



FIP CONSULTING

LINKING OPPORTUNITIES



**STUDIU DE
OPORTUNITATE
PENTRU
DELEGAREA SERVICIULUI
DE TRANSPORT PUBLIC
DE CĂLĂTORI PE RAZA
UAT-URILOR MEMBRE**
TRANSPORT DEALURILE CLUJULUI

2026



Studiu de oportunitate pentru delegarea serviciului de transport public de călători pe raza UAT-urilor membre ADI Transport „Transport Dealurile Clujului”

SC FIP CONSULTING SRL

Radu Andronic

Reprezentant legal



**Informații
despre livrabil**

**Versiune finală pentru
comentariile Beneficiarului**

23.07.2026

Disclaimer

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



Cuprins

1	Informații generale	1
1.1	Titlul lucrării	1
1.2	Beneficiarul investiției	1
1.3	Elaboratorul studiului de oportunitate	1
1.4	Listă abrevieri	2
1.5	Referințe legale	4
1.6	Scopul și rolul documentației	5
2	Situația existentă	7
2.1	Prezentarea localității	7
2.1.1	Amplasament.....	7
2.1.2	Populație și demografie	9
2.1.3	Zone de generare și atracție a deplasărilor	15
2.1.4	Transportul rutier	22
2.1.5	Transportul feroviar.....	28
2.1.6	Transportul aerian.....	29
2.2	Transportul public de persoane.....	31
2.2.1	Prestarea serviciului	31
2.2.2	Constrângeri de ordin tehnic	31
3	Scenarii alternative privind delegarea serviciului	33
3.1	Scenarii alternative de delegare.....	34
3.1.1	Scenariul 1 - Gestiunea directă.....	34
3.1.2	Scenariul 2 - Gestiunea delegată.....	35
3.2	Analiza comparativă a scenariilor prezentate, concluzii și recomandarea variantei optime	36
3.2.1	Criteriul administrativ și procedural.....	37
3.2.2	Criteriul economico-financiar	43
3.2.3	Criteriul de acces la finanțare europeană	46
3.2.4	Criteriul social	46
3.2.5	Criteriul de mediu (nivel CO ²)	48
3.3	Concluzii și recomandarea variantei optime de delegare.....	49
4	Recomandări privind implementarea soluției recomandate	51
4.1	Aria teritorială	51
4.2	Durata contractului.....	51
4.3	Obligația de serviciu public de transport.....	52



4.4	Natura și întinderea drepturilor exclusive acordate operatorului	53
4.5	Elemente de ordin juridic, procedural.....	53
4.5.1	Modul de calcul al redevenței	55
4.5.2	Modul de calcul al compensației	56
4.5.3	Mărimea (nivelul) profitului rezonabil.....	56
4.5.4	Categorii de persoane care beneficiază de reduceri sau gratuități	57
4.5.5	Modul de calcul al prețului călătoriilor, tarife propuse.....	58
4.6	Trasee propuse	59
4.7	Indicatori de performanță pentru serviciile de transport public.....	61
5	Concluzii	64
Anexa 1 - Programul de transport public propus		65

Listă figuri

Figură 1-1 Încadrarea ariei de studiu pe cele 2 nivele	7
Figură 2-2 Evoluția populației în ultimii 10 ani.....	8
Figură 2-3 Evoluția populației în ultimii 10 ani pentru UAT-urile membre ale ADI "Transport Dealurile Clujului"	9
Figură 2-4 Densitatea populației pe km2 raportat la suprafața intravilanului.....	10
Figură 2-5 Piramida populației în ADI Transport Dealurile Clujului	11
Figură 2-6 Utilizarea și acoperirea terenurilor	14
Figură 2-7 Procentul ocupat de terenuri în aria de studiu.....	15
Figură 2-8 Ponderea numărului de firme active și a numărului de salariați pe doemnii economice	16
Figură 2-9 Evoluția numărului de salariați și șomeri în aria de studiu	17
Figură 2-10 Gradul de ocupare al sălilor de clasă (populație școlară/ capacitatea claselor)	19
Figură 2-11 Rețeaua de drumuri de la nivelul ariei de studiu	21
Figură 2-12 Rețeaua TEN-T Națională	22
Figură 2-13 Accesibilitate rutieră (cel mai apropiat Drum Național)	24
Figură 2-14 Rețeaua de căi ferate în România în funcție de tipul ei.....	28
Figură 2-15 Accesibilitatea feroviară (cea mai apropiată gară)	30
Figură 4-1 Trasee propuse.....	60

