarea de autobuze electrice în municipiul Botoșani se va putea modifica frecvența pe unele trasee, astfel încât atât calitatea serviciilor cât și gradul de satisfacție al clienților să crească. Tendința municipiului și a asociației este ca, în timp, prin investițiile realizate toate mijloacele de transport să fie înlocuite și mai mult, infrastructura de transport să fie reabilitată pentru creșterea siguranței în circulație.

Dezvoltarea și eficientizarea serviciului de transport public trebuie să devină una dintre principalele direcții strategice la nivel municipal pentru a putea asigura dezvoltarea durabilă la nivelul zonei urbane funcționale Botoșani. Din acest motiv, trebuie încurajată utilizarea folosirii mijloacelor de transport în comun prin prestarea unui serviciu de transport public eficient și calitativ prin modernizarea infrastructurii și a parcului de vehicule existent.

Conform Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a Municipiului Botoșani 2021-2027, sunt următoarele proiecte de modernizare a infrastructurii rutiere :

- Reabilitare Calea Națională (tronson între str.Gării și limita municipiului spre Cătarăști Deal), lungimea tronsonului este de 3.052 m, lățimea tronsonului este între 6,4 m și 10,5 m (variabil), valoarea estimată a proiectului fiind de 18.172.756,40 lei inclusiv TVA;
 - Reabilitare Calea Națională (tronson între str.Gării și str.Ion Pilat), lungimea tronsonului este de 2.638 m, lățimea tronsonului este între 14 m (variabil), valoarea estimată a proiectului fiind de 11.000.000 euro inclusiv TVA;
- a) **LOT1**-Achiziție 11 autobuze electrice, cu lungimea de aproximativ 10 metri, respectiv 4 stații de încărcare rapidă și 11 stații de încărcare lentă - Proiect nr. C10-I1.1-23:

Număr autobuze și a stațiilor de reîncărcare	Buc.	Preț Unitar fără TVA lei	Preț total fără TVA lei
Autobuz electric e-ATA10	11	2.173.111	23.904.221
Stație Lentă Slow charger S70	11	102.425	1.126.675
Stație Rapidă Fast charger S90	4	108.525	434.100

- b) **LOT2**-Achiziție 2 autobuze electrice, cu lungimea de aproximativ 6 metri, respectiv 2 stații de încărcare lentă - Proiect nr. C10-I1.1-23.

Număr autobuze și a stațiilor de reîncărcare	Buc.	Preț Unitar fără TVA lei	Preț total fără TVA lei
Autobuze electrice aproximativ 6 m- e-Jest	2	1.206.400	2.412.800
Stații de reîncărcare lentă - Lenta Wallbox	2	8.600	17.200

- c) **LOT3**-Achiziție 27 autobuze electrice, cu lungimea de aproximativ 10 metri, respectiv 9 stații de încărcare rapidă și 27 stații de încărcare lentă- Proiect nr.C10-I1.1- 673:

Număr autobuze și a stațiilor de reîncărcare	Buc.	Preț Unitar fără TVA lei	Preț total fără TVA lei
Autobuz electric e-ATA10	27	2.211.400	59.707.800
Stație Lentă Slow charger S70	27	102.425	2.765.475
Stație Rapidă Fast charger S90	9	108.525	976.725

- d) **LOT4**-Achiziție 14 autobuze electrice, cu lungimea de aproximativ 6 metri, respectiv 14 stații de încărcare lentă - Proiect nr. C10-I1.1-673

Număr autobuze și a stațiilor de reîncărcare	Buc.	Preț Unitar fără TVA lei	Preț total fără TVA lei
Autobuze electrice aproximativ 6 m -e-Jest	14	1.213.900	16.994.600
Stații de reîncărcare lentă –Lenta Wallbox	14	8.600	120.400

- e) **LOT5**-Achiziție 14 autobuze electrice, cu lungimea de aproximativ 6 metri, respectiv 14 stații de încărcare lentă - Proiect nr. C10-I1.1-701

Număr autobuze și a stațiilor de reîncărcare	Buc.	Preț Unitar fără TVA lei	Preț total fără TVA lei
Autobuze electrice aproximativ 6 m - e-Jest	14	1.206.400	16.889.600
Stații de reîncărcare lentă — Lentă Wallbox	14	8.600	120.400

Pornind de la premisa că Zona Urbană Funcțională a Municipiului Botoșani se confruntă cu o adevărată provocare din punct de vedere al sustenabilității transporturilor, precum în alte orașe mari ale României, trebuie să luăm în calcul inclusiv faptul că acest oraș deține un potențial de dezvoltare ridicat, aspect care ridică gradul de dificultate al acestei provocări. Proiectarea orașelor într-un mod cât mai durabil este direcția pe care Uniunea Europeană o conturează în toate statele membre, iar reducerea emisiilor de CO₂ cât și accesul facil la un serviciu de transport public verde și modern reprezintă priorități pentru Municipiul Botoșani în perioada 2021-2027.

Așadar, la nivelul Zonei Urbane Funcționale a Municipiului Botoșani cât și la nivelul Zonei Metropolitane Botoșani va fi necesară o schimbare de paradigmă referitor la modul în care este abordat transportul public, la nivel urban și periurban, obiectivul principal fiind eficientizarea acestui serviciu din punct de vedere al resurselor cât și prioritizarea soluțiilor nepoluante de transport.

Principalele beneficii privind asigurarea priorității autobuzelor și creșterii cotei modale cu transportul public, datorate intervențiilor proiectelor complementare descrise mai sus sunt:

- Îmbunătățirea calității și eficienței serviciului de transport public, ceea ce va duce la creșterea numărului de pasageri, beneficiari ai serviciului;
- Creșterea vitezei de circulație, în special pentru transportul public, datorită benzii dedicate de circulație (acolo unde infrastructura va permite acest lucru) și a capacității sistemului de a acorda prioritate la trecerea prin locațiile semaforizate pentru vehiculele de transport public;
- Creșterea fluidității traficului pe principalele artere ale municipiului;
- Scăderea numărului de accidente ca urmare a creșterii siguranței traficului în oraș.
- Scăderea consumului de combustibil utilizat pentru transportul rutier;
- Reducerea poluării mediului, precum și a poluării fonice la nivelul întregului oraș;
- Posibilitatea intervenției rapide și sancționării în cazul nerespectării regulilor de circulație;
- Monitorizarea permanentă, în timp real, a stării de funcționare a sistemelor de semaforizare, care are ca avantaj posibilitatea intervenției rapide în cazul sesizării unui defect;

- Obținerea unor situații statistice;
- Realizarea unor aspecte importante legate de dezvoltarea durabilă a localității: prin introducerea unor semafoare cu consumuri semnificativ mai mici pentru toate tipurile de semafoare propuse, consumul energetic global va scădea, la rândul său, în mod semnificativ;
- Scăderea timpilor de răspuns în cazul detectării unor evenimente care perturbă siguranța rutieră sau ordinea publică în zonele supravegheate;
- Scăderea riscului producerii de accidente și eventuale evenimente antisociale;
- Categoriile de lucrări pentru atingerea rezultatelor anticipate se referă la următoarele subsisteme;
 - Sistemul de trafic management adaptiv – componenta locală;
 - Sistemul de monitorizare video – componenta locală;
 - Sistemul de identificare automată a numerelor de înmatriculare – componenta locală;
 - Sistemul de informare – componenta locală;
 - Sistemul de prioritizare a vehiculelor de transport public – componenta locală și componenta mobilă;
 - Centrul de control – componentă centrală;
 - Rețeaua de comunicații – componentă distribuită.

II.4 Tarife și politica socială pentru transportul public de călători pe raza administrativ-teritorială a ADI „Transport Metropolitan Botoșani”

Entitatea Contractantă va stabili Tarifele de călătorie, iar Operatorul va încasa veniturile din vânzarea Titlurilor de călătorie pentru Serviciile de transport public prestate de către Operator în baza contractului de servicii publice.

La momentul întocmirii Studiului de oportunitate, Operatorul aplică tarifele de călătorie stabilite prin Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Botoșani nr. 439/2024. Înainte de încheierea contractului de delegare ADI „Transport Metropolitan Botoșani” va adopta o Hotărâre AGA care va stabili tarifele utilizate la transport pe raza ADI „Transport Metropolitan Botoșani”.

După implementarea sistemului de e-ticketing, se vor crea pachete tarifare atractive care vor avea următoarele avantaje:

- integrare tarifară prin utilizarea pe teritoriul asociației a unui singur tip de legitimație de călătorie valabil pentru toate mijloacele de transport public local (card de mobilitate urbană), conform prevederilor art.1 alin. 4 lit. n din Legea nr. 92/2007;
- reduceri tarifare la deplasările combinate, în care se utilizează cel puțin 2 mijloace de transport pentru a ajunge la destinație, pentru îndeplinirea nevoilor de mobilitate a utilizatorilor și atragerea în noul sistem de transport public a posesorilor de autoturisme. În

prezent, pe trasee județene, tarifele sunt aprobate de către Consiliul Județean, iar titlurile de călătorie nu sunt valabile în transportul urban din municipiu;

- aprobarea tarifelor de către fiecare membru al asociației pentru traseele care o deservește, urmată de hotărârea AGA a asociației de dezvoltare, în strânsă legătură cu condițiile de transport pe care și le dorește fiecare asociat și pe care le poate monitoriza și sancționa nemijlocit.

Operatorul va organiza și presta activitatea de vânzare a Titlurilor de călătorie.

Politica socială aplicată pe raza administrativ teritorială a asociației, este adaptată în funcție de legislația națională și locală adoptată pentru fiecare unitate administrativ teritorială din cadrul asociației. În acest sens, în cadrul ADI „Transport Metropolitan Botoșani”, în ședințele AGA vor fi aprobate măsurile sociale care se vor aplica de către toate UAT-urile membre. După aprobare, unitățile administrativ teritoriale vor notifica ADI „Transport Metropolitan Botoșani” care va avea obligația ca în termen de maxim 10 zile de la adoptarea hotărârilor de la toate UAT-urile membre să aducă la cunoștința operatorului modificările adoptate, astfel încât operatorul să poată asigura aplicarea în bune condiții a acestora.

La data începerii contractului legislația aplicabilă, referitoare la politica socială, în cadrul Contractului va fi următoarea:

Categoria socială/ Tipul de protecție socială	Modalitatea de acordare a protecției sociale (procentul de reducere)	Nivelul protecției sociale acordate (lei/unitate)	Legislația în vigoare care reglementează protecția socială
elevi	100%	124 lei/abonament	Legea educației naționale nr. 1/2011, Anexa nr.6 Contract nr. 29305 /05.12.2019
Pensionari	45.90%	67 lei/abonament	Ordonanța Guvernului.97/1999 serv publ subvenționate-pensionari, Anexa nr. 6 Contract nr. 29305 /05.12.2019
Veterani, văduve de veterani, rev., deportati	100%	124 lei/abonament	Anexa nr.6 Contract nr. 29305 /05.12.2019
Pers cu handicap	100%	124 lei/abonament	Anexa nr.6 Contract nr. 29305 /05.12.2019
Donator sânge	100%	124 lei/abonament	HG nr. 1364/2006-donatori sânge

a) veteranii de război, văduvele de război și văduvele nrecăsătorite ale veteranilor de război;

b) persoane fizice prevăzute la art. 1 din Decretul-lege nr. 118/1990, republicat, cu modificările și completările ulterioare”;

Reducerile și gratuitățile acordate prin legislație națională se aplică și pe raza asociației. Înainte de aplicarea contractului UAT-urile membre vor lua măsuri de aprobarea a acelorași facilități pe raza lor administrativ-teritorială.

CAPITOLUL III

PREZENTAREA OPERATORULUI S.C ELTRANS S.A BOTOȘANI

III.1 Scurt istoric

S.C ELTRANS S.A Botoșani este o companie care activează în domeniul transportului local de călători din anul 1991, fiind predecesorul Întreprinderii Județene de Transport Public, din perioada comunistă, având o experiență de peste 34 de ani în domeniu.

În perioada 1989-1991 s-a derulat investiția „Introducerea transportului în comun cu tramvaie în municipiul Botoșani” prin realizarea următoarelor:

- 15,8 km cale de rulare simplă pentru tramvai și rețea de contact aferentă, pentru două trasee, respectiv 101 – Luceafarul – Fabrica de Mobilă (punere în funcțiune la 6 septembrie 1991) și 102 – Capăt 1 – Fabrica de Mobilă (punere în funcțiune în anul 1993)
- Stația de Tracțiune Urbană (STU) din strada Ana Ipătescu, nr.1 alimentând 5 tronsoane de rețea
- Depou pentru garare și reparație tramvaie cu următoarele clădiri:
 - Grup exploatare – actualul sediu administrativ
 - Stație spălare + bazin decantare și cameră pompe
 - Rezervor apă 200 mc
 - Hală reparații cu ateliere (mecanic, electric, reparații boghiuri, canale tehnice pentru reparații curente)
 - Post transformare PTCZ cu transformator de 100 kVA
 - Centrală termică
 - Instalații aferente
 - 10 tramvaie V3A (lungime 27 m) cu 2 motoare de 120 kW produse de URAC București

În perioada 1995–1998 s-a întocmit documentația pentru etapa a III-a la investiție

„Dezvoltarea transportului în comun cu tramvaie pe străzile Viilor-Iorga-Pod Piatră în lungime de 1,8 km cale simplă pe un sens. S-a executat până în 1998 aproximativ 25% din stadiul fizic după care din lipsă de finanțare s-a sistat și nu au mai fost reluate lucrările.

