



Studiu de oportunitate privind stabilirea modalității de gestiune a serviciului de transport public local de persoane în Municipiul Ploiești

SC FIP CONSULTING SRL	Nume și prenume	Domeniu
	Radu Andronic	Manager de proiect
	Ene Romeo	Inginer specialist în domeniul ingineriei transporturilor
	Elena Andronic	Jurist
	Sorin Constantin	Economist

Informații
despre livrabil

Versiunea finală pentru
comentariile Beneficiarului

22.12.2025

Disclaimer

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



Cuprins

1	Informații generale	1
1.1	Titlul lucrării	1
1.2	Ordonator principal de credite/investitor	1
1.3	Beneficiarul investiției	1
1.4	Elaboratorul studiului de oportunitate	1
1.5	Listă abrevieri	2
1.6	Referințe legale	4
1.7	Scopul și rolul documentației	5
2	Situația existentă	7
2.1	Prezentarea localității	7
2.1.1	Amplasament.....	7
2.1.2	Populație și demografie	8
2.1.3	Zone de generare și atracție a deplasărilor	14
2.1.4	Tendențe de deplasare	22
2.1.5	Transportul rutier	23
2.1.6	Transportul feroviar.....	29
2.1.7	Transportul aerian.....	30
2.2	Transportul public de persoane.....	31
2.2.1	Prestarea serviciului	31
2.2.2	Trasee operate.....	32
2.2.3	Kilometri parcurși	38
2.2.4	Trasee transport public.....	40
2.2.5	Dotarea tehnică actuală, mijloace de transport, capacitate, vechime	41
2.2.6	Evoluția financiară a operatorului	53
2.2.7	Constrângeri de ordin tehnic	55
3	Scenarii alternative privind delegarea serviciului.....	56
3.1	Scenarii alternative de delegare	57
3.1.1	Scenariul 1 - Gestiunea directă	57
3.1.2	Scenariul 2 - Gestiunea delegată.....	58
3.2	Analiza comparativă a scenariilor prezentate, concluzii și recomandarea variantei optime	59
3.2.1	Criteriul administrativ și procedural.....	60
3.2.2	Criteriul economico-financiar	67
3.2.3	Criteriul de acces la finanțare europeană	69



3.2.4	Criteriul social	69
3.2.5	Criteriul de mediu (nivel CO ²)	71
3.3	Concluzii și recomandarea variantei optime de delegare.....	72
4	Recomandări privind implementarea soluției recomandate	74
4.1	Aria teritorială	74
4.2	Durata contractului.....	74
4.3	Obligația de serviciu public de transport.....	75
4.4	Natura și întinderea drepturilor exclusive acordate operatorului	76
4.5	Elemente de ordin juridic, procedural	76
4.5.1	Modul de calcul al redevenței	78
4.5.2	Modul de calcul al compensației	78
4.5.3	Mărimea (nivelul) profitului rezonabil.....	79
4.5.4	Categoriile de persoane care beneficiază de reduceri sau gratuități.....	80
4.5.5	Modul de calcul al prețului călătoriilor, tarife propuse.....	81
4.6	Indicatori de performanță pentru serviciile de transport public.....	82
5	Concluzii.....	84
	Anexa 1 - Organigrama societății.....	85

Listă figuri

Figură 2-1	Fluctuația populației în ultimii 10 ani în municipiul Ploiești și a primei coroane de localități	9
Figură 2-2	Piramida populației în municipiul Ploiești	10
Figură 2-3	Evoluția numărului de salariați și șomeri în municipiul Ploiești	16
Figură 2-4	Structura economică (firme și salariați pe domenii) în municipiul Ploiești	17
Figură 2-5	Ponderea unităților de învățământ în anul 2024 în municipiul Ploiești.....	19
Figură 2-6	Rețeaua TEN-T Națională	24
Figură 2-7	Evoluția numărului de accidente în aria de studiu.....	28
Figură 2-8	Organigrama societății de transport public TCE	31
Figură 2-9	Acoperirea rețelei de transport public din municipiul Ploiești	35
Figură 2-10	Statistica veniturilor și cheltuielilor pentru ultimii ani de operare ai SPMT....	53

Listă tabele

Tabel 2-1	Indicatori demografici I pentru anul 2024	11
Tabel 2-2	Indicatori demografici II pentru anul 2024.....	13
Tabel 2-3	Evoluția populației școlare în municipiul Ploiești	19



Tabel 2-4 Comparația cotelor modale ale municipiului Ploiești cu alte municipii din România (sursă: PMUD-uri aferente)	22
Tabel 2-5 Tipuri de integrări între rețeaua de drumuri națională și cea locală.....	25
Tabel 2-6 Linii transport public existente în aria de studiu	32
Tabel 2-7 Viteze medii de parcurs pe liniile de transport public.....	33
Tabel 2-8 Numărul de pasageri transportați pe linie pentru anul 2024.....	36
Tabel 2-9 Numărul anual de pasageri transportați în perioada 2020-2024.....	37
Tabel 2-10 Parcul auto existent al TCE.....	41
Tabel 2-11 Informații privind localizarea punctelor de vânzare bilete și abonamente din aria de analiză.....	51
Tabel 2-12 Prețurile titlurilor de călătorie	52
Tabel 2-13 Facilități acordate cetățenilor municipiului Ploiești, modul de acordare și tariful	53
Tabel 2-14 Situația veniturilor pentru perioada 2020 - 2025.....	54
Tabel 3-1 Criteriul administrativ și procedural.....	60
Tabel 3-2 Criteriul economico-financiar (nivel redevență, profit rezonabil, nivel compensație, nivel tarifare, cost/km)	67
Tabel 3-3 Criteriul de acces la finanțare europeană.....	69
Tabel 3-4 Criteriul social (călători deserviți, populație deservită, cotă modală, număr locuri de muncă, accesibilitate financiară, gratuități)	69
Tabel 3-5 Criteriul de mediu (nivel CO ²)	71
Tabel 4-1 Indicatorii de performanță și evaluare ai serviciilor de transport public de călători	82





1 Informații generale

1.1 Titlul lucrării

Studiu de Oportunitate privind stabilirea modalității de gestiune a serviciului de transport public local de persoane în Municipiul Ploiești.

1.2 Ordonator principal de credite/investitor

Primăria Municipiului Ploiești

1.3 Beneficiarul investiției

Primăria Municipiului Ploiești

Date de contact:

- Adresă: Piața Eroilor nr. 1A, Ploiești, Prahova
- Tel./ Fax: 0244-516699/ 0244-510736

1.4 Elaboratorul studiului de oportunitate

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

Date de contact:

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



1.5 Listă abrevieri

Ajutor de Stat	Un avantaj conferit în mod selectiv întreprinderilor de către autoritățile publice
Asociație de Dezvoltare	Asocierea a Autorităților <i>Locale</i> în scopul furnizării de servicii integrate de transport public local pe întreg teritoriul administrativ al tuturor autorităților membre ale asociației.
Atribuire Directă	Procedura de atribuire a contractului prin care <i>Autoritatea Contractantă</i> delegă gestiunea serviciilor de Transport Public Local/ Metropolitan unui Operator, fără licitație publică, în conformitate cu Articolul 30 alineatul (6) din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local.
Autoritatea Contractantă	Autoritatea competentă (<i>Autoritate Locală</i> sau o <i>Asociație de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public</i>) care are competența legală de a atribui serviciul de <i>Transport Public</i> în <i>Gestiune directă</i> sau <i>Gestiune delegată</i> , precum și capacitatea de a concesiona infrastructura aferentă.
Bunuri de Preluare	Bunurile utilizate la asumarea <i>Obligației de Serviciu Public</i> cu privire la care <i>Operatorul</i> va avea dreptul de a achiziționa active, plătiind <i>Autorității Contractante</i> un preț egal cu valoarea reziduală a activelor la încetarea contractului.
Bunuri Proprii	Bunurile proprii sunt activele exclusiv bunurile preluate, care au fost deținute în proprietate de <i>Operator</i> și au fost utilizate la executarea <i>Obligației de Serviciu Public</i> . Bunurile proprii rămân în proprietatea <i>Operatorului</i> , după încetarea <i>Contractului de Servicii Publice</i> .
Bunuri de Retur	Activele utilizate în prestarea <i>Obligației de Serviciu Public</i> , care vor fi returnate de drept, gratuit și libere de sarcini <i>Autorității Contractante</i> la finele contractului. Aceste active sunt activele puse la dispoziție operatorului de <i>Autoritatea Contractantă</i> .
Compartiment Specializat	O structură din cadrul <i>Autorității Locale</i> , fără personalitate juridică, care are dreptul de a acționa prin <i>Gestiune Directă</i> , în calitate de <i>Operator al Autorității Locale</i> .
Companie Municipală	O societate comercială - cu răspundere limitată sau pe acțiuni, asupra căreia <i>Autoritatea Contractantă</i> exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriului sau compartiment și care are toate obligațiile legale decurgând din acest fapt. <i>Autoritatea Contractantă</i> este acționar unic sau acționar majoritar într-o astfel de companie.
Compensație pentru Serviciu Public	Se referă la toate beneficiile, în special financiare, acordate direct sau indirect de o <i>Autoritate Contractantă</i> din fonduri publice în perioada de implementare a unei obligații de serviciu public sau în legătură cu acea perioadă.
Concesiune	Acordarea Dreptului de utilizare cu privire la un activ deținut de către <i>Autoritatea Contractantă</i> , astfel cum este prevăzut în cadrul <i>Contractului de Servicii Publice</i> .
Gestiune Delegată	Modalitatea de gestiune în care <i>Autoritatea Locală</i> transferă unuia sau mai multor operatori de transport toate sarcinile privind



furnizarea/prestarea serviciilor de transport public pe baza unui contract de delegare a gestiunii.

Gestiune Directă	Modalitatea de gestiune în care Autoritatea își asumă și exercită nemijlocit toate competențele și responsabilitățile ce îi revin potrivit legii cu privire la furnizarea serviciului de transport public prin utilizarea propriilor sale resurse și în cadrul propriilor structuri.
Notificare privind ajutoare de stat	Obligația de a informa Comisia Europeană cu privire la intenția de a acorda Ajutor de Stat în sensul Articolului 108 (3) al TFUE.
Obligație de Serviciu Public	Obligația de serviciu public reprezintă o obligație pe care un anumit operator nu și-ar asuma-o (sau nu și-ar asuma-o în aceeași măsură sau în aceleași condiții) fără remunerație suplimentară, dacă ar ține seama de propriul său interes comercial, și care trebuie să fie asumată din perspectiva autorităților publice din motive de interes public. Operatorul își asumă această obligație (voluntar sau obligatoriu) în schimbul unei anumite compensații, pentru acoperirea pierderii pe care o suportă cu prestarea obligațiilor de serviciu public.
Operator	Înseamnă entitatea căreia o <i>Autoritate Contractantă</i> îi acordă dreptul de a presta servicii de <i>Transport Public</i> într-o anumită zonă teritorial-administrativă, și care poate fi un <i>Compartiment Specializat</i> , un <i>Operator Intern</i> sau un <i>Operator Extern</i> .
Operator Extern	Operatorul care nu este definit ca fiind <i>Operator Intern</i> al Autorității Contractante. Acesta poate fi un <i>Operator Privat</i> sau o <i>Companie Municipală</i> care are dreptul de a participa la licitații deschise.
Operator Intern	O <i>Companie Municipală</i> căreia i se atribuie direct dreptul de a furniza servicii de Transport Public de către Autoritatea Contractantă.
Operator Privat	O societate comercială - cu răspundere limitată sau pe acțiuni, căreia o <i>Autoritate Contractantă</i> îi acordă dreptul de a presta servicii de <i>Transport Public</i> pe teritoriul unei anumite unități administrative.
Procedură Competitivă	Metoda prin care <i>Autoritatea Contractantă</i> delegă gestiunea serviciului de Transport Public Local/ Metropolitan unui <i>Operator</i> , prin licitație, în conformitate cu prevederile art. 29 (8) din Legea nr. 51/2006 și cu alte dispoziții legale aplicabile. Această lege este în prezent în curs de revizuire.
Redevențe	În schimbul dreptului și obligației de a exploata bunuri date în concesiune, <i>Operatorul</i> poate plăti o redevență către <i>Autoritatea Contractantă</i> , calculată anual în conformitate cu prevederile contractului de concesiune sau ale Contractului de Servicii Publice. Acest cost este eligibil a fi inclus în calculul compensației.
Regie Autonomă	O Entitate Publică existentă, înființată de o <i>Autoritate Locală</i> în scopul furnizării de servicii de <i>Transport Public Local</i> prin <i>Gestiune directă</i> .
Serviciu de Interes Economic General	Activitățile economice identificate ca fiind de o importanță deosebită pentru cetățeni și care nu ar fi efectuate (sau ar fi efectuate în alte condiții) în absența oricărei intervenții publice.



Sistem de Transport Public

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

Transport Public

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

Unitate Administrativă Teritorial (UAT)

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

1.6 Referințe legale

Referințele legale la nivel european

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

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

Referințele legale la nivel național

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

- Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale;
- Legea nr. 213/1998 privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia;
- Legea nr. 287/2009 privind Codul civil;
- Legea nr. 31/1990 privind societățile;
- Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice, actualizată prin Legea 225/2016;
- Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local;
- Legea 328/2018 pentru modificarea și completarea Legii serviciilor de transport public local nr.92/2007



- Ordinul ministrului afacerilor interne și reformei administrative nr. 353/2007 de aprobare a normelor de aplicare a Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007;
- Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
- Ordonanța Guvernului nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport;
- Ordonanța Guvernului nr. 97/1999 (r) privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare;
- Ordinul ministrului transporturilor nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;
- Ordonanța Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ;
- Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 77/2014 privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996;
- Legea nr. 20/2015 pentru aprobarea Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 77/2014 privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996;
- Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 40/2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014-2020;
- Hotărârea Guvernului nr. 93/2016 pentru aprobarea Normelor Metodologice de aplicare a prevederilor Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 40/2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014-2020;
- Ordinul 140/2017 privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local.

1.7 Scopul și rolul documentației

Scopul prezentului studiu de oportunitate este acela de a permite luarea unei decizii informate asupra delegării administrării și operării serviciului de transport public în municipiul Ploiești, prin analiza tuturor scenariilor posibile pentru atribuirea contractului de servicii publice prin curse regulate pe raza acestora.

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

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

Prezentul studiu fundamentează necesitatea și oportunitatea delegării serviciului de transport public local de persoane pe raza administrativ teritorială a UAT Ploiești și stabilirea soluțiilor optime de delegare a gestiunii serviciilor.

Autoritățile administrației publice locale au obligația de a stabili și de a aplica strategia pe termen mediu și lung pentru extinderea, dezvoltarea și modernizarea serviciilor de transport



public județean de persoane prin curse regulate, ținând seama de planurile de urbanism și amenajarea teritoriului, de programele de dezvoltare economico-socială a localităților și de cerințele de transport public local, evoluția acestora, precum și de folosirea mijloacelor de transport cu consumuri energetice reduse și emisii minime de noxe.

Prin realizarea acestui obiectiv, UAT Ploiești, urmărește, în condițiile legii, prin strategiile pe care le va adopta:

- Dezvoltarea și funcționarea pe termen mediu și lung a serviciilor de transport public de persoane în concordanță cu direcțiile de dezvoltare a orașului;
- Satisfacerea în condiții optime a nevoilor populației (principalul client), precum și al instituțiilor publice și agenților economici de pe raza UAT Ploiești, pe care îi deservește prin serviciile de transport;
- Gestionarea serviciilor de transport public local de persoane pe criterii de competitivitate și eficiență managerială;
- Îmbunătățirea condițiilor de viață ale cetățenilor prin promovarea calității și eficienței transportului public local de persoane;
- Asigurarea capacității suficiente de transport pe rute aglomerate;
- Promovarea reabilitării infrastructurii aferente serviciilor de transport public local de persoane;
- Realizarea unei infrastructuri edilitare moderne printr-un program investițional adecvat, în vederea creșterii calității vieții cetățenilor;
- Acordarea de facilități unor categorii de persoane, defavorizate din punct de vedere social;
- Menținerea serviciului de transport la indicatorii de performanță propuși.

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

- Date privind liniile de transport public (trasee, lungimi, stații, etc.);
- Documentele care au stat la baza atribuirii prezentului contract de servicii publice;
- Hotărâri ale Consiliului Local Ploiești cu privire la activitatea de transport public;

Și pe baza datelor solicitate de la operatorul de transport S.C. Transport Călători Express S.A. Ploiești, care s-au referit în general la:

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

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



2 Situația existentă

2.1 Prezentarea localității

2.1.1 Amplasament

Aria de analiză este reprezentată de Municipiul Ploiești, reședința județului Prahova și principalul pol urban, administrativ și economic al acestuia. Teritoriul analizat este situat în partea sudică a României, în cadrul Câmpiei Române, mai precis în Câmpia Ploieștiului, fiind caracterizat printr-un relief predominant de câmpie, favorabil dezvoltării urbane extinse și infrastructurii tehnico-edilitare.

Municipiul Ploiești este străbătut de râul Dâmbu și se află în proximitatea râurilor Teleajen și Prahova, elemente hidrografice care au influențat în timp organizarea teritoriului, amplasarea zonelor industriale și evoluția rețelelor de transport. Prezența acestor cursuri de apă a contribuit la dezvoltarea economică a orașului, în special în contextul tradiției industriale și petroliere a zonei.

Din punct de vedere al suprafeței, municipiul acoperă aproximativ 58 km², reprezentând cel mai important nucleu urban al județului Prahova și un centru major de atracție pentru populația din localitățile periurbane. Intravilanul municipiului însumează o pondere semnificativă din această suprafață, reflectând caracterul său urban consolidat și dens structurat.

Amplasarea municipiului Ploiești conferă un potențial ridicat de conectivitate regională, orașul funcționând ca un nod urban strategic între Capitala României și zona subcarpatică. Poziționarea sa pe principalele axe de transport rutier și feroviar facilitează legătura directă cu Bucureștiul, Brașovul, Buzăul și Târgoviște, consolidând rolul său de centru regional de importanță majoră.

Caracteristicile geografice favorabile, structura urbană bine definită și tradiția economică a municipiului susțin dezvoltarea serviciilor publice, a activităților economice diversificate și implementarea unor proiecte integrate de dezvoltare urbană durabilă.



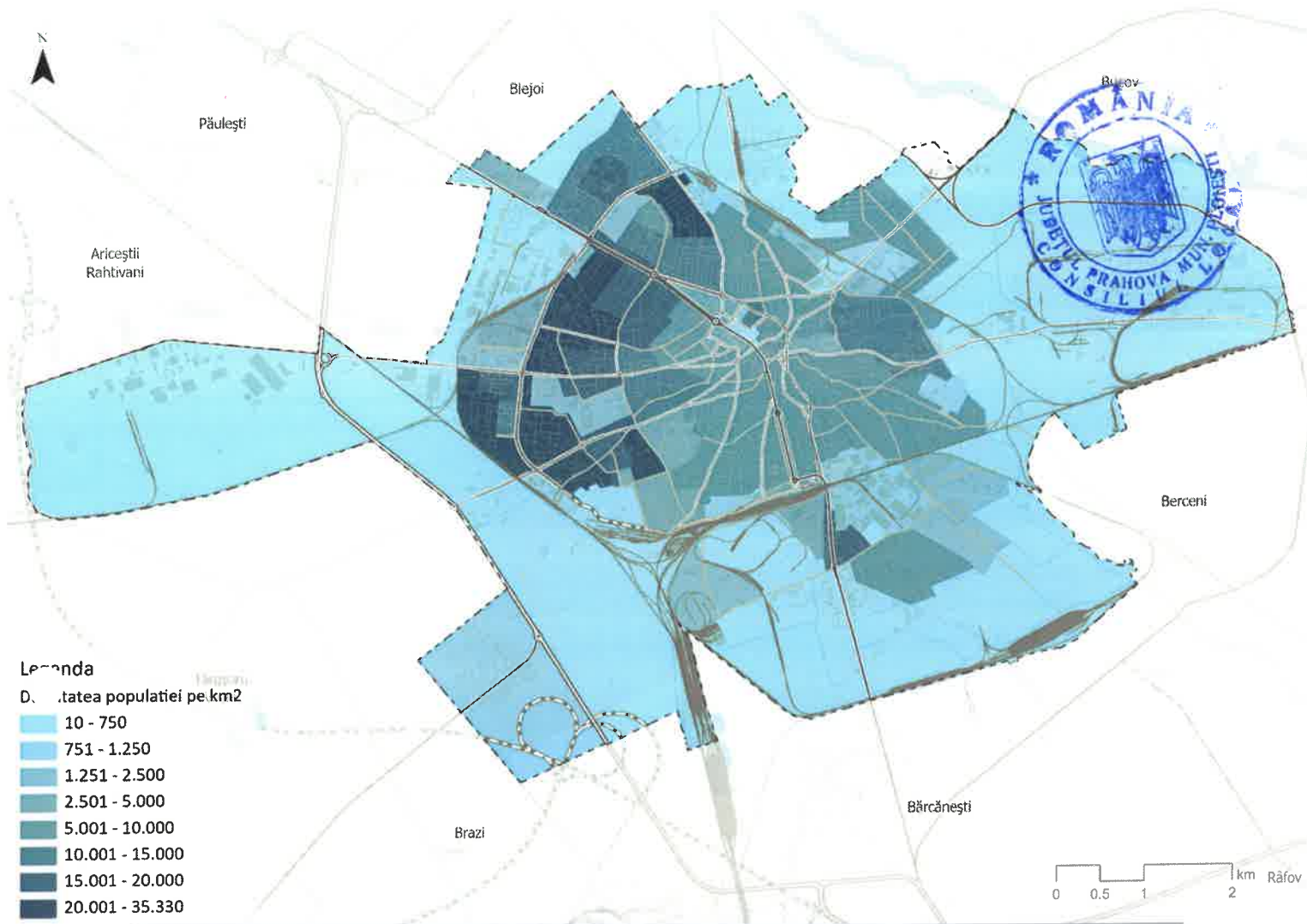
Județul Prahova în România



Municipiul Ploiești în Județul Prahova



Municipiul Ploiești



2.1.2 Populație și demografie

Populația ariei de studiu este, la momentul redactării documentului de față, de 207.886 locuitori, ceea ce reprezintă 27.67% din populația totală a județului Prahova, conform datelor furnizate de Institutul Național de Statistică. Această pondere semnificativă evidențiază rolul și importanța municipiului în județ ca un municipiul de importanță ridicată cu rol de nod strategic în rețea.

Figura de mai sus ilustrează distribuția densității populației la nivel de km² pe întreg teritoriul administrativ al Municipiului Ploiești, analizată la nivelul cvartalelor delimitate de trama stradală. Conform reprezentării cartografice, cele mai ridicate valori ale densității populației se concentrează în cartierele cu locuințe colective, unde predomină blocurile de locuințe cu regim de înălțime mediu și mare (P+4, P+7 și P+10), configurând nuclee urbane compacte și intens populate. În această categorie se remarcă în special cartierele Nord, Vest I, Vest II, Malu Roșu și Andrei Mureșanu, caracterizate printr-o concentrare ridicată a fondului construit rezidențial colectiv.

Zona centrală a municipiului prezintă, în general, densități medii ale populației, reflectând un mix funcțional specific, cu locuire, servicii, instituții publice și activități comerciale. Această structură urbană este rezultatul evoluției istorice a orașului și al rolului său de principal centru administrativ, economic și polarizator al județului Prahova.

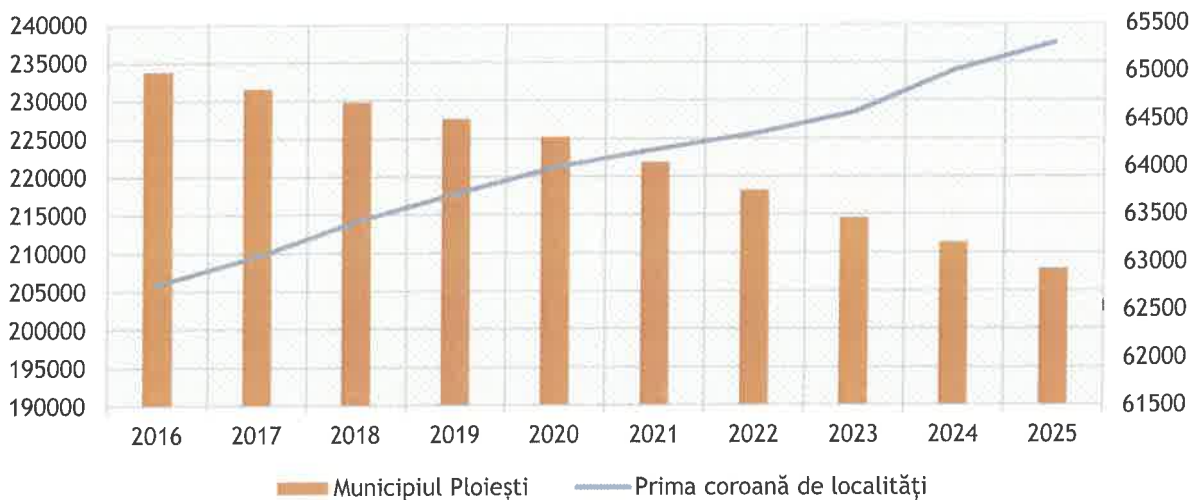
Analiza hărții evidențiază, de asemenea, areale cu densități medii spre medii-ridicate corespunzătoare zonelor de locuire individuală sau mixtă relativ compactă, precum cartierele Traian, Gheorghe Doja, Democrației și alte zone bine consolidate urbanistic. În aceste cartiere, fondul construit este consistent, cu o prezență redusă a terenurilor libere, iar echilibrul dintre suprafețele construite și spațiile neconstruite contribuie la o distribuție relativ omogenă a populației.



În contrast, densitățile scăzute ale populației sunt caracteristice zonelor periferice ale municipiului, în special arealelor industriale, logistice și zonelor cu terenuri libere sau cu locuire individuală dispersată. Aceste teritorii prezintă un grad redus de ocupare a terenului și discontinuități ale țesutului urban, reflectând un model de dezvoltare extensiv. Totodată, se observă existența unor cartiere aflate în proces de dezvoltare și extindere, precum Ploiești Vest/ Mitică Apostol, unde creșterea fondului construit rezidențial determină o tendință de majorare a densității populației.

Distribuția densității populației în Municipiul Ploiești evidențiază o structură teritorială clar diferențiată, cu zone centrale și cartiere de blocuri caracterizate prin densități ridicate, o zonă mediană cu valori moderate și periferii cu densități reduse. Această organizare spațială are implicații directe asupra proceselor de planificare urbană, influențând dimensionarea infrastructurii, eficiența rețelei de transport public, localizarea serviciilor urbane și conturarea direcțiilor de dezvoltare durabilă ale municipiului.

Efectivul, structura și dinamica populației



Figură 2-1 Fluctuația populației în ultimii 10 ani în municipiul Ploiești și a primei coroane de localități

În ceea ce privește dinamica populației, la nivelul zonei analizate se evidențiază o tendință clară de scădere a populației municipiului Ploiești în perioada 2016-2025, concomitent cu o creștere constantă a populației în prima coroană de localități periurbane.