Listă tabele

Tabel 2-1 Indicatori demografici I pentru anul 2025	12
Tabel 2-2 Indicatori demografici II pentru anul 2025.....	13
Tabel 2-3 Lungimea rețelei de drumuri din aria de studiu	23
Tabel 2-4 Cauza principală a accidentelor rutiere din ultimii 10 ani în aria de studiu.....	25
Tabel 3-1 Criteriul administrativ și procedural.....	37
Tabel 3-2 Criteriul economico-financiar (nivel redevență, profit rezonabil, nivel compensație, nivel tarifar, cost/km)	43
Tabel 3-3 Criteriul de acces la finanțare europeană.....	46
Tabel 3-4 Criteriul social (călători deserviți, populație deservită, cotă modală, număr locuri de muncă, accesibilitate financiară, gratuități)	46
Tabel 3-5 Criteriul de mediu (nivel CO ²)	48
Tabel 2-5 Trasee propuse.....	59
Tabel 4-1 Indicatorii de performanță și evaluare ai serviciilor de transport public de călători	61



1 Informații generale

1.1 Titlul lucrării

Studiu de Oportunitate pentru delegarea serviciului de transport public de călători pe raza UAT-urilor membre ADI „Transport Dealurile Clujului”.

1.2 Beneficiarul investiției

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Dealurile Clujului”, având ca membre Comuna Bonțida, Comuna Borșa, Comuna Buza, Comuna Cătina, Comuna Dăbâca, Comuna Panticeu și Comuna Țaga.

Date de contact a ADI-ului:

- Adresă: Localitatea Panticeu, Comuna Panticeu, Județul Cluj, nr. 86, Camera 7

1.3 Elaboratorul studiului de oportunitate

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

Date de contact:

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



1.4 Listă abrevieri

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

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

Gestiune Directă	Modalitatea de gestiune în care Autoritatea își asumă și exercită nemijlocit toate competențele și responsabilitățile ce le revin potrivit legii cu privire la furnizarea serviciului de transport public prin utilizarea propriilor sale resurse și în cadrul propriilor structuri.
Notificare privind ajutoare de stat	Obligația de a informa Comisia Europeană cu privire la intenția de a acorda Ajutor de Stat în sensul Articolului 108 (3) al TFUE.
Obligație de Serviciu Public	Obligația de serviciu public reprezintă o obligație pe care un anumit operator nu și-ar asuma-o (sau nu și-ar asuma-o în aceeași măsură sau în aceleași condiții) fără remunerație suplimentară, dacă ar ține seama de propriul său interes comercial, și care trebuie să fie asumată din perspectiva autorităților publice din motive de interes public. Operatorul își asumă această obligație (voluntar sau obligatoriu) în schimbul unei anumite compensații, pentru acoperirea pierderii pe care o suportă cu prestarea obligațiilor de serviciu public.
Operator	Înseamnă entitatea căreia o <i>Autoritate Contractantă</i> îi acordă dreptul de a presta servicii de <i>Transport Public</i> într-o anumită zonă teritorial-administrativă, și care poate fi un <i>Compartment Specializat</i> , un <i>Operator Intern</i> sau un <i>Operator Extern</i> .
Operator Extern	Operatorul care nu este definit ca fiind <i>Operator Intern</i> al Autorității Contractante. Acesta poate fi un <i>Operator Privat</i> sau o <i>Companie Municipală</i> care are dreptul de a participa la licitații deschise.
Operator Intern	O <i>Companie Municipală</i> căreia i se atribuie direct dreptul de a furniza servicii de 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*.