În anul 1997 au fost achiziționate 6 tramvaie Tatra T4D de la Oradea, pentru ca în 2001 să fie completată flota cu 16 tramvaie Tatra T4D și în 2004 cu încă 10 tramvaie T4D de la Dresda-Germania cu finanțarea statului German, renunțându-se la tramvaiele V3A.

În anul 2005 au fost achiziționate 5 microbuze de capacitate 18+1 locuri, pentru efectuarea transportului pe trasee scurte din municipiu și pentru onorarea unor comenzi ocazionale.

În anul 2011 au mai fost achiziționate 11 tramvaie Tatra T4D modernizate cu finanțare proprie de la compania de transport public din Dresda.

În anul 2020 (1 august) prin renunțarea la proiectul de modernizare a transportului în comun cu tramvaie s-a trecut la sistemul de transport cu autobuze.

Funcționarea sistemului de transport public local este susținută prin dotări auxiliare organizate astfel:

- Garaj autobuze – cu o suprafață de 18.000 mp, teren pentru parări, atelier reparații, canale întreținere, atelier electric, atelier mecanic, magazii;
- Hala revizie și întreținere zilnică autobuze cu 3 canale tehnice în lungime de 30 m;
- Atelier reparații autobuze cu un canal tehnic de L=15 m, cric, pod rulant, mașină găurit, scule și dispozitive, etc;
- Atelier electric și mecanic pentru intervenții la subansamble și instalații;
- Spălătorie

Atelierul de reparații este Atestat RAR, situat în strada Calea Nationala, nr.2, pe terenul aparținând Municipiului Botoșani și utilizat prin darea în concesiune către S.C. Eltrans S.A. Botoșani.

III.2 Organizarea societății

S.C. ELTRANS S.A este o societate comercială având acționar unic Consiliul Local al Municipiului Botoșani.

Conducerea societății este asigurată de Adunarea Generală a Acționarilor. În Adunarea

Generală a Acționarilor, Consiliul Local al Municipiului Botoșani este reprezentat prin doi membrii aleși, dintre consilierii locali, prin hotărârea Consiliului Local al Municipiului Botoșani.

Structura Organizatorică a operatorului societatea S.C. Eltrans S.A. Botoșani

În ceea ce privește conducerea executivă a societății, aceasta este asigurată de :

1. Director general
2. Director economic
3. Șef departament tehnic

În ceea ce privește executivul societății, prezentăm mai jos o caracterizare, cu privire la obligațiile și responsabilitățile a directorilor societății:

DIRECTOR GENERAL

Obligații și responsabilități

-În termen de 60 de zile de la numire directorii elaborează și prezintă Consiliului de Administrație o propunere pentru componenta de management a planului de administrare pe durata mandatului, în vederea realizării indicatorilor de performanță financiari și nefinanciari. După aprobarea planului de administrare de către Consiliul de Administrație, componenta de management sau, după caz, indicatorii cheie de performanță, avizați de AMEPIP, constituie anexă la contractul de mandat încheiat cu directorii societății.

-Să asigure conducerea societății ca un întreg, coordonarea și controlul acesteia în ceea ce privește utilizarea resurselor financiare , materiale și umane.

-Să asigure realizarea indicatorilor și încadrarea în cheltuielile prevăzute în B.V.C. – ul societății aprobat de către Adunarea Generală a Acționarilor și în condițiile legii.

-Să aducă la îndeplinire atât indicatorii de performanță financiari cât și nefinanciari (aprobați de către Consiliul de Administrație și de către acționar, prin bugetul de venituri și cheltuieli), care fac parte integrantă din prezentul contract, scop în care dispune de următoarele prerogative:

a) concepe și aplică strategii și politici de dezvoltare a societății, prospectând oportunitățile de afaceri cu parteneri interni și externi, inițierea și dezvoltarea de acțiuni de colaborare cu companii similare din țară și din alte țări, și alți parteneri externi, cu aprobarea Consiliului de Administrație;

- b) organizează selectarea personalului societății, angajează și concediază, după caz, personalul, cu respectarea prevederilor legale, în vederea bunei desfășurări a activității societății, face propuneri de modificare a organigramei societății, numește conducătorii structurilor funcționale, în conformitate cu prevederile legale;
 - c) negociază contactul colectiv de muncă și contractele individuale de muncă;
 - d) reprezintă societatea în relațiile cu terții, persoane fizice sau juridice și în fața instanțelor de judecată;
 - e) încheie acte juridice, în numele și pe seama societății, conform Legii 31/1990-republicată, cu modificările și completările ulterioare;
 - f) alte prerogative încredințate de Adunarea Generală a Acționarilor, de Consiliul de Administrație sau prevăzute de lege;
- Să prezinte Consiliului de Administrație, semestrial sau ori de câte ori i se solicită, situația economico-financiară a societății comerciale, stadiul realizării investițiilor, precum și alte documentații solicitate. Directorul general elaborează trimestrial și prezintă Consiliului de Administrație un raport în care sunt prevăzute informații privind execuția mandatului său, schimbările semnificative în situația afacerilor și în aspectele externe care ar putea afecta performanța societății sau perspectivele sale strategice.
 - Se obligă să plătească la timp drepturile salariale angajaților societății, precum și contribuțiile prevăzute de lege, aferente acestora.
 - Are dreptul de semnătură bancară, administrează conturile bancare ale societății și dispune efectuarea plăților către creditori.
 - Respectă întocmai Codul de Etică al societății.
 - Are obligația să transmită AMEPIP și, după caz, autorității publice tutelare sau acționarilor care dețin mai mult de 5% din capitalul social, semestrial și ori de câte ori se solicită, fundamentări, analize, situații, raportări și orice alte informații referitoare la activitatea întreprinderii publice, în formatul și la termenele stabilite prin actele administrative ale autorităților, cu informarea Consiliului de Administrație.
 - Raportează indicatorii de monitorizare din contractual de mandat, trimestrial, până la data de 20 a lunii următoare trimestrului precedent către entitățile prevăzute de legislația în vigoare.

-Îndeplinește orice alte atribuțiuni stabilite de lege, Adunarea Generală a Acționarilor și de Consiliul de Administrație, în conformitate cu prevederile legale în materie.

-Să nu ceseze contractul unei alte persoane.

DIRECTORUL ECONOMIC

Obligații și responsabilități

-În termen de 60 de zile de la numire directorii elaborează și prezintă Consiliului de Administrație o propunere pentru componenta de management a planului de administrare pe durata mandatului, în vederea realizării indicatorilor de performanță financiari și nefinanciari. După aprobarea planului de administrare de către Consiliul de Administrație, componenta de management sau, după caz, indicatorii cheie de performanță, avizati de AMEPIP, constituie anexă la contractul de mandat încheiat cu directorii societății.

-Elaborează politici și strategii financiar – contabile pentru creșterea eficienței economice în condițiile respectării legislației în vigoare în domeniul financiar – contabil și economic, scop în care:

- a) Organizează, conduce și controlează activitatea financiar – contabilă prin care se asigură evidențierea contabilității potrivit condițiilor legale;
- b) Gestionează resursele financiare necesare atingerii obiectivelor firmei;
- c) Elaborează și propune spre aprobare măsuri de îmbunătățire a activității economico-financiare.

- Să asigure conducerea activității financiar – contabile și economice a societății ca întreg, coordonarea și controlul acesteia în ceea ce privește utilizarea resurselor financiare și materiale.

- Să asigure realizarea indicatorilor și încadrarea în cheltuielile prevăzute în

B.V.C. – ul societății aprobat de către Adunarea Generală a Acționarilor și în condițiile legii.

- Să aducă la îndeplinire atât indicatorii de performanță financiari cât și nefinanciari (aprobați de către Consiliul de Administrație și de către acționar, prin bugetul de venituri și cheltuieli), care fac parte integrantă din prezentul contract, scop în care dispune de următoarele prerogative:

- a) concepe și aplică strategii și politici de dezvoltare a societății, prospectând oportunitățile de afaceri cu parteneri interni și externi, inițierea și dezvoltarea de acțiuni de colaborare cu

companii similare din țară și din alte țări, și alți parteneri externi, cu aprobarea Consiliului de Administrație;

b) la solicitarea directorului general, reprezintă societatea în relațiile cu terții, persoane fizice sau juridice;

c) alte prerogative încredințate de Adunarea Generală a Acționarilor, de Consiliul de Administrație sau prevăzute de lege;

- Să prezinte Consiliului de Administrație, semestrial sau ori de câte ori i se solicită, situația economico-financiară a societății comerciale, stadiul realizării investițiilor, stadiul realizării indicatorilor de performanță financiari și nefinanciari, precum și alte documentații solicitate și alte și situații prevăzute de lege.

- Întocmește Bugetul de Venituri și Cheltuieli conform reglementărilor în vigoare și îl supune spre avizare și aprobare în termenele stabilite prin actele normative în materie.

- Intocmește bilanțul contabil, contul de profit și pierdere, situația fluxurilor de trezorerie, notele la conturile anuale, situația financiar – contabilă semestrială, în conformitate cu prevederile legale și le supune spre avizare și aprobare în termenele stabilite prin actele normative în materie.

- Dispune plata la timp a drepturilor salariale ale angajaților societății, precum și contribuțiile prevăzute de lege, aferente acestora.

- Are dreptul de semnătură bancară, respectiv a doua semnătură bancară, alături de directorul general care are prima semnătură bancară, administrează conturile bancare ale societății și dispune efectuarea plăților către creditorii.

- Respectă întocmai Codul de Etică al societății.

- Raportează indicatorii de monitorizare din contractul de mandat, trimestrial, până la data de 20 a lunii următoare trimestrului precedent către entitățile prevăzute de legislația în vigoare.

- Urmărește permanent legislația în domeniul financiar – contabil și asigură respectarea acesteia.

- Îndeplinește orice alte atribuțiuni stabilite de lege.

DIRECTOR TEHNIC

Obligații și responsabilități

-Răspunde de organizarea , îndrumarea și controlul Serviciului public de administrare a parcărilor cu plată dotate cu parcometre din municipiul Botoșani și de ridicare, blocare, transport, depozitare și eliberare a vehiculelor staționate neregulamentar, abandonate sau fără stăpân pe domeniul public sau privat al municipiului, în conformitate cu Contractul de delegare directă a activității de gestionare a parcărilor dotate cu parcometre și procedurilor aplicabile vehiculelor staționate neregulamentar, abandonate sau fără stăpân, de pe domeniul public sau privat al Municipiului Botoșani

-Răspunde de gestionarea bunurilor de retur necesare realizării serviciului de administrare parcuri cu plată, blocare/ridicare vehicule, în conformitate cu Regulamentele specifice.

-la măsuri pentru implementarea și actualizarea, ori de câte ori este necesar, procedurilor specifice serviciului public de administrare a parcărilor cu plată dotate cu parcometre din municipiul Botoșani și de ridicare, blocare, transport, depozitare și eliberare a vehiculelor staționate neregulamentar, abandonate sau fără stăpân pe domeniul public sau privat al municipiului, în conformitate cu Regulamentele aprobate prin HCL nr. 292 din 29.11.2017, modificate si completate ulterior, și anume:

- a) Regulamentul de organizare a activității de gestionare a parcărilor și procedurilor aplicabile vehiculelor parcate neregulamentar, de pe domeniul public sau privat al municipiului Botoșani;
- b) Regulamentul de organizare a serviciului de blocare ridicare, transport, depozitare, eliberare a vehiculelor staționate neregulamentar, abandonate sau fără stăpân pe domeniul public sau privat din municipiul Botoșani;
- c) Regulamentul de ridicare și relocare a vehiculelor oprite/staționate/parcate în zonele afectate de lucrări care blochează frontul de lucru în cadrul executării unor lucrări de reabilitare, modernizare sau intervenție la infrastructura tehnico-edilitară și stradală.
- d) Regulamentul de funcționare și utilizare a Parcării Subterane-supraterane din zona Piața Centrală.

-Răspunde de organizarea, îndrumarea și controlul Serviciului Exploatare mijloace de transport — Siguranța circulației — Coordonare Control Trafic, inclusiv a parcului auto aferent, în conformitate cu Regulamentul pentru efectuarea transportului public local, a studiului de oportunitate și a caietului de sarcini pentru efectuarea transportului public local și a Contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane

efectuat cu autobuze/tramvaie în Municipiul Botoșani aliniat la prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, cu modificările și completările ulterioare, aprobat prin HCL 293/29.11.2018, modificate și completate ulterior.

-Asigură întocmirea și actualizarea, ori de câte ori este necesar, a procedurilor de lucru specifice, în scopul exploatării eficiente și în condiții de siguranță în exploatare a parcului de autobuze tip ISUZU, aflate în folosința societății S.C. Eltrans S.A. Botoșani, cu respectarea condițiilor generale de utilizare prevăzute în Contractul de achiziție sectorială de produse prin leasing operațional (nr.542/25.02.2020) și a Manualului utilizatorului CITIBUS (ANADOLU — ISUZU) și se asigură că acestea sunt însușite de salariați.

-Urmărește respectarea clauzelor de natură tehnică din contractul de achiziție sectorială de produse prin leasing operațional (nr.542/25.02.2020) și a Manualului utilizatorului CITIBUS (ANADOLU — ISUZU).