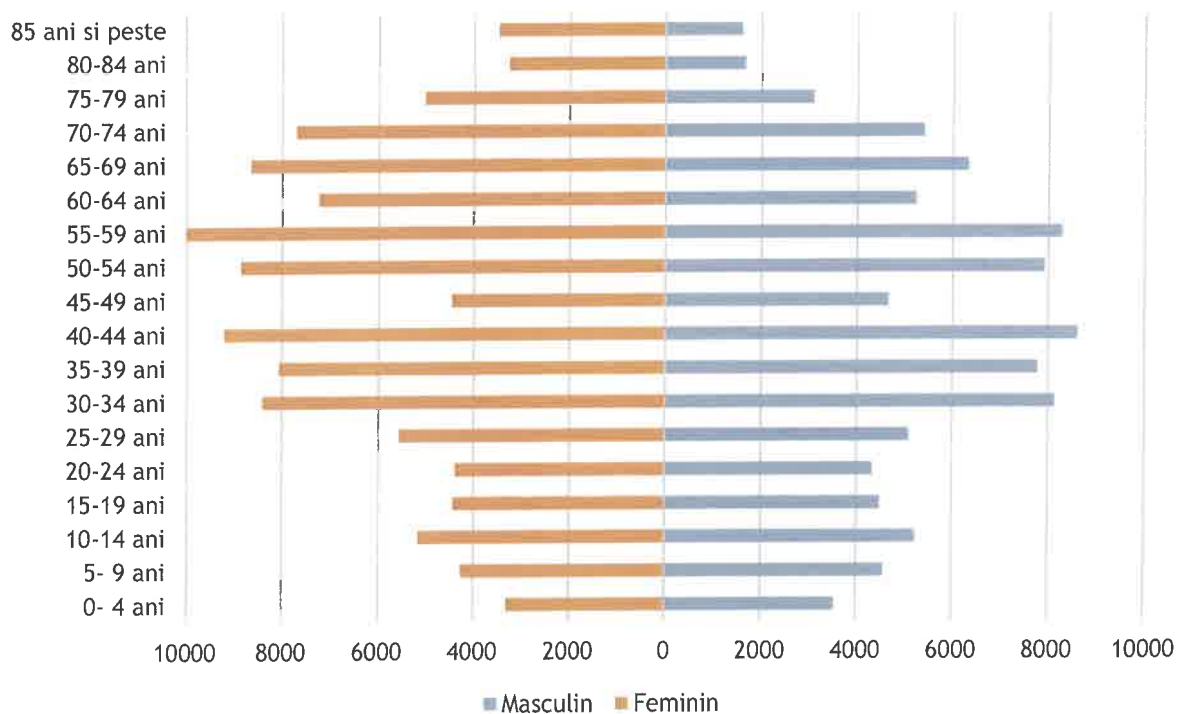
Conform datelor analizate, populația Municipiului Ploiești a înregistrat o diminuare semnificativă, de la 233.804 locuitori în anul 2016 la 207.886 locuitori în anul 2025, ceea ce reprezintă o scădere de aproximativ 25.900 de persoane. Această evoluție indică un declin demografic susținut, cu o rată medie anuală de scădere de ordinul a aproximativ 1-1.2%, reflectând procese cumulate de migrație rezidențială, îmbătrânire a populației și scădere a atractivității locuirii urbane dense.

În contrast, populația primei coroane de localități învecinate municipiului Ploiești prezintă o evoluție pozitivă pe întreaga perioadă analizată. Numărul locuitorilor a crescut de la 62.778 în anul 2016 la 65.304 în anul 2025, înregistrând un spor de peste 2.500 de persoane. Această tendință confirmă un proces constant de suburbanizare, determinat de preferința populației pentru locuirea în zone periurbane, caracterizate prin densități mai reduse, locuințe individuale, costuri mai accesibile și o calitate percepută mai ridicată a mediului de locuire.



Analiza comparativă a celor două evoluții demografice evidențiază un fenomen de migrație rezidențială dinspre municipiu către localitățile limitrofe, fără ca acest lucru să conducă la o diminuare a rolului funcțional al Ploieștiului. În continuare, activitățile economice, administrative, educaționale, medicale și de petrecere a timpului liber rămân concentrate în municipiu, ceea ce consolidează poziția acestuia de centru urban polarizator la nivel metropolitan.

În acest context, dezvoltarea viitoare a sistemului de transport public și a infrastructurii de mobilitate trebuie să țină cont de relațiile funcționale tot mai intense dintre municipiu și localitățile periurbane. Asigurarea unor conexiuni eficiente, frecvente și atractive între prima coroană de localități și Municipiul Ploiești este esențială pentru reducerea dependenței de autoturismul personal, creșterea sustenabilității mobilității urbane și periurbane, precum și pentru îmbunătățirea accesului echitabil la servicii și oportunități economice.



Figură 2-2 Piramida populației în municipiul Ploiești

Structura pe vârste a populației Municipiului Ploiești evidențiază caracteristicile unui oraș aflat într-un proces avansat de îmbătrânire demografică, marcat de un dezechilibru între grupele tinere și cele vârstnice, precum și de diferențe semnificative între sexe la vârstele înaintate. Profilul demografic rezultat reflectă atât tendințele naționale, cât și particularitățile locale ale evoluției socio-economice și ale migrației populației.

Grupele de vârstă 0-19 ani înregistrează valori relativ reduse, cu un ușor declin al populației tinere, ceea ce indică un nivel scăzut al natalității în ultimii ani. Segmentul 0-4 ani numără 3.308 persoane de sex feminin și 3.545 de sex masculin, iar grupele 5-9 și 10-14 ani prezintă valori ușor mai ridicate, sugerând un nivel ceva mai favorabil al natalității în perioada anterioară. Totuși, scăderea observată în grupa 15-19 ani confirmă tendința recentă de diminuare a populației tinere și riscul de îngustare progresivă a bazei piramidei vârstelor.

Segmentele de vârstă 20-29 ani sunt relativ slab reprezentate comparativ cu grupele adiacente, indicând un fenomen de migrație a tinerilor către alte centre urbane, în special



către municipiul București sau către alte orașe universitare și economice mai atractive. Această dinamică reflectă dificultățile de retenție a populației tinere, corelate cu oferta educațională, piața muncii și accesul la locuințe.

Cele mai numeroase cohorte ale populației se regăsesc în intervalul 30-59 ani, cu un vârf demografic evident în grupele 40-44 ani (9.222 femei și 8.603 bărbați) și 55-59 ani (10.385 femei și 8.290 bărbați). Aceste generații reprezintă nucleul activ al populației și sunt rezultatul ratelor ridicate ale natalității din perioada anterioară anilor 1990. Ponderea ridicată a populației de vârstă activă susține funcționarea economică a municipiului, dar anticipează, pe termen mediu, o creștere accentuată a populației vârstnice.

Grupele de vârstă de peste 65 ani prezintă o scădere numerică progresivă odată cu înaintarea în vârstă, însă diferențele dintre sexe devin tot mai accentuate. Populația feminină este semnificativ mai numeroasă decât cea masculină, în special după vârsta de 70 ani, unde dezechilibrul este evident (de exemplu, 7.702 femei față de 5.411 bărbați în grupa 70-74 ani și 3.477 femei față de 1.588 bărbați în grupa 85 ani și peste). Acest aspect confirmă speranța de viață mai ridicată a populației feminine și conduce la o feminizare accentuată a populației vârstnice.

Concluzii generale:

- Scăderea populației în ultimii 10 ani;
- Structura generală reflectă un municipiu cu un profil demografic matur și aflat într-un proces accentuat de îmbătrânire, cu implicații directe asupra politicilor publice locale;
- Fenomen de migrație spre UAT-urile vecine Ploieștiului.

Din perspectiva planificării transportului public, această structură demografică indică o cerere ridicată din partea populației adulte și vârstnice, fiind necesară adaptarea serviciilor de mobilitate prin vehicule accesibile, stații bine amplasate, frecvențe adecvate și măsuri de creștere a confortului și siguranței pentru persoanele cu mobilitate redusă.

Tabel 2-1 Indicatori demografici I pentru anul 2024

Indicatori demografici	Ploiești	Prahova	România
Proporția persoanelor de 0 - 14 ani din populație	12.55	13.64	13.99
Proporția persoanelor de 65 de ani și peste din populație	22.22	19.82	18.52
Gradul de îmbătrânire a populației	177.03	145.32	132.38
Raportul de dependență demografică	53.31	50.28	48.16
Rata de înocuire a forței de muncă	56.66	71.46	80.44

Analiza setului de indicatori demografici relevă faptul că Municipiul Ploiești prezintă particularități demografice distincte față de media județeană și națională, conturând un profil caracterizat printr-un proces accentuat de îmbătrânire a populației și un potențial deficit viitor al forței de muncă.



Proportia populației tinere (0-14 ani) este mai redusă la nivelul municipiului Ploiești (12.55%) comparativ atât cu județul Prahova (13.64%), cât și cu media națională (13.99%). Această situație indică un nivel scăzut al natalității și o bază demografică îngustată, cu implicații directe asupra sustenabilității pe termen lung a populației active. Diminuarea ponderii generațiilor tinere poate exercita presiuni asupra sistemului educațional, iar pe termen mediu și lung asupra pieței muncii locale.

În contrast, ponderea populației vârstnice (65 ani și peste) este semnificativ mai ridicată în municipiul Ploiești (22.22%) decât la nivel județean (19.82%) și național (18.52%), confirmând tendința de îmbătrânire demografică accentuată. Această situație este specifică centrelor urbane mature, afectate de migrația populației tinere către orașe mai mari sau către zone cu oportunități economice și educaționale mai atractive.

Gradul de îmbătrânire a populației atinge valoarea de 177.03, arătând că populația vârstnică este cu aproximativ 77% mai numeroasă decât populația tânără, poziționând municipiul într-un stadiu avansat de îmbătrânire demografică și semnalând un dezechilibru structural major.

Raportul de dependență demografică este, de asemenea, mai ridicat în Ploiești (53.31) față de celelalte medii, indicând o presiune crescută asupra populației active, care trebuie să susțină un număr mai mare de persoane dependente (tineri și vârstnici).

Un indicator critic este rata de înlocuire a forței de muncă, care în municipiul Ploiești este de doar 56.66, mult sub valorile naționale și județene. Acest fapt semnifică faptul că la 100 de persoane care ies din câmpul muncii, doar aproximativ 57 le pot înlocui, rezultând un deficit de peste 40 de persoane. Această situație reprezintă un semnal de alarmă pentru economia locală, anticipând dificultăți în ocuparea locurilor de muncă și o dependență crescută de atragerea forței de muncă din zona periurbană sau din alte regiuni.

Concluzii generale:

- Municipiul Ploiești este demografic mai decât media națională;
- Gradul de îmbătrânire depășește praguri critice, semnalând un dezechilibru demografic structural accentuat;
- Rata de înlocuire a forței de muncă este semnificativ insuficientă, generând riscuri pentru sustenabilitatea economică, funcționarea serviciilor publice și atractivitatea investițională a municipiului.

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

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

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

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



Mișcarea naturală și mișcarea migratorie

Tabel 2-2 Indicatori demografici II pentru anul 2024

Indicatori demografici	Ploiești	Prahova	România
Rata natalității	5.15	5.50	6.85
Rata mortalității (generale)	12.32	12.03	11.26
Spor natural	-7.17	-6.53	-4.41

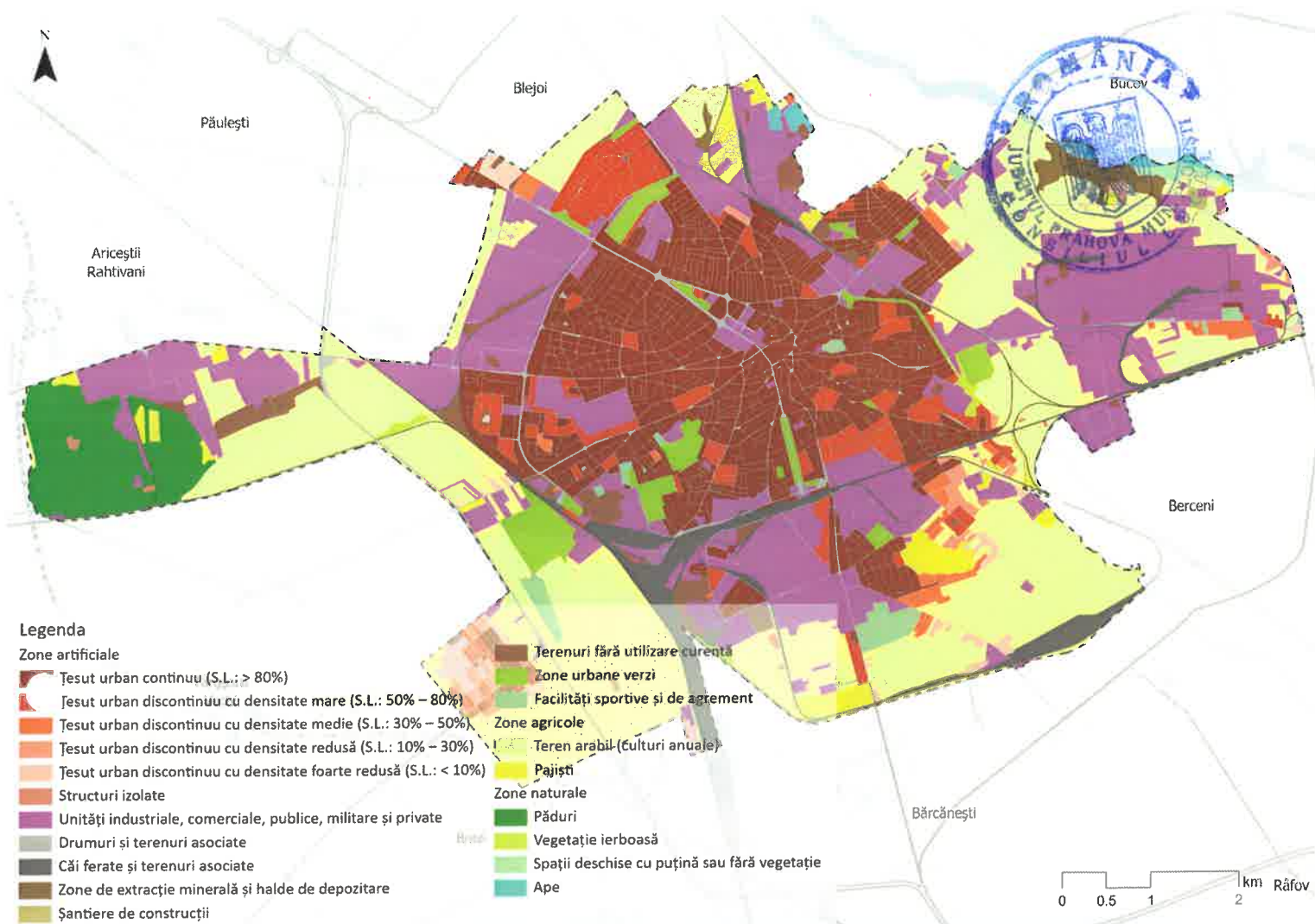
Deși rata mortalității generale în Municipiul Ploiești se situează la valori apropiate de celelalte medii, indicatorul natalității este semnificativ mai scăzut. Cu o rată a natalității de 5.15%, municipiul înregistrează un nivel inferior celui județean și considerabil sub media națională evidențiind un deficit accentuat al generațiilor tinere și o capacitate redusă de reînnoire demografică.

Această discrepanță între natalitate și mortalitate se reflectă direct în valoarea sporului natural, care este negativ și mai pronunțat la nivelul municipiului.

Tendința generală de scădere a populației la nivel național este prognozată să continue, chiar dacă într-un ritm mai lent, conform estimărilor Institutului Național de Statistică și Eurostat. În acest context, se poate observa că diminuarea populației municipiului Ploiești nu este determinată exclusiv de migrația externă sau de schimbarea domiciliului, ci și de migrația rezidențială de proximitate, către localitățile din prima coroană periurbană. Acest fenomen conduce la o expansiune teritorială a localităților limitrofe, în paralel cu o scădere constantă a populației municipiului.

Datele demografice confirmă faptul că Municipiul Ploiești se confruntă cu o natalitate insuficientă pentru compensarea pierderilor naturale, ceea ce generează un spor natural negativ mai accentuat decât cel înregistrat la nivel județean sau național. Această evoluție subliniază necesitatea implementării unor politici demografice și urbane integrate, orientate către susținerea natalității, îmbunătățirea condițiilor de viață urbană, creșterea atractivității economice și sociale a municipiului și atragerea populației tinere.

În absența unor măsuri coerente, aceste tendințe pot accentua procesul de îmbătrânire demografică, pot reduce baza de populație activă și pot genera presiuni suplimentare asupra serviciilor publice, pieței muncii și sistemelor de protecție socială.



2.1.3 Zone de generare și atracție a deplasărilor

Relația cu fondul construit

Dezvoltarea spațială și funcțională a municipiului Ploiești se realizează în baza Planului Urbanistic General și a documentațiilor urbanistice de tip PUZ și PUD, care au modelat structura construită și organizarea teritoriului până în prezent. Suprafața administrativ-teritorială a municipiului include atât un areal urban consolidat, cât și zone cu caracter periurban, cuprinzând terenuri construite, terenuri construibile, zone industriale, precum și spații cu utilizare agricolă sau neconstruită. Municipiul Ploiești ocupă o suprafață de aproximativ 5.800 ha, din care intravilanul reprezintă partea majoritară și concentrează funcțiunile urbane principale.

O pondere semnificativă din fondul construit este reprezentată de zonele de locuințe colective și individuale, completate de zone mixte, spații destinate serviciilor, comerțului și activităților economice. Zonele de locuințe colective sunt concentrate în special în cartierele urbane mature, precum Nord, Vest I, Vest II, Malu Roșu, Andrei Mureșanu, Baraolt sau 9 Mai, fiind deservite de principalele axe de circulație ale municipiului, cum sunt Bulevardul Republicii, Bulevardul București, Bulevardul Independenței, Strada Gheorghe Doja, Strada Democrației și Șoseaua Vestului.

Această tipologie de locuire se caracterizează printr-un țesut urban compact, cu circulații interne de categorie inferioară, acces auto limitat în interiorul cvartalelor și o rețea densă de alei pietonale care asigură conectivitatea între locuințe și dotările de proximitate. Cartierele de blocuri sunt deservite de centre de cartier bine conturate, care includ unități comerciale, servicii, instituții de învățământ, unități medicale și spații de agrement, asigurând satisfacerea nevoilor cotidiene ale populației.



În raport cu această structură construită, se evidențiază însă disfuncționalități importante legate de parcare a autovehiculelor, în special în cartierele cu fond construit anterior anilor 1990. Creșterea accelerată a gradului de motorizare a condus la o presiune majoră asupra spațiului public, parcările la sol ocupând frecvent spații verzi, trotuare sau zone destinate circulațiilor pietonale, cu impact negativ asupra calității mediului urban.

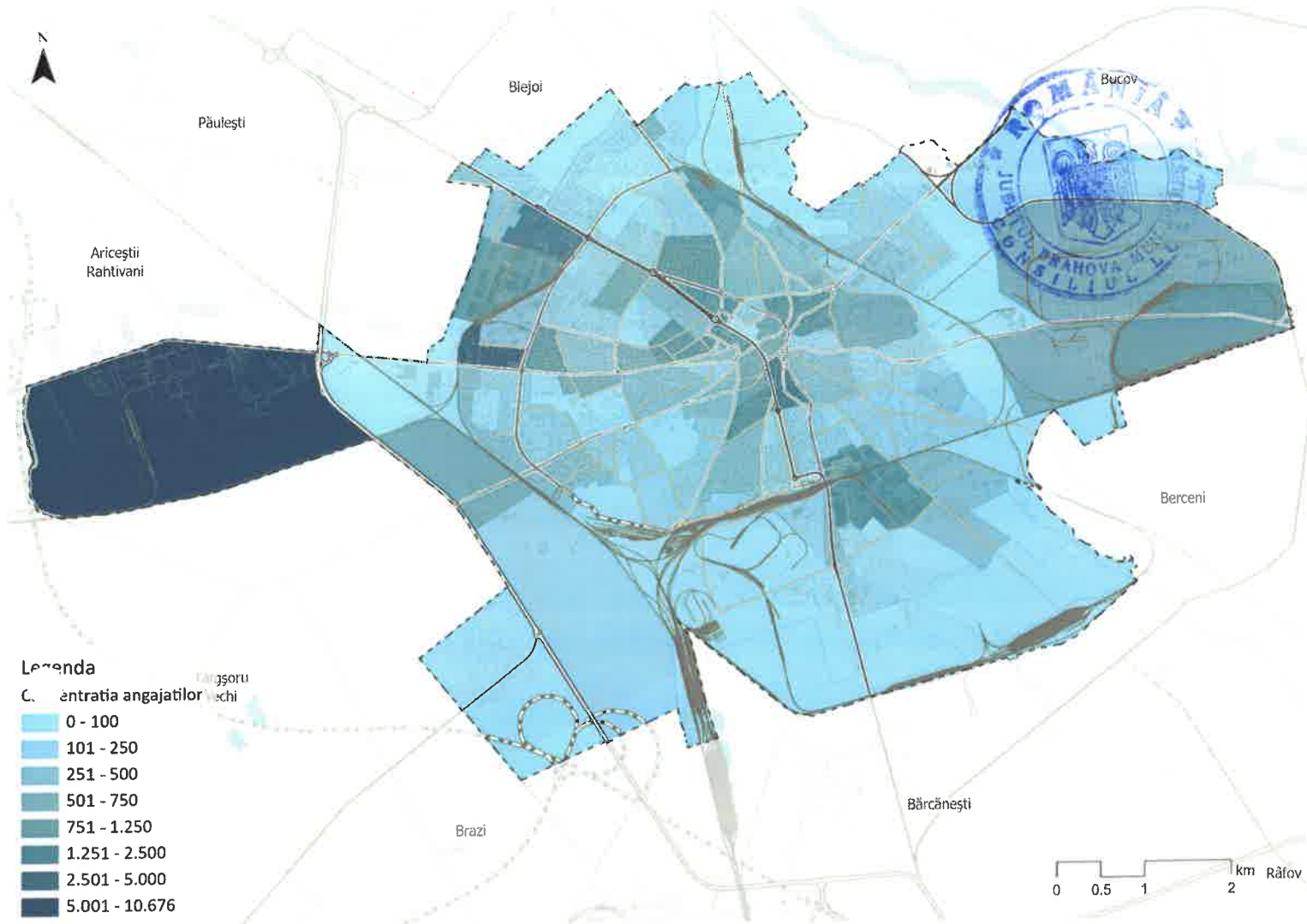
Un element specific îl constituie prezența bateriilor de garaje amplasate între blocuri, utilizate atât pentru parcare a autovehiculelor, cât și ca spații de depozitare sau pentru activități informale. Aceste structuri contribuie la fragmentarea spațiului public, afectează coerența urbanistică a cartierelor și limitează posibilitățile de regenerare urbană și de reconfigurare a spațiilor comune.

Zonele periferice de locuire prezintă un țesut urban mai aerisit, cu densități reduse spre medii și cu prezența unor loturi neconstruite, care constituie rezerve importante pentru dezvoltări viitoare. Aceste zone oferă potențial pentru extinderea fondului locativ, dar și pentru realizarea de dotări de cartier, servicii locale sau spații de agrement compatibile cu funcțiunea de locuire.

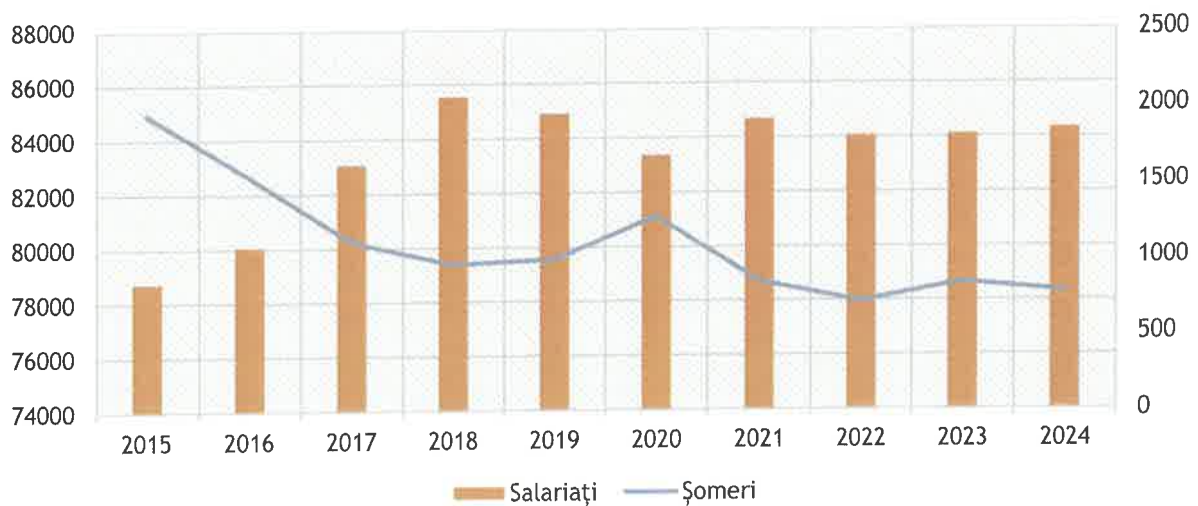
Problematika parcării se regăsește și în zonele de locuințe individuale, unde se observă tendința staționării autovehiculelor pe domeniul public, în fața proprietăților, în detrimentul utilizării curților private. Acest comportament conduce la ocuparea trotuarelor sau a părții carosabile, afectând fluenta traficului, siguranța pietonilor și accesibilitatea generală a spațiului public.

Analiza relației dintre structura urbană și fondul construit al municipiului Ploiești evidențiază o concentrare a populației, serviciilor și activităților economice de-a lungul axelor majore de circulație și în cartierele centrale și semicentrale, în timp ce zonele periferice își păstrează rolul de areale rezidențiale în expansiune. Această organizare spațială generează cereri diferențiate de mobilitate și are implicații directe asupra planificării transportului public, a localizării serviciilor urbane și a prioritizării investițiilor în infrastructură.

Se conturează astfel necesitatea unor intervenții integrate și sustenabile care să vizeze optimizarea utilizării fondului construit, reducerea presiunii exercitate de traficul auto asupra spațiului public, îmbunătățirea mobilității urbane și creșterea calității vieții, în concordanță cu dinamica demografică și cu direcțiile de dezvoltare ale municipiului Ploiești.



Profilul economic și agenții economice



Figură 2-3 Evoluția numărului de salariați și șomeri în municipiul Ploiești

Graficul anterior ilustrează dinamica numărului de salariați și șomeri în municipiul Ploiești pe parcursul ultimilor 10 ani, evidențiind evoluții distincte, dar corelate, ale pieței muncii locale. Tendințele observate indică o consolidare relativ constantă a ocupării forței de muncă, concomitent cu menținerea șomajului la valori reduse.

Numărul salariaților a înregistrat o creștere susținută în perioada 2015-2018, de la aproximativ 78.700 persoane la peste 85.500 persoane, reflectând o fază de expansiune economică și de absorbție crescută a forței de muncă. Ulterior, în intervalul 2019-2020, se

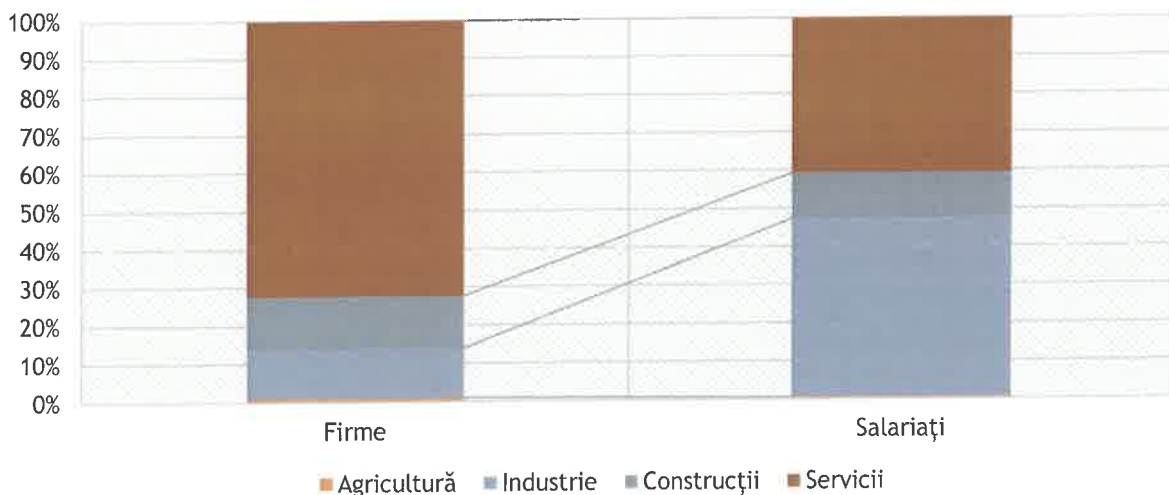


remarcă o ușoară scădere a numărului de angajați, corelată cu impactul contextului pandemic asupra activităților economice locale. Cu toate acestea, după anul 2020, piața muncii a cunoscut un proces de revenire și stabilizare, numărul salariaților menținându-se la valori apropiate de 84.000 persoane până în anul 2024.