1.5 Referințe legale

Referințele legale la nivel european

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

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

Referințele legale la nivel național

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

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



- 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.

1.6 Scopul și rolul documentației

Scopul prezentului studiu de oportunitate este acela de a permite luarea unei decizii informate asupra delegării administrării și operării serviciului de transport public în cadrul zonei acoperite de Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Dealurile Clujului”, prin analiza tuturor scenariilor posibile pentru atribuirea contractului de servicii publice prin curse regulate pe raza acestora.

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

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

Prezentul studiu fundamentează necesitatea și oportunitatea delegării serviciului de transport public local de persoane pe raza administrativ teritorială a UAT-urile membre ale ADI „Transport Dealurile Clujului” 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-urile membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Dealurile Clujului”, urmăresc, în condițiile legii, prin strategiile pe care le va adopta:

- Dezvoltarea și funcționarea pe termen mediu și lung a serviciilor de transport public de persoane în concordanță cu programele de dezvoltare a UAT-urilor membre, precum și a infrastructurii aferente acestuia;
- Satisfacerea în condiții optime a nevoilor populației (principalul client), precum și al instituțiilor publice și agenților economici de pe raza UAT-urilor membre ale ADI „Transport Dealurile Clujului”, 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:

- Hotărârile Consiliilor locale cu privire la serviciile de transport;
- Date socio-economice.

Și pe baza datelor solicitate de la operatorul de transport S.C. Societatea de Transport S.R.L., care s-au referit în general la:

- Datele financiare ale companiei;
- Organigrama companiei pentru activitatea de transport public;
- Alte date relevante în ceea ce privește serviciul de transport public.

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

2 Situația existentă

2.1 Prezentarea localității

2.1.1 Amplasament

Aria de analiză este reprezentată de unitățile administrativ teritoriale membre ale ADI - **Transport Dealurile Clujului**. Zona de analiză

Zona este situată în partea de nord-est și est a județului Cluj, în proximitatea municipiului Cluj-Napoca, principalul pol urban, economic și de mobilitate al județului. Teritoriul este caracterizat printr-un relief predominant deluros și colinar, specific Podișului Someșan și Câmpiei Transilvaniei, cu altitudini moderate și o rețea de văi care au influențat dezvoltarea așezărilor și a infrastructurii de transport.

Rețeaua hidrografică este reprezentată de râurile Someșul Mic și Lonea, precum și de afluenții acestora, iar în partea estică se regăsesc cursuri de apă aparținând bazinului hidrografic al Someșului Mare. Aceste elemente naturale au contribuit la configurarea localităților și a principalelor axe de circulație, influențând relațiile funcționale dintre comune și centrele urbane din județ.

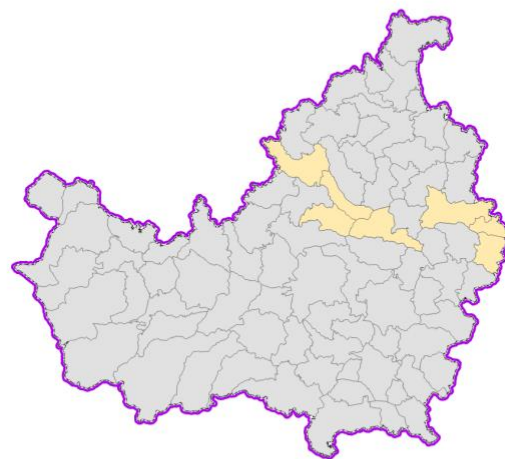
Aria de analiză este formată din următoarele UAT-uri, toate cu rang de Comună: Bonțida, Borșa, Buza, Cătina, Dăbâca, Pânticeu și Țaga.

Ca suprafață, aria analizată acoperă aproximativ 466.55 km², reprezentând aproape 7% din suprafața județului Cluj. Populația totală a celor șapte comune este de 13.328 locuitori, reprezentând circa 4.1% din populația județului Cluj.