-Urmărește și verifică modul în care sunt evidențiate defecțiunile tehnice apărute la autobuze, sesizate de șoferii de autobuz, și se asigură că acestea sunt notificate Locatorului în cel mai scurt timp, dar nu mai târziu de 24 ore de la apariție, cu privire la orice defect sau avarie, în scopul remedierii acestora. Se asigură că remedierea defecțiunilor tehnice se face în cel mai scurt timp posibil.

-Urmărește și verifică în permanență modul în care sunt respectate instrucțiunile cu privire la consemnările efectuate de către șoferii de autobuz în registrele de bord, precum și consemnările din registrele de evidență intrări-ieșiri garaj, asigurându-se că acestea corespund realității. În cazul constatării unor inadvertențe, acestea vor fi aduse la cunoștință conducerii în cel mai scurt timp.

-Răspunde de organizarea activității din subordine în schimburi, de controlul și asistența tehnică necesară în toate schimburile, prin personal calificat.

-Controlează dacă la fiecare loc de muncă sunt afișate instrucțiuni tehnice specifice privind exploatarea în condiții normale a instalațiilor, mașinilor și utilajelor, stabilește măsurile ce trebuie luate în caz de dereglări, întreruperi sau avarii.

-Urmărește și controlează aducerea la cunoștință personalului muncitor din activitățile subordonate, a obligațiilor ce le revin la locul de muncă, verifică modul cum acestea au fost însușite și se duc la îndeplinire de către aceștia.

- Controlează modul în care se aplică sarcinile stabilite privind predarea-preluarea schimbului în activitățile ce se desfășoară în schimburi, precum și la locurile de muncă unde activitatea se desfășoară într-un singur schimb.
- Controlează modul cum se aplică dispozițiile privind interzicerea participării la lucru a celor care nu sunt apti să îndeplinească sarcinile de serviciu din diferite motive pentru activitatea de care răspunde.
- Răspunde, controlează și coordonează activitatea de recondiționări piese și valorificării de piese și materiale conform prevederilor legale în vigoare.
- Răspunde și coordonează modul de aplicare a normelor de consum pentru piese, materiale, carburanți, adBlue.
- În cazul întreruperilor accidentale, este obligat să ia măsurile neîntârziate pentru repunerea în funcțiune, în cel mai scurt timp, a capacităților de transport, analizează cauzele producerii acestora și propune măsuri de prevenire a unor asemenea evenimente, propunând sancționarea celor vinovați.
- Controlează și ia măsuri de respectare, de către personalul aflat în subordine, a prevederilor Regulamentului Intern, cu privire la prezentarea la lucru sub influența alcoolului, în stare de ebrietate sau consumul băuturilor alcoolice în timpul serviciului, periclitând prin aceasta siguranța în exploatare a mijloacelor de transport, precum și celelalte prevederi.
- Organizează și propune măsuri pentru analiza periodică a rezultatelor obținute în domeniul exploatării parcului, al eficienței acestuia.
- Organizează și răspunde de aplicarea studiilor privind optimizarea transportului și a sistemului informațional din activitatea sectoarelor din subordine.
- Răspunde de recepționarea și punerea în funcțiune a instalațiilor și mașinilor cu respectarea strictă a prevederilor din documentația tehnică de execuție.
- Răspunde de respectarea riguroasă a normativelor tehnice privind exploatarea instalațiilor, utilajelor și mașinilor, precum și echiparea/dotarea acestora cu aparatură de măsură și automatizare, verificarea și menținerea aparaturii în stare perfectă de funcționare.
- Răspunde de respectarea și aplicarea riguroasă a tuturor reglementărilor privind siguranța în funcționare a instalațiilor, mașinilor, uneltelor, utilajelor, instalații energetice, instalații de ridicat, instalații sub presiune, aparatură de măsură, control și automatizare, etc., cu RSVTI + responsabil energetic în limita competențelor.

- la măsuri pentru realizarea controlului stării tehnice zilnice a mijloacelor de transport la ieșirea în exploatare.
- Asigură repartizarea sarcinilor de producție privind întreținerea și reparațiile, astfel încât să se asigure în permanență desfășurarea procesului de producție în condiții de siguranță și eficiență.
- Urmărește selecționarea personalului cu calificarea necesară pentru întreținerea și repararea instalațiilor, utilajelor și mașinilor, exploatarea mijloacelor de transport, organizarea formelor de perfecționare a pregătirii profesionale, precum și verificarea periodică a cunoștințelor și aptitudinilor acestora.
- Coordonează activitatea de investiții la nivelul societății.
- Răspunde de întocmirea programului anual de investiții ce se execută din fonduri de la bugetul de stat, bugetul local sau din fonduri proprii, stabilind obiectivele pe capitole și lucrări , precum si cheltuielile de capital aferente.
- Răspunde de întocmirea programului de investiții ce se execută din fonduri de la bugetul de local, stabilind obiectivele pe capitole și lucrări, precum si cheltuielile aferente; înaintează programele la organele locale — Consiliul local, Primărie — în vederea obținerii fondurilor necesare.
- Verifică și avizează programul anual de achiziții din fonduri proprii și urmărește realizarea acestuia.
- Verifică permanent derularea lucrărilor de investiții pe tot parcursul lor si raspunde de executarea acestora în conformitate cu programele stabilite.
- Participă la lucrările comisiilor de recepție pentru utilaje și lucrări, în limita competenței.
- Avizează calculațiile de preț pentru produsele executate prin colaborări, pe partea tehnică.
- Coordonează activitatea de inovații, ia măsuri pentru îmbunătățirea permanentă a acestei activități.
- Controlează modul cum se aplică în producție inovațiile realizate, eficiența obținută și asigură perfecționarea continuă a soluțiilor tehnice aprobate.
- Răspunde de funcționarea, utilizarea și exploatarea, în condiții de deplină siguranță a circulației, a mijloacelor de transport, în limita competenței.
- la măsuri eficiente pentru realizarea indicatorilor tehnico-economici : ore, curse , km etc.

- Răspunde de organizarea activității de exploatare în schimburi, ia măsuri să intervină operativ pentru îndrumarea procesului de exploatare și prevenirea oricăror dereglări, întreruperi sau avarii, desemnează persoana care asigură asistența tehnică și a celor autorizați să dispună oprirea sau repunerea în funcțiune a mijloacelor de transport.
- Coordonează și îndrumă activitatea de întreținere și reparații utilaje, mijloace de transport.
- În cadrul procesului de evaluare anuală a performanțelor profesionale ale salariaților, contrasemnează fișele de evaluare întocmite de evaluator (șef de serviciu) iar în situația în care aprecierile consemnate nu corespund realității sau între evaluator și persoana evaluată există diferențe de opinie care nu au putut fi soluționate de comun acord, fișa de evaluare poate fi modificată conform deciziei contrasemnatarului, în conformitate cu procedura de evaluare a salariaților existent la nivelul anagajatorului.
- Este obligat să-și îndeplinească în mod exemplar îndatoririle de serviciu, să ia măsuri pentru instaurarea ordinei și a unei discipline ferme a întregului personal din subordine, să dezvolte în rândul acestuia simțul datoriei și al răspunderii, să verifice și să propună sancționarea cu severitate pentru orice încălcare sau nerespectare a normelor de exploatare și a atribuțiilor de serviciu, în conformitate cu C.C.M., Regulamentul Intern și Codul Muncii.
- Este obligat ca, în cadrul competențelor funcției, să dea dispoziții clare și precise, să asigure condițiile necesare pentru executarea lor și să controleze sistematic modul cum sunt duse la îndeplinire.
- Confirmă, prin semnătură, legalitatea și realitatea operațiunilor cuprinse în documentele create în cadrul serviciilor subordonate.
- Execută controlul operativ curent prevăzut de legislația în vigoare.
- Răspunde de îndeplinirea tuturor sarcinilor delegate de conducerea unității — în afară de cele cuprinse în prezenta fișă — în diverse situații .
- Instruiește, ori de câte ori este nevoie, personalul din subordine cu actele legislative în materie cu toate modificările și completările ulterioare și răspunde de aplicarea corectă a legislației în vigoare în sfera de activitate pe care o coordonează.
- Execută și alte sarcini din dispoziția directorului general, în sfera sa de activitate.

III.3 Situația actuală

S.C. Eltrans S.R.L este cel mai vechi operator de transport public local de persoane din Municipiul Botoșani și singurul operator înființat și deținut integral la nivelul U.A.T-urilor ce fac parte din Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Metropolitan Botoșani” și desfășoară activitatea de transport public de persoane în municipiul Botoșani prin asigurarea unui program de circulație regulat și ritmic pentru a satisface nevoile de mobilitate a cetățenilor municipiului, dar și a celor aflați în tranzit.

Principalii indicatori ai serviciului oferit :

•**Trasee operate:**

TRASEU 101

Dus: Luceafărul – Panda – Piața Mare – Mall – Școala 11 – Stadion – EON – Util – Liceul Textil – Electro Alfa – Electrocontact – Șuruburi – Bariera Cătămărăști

Întors: Bariera Cătămărăști – Șuruburi – Electrocontact – Romstal – Liceul Textil – Util – EON – Stadion – Școala 11 – Mall – Piața Mare – Bazar – Luceafărul

Capăt 1 – Luceafărul

Capăt 2 – Bariera Cătămărăști (Calea Națională)

TRASEU 102

Dus: Bariera Cătămărăști – Șuruburi – Electrocontact – Romstal – Liceul Textil – Util – Sucevei – Primăverii – Prieteniei – Piața Mică – George Enescu

Întors: George Enescu – Piața Mică – Prieteniei – Primăverii – Prieteniei – Util – Liceul Textil – Electro Alfa – Electrocontact – Șuruburi – Bariera Cătămărăști

Capăt 1 – George Enescu

Capăt 2 – Bariera Cătămărăști (Calea Națională)

•**Parcurs: 638 500 km/an**

- Traseu 101 = 344 200 km

- Traseu 102= 294 300 km

•**Ore circulație: 6880 ore/an**

- Traseu 101 = 3710 ore

- Traseu 102 = 3170 ore

• **Călători transportați : 5.702.000 călători/an**

- Traseu 101 = 3 252 000 călători

- Traseu 102 = 2 500 000 călători

• **Parc:**

- 13 autobuze din care 9 Euro VI și 4 Euro V, marca ISUZU CITIBUS Lungime 9,5 m

III.4 Personal

- Ingineri
- Șoferi
- Mecanici
- Electricieni
- Inspector trafic
- Dispecer

Resursele umane și protecția socială a angajaților Operatorului. Operatorul va aplica propria sa politică de selecție, calificare, instruire, recalificare, concediere și salarizare, potrivit Contractului Colectiv de Muncă, Codului Muncii și prevederilor legale în vigoare. Activitatea de planificare a resurselor umane urmează specificul activității societății și are scopul de a asigura personalul calificat necesar, ca instruire profesională și competențe adecvate pentru cerințele activității.

La data de 31.12.2023 operatorul economic are următoarea structură de personal:

Categorie de personal (cu contract individual de muncă)	Număr	Observații
Personal administrativ	13	TESA + operativ
Personal implicat direct în activitatea de Transport Public	32	șoferi, inspector trafic
Personal pentru activități conexe Transportului Public	42	mentenanță, vânzări bilete, control, pază
Personal pentru alte activități	7	Activitate parcuri cu plată, B/RV
TOTAL PERSONAL	94	S.C Eltrans S.A. Botoșani

Tabelul Nr.26: Structură Personal S.C. ELTRANS S.A

Operatorul se obligă să respecte toate normele naționale și europene referitoare la protecția socială a angajaților, inclusiv cele referitoare la măsurile de protecție socială luate în cazul concedierilor colective, ca urmare a planurilor de restructurare, precum și reglementărilor privind combaterea discriminării la locul de muncă. Personalul cu atribuții în siguranța traficului va face periodic subiectul unei examinări psihologice și medicale, potrivit legislației în vigoare.