Evoluția șomajului indică o tendință general descendentă pe întreaga perioadă analizată. De la aproape 2.000 de șomeri în anul 2015, numărul acestora a scăzut constant până în 2018-2019, atingând valori sub 1.000 persoane. Creșterea temporară a șomajului în anul 2020 reprezintă un efect conjunctural al crizei sanitare, însă această evoluție a fost rapid corectată în anii următori, când numărul șomerilor a revenit la un nivel redus, sub 800 persoane în 2024.

Per ansamblu, municipiul Ploiești prezintă o piață a muncii relativ stabilă și rezilientă, capabilă să absoarbă fluctuațiile economice majore și să mențină un nivel ridicat de ocupare. Scăderea semnificativă a șomajului confirmă capacitatea economiei locale de a integra forța de muncă disponibilă, susținută de diversitatea activităților economice și de rolul municipiului ca principal pol industrial și de servicii al județului Prahova.

Aceste evoluții au implicații directe asupra planificării urbane și a mobilității, întrucât un nivel ridicat al ocupării generează cereri crescute pentru transport public, infrastructură de acces către zonele de activitate economică și servicii urbane adecvate nevoilor populației active.



Figură 2-4 Structura economică (firme și salariați pe domenii) în municipiul Ploiești

Structura economică a municipiului Ploiești reflectă profilul unui oraș cu economie diversificată, în care sectorul serviciilor are o pondere dominantă din punct de vedere al numărului de operatori economici, în timp ce industria rămâne principalul angajator. Această distribuție evidențiază coexistența unui mediu antreprenorial dinamic cu un nucleu industrial solid, specific unui centru urban cu funcții economice regionale.

Din totalul firmelor active la nivelul municipiului, sectorul serviciilor concentrează aproximativ 71.5%, confirmând rolul său de motor al mediului de afaceri local. În contrast, industria reprezintă doar 12.9% din totalul firmelor, iar construcțiile aproximativ 13.5%, în timp ce agricultura are o pondere marginală, de sub 1%. Această structură indică o economie urbană predominant orientată spre activități terțiare, comerț, servicii profesionale, transport, educație, sănătate și alte servicii suport.



În ceea ce privește distribuția forței de muncă, situația este diferită. Industria concentrează cea mai mare pondere a salariaților, respectiv aproximativ 47.0% din total, deși numărul firmelor din acest sector este relativ redus. Acest aspect sugerează prezența unor întreprinderi de dimensiuni medii și mari, cu capacitate ridicată de absorbție a forței de muncă, caracteristice tradiției industriale a municipiului Ploiești.

Sectorul serviciilor angajează aproximativ 40.8% din totalul salariaților, confirmându-și rolul major în ocuparea forței de muncă și în dinamica economică locală. Deși firmele de servicii sunt preponderent de dimensiuni mici și mijlocii, numărul mare al acestora asigură o bază solidă pentru ocupare, flexibilitate economică și adaptabilitate la schimbările pieței.

Construcțiile reprezintă circa 12.0% din totalul salariaților, deși ponderea firmelor este apropiată de cea a industriei. Această discrepanță reflectă specificul sectorului, caracterizat printr-o fragmentare ridicată, companii de dimensiuni reduse și o ocupare fluctuantă, dependentă de ciclurile investiționale publice și private. Agricultură are o contribuție nesemnificativă la ocupare, cu sub 0.5% din totalul salariaților, ceea ce este specific unui municipiu puternic urbanizat.

Analiza evidențiază o economie locală relativ echilibrată, în care industria asigură stabilitatea ocupării, construcțiile reflectă dinamica investițiilor, iar serviciile generează diversificare economică și dezvoltare antreprenorială.

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

Concluzii

- Sectorul serviciilor domină mediul de afaceri local, concentrând peste 70% din totalul firmelor;
- Industria rămâne principalul angajator, cu aproape jumătate din totalul salariaților municipiului;
- Construcțiile au o pondere importantă ca număr de firme, dar o capacitate redusă de absorbție a forței de muncă;
- Structura economică a municipiului Ploiești este specifică unui oraș cu funcții regionale, aflat într-o tranziție avansată către o economie bazată pe servicii, menținând totodată un nucleu industrial strategic.



Unități de învățământ

Populația școlară reprezintă totalitatea copiilor din grădinițe și creșe, a elevilor și studenților cuprinși în procesul de instruire și educare dintr-un an școlar/universitar din cadrul educației formale, indiferent de formele de învățământ pe care le frecventează (de zi, seară, cu frecvență redusă și la distanță), programul de studii și de vârstă. Populația școlară de la nivelul municipiului Ploiești înregistrează în medie o scădere de 0.80% în fiecare an pentru ultimii 10 ani. Situația populației școlare la nivelul ariei de studiu este prezentată în tabelul de mai jos:

Tabel 2-3 Evoluția populației școlare în municipiul Ploiești

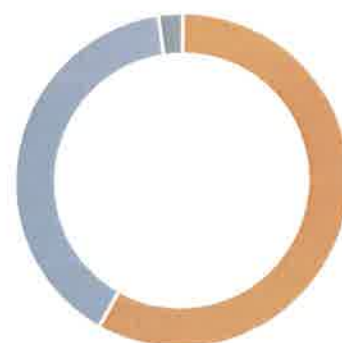
An	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Primar și gimnazial	17696	17954	17658	17650	17377	16973	17198	17075	17060	17881
Liceal	13504	13035	13014	12814	12819	13129	12719	12801	12853	12663
Profesional	1107	1483	1687	1655	1754	1924	1981	1882	1837	1893
Postliceal	3004	2688	2528	2510	2340	2218	2045	1958	1914	1873
Universitar (licența)	6170	5580	4976	4432	4150	4072	3983	3923	4004	4285
Diferență % față de anul anterior (total)		-1.8	-2.2	-2.0	-1.6	-0.3	-1.0	-0.8	0.1	2.5

Între anii 2015 și 2024, populația școlară din municipiul Ploiești evidențiază evoluții diferențiate în funcție de nivelul de învățământ, reflectând atât dinamica demografică generală, cât și modificările preferințelor educaționale și ale pieței muncii.

În ciclurile de învățământ primar și gimnazial se observă o relativă stabilitate pe întreaga perioadă analizată, cu valori care se mențin la un nivel ridicat. După un ușor declin până în anul 2021, numărul elevilor revine pe un trend ascendent în ultimii ani, atingând în 2024 un nivel comparabil cu cel de la începutul perioadei. Această evoluție indică menținerea cererii pentru educația de bază și o stabilitate a cohortelor de vârstă mică la nivel local.

În schimb, învățământul liceal se află pe un trend general descendent, cu fluctuații minore, dar cu o pierdere netă de elevi față de anul 2015. Această tendință este corelată cu scăderea populației tinere, dar și cu migrația elevilor către alte centre urbane cu ofertă educațională mai diversificată sau cu profiluri liceale mai atractive.

Învățământul profesional a cunoscut o creștere constantă până în anul 2021, atingând un maxim în perioada post-pandemică, ceea ce reflectă interesul crescut pentru formarea tehnică și pentru calificări direct corelate cu piața muncii. Ulterior, numărul elevilor se stabilizează, cu ușoare variații, indicând o cerere relativ constantă, dar sensibilă la schimbările economice și la politicile educaționale.



■ Scolii ■ Licee ■ Universitate

Figură 2-5 Ponderea unităților de învățământ în anul 2024 în municipiul Ploiești



La nivelul învățământului postliceal se remarcă o scădere continuă pe întreaga perioadă analizată, ceea ce sugerează o diminuare a atractivității acestui tip de formare, fie prin orientarea absolvenților către învățământul universitar, fie prin integrarea directă pe piața muncii.

În ceea ce privește învățământul universitar (licență), datele indică un declin accentuat până în anul 2022, urmat de o ușoară revenire în ultimii doi ani analizați. Această evoluție poate fi interpretată ca un semnal de stabilizare și revitalizare a interesului pentru studiile superioare în municipiu, pe fondul adaptării ofertei educaționale și al cererii din partea mediului economic local și regional.

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

Dezvoltarea zonelor de agrement

Municipiul Ploiești reprezintă principalul centru urban, economic și cultural al județului Prahova, dispunând de o ofertă diversificată de spații de agrement, recreere și obiective cu valoare culturală și istorică. Deși orașul are o identitate puternic marcată de tradiția industrială și petrolieră, în ultimele decenii s-a conturat o direcție clară de valorificare a spațiilor verzi și a patrimoniului cultural în scop recreativ și turistic.

Un element central al agrementului urban îl constituie rețeaua de parcuri și zone verzi, dintre care se remarcă Parcul Municipal „Mihai Viteazul”, situat în zona centrală a orașului, care îndeplinește un rol major în viața socială și recreativă a municipiului. Acesta oferă alei pietonale, spații de relaxare, locuri de joacă pentru copii și zone pentru activități culturale în aer liber, fiind frecvent utilizat pentru evenimente publice, festivaluri și manifestări artistice. De asemenea, Parcul Memorial „Constantin Stere” (Bucov), aflat în proximitatea municipiului, reprezintă una dintre cele mai importante zone de agrement periurban, cu funcțiuni recreative extinse, lacuri, spații verzi ample, grădină zoologică și trasee pentru plimbare și activități sportive.

Oferta cultural-recreativă a municipiului este completată de numeroase instituții de cultură, precum Muzeul Național al Petrolului, Muzeul de Istorie și Arheologie Prahova, Muzeul de Artă „Ion Ionescu-Quintus” și Muzeul Ceasului „Nicolae Simache”, care constituie repere importante pentru turismul cultural și educațional. Aceste obiective sunt integrate în circuitul urban central și contribuie la diversificarea activităților de petrecere a timpului liber, atât pentru locuitori, cât și pentru vizitatori.

Zona centrală a municipiului, cu axe pietonale și spații publice modernizate, găzduiește cafenele, restaurante, centre comerciale și evenimente culturale sezoniere, care animă viața urbană și sporesc atractivitatea orașului. Piețele publice, esplanadele și spațiile adiacente instituțiilor culturale sunt utilizate frecvent pentru târguri, concerte, expoziții și activități comunitare, contribuind la revitalizarea centrului urban.

În planul agrementului activ, municipiul Ploiești dispune de baze sportive, săli de sport, piscine și facilități dedicate activităților recreative și de loisir, atât publice, cât și private. Totodată, apropierea de zona subcarpatică și de stațiunile montane din județul Prahova oferă un avantaj competitiv important, municipiul funcționând ca punct de plecare și nod de acces către destinații turistice majore precum Valea Prahovei.



În ansamblu, dezvoltarea zonelor de agrement din Municipiul Ploiești reflectă o tranziție către un model urban orientat spre creșterea calității vieții, valorificarea patrimoniului cultural și extinderea spațiilor verzi și recreative. Aceste elemente susțin potențialul orașului de a deveni un pol regional atractiv pentru locuire, turism urban și activități de timp liber, în complementaritate cu funcțiile sale economice și administrative.



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



2.1.4 Tendințe de deplasare

Datele privind cotele modale arată că Ploieștiul are un profil de mobilitate specific orașelor medii puternic dependente de autoturism, dar cu un potențial ridicat pentru dezvoltarea deplasărilor nemotorizate. Utilizarea autoturismului este foarte ridicată, cu o pondere de 47%, peste media generală a celorlalte municipii. Această dominanță arată o dependență accentuată de transportul individual, influențată de structura urbană, disponibilitatea locurilor de parcare la sol și nivelul actual de atractivitate al alternativelor.

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

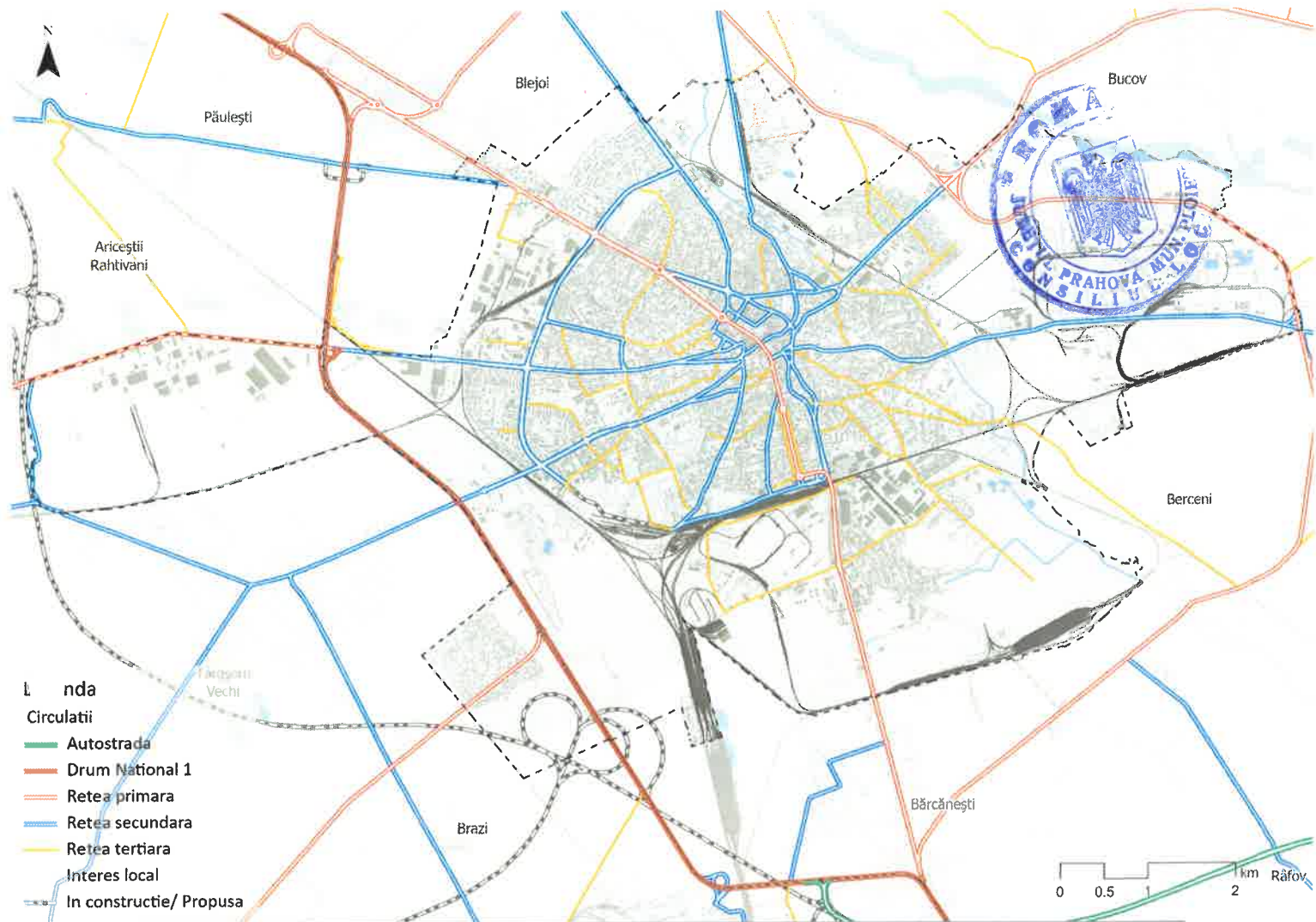
Modalitatea de deplasare cea mai frecventă	Reșița	Bacău	Baia Mare	Roman	Odorheiu Secuiesc	Lugoj	Ploiești	Medie
Mers pe jos	30	26.93	29	24.7	38	34.2	24	30.47
Transport public	9	23.8	22	24.5	13	2.5	26	15.80
Bicicleta	6	13.27	11	6.9	15.5	12.4	3	10.85
Autoturism	55	36	38	43.9	33.5	50.9	47	42.88

Mersul pe jos înregistrează o valoare ridicată, de 24%, cea mai mică dintre toate orașele din eșantion. Acest lucru sugerează un centru urban în care deplasările pietonale nu sunt promovate, nefiind o utilizare intensă a funcțiilor urbane locale, care favorizează deplasările pietonale.

Transportul public are o pondere ridicată, de 26%, peste media de 15,8%, ceea ce indică un nivel ridicat de atractivitate percepută în raport cu alte orașe similare. Gradul de utilizare reflectă rutele directe, frecvențe favorabile dar și lipsa ambuteiajelor pe traseu (cazul tramvaielor).

Ciclismul este foarte puțin utilizat, cu doar 3%, mult sub media orașelor analizate. Acest indicator arată absența unei infrastructuri dedicate continue și sigure, precum și o cultură a mobilității velo insuficient dezvoltată.

Profilul modal prezintă un municipiu în care autoturismul personal alături de transport public sunt principalele moduri de deplasare. Acest lucru arată și o presiune ridicată exercitată pe rețeaua rutieră afectând calitatea spațiului public și calitatea vieții.



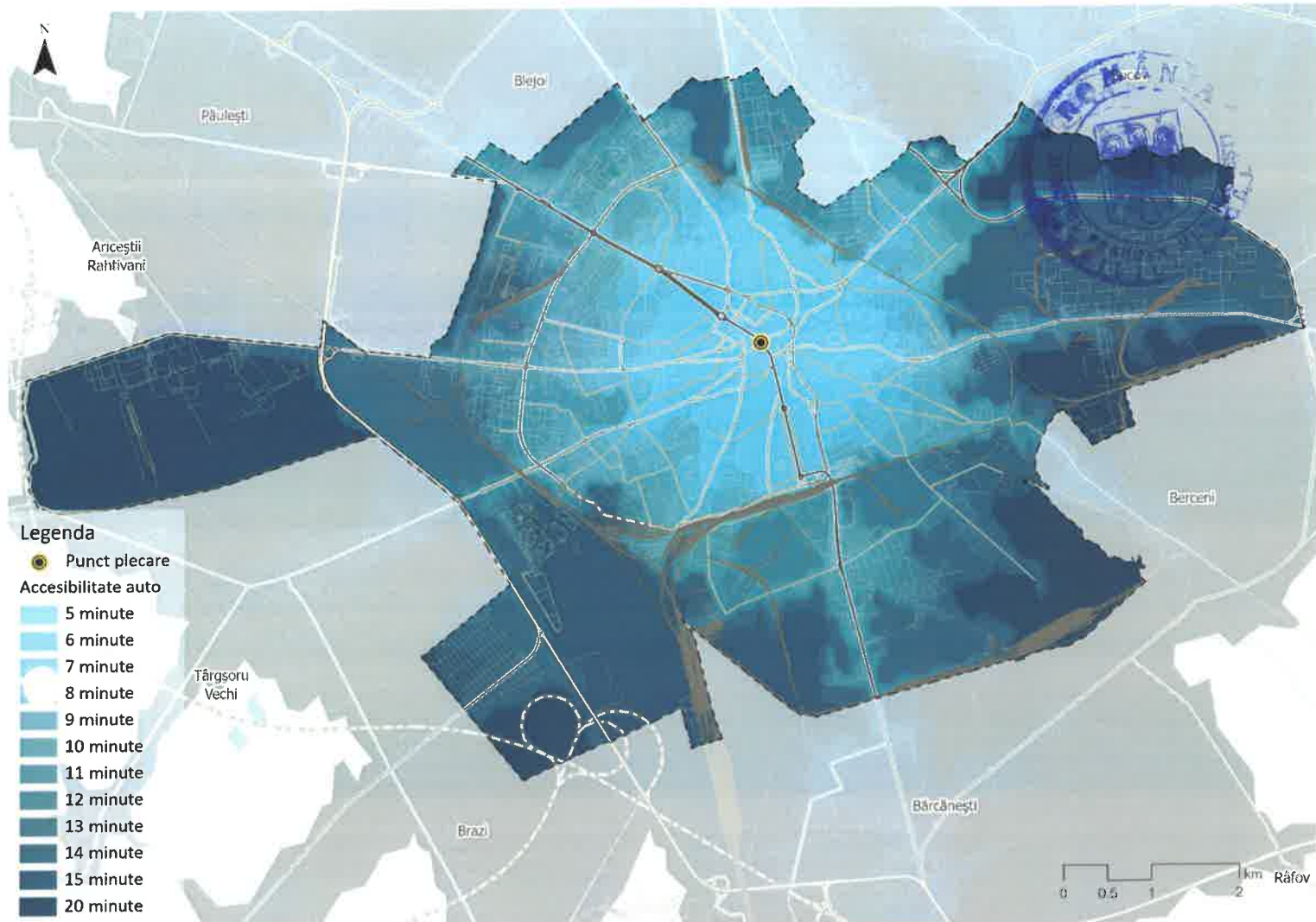
2.1.5 Transportul rutier

Aria analizată beneficiază de o poziționare strategică în partea sudică a României, în zona central-nordică a regiunii istorice Muntenia, ceea ce conferă municipiului Ploiești un rol major în rețeaua de mobilitate regională și națională. Municipiul este situat la intersecția unor importante axe de transport care asigură conexiuni directe atât cu Capitala, cât și cu zona subcarpatică și cu estul țării.

Municipiul Ploiești este traversat și deservit de mai multe drumuri naționale de importanță strategică, printre care DN1, principalul coridor rutier care asigură legătura rapidă cu Bucureștiul (aprox. 60 km spre sud) și cu Brașovul (aprox. 100 km spre nord), reprezentând una dintre cele mai circulante artere din România. De asemenea, DN72 realizează conexiunea cu municipiul Târgoviște și zona sud-vestică a regiunii, iar DN1B asigură legătura cu municipiul Buzău și cu estul Munteniei.

Accesul la infrastructura rutieră de mare capacitate este consolidat prin proximitatea autostrăzii A3 București-Ploiești, situată în imediata vecinătate sudică a municipiului, care permite conectarea rapidă cu Bucureștiul și, în perspectivă, cu rețeaua extinsă de autostrăzi naționale. Totodată, Ploieștiul funcționează ca un nod rutier important între Capitală, zona Prahovei turistice și principalele centre urbane regionale precum Brașov, Buzău și Târgoviște.

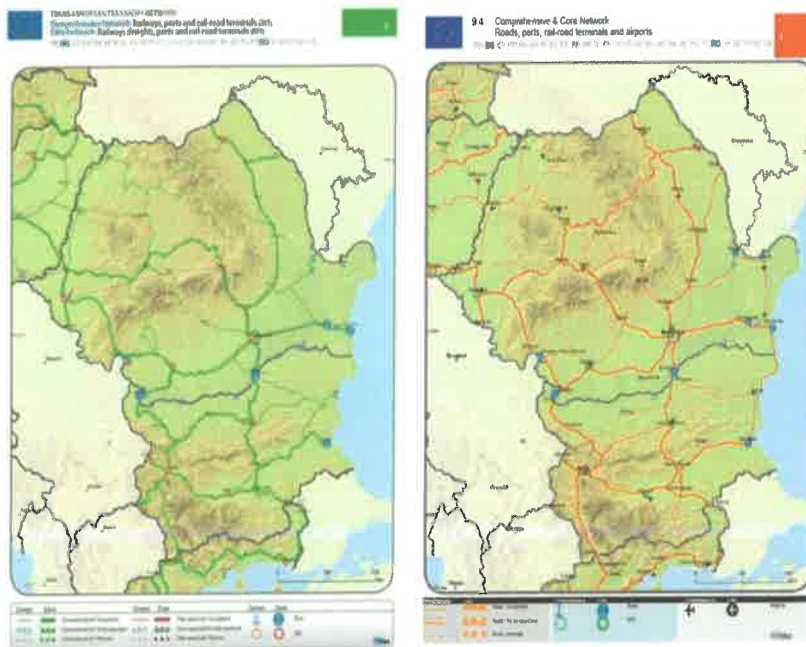
La nivel județean, municipiul Ploiești reprezintă principalul pol de convergență pentru rețeaua de drumuri județene care conectează orașul cu localitățile periurbane și rurale din prima coroană de localități, precum Blejoi, Bucov, Bărcănești, Păulești, Ariceștii Rahtivani, Târgșoru Vechi și Berceni. Aceste relații radiale susțin fluxuri intense de navetism zilnic, populația din comunele limitrofe orientându-se către municipiu pentru acces la locuri de muncă, educație, servicii medicale, comerț și administrație publică.



Prin această poziționare, Municipiul Ploiești beneficiază de un grad ridicat de accesibilitate și de o integrare solidă în coridoarele regionale și naționale de mobilitate, consolidându-și rolul de pol urban major al județului Prahova și de nod strategic în rețeaua de transport a regiunii Muntenia.

Relația cu rețeaua TEN-T

Municipiul Ploiești se dezvoltă pe o suprafață relativ compactă, cu o structură urbană predominant alungită pe axa nord-sud, având aproximativ 10-11 km în această direcție și circa 7-8 km pe direcția est-vest. Această configurație teritorială conferă orașului un grad ridicat de accesibilitate internă, dar generează totodată presiuni asupra



Figură 2-6 Rețeaua TEN-T Națională



principalelor artere de circulație care traversează municipiul longitudinal.

Din perspectiva relației cu rețeaua TEN-T, municipiul Ploiești beneficiază de o poziționare favorabilă în raport cu coridoarele majore de transport european. Orașul este situat în proximitatea imediată a coridorului TEN-T Core feroviar București - Ploiești - Brașov, Sighișoara - Arad, unul dintre cele mai importante axe de transport din România, care asigură conectivitatea națională și internațională cu Europa Centrală și de Vest. De asemenea, în imediata vecinătate a municipiului se află autostrada A3 București - Ploiești, parte a rețelei TEN-T Comprehensive, care facilitează legătura rapidă cu Capitala și cu rețeaua rutieră europeană.

Prin aceste conexiuni, Ploieștiul se poziționează ca un nod important în rețeaua de mobilitate regională și națională, având acces direct la infrastructură rutieră și feroviară de nivel strategic. Această amplasare avantajoasă susține competitivitatea economică a municipiului, atragerea investițiilor și dezvoltarea activităților logistice și industriale, dar generează și fluxuri ridicate de tranzit care traversează orașul.

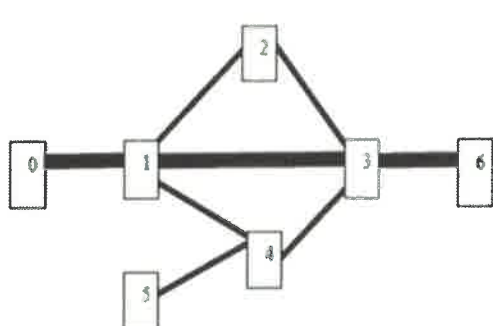
Accesul facil la coridoarele TEN-T amplifică rolul municipiului Ploiești ca pol urban regional și ca punct de convergență pentru mobilitatea zilnică din zona periurbană și județeană. Totodată, această poziționare impune necesitatea unor măsuri coerente de gestionare a traficului, de dezvoltare a transportului public și de reducere a impactului fluxurilor de tranzit asupra calității vieții urbane.