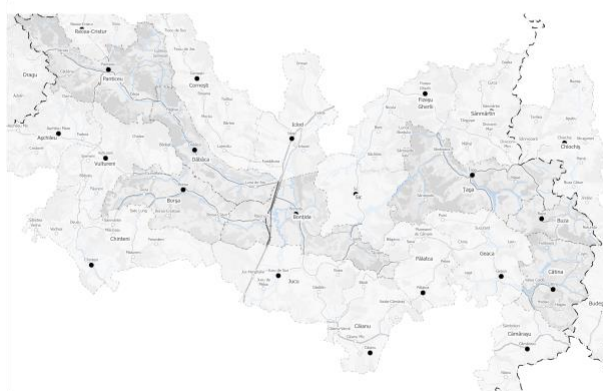
Deși caracterul predominant rural determină o densitate redusă a populației și o dispersie a așezărilor, dezvoltarea unui sistem de transport public adaptat nevoilor de mobilitate contribuie la îmbunătățirea accesibilității, la reducerea dependenței de



Județul Cluj în România

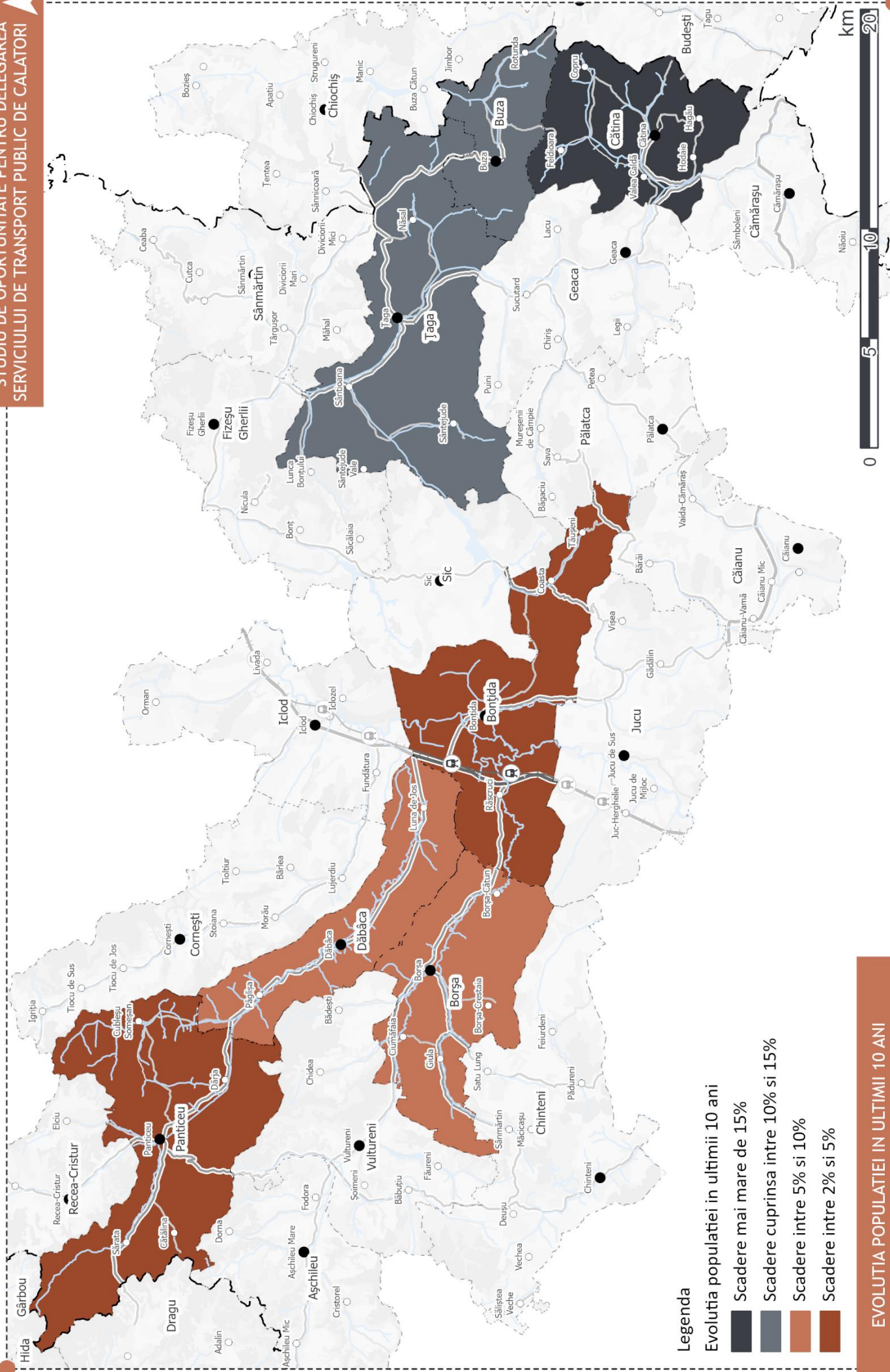


Aria de studiu în Județul Cluj



Aria de studiu

Figură 1-1 Încadrarea ariei de studiu pe cele 2 nivele



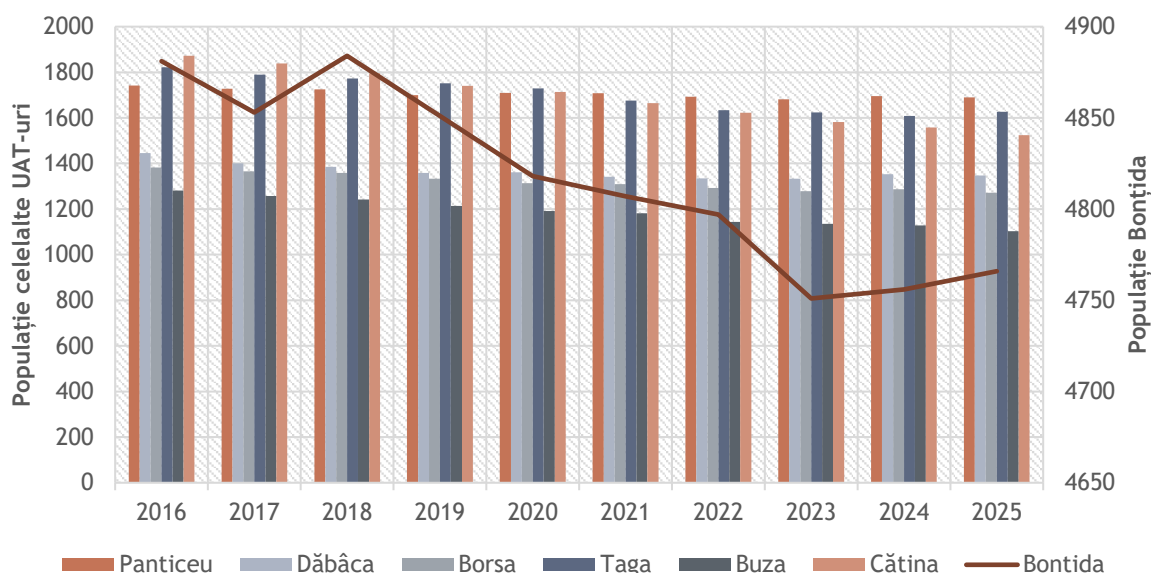
2.1.2 Populație și demografie

La momentul elaborării prezentului studiu, aria de analiză înregistrează o populație totală de 13.328 locuitori, reprezentând aproximativ 4.1% din populația județului Cluj, conform datelor furnizate de Institutul Național de Statistică.

Analiza evoluției demografice din ultimii 10 ani evidențiază o tendință generală de diminuare a populației, ritmul mediu anual de scădere fiind de aproximativ 111%. Fenomenul este caracteristic majorității comunelor analizate și reflectă procesele de îmbătrânire demografică, migrație și scădere naturală specifice mediului rural.