III.5 Numărul mediu de personal

Evoluția numărului mediu de personal al operatorului societății S.C. Eltrans S.A. Botoșani:

An	2020	2021	2022	2023
Număr mediu	107	86	87	94

Tabelul Nr.27:Evoluția nr. mediu de personal al S.C. ELTRANS. S.A

Din punct de vedere structural în luna decembrie 2023 situația se prezintă astfel:

- Șoferi/conducători auto transport rutier de persoane : 30 persoane
- Personal mentenanță, siguranța circulației-control trafic : 8 persoane
- Personal vânzări bilete : 30 persoane
- Personal TESA + Operativ: 13 persoane
- Personal alte activități: 13 persoane

III.6 Nivel salarial mediu

Evoluția câștigului salarial mediu brut determinat pe baza cheltuielilor de natură salarială a societății S.C.Eltrans S.A.Botoșani:

An	2020	2021	2022	2023
Nivel mediu	4300	4920	5383	6451

Tabelul Nr.28:Evoluția salariului mediu brut al S.C. ELTRANS. S.A

III.7 Rezultat economico-financiar al S.C. ELTRANS S.A. pentru anii 2020-2023

Nr. crt	Indicatori	Realizări 2020	Realizări 2021	Realizări 2022	Realizări 2023
I	Venituri totale, din care:	9139778	8796520	10222113	12464493
	Venituri active de bază	4442765	3632012	4987869	7153929
	Subvenții dif tarif	3166856	2166480	1535328	0
	Subvenții ch exploatare	841682	2301677	2390697	4588658
	Venituri alte active	688475	696351	1297602	702087
	Alte venituri financiare	0		10617	19819
II	Cheltuieli totale, din care:	8752068	8632817	9931385	11832505
	Chelt materiale, energie	2289635	1391276	1692551	2377537
	Chelt cu personalul	5367236	4880986	5697333	7043279
	Chelt cu redevențe	1046601	2088547	2243669	2133153
	Chelt cu amortizarea, provizioane	33400	254971	259288	259288
	Alte chelt de exploatare	8022	2071	38320	17583
	Cheltuieli financiare	7174	14966	224	1665
III	Profit brut	387710	163707	290728	631988
IV	Impozit profit	0	22418	16173	85138
V	Profit net	387710	141289	274555	546850

CAPITOLUL IV

CONTROLUL EXERCITAT DE CĂTRE ADUNAREA GENERALĂ A ASOCIAȚIILOR DIN ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ DE „TRANSPORT METROPOLITAN BOTOȘANI” ASUPRA ACTIVITĂȚII OPERATORULUI S.C. ELTRANS S.A. BOTOȘANI

Conform Actului Constitutiv al S.C. ELTRANS S.A., acesta este înființată ca societate comercială ce funcționează conform Legii 31/1990 privind societățile comerciale, cu modificările și completările ulterioare, având ca acționar integral Consiliul Municipiului Botoșani, care deține un procent de 100% din totalul acțiunilor.

Organe de conducere ale S.C. ELTRANS S.A

Potrivit Art. 643(1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.109/2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice actualizată - numărul reprezentanților statului sau ai unității administrativ-teritoriale în adunarea generală a acționarilor la întreprinderile publice este de maximum două persoane.

Conform statutului, Adunarea Generală este organul de conducere al societății care decide asupra activității acesteia și asigură politica economică și comercială. Societatea va fi administrată în sistem unitar de un Consiliu de Administrație. Membrii consiliului de administrație sunt desemnați de adunarea generală a acționarilor, la propunerea acționarilor, conform statutului.

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Metropolitan Botoșani” este asociație de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice în înțelesul Legii 51/2007- asociație de dezvoltare intercomunitară definită potrivit prevederilor Legii administrației publice locale nr, 215/2001, republicată, cu modificările și completările ulterioare, având ca obiectiv înființarea, organizarea, reglementarea, finanțarea, exploatarea, monitorizarea și gestionarea în comun a serviciilor de utilități publice furnizate/prestate pe raza de competență a unităților administrativ teritoriale membre, precum și realizarea în comun a unor proiecte de investiții publice de interes zonal ori regional destinate înființării, modernizării și/sau dezvoltării, după caz, a sistemelor de utilități publice aferente acestor servicii; **Astfel**, este autoritatea locală competentă care are competența de a delega gestiunea serviciului de transport public local și capacitatea de a monitoriza bunurile concesionate de către UAT-uri, conform Regulamentului CE nr. 1370/2007 și Legii 51/ 2006 a serviciilor de utilitate publică, cu modificările și actualizările ulterioare. Delegarea gestiunii poate fi efectuată de asociațiile de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, în numele și pe seama unităților administrativ-teritoriale membre, în baza unui mandat special acordat de acestea.

Prin aparatul **Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Metropolitan Botoșani”** unitățile administrativ teritoriale își exercită funcția de reglementare. Astfel, conform Regulamentului de Organizare și Funcționare al asociației în care, sunt desemnate structuri care asigură activitatea de reglementare a transportului public la nivelul ADI „Transport Metropolitan Botoșani” și acoperă competențele legale privind organizarea și controlul serviciului de transport și a activității operatorului regional S.C ELTRANS S.A. Referitor la activitatea specifică de transport public, Compartimentul Tehnic al asociației constituie, potrivit legii, Autoritatea de autorizare, supraveghere și monitorizare a serviciilor

de transport local pe întreg teritoriul administrativ al localităților membre ale Asociației, care au transferat această competență către Asociația de Dezvoltare Intercomunitară. Această structură îndeplinește în domeniul managementului transportului public local de călători următoarele atribuții:

1. să evalueze fluxurile de transport de persoane pe baza unor studii de specialitate asupra cerințelor de transport public local în prezent și pentru o **perioadă de minimum 5 ani**;
2. să stabilească traseele principale și secundare, precum stațiile publice aferente acestora;
3. să stabilească și să supună aprobării Adunării Generale a Asociației prin hotărâre, programele de transport public local de persoane prin curse regulate, precum și capacitățile de transport necesare;
4. să stabilească modalitatea de atribuire a gestiunii pentru executarea serviciului de transport public local;
5. să actualizeze periodic traseele și programele de transport cuprinse în caietul de sarcini al serviciului de transport public local de persoane, anexă la regulamentul pentru efectuarea transportului public local, prin modificarea acestora în funcție de cerințele de deplasare ale populației și în corelare cu transportul public județean, interjudețean, internațional, feroviar, aerian;
6. să organizeze procedurile de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local de persoane și a infrastructurii tehnico-edilitare aferente sau din proprietatea publică ori privată a localităților;
7. să supună aprobării Adunării Generale a Asociației, prin hotărâre, atribuirea licențelor de traseu pentru efectuarea transportului public de persoane prin curse regulate;
8. colaborează cu toate compartimentele; Îndeplinește orice alte atribuții prevăzute de normele în vigoare sau stabilite de conducerea asociației, în domeniul său de activitate.

Alte atribuții:

-Facilitarea accesului cetățenilor și a oricărei persoane interesate la datele și informațiile de interes public privind transportul local, actualizarea bazelor de date specifice activității, în conformitate cu dispozițiile legii;

-Autoritate de autorizare - autorizată de către Agenția Națională pentru Reglementarea Serviciilor Comunitare de Utilități Publice; activitatea se desfășoară conform prevederilor Legii nr 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice și a Legii nr. 92/2007 a serviciilor de transport local. Compartimentul Tehnic acoperă întreaga problemă privitoare la organizarea, monitorizarea și funcționarea serviciului de transport public local prin curse regulate, pe întreg teritoriul administrativ al localităților membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Metropolitan Botoșani” care au transferat această competență către Asociația de Dezvoltare Intercomunitară, respectiv:

-Asigură respectarea drepturilor și intereselor transportatorilor autorizați și accesul lor transparent și nediscriminatoriu la piața transportului public local;

-Asigurarea și garantarea respectării drepturilor și intereselor utilizatorilor serviciilor de transport public local;

-Eliberează autorizațiile de transport, copiile conforme, licențele de traseu etc., necesare pentru desfășurarea în condiții de legalitate, a activității de transport public local prin curse regulate pe raza teritorială a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Metropolitan Botoșani”

CAPITOLUL V

OPORTUNITATEA DELEGĂRII GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL DE CĂLĂTORI PRIN CURSE REGULATE CĂTRE S.C. ELTRANS S.A. BOTOȘANI

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

- a) gestiune directă;
- b) gestiune delegată.

Indiferent de modalitatea de atribuire adoptată, activitățile specifice serviciului de transport public local se organizează și se desfășoară în conformitate cu prevederile regulamentului serviciilor de transport public local elaborate de asociația de dezvoltare intercomunitară și aprobat prin hotărâri ale consiliilor locale ale UAT-urilor asociate, pe baza regulamentului-cadru al serviciului de transport public local.

Atribuirea gestiunii serviciilor de transport se va realiza în conformitate cu prevederile procedurii-cadru privind atribuirea contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local.

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

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

V.1 Gestiunea directă

În cazul gestiunii directe, asociația de dezvoltare intercomunitară își asumă nemijlocit prestarea serviciului public de transport local și toate sarcinile și responsabilitățile, potrivit legii, privind organizarea, coordonarea, exploatarea, finanțarea și controlul funcționării serviciului public de transport local, precum și administrarea sistemului de utilități publice aferente.

Gestiunea directă se realizează prin intermediul unor operatori de drept public sau privat, fără aplicarea prevederilor Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare, ale Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, cu modificările și completările ulterioare, precum și ale Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, cu modificările și completările ulterioare, care pot fi:

a) servicii publice de interes local, specializate, cu personalitate juridică, înființate și organizate în subordinea consiliilor locale, prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale respective;

b) societăți reglementate de Legea societăților nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, la al căror capital social nu există participare privată directă, cu excepția formelor de participare a capitalului privat al altor persoane juridice controlate de respectiva unitate administrativ-teritorială care nu oferă controlul sau dreptul de veto;

c) operatori regionali, astfel cum sunt definiți la art. 2 lit. h) din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

(3) Contractele de servicii publice care se încheie în modalitatea gestiunii directe, astfel cum acestea sunt definite la art. 2 lit. i) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, pot fi:

a) hotărâri de dare în administrare a serviciilor publice de transport local în cazul operatorilor prevăzuți la lit. a);

b) contracte de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport local în cazul operatorilor prevăzuți la lit. b) și c).

Contractele de servicii publice de transport călători pot fi atribuite direct numai în situațiile și condițiile prevăzute la art. 5 alin. (2) și (4) - (6) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, după caz.

Subcontractarea serviciilor publice de transport călători de către operatorii interni este interzisă.

V.2 Gestiunea delegată

Gestiunea delegată se realizează în conformitate cu prevederile Legii nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

Procedura de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport călători, de tip contracte de achiziție publică de servicii reglementate la art. 29 alin. (8) lit. b) din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, efectuate cu autobuze, troleibuze și/sau tramvaie, se stabilește de către autoritățile administrației publice locale/asociațiile de dezvoltare intercomunitară/alte forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale competente având ca scop serviciile publice de transport local, conform prevederilor Legii nr. 98/2016, cu modificările și completările ulterioare, sau ale Legii nr. 99/2016, cu modificările și completările ulterioare, după caz.

La încheierea contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport călători, de tip contracte de achiziție publică de servicii reglementate la art. 29 alin. (8) lit. b) din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, efectuate cu trenul și metroul, sunt incidente prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.

La încheierea contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport călători, de tip contracte de concesiune de servicii reglementate la art. 29 alin. (8) lit. a) din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, indiferent de

mijlocul de transport public de călători utilizat: autobuz, troleibuz, tramvai, tren sau metrou, sunt incidente prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.

a. Atribuire directă, fără respectarea legislației privind achizițiile publice, respectiv a Legii nr. 98/2016, Legii nr. 99/2016 și Legii nr. 100/2016.

Conținutul contractului de delegare a gestiunii va fi stabilit prin documentația delegării gestiunii, în conformitate cu prevederile Legii nr. 51/2006.

În cazul operatorilor de transport rutier, 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, delegarea gestiunii serviciului de transport public local **se atribuie în mod direct acestora, fără licitație**, prin contract de delegare a gestiunii.

În conformitate cu prevederile Legii nr. 51/2006, Asociația de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, în baza mandatului primit, poate încredința unui operator de drept privat gestiunea serviciilor de utilități publice 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) unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, în calitate de acționari/asociați ai operatorului regional, prin intermediul asociației, sau, după caz, unitatea administrativ-teritorială, în calitate de acționar/asociat unic al operatorului, prin intermediul adunării generale a acționarilor și al consiliului de administrație, exercită un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului regional/operatorului în legătură cu serviciul furnizat/prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe;

b) operatorul regional, respectiv operatorul, după caz, 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 unităților administrativ-teritoriale membre ale asociației, respectiv a unității administrativ-teritoriale care i-a încredințat gestiunea serviciului;

c) capitalul social al operatorului regional, respectiv al operatorului este deținut în totalitate de unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației, respectiv de unitatea administrativ-teritorială; participarea capitalului privat la capitalul social al operatorului regional/operatorului este exclusă.

În cazul serviciului de transport public local de călători, atribuirea directă a contractelor de delegare a gestiunii se face în condițiile prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului.

b. Atribuire delegată, cu respectarea legislației privind achizițiile publice, respectiv a Legii nr. 98/2016, Legii nr. 99/2016 și Legii nr. 100/2016 (procedură competitivă).

Acest tip de atribuire se realizează prin intermediul unor operatori de drept privat 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.

Contractul de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice poate fi:

- a) contract de concesiune de servicii;
- b) contract de achiziție publică de servicii. În cazul acesta, procedura de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii se stabilește, după caz, în baza prevederilor Legii nr. 98/2016, Legii nr. 99/2016 și Legii nr. 100/2016.

Organizarea și desfășurarea procedurilor de atribuire a contractului de delegare a gestiunii pentru serviciile de utilități publice se fac în baza unei documentații de atribuire elaborate de delegatar, după caz, în conformitate cu dispozițiile Legii nr. 98/2016, Legii nr. 99/2016 și Legii nr. 100/2016.

Existența garanțiilor profesionale și financiare ale operatorilor, precum și indicatorii de performanță și nivelul tarifelor aplicate privind furnizarea/prestarea serviciului în condiții de calitate și cantitate corespunzătoare constituie criteriile principale pentru atribuirea contractelor de delegare a gestiunii.

Operatorii nou-înființați pot fi admiși într-o procedură de atribuire a unui contract de delegare a gestiunii în aceleași condiții ca și societățile existente.

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.