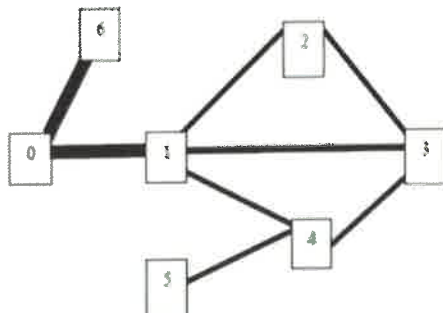
Rețeaua rutieră la nivelul municipiului Ploiești

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

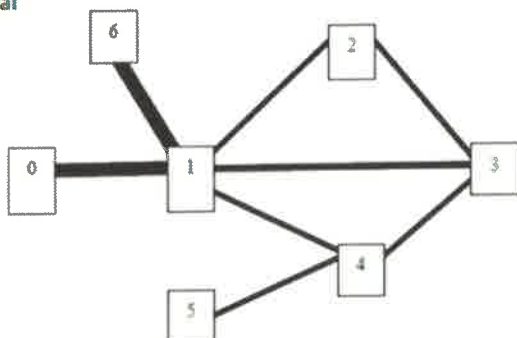
Din punct de vedere topologic, gradul de integrare a unei rețele locale în structura rețelei naționale poate fi determinat prin calculele care stabilesc proprietățile intrinseci ale grafurilor corespunzătoare rețelelor infrastructurii de transport. În tabelul următor sunt prezentate diferite niveluri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

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

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

**Categorie graf exemplu****Descriere****Hipointegrat**

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

Integrat rațional

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

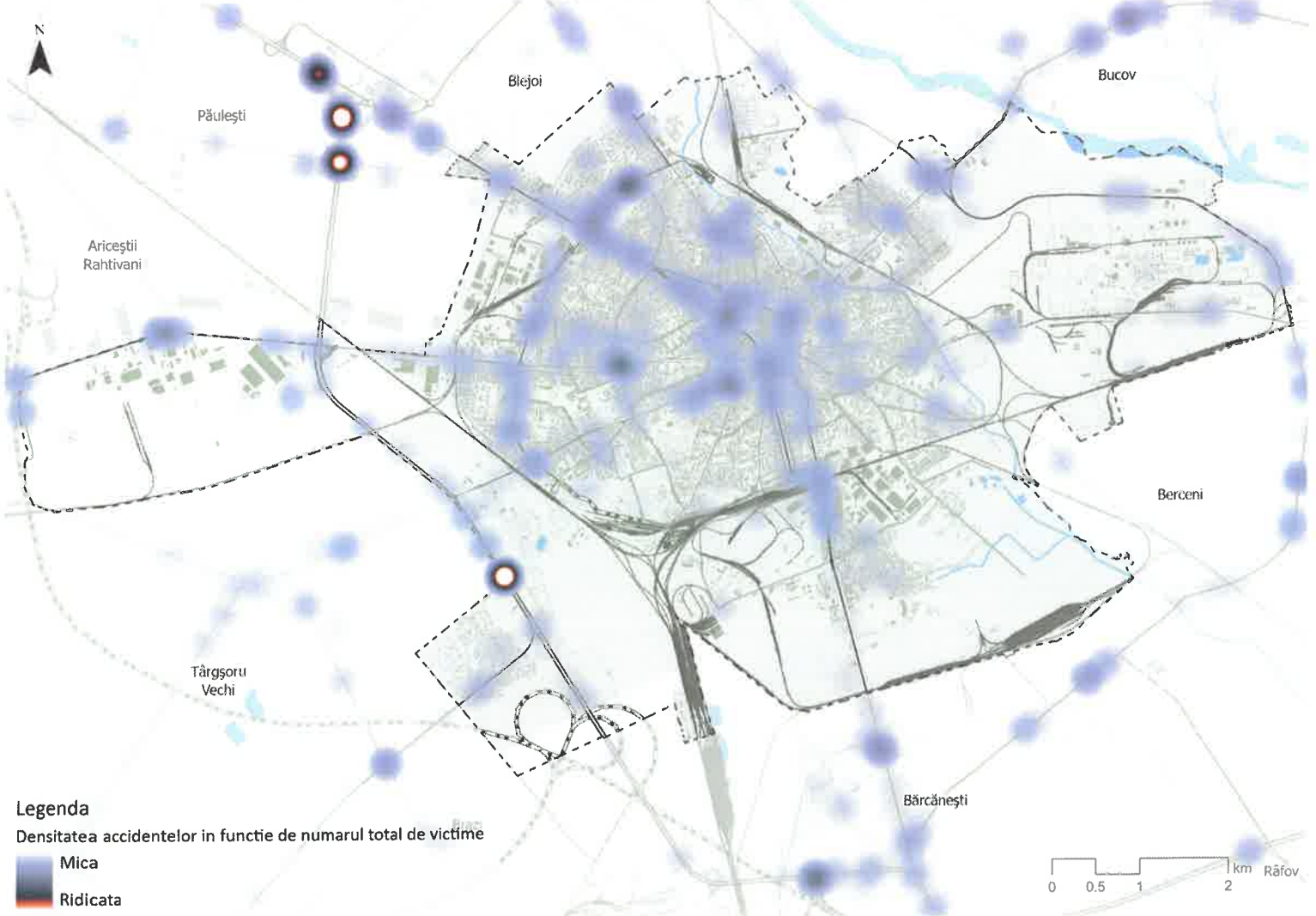
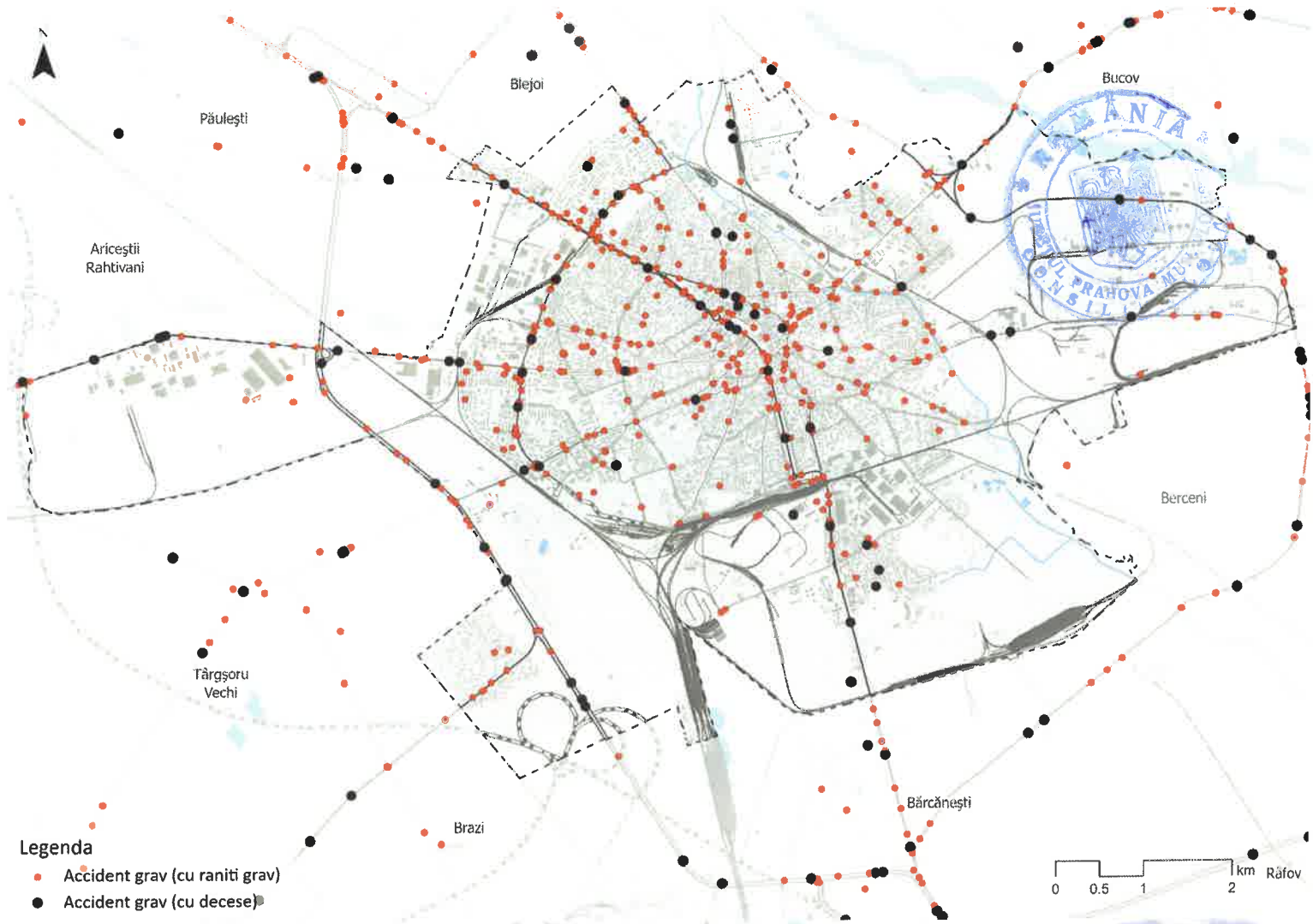
Rețeaua stradală a municipiului Ploiești și organizarea sistemului de transport sunt influențate în principal de structura urbană dezvoltată radial, de prezența infrastructurii feroviare extinse și de rolul istoric al orașului ca nod industrial și logistic. Liniile de cale ferată, zonele industriale compacte și platformele logistice funcționează pe alocuri ca bariere artificiale, fragmentând țesutul urban și limitând continuitatea rețelei rutiere, în special între cartierele periferice și zona centrală.

Rețeaua principală de trafic este structurată preponderent radial, având ca punct de convergență zona centrală a municipiului, și este completată de artere de legătură cu rol de preluare și redistribuire a traficului de tranzit și de acces. Principalele direcții de conectare ale municipiului Ploiești sunt:

- DN 1 București - Ploiești - Brașov, axa majoră nord-sud;
- DN 1A Ploiești - Vălenii de Munte - Brașov, rută alternativă spre zona montană;
- DN 72 Ploiești - Târgoviște, care asigură legătura cu județul Dâmbovița și zona subcarpatică;
- DN 2B Ploiești - Buzău;
- DJ-uri radiale și inelare care asigură legătura cu localitățile din prima coroană metropolitană;

În completarea rețelei rutiere, municipiul este deservit de o infrastructură feroviară complexă, Ploieștiul funcționând ca un important nod feroviar regional, cu stațiile Ploiești Sud și Ploiești Vest, care asigură legături directe cu Bucureștiul, Brașovul, Buzăul și alte centre urbane majore.

În ansamblu, deși rețeaua stradală este influențată de fragmentări generate de infrastructura industrială și feroviară, municipiul Ploiești beneficiază de o conectivitate ridicată la nivel județean, regional și național. Structura radială a sistemului de circulație, completată de legături ocolitoare și de acces către autostrăzile A3 și A7 (în dezvoltare), susține rolul orașului de nod de mobilitate și pol economic major al județului Prahova.

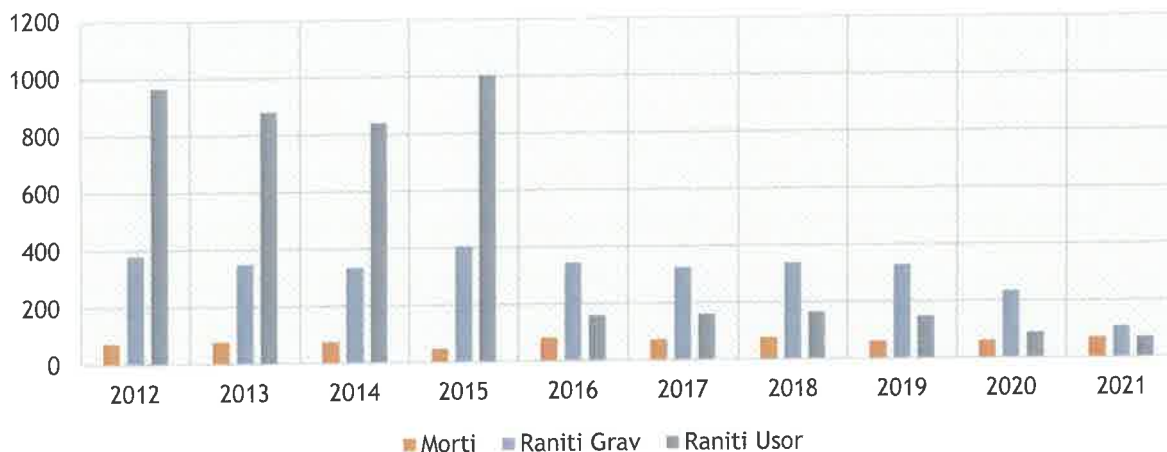




Siguranță rutieră

În ceea ce privește siguranța rutieră, se poate observa o concentrație ridicată a accidentelor în municipiul Ploiești în special pe sectoarele Drumurilor Naționale, precum și în zonele în care intersecțiile prezintă o geometrie neadecvată. Accidentele se concentrează preponderent pe artele importante ale municipiului.

Preponderent domină accidentele grave cu persoane rănite grav, dar trebuie menționat faptul că numărul de accidente reale este de 7 ori mai mare (acesta incluzând și accidentele fără persoane vătămate, adică doar accidentele cu pagube materiale).



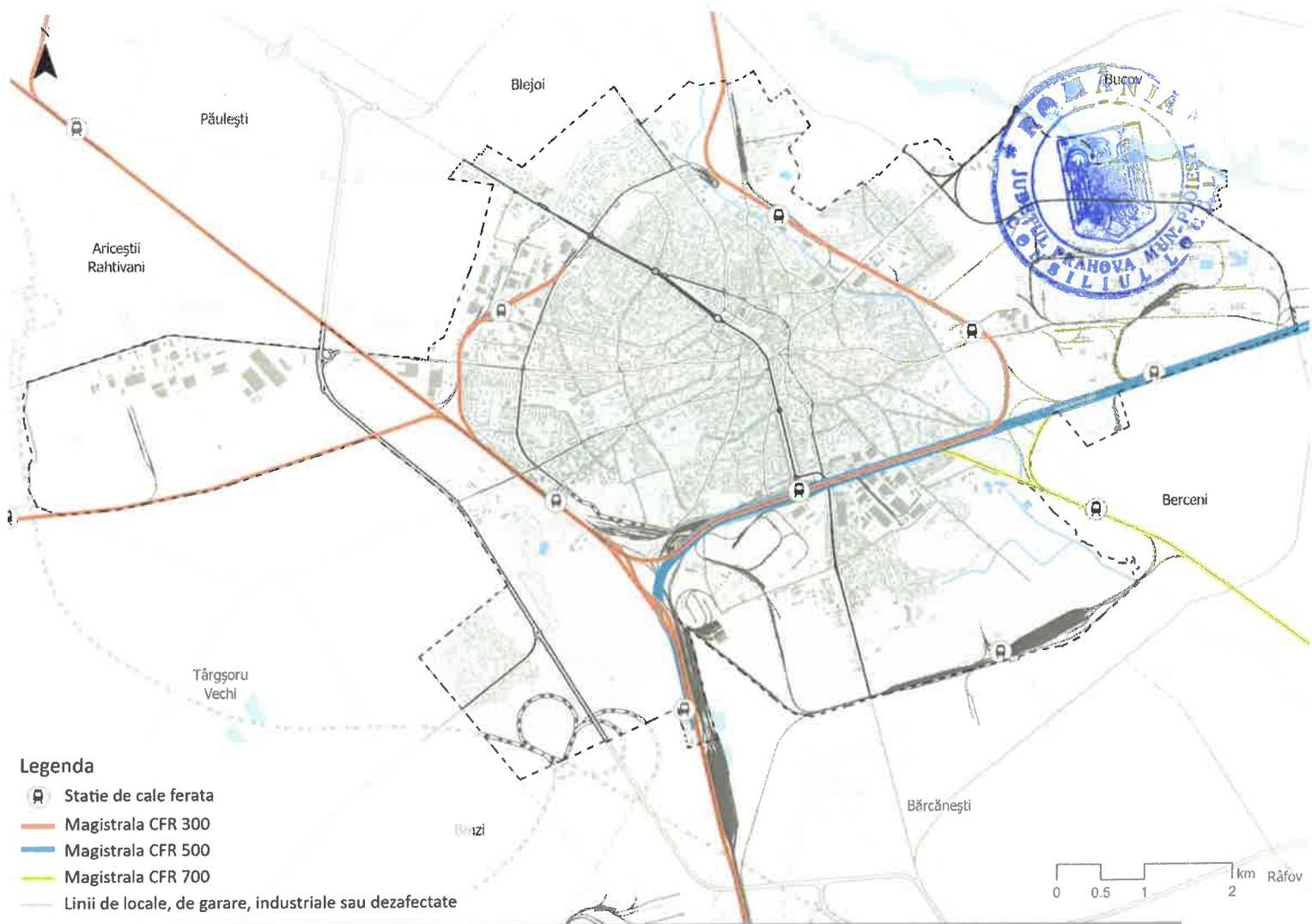
Figură 2-7 Evoluția numărului de accidente în aria de studiu

Situația accidentelor rutiere din perioada 2012-2021 arată un nivel al riscului rutier care variază semnificativ de la un an la altul, însă cu un profil general stabil în ceea ce privește severitatea. Datele, furnizate de Direcția Rutieră a IGPR și referitoare exclusiv la accidentele localizate și încadrate ca grave sau ușoare, conturează următoarele tendințe:

Severitatea accidentelor rămâne ridicată: majoritatea evenimentelor implică răniți grav, numărul acestora fiind constant dominant în fiecare an. În 2015, anul cu cele mai multe accidente, se consemnează și cel mai mare număr de răniți grav (405 persoane).

Numărul deceselor se menține oscilând între 48 și 83. Reducerea numărului de accidente soldate cu pierderea de vieți omenești din perioada 2019-2020 este pe fondul pandemic, dar revenind la 71 odată cu intensificarea mobilității.

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



2.1.6 Transportul feroviar

La nivelul municipiului Ploiești, transportul feroviar joacă un rol esențial în sistemul de mobilitate locală, regională și națională, orașul fiind unul dintre cele mai importante noduri feroviare din sudul României. Poziționarea sa strategică la intersecția mai multor magistrale feroviare conferă municipiului o accesibilitate ridicată și un potențial semnificativ pentru transportul de călători și marfă.

Municipiul este traversat și deservit direct de magistrala feroviară 300, una dintre cele mai importante axe feroviare ale României, care asigură legătura între București - Ploiești - Brașov - Sighișoara - Arad - Curtici. Această magistrală face parte din rețeaua TEN-T Core, având un rol strategic la nivel european, atât pentru transportul de pasageri, cât și pentru fluxurile de marfă. Prin intermediul magistralei 300, Ploieștiul beneficiază de conexiuni rapide cu Capitala și cu principalele centre economice din Transilvania și vestul țării.

Magistrala 500 leagă municipiul Ploiești de zona Moldovei, prin relația Ploiești - Buzău - Focșani - Bacău - Pașcani - Suceava. Aceasta consolidează rolul orașului ca nod de tranzit între Muntenia și regiunea de nord-est a României, facilitând mobilitatea interregională a populației și transportul de mărfuri. Magistrala 500 este de importanță majoră pentru relațiile economice și sociale dintre Ploiești și orașele din Moldova.

De asemenea, magistrala 700 asigură legătura feroviară dintre Ploiești și București printr-o rută alternativă, deservind inclusiv localitățile din zona periurbană și industrială. Această magistrală contribuie la diversificarea conexiunilor feroviare către Capitală și la creșterea rezilienței rețelei, oferind rute suplimentare pentru transportul de călători și marfă, în special în situații de trafic intens sau restricții pe alte magistrale.

Infrastructura feroviară a municipiului este susținută de un sistem de stații și halte, dintre care Gara de Sud Ploiești reprezintă principalul nod feroviar, deservind trenuri InterRegio,

Studiu de Oportunitate privind delegarea serviciului de transport public în Municipiul Ploiești



Regio și, ocazional, internaționale. De asemenea, Ploiești Vest joacă un rol important în transportul de marfă și în deservirea platformelor industriale din partea vestică a orașului.

Prin prezența magistralelor 300, 500 și 700, municipiul Ploiești beneficiază de un nivel ridicat de conectivitate feroviară, situându-se printre cele mai bine integrate orașe din rețeaua națională de transport feroviar. Această poziționare oferă premise favorabile pentru dezvoltarea mobilității durabile, pentru creșterea atractivității transportului public feroviar și pentru reducerea presiunii exercitate de traficul rutier asupra infrastructurii urbane.

2.1.7 Transportul aerian

Aria de analiză nu este deservită direct de un aeroport, însă municipiul Ploiești beneficiază de o poziționare favorabilă în raport cu principalele infrastructuri de transport aerian din sudul României, care îi asigură acces rapid la rețeaua națională și internațională de transport aerian.

- Aeroportul Internațional Henri Coandă - București (Otopeni) este principalul punct de acces aerian pentru municipiul Ploiești, fiind situat la o distanță de aproximativ 60 km. Accesibilitatea se realizează într-un interval de circa 45-75 de minute, în funcție de condițiile de trafic, prin intermediul DN1 și al autostrăzii A3. Aeroportul reprezintă principalul hub aerian al României, oferind conexiuni extinse către destinații interne, europene și intercontinentale, cu o frecvență ridicată a zborurilor și o diversitate mare de operatori aeriени;
- Aeroportul Internațional Aurel Vlaicu - Băneasa, situat la o distanță comparabilă, deservește în principal zboruri de aviație generală, business, charter și operațiuni tehnice, având un rol complementar față de Aeroportul Otopeni. Acesta contribuie la diversificarea opțiunilor de transport aerian pentru mediul de afaceri și pentru segmentele specializate de mobilitate;
- La nivel regional, Aeroportul Internațional Brașov-Ghimbav, aflat la aproximativ 120 km de municipiul Ploiești, reprezintă o alternativă emergentă pentru accesul aerian, în special pentru zboruri interne și regionale, cu potențial de dezvoltare pe termen mediu.

Prin proximitatea față de aceste infrastructuri aeroportuare majore și prin conexiunile rutiere rapide cu zona metropolitană București, municipiul Ploiești beneficiază de o accesibilitate aeriană ridicată, care susține mobilitatea populației, atractivitatea economică și integrarea orașului în circuitele naționale și internaționale de transport. Această poziționare consolidează rolul municipiului ca pol urban regional și ca punct de sprijin pentru activități economice, logistice și de afaceri.

2.2 Transportul public de persoane

2.2.1 Prestarea serviciului

Transportul public de la nivelul Municipiului Ploiești funcționează în baza contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local nr. 2198/04.11.2019, respectând 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.

Sistemul de transport public local de la nivelul Municipiului Ploiești este alcătuit din autobuze, troleibuze și tramvaie.

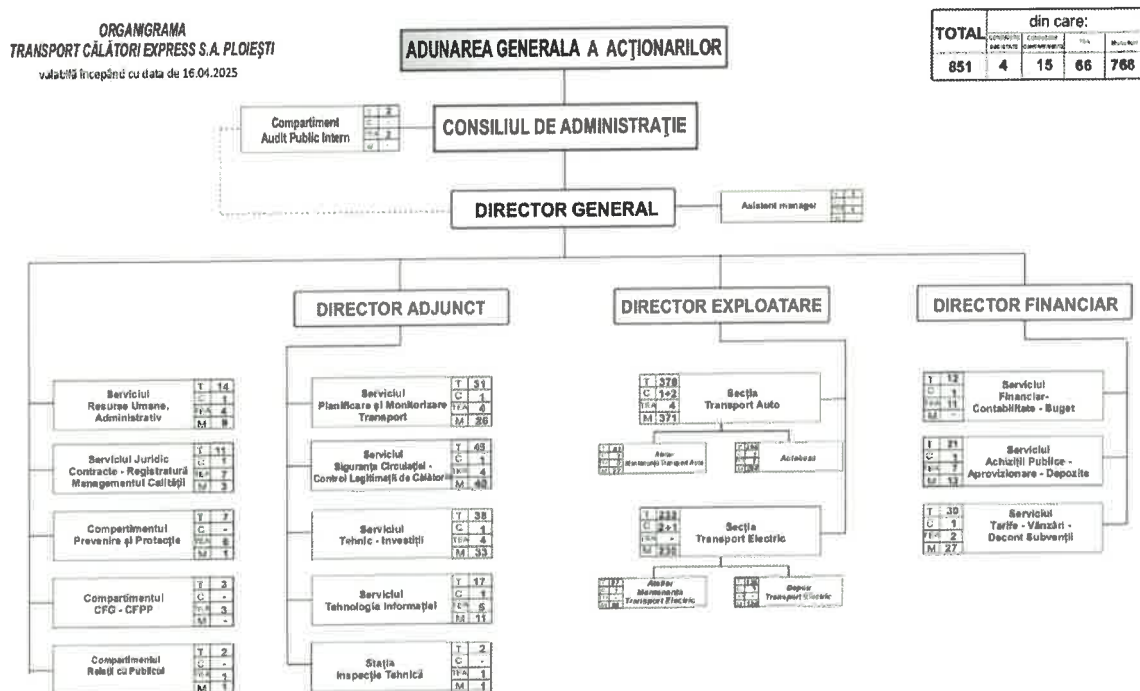
Serviciul de transport public de persoane este asigurat de Societatea Transport Călători Express SA Ploiești, ce operează curse de transport locale, prin curse regulate la nivelul unității administrativ teritoriale Ploiești.

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

În conformitate cu datele din PMUD, cota modală a transportului public în municipiul Ploiești este de circa 26%.

Liniile de transport public din municipiul Ploiești sunt organizate pe 45 linii.