Cele mai accentuate scăderi demografice se înregistrează în comunele Cătina, Buza și Țaga, unde rata medie anuală de diminuare a populației este de aproximativ 2.3%, 1.6%, respectiv 1.3%. În schimb, comunele Panticeu și Bonțida prezintă o evoluție mai stabilă, cu o reducere medie anuală de numai 0.3%, ceea ce indică o capacitate mai ridicată de menținere a populației rezidente.

Graficul următor ilustrează evoluția populației în perioada analizată.

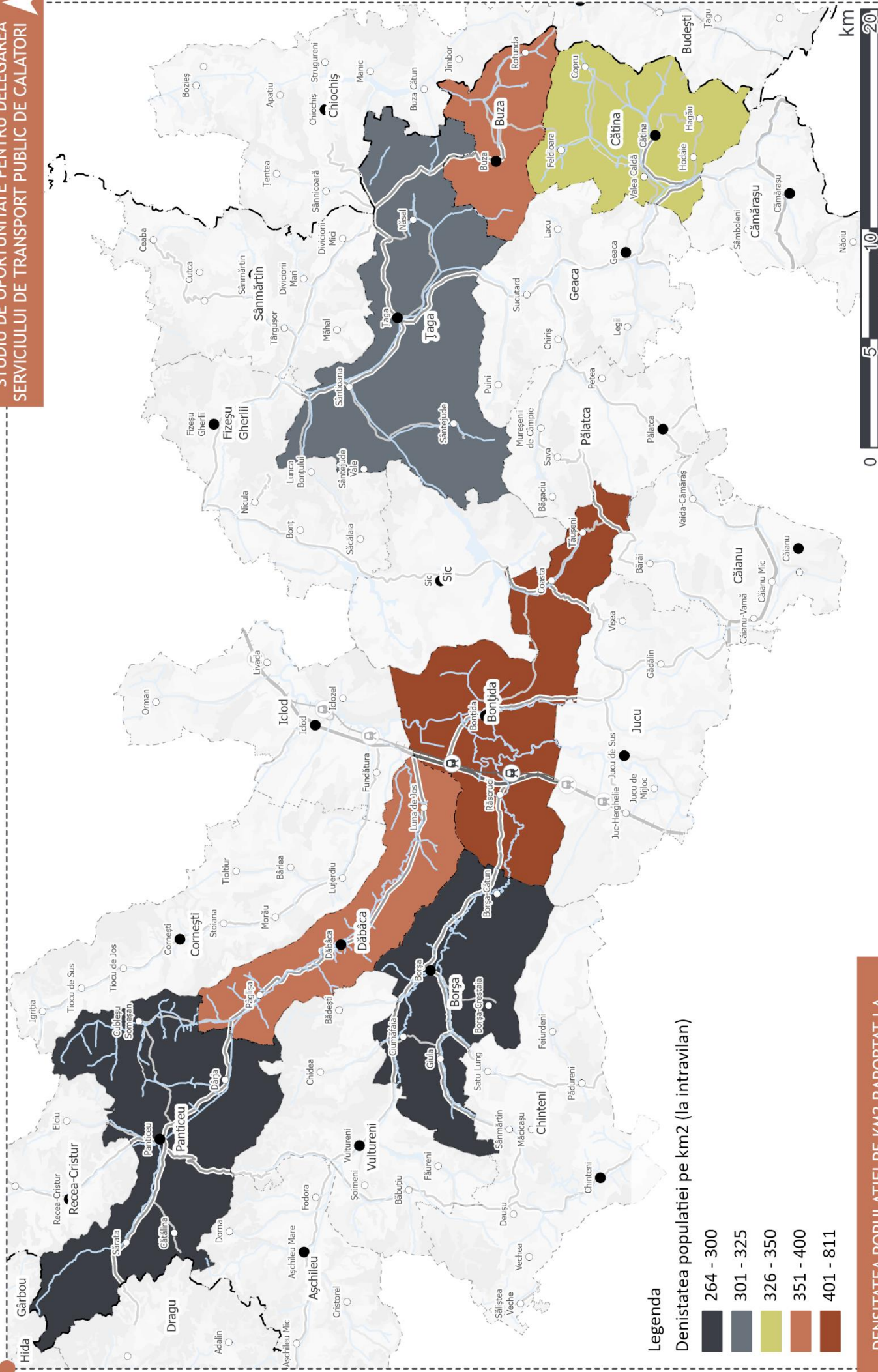


Figură 2-3 Evoluția populației în ultimii 10 ani pentru UAT-urile membre ale ADI „Transport Dealurile Clujului”

Aria de studiu se află în zona de influență a municipiilor Cluj-Napoca, principalul pol de dezvoltare al județului, și Gherla, care exercită un rol complementar în furnizarea serviciilor urbane.