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

În cazul în care după încheierea contractului de delegare a gestiunii serviciul de transport public local sau județean de persoane prin curse regulate se extinde pe noi trasee sau prin prelungirea unor trasee existente, aceste trasee vor fi atribuite după cum urmează:

- a) traseele prelungite vor fi atribuite operatorilor de transport rutier sau transportatorilor autorizați care deservesc traseele inițiale;

b) traseele noi vor fi atribuite prin concesiune și contracte de delegare a gestiunii conform prevederilor legale.

Durata delegării gestiunii serviciului de transport public local se stabilește prin contracte de delegare a gestiunii de către autoritățile administrației publice locale și trebuie să fie corelată cu durata medie de amortizare a tuturor mijloacelor de transport deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, dar nu mai mult de:

a) 10 ani pentru transporturile realizate cu autobuze;

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

a) respectarea și îndeplinirea obligațiilor contractuale asumate de operatorii de transport rutier sau de transportatorii autorizați;

b) calitatea serviciilor furnizate/prestate;

c) indicatorii de performanță ai serviciilor furnizate/prestate;

d) derularea ritmică a serviciului, respectarea traseelor prevăzute și a orarelor zilnice și săptămânale;

e) modul de administrare, exploatare, conservare și menținere în funcțiune, dezvoltare și modernizare a sistemului de transport public local, precum și modul de administrare, exploatare și menținere în funcțiune a acestuia;

f) respectarea procedurilor de formare, stabilire și ajustare periodică a tarifelor pentru serviciul de transport public local.

Având în vedere faptul că S.C. Eltrans S.A. Botoșani este o societate cu **capital integral al unei unități administrativ teritoriale membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de „Transport Metropolitan Botoșani”** și ținând cont de faptul că asociația exercită un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului, considerăm că este **oportună alegerea gestiunii directe prin delegarea serviciului de transport public local prin atribuire directă, operatorului regional.**

V.3 Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local

Contractul de delegare a gestiunii este un contract încheiat în formă scrisă, prin care unitățile administrativ-teritoriale asociate, în calitate de delegatar, atribuie, prin una dintre modalitățile prevăzute de lege, pe o perioadă determinată, unui operator, în calitate de delegat, care acționează pe riscul și răspunderea sa, dreptul și obligația de a furniza/presta integral serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate cu autobuzele, inclusiv dreptul și obligația de a administra și de a exploata infrastructura tehnico-edilitară aferentă serviciului/activității furnizate/prestate, în schimbul unei redevențe.

Contractul de delegare a gestiunii va fi încheiat de Asociația de Dezvoltare Intercomunitară de „Transport Metropolitan Botoșani” în numele și pe seama unităților administrativ-teritoriale membre, care au calitatea de delegatar. Contractul de delegare a gestiunii este asimilat actelor administrative și intră sub incidența prevederilor Legii nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.

Contractul de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice poate fi:

- a) contract de concesiune de servicii;
- b) contract de achiziție publică de servicii.

Contractul de delegare a gestiunii va fi însoțit în mod obligatoriu de următoarele anexe:

- a) caietul de sarcini privind furnizarea/prestarea serviciului;
- b) regulamentul serviciului;
- c) inventarul bunurilor mobile și imobile, proprietate publică sau privată a unităților administrativ-teritoriale, aferente serviciului;
- d) procesul-verbal de predare-preluare a bunurilor prevăzute la lit. c);
- e) indicatori tehnici corelați cu țintele/obiectivele asumate la nivel național.

Contractul de delegare a gestiunii cuprinde în mod obligatoriu clauze referitoare la:

- a) denumirea părților contractante;
- b) obiectul contractului, cu indicarea activităților din sfera serviciului de utilități publice ce urmează a fi furnizate/prestate în baza contractului de delegare a gestiunii, astfel cum sunt prevăzute în legile speciale;
- c) durata contractului;
- d) aria teritorială pe care vor fi prestate serviciile;
- e) drepturile și obligațiile părților contractante cu privire la furnizarea/prestarea serviciului și la sistemul de utilități publice aferent, inclusiv conținutul și durata obligațiilor de serviciu public;
- f) modul de repartizare a riscurilor între părți, în cazul contractelor de concesiune;
- g) natura oricăror drepturi exclusive sau speciale acordate delegatului;
- h) sarcinile și responsabilitățile părților cu privire la investiții/programele de investiții, precum reabilitări, modernizări, obiective noi, extinderi, inclusiv modul de finanțare a acestora;
- i) indicatorii de performanță privind calitatea și cantitatea serviciului și modul de monitorizare și evaluare a îndeplinirii acestora;
- j) prețurile/tarifele pe care delegatul are dreptul să le practice la data începerii furnizării/prestării serviciului, precum și regulile, principiile și/sau formulele de ajustare și modificare a acestora;
- k) compensația pentru obligațiile de serviciu public în sarcina delegatului, dacă este cazul, cu indicarea parametrilor de calcul, control și revizuire a compensației, precum și modalitățile de evitare și recuperare a oricărei supracompensații;
- l) modul de facturare a contravalorii serviciilor furnizate/prestate direct utilizatorilor și/sau delegatarului, după caz;

- m) nivelul redevenței sau al altor obligații, după caz; 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;
- n) garanția de bună execuție a contractului, cu indicarea valorii, modului de constituire și de executare a acesteia;
- o) răspunderea contractuală;
- p) forța majoră;
- q) condițiile de revizuire a clauzelor contractuale;
- r) condițiile de restituire sau repartiție, după caz, a bunurilor, la încetarea din orice cauză a contractului de delegare a gestiunii, inclusiv a bunurilor rezultate din investițiile realizate;
- s) menținerea echilibrului contractual;
- t) cazurile de încetare și condițiile de reziliere a contractului de delegare a gestiunii;
- u) forța de muncă;
- v) alte clauze convenite de părți, după caz.

Cesiunea sau novația contractului de delegare a gestiunii nu este permisă.

Subdelegarea de către operator a gestiunii serviciului/uneia sau mai multor activități din sfera serviciului de utilități publice este interzisă.

Subcontractarea de lucrări sau servicii conexe, necesare furnizării/prestării serviciului/uneia sau mai multor activități din sfera serviciului de utilități publice delegat/delegată, se face numai în condițiile prevăzute de legislația din domeniul achizițiilor publice.

Contractul de delegare a gestiunii va fi însoțit în mod obligatoriu de următoarele anexe:

- a) caietul de sarcini privind furnizarea/prestarea serviciului;
- b) regulamentul serviciului;
- c) inventarul bunurilor mobile și imobile, proprietate publică sau privată a unităților administrativ-teritoriale, aferente serviciului;
- d) procesul-verbal de predare-preluare a bunurilor prevăzute la lit. c);
- e) indicatori tehnici corelați cu țintele/obiectivele asumate la nivel național

V.4 Motive de ordin economic, financiar, social și de mediu care justifică delegarea

Avantajele delegării gestiunii prin atribuire directă:

- coordonarea unitară a serviciului de transport;
- creșterea calității serviciului prestat;
- integrarea tarifară prin utilizarea, pe viitor, a unui singur tip de legitimație de călătorie pentru toate mijloacele de transport public local de persoane prin curse regulate și implementarea unui serviciu de e-ticketing pe raza administrativ teritorială a asociației;
- dispecerizarea transportului public local de persoane realizat prin programe

permanente;

- simplificarea procedurii de gestionare a facilităților de transport pentru categoriile sociale defavorizate.

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

Motive de ordin legislativ

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

Motive de ordin economico-financiar

- a) organizarea serviciului prin gestiune directă prin crearea unei structuri proprii ar presupune investiții foarte mari și imediate de la bugetele locale pentru dotarea cu personal, mijloace de transport și realizarea de logistică necesară gestionării serviciului;
- b) Asociația de Dezvoltare Intercomunitară de „Transport Metropolitan Botoșani” monitorizează modul de constituire al tarifelor și modificările acestora prin clauzele stabilite în contractul de delegare și aprobarea lor de către consiliile locale ale UAT-urilor membre;
- c) posibilitatea ținerii sub control a tarifelor pe zone astfel încât să fie utilizate tarife cât mai mici pentru o calitate ridicată a serviciului;
- d) puterea de cumpărare a populației este în scădere, suportabilitatea costurilor nu ar putea fi posibilă în condițiile transferului gestiunii către un operator de transport privat care urmărește maximizarea profitului;
- f) transportul de persoane prin curse regulate este o activitate socială care este necesar să fie subvenționată deoarece cheltuielile necesare unui transport decent și convenabil nu pot fi suportate de călători, costurile înregistrând valori mari;
- g) realizarea unui raport calitate/cost cât mai bun pentru întreaga perioadă de derulare a contractului și menținerea unui echilibru permanent între riscurile și beneficiile asumate prin contract.

Motive de ordin social și de mediu

La orele de vârf, când apar cele mai mari probleme de trafic în zonele urbane, transportul în comun este de 10 ori mai eficient din punct de vedere energetic și cu emisii mai reduse de gaze de efect de seră decât transportul cu autoturismul (1 autobuz = 70 autoturisme care ocupă în trafic 1 km de arteră urbană, la o viteză de deplasare de 50 km/oră). Printre principalele probleme cu care se confruntă atât autoritățile locale cât și

operatorii de transport sunt neglijarea consecințelor tehnice ale dezvoltării urbane asupra traficului, lipsa coordonării între transportul urban și cel din zonele limitrofe precum și statutul social diferit al mijloacelor de transport: automobilul fiind considerat modern iar transportul în comun demodat, destinat persoanelor cu resurse financiare limitate, care nu-și pot permite un autoturism. În acest scop, nu este nevoie numai de sporirea atractivității transportului public de călători și a infrastructurii pentru pietoni și bicicliști, ci și limitarea în mod conștient a utilizării automobilului deoarece nu există fonduri și spațiu suficiente pentru dezvoltarea simultană a infrastructurii rutiere pentru automobile și pentru transportul public de călători pe distanțe scurte.

a) Asociația de Dezvoltare Intercomunitară de „Transport Metropolitan Botoșani” monitorizează necesitatea de transport și asigurarea acoperirii cu transport public local prin curse regulate a întregii reze administrativ sociale, atât pentru localitățile mari cât și pentru localități aflate departe de marile centre urbane ale județului, ținând cont de caracterul social al serviciului de transport public local;

b) deplasarea în condiții de siguranță și de confort, inclusiv prin asigurarea de risc a persoanelor transportate, precum și a bunurilor acestora prin polițe de asigurări;

c) asigurarea deplasării pensionarilor de a circula gratuit sau cu tarif redus;

d) asigurarea deplasării elevilor cu tarif redus;

e) infrastructura de transport va putea fi dezvoltată și armonizată pe întreaga rază a asociației;

h) îmbunătățirea calității mediului și implicit a sănătății populației prin reducerea gradului de poluare a mijloacelor de transport în comun, prin investițiile realizate de administrații pentru achiziționarea de autobuze hibride și electrice.

V.5 Analiză comparativă privind operarea

V.5.1. Scenariul I. Gestiune directă către un serviciu public de interes local înființat și organizat în subordinea consiliilor locale.

În cazul în care se ia în considerare varianta de a atribui serviciul de transport public local prin curse regulate prin gestiune directă prin înființarea unui serviciu public, etapele de constituire a unei structuri proprii, de autorizare, dotare și apoi delegare a gestiunii, ar necesita atât timp foarte lung, cât și fonduri suplimentare.

În acest scop ar trebui realizată o structură suficient de mare, cu personal de specialitate bine pregătit, care să poată acoperi atât partea de administrare, cât și cea de funcționare și exploatare a sistemului public de transport public local.

În plus, această structură va trebui să devină operator de transport, licențiată în conformitate cu prevederile legale.

Pentru îndeplinirea tuturor cerințelor este necesară realizarea unei investiții foarte mari în achiziționare de spații necesare pentru realizarea sau închirierea unui garaj pentru autobuze pe raza municipiului și cel puțin încă unul în unul din punctele mai importante care sunt capete de traseu, realizarea unei stații ITP și a mai multor ateliere de reparații.

În cazul în care s-ar opta pentru achiziționarea de servicii de acest tip de la terți,

costurile de funcționare ar crește foarte mult ceea ce ar duce ori la creșteri de tarife, ori la creșteri de compensații.

Prin urmare, alegerea unei astfel de soluții solicită timp și fonduri suplimentare.