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



Figură 2-8 Organigrama societății de transport public TCE



2.2.2 Trasee operate

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

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

TRASEU	Nr. licenta	DENUMIRE TRASEU	Durata cursa (min)	Durata tur (min)	Durata retur (min)	Stationare capat traseu (min)	Nr. Autoveh. destinate traseului
1		Metro - Astra	85	33	41	minim 2+6	9
		Metro - Comat	89	35	43	minim 2+6	
		Astra - Km.5		40		minim 2+6	
		Km.5 - Comat			28	minim 2+6	
		Cablu - Astra	60	25	26	minim 2+6	
		Astra - Psc	65	28	28	minim 2+6	
2		Gara Vest - Gara Sud - Pvc	60	25	27	minim 2+6	6
		Gara Vest - Gara Sud	50	17	19	minim 2+6	3
4		Gara Nord - Gara Vest	60	23	23	minim 2+6	3
4 B		Vega - Hale Catedrala	24	8	8	minim 2+6	1
5		Spitalul Județean - Mihai Bravu	60	18	20	minim 2+6	6
7		Dorobanțu - Rudului	74	30	30	minim 2+6	3
8		Hale Catedrala - Cimitir Bolovani	32	12	12	minim 2+6	1
22/22B			83	34	36	minim 2+6	3
		-Auchan / Selgros - Bariera Unirii	78	31	31		
		-Auchan- Bariera Unirii/ Fara Selgros	78	31	31		
		- Selgros - Bariera Unirii	67	24	24		
		-Pod Înalt - Bariera Unirii - Auchan- Hale Catedrala - Bariera Unirii-Hale Coreco	20	20	-		
		14	-	14			
25 RAPID		Pod Înalt - Torcători - Gara Sud	15			minim 2+6	1
28		Spitalul Județean - Uztel	70	30	30	minim 2+6	
30		Bloc Republicii - Hipodrom	63	26	29	minim 2+6	16
32		Hale Catedrala -Rosenthal	100	50	42	minim 2+6	4
32s		Hale Catedrala -Rosenthal	76	33	35	minim 2+6	1
35		Lămâița - Palatul Culturii	42	17	17	minim 2+6	9
35 BARAT		Bloc 39 - Palatul Culturii	42	17	17	minim 2+6	9
36		Pod Înalt - Uztel	70	30	30	minim 2+6	2
39B		Hale Catedrala - Cartier Ploiești Vest	60	26	26	minim 2+6	2
39C		Hale Catedrala - Concordia		30	30		1
40		Hale Catedrala - Bereasca / Parc Bucov	39/46	13/18	18/20	minim 2+6	5
40BARAT		Hale Catedrala - Parc Bucov	60	18	20	minim 2+6	2
44		Malu Roșu - Gara Sud	60	24	28	minim 2+6	9
44S		Malu Roșu - Hale Coreco	36	15	13	minim 2+6	6
42		Pod Înalt - Comat	25			minim 2+6	1
44 BARAT		Malu Roșu - Uztel	58	25	25	minim 2+6	2
48		Malu Roșu - Comat	20			minim 2+6	1
52		Domnișori - Gara Vest - Uztel	30	30	-	minim 2+6	1
53		Bloc 39 - Gara Sud	-	20	15	minim 2+6	1
54		Malu Roșu - Bereasca	20	20	-	minim 2+6	1
101		Spitalul Județean - Gara Sud	67	29	30	minim 2+6	12



TRASEU	Nr. licenta	DENUMIRE TRASEU	Durata cursa (min)	Durata tur (min)	Durata retur (min)	Stationare capat traseu (min)	Nr. Autoveh. destinate traseului
102		Spitalul Județean - Gara Vest	50	21	21	minim 2+6	9
104		Armoniei - Uztel	60	17	17	minim 2+6	6
106		Gara De Sud - Uztel	60	20	20	minim 2+6	2
202		Pod Înalt -Gara Sud	65	28	29	minim 2+6	8
202S		Pod Inalt - Hale Coreco	44	16	20	minim 2+6	5
300		Gara Sud - P.I.P.	68	30	30	minim 2+6	1
301		Protan - P.I.P.	88	40	40	minim 2+6	1
302		Fero - P.I.P.	73	30	35	minim 2+6	1
303		Radu De La Afumati -P.I.P.	78	40	30	minim 2+6	1
304		Gara Vest - P.I.P.	53	25	20	minim 2+6	1
305		Armoniei - P.I.P.	-	45	35	-	2
306		Hipodrom - P.I.P.	-	40	30	-	1
307		Pod Înalt - P.I.P.	-	10	10	-	1
401		Hipodrom - Afi Palace	80	34	38	minim 2+6	3
402		Lamaïta - Afi Palace	60	20	22	minim 2+6	1
444/444b		Rafinorilor - Gara Sud / B. Rudului	28/43	10/20	10/15	minim 2+6	1
445		Gara Sud - Ploiesti Triaj	60	24	28	minim 2+6	1

Conform datelor transmise de TCE SA Ploiești, traseele enumerate anterior prezintă următoarele distanțe și timpi de parcurs:

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

Linia	Tur/Retur	Distanța (km)	Timp de parcurs
1	Metro - Astra	10	33
	Astra - Metro	11,1	41
	Metro - Comat	10,9	35
	Comat - Metro	11,9	43
	Astra - Km 5	11,2	40
	Km.5 - Comat	8,5	28
	Cablu - Astra	6,8	25
	Astra - Cablu	7,2	26
	Astra - Psc	9,9	28
	Psc - Astra	9,8	28
2	Gara Vest - Gara Sud - Pvc	5,1	25
	Pvc - Gara Sud - Gara Vest	5,3	27
	Gara Vest - Gara Sud	4,3	17
	Gara Sud - Gara Vest	4,5	19
4	Gara Nord - Gara Vest	5,7	23
	Gara Vest - Gara Nord	5,6	23
4 B	Vega - Hale Catedrala	2,2	8
	Hale Catedrala - Vega	2,3	8
5	Spitalul Județean - Mihai Bravu	5,3	18
	Mihai Bravu - Spitalul Judetean	5,4	20
7	Dorobanțu - Rudului	6,6	20
	Rudului - Dorobanțu	6,5	30
8	Hale Catedrala - Cimitir Bolovani	2,7	12
	Cimitir Bolovani - Hale Catedrala	3,2	12
22/22B	Auchan / Selgros - Bar. Unirii	9,9	34
	Bar. Unirii- Selgros/ Auchan	9,9	36
	Auchan- Bar. Unirii/ Fara Selgros	9,2	31
	Bar. Unirii- Auchan/ Fara Selgros	9,1	31



	Selgros - Bariera Unirii	7.9	31
	Bariera Unirii- Selgros	7.9	31
	Pod Inalt - Bariera Unirii	7.2	24
	Bariera Unirii- Pod Inalt	7.3	24
	Auchan- Hale Catedrala	6.9	20
	Bariera Unirii-Hale Coreco	3.4	14
25 RAPID	Pod Înalt - Torcători - Gara Sud	4.9	15
28	Spitalul Județean - Uztel	10.1	30
	Uztel- Spitalul Județean	10.1	30
30	Bloc Republicii - Hipodrom	6,4	26
	Hipodrom - Bloc Republicii	7,6	29
32	Cablu Romanesc - Rosenthal	13.1	50
	Rosenthal - Cablul Roanesc	11.4	42
32S	Hale Catedrala - Rosenthal	10.5	33
	Rosenthal - Hale Catedrala	8.8	35
35	Lămâița - Palatul Culturii	3.6	17
	Palatul Culturii- Lămâița	4.0	17
35 BARAT	Bloc 39 - Palatul Culturii	3.7	17
	Palatul Culturii- Bloc 39	3.8	17
36	Pod Înalt - Uztel	10.4	30
	Uztel - Pod Inalt	10.2	30
39B	Hale Catedrala - Cartier Ploiești Vest	8,1	26
	Cartier Ploiesti Vest - Hale Catedrala	8,2	26
39C	Hale Catedrala - Concordia	6,6	30
	Concordia - Hale Catedrala	8,3	30
40	Hale Catedrala - Bereasca / Parc Bucov	3.9/6.8	13/18
	Parc Bucov/Bereasca - Hale Catedrala	4/7.3	18/20
40BARAT	Hale Catedrala - Parc Bucov	5.0	18
	Parc Bucov - Hale Catedrala	5.2	20
42	Pod Înalt - Comat	8.6	25
44	Malu Roșu - Gara Sud	5.2	24
	Gara Sud - Malu Rosu	5.7	28
44 SCURT	Malu Roșu - Hale Coreco	3.0	13
	Hale Coreco - Malu Rosu	3.6	15
44 BARAT	Malu Roșu - Uztel	8.8	25
	Uztel - Malu Rosu	9.2	25
48	Malu Roșu - Comat	8.0	20
52	Domnișori - Gara Vest - Uztel	11.1	30
53	Bloc 39 - Gara Sud	4.1	20
	Gara Sud-Lamaita	4.5	15
54	Malu Roșu - Bereasca	5.5	20
101	Spitalul Județean - Gara Sud	6.5	29
	Gara Sud- Spitalul Județean	6.5	30
102	Spitalul Județean - Gara Vest	5.5	21
	Gara Vest - Spitalul Județean	5.6	21
104	Armoniei - Uztel	5.0	17
	Uztel- Armoniei	5.3	17
106	Gara De Sud - Uztel	7.2	20
	Uztel - Gara De Sud	6.4	20
202	Pod Înalt -Gara Sud	12.2	57
202 SCURT	Pod Inalt - Hale Coreco	4.0	16
	Hale Coreco - Pod Inalt	3.7	20
300	Gara Sud - P.I.P.	10.0	30
	P.I.P. - Gara Sud	9.2	30
301	Protan - P.I.P.	14.4	40
	P.I.P. - Protan	13.5	40
302	Fero - P.I.P.	12.6	30
	P.I.P. - Fero	12.8	35
303	Radu De La Afumati - P.I.P.	10.1	40
	P.I.P. - Radu De La Afumati	10.0	30
304	Gara Vest - P.I.P.	8.9	25
	P.I.P. - Gara Vest	8.3	20
305	Armoniei - P.I.P.	12.8	45
	P.I.P. - Armasi	11.6	35
306	Hipodrom - P.I.P.	14.5	40
	P.I.P. - Hipodrom	14.5	30



307	P.I.P. - Pod Înalt	4.1	10
	Pod Înalt - P.I.P.	4.3	10
401	Hipodrom - Afi Palace	7.8	34
	Afi Palace - Hipodrom	8.9	38
402	Lamaita - Afi Palace	5.6	20
	Afi Palace - Lamaita	6.0	22
444	Rafinorilor - Gara Sud	3.6	10
	Gara Sud - Rafinorilor	3.5	10
444b	Rafinorilor - Bar. Rudului	7.0	20
	Bar. Rudului - Rafinorilor	5.0	15
445	Gara Sud - Ploiesti Triaj	9.7	24
	Ploiesti Triaj - Gara Sud	13.7	28



Figură 2-9 Acoperirea rețelei de transport public din municipiul Ploiești

Cele 45 trasee operate în municipiul Ploiești deservesc circa 85% din teritoriul intravilan. Cu toate acestea zonele de interes sunt deservite fiind pus accentul pe zonele cu densitate ridicată a populației precum cartierele 1 Mai și Republicii și zonele de concentrare a locurilor de muncă sau a zonelor de interes pentru cetățeni (zonele mari de shopping, zonele instituțiilor publice).

Zona centrală este una dintre cele mai solicitate și active din punct de vedere urban, cu trafic intens, numeroase puncte comerciale, instituții și clădiri rezidențiale. Aceasta atrage



atât locuitori, cât și navetiști, ceea ce conduce la trafic și aglomerație ridicată în orele de vârf

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

Linia	Nr. Pasageri transportati	Frecventa min	Lungime traseu
1		10 - 35	21.1/22.8/11.2/8.5/14/19.7
2		8 - 25	10,4/8,8
4		Dimineata Si La Pranz	11.3
4 B		75 - 205	4.5
5		6 - 40	10.7
7		15 - 62	13.1
8		60	10.4
22/22B		30 - 78	14.5/15.8/19.8/18.3
25 RAPID		Dimineata	4.9
28		Dimineata, La Pranz Si Seara	20.2
30		3 - 35	14
32		23 - 62	24.5
32 SCURT		105 - 120	19.3
35		4 - 23	7.6
35 BARAT		4 - 17	7.5
36		Dimineata, La Pranz Si Seara	20.6
39 BARAT		5 - 75	16.3
39 C		Dimineata Si La Pranz	14.9
40		9 - 35	7.9/14.1
40BARAT		60	10.2
42		Dimineata	8.6
44		6 - 40	10.9
44 SCURT		6 - 40	6.6
44 BARAT		Dimineata, La Pranz Si Seara	18
48		Dimineata	8
52		Dimineata	11.1
53		Dimineata Si La Pranz	8.6
54		Dimineata	5.5
101		6 - 35	13.0
102		6 - 25	10.8
104		5 - 110	10.3
106		Dimineata, La Pranz Si Seara	13.6
202		9 - 30	12.2
202 SCURT		9 - 45	7.7
300		Dimineata, La Pranz Si Seara	19.2
301		Dimineata, La Pranz Si Seara	27.9
302		Dimineata, La Pranz Si Seara	25.4
303		Dimineata, La Pranz Si Seara	20.1
304		Dimineata, La Pranz Si Seara	17.2
305		Dimineata Si Seara	24.4
306		Dimineata Si Seara	29.0
307		Seara	8.4
401		26 - 40	16.7
402		50 - 60	11.6
444/444b		35 - 75	7.1/12.0
445		60 - 145	23.4



La nivelul Serviciului Planificare și Monitorizare Transport nu există evidente referitoare la numărul de călători pe cursă/pe traseu, drept pentru care nu pot fi prezentate informații privind numărul de pasageri și liniile cele mai utilizate.

În baza informațiilor primite de la operator, datele referitoare la numărul anual de pasageri transportați sunt prezentate în tabelul de mai jos:

Tabel 2-9 Numărul anual de pasageri transportați în perioada 2020-2024

Nr.crt	Indicator	Autobuze, Troleibuze și Tramvaie				
		2020	2021	2022	2023	2024
1	Pasageri transportați	50,517,565	51,987,416	59,310,697	64,366,973	63,677,621

Pe baza datelor prezentate, se observă o tendință generală de creștere a numărului de pasageri transportați de sistemul de transport public (autobuze, troleibuze și tramvaie) în perioada 2020-2024. În anul 2020 au fost transportați 50.517.565 pasageri, iar în anul 2021 numărul acestora a crescut ușor, ajungând la 51.987.416 pasageri, ceea ce indică o revenire graduală a cererii de transport public.

Creșterea a fost mai accentuată în anul 2022, când numărul pasagerilor a ajuns la 59.310.697, reflectând reluarea activităților economice și sociale și o utilizare mai intensă a transportului public. Tendința ascendentă a continuat și în anul 2023, când s-a înregistrat cel mai mare număr de pasageri din perioada analizată, respectiv 64.366.973.

În anul 2024 se constată o ușoară scădere față de anul precedent, până la 63.677.621 pasageri, însă nivelul rămâne semnificativ mai ridicat comparativ cu anii anteriori, ceea ce confirmă menținerea unui grad ridicat de utilizare a transportului public local. Per ansamblu, datele evidențiază consolidarea rolului transportului public în mobilitatea urbană a municipiului.

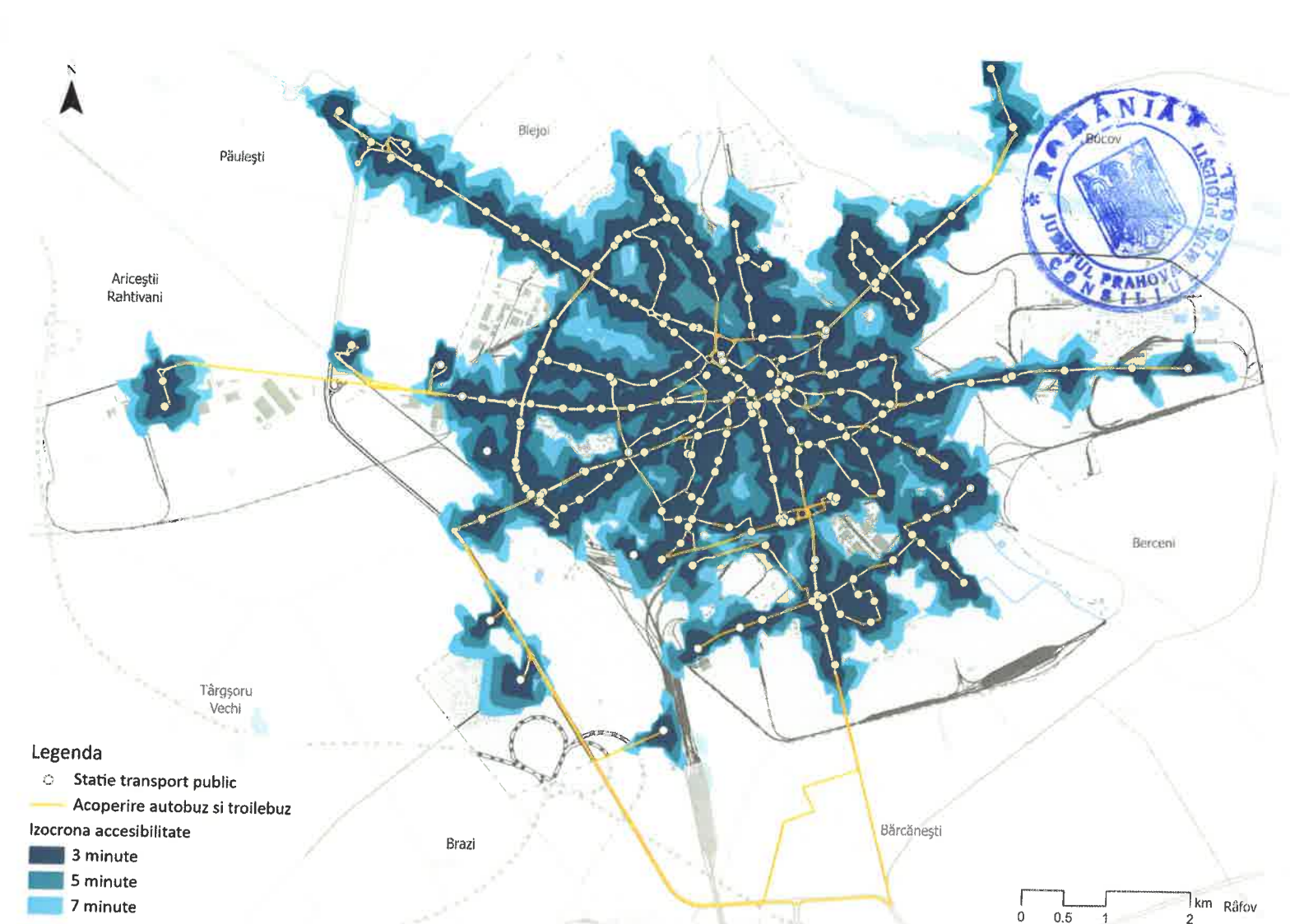
**2.2.3 Kilometri parcurși**

Conform raportului privind constatările factuale cu privire la auditul financiar realizat în conformitate cu prevederile contractului de delegare de gestiune a serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate, în Municipiul Ploiești nr. 21980 din 04.11.2019, valorile rezultate aferente costului pe km sunt detaliate în în imaginile de mai jos:

Denumire tip mijloc de transport	Cheltuieli directe	Cheltuieli indirecte	Total	KM efectuați	Cost/km
AUTOBUZE	53.652.719	11.759.094	65.411.812	4.706.311	13,90
TRAMVAI	23.327.929	2.430.856	25.758.785	972.401	26,49
TROLEBUZE	9.295.637	1.680.113	10.975.750	672.086	16,33
	86.276.284	15.870.063	102.146.347	6.350.798	16,08

Denumire tip mijloc de transport	Cheltuieli directe	Cheltuieli indirecte	Total	KM efectuați	Cost/km
AUTOBUZE	56.791.573	11.315.292	68.106.864	4.670.545	14,58
TRAMVAI	19.433.191	2.362.832	21.796.023	975.292	22,35
TROLEBUZE	8.065.786	1.396.076	9.461.862	576.250	16,42
	84.290.550	15.074.199	99.364.750	6.222.087	15,97

Conform Hotărârii Consiliului Local (HCL) nr. 671 din 27 noiembrie 2025 privind modificarea Anexei nr. 2 - Programul de transport, a rezultat un număr anual estimat de 5.892.172,30 unități, această valoare totală fiind defalcată în 848.944,1 pentru tramvaie, 1.034.215,8 pentru troleibuze și 4.009.012,40 pentru autobuze.





2.2.4 Trasee transport public

Din perspectiva acoperirii serviciului de transport public, analiza izocronelor de accesibilitate evidențiază o acoperire ridicată a teritoriului intravilan al municipiului Ploiești. Rețeaua de autobuze și troleibuze asigură accesibilitate directă pentru aproximativ 85% din suprafața intravilană, confirmând un grad bun de deservire a zonelor urbane consolidate. Ariile incluse în izocronele de 3, 5 și 7 minute corespund în principal cartierelor cu densitate mare de populație, zonelor cu locuire colectivă, centrului municipiului și principalelor axe funcționale.

Deși există porțiuni ale teritoriului care rămân în afara ariei teoretice de accesibilitate, acestea sunt reprezentate preponderent de zone industriale, platforme logistice, infrastructuri tehnice sau areale periferice cu o densitate scăzută a locuirii, cu un potențial redus de generare a cererii pentru transportul public. Din punct de vedere funcțional, zonele relevante din perspectiva mobilității urbane beneficiază de o acoperire semnificativ mai mare decât cea raportată la suprafața totală.

Analiza rețelei de tramvai evidențiază un rol complementar, dar strategic, în structura mobilității urbane. Traseele de tramvai formează un inel parțial care deservește cartiere importante și asigură legătura între zonele rezidențiale dense și principalele poli de interes urban. Izocronele aferente transportului pe șină indică o accesibilitate ridicată de-a lungul axelor deservite, cu timpi de acces reduși și o capacitate mare de preluare a fluxurilor de călători.

Tramvaiul contribuie semnificativ la deservirea zonelor cu cerere mare de mobilitate, având avantajul unei capacități ridicate, al regularității și al predictibilității traseelor. Deși aria sa de acoperire este mai restrânsă comparativ cu cea a transportului rutier, acesta joacă un rol esențial în structura rețelei, reprezentând un element de stabilitate și eficiență în mobilitatea zilnică.

Prin corelarea celor două sisteme, se conturează o rețea de transport public bine ierarhizată, în care autobuzele și troleibuzele asigură capilaritatea și accesul de proximitate, iar tramvaiul funcționează ca axă principală de transport de capacitate mare. Această complementaritate susține mobilitatea urbană durabilă și contribuie la reducerea dependenței de autoturismul personal, în special în zonele centrale și în cartierele cu densitate ridicată.

În ansamblu, analiza izocronelor confirmă faptul că municipiul Ploiești beneficiază de o acoperire funcțională bună a transportului public, cu o structură adaptată distribuției populației și a principalelor funcțiuni urbane. Rezultatele indică premise favorabile pentru optimizarea rețelei existente, prin îmbunătățirea frecvențelor, creșterea intermodalității și extinderea serviciilor către zonele aflate în dezvoltare.

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

În conformitate cu datele transmise de operatorul Transport Călători SA Ploiești, societatea beneficiază de 243 mijloace de transport (autobuze diesel, autobuze electrice, tramvaie, troleibuze) cu următoarele specificații:

Tabel 2-10 Parcul auto existent al TCE

Nr. crt.	Categorie	Marca	Tipul	An fab.	Data P.I.F.	Nr. inv.	Nr. Inmatr.	Carb.	Consum de bază fără instalații accesorii (AC, încălzire suplimentară, etc)	Norma poluare EURO	Durata de viață rec. de producător	Nr. loc + sofer	Nr. loc pici.	Total locuri
1	Autobuz	ISUZU	MD 22B	1998	Jun-98	3001	PH 01 JZF	motorina	19,9 l/100 km	E 0	8 ani	19	26	45
2	Autobuz	ISUZU	MD 22B	1998	Jun-98	3003	PH 15 TPP	motorina	19,9 l/100 km	E 0	8 ani	19	26	45
3	Autobuz	ISUZU	MD 22B	1998	Jun-98	3005	PH 68 RTP	motorina	19,9 l/100 km	E 0	8 ani	18	27	45
4	Autobuz	ISUZU	MD 27B	1998	Jun-98	3006	PH 52 RTP	motorina	19,9 l/100 km	E 0	8 ani	28	10	38
5	Autobuz	ISUZU	MD 22B	1998	Jun-98	3007	PH 67 RTP	motorina	19,9 l/100 km	E 0	8 ani	18	27	45
6	Autobuz	ISUZU	MD 22B	1998	Jun-98	3008	PH 73 TPP	motorina	19,9 l/100 km	E 0	8 ani	18	27	45
7	Autobuz	ISUZU	MD 22B	1998	Jun-98	3009	PH 66 RTP	motorina	19,9 l/100 km	E 0	8 ani	18	27	45
8	Autobuz	ISUZU	MD 22B	1998	Jun-98	3011	PH 57 TPP	motorina	19,9 l/100 km	E 0	8 ani	19	26	45
9	Autobuz	ISUZU	MD 22B	1998	Jun-98	3012	PH 64 RTP	motorina	19,9 l/100 km	E 0	8 ani	19	26	45
10	Autobuz	ISUZU	MD 22B	1998	Jun-98	3014	PH 63 RTP	motorina	19,9 l/100 km	E 0	8 ani	19	26	45
11	Autobuz	ISUZU	MD 22B	1998	Jun-98	3016	PH 62 RTP	motorina	19,9 l/100 km	E 0	8 ani	18	27	45
12	Autobuz	ISUZU	MD 22B	1998	Jun-98	3017	PH 68 TPP	motorina	19,9 l/100 km	E 0	8 ani	19	26	45
13	Autobuz	ISUZU	MD 22B	1998	Jun-98	3018	PH 60 RTP	motorina	19,9 l/100 km	E 0	8 ani	18	27	45
14	Autobuz	ISUZU	MD 22B	1998	Jun-98	3019	PH 51 RTP	motorina	19,9 l/100 km	E 0	8 ani	19	26	45
15	Autobuz	ISUZU	MD 22B	1998	Jun-98	3020	PH 37 TPP	motorina	19,9 l/100 km	E 0	8 ani	18	27	45
16	Autobuz	MAN	SL 222 MANAS	2000	Jun-00	3022	PH 20 TPP	motorina	28,3 l / 100 km	E 2	8 ani	31	72	103
17	Autobuz	MAN	SL 222 MANAS	2000	Jun-00	3023	PH 23 TPP	motorina	28,3 l / 100 km	E 2	8 ani	31	72	103



18	Autobuz	MAN	SL 222 MANAS	2000	Jun-00	3024	PH 24 TPP	motorina	28,3 l / 100 km	E 2	8 ani	33	67	100
19	Autobuz	MAN	SL 222 MANAS	2000	Jun-00	3025	PH 25 TPP	GPL	28,3 l / 100 km	E 3	8 ani	31	72	103
20	Autobuz	MAN	SL 222 MANAS	2000	Jun-00	3026	PH 27 TPP	GPL	28,3 l / 100 km	E 3	8 ani	31	72	103
21	Autobuz	MAN	SL 222 MANAS	2000	Jun-00	3027	PH 28 TPP	motorina	28,3 l / 100 km	E 2	8 ani	31	72	103
22	Autobuz	MAN	SL 222 MANAS	2000	Jun-00	3028	PH 29 TPP	motorina	28,3 l / 100 km	E 2	8 ani	33	67	100
23	Autobuz	MAN	SL 222 MANAS	2000	Jun-00	3029	PH 32 TPP	GPL	28,3 l / 100 km	E 3	8 ani	33	67	100
24	Autobuz	MAN	SL 222 MANAS	2000	Jun-00	3030	PH 38 TPP	motorina	28,3 l / 100 km	E 2	8 ani	33	67	100
25	Autobuz	MAN	SL 222 MANAS	2000	Jun-00	3031	PH 36 TPP	motorina	28,3 l / 100 km	E 2	8 ani	33	67	100
26	Autobuz	MAN	SL 222 MANAS	2000	Jun-00	3032	PH 49 TPP	motorina	28,3 l / 100 km	E 2	8 ani	33	67	100
27	Autobuz	MAN	SL 222 MANAS	2000	Jun-00	3033	PH 50 TPP	motorina	28,3 l / 100 km	E 2	8 ani	33	67	100
28	Autobuz	MAN	SL 222 MANAS	2000	Jun-00	3034	PH 52 TPP	GPL	28,3 l / 100 km	E 3	8 ani	33	67	100
29	Autobuz	MAN	SL 222 MANAS	2000	Jun-00	3035	PH 53 TPP	motorina	28,3 l / 100 km	E 2	8 ani	33	67	100
30	Autobuz	MAN	SL 222 MANAS	2000	Jun-00	3036	PH 54 TPP	motorina	28,3 l / 100 km	E 2	8 ani	33	67	100
31	Autobuz	MAN	SL 283	2002	Dec-02	3037	PH 21 TPP	GPL	28,3 l / 100 km	E 3	8 ani	33	61	94
32	Autobuz	MAN	SL 283	2002	Dec-02	3038	PH 61 TPP	motorina	28,3 l / 100 km	E 3	8 ani	33	63	96
33	Autobuz	MAN	SL 283	2002	Dec-02	3039	PH 63 TPP	motorina	28,3 l / 100 km	E 3	8 ani	33	63	96
34	Autobuz	MAN	SL 283	2002	Dec-02	3040	PH 65 TPP	motorina	28,3 l / 100 km	E 3	8 ani	33	63	96
35	Autobuz	MAN	SL 283	2002	Dec-02	3041	PH 67 TPP	motorina	28,3 l / 100 km	E 3	8 ani	33	63	96
36	Autobuz	MAN	SL 223	2002	Jan-03	3042	PH 69 TPP	motorina	28,3 l / 100 km	E 3	8 ani	33	63	96
37	Autobuz	MAN	SL 223	2002	Jan-03	3043	PH 71 TPP	motorina	28,3 l / 100 km	E 3	8 ani	33	63	96
38	Autobuz	MAN	SL 223	2002	Jan-03	3044	PH 76 TPP	motorina	28,3 l / 100 km	E 3	8 ani	33	63	96
39	Autobuz	MAN	SL 223	2002	Jan-03	3045	PH 77 TPP	motorina	28,3 l / 100 km	E 3	8 ani	33	63	96
40	Autobuz	MAN	SL 223	2002	Jan-03	3046	PH 81 TPP	motorina	28,3 l / 100 km	E 3	8 ani	33	63	96
41	Autobuz	MAN	SL 223	2002	Jan-03	3047	PH 82 TPP	motorina	28,3 l / 100 km	E 3	8 ani	33	63	96
42	Autobuz	MAN	SL 223	2002	Jan-03	3048	PH 58 TPP	motorina	28,3 l / 100 km	E 3	8 ani	34	63	97
43	Autobuz	MAN	SL 223	2002	Jan-03	3049	PH 56 TPP	motorina	28,3 l / 100 km	E 3	8 ani	33	63	96