Comunele Buza și Cătina sunt amplasate într-o zonă deficitară din punctul de vedere al accesului la centre urbane, neexistând un oraș pe o rază de aproximativ 25-30 km. Această situație justifică necesitatea implementării unor măsuri prioritare pentru consolidarea rolului unor localități cu funcții de deservire intercomunală și pentru îmbunătățirea accesibilității populației la servicii publice esențiale, inclusiv prin dezvoltarea unui sistem de transport public adecvat.

Densitatea populației, raportată la suprafața intravilanului, indică valori relativ reduse, cuprinse între 264 și 811 locuitori/km², cea mai ridicată densitate fiind înregistrată în comuna Bonțida. Aceste diferențe reflectă atât particularitățile structurii așezărilor, cât și gradul diferit de concentrare a populației în cadrul fiecărei unități administrativ-teritoriale.



Legenda

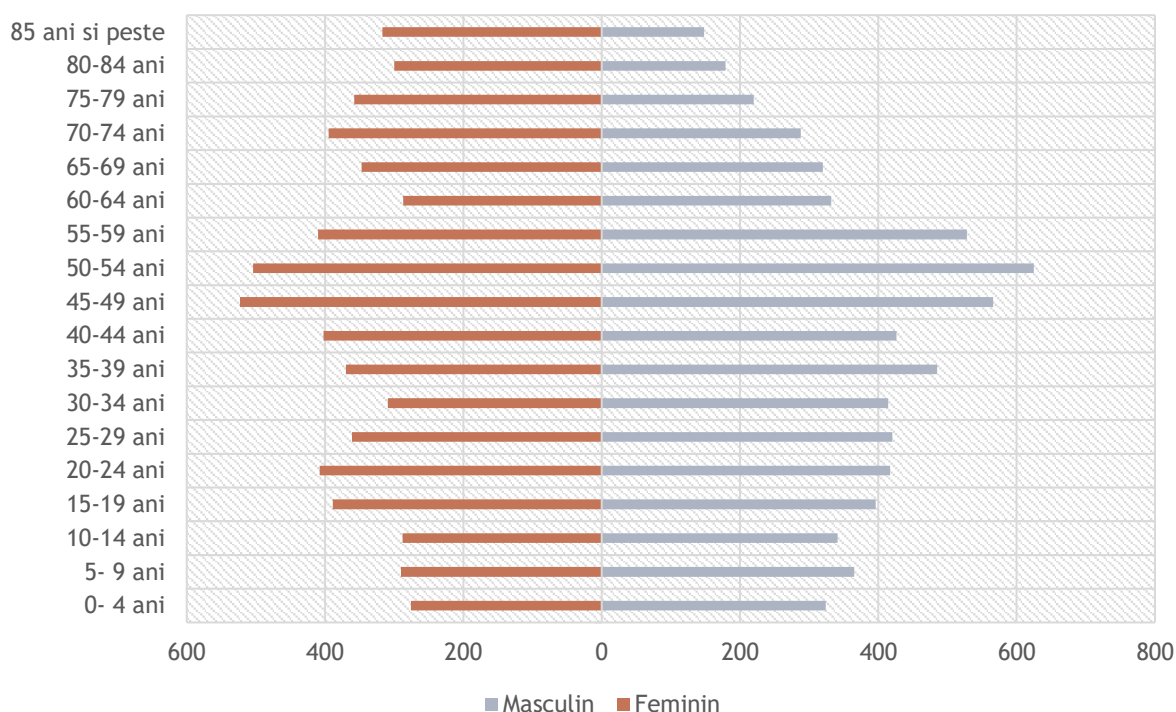
Densitatea populației pe km2 (la intravilan)