Avantaje și dezavantaje ale Scenariului I

Criteriul	Avantaje	Dezavantaje
Administrativ	Nu este necesară publicarea în JOUE a anunțului de intenție cu cel puțin un an înainte de atribuirea contractului.	Este necesară modificarea organigramei ADI Transport pentru introducerea unui nou compartiment.
Economico-financiar: - Nivel compensație - Nivel tarifar - Nivel redevență - Profit rezonabil - Cost /km	Control al costurilor de operare Control asupra nivelului de tarifar Nu se acordă compensații.	Necesitatea acoperirii tuturor cheltuielilor de operare, inclusiv a facilităților acordate. Cheltuieli suplimentare pentru angajări și dotări. Cheltuieli juridice nejustificate deoarece atât compartimentul care va deveni operator cât și S.C. Eltrans S.A. Botoșani sunt entități deținute de membrii asociați ai ADI Transport, una (compartimentul) va deveni operator, iar cealaltă (S.C. Etrans S.A. Botoșani) va deveni o societate care va avea ca obiect doar închirierea.
Procedurale	Nu se realizează nici o procedură de atribuire.	
Acces la finanțare europeană	Eligibilitate pentru achiziția de autobuze. Eligibilitate pentru investiții în infrastructura de transport.	
Social Călători deserviți Populație totală deservită Accesul populației la serviciul de transport Categoriile de persoane cu gratuități sau reduceri de tarif	Extinderea facilităților acordate în municipiu pe toată raza administrativ teritorială a ADI Transport. Posibilitatea extinderii traseelor actuale.	Necesitatea preluării de angajați din S.C. ELTRANS S.A. Botoșani, în caz contrar fiind necesar găsirea de specialiști în toate domeniile.
Mediu Nivel CO2 Nivel noxe	Nu are impact	Nu are impact

V.5.2. Scenariul II. Gestiune directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă

Pentru a se putea realiza gestiune directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă către S.C. Eltrans S.A. Botoșani, care va avea calitatea de Operator regional, trebuie să îndeplinească condițiile prevăzute în art. 28, alin. (2[^]1) din Legea nr. 51/2006. Astfel:

a) unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației, în calitate de acționari/asociațai S.C. Eltrans S.A. Botoșani, care este operatorul regional, prin intermediul asociației exercită un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului regional în legătură cu serviciul furnizat/prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe;

b) operatorul regional desfășoară exclusiv activități din sfera furnizării/prestării serviciilor de transport public local necesare satisfacerii nevoilor de transport ale utilizatorilor de pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre ale asociației;

c) capitalul social al operatorului regional este deținut în totalitate de unitățile administrativ teritoriale membre ale asociației. În acest caz, vorbim despre o societate care funcționează din 1991 ca și societate de transport și care, deși a suferit mai multe reorganizări de-a lungul timpului și-a păstrat tradiția și obiectul de activitate de transport public.

Astfel, prin atribuirea directă către S.C. Eltrans S.A. Botoșani se va putea pune la dispoziția publicului călător nu doar dotările deținute de societate, ci și experiența îndelungată și profesionalismul personalului.

Societatea deține la ora actuală licențele și autorizațiile necesare desfășurării activității, dotările necesare și personal de specialitate suficient pentru desfășurarea activității, astfel cum a fost descris la capitolul III.

Prin atribuirea directă se va putea asigura o continuitate a serviciului de transport efectuat la ora actuală în municipiul și parțial în județul Botoșani și se va putea realiza o dezvoltare calitativă și cantitativă a serviciului oferit către populație.

Un alt avantaj al atribuirii directe este posibilitatea implementării ușoare a unui sistem de ticketing pe întreaga ADI „Transport Metropolitan Botoșani”.

Condiția obligatorie pe care va trebui îndeplinită de Operatorul regional este de a nu participa la proceduri competitive de atribuire privind prestarea serviciilor de transport public de călători în afara entității sale contractante, conform art. 5, alin. (2) litera b) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

În cazul alegerii gestiunii delegate prin atribuire directă se va respecta cerința de publicitate și raportare prevăzute de Regulamentul (CE) 1370/2007.

Astfel, Entitatea Contractantă are obligația de a publica în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, cu cel puțin un an înainte de atribuirea directă, cel puțin informații referitoare la numele și adresa entității contractante, tipul de atribuire vizat, serviciile și zonele potențial vizate de atribuirea respectivă.

Avantaje și dezavantaje ale Scenariului II

Criteriul	Avantaje	Dezavantaje
Administrativ	Nu este necesară modificarea organigramei ADI Transport pentru introducerea unui nou compartiment.	Este necesară publicarea în JOUE a anunțului de intenție cu un an înainte de atribuirea contractului.
Economico-financiar: - Nivel compensație - Nivel tarifar - Nivel redevență - Profit rezonabil - Cost /km	Control al costurilor de operare Control asupra nivelului de tarifar Compensațiile pot fi reduse în cazul modernizării și eficientizării operatorului.	Necesitatea compensării cheltuielilor operatorului, conform formulei de calcul.
Procedurale	Nu se realizează procedura de atribuire conform legislației privind achizițiile publice.	Necesită avizul Consiliului Concurenței
Acces la finanțare europeană	Eligibilitate pentru achiziția de autobuze. Eligibilitate pentru investiții în infrastructura de transport.	
Social Călători deserviți Populație totală deservită Accesul populației la serviciul de transport Categoriile de persoane cu gratuități sau reduceri de tarif	Extinderea facilităților acordate în municipiu pe toată raza administrativ teritorială a ADI Transport. Posibilitatea extinderii traseelor actuale.	
Mediu Nivel CO2 Nivel noxe	Nu are impact	Nu are impact

V.5.3. Scenariul III. Gestiune delegată prin procedură competitivă

Alegerea atribuirii contractului de delegare a serviciilor de transport public local prin procedură competitivă, ar însemna scoaterea la licitație a unor trasee sau grupuri de trasee desfășurate cu autobuzele pe raza ADI „Transport Metropolitan Botoșani”.

La o primă privire, ar părea cea mai bună soluție, deoarece prin atribuire competitivă ai posibilitatea de a alege cea mai bună soluție pentru un anumit traseu, ai avea posibilitatea de a ridica nivelul calitativ al serviciului prin impunerea unor standarde la prestarea serviciului.

Totuși, trebuie să avem în vedere faptul că transportul public este un serviciu preponderent social, iar unele din traseele necesare a fi operate nu sunt

profitabile, ceea ce ar putea duce la excluderea unor trasee prin neprezentare a operatorilor la licitarea unor astfel de trasee.

De asemenea, operarea fiind realizată de diferiți transportatori, va fi foarte greu să realizezi un sistem integrat de ticketing pe raza ADI „Transport Metropolitan Botoșani” și chiar dacă ai impune utilizarea unui astfel de sistem va fi foarte greu să se realizeze o împărțire corectă a veniturilor realizate, indiferent dacă sistemul de ticketing va fi ales unul pe număr de kilometri, pe număr de călătorii sau orice alt sistem.

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.

Avantaje și dezavantaje ale Scenariului III

Criteriul	Avantaje	Dezavantaje
Administrativ	Nu este necesară modificarea organigramei ADI Transport pentru introducerea unui nou compartiment.	Este necesară publicarea în JOUE a anunțului de intenție cu cel puțin un an înainte de lansarea invitației de participare.
Economico-financiar: - Nivel compensație - Nivel tarifar - Nivel redevență - Profit rezonabil - Cost /km	Compensațiile pot fi reduse substanțial față de nivelul actual.	Necesitatea susținerii operatorului prin acordare de compensații. Nu există control direct asupra cheltuielilor de operare.
Procedurale	Se elimină necesitatea obținerii avizului de la Consiliul Concurenței	Se realizează procedura de atribuire conform legislației privind achizițiile publice.
Acces la finanțare europeană	Eligibilitate pentru achiziția de autobuze pentru investiții în infrastructura de transport, în condițiile reglementării privind Ajutorul de Stat.	
Social Călători deserviți Populație totală deservită Accesul populației la serviciul de transport Categorii de persoane cu gratuități sau reduceri de tarif		Necesitatea preluării de angajați din S.C Eltrans S.A. Botoșani, existând riscul de șomaj.
Mediu Nivel CO2; Nivel noxe	Nu are impact	Nu are impact

V.6. Analiză comparativă între S.C. Eltrans S.A. Botoșani și alte societăți comerciale similare care desfășoară aceleași tipuri de transport

Pentru a putea realiza o analiză comparativă am solicitat datele necesare mai multor operatori de transport care efectuează transport public local, similar cu cel realizat pe raza administrativ teritorială a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de „Transport Metropolitan Botoșani”.

Nr. crt.	Cost/ km	realiz. Botoșani	realiz. Arad	realiz.Baia Mare
1	COST/KM REALIZAT 2025	20,62	11,41	11,3
2	COST/KM PROPUS pentru 2026	11,39	11,41	13

După cum rezultă din analiza comparativă a prețului unitar pe kilometru, se observă că prețul unitar pe kilometru propus de S.C. Eltrans S.A. Botoșani este mai mic comparativ cu celelalte două societăți de transport cu care s-a realizat compararea. Analiza comparativă s-a realizat numai pentru costul unitar pe kilometru la autobuze urbane.

V.7 Concluzii și condiții impuse operatorului prin contractului de delegare a gestiunii

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară de „Transport Metropolitan Botoșani” are dreptul de a decide încredințarea serviciilor de transport public local de persoane efectuat cu autobuzele unui operator economic care poate demonstra că are potențial tehnic, financiar și organizatoric pentru a realiza obiectivele propuse în vederea eficientizării transportului public local desfășurat pe raza administrativ teritorială a ADI „Transport Metropolitan Botoșani” și a modernizării infrastructurii.

Serviciile de transport public local de persoane se organizează pentru a satisface cu prioritate nevoile populației, precum și ale instituțiilor publice și agenților economici.

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

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

Drepturile și obligațiile fiecărei părți contractante, vor fi cuprinse în contractul de delegare.

Drepturile delegatului

În temeiul contractului de delegare, delegatarul dobândește dreptul de a exploata în

mod direct, pe riscul și pe răspunderea sa, bunurile, activitățile și serviciul public care face obiectul contractului, portivit obiectivelor și standardelor de calitate stabilite de delegatar.

Scopul contractului de delegare

Scopul principal al contractului de delegare este să asigure, pe baza unei gestionări optime, efectuarea la un nivel corespunzător a activităților, la prețuri accesibile pentru utilizatorii finali, precum și întreținerea și dezvoltarea oricăror bunuri de retur încredințate delegatului pentru efectuarea respectivelor activități.

Modul de distribuire a riscurilor și modul de recuperare a costurilor de către delegatar trebuie stabilit astfel încât delegatul să fie nevoit să depună toate diligențele necesare pentru reducerea costurilor respective.

Recuperarea costurilor de către delegatar trebuie să includă preluarea celei mai mari părți din riscurile exploatării aferente contractului de delegare de servicii, respectiv:

- riscul de disponibilitate, respectiv nerespectarea unor parametri de performanță și calitate ai serviciului;
- riscul de piață, respectiv neîntrebuințarea de către utilizatorii finali a rezultatului serviciului puse la dispoziția acestora, în condițiile în care parametri de performanță și calitate sunt integral respectați.

Drepturile delegatarului

Delegatarul are dreptul de a primi o redevență care va fi calculată similar amortizării mijloacelor fixe date operatorului pentru rulare. Redevența trebuie să fie proporțională cu valoarea și durata contractului de delegare.

Obligațiile delegatarului

Delegatarul trebuie să stabilească prin contract un nivel de performanță și de calitate al activităților pe care delegatarul urmează să le efectueze, stabilind în acest sens indicatori de performanță relevanți și măsurabili.

Durata delegării

Delegarea serviciului de transport public local de persoane efectuat cu autobuzele pe raza administrativ teritorială a ADI „Transport Metropolitan Botoșani” se va realiza pe o perioadă care va fi prevăzută în contract.

Valoarea redevenței

Pentru utilizarea bunurilor Municipiului Botoșani, Orașul Bucecea, Comuna Bălușeni, Comuna Curtești, Comuna Mihai Eminescu, Comuna Răchiți, Comuna Stăuceni date în concesiune, Operatorul datorează Delegatarului o redevență anuală, care este calculată în funcție de durata de amortizare a bunurilor concesionate.

CAPITOLUL VI

ELEMENTELE CONTRACTULUI DE DELEGARE A GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL

VI.1 Aria teritorială

Aria teritorială pe care se va derula contractul de delegare încheiat între ADI „Transport Metropolitan Botoșani” în calitate de Entitate contractantă și operatorul de transport va cuprinde întreaga arie administrativ teritorială a asociației.

VI.2 Obligația de serviciu public de transport

În Contractul de delegare, Operatorul se va obliga să îndeplinească Serviciul de transport public local cu respectarea următoarelor Obligații de serviciu public:

- i. Operatorul va aplica Tarifele de călătorie aprobate de Entitatea Contractantă și va furniza 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 Consiliilor Locale/Adunarea Generală a ADI „Transport Metropolitan Botoșani”. Facilitățile vor fi stabilite în contract.
- ii. Operatorul va presta Serviciul de transport public local în conformitate cu principiile continuității, frecvenței, regularității și capacității prevăzute în Programul de transport, parte din contract;
- iii. Operatorul va presta Serviciul de transport public local în conformitate cu indicatorii de calitate prevăzuți în contract;
- iv. Operatorul va respecta standardele și cerințele de siguranță și securitate prevăzute în contract și în legislația Europeană și națională;
- v. Operatorul va presta Serviciul de transport public local cu vehiculele prevăzute în una din anexele din contract.

VI.3 Natura și întinderea drepturilor exclusive acordate operatorului

Dreptul exclusiv este definit la art. 2 litera f) din Regulamentul CE nr. 1370/2007 ca fiind orice drept care permite exploatarea anumitor servicii publice de transport de călători de către un operator de servicii publice pe o anumită rută sau rețea ori într-o anumită zonă, cu excluderea oricărui alt asemenea operator.

Deoarece raza administrativ teritorială este a asociației, Operatorul beneficiază de Drept exclusiv pe traseele atribuite.

În cazul în care pe același traseu vor opera și alți operatori de transport rutier/transportatori autorizați, Operatorul are dreptul să solicite daune-interese de la Entitatea contractantă care a dat aprobarea, sau direct de la operatorul de transport rutier/transportatorul autorizat respectiv, în situația în care acesta operează fără aprobare.

VI.4 Durata încredințării obligației de prestare a serviciului de transport public

Durata contractului de delegare va fi prevăzută în contract.