44	Autobuz	MAN	SL 223	2002	Jan-03	3050	PH 55 TPP	motorina	28,3 l / 100 km	E 3	8 ani	33	63	96
45	Autobuz	MAN	SL 223	2002	Jan-03	3051	PH 51 TPP	motorina	28,3 l / 100 km	E 3	8 ani	33	63	96
46	Autobuz	MAN	SL 223	2002	Jan-03	3052	PH 43 TPP	motorina	28,3 l / 100 km	E 3	8 ani	33	63	96
47	Autobuz	MAN	SL 223	2002	Jan-03	3053	PH 39 TPP	motorina	28,3 l / 100 km	E 3	8 ani	33	63	96
48	Autobuz	MAN	SL 223	2002	Jan-03	3054	PH 31 TPP	motorina	28,3 l / 100 km	E 3	8 ani	33	63	96
49	Autobuz	MAN	SL 223	2002	Jan-03	3055	PH 26 TPP	motorina	28,3 l / 100 km	E 3	8 ani	33	63	96
50	Autobuz	MAN	SL 223	2002	Jan-03	3056	PH 10 TPP	motorina	28,3 l / 100 km	E 3	8 ani	33	63	96
51	Autobuz	MAN	SL 223	2003	Aug-03	3057	PH 09 PAF	motorina	28,3 l / 100 km	E 3	8 ani	33	63	96
52	Autobuz	MAN	SL 223	2003	Aug-03	3058	PH 09 PAE	motorina	28,3 l / 100 km	E 3	8 ani	33	63	96
53	Autobuz	MAN	SL 223	2003	Aug-03	3059	PH 09 NWL	motorina	28,3 l / 100 km	E 3	8 ani	33	63	96
54	Autobuz	MAN	SL 223	2003	Aug-03	3060	PH 09 NXZ	motorina	28,3 l / 100 km	E 3	8 ani	33	63	96
55	Autobuz	MAN	SL 223	2003	Aug-03	3061	PH 09 NYB	motorina	28,3 l / 100 km	E 3	8 ani	33	63	96
56	Autobuz	MAN	SL 223	2003	Aug-03	3062	PH 09 NZT	motorina	28,3 l / 100 km	E 3	8 ani	33	63	96
57	Autobuz	MAN	SL 223	2003	Aug-03	3063	PH 09 NWN	motorina	28,3 l / 100 km	E 3	8 ani	33	63	96
58	Autobuz	MAN	SL 223	2003	Aug-03	3064	PH 09 NZS	motorina	28,3 l / 100 km	E 3	8 ani	33	63	96
59	Autobuz	MAN	SL 223	2003	Aug-03	3065	PH 09 NYD	motorina	28,3 l / 100 km	E 3	8 ani	33	63	96
60	Autobuz	MAN	SL 223	2003	Aug-03	3066	PH 09 NWO	motorina	28,3 l / 100 km	E 3	8 ani	33	63	96
61	Autobuz	MAN	SL 223	2003	Aug-03	3067	PH 09 NWJ	motorina	28,3 l / 100 km	E 3	8 ani	33	63	96
62	Autobuz	MAN	SL 223	2003	Aug-03	3068	PH 09 NZP	motorina	28,3 l / 100 km	E 3	8 ani	33	63	96
63	Autobuz	MAN	SL 223	2003	Aug-03	3069	PH 09 NWM	motorina	28,3 l / 100 km	E 3	8 ani	33	63	96
64	Autobuz	MAN	SL 223	2003	Aug-03	3070	PH 09 NXJ	motorina	28,3 l / 100 km	E 3	8 ani	33	63	96
65	Autobuz	MAN	SL 223	2003	Aug-03	3071	PH 09 NXL	motorina	28,3 l / 100 km	E 3	8 ani	33	63	96
66	Autobuz	MAN	NG 312	1997	Nov-14	3122	PH 15 BGF	motorina	55,9 l / 100 km	E 2	8 ani	42	151	153
67	Autobuz	MAN	NG 312	1997	Nov-14	3123	PH 15 BGG	motorina	55,9 l / 100 km	E 2	8 ani	42	151	153





68	Autobuz	MAN	NG 313	1998	Nov-14	3124	PH 15 BGH	motorina	55,9 l / 100 km	E 2	8 ani	56	113	169
69	Autobuz	MAN	NL 313	1998	Nov-14	3125	PH 15 BGJ	motorina	48,3 l / 100 km	E 2	8 ani	35	66	101
70	Autobuz	MAN	NL 313	1998	Nov-14	3126	PH 15 BGU	motorina	48,3 l / 100 km	E 2	8 ani	35	66	101
71	Autobuz	MAN	NL 313	1998	Nov-14	3127	PH 15 BGT	motorina	48,3 l / 100 km	E 2	8 ani	35	66	101
72	Autobuz	MAN	NL 313	1998	Nov-14	3128	PH 15 BGK	motorina	48,3 l / 100 km	E 2	8 ani	35	66	101
73	Autobuz	MAN	NL 313	1998	Nov-14	3129	PH 15 BGW	motorina	48,3 l / 100 km	E 2	8 ani	35	66	101
74	Autobuz	MAN	NL 313	1998	Nov-14	3130	PH 15 BGX	motorina	48,3 l / 100 km	E 2	8 ani	35	66	101
75	Autobuz	MAN	NL 313	1998	Nov-14	3131	PH 15 BGP	motorina	48,3 l / 100 km	E 2	8 ani	35	66	101
76	Autobuz	BMC	PROBUS 215 SCB	2004	nov.04	3072	PH 12 HWZ	motorina	25,7 l / 100 km	E 3	8 ani	21	50	71
77	Autobuz	BMC	PROBUS 215 SCB	2004	nov.04	3073	PH 12 HXO	motorina	25,7 l / 100 km	E 3	8 ani	21	50	71
78	Autobuz	BMC	PROBUS 215 SCB	2004	nov.04	3074	PH 12 HZN	motorina	25,7 l / 100 km	E 3	8 ani	21	50	71
79	Autobuz	BMC	PROBUS 215 SCB	2004	nov.04	3076	PH 12 JBZ	motorina	25,7 l / 100 km	E 3	8 ani	21	50	71
80	Autobuz	BMC	PROBUS 215 SCB	2004	nov.04	3077	PH 12 HZO	motorina	25,7 l / 100 km	E 3	8 ani	21	50	71
81	Autobuz	BMC	PROBUS 215 SCB	2004	nov.04	3078	PH 12 JKY	motorina	25,7 l / 100 km	E 3	8 ani	21	50	71
82	Autobuz	BMC	PROBUS 215 SCB	2004	nov.04	3079	PH 12 HXY	motorina	25,7 l / 100 km	E 3	8 ani	21	50	71
83	Autobuz	BMC	PROBUS 215 SCB	2004	nov.04	3080	PH 12 JBY	motorina	25,7 l / 100 km	E 3	8 ani	21	50	71
84	Autobuz	BMC	PROBUS 215 SCB	2004	nov.04	3081	PH 12 JFD	motorina	25,7 l / 100 km	E 3	8 ani	21	50	71
85	Autobuz	BMC	PROBUS 215 SCB	2004	nov.04	3082	PH 12 HXW	motorina	25,7 l / 100 km	E 3	8 ani	21	50	71
86	Autobuz	BMC	PROBUS 215 SCB	2005	Jan-05	3083	PH 12 JKT	motorina	25,7 l / 100 km	E 3	8 ani	21	50	71
87	Autobuz	BMC	PROBUS 215 SCB	2005	Jan-05	3084	PH 12 JJB	motorina	25,7 l / 100 km	E 3	8 ani	21	50	71
88	Autobuz	BMC	PROBUS 215 SCB	2005	Jan-05	3085	PH 12 JBX	motorina	25,7 l / 100 km	E 3	8 ani	21	50	71
89	Autobuz	BMC	PROBUS 215 SCB	2005	Jan-05	3086	PH 12 JBW	motorina	25,7 l / 100 km	E 3	8 ani	21	50	71
90	Autobuz	BMC	PROBUS 215 SCB	2005	Jan-05	3087	PH 12 HZT	motorina	25,7 l / 100 km	E 3	8 ani	21	50	71
91	Autobuz	BMC	PROBUS 215 SCB	2005	Jan-05	3088	PH 12 JHB	motorina	25,7 l / 100 km	E 3	8 ani	21	50	71
92	Autobuz	BMC	PROBUS 215 SCB	2005	Jan-05	3089	PH 12 JKX	motorina	25,7 l / 100 km	E 3	8 ani	21	50	71





93	Autobuz	BMC	PROBUS 215 SCB	2005	Jan-05	3090	PH 12 HZU	motorina	25,7 l / 100 km	E 3	8 ani	21	50	71
94	Autobuz	BMC	PROBUS 215 SCB	2005	Jan-05	3091	PH 12 JFE	motorina	25,7 l / 100 km	E 3	8 ani	21	50	71
95	Autobuz	BMC	PROBUS 215 SCB	2005	Jan-05	3092	PH 12 JFG	motorina	25,7 l / 100 km	E 3	8 ani	21	50	71
96	Autobuz	BMC	PROBUS 215 SCB	2005	Feb-05	3093	PH 12 JHA	motorina	25,7 l / 100 km	E 3	8 ani	21	50	71
97	Autobuz	BMC	PROBUS 215 SCB	2005	Feb-05	3094	PH 12 JFJ	motorina	25,7 l / 100 km	E 3	8 ani	21	50	71
98	Autobuz	BMC	PROBUS 215 SCB	2005	Feb-05	3095	PH 12 HXV	motorina	25,7 l / 100 km	E 3	8 ani	21	50	71
99	Autobuz	BMC	PROBUS 215 SCB	2005	Feb-05	3096	PH 12 JIW	motorina	25,7 l / 100 km	E 3	8 ani	21	50	71
100	Autobuz	BMC	PROBUS 215 SCB	2005	Feb-05	3097	PH 12 JGZ	motorina	25,7 l / 100 km	E 3	8 ani	21	50	71
101	Autobuz	BMC	PROBUS 215 SCB	2005	Feb-05	3098	PH 12 JBV	motorina	25,7 l / 100 km	E 3	8 ani	21	50	71
102	Autobuz	BMC	PROBUS 215 SCB	2005	Feb-05	3099	PH 12 JBU	motorina	25,7 l / 100 km	E 3	8 ani	21	50	71
103	Autobuz	BMC	PROBUS 215 SCB	2005	Feb-05	3100	PH 12 JBT	motorina	25,7 l / 100 km	E 3	8 ani	21	50	71
104	Autobuz	BMC	PROBUS 215 SCB	2005	Feb-05	3101	PH 12 JBS	motorina	25,7 l / 100 km	E 3	8 ani	21	50	71
105	Autobuz	BMC	PROBUS 215 SCB	2005	Feb-05	3102	PH 12 JIX	motorina	25,7 l / 100 km	E 3	8 ani	21	50	71
106	Autobuz	BMC	PROBUS 215 SCB	2005	Mar-05	3104	PH 12 JIY	motorina	25,7 l / 100 km	E 3	8 ani	21	50	71
107	Autobuz	BMC	PROBUS 215 SCB	2005	Mar-05	3105	PH 12 JKU	motorina	25,7 l / 100 km	E 3	8 ani	21	50	71
108	Autobuz	BMC	PROBUS 215 SCB	2005	Mar-05	3106	PH 12 JFL	motorina	25,7 l / 100 km	E 3	8 ani	21	50	71
109	Autobuz	BMC	PROBUS 215 SCB	2005	Mar-05	3107	PH 12 JIZ	motorina	25,7 l / 100 km	E 3	8 ani	21	50	71
110	Autobuz	BMC	PROBUS 215 SCB	2005	Mar-05	3108	PH 12 JBP	motorina	25,7 l / 100 km	E 3	8 ani	21	50	71
111	Autobuz	BMC	PROBUS 215 SCB	2005	Mar-05	3109	PH 12 JFK	motorina	25,7 l / 100 km	E 3	8 ani	21	50	71
112	Autobuz	BMC	PROBUS 215 SCB	2005	Mar-05	3110	PH 12 HXR	motorina	25,7 l / 100 km	E 3	8 ani	21	50	71
113	Autobuz	BMC	PROBUS 215 SCB	2005	Mar-05	3111	PH 12 JGX	motorina	25,7 l / 100 km	E 3	8 ani	21	50	71
114	Autobuz	BMC	PROBUS 215 SCB	2005	Mar-05	3112	PH 12 JJA	motorina	25,7 l / 100 km	E 3	8 ani	21	50	71
115	Autobuz	BMC	PROBUS 215 SCB	2005	Mar-05	3113	PH 12 JGW	motorina	25,7 l / 100 km	E 3	8 ani	21	50	71
116	Autobuz	BMC	PROBUS 215 SCB	2005	Mar-05	3114	PH 12 HZV	motorina	25,7 l / 100 km	E 3	8 ani	21	50	71





117	Autobuz	BMC	PROBUS 215 SCB	2005	Mar-05	3115	PH 12 HZI	motorina	25,7 l / 100 km	E 3	8 ani	21	50	71
118	Autobuz	BMC	PROBUS 215 SCB	2005	Mar-05	3116	PH 12 HZJ	motorina	25,7 l / 100 km	E 3	8 ani	21	50	71
119	Autobuz	BMC	PROBUS 215 SCB	2005	Mar-05	3117	PH 12 JBO	motorina	25,7 l / 100 km	E 3	8 ani	21	50	71
120	Autobuz	BMC	PROBUS 215 SCB	2005	Mar-05	3118	PH 12 JHC	motorina	25,7 l / 100 km	E 3	8 ani	21	50	71
121	Autobuz	BMC	PROBUS 215 SCB	2005	Mar-05	3119	PH 12 JKW	motorina	25,7 l / 100 km	E 3	8 ani	21	50	71
122	Autobuz	BMC	PROBUS 215 SCB	2005	Mar-05	3120	PH 12 HZK	motorina	25,7 l / 100 km	E 3	8 ani	21	50	71
123	Autobuz	BMC	PROBUS 215 SCB	2005	Mar-05	3121	PH 12 HZL	motorina	25,7 l / 100 km	E 3	8 ani	21	50	71
124	Autobuz	EURO BUS	DIAMOND	2018	Nov-18	3132	PH 69 PMP	motorina	25 l / 100 km	E 6	8 ani	29	81	110
125	Autobuz	EURO BUS	DIAMOND	2018	Nov-18	3133	PH 61 PMP	motorina	25 l / 100 km	E 6	8 ani	29	81	110
126	Autobuz	EURO BUS	DIAMOND	2018	Nov-18	3134	PH 65 PMP	motorina	25 l / 100 km	E 6	8 ani	29	81	110
127	Autobuz	EURO BUS	DIAMOND	2018	Nov-18	3135	PH 64 PMP	motorina	25 l / 100 km	E 6	8 ani	29	81	110
128	Autobuz	EURO BUS	DIAMOND	2018	Nov-18	3136	PH 70 PMP	motorina	25 l / 100 km	E 6	8 ani	29	81	110
129	Autobuz	EURO BUS	DIAMOND	2018	Nov-18	3137	PH 67 PMP	motorina	25 l / 100 km	E 6	8 ani	29	81	110
130	Autobuz	EURO BUS	DIAMOND	2018	Nov-18	3138	PH 62 PMP	motorina	25 l / 100 km	E 6	8 ani	29	81	110
131	Autobuz	EURO BUS	DIAMOND	2018	Nov-18	3139	PH 66 PMP	motorina	25 l / 100 km	E 6	8 ani	29	81	110
132	Autobuz	EURO BUS	DIAMOND	2018	Nov-18	3140	PH 63 PMP	motorina	25 l / 100 km	E 6	8 ani	29	81	110
133	Autobuz	EURO BUS	DIAMOND	2018	Nov-18	3141	PH 71 PMP	motorina	25 l / 100 km	E 6	8 ani	29	81	110
134	Autobuz	EURO BUS	DIAMOND	2019	Dec-19	3142	PH 36 PMP	motorina	25 l / 100 km	E 6	8 ani	29	81	110
135	Autobuz	EURO BUS	DIAMOND	2019	Dec-19	3143	PH 56 PMP	motorina	25 l / 100 km	E 6	8 ani	29	81	110
136	Autobuz	EURO BUS	DIAMOND	2019	Dec-19	3144	PH 55 PMP	motorina	25 l / 100 km	E 6	8 ani	29	81	110
137	Autobuz	EURO BUS	DIAMOND	2019	Dec-19	3145	PH 41 PMP	motorina	25 l / 100 km	E 6	8 ani	29	81	110
138	Autobuz	EURO BUS	DIAMOND	2019	Dec-19	3146	PH 40 PMP	motorina	25 l / 100 km	E 6	8 ani	29	81	110
139	Autobuz	EURO BUS	DIAMOND	2019	Dec-19	3147	PH 58 PMP	motorina	25 l / 100 km	E 6	8 ani	29	81	110





140	Autobuz	EURO BUS	DIAMOND	2019	Dec-19	3148	PH 53 PMP	motorina	25 l / 100 km	E 6	8 ani	29	81	110
141	Autobuz	EURO BUS	DIAMOND	2019	Dec-19	3149	PH 49 PMP	motorina	25 l / 100 km	E 6	8 ani	29	81	110
142	Autobuz	EURO BUS	DIAMOND	2020	Aug-20	3150	PH 79 PMP	motorina	25 l / 100 km	E 6	8 ani	29	81	110
143	Autobuz	EURO BUS	DIAMOND	2020	Aug-20	3151	PH 78 PMP	motorina	25 l / 100 km	E 6	8 ani	29	81	110
144	Autobuz	EURO BUS	DIAMOND	2020	Aug-20	3152	PH 89 PMP	motorina	25 l / 100 km	E 6	8 ani	29	81	110
145	Autobuz	EURO BUS	DIAMOND	2020	Aug-20	3153	PH 59 PMP	motorina	25 l / 100 km	E 6	8 ani	29	81	110
146	Autobuz	EURO BUS	DIAMOND	2020	Aug-20	3154	PH 82 PMP	motorina	25 l / 100 km	E 6	8 ani	29	81	110
147	Autobuz	EURO BUS	DIAMOND	2020	Aug-20	3155	PH 14 PMP	motorina	25 l / 100 km	E 6	8 ani	29	81	110
148	Autobuz	EURO BUS	DIAMOND	2020	Aug-20	3156	PH 83 PMP	motorina	25 l / 100 km	E 6	8 ani	29	81	110
149	Autobuz	EURO BUS	DIAMOND	2020	Aug-20	3157	PH 85 PMP	motorina	25 l / 100 km	E 6	8 ani	29	81	110
150	Autobuz	EURO BUS	DIAMOND	2020	Aug-20	3158	PH 87 PMP	motorina	25 l / 100 km	E 6	8 ani	29	81	110
151	Autobuz	EURO BUS	DIAMOND	2020	Aug-20	3159	PH 86 PMP	motorina	25 l / 100 km	E 6	8 ani	29	81	110
152	Autobuz electric	SOR NS 12	2SE1EP1FX	2022	Feb-23	4001	PH 19 EVP	electric	100 kw / 100 km	nepoluante	8 ani	36	67	103
153	Autobuz electric	SOR NS 12	2SE1EP1FX	2022	Feb-23	4002	PH 17 EVP	electric	100 kw / 100 km	nepoluante	8 ani	36	67	103
154	Autobuz electric	SOR NS 12	2SE1EP1FX	2022	Feb-23	4003	PH 09 EVP	electric	100 kw / 100 km	nepoluante	8 ani	36	67	103
155	Autobuz electric	SOR NS 12	2SE1EP1FX	2022	Feb-23	4004	PH 06 EVP	electric	100 kw / 100 km	nepoluante	8 ani	36	67	103
156	Autobuz electric	SOR NS 12	2SE1EP1FX	2022	Feb-23	4005	PH 12 EVP	electric	100 kw / 100 km	nepoluante	8 ani	36	67	103
157	Autobuz electric	SOR NS 12	2SE1EP1FX	2022	Feb-23	4006	PH 26 EVP	electric	100 kw / 100 km	nepoluante	8 ani	36	67	103
158	Autobuz electric	SOR NS 12	2SE1EP1FX	2022	Feb-23	4007	PH 03 EVP	electric	100 kw / 100 km	nepoluante	8 ani	36	67	103
159	Autobuz electric	SOR NS 12	2SE1EP1FX	2022	Feb-23	4008	PH 25 EVP	electric	100 kw / 100 km	nepoluante	8 ani	36	67	103
160	Autobuz electric	SOR NS 12	2SE1EP1FX	2022	Feb-23	4009	PH 23 EVP	electric	100 kw / 100 km	nepoluante	8 ani	36	67	103
161	Autobuz electric	SOR EBN 9.5	SOR 10.5-E	2024	Aug-25	4010	PH 24 UTP	electric	77 kw / 100 km	nepoluante	8 ani	27	40	67
162	Autobuz electric	SOR EBN 9.5	SOR 10.5-E	2024	Aug-25	4011	PH 24 TFJ	electric	77 kw / 100 km	nepoluante	8 ani	27	40	67





163	Autobuz electric	SOR EBN 9.5	SOR 10.5-E	2024	Aug-25	4012	PH 24 TFK	electric	77 kw / 100 km	nepoluante	8 ani	27	40	67
164	Autobuz electric	SOR EBN 9.5	SOR 10.5-E	2024	Aug-25	4013	PH 24 TFH	electric	77 kw / 100 km	nepoluante	8 ani	27	40	67
165	Autobuz electric	SOR EBN 9.5	SOR 10.5-E	2024	Aug-25	4014	PH 24 TFL	electric	77 kw / 100 km	nepoluante	8 ani	27	40	67
166	Autobuz electric	SOR EBN 9.5	SOR 10.5-E	2024	Aug-25	4015	PH 24 VXX	electric	77 kw / 100 km	nepoluante	8 ani	27	40	67
167	Autobuz electric	SOR EBN 9.5	SOR 10.5-E	2024	Aug-25	4016	PH 24 VXV	electric	77 kw / 100 km	nepoluante	8 ani	27	40	67
168	Autobuz electric	SOR EBN 9.5	SOR 10.5-E	2024	Aug-25	4017	PH 24 VXZ	electric	77 kw / 100 km	nepoluante	8 ani	27	40	67
169	Autobuz electric	SOR EBN 9.5	SOR 10.5-E	2024	Aug-25	4018	PH 24 WVU	electric	77 kw / 100 km	nepoluante	8 ani	27	40	67
170	Autobuz electric	SOR EBN 9.5	SOR 10.5-E	2024	Aug-25	4019	PH 24 WVX	electric	77 kw / 100 km	nepoluante	8 ani	27	40	67
171	Autobuz electric	SOR EBN 9.5	SOR 10.5-E	2024	Aug-25	4020	PH 24 WVY	electric	77 kw / 100 km	nepoluante	8 ani	27	40	67
172	Autobuz electric	SOR EBN 9.5	SOR 10.5-E	2024	Aug-25	4021	PH 24 WVZ	electric	77 kw / 100 km	nepoluante	8 ani	27	40	67
173	Autobuz electric	SOR EBN 9.5	SOR 10.5-E	2024	Aug-25	4022	PH 24 WWA	electric	77 kw / 100 km	nepoluante	8 ani	27	40	67
174	Autobuz electric	SOR EBN 9.5	SOR 10.5-E	2024	Aug-25	4023	PH 24 WWB	electric	77 kw / 100 km	nepoluante	8 ani	27	40	67
175	Autobuz electric	SOR EBN 9.5	SOR 10.5-E	2024	Aug-25	4024	PH 24 WWD	electric	77 kw / 100 km	nepoluante	8 ani	27	40	67
176	Autobuz electric	SOR EBN 9.5	SOR 10.5-E	2024	Aug-25	4025	PH 24 WWE	electric	77 kw / 100 km	nepoluante	8 ani	27	40	67
177	Autobuz electric	SOR EBN 9.5	SOR 10.5-E	2024	Aug-25	4026	PH 24 WWF	electric	77 kw / 100 km	nepoluante	8 ani	27	40	67
178	Autobuz electric	SOR EBN 9.5	SOR 10.5-E	2024	Aug-25	4027	PH 24 WWG	electric	77 kw / 100 km	nepoluante	8 ani	27	40	67
179	Autobuz electric	SOR EBN 9.5	SOR 10.5-E	2024	Aug-25	4028	PH 24 WWH	electric	77 kw / 100 km	nepoluante	8 ani	27	40	67
180	Autobuz electric	SOR EBN 9.5	SOR 10.5-E	2024	Aug-25	4029	PH 24 WWI	electric	77 kw / 100 km	nepoluante	8 ani	27	40	67
181	Autobuz electric	SOR EBN 9.5	SOR 10.5-E	2024	Aug-25	4030	PH 24 WWK	electric	77 kw / 100 km	nepoluante	8 ani	27	40	67
182	Autobuz electric	SOR EBN 9.5	SOR 10.5-E	2024	Aug-25	4031	PH 24 WWJ	electric	77 kw / 100 km	nepoluante	8 ani	27	40	67
183	Troleibuz	TROLLINO12	SOLARIS	2021	Jun-21	5925	PH 1355	electric	220 kw/100 km	nepoluante	25 ani	36	60	96
184	Troleibuz	TROLLINO12	SOLARIS	2021	Jun-21	5926	PH 1356	electric	220 kw/100 km	nepoluante	25 ani	36	60	96
185	Troleibuz	TROLLINO12	SOLARIS	2021	Jun-21	5927	PH 1357	electric	220 kw/100 km	nepoluante	25 ani	36	60	96
186	Troleibuz	TROLLINO12	SOLARIS	2021	Aug-21	5928	PH 1358	electric	220 kw/100 km	nepoluante	25 ani	36	60	96





187	Troleibuz	TROLLINO12	SOLARIS	2021	Aug-21	5929	PH 1359	electric	220 kw/100 km	nepoluante	25 ani	36	60	96
188	Troleibuz	TROLLINO12	SOLARIS	2021	Aug-21	5930	PH 1360	electric	220 kw/100 km	nepoluante	25 ani	36	60	96
189	Troleibuz	TROLLINO12	SOLARIS	2021	Jun-21	5931	PH 1361	electric	220 kw/100 km	nepoluante	25 ani	36	60	96
190	Troleibuz	TROLLINO12	SOLARIS	2021	Jun-21	5932	PH 1362	electric	220 kw/100 km	nepoluante	25 ani	36	60	96
191	Troleibuz	TROLLINO12	SOLARIS	2021	Jun-21	5933	PH 1363	electric	220 kw/100 km	nepoluante	25 ani	36	60	96
192	Troleibuz	TROLLINO12	SOLARIS	2021	Jun-21	5934	PH 1364	electric	220 kw/100 km	nepoluante	25 ani	36	60	96
193	Troleibuz	TROLLINO12	SOLARIS	2021	Jun-21	5935	PH 1365	electric	220 kw/100 km	nepoluante	25 ani	36	60	96
194	Troleibuz	TROLLINO12	SOLARIS	2021	Jun-21	5936	PH 1366	electric	220 kw/100 km	nepoluante	25 ani	36	60	96
195	Troleibuz	TROLLINO12	SOLARIS	2021	Jun-21	5937	PH 1367	electric	220 kw/100 km	nepoluante	25 ani	36	60	96
196	Troleibuz	TROLLINO12	SOLARIS	2021	Jun-21	5938	PH 1368	electric	220 kw/100 km	nepoluante	25 ani	36	60	96
197	Troleibuz	TROLLINO12	SOLARIS	2021	Jun-21	5939	PH 1369	electric	220 kw/100 km	nepoluante	25 ani	36	60	96
198	Troleibuz	TROLLINO12	SOLARIS	2021	Oct-21	5940	PH 1370	electric	220 kw/100 km	nepoluante	25 ani	36	60	96
199	Troleibuz	TROLLINO12	SOLARIS	2021	Oct-21	5941	PH 1371	electric	220 kw/100 km	nepoluante	25 ani	36	60	96
200	Troleibuz	TROLLINO12	SOLARIS	2021	Aug-21	5942	PH 1372	electric	220 kw/100 km	nepoluante	25 ani	36	60	96
201	Troleibuz	TROLLINO12	SOLARIS	2021	Oct-21	5943	PH 1373	electric	220 kw/100 km	nepoluante	25 ani	36	60	96
202	Troleibuz	TROLLINO12	SOLARIS	2021	Aug-21	5944	PH 1374	electric	220 kw/100 km	nepoluante	25 ani	36	60	96
203	Tramvai	TATRA	KT.4D.TW	1978	Dec-96	5070	PH - 1107	electric	400 kw/100 km	nepoluante	25 ani	35	134	169
204	Tramvai	TATRA	KT.4D.TW	1979	Dec-96	5071	PH - 1073	electric	400 kw/100 km	nepoluante	25 ani	35	134	169
205	Tramvai	TATRA	KT.4D.TW	1980	Dec-96	5072	PH - 1074	electric	400 kw/100 km	nepoluante	25 ani	35	134	169
206	Tramvai	TATRA	KT.4D.TW	1980	Dec-96	5073	PH - 1075	electric	400 kw/100 km	nepoluante	25 ani	35	134	169
207	Tramvai	TATRA	KT.4D.TW	1981	Dec-96	5074	PH - 1076	electric	400 kw/100 km	nepoluante	25 ani	35	134	169
208	Tramvai	TATRA	KT.4D.TW	1981	Dec-96	5075	PH - 1077	electric	400 kw/100 km	nepoluante	25 ani	35	134	169
209	Tramvai	TATRA	KT.4D.TW	1981	Dec-96	5076	PH - 1078	electric	400 kw/100 km	nepoluante	25 ani	35	134	169
210	Tramvai	TATRA	KT.4D.TW	1981	Dec-96	5077	PH - 1079	electric	400 kw/100 km	nepoluante	25 ani	35	134	169
211	Tramvai	TATRA	KT.4D.TW	1982	Dec-96	5078	PH - 1080	electric	400 kw/100 km	nepoluante	25 ani	35	134	169