VI.5 Posibilitatea de a subcontracta serviciile încredințate

Operatorul are obligația de a nu cesiona Serviciul de transport public local unei alte societăți decât în cazul în care această societate este rezultatul divizării, fuzionării sau înființării ca filială a societății Operatorului, cu aprobarea Entității Contractante și cu asumarea de către cesionar a condițiilor contractului de delegare. Operatorul are obligația de a nu încheia cu terți contracte de subdelegare a Serviciului de transport public local.

VI.6 Parametrii pe baza cărora se va calcula compensația

În schimbul dreptului și obligației de exploatare a bunurilor publice puse la dispoziție de către proprietarul bunurilor, prevăzute în Anexa 4, Operatorul se obligă să plătească Entității Contractante, conform prevederilor art. 29 alin. (11) lit. m) din Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, o redevență calculată anual similar amortizării, în procent de [0.1]% din valoarea totală anuală rămasă a bunurilor puse la dispoziție. Modalitatea de calcul a redevenței poate fi modificată cu acordul ambelor părți.

Stabilirea redevenței se realizează anual, prin Decizia Consiliului Director a asociației, urmare a documentației întocmite de la serviciile de specialitate.

Redevența se plătește trimestrial, până la data de 15 a ultimei luni a trimestrului.

Neplata redevenței la termenele prevăzute în contract generează plata unor majorări de întârziere calculate la suma datorată, în cotă de 0,03% pentru fiecare zi de întârziere.

-Costuri, modalități de alocare a costurilor și valoarea pentru primul an de operare UAT-urile ce fac parte din asociație, vor plăti Operatorului Compensația în cazul în care impune obligații tarifare privind practicarea unor tarife de călătorie sub nivelul tarifului mediu pe călătorie rezultat din aplicarea costului mediu pe călătorie ofertat/estimat și fundamentat de către Operator în conformitate cu structura pe elemente de cheltuieli prevăzută în anexa la Normele-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane aprobate prin Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007.

Compensația se calculează și se plătește cumulat pentru toate obligațiile tarifare impuse și pentru serviciile publice de transport efectuate cu toate tipurile de mijloace de transport.

Compensația va fi plătită de UAT-urile ce fac parte din asociație, Operatorului, în baza unui Raport lunar de constatare avizat de către asociație și a facturii emise de Operator către UAT-uri, în condițiile prevăzute în contract.

În cazul în care operatorul desfășoară și alte activități, cota de cheltuieli indirecte provenită din acestea, precum și cota de cheltuieli generale ale societății se vor repartiza pe fiecare element de cheltuieli proporțional cu ponderea acestui element în total cheltuieli. Aceste cheltuieli vor fi evidențiate în anexe separate. Pentru aceste cheltuieli se precizează cheia de repartizare a acestora pe fiecare activitate.

Operatorul poate desfășura și alte activități de transport sau activități care au legătură

cu serviciul de transport public local în următoarele condiții:

- i. Activitățile sunt aprobate de Entitatea Contractantă
- ii. Activitățile respectă legislația respectivului domeniu de activitate
- iii. Activitățile respective își acoperă în întregime costurile din veniturile colectate
- iv. Activitățile nu afectează în niciun fel prestarea serviciului de transport public local
- v. Activitățile respectă concurența.

Toate înregistrările contabile trebuie realizate în așa fel încât să se poată demonstra verificarea calculului cheltuielilor pe fiecare mod de transport și a compensației pentru obligația de serviciu public și condiția de la punctul iii pentru alte activități.

Costurile privind ineficiența conducerii afacerii, precum deprecieri, provizioane, penalități sau amenzi, precum și alte cheltuieli neprevăzute precum bonusuri acordate directorilor nu vor fi alocate serviciilor de operare.

Operatorul va ține contabilitatea separată pentru activitățile și serviciile care fac obiectul desfășurării contractului de servicii de transport public local, pentru fiecare contract în parte, precum și pentru alte activități și servicii care generează costuri indirecte și nu sunt asociate serviciului de transport, în funcție de legile contabile și fiscale în vigoare.

Evidența contabilă se va organiza pe analitice distincte ale conturilor pe fiecare mod de transport și pe alte activități.

Toate veniturile, costurile, tarifele și prețurile vor fi calculate în RON, fără TVA, cu excepția cazurilor unde se specifică altfel.

Cu 60 zile înainte de încheierea situațiilor financiare anuale, Operatorul va solicita aprobarea Entității Contractante privind procedurile de alocare a costurilor indirecte pe activități.

Venituri și modalități de alocare a veniturilor

Veniturile care intră în calculul compensației reprezintă totalitatea veniturilor generate în legătură cu prestarea Serviciului de transport public local de către Operator, pentru luna pentru care se acordă Compensația, respectiv:

- A. venituri din activitatea de vânzare a Titlurilor de călătorie la care operatorul este îndreptățit,
- B. venituri din alte activități legate de prestarea Serviciului de transport public local
- C. diferențele de tarif la care Operatorul este îndreptățit potrivit Contractului, plus
- D. venituri financiare legate de prestarea Serviciului de transport public local.

Operatorul va ține contabilitatea separată pentru activitățile și serviciile care fac obiectul desfășurării contractului de servicii de transport public local, pentru fiecare contract în parte, precum și pentru alte activități și servicii care generează venituri indirecte și nu sunt asociate serviciului de transport, în funcție de legile contabile și fiscale în vigoare.

Operatorul are dreptul să rețină toate veniturile rezultate din prestarea altor activități de transport și a activităților conexe Serviciului de transport public local, care nu fac obiectul Delegării de gestiune.

Profitul rezonabil și valoarea pentru anul 2025

Profitul rezonabil al Operatorului reprezintă o rată de rentabilitate a capitalului normală pentru sectorul de activitate de transport public și care ține seama de nivelul de risc al Serviciului de transport public local suportat de Operator.

Atât Decizia Comisiei Europene C(2011)9380 din 20.12.2011 privind aplicarea art. 106 alin. (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în cazul ajutoarelor de stat sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public acordate anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general, cât și Cadrul Uniunii Europene pentru ajutoarele de stat sub forma compensațiilor pentru obligația de serviciu public fac referire la ratele swap în contextul determinării unui profit rezonabil (art. 5(7) din Decizie și paragrafele 36 și 38 din Cadrul comunitar).

Pentru a calcula profitul rezonabil, se vor adăuga 100 de puncte de bază la rata swap relevantă.

Nivelul profitului rezonabil va fi evaluat și stabilit anual de către Entitatea Contractantă, până la data de 30 ianuarie a fiecărui an.

Rata swap pentru perioada 1 iulie-31 decembrie 2024 pentru 1 an este de 6,12%. Prin urmare profitul rezonabil aplicabil în 2025 este de 7,12%.

Compensația

UAT-urile din asociație vor plăti Operatorului Compensația pentru efectuarea Obligațiilor de serviciu public, după următoarea formulă:

$$\mathbf{C\ anuală = (Tcm - Tc) \times N\ estimat\ căl.}$$

unde:

C anuală [lei]- reprezintă Compensația anuală estimată a fi plătită Operatorului;

Tcm [lei/călătorie]- tariful mediu pe călătorie, oferat și fundamentat de către Operator în conformitate cu prevederile din Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007;

Tc [lei/călătorie]- tariful de călătorie, impus de Entitatea contractantă pe criterii sociale;

N estimat căl. – numărul de călătorii estimate a fi efectuate în anul de referință;

Compensația lunară plătită Operatorului se calculează după următoarea formulă:

$$\mathbf{C\ lunară = CE + Pr - V}$$

unde:

C lunară [lei] – reprezintă Compensația lunară plătită Operatorului;

CE [lei] – total costuri eligibile, la nivelul cheltuielilor de exploatare și cheltuielilor financiare suportate de Operator pentru îndeplinirea Obligațiilor de serviciu public, condițiilor de mediu impuse și a tuturor cerințelor prevăzute în prezentul Contract, fundamentate în conformitate cu structura pe elemente de cheltuieli prevăzută în anexa la Normele-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane aprobate prin Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007, prin aplicarea principiilor privind stabilirea cheilor de repartizare a cheltuielilor indirecte și cheltuielilor generale și administrative între activitățile desfășurate de Operator, potrivit anexei nr. 9 la prezentul Contract. Costurile eligibile CE sunt calculate cu includerea amortizării lunare a

investițiilor realizate de Operator din fonduri proprii și a cheltuielilor financiare aferente rambursării creditelor de investiții. Amortizarea investițiilor realizate de Operator din fonduri de la bugetul local sau de la bugetul de stat nu este eligibilă;

Pr [lei] - reprezintă profitul rezonabil al Operatorului, reprezentând o rată de rentabilitate a capitalului normală pentru sectorul de activitate de transport public și care ține seama de nivelul de risc al serviciului public de transport suportat de Operator, aplicată la total costuri eligibile. Rata profitului rezonabil stabilită de Entitatea contractantă, pentru întreaga durată de valabilitate a Contractului, care se aplică la total costuri eligibile CE este de [rata swap +1%]. Pentru primul an de contract profitul rezonabil va fi de 7,12%;

V [lei] – reprezintă totalitatea veniturilor generate în legătură cu prestarea serviciului public de transport de către Operator, pentru luna pentru care se acordă Compensația, respectiv venituri din vânzarea Titlurilor de călătorie la care Operatorul este îndreptățit, venituri din alte activități legate de prestarea serviciului public de transport și Diferențele de tarif la care Operatorul este îndreptățit potrivit prezentului Contract.

Ca urmare a estimării sumelor necesare pentru acoperirea compensației a rezultat că în primul an de contract compensația se va ridica la aproximativ suma de 4.919.376 lei.

VI.7 Standarde de calitate și mecanisme de stimulare a eficienței

Pentru a putea realiza monitorizarea din punctul de vedere al respectării standardelor de calitate, operatorul va fi obligat să raporteze o dată la trei luni evoluția performanțelor înregistrate. Pentru monitorizarea acestora s-au stabilit următorii indicatori de performanță:

1. numărul de curse, trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație;
2. numărul de trasee pe care operatorul nu a efectuat transportul public local de călători pe o perioadă mai mare de 24 de ore;
3. numărul de călători afectați de situațiile prevăzute la pct. 1 și 2;
4. numărul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu numărul necesar pentru realizarea programului de circulație;
5. numărul de reclamații ale călătorilor privind calitatea transportului, dintre care:
 - a) numărul de reclamații justificate;
 - b) numărul de reclamații rezolvate;
 - c) numărul de reclamații la care călătorii nu au primit răspuns în termenele legale;
6. numărul autovehiculelor atestate Euro 5 sau Euro 6 raportat la numărul total de autovehicule necesar pentru realizarea programului de circulație;
7. vechimea mijloacelor de transport și dotările de confort pentru călători;
8. despăgubirile plătite de către operatorii de transport/transportatorii autorizați pentru nerespectarea condițiilor de calitate și de mediu privind desfășurarea transportului;
9. numărul abaterilor constatate și sancționate de personalul împuternicit privind nerespectarea prevederilor legale;

10. numărul de accidente de circulație produse din vina personalului propriu sau a operatorului de transport/transportatorului autorizat.

În cazul în care se consideră alți indicatori de performanță care ar fi relevanți în monitorizarea calității operării, indicatorii menționați pot fi îmbunătățiți prin introducerea unora noi.

Monitorizarea indicatorilor se va realiza o dată la 3 luni.

VI.8 Mecanismul de evitare a oricărei supracompensării

În vederea evitării supracompensării, în contractul de servicii publice vor fi definite costurile eligibile incluse în calculul decontării operării serviciului public și cerințele privind contabilitatea separată.

De asemenea, operatorul va putea desfășura și alte activități de transport sau activități care au legătură cu serviciul de transport public local numai în următoarele condiții:

- i. Activitățile sunt aprobate de Entitatea Contractantă
- ii. Activitățile respectă legislația respectivului domeniu de activitate
- iii. Activitățile respective își acoperă în întregime costurile din veniturile colectate
- iv. Activitățile nu afectează în niciun fel prestarea serviciului de transport public local
- v. Activitățile respectă concurența. Toate înregistrările contabile trebuie realizate în așa fel încât să se poată demonstra verificarea calculului cheltuielilor pe fiecare mod de transport și a compensației pentru obligația de serviciu public și condiția de la punctul iii pentru alte activități.

Pentru a evita o supracompensare a serviciului, fiecare unitate administrativ-teritorială furnizoare de ajutor de stat va face verificări anuale ori se va asigura că astfel de verificări sunt făcute pentru a se constata dacă nu au existat supracompensări pe parcursul anului.

În situația în care se constată supracompensarea serviciului public, unitățile administrativ-teritoriale vor solicita beneficiarului să ramburseze cuantumul aferent acesteia.

VI.9 Modificarea contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport și obținerea avizelor din partea Consiliului Concurenței

Orice modificare a Contractului este rezultatul acordului intervenit între Părți, exprimat într-un act adițional. Revizuirea anuală a nivelului indicatorilor de performanță, nu este considerată o modificare a Contractului.

Modificări Unilaterale efectuate de Entitatea Contractantă

Entitatea Contractantă poate modifica unilateral orice parte a Contractului din motive excepționale legate de interesul public local, cu notificare prealabilă transmisă cu 60 de zile înainte către Operator. În cazul în care modificarea unilaterală a Contractului îi aduce un

prejudiciu, Operatorul are dreptul să primească o justă despăgubire în termen de 90 de zile de la dovedirea prejudiciului.

În cazul dezacordului între Părți cu privire la existența prejudiciului ori la valoarea despăgubirii, acestea vor fi stabilite de către instanța judecătorească competentă. Acest dezacord nu poate în nici un caz să permită Operatorului să suspende executarea obligațiilor stabilite în Contract.

Programul de transport poate fi modificat de Entitatea Contractantă, prin Adunarea Generală a ADI Transport, dacă acest fapt este justificat din punct de vedere social și al viabilității economice a teritoriului controlat de Entitatea Contractantă, cu notificarea Operatorului cu cel puțin 60 de zile înainte de modificare.

Operatorul nu poate refuza modificările solicitate de Entitatea Contractantă, cu excepția cazului în care cererea depășește capacitatea de transport.

CAPITOLUL VII

SINTEZĂ ȘI CONCLUZII

Prezentul document reprezintă o analiză a situației existente și aduce câteva propuneri pentru îmbunătățirea și creșterea gradului de utilizare a transportului public pe raza administrativ teritorială a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de „Transport Metropolitan Botoșani”.

Schimbările care se propun prin acest studiu de oportunitate au următoarele avantaje:

1. Implementarea serviciilor publice integrate de transport călători, așa cum sunt definite prin art.2 lit. (m) din Regulamentul CE nr. 1370/2007 – serviciile interconectate de transport într-o zonă geografică determinată cu un serviciu unic de informații, un regim unic de taxare a biletelor și un orar unic de transport. Astfel, dacă la începutul contractului nu se va putea realiza o taxare integrată, după achiziționarea de către Municipiul Botoșani a sistemului integrat de e-ticketing, cu ajutorul unor investiții minime, acesta se va putea extinde la nivelul asociației, cu atât mai mult cu cât tot mai multe localități își exprimă intenția de asociere în cadrul ADI „Transport Metropolitan Botoșani”.
2. Satisfacerea necesităților de deplasare în cea mai mare măsură posibilă prin intermediul unor moduri de transport ecologic – transportul local intercomunitar, care este indispensabil în prevenirea creșterii poluării. În prezent, transportul județean/zona metropolitană nu este atractiv pentru populația din comunele limitrofe deoarece nu parcurg zonele de interes din municipiu, iar oprirea se face în autogară, cu pierderi însemnate de timp pentru utilizatori. În majoritatea cazurilor, timpul pierdut pentru călătoria din autogară până la zonele de interes din Municipiul Botoșani (serviciu, școală, instituții publice, etc) este la fel de mare ca timpul necesar pentru deplasarea din comună până în autogara centrului polarizator al regiunii. În locul deplasării cu autobuzul, cetățenii din comunele periurbane aleg deplasarea cu automobilul, ceea ce generează o presiune foarte mare asupra traficului din municipiu,

aglomerării și poluare care pot fi mult diminuate prin trecerea la transportul public local intercomunitar.

- în cazul în care ar avea regim de trasee locale pe teritoriul asociației, mijloacele de transport pot intra în municipiu pe arterele cu trasee urbane și pot opri în orice stație, aceste suprapuneri peste transportul urban existent făcându-se într-o proporție rezonabilă și riguros reglementată în cadrul asociației. Cetățenii de pe raza asociației putând fi transportați cu economii însemnate de timp în acest mod și vor putea ajunge direct la destinație, pot fi preluați de rezerva de capacitate de pe traseele urbane actuale sau cu suplimentări de capacitate reglementate, suplimentări de trafic care în combinație cu structuri tarifare atractive sunt cu mult mai puțin nocive pentru circulația din municipiu decât numărul ridicat al autoturismelor neocupate la întreaga capacitate.

3. Program de transport unic și grafice de circulație integrate:

- grafice de circulație care permit reducerea timpului de deplasare, interconectate și reglementate unitar pentru toate traseele din zona geografică deservită, transbordări mai bine coordonate și sancționate de către o singură autoritate de autorizare Asociația de Dezvoltare Intercomunitară de „Transport Metropolitan Botoșani”;
- fiecare consiliu local membru al asociației își va aproba graficele de circulație ale curselor care le deservească, introducerea de noi curse sau prelungiri de trasee, corelarea capacităților de transport cu modificările fluxurilor de călători, modificându-le prin hotărâre de consiliu local și AGA a asociației ori de câte ori situația o impune și cu efecte imediate pentru utilizatori.

- eliminându-se dezechilibrele actuale dintre municipiu și celelalte UAT din județ vor apărea, pentru prima dată, fluxuri de călători în prezent inexistente dinspre municipiu înspre județ.

- în stadiul actual, indiferent de modificările în opțiunile de transport ale cetățenilor, aceste trasee având regim de transport județean, comercial, se pot modifica doar o singură dată pe an, iar consiliul local nu are putere de decizie, nefiind de competența sa ci a consiliului județean.

- în actuala organizare, corelările dintre graficele de circulație din transportul județean și cel urban sunt empirice, fiecare autoritate având stabilite propriile priorități, neexistând sancțiuni pentru nerespectarea corelării graficelor și nici autoritate competentă care să le aplice.

4. După implementarea sistemului de e-ticketing, se vor crea pachete tarifare atractive care vor avea următoarele avantaje:

- integrare tarifară prin utilizarea pe teritoriul asociației a unui singur tip de legitimație de călătorie valabil pentru toate mijloacele de transport public local (card de mobilitate urbană), conform prevederilor art.1 alin. 4 lit. n din Legea nr. 92/2007;
- reduceri tarifare la deplasările combinate, în care se utilizează cel puțin 2 mijloace de transport pentru a ajunge la destinație, pentru îndeplinirea nevoilor de mobilitate a utilizatorilor și atragerea în noul sistem de transport public a posesorilor de autoturisme.

În prezent, având regim de trasee județene, tarifele sunt aprobate de către Consiliul Județean iar titlurile de călătorie nu sunt valabile în transportul urban din municipiu;

- aprobarea tarifelor de către fiecare administrație publică membră pentru traseele care o deservește, urmată de hotărârea AGA a asociației de dezvoltare, în strânsă legătură cu condițiile de transport pe care și le dorește fiecare comună și pe care le poate monitoriza și sancționa nemijlocit.

5. Introducerea unui sistem integrat al rețelei de transport:

- acestea permit aplicarea prevederilor Directivei 2010/40/UE privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport, sisteme care furnizează utilizatorilor și participanților la trafic vulnerabili date de bază privind călătoria precum: orare și tarife ale mijloacelor de transport în comun, informații privind călătoriile multimodale înaintea și în timpul călătoriei.

Procedura de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate se întocmește pe baza normelor – cadru privind organizarea și derularea gestiunii serviciului, elaborate de Autoritatea Națională de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice.

Conform art. 8 din Ordinul nr. 263/2007 al ANRSC, “autoritatea publică/asociația de dezvoltare comunitară atribuie contractul de delegare a gestiunii prin:

a) licitație publică deschisă;

b) negociere directă, în cazul în care două licitații publice deschise consecutive nu conduc la desemnarea unui câștigător sau în situația în care, după repetarea procedurii, nu s-au depus două oferte;

c) atribuire directă, fără licitație, în cazul operatorilor de transport rutier prevăzuți la art. 30 alin. (2) lit. a) și b) și al transportatorilor autorizați prevăzuți la art. 30 alin. (3) lit. a) și b) din Legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007:

- societăți comerciale înființate de autoritățile administrației publice locale sau de asociațiile de dezvoltare comunitară, deținătoare de licențe de transport valabile;

- societăți comerciale rezultate ca urmare a reorganizării administrative a regiilor autonome de interes local sau județean ori a serviciilor publice de specialitate subordonate autorităților administrației publice locale, al căror capital social este deținut, în totalitate sau în parte, în calitate de proprietar sau coproprietar de către unitățile administrației publice respective, deținătoare de licențe de transport valabile;

- societăți comerciale cu capital social privat sau mixt, deținătoare de licențe de transport valabile;

- compartimente sau servicii specializate de transport local ca structuri proprii ale autorităților administrației publice locale sau ale asociațiilor de dezvoltare comunitară cu sau fără personalitate juridică, așa cum sunt definite la art. 22 alin. (2).”

Delegarea gestiunii serviciului de transport se va realiza cu respectarea următoarelor cerințe de bază:

- actualul stadiu de dezvoltare al sistemului de transport public local din Municipiul Botoșani trebuie menținut și dezvoltat la același nivel și în cadrul asociației;
- serviciile de utilități publice se organizează și se gestionează de către autoritățile administrativ – teritoriale în raport cu infrastructura tehnico – edilitară existentă, în conformitate cu prevederile art. 3 alin. 1 din Legea nr.51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice;
- serviciile de utilități publice sunt supuse regimului juridic al serviciilor publice de interes general, fiindu-le aplicabile obligațiile de serviciu public definite potrivit exigenței/cerinței fundamentale: continuitate din punct de vedere calitativ și cantitativ, în condiții contractuale reglementate, conform prevederilor art. 7 alin. 1 lit. b din Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice.

În concluzie, din analizarea tuturor scenariilor posibile, din compararea costului/km dintre operatorul de transport S.C. Eltrans S.A. Botoșani și ceilalți operatori care desfășoară activități similare, atribuirea contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate la nivelul unităților administrativ-teritoriale asociate în cadrul Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Metropolitan Botoșani” se va realiza **prin gestiune directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă, fără licitație**, în conformitate cu legislația în vigoare.

Contractul de delegare a gestiunii serviciului se va încheia cu un singur operator de transport regional S.C. Eltrans S.A. Botoșani întrucât acesta îndeplinește condițiile din Legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007 art. 30 alin. (2) lit. b și anume este “societate comercială rezultată ca urmare a reorganizării administrative a regiilor autonome de interes local sau județean ori a serviciilor publice de specialitate subordonate autorităților administrației publice locale, al cărui capital social este deținut, în totalitate sau în parte, în calitate de proprietar sau coproprietar de către unitățile administrației publice respective, deținătoare de licențe de transport valabile.” Acesta va avea **dreptul exclusiv de a opera** pe traseele situate pe teritoriul administrativ al Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Metropolitan Botoșani” **în schimbul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public și a celorlalte obligații stabilite în cadrul contractului de delegare**, Regulamentului de transport local și în cadrul întregii documentații de atribuire.

Durata delegării

Delegarea serviciului de transport public local de persoane efectuat cu autobuzele pe raza administrativ teritorială a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Metropolitan Botoșani” se va realiza pe o perioadă care va fi prevăzută în contract.

Având în vedere că:

-decizia UAT-urilor membre de a scoate traseele locale din programul de transport județean, tocmai pentru a urmări integrarea acestora la nivel metropolitan, cu Municipiul Botoșani, ne aflăm în situația de excepție prevăzută de art. 5 alin. 5 din Regulamentul European 1370/2007:

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

- prin achiziția autobuzelor noi, prin personalul propriu specializat Operatorul asigură mentenanța și lucrările de reparații în garanție și post garanție pe durata de viață a autobuzelor.
- prin personalul calificat al Operatorului și prin experiența sa, se asigură, pe perioada derulării contractului, o întreținere corespunzătoare a parcului de mijloace de transport și a infrastructurii asociate;
- pentru accesarea de fonduri europene de către Operator, în vederea dezvoltării și îmbunătățirii calității serviciilor, este necesară o continuitate/stabilitatea în funcționarea, printr-un contract de prestări servicii cu o durată suficient de mare pentru accesarea acestor tipuri de finanțări.
- în același context, pentru achiziția de mijloace de transport și/sau utilaje auxiliare proprii, Operatorul poate apela și la finanțări bancare/non-bancare (împrumut / leasing operațional), durata contractului fiind un element de evaluare pentru acordare.
- Operatorul îndeplinește condițiile stabilite de art. 5 alin. 2 din Regulamentul 1370/2007 pentru a opera în cadrul Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Metropolitan Botoșani” .

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

Riscuri

Neimplementarea proiectului în forma propusă are drept consecință lipsa oricărui operator care să gestioneze serviciul de transport public în U.A.T-urile menționate, de la data de 01.08.2025.

Aceasta deoarece actualele contracte expiră la data de 31.07.2025, iar UAT-urile din zona metropolitană nu au mai dorit să participe la licitația privind un nou program de transport la nivel județean, ci au urmărit un cu totul alt nivel de dezvoltare și de integrare a serviciilor de transport, în corelare cu polul urban reprezentat de Municipiul Botoșani.

Concluzii

În aceste condiții:

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

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

- Legea serviciilor comunitare de utilități publice, nr. 51 din 8 martie 2006;
- Legea serviciilor de transport public local, nr. 92 din 19 aprilie 2007, cu modificările și completările ulterioare;
- Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului Uniunii Europene nr. 1370/2007; se impune delegarea gestiunii către un operator de transport care, demarând de la starea actuală a serviciului de transport public, să poată întreprinde un transport caracterizat de un management judicios, o strategie de dezvoltare viabilă și o politică coerentă, armonizată cu dezideratul autorității administrative-publice locale.

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

Valoarea redevenței

Pentru utilizarea bunurilor Municipiului Botoșani, date în concesiune, Operatorul datorează Delegatarului o redevență anuală, care este calculată anual similar amortizării, în procent de [0.1]% din valoarea totală anuală rămasă a bunurilor puse la dispoziție.