212	Tramvai	TATRA	KT.4D.TW	1983	Dec-96	5079	PH - 1081	electric	400 kw/100 km	nepoluante	25 ani	35	134	169
213	Tramvai	TATRA	KT.4D.TW	1981	Feb-99	5086	PH - 1085	electric	400 kw/100 km	nepoluante	25 ani	35	134	169
214	Tramvai	TATRA	KT.4D.TW	1981	Feb-99	5087	PH - 1086	electric	400 kw/100 km	nepoluante	25 ani	35	134	169
215	Tramvai	TATRA	KT.4D.TW	1981	Feb-99	5088	PH - 1087	electric	400 kw/100 km	nepoluante	25 ani	35	134	169
216	Tramvai	TATRA	KT.4D.TW	1981	Feb-99	5089	PH - 1088	electric	400 kw/100 km	nepoluante	25 ani	35	134	169
217	Tramvai	TATRA	KT.4D.TW	1981	Feb-99	5090	PH - 1089	electric	400 kw/100 km	nepoluante	25 ani	35	134	169
218	Tramvai	TATRA	KT.4D.TW	1981	Feb-99	5091	PH - 1090	electric	400 kw/100 km	nepoluante	25 ani	35	134	169
219	Tramvai	TATRA	KT.4D.TW	1982	Feb-99	5092	PH - 1091	electric	400 kw/100 km	nepoluante	25 ani	35	134	169
220	Tramvai	TATRA	KT.4D.TW	1981	Nov-99	5093	PH - 1092	electric	400 kw/100 km	nepoluante	25 ani	35	134	169
221	Tramvai	TATRA	KT.4D.TW	1981	Nov-99	5094	PH - 1093	electric	400 kw/100 km	nepoluante	25 ani	35	134	169
222	Tramvai	TATRA	KT.4D.TW	1981	Nov-99	5095	PH - 1094	electric	400 kw/100 km	nepoluante	25 ani	35	134	169
223	Tramvai	TATRA	KT.4D.TW	1982	Nov-99	5097	PH - 1096	electric	400 kw/100 km	nepoluante	25 ani	35	134	169
224	Tramvai	TATRA	KT.4D.TW	1982	Nov-99	5098	PH - 1097	electric	400 kw/100 km	nepoluante	25 ani	35	134	169
225	Tramvai	TATRA	KT.4D.TW	1977	Feb-03	5099	PH - 1098	electric	400 kw/100 km	nepoluante	25 ani	35	134	169
226	Tramvai	TATRA	KT.4D.TW	1985	Feb-03	5100	PH - 1099	electric	400 kw/100 km	nepoluante	25 ani	35	134	169
227	Tramvai	TATRA	KT.4D.TW	1985	Feb-03	5101	PH - 1100	electric	400 kw/100 km	nepoluante	25 ani	35	134	169
228	Tramvai	TATRA	KT.4D.TW	1985	Feb-03	5102	PH - 1101	electric	400 kw/100 km	nepoluante	25 ani	35	134	169
229	Tramvai	TATRA	KT.4D.TW	1985	Feb-03	5103	PH - 1102	electric	400 kw/100 km	nepoluante	25 ani	35	134	169
230	Tramvai	TATRA	KT.4D.TW	1985	Feb-03	5104	PH - 1103	electric	400 kw/100 km	nepoluante	25 ani	35	134	169
231	Tramvai	TATRA	KT.4D.TW	1985	Feb-03	5105	PH - 1104	electric	400 kw/100 km	nepoluante	25 ani	35	134	169
232	Tramvai	TATRA	KT.4D.TW	1985	Feb-03	5106	PH - 1105	electric	400 kw/100 km	nepoluante	25 ani	35	134	169





Automate și chioșcuri de bilete

Utilizatorii sistemului de transport public din municipiul Ploiești își pot achiziționa titluri de călătorie (bilete și abonamente) de la 6 puncte de lucru TCE, cât și prin intermediul a 50 de automate. Pe lângă acestea sistemul de transport beneficiază și de componentă de e-ticketing.



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

N. Crt.	Automate Bilete	Locații	Tonete/Casierie	Stații Tce Ploiești
1	ID1001	Momentan Nefuncțional	0	0
2	ID1002	Aleea Vitioarei	0	0
3	ID1003	Ana Ipătescu	0	0
4	ID1004	Armoniei	0	0
5	ID1005	Bariera Marășești	0	0
6	ID 1006	Șopping	0	0
7	ID 1007	Petrotel	0	0
8	ID1008	Biserica Înălțarea Domnului	0	0
9	ID1009	Terminal Nord	0	0
10	ID 1010	Momentan Nefuncțional	0	0
11	ID1011	Complex Mic	0	0
12	ID1012	Mc. Donalds Nord	0	0
13	ID1013	Afi Palace Cora	0	0
14	ID1014	Enachiță Văcărescu	0	0
15	ID1015	Eroilor	0	0
16	ID1016	Gară Vest	0	0
17	ID1017	Gară Sud	Toneta Nr.19	Statie Coreco Sud
18	ID1018	Hale Catedrală	0	0
19	ID1019	Galerii	0	0
20	ID1020	Hale Tramvai	0	0
21	ID1021	Lamaița	Toneta Nr.7	Statie Lamaita
22	ID1022	Malu Rosu	0	0
23	ID1023	Momentan Nefuncțional	0	0
24	ID1024	Compl.Meștesugăresc	0	0
25	ID1025	Bloc.10	0	0
26	ID1026	Palatul Culturii	Toneta Nr.53/28	Statie Palatul Culturii
27	ID1027	Momentan Nefuncțional	0	0
28	ID1028	Pttr	0	0
29	ID1029	Restaurant Nord	0	0
30	ID1030	Piața Cocoș	0	0
31	ID 3001	Cina	0	0
32	ID 3002	Terminal Nord	0	0
33	ID 3003	Restaurant-Semafor	Toneta Nr.30	Statie Restaurant Nord
34	ID 3004	Popa-Farcaș	0	0
35	ID 3005	Aviatorilor-Malu Roșu	0	0
36	ID 3006	Mihai Viteazu	0	0
37	ID 3007	Rulmenți	0	0
38	ID 3008	Pod Înalt	0	0
39	ID 3009	Coreco Sud	0	0
40	ID 3010	Hale Coreco	Toneta Nr.12	Statie Coreco Hale
41	ID 3011	Sp. Județean	0	0
42	ID 3012	Muzeul De Istorie	0	0
43	ID 3013	Bar.București	0	0



44	ID 3014	Auchan	0	
45	ID 3015	Mihai Bravu	0	
46	ID 3016	Școala 20	0	
47	ID 3017	Bloc 39	0	
48	ID.3018	U.P.G.	0	
49	ID 3019	Bloc Republicii	0	0
50	ID.3020	Stație 8 Martie	0	0
51	SEDIU	Str.Găgeni Nr.88	Casieria Colectore	Sediul Sc.Tce.Sa.Ploiești



Pentru asigurarea unui acces facil al călătorilor la titlurile de călătorie, TCE SA dispune de o rețea extinsă de distribuție, formată din 50 de automate de vânzare, 6 puncte proprii de lucru și 15 contracte de comision pentru vânzarea biletelor. Această structură are rolul de a acoperi în mod echilibrat teritoriul municipiului și de a răspunde nevoilor diferitelor categorii de utilizatori. Prin diversificarea canalelor de vânzare se urmărește creșterea gradului de accesibilitate, reducerea timpilor de așteptare și eficientizarea procesului de achiziție a titlurilor de călătorie.

Prețurile titlurilor de călătorie

Tarifele practicate sunt împărțite în 2 grupe conform HCL 556/30.10.2025 și anume:

- Tarifele pentru titlurile de călătorie - bilete și abonamente aplicabile serviciului public de transport local de persoane în Municipiul Ploiești:

Tabel 2-12 Prețurile titlurilor de călătorie

Tipul titlului de călătorie	Valoarea în LEI cu TVA 21%
Bilet o călătorie	4,00
Bilet plată prin SMS*	4,00+ cost operare SMS
Bilet toate liniile valabil 60 minute, achiziționat online	5,00
Bilet toate liniile valabil 60 minute, achiziționat prin SMS*	5,00+ cost operare SMS
Bilet suprataxă	40,00
Abonament nenominal toate liniile 1 zi	10,00
Abonament 7 zile 1 linie	25,00
Abonament 7 zile toate liniile	35,00
Abonament lunar 1 linie	91,00
Abonament lunar toate liniile	131,00
Abonament lunar nenominal agenți economici Toate Liniile	208,00
Abonament nominal valabil pe toate liniile pentru studenți, inclusiv studenți orfani	118,00
Abonament pe toate liniile lunar- valabil în zilele luni-vineri	91,00
Abonament pe toate liniile valabil 3 luni	300,00
Abonament pe toate liniile valabil 6 luni	550,00
Abonament pe toate liniile valabil 12 luni	1.000,00

*la valoarea biletului achiziționat prin SMS, prevăzută în lista tarifelor, se adaugă contravaloarea costului transmiterii SMS-ului, pe care îl suportă călătorul.

- Tarifele pentru abonamentele și autorizațiile acordate persoanelor care beneficiază de gratuitate, aplicabile serviciului public de transport local de persoane practicat în Municipiul Ploiești:

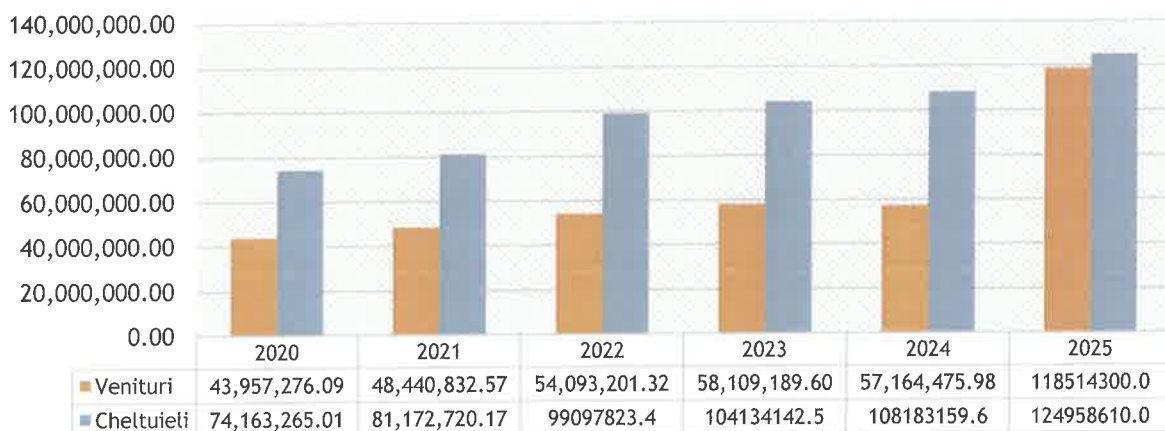


Tabel 2-13 Facilități acordate cetățenilor municipiului Ploiești, modul de acordare și tariful

	Tipul de gratuitate	Tarif decontat de către Primăria Municipiului Ploiești/ A.S.S.C./C.J.P Ploiești în lei cu TVA 21%
G R A T U I T A T E	Autorizație de transport gratuită pentru elevi, valabilă pe toate liniile	118
	Autorizație de transport gratuită pentru pensionarii cu domiciliul în municipiul Ploiești, cu pensie de până la 3.500 de lei inclusiv, valabilă pe toate liniile	91
	Autorizație de transport gratuită, pentru persoane cu domiciliul în municipiul Ploiești cu vârste de peste 65 ani femei/70 ani bărbați, fără venituri, valabilă pe toate liniile	91
	Legitimație de transport gratuită, pentru persoane cu dizabilități, valabilă pe toate liniile (A.S.S.C.)	81
	Legitimație de transport gratuită pentru cetățenii de onoare și revoluționari, valabilă pe toate liniile	91
	Abonament nominal gratuit pentru veterani, deportați și deținuți politic, valabil pe toate liniile (C.J.P.)	91

2.2.6 Evoluția financiară a operatorului

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



Figură 2-10 Statistica veniturilor și cheltuielilor pentru ultimii ani de operare ai SPMT

Această analiză evidențiază o perioadă de dezechilibru financiar prelungit între 2020 și 2024, caracterizată prin cheltuieli care au depășit constant veniturile și un deficit care s-a adâncit progresiv, atingând pragul de peste 51 de milioane în 2024. Deși veniturile au avut o traiectorie ascendentă modestă, acestea au înregistrat o ușoară contracție în 2024, în timp ce cheltuielile și-au menținut ritmul de creștere.



Totuși, datele estimate pentru anul 2025 indică o schimbare majoră de strategie sau o redresare economică semnificativă.

Tabel 2-14 Situația veniturilor pentru perioada 2020 - 2025



Tipuri de venituri provenite din activitatea de transport public local	U.M.	2020 (CT.704)	2021 (CT.704)	2022 (CT.704)	2023 (CT.704)	2024 (CT.704)
I.Venituri provenite din vanzarea biletelor la tarif intreg	lei	11,859,172.67	14,002,585.40	14,110,523.22	14,173,344.61	13,540,352.13
II.Venituri provenite din vanzarea abonamentelor la tarif intreg	lei	5,484,071.02	4,715,043.41	4,910,860.63	5,324,134.63	5,217,409.06
Deportati	lei	151,642.85	144,071.41	182,071.43	252,785.74	267,785.71
Studenti UPG	lei	34,201.68	45,802.52	91,836.14	8,920.17	0.00
TOTAL	lei	17,529,088.22	18,907,502.74	19,295,291.42	19,759,185.15	19,025,546.90
III.Venituri din diferente de tarif convenite operatorului, din care:	lei	25,654,300.05	23,793,834.02	23,710,790.33	20,411,177.36	19,942,651.11
Pensionari (100% reducere)	lei	19,433,668.10	19,238,571.42	19,345,071.43	16,212,571.41	15,813,785.73
Persoane cu dizabilitati (100% reducere)	lei	4,495,612.57	4,457,259.22	4,174,579.43	4,108,742.94	4,111,079.62
Veterani (100% reducere)	lei	14,142.86	11,499.99	12,071.39	13,714.25	16,142.87
Studenti	lei	84,447.90	59,642.01	152,883.19	58,560.51	0.00
Studenti orfani	lei	23,896.65	25,789.93	25,327.73	16,731.09	0.00
Elevi orfani	lei	95,860.50	0.00	0.00	0.00	0.00
Cetateni de onoare	lei	1,571.46	1,071.45	857.16	857.16	1,642.89
Elevi (100% reducere)	lei	1,505,100.01	0.00	0.00	0.00	0.00
IV.Venituri de la categorii care beneficiaza de	lei	773,887.82	5,739,495.81	11,087,119.57	17,938,827.09	18,196,277.97



facilitati (Vf), din care:						
Elevi (100% reducere)	lei	773,887.82	5,739,495.81	11,087,119.57	17,938,827.09	18,196,277.97
V.Compensatie	lei	17,002,339.21	29,273,272.61	29,266,498.56	28,529,717.22	35,811,528.32
TOTAL CONT 7411	lei	43,430,527.08	58,806,602.44	64,064,408.46	66,879,721.67	73,950,457.40
TOTAL GENERAL	lei	60,959,615.30	77,714,105.18	83,359,699.88	86,638,906.82	92,976,004.30



2.2.7 Constrângeri de ordin tehnic

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

▮ Parcurgerea rampelor și a pantelor:

Pe traseele parcurse de autobuze nu există pante sau rampe care să depășească 10% și care să facă dificilă parcurgerea acestora fie la încărcarea maximă sau pe timpul iernii. Recomandăm totuși ca toate achizițiile de mijloace de transport să poată să parcurgă fără probleme pante sau rampe de minim 10%.

▮ Parcurgerea virajelor și a curbelor:

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

▮ Stațiile de îmbarcare/debarcare:

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

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



3 Scenarii alternative privind delegarea serviciului

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

Prezenta secțiune stabilește următoarele:

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

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



3.1 Scenarii alternative de delegare

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

Scenariile alternative de delegare sunt:

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

Astfel, serviciile de transport public de pe teritoriul municipiului Ploiești se pot realiza fie prin gestiune directă fie prin gestiune delegată, în condițiile menționate în Secțiunile II și III din Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr.51/2006 actualizată.

3.1.1 Scenariul 1 - Gestiunea directă

Caracteristicile Gestiunii Directe

Gestiunea directă este modalitatea de gestiune în care Primăria Municipiului Ploiești, își asumă și exercită nemijlocit toate competențele și responsabilitățile ce le revin acestora potrivit legii cu privire la furnizarea/prestarea serviciilor de utilități publice, respectiv la administrarea, funcționarea și exploatarea sistemelor de utilități publice aferente acestora, conform cu mandatele date de acestea.

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

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

Autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale pot încredința unui operator de drept privat gestiunea serviciilor de utilități publice sau a uneia ori mai multor activități din sfera acestor servicii prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii, cu respectarea următoarelor condiții cumulative ce trebuie îndeplinite atât la data atribuirii contractului de delegare a gestiunii, cât și pe toată durata acestui contract:

- a) Unitatea administrativ-teritorială, în calitate de acționar/asociat unic al operatorului, exercită un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului municipal în legătură cu serviciul furnizat/prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe;
- b) Operatorul desfășoară exclusiv activități din sfera furnizării/prestării serviciilor de utilități publice destinate satisfacerii nevoilor de interes public general ale



utilizatorilor de pe raza de competență a unității administrativ-teritoriale care și-a încredințat gestiunea-serviciului;

- c) Capitalul social al operatorului este deținut în totalitate de unitatea administrativ-teritorială, participarea capitalului privat la capitalul social al operatorului municipal este exclusă,



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

3.1.2 Scenariul 2 - Gestiunea delegată

Caracteristicile gestiunii delegate

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

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

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

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

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

- Autoritatea contractantă exercită asupra persoanei juridice în cauză un control similar celui pe care îl exercită asupra propriilor departamente sau servicii;
- Mai mult de 80% din activitățile persoanei juridice controlate sunt efectuate în vederea îndeplinirii sarcinilor care îi sunt încredințate de către autoritatea contractantă care o controlează sau de către alte persoane juridice controlate de respectiva autoritate contractantă;



- c) Nu există participare privată directă la capitalul persoanei juridice controlate, cu excepția formelor de participare a capitalului privat care nu oferă controlul sau dreptul de veto, dar a căror existență este necesară potrivit dispozițiilor legale, în conformitate cu Tratatul, și care nu exercită o influență determinată asupra persoanei juridice controlate.



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

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

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

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

3.2.1 Criteriul administrativ și procedural

Tabel 3-1 Criteriul administrativ și procedural

Evaluare propriu-zisă	Modalitate de delegare	Avantaje	Dezavantaje
Scenariul 1 - Gestiune directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă			
Legislație relevantă	<p>Pentru a se putea realiza gestiune directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă către Operatorul de transport Societatea TRANSPORT CĂLĂTORI EXPRESS S.A. Ploiești , care va avea calitatea de Operator municipal, trebuiesc îndeplinite condițiile prevăzute în art. 28, alin. (2^1) din Legea nr. 51/2006. Astfel:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) unitatea administrativ-teritorială, în calitate de acționar/asociat unic al operatorului, în calitate de acționari/asociați ai S.C. TRANSPORT CĂLĂTORI EXPRESS S.A. Ploiești, care este operatorul municipal, prin intermediul asociației exercită un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului în legătură cu serviciul furnizat/prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe; b) Operatorul municipal desfășoară exclusiv activități din sfera furnizării/prestării serviciilor de transport public local necesare satisfacerii nevoilor de transport ale utilizatorilor de pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre ale asociației; c) Capitalul social al operatorului este deținut în totalitate de unitatea administrativ-teritorială. <p>În conformitate cu dispozițiile art. 31 din Legea nr.98/2016 privind achizițiile publice și art.36 din Legea nr.100/2016 privind concesiunile de lucrări ori concesiunile de servicii, atribuirea contractului de delegare a gestiunii serviciilor poate fi exceptată de la procedura licitației publice în cazul în care sunt îndeplinite, cumulativ, următoarele condiții:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) autoritatea contractantă exercită asupra persoanei juridice în cauză un control similar celui pe care îl exercită asupra propriilor departamente sau servicii; b) mai mult de 80% din activitățile persoanei juridice controlate sunt efectuate în vederea îndeplinirii sarcinilor care îi sunt încredințate de către autoritatea contractantă care o controlează sau de către alte persoane juridice controlate de respectiva autoritate contractantă; c) nu există participare privată directă la capitalul persoanei juridice controlate, cu excepția formelor de participare a capitalului privat care nu oferă controlul sau dreptul de veto, dar a căror existență este necesară potrivit dispozițiilor legale, în conformitate cu Tratatetele, și care nu exercită o influență determinantă asupra persoanei juridice controlate. 	<ul style="list-style-type: none"> 1. Nu se realizează procedura de atribuire a serviciului public; 2. Societatea deține la ora actuală licențele și autorizațiile necesare desfășurării activității, dotările necesare și personal de specialitate suficient pentru desfășurarea activității 	<ul style="list-style-type: none"> 1. Este necesară publicarea în JOUE a anunțului de intenție cu un an înainte de atribuirea contractului



Scenariul 1 - Gestiune directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă

2. Durata contractului de delegare a gestiunii

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

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

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

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



Evaluare
propriu-zisă

Modalitate de delegare

Avantaje

Dezavantaje

Scenariul 1 - Gestiune directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă

1. Conform informațiilor expuse în rândurile de mai sus, Primăria Municipiului Ploiești poate delega direct serviciul de transport public către operatorul municipal, fiind îndeplinite toate prevederile legale în vigoare.

Un astfel de operator este operatorul municipal S.C. TRANSPORT CĂLĂTORI EXPRESS S.A. Ploiești, care a demonstrat capacitatea tehnică și managerială necesară, în condiții financiare de multe ori dificile.

Societatea deține la ora actuală licențele și autorizațiile necesare desfășurării activității, dotările necesare și personal de specialitate suficient pentru desfășurarea activității.

Analiza
propriu-zisă

2. Durata contractului

În ceea ce privește situația delegării serviciului de transport public către operator regional, durata contractului de delegare nu va depăși durata maximă necesară recuperării investițiilor. Dacă durata contractului va fi mai mare de 5 ani se vor aplica prevederile art. 16 alin. (2) din Legea nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, care prevede că: „Pentru concesiunile de lucrări sau concesiunile de servicii a căror durată estimată este mai mare de 5 ani, durata maximă a concesiunii nu poate depăși timpul estimat în mod rezonabil necesar concesionarului pentru a obține un venit minim care să permită recuperarea costurilor investițiilor efectuate, a costurilor în legătură cu exploatarea lucrărilor sau a serviciilor, precum și a unui profit rezonabil”.

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

Concluzii

În concluzie, Primăria Municipiului Ploiești poate delega direct operarea serviciului de transport către operatorul municipal S.C TRANSPORT CĂLĂTORI EXPRESS S.A. Ploiești, fiind îndeplinite toate prevederile legale în vigoare.

Din punct de vedere administrativ, considerăm astfel că această modalitate de delegare prezintă mai multe avantaje din punct de vedere administrativ și procedural, decât dezavantaje.





Evaluare propriu-zisă

Modalitate de delegare

Avantaje

Dezavantaje

Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată

Legislație relevantă

1. Spre deosebire de cealaltă modalitate de delegare, alegerea acestei variante presupune demararea unei proceduri concurențiale de atribuire a serviciului de utilitate publică, în conformitate cu prevederile Regulamentului CE 1370/2007 și ale Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, sau, după caz, ale Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii:

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

1. Se realizează procedura de atribuire a serviciului public

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

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

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

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

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



**Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată**

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

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

2. În ceea ce privește durata actului administrativ de delegare (contract de servicii publice - contract cu titlu oneros), în acest scenariu de delegare se aplică aceleași prevederi legislative prezentate atât în cadrul analizei legislative a modalității de delegare directă, cât și în cadrul analizei prezentate în la sub-capitolul 4.2. „Durata contractului”. Pe lângă aspectele deja menționate în analizele Scenariilor anterioare, modalitatea de delegare a gestiunii către un operator privat, mai presupune: Potrivit art. 32, alineat 2 din Legea nr. 51/2006, durata contractelor de delegare a gestiunii este limitată. Pentru contractele de delegare a gestiunii a căror durată estimată este mai mare de 5 ani, aceasta se stabilește, după caz, în conformitate cu prevederile Legii nr. 98/2016, ale Legii nr. 99/2016 și ale Legii nr. 100/2016 și nu va depăși durata maximă necesară recuperării investițiilor prevăzute în sarcina operatorului/operatorului regional prin contractul de delegare. De asemenea, conform Regulamentului CE nr. 1370/2007, art. 4, al. (3), durata contractelor de servicii publice nu depășește 10 ani pentru serviciile de transport cu autocarul și cu autobuzul. Însă, Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 reglementează la art. 8 și clauze tranzitorii care stabilesc și o clauză contractuală mai mare în funcție de data încheierii contractului și de procedură de atribuire (directă sau competitivă). Astfel, potrivit art. 8 al. (3): „În vederea aplicării alineatului (2), nu se ține seama de contractele de servicii publice atribuite în conformitate cu dreptul comunitar și cu dreptul intern:

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

Contractele menționate la litera (a) pot continua până la expirare. Contractele menționate la literele (b) și (c) pot continua până la expirare, dar nu mai mult de 30 de ani. Contractele

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



Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată

menționate la litera (d) pot continua până la expirare, cu condiția să fie încheiate pe termen limitat, comparabil cu duratele menționate la articolul 4.

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

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

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

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

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



Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată

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

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

Contractele de delegare a gestiunii pot fi atribuite direct, fără avizul Consiliului Concurenței, atunci când valoarea estimată a acestora este mai mică decât pragurile corespunzătoare prevăzute la art. 7 alin. (5) din Legea nr. 98/2016, după caz, la art. 12 alin. (4) din Legea nr. 99/2016

Concluzii

Prin atribuirea serviciului de transport public către un operator privat există posibilitatea alegerii celei mai bune soluții pentru anumite trasee, însă având în vedere faptul că serviciul de transport public este un serviciu de utilitate publică, unele trasee necesare pot fi considerate neprofitabile, fapt ce ar conduce la excluderea unor trasee prin neaprezentare a operatorilor la licitarea acestora.

În cadrul atribuirii prin procedură competitivă, serviciul ar fi încredințat unor operatori de transport privați, care vor avea în vedere mai mult decât orice creșterea profitului și nu calitatea serviciului oferit. De asemenea, va fi o problemă ținerea sub control a tarifelor la biletele și abonamentele oferite, aceasta putându-se realiza numai prin majorarea compensației acordate, ceea ce nu e un lucru dorit de administrațiile locale.

Totodată, la procedura concurențială pot participa și alți operatori privați, fapt ce ar conduce la întârzierea semnării contractului de delegare a serviciului de transport public.



3.2.2 Criteriul economico-financiar

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

Evaluare propriu-zisă	Scenariul 1 - Gestiune directă către un operator regional		Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată	
Nivel redevență	<p>Legea nr. 225/2016 pentru modificarea și completarea Legii serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, impune la art., al. (10) și (11), pct. (m), ca la stabilirea nivelului redevenței, autoritatea publică locală să ia în considerare valoarea calculată similar amortizării pentru mijloacele fixe aflate în proprietate publică și puse la dispoziție operatorului odată cu încredințarea serviciului/activității de utilități publice și gradul de suportabilitate al populației. Nivelul redevenței se stabilește în mod transparent și nediscriminatoriu pentru toți potențialii operatori de servicii de utilități publice, utilizându-se aceeași metodologie de calcul. Astfel, pentru Primăria Municipiului Ploiești, Operatorul va plăti o redevență ce va fi calculată la un procent de 2,55 % asupra totalului valorii rămase de amortizat a bunurilor concesionate. Detalii privind modalitatea de stabilire a redevenței prin aplicarea unui procent din valoarea amortizării anuale a bunurilor concesionate, inclusiv calculul amortizării anuale se regăsesc la capitolul 4, sub-capitolul 4.5, sub-punctele „Modul de calcul al redevenței”.</p>			
	Avantaje	Dezavantaje	Avantaje	Dezavantaje
Rezultat Favorabil X Defavorabil		Având în vedere că operatorul va funcționa cu autobuzele aflate în proprietatea Primăriei Municipiului Ploiești, este necesară plata redevenței		Având în vedere că operatorul va funcționa cu autobuzele aflate în proprietatea Primăriei Municipiului Ploiești, este necesară plata redevenței
	<p>La calcularea profitului rezonabil se va avea în vedere ca rata de rentabilitate să se încadreze sub pragul ratei swap (http://www.ajutordestat.ro/?pag=202) aferent duratei contractului de delegare.</p> <p>În rândurile ce urmează se va analiza profitul rezonabil luând în calcul o durată a contractului de delegare de 5 ani, conform prevederilor legislative și a recomandărilor capitolului 4, sub-capitolul 4.2. „Durata Contractului”.</p>			
Profit rezonabil	<p>Profitul rezonabil este calculat în cazul operatorului municipal pentru stabilirea compensației acordate și evitarea acordării de compensații în exces conform normelor prevăzute în Anexa la Regulamentul CE 1370/2007.</p> <p>Conform Anexei la Regulamentul CE 1370/2007, normele de stabilire a compensației se stabilește pentru contractele de servicii publice atribuite direct, astfel încât, în cazul delegării serviciului către un operator privat, aceste norme nu sunt aplicabile</p> <p>Astfel, mărirea profitului rezonabil se va încadra sub rata de 4.70% plus o primă de 100 de puncte procentuale (respectiv 5.70%) aplicată costurilor nete ex post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general.</p>			
	Avantaje	Dezavantaje	Avantaje	Dezavantaje
Rezultat Favorabil X Defavorabil	Profitul rezonabil este obținut pentru stabilirea unei rate de rentabilitate pozitive, astfel		Profitul rezonabil este obținut pentru stabilirea unei rate de rentabilitate pozitive, astfel încât compania să	



Evaluare propriu-
zisă

Scenariul 1 - Gestiune directă către un operator regional

Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată

Încât compania să aibă o stabilitate economică prin eliminarea riscurilor de intrare în faliment - din cauza nivelului mai ridicat al cheltuielilor față de veniturile obținute din prestarea serviciului de transport public

aibă o stabilitate economică prin eliminarea riscurilor de intrare în faliment - din cauza nivelului mai ridicat al cheltuielilor față de veniturile obținute din prestarea serviciului de transport public

Compensațiile pentru obligația de serviciu public reprezintă sume suportate de la bugetul de stat pentru acoperirea costurilor suportate de întreprinderile care execută sarcini de serviciu public stabilite de autoritățile publice ale statelor membre ale Uniunii Europene (UE).

Nivel compensație

Conform Anexei la Regulamentul 1370, nivelul maxim al compensației legată de contractele de servicii publice atribuite direct, nu poate depăși efectul financiar net ocazionat de executarea obligațiilor de serviciu public, iar efectul financiar net este dat de diferența dintre „Costurile suportate cu obligația de serviciu public” minus „eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatare” minus „sume încasate din tarife sau orice alte venituri generate” la care se adaugă un profit rezonabil.

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

$$C = CE - Vt + Pr$$

Avantaje

Dezavantaje

Avantaje

Dezavantaje

Rezultat Favorabil
X Defavorabil

Plecând de la ipoteza că operatorul municipal este o companie al cărui control direct îl are Consiliul Local, riscul de supracompensare este limitat.

Riscul de supracompensare este limitat, având în vedere respectarea Reg. 1370/2007

Nivel tarificare

Cost / călător



3.2.3 Criteriul de acces la finanțare europeană

Tabel 3-3 Criteriul de acces la finanțare europeană

Scenariul 1 - Gestiune directă către un operator municipal

Scenariul 2 - Gestiune delegată către un operator privat

Toate categoriile de operatori analizați sunt eligibili pentru accesarea finanțării din fonduri nerambursabile privind achiziția de autobuze sau alte intervenții în infrastructură.

3.2.4 Criteriul social

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

Evaluare propriu-zisă	Scenariul 1 - Gestiune directă către un operator regional		Scenariul 2 - Gestiune delegată către un operator privat	
	Avantaje	Dezavantaje	Avantaje	Dezavantaje
Călători deserviți	Toate modalitățile de delegare trebuie să acopere aceeași populație, așa cum este stabilit în programul de circulație, indiferent de forma de delegare, delegatul este obligat să respecte frecvența și aria de acoperire a serviciului.			
Populație totală deservită	Toate modalitățile de delegare trebuie să acopere aceeași populație, așa cum este stabilit în programul de circulație, indiferent de forma de delegare, delegatul este obligat să respecte frecvența și aria de acoperire a serviciului.			
Evoluție cotă modală	<p>Impact social favorabil pentru locuitori prin eficientizarea operării serviciului și posibilitatea extinderii ariei de acoperire</p> <p>Prin implementarea unor măsuri destinate îmbunătățirii mobilității urbane cu transportul public, populația este încurajată să renunțe la autovehiculele personale și să utilizeze mai des transportul public pentru deplasările zilnice.</p>		<p>Principalul scop al operatorului privat este profitul și nu evoluția cotei modale a transportului public.</p>	



Evaluare
propriu-zisă

Scenariul 1 - Gestiune directă către un operator regional

Scenariul 2 - Gestiune delegată către un operator privat

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

Avantaje

Dezavantaje

Avantaje

Dezavantaje

Număr locuri
de muncă

Menținerea numărului de locuri de muncă

Creșterea numărului de șomeri întrucât există șanse mari ca noul operator privat să nu preia angajații actuali ai operatorului

Luând în calcul gradul maximal al profitabilității pe care un operator privat îl urmărește, acesta poate presta serviciul de transport public cu cât mai puțini angajați

Accesibilitatea
financiară a
populației la
serviciu

Având în vedere stabilirea liberă a tarifelor, Autoritatea Contractantă are dreptul de a stabili în baza viziunii social-economice/guvernanței locale, acceptanța socială a costului mediu al tarifelor practicate pentru călătoriile cu transportul public, conform Anexei 2.6 la Modelul de Contract de Servicii Publice pentru municipiile și orașele din România în conformitate cu legislația UE (Regulamentul 1370/2007), această anexă fiind intitulată „Modalitatea de stabilire, modificare sau ajustare a Tarifelor de călătorie”.

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

Veniturile totale medii lunare pe o persoană în Regiunea Sud-Muntenia, la nivelul anului 2024, conform informațiilor furnizate de Institutul Național de Statistică, sunt în cuantum de 3,133.57 lei, astfel încât tariful practicat de către operatorul de transport (4 lei / călătorie) reprezintă aproximativ 0,12 % din venitul total lunar, iar tariful practicat pentru un abonament pe toate liniile (131 lei / abonament lunar) reprezintă aproximativ 4,18 % din venitul total lunar. Putem astfel constata că tariful practicat pentru o călătorie reprezintă o sumă suportabilă pentru utilizator. De asemenea, considerând că o persoană circulă în medie de 20 de ori pe lună, prețul total pe care aceasta îl va avea cu aceste călătorii reprezintă 2,55% din totalul veniturilor lunare. La fel putem concluziona și în privința abonamentelor.

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



Evaluare
 propriu-zisă

Scenariul 1 - Gestiune directă către un operator regional

Scenariul 2 - Gestiune delegată către un operator privat

Avantaje

Dezavantaje

Avantaje

Dezavantaje

Poate avea impact social nefavorabil pentru utilizatori prin reducerea accesibilității financiare la serviciul public - creșterea tarifelor de călătorie

Categoriile de persoane cu reduceri de tarif/gratuități

În conformitate cu prevederile art. 1 alin. (4) lit. m, ale art. 1 alin. (6) lit. e și ale art. 17 alin. 1 lit. o din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local și cu O.G. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare; autoritățile administrației publice locale pot asigura resursele bugetare pentru susținerea totală sau parțială a costurilor de transport public pentru categoriile de persoane prevăzute la sub-capitolul 4.4. Categoriile de persoane care beneficiază de reduceri de tarif sau gratuități”.

După atribuirea contractului de delegare de gestiune a serviciului de transport public local, subvențiile acordate pentru persoanele care beneficiază de gratuitate la transportul public local de persoane prin curse regulate, se vor asigura în baza validării legitimațiilor de transport în mijlocul de transport.

3.2.5 Criteriul de mediu (nivel CO²)

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

 Tabel 3-5 Criteriul de mediu (nivel CO²)

Scenariul 1 - Gestiune directă către un operator municipal

Scenariul 2 - Gestiune delegată către un operator privat

 Întrucât Autoritatea Contractantă este cea care pune la dispoziția operatorului mijloacele de transport și parcul actual, parc ce include autobuze electrice, tramvaie, troleibuze, cât și autobuze diesel, pentru ambele tipuri de operatori rezultă aceeași valoare a emisiilor de CO₂.




3.3 Concluzii și recomandarea variantei optime de delegare

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

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

În ceea ce privește gestiunea directă către un operator municipal, menționăm că în prezent, Primăria Municipiului Ploiești poate delega serviciul de transport public către un operator municipal, aceasta fiind SC TRANSPORT CĂLĂTORI EXPRESS S.A. Ploiești.

Dintre scenariile alternative de delegare, cea mai avantajoasă modalitate de atribuire a contractului de servicii publice este cea a delegării către un operator municipal, respectiv către SC TRANSPORT CĂLĂTORI EXPRESS S.A. Ploiești, din prisma următoarelor avantaje:

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

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

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

Motive de ordin economic

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



- Operatorul asigură spații și dotări tehnice pentru asigurarea mentenanței reparațiilor, pentru garare și desfășurarea tuturor activităților suport pentru transportul public ce face obiectul contractului;
- Operatorul asigură respectarea reglementărilor în vigoare privind exploatarea în condiții de siguranță a infrastructurii proprii și concesionate, a parcului de vehicule, privind siguranța rutieră, siguranța călătorilor și a conducătorilor vehiculelor;
- Operatorul asigură activitatea de dispecerizare și dotările speciale pentru urmărirea și coordonarea în trafic a vehiculelor;
- Operatorul realizează investițiile în legătură cu prestarea serviciului de transport public local în conformitate cu programul de investiții al operatorului;
- Operatorul respectă toate cerințele legale privind operarea și desfășurarea activității de transport public;
- Operatorul asigură activitatea de comercializare a titlurilor de călătorie;
- Operatorul asigură buna întreținere a bunurilor concesionate;
- Operatorul asigură personal calificat în număr necesar pentru desfășurarea tuturor activităților necesare pentru transportul public;
- Operatorul asigură respectarea prevederilor legale privind angajarea, desemnarea, pregătirea profesională, examinarea medicală, și psihologică a persoanelor cu funcții care concurează la siguranța circulației;
- Operatorul asigură respectarea indicatorilor de performanță ai serviciului stabiliți în contractul de delegare a gestiunii;
- Operatorul respectă regulamentul serviciului și caietul de sarcini al serviciului;
- Operatorul asigură realizarea unui sistem de evidență al sesizărilor și reclamațiilor și de rezolvare operativă a acestora;
- Operatorul asigură un sistem de informare al călătorilor privind serviciul de transport public, în stații, pe mijloacele de transport și în mediul on-line;
- Operatorul asigură furnizarea de date către Primăria Municipiului Ploiești și accesul la toate informațiile în vederea optimizării planificării traseelor și a verificării și evaluării funcționării și dezvoltării serviciului de transport.

Motive de ordin financiar

- Sarcinile îndeplinite de operator sunt finanțate din capitalurile sale proprii;
- UAT Municipiul Ploiești va furniza active (bunuri de retur) astfel încât aceasta să poată îndeplini Obligațiile de serviciu public asumate prin contractul de delegare;
- Operatorul va ține o contabilitate separată pentru activitățile și serviciile care fac obiectul prestării Serviciului de transport public local din contract sau sunt asociate acestuia, în conformitate cu normele contabile și fiscale în vigoare;
- Operatorul aplica tarifele aprobate pentru toate categoriile de călători;
- Operatorul asigură respectarea prevederilor legale contabile și fiscale în vigoare și fiscalizarea integrală a serviciului;
- Operatorul asigură implementarea de măsuri pentru creșterea eficienței/eficacității;
- Operatorul asigură calculul costului/km pe costuri asociate doar serviciului de transport, evidențierea veniturilor pe fiecare categorie de călători și calculul compensării;



4 Recomandări privind implementarea soluției recomandate

4.1 Aria teritorială

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

4.2 Durata contractului

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

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

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

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

Legea nr. 92/2007 impune în mod imperativ principiul limitării duratei de derulare a acestor contracte, în considerarea promovării principiului asigurării mediului concurențial și al



protejării, totodată, a intereselor destinatarilor finali ai serviciului public respectiv, valori consacrate și ocrotite în legislația Uniunii Europene.

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

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

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

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

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

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

4.3 Obligația de serviciu public de transport

Obligația de serviciu public este constituită din:

- I. Aplicarea tarifelor de călătorie aprobate de Autoritatea Contractantă;
- II. Furnizarea de servicii de transport pentru grupuri sociale de călători care pot beneficia de reduceri/ gratuități în conformitate cu politicile naționale de transport din România și cu cerințele și reglementările legale, precum și în conformitate cu Hotărârile Consiliului Local Municipal Ploiești;
- III. Prestarea serviciului de transport public local în conformitate cu principiile continuității, frecvenței, regularității și capacității prevăzute în Programul de transport;
- IV. Prestarea serviciului de transport public local în conformitate cu indicatorii de performanță prevăzuți în Contract;



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



4.4 Natura și întinderea drepturilor exclusive acordate operatorului

- I. Va avea dreptul la plata Compensației, în termenii și condițiile prevăzute în Contract;
- II. Va avea dreptul la Diferențe de tarif, în termenii și condițiile prevăzute în Contract;
- III. Va avea Dreptul exclusiv de a desfășura Serviciul de transport public local pe teritoriul Municipiului Ploiești pentru care prestează serviciu public.
- IV. Va avea dreptul de a emite, vinde și controla Titlurile de călătorie, în condițiile prevăzute în Contract;
- V. Este titularul dreptului de exploatare a infrastructurii concesionate și mijloacelor de transport necesare prestării Serviciului de transport public local.

4.5 Elemente de ordin juridic, procedural

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

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

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

- a) Se efectuează de către un operator de transport rutier, astfel cum acesta este definit și licențiat conform prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 109/2014, cu modificările și completările ulterioare, sau de către un transportator autorizat, așa cum acesta este definit și autorizat conform prevederilor prezentei legi;
- b) Se efectuează pe raza administrativ-teritorială a unei localități sau, după caz, a unităților administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară ori ale altor forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale sau numai între localitățile unui județ, fără a depăși limitele administrativ-teritoriale ale acesteia/acestui, cu excepția liniilor de ieșire sau altor elemente auxiliare activității respective care intră pe teritoriul localității învecinate;
- c) Se execută pe rute și cu programe de circulație prestabilite de către consiliul local, consiliul județean, Consiliul General al Municipiului București sau de adunarea generală a asociației de dezvoltare intercomunitară ori a altor forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale;
- d) Se efectuează de către operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat cu mijloace de transport în comun, respectiv cu autobuze, troleibuze, tramvaie sau metrou, deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing de acesta sau de către unitatea administrativ-teritorială sau, după caz, de către unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară



înmatriculate sau înregistrate ori ale altor forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale, după caz, în județul sau localitatea respectivă. În condițiile prezentei legi, transportul realizat cu troleibuze, tramvaie sau metrou se realizează de către transportatorii autorizați;

- e) Persoanele transportate sunt îmbarcate sau debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite stații sau autogări, după caz;
- f) Pentru efectuarea serviciului, operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat percepe de la persoanele transportate un tarif de transport pe bază de legitimații de călătorie individuale eliberate anticipat, al căror regim este stabilit de Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2005, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 102/2006, cu modificările ulterioare;
- g) Autoritățile locale competente exercită competențe exclusive cu privire la acordarea licențelor de traseu operatorilor care prestează transportul rutier de călători cu autobuze în aria teritorială de competență a acestora și de reglementare la nivel local a serviciilor publice de transport călători;
- h) Autoritatea administrației publice locale impune sau contractează obligații de serviciu public și poate acorda, în schimbul îndeplinirii acestora, drepturi exclusive și/sau compensații de orice natură. Prin obligație de serviciu public se înțelege o cerință definită sau stabilită de autoritatea competentă pentru a asigura servicii publice de transport de călători de interes general, pe care un operator, dacă ar ține seama de propriile sale interese comerciale, nu și le-ar asuma sau nu și le-ar asuma în aceeași măsură sau în aceleași condiții fără a fi retribuit. Contractele de servicii publice nu presupun în mod obligatoriu acordarea de compensații.

Componente ale sistemului de transport public local, inclusiv, mijloace de transport utilizate pentru prestarea serviciului public de transport călători pot fi date, în condițiile legii, în administrare sau puse la dispoziție operatorilor și transportatorilor autorizați de către unitatea administrativ-teritorială, în baza procesului-verbal de predare-primire, anexă la hotărârea de dare în administrare sau la contractul de delegare a gestiunii, după caz, sau pot fi puse la dispoziție de către unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară în baza proceselor-verbale de predare-primire, anexe la contractul de delegare a gestiunii, în condițiile respectării regimului juridic al proprietății publice.

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

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

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

Transporturile constituie un sistem complex care depinde de factori multipli, inclusiv de modelele de așezări umane și de consum, de organizarea producției și de infrastructura disponibilă. Având în vedere această complexitate, orice intervenție în sectorul transporturilor trebuie să aibă la bază o viziune pe termen lung cu privire la mobilitatea



sustenabilă a persoanelor și a bunurilor, nu în ultimul rând fiindcă politicile de natură structurală au nevoie de mult timp pentru a fi puse în practică și trebuie planificate cu mult timp înainte.

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

4.5.1 Modul de calcul al redevenței

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

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

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

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

Conform informațiilor furnizate de Institutul Național de Statistică și formula gradului de suportabilitate al populației de la nivelul Municipiului Ploiești, procentul aplicat totalului valorii de inventar a bunurilor concesionate este de 2,55%.

4.5.2 Modul de calcul al compensației

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

De asemenea, în conformitate cu art. 2 al aceleași legi, în condițiile în care în transportul public local se acordă facilități de transport uneia sau mai multor categorii de persoane, serviciul prin care se realizează transportul respectiv se consideră serviciu public subvenționat de transport, care se supune atât Legii 92/2007 cât și Ordonanței Guvernului



nr. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare, republicată.

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

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

Mod de calcul al compensației:

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

$$\text{Compensația} = 124,958,610.00 - 118,514,300.00 + 5,822,341.78 = 12,266,651.78 \text{ lei}$$

În baza informațiilor estimate de către Societatea Transport Călători Express SA Ploiești pentru anul 2025, respectiv costuri anuale de 124,958,610 și venituri anuale de 118,514,300, cât și rata profitului rezonabil aplicabilă de 5,70 %, putem estima o valoare anuală estimativă a compensației pentru primul an din perioadă contractuală la 12,266,651.78 lei.

4.5.3 Mărimea (nivelul) profitului rezonabil

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

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

Astfel, având în vedere că atribuirea contractului pentru prestarea serviciului de transport public va fi pe un termen de 5 ani, mărimea profitului rezonabil se va încadra sub rata de 4,70 % plus o primă de 100 de puncte procentuale (respectiv 5,70%) aplicată costurilor nete ex post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general, după cum urmează:

$$\text{Profit rezonabil} = 5,70\% * 124,958,610.00 \text{ lei} = 5,822,341.78 \text{ lei}$$



4.5.4 Categoriile de persoane care beneficiază de reduceri sau gratuități

Conform informațiilor publicate pe site-ul operatorului de transport, pentru serviciul de transport public local de persoane beneficiază de gratuitate la transport următoarele categorii de persoane:

- Elevi - Pentru anul școlar 2025-2026 autorizațiile de călătorie gratuite pentru elevi se eliberează prin intermediul unităților de învățământ de pe raza Municipiului Ploiești - abonament pe toate traseele, gratuit 100%;
- Studenți - studenții înmatriculați la forma de învățământ cu frecvență în instituțiile de învățământ superior acreditate/ studenții orfani/ proveniți din centre de plasament sau care au fost în plasament la familia extinsă, substitutivă sau la asistent maternal. Studenții înmatriculați în cadrul unei instituții de învățământ superior de stat vor achiziționa un titlu de călătorie la tariful aprobat pentru studenți iar decontarea în procent de 90% sau integrală, după caz, se va face de către instituția de învățământ superior de stat pentru fiecare student, în baza documentelor de transport prezentate de acestia - abonament pe toate traseele, gratuit 100%
- Veteranii de război, vadușii (i.o.v.r.), deținuții politici, deportați politic - - abonament pe toate traseele, gratuit 100%;
- Eroii martiri și luptători în revoluție, urmașii eroilor martiri, beneficiari ai legii 341/2004, actualizată - abonament pe toate traseele, gratuit 100%;
- Cetățeni de onoare ai municipiului Ploiești - abonament pe toate traseele, gratuit 100%;
- Pensionarii cu pensii lunare de până la 3500 lei inclusiv, cu domiciliul în municipiul ploiești - Autorizațiile de călătorie gratuite au valabilitate 1 an de zile de la data emiterii acestora. După expirarea termenului de valabilitate, pensionarii au obligația preschimbării autorizațiilor de călătorie gratuite.
- Persoane cu domiciliul în municipiul ploiești cu vârste de peste 65 de ani femei/70 de ani bărbați fără venituri - Autorizațiile de călătorie gratuite au valabilitate 1 an de zile de la data emiterii acestora. După expirarea termenului de valabilitate, persoanele cu vârste de peste 65 de ani femei / 70 de ani bărbați fără venituri au obligația preschimbării autorizațiilor de călătorie gratuite.
- Persoane cu dizabilități - legitimație pentru transport urban emisă de către Direcția Generală de Asistență Socială și Protecția Copilului Prahova.

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

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

- Pensionarii, persoanele care au atins vârsta de pensionare sau beneficiarii de pensie de urmaș;
- Preșcolari (5-7 ani);
- Elevi;
- Studenți;



- Tinerii cu vârste între 16 și 25 de ani aflați în dificultate și confrunțați cu riscul excluderii profesionale în scopul facilitării accesului lor la un loc de muncă, în conformitate cu Legea nr. 116/2002 privind prevenirea și combaterea marginalizării sociale;
- Alte categorii sociale în conformitate cu prevederile legale.



După atribuirea contractului de delegare de gestiune a serviciului de transport public local, subvențiile acordate pentru persoanele care beneficiază de gratuitate la transportul public local de persoane prin curse regulate, se vor asigura în baza validării legitimațiilor de transport de tip card în mijlocul de transport, la tariful aprobat prin Hotărâre de Consiliu Local.

4.5.5 Modul de calcul al prețului călătoriilor, tarife propuse

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

În prezent, tarifele practicate pentru serviciul de transport public sunt cele prezentate la capitolul 2.2.5 - Prețurile titlurilor de călătorie în conformitate cu informațiile prezentate de către operatorul S.C. TRANSPORT CĂLĂTORI EXPRESS S.A Ploiești.

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

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



4.6 Indicatori de performanță pentru serviciile de transport public

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

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

Tabel 4-1 Indicatorii de performanță și evaluare ai serviciilor de transport public de călători

Nr. Cr. t.	Indicatori	Descriere mod de calcul, pentru un trimestru	Mod	Parametru			Pondere crite riu	Valori ale parametr ilor, calculate pe baza raportulu i operator ului	Valori de calcul malus	Incalc are major a	Retinere din garantia pe trimestru (G) de:
				U.M.	Nivel acceptat, fara penalizari	Nivel maxim permis					Garantie (G)
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9=8 sau 6	10	11 =(9/6)*7* G 8.634 Lei
1	Curse anulate sau neregulate	(curse anulate sau neregulate/ total curse incluse in Programul de Transport) x 100	autobuz	%	5	10	8.00 %	0	0		
2	Trasee anulate pentru o perioada de mai mult de 24 de ore	Σ (lungimea traseelor anulate x zile de anulare)/ lungimea totala a traseului x 365	autobuz	%	0.2	1	5.00 %	0	0		
3	Numarul de pasageri afectati de situatiile de la punctele 1 si 2	Numarul de pasageri afectati de situatiile de la punctele 1 si 2	autobuz	Nr.	1000	2000	12.00 %	0	0		
4	Respectarea Planului de Servicii	(Σ parc planificat - Σ parc utilizat) / (Σ parc planificat) x 100	autobuz	%	5	10	5.00 %	0	0		



5 Concluzii

Prezentul document reprezintă o analiză a situației existente și propuneri pentru îmbunătățirea și creșterea gradului de utilizare a transportului public de la nivelul Municipiului Ploiești, precum și o analiză a modalității de gestiune a serviciului de transport public.

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

- Operatorul de transport public local S.C. TRANSPORT CĂLĂTORI EXPRESS S.A Ploiești are calitatea de operator municipal având ca acționar unic Municipiul Ploiești.
- Consiliul Local Municipal Ploiești are influența efectivă și controlul efectiv asupra deciziilor strategice și asupra deciziilor manageriale individuale ale S.C. TRANSPORT CĂLĂTORI EXPRESS S.A Ploiești fiind acționar unic.
- În conformitate cu Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/ 2006 actualizată, gestiunea directă se realizează prin intermediul unor operatori de drept public sau privat, astfel cum sunt definiți la art. 2 lit. h), fără aplicarea prevederilor Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale și Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii
- În conformitate cu prevederile art. 27 alin.(1) din Legea nr. 92/2007, “În cazul operatorilor de transport rutier prevăzuți la art. 30 alin. (2) lit. a) și b) și al transportatorilor autorizați prevăzuți la art. 30 alin. (3) lit. a) și b), delegarea gestiunii serviciului de transport public local se atribuie în mod direct acestora, fără licitație, prin contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători.”
- În conformitate cu art. 30 alin. (2) lit. a) din Legea nr. 92/2007 prevede: “societăți înființate de unitățile administrativ-teritoriale sau de unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitară ori ale altor forme de asociere a unităților administrativ-teritoriale;”

Având în vedere informațiile menționate anterior, considerăm oportună delegarea directă prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători, de pe raza Municipiului Ploiești, către operatorul regional S.C. TRANSPORT CĂLĂTORI EXPRESS S.A Ploiești.

Anexa 1 - Organigrama societății

ORGANIGRAMA
TRANSPORT CĂLĂTORI EXPRESS S.A. PLOIEȘTI
valabilă începând cu data de 16.04.2025

TOTAL	din care:			
	CONTRACTE SOC. STATUL	CONTRACTE COMERCIALE	VED.	Mulțimi
851	4	15	66	766