- 264 - 300
- 301 - 325
- 326 - 350
- 351 - 400
- 401 - 811

Nivelul de dezvoltare al localităților analizate este strâns corelat cu accesibilitatea la infrastructura de transport rutier și la principalele coridoare de mobilitate. Astfel, comuna Bonțida, situată pe traseul drumului național DN1C și beneficiind de conexiuni directe către municipiul Cluj-Napoca, înregistrează o populație mai numeroasă și o densitate mai ridicată a locuirii, dezvoltarea fiind concentrată în principal în localitățile Bonțida și Răscruți.

La polul opus, comuna Panticeu este caracterizată printr-o structură teritorială dispersată, alcătuită din mai multe sate, cu un țesut construit fragmentat și extinderi de tip dispersat (sprawl), ceea ce determină o accesibilitate redusă și costuri mai ridicate pentru asigurarea serviciilor publice, inclusiv a transportului public. Aceste diferențe teritoriale trebuie avute în vedere la dimensionarea și organizarea viitorului serviciu de transport public, astfel încât acesta să răspundă eficient nevoilor de mobilitate ale populației din fiecare comună.

Efectivul și structura populației



Figură 2-5 Piramida populației în ADI Transport Dealurile Clujului

Analiza structurii populației pe grupe de vârstă relevă existența unei populații relativ echilibrate din punct de vedere al distribuției pe sexe, însă cu o tendință evidentă de îmbătrânire demografică. Populația totală este repartizată astfel: 20.0% reprezintă populația tânără (0-19 ani), 23.9% populația adultă tânără (20-39 ani), 34.5% populația adultă matură (40-64 ani), iar 21.5% este reprezentată de populația vârstnică (65 ani și peste).

Ponderea populației vârstnice depășește ușor ponderea populației tinere, ceea ce indică un proces de îmbătrânire demografică și un indice de îmbătrânire supraunitar. Această structură este caracteristică zonelor rurale afectate de migrația populației tinere către centrele urbane și de scăderea natalității.

Grupele de vârstă cu cele mai numeroase efective sunt cele cuprinse între 45 și 59 de ani, acestea reprezentând generațiile active cu cea mai mare participare pe piața muncii. În

următorii 10-20 de ani, o parte importantă a acestei populații va trece în categoria persoanelor pensionare, ceea ce va conduce la accentuarea procesului de îmbătrânire și la modificarea cererii de mobilitate.

Se observă, de asemenea, că grupele de vârstă cuprinse între 0 și 14 ani sunt semnificativ mai reduse decât grupele adulte, ceea ce indică un potențial limitat de înlocuire a generațiilor active și confirmă tendința de reducere a populației pe termen lung.

Din punct de vedere al distribuției pe sexe, populația masculină este ușor majoritară în aproape toate grupele de vârstă până la aproximativ 65 de ani. După această vârstă, populația feminină devine predominantă, diferențele accentuându-se în grupele de peste 75 de ani, fenomen explicat prin speranța de viață mai ridicată a femeilor.

Indicatori demografici

Pentru evaluarea profilului demografic al ariei de studiu au fost analizați o serie de indicatori specifici, comparați cu valorile înregistrate la nivelul municipiului Cluj-Napoca, al județului Cluj și al României. Această abordare permite evidențierea particularităților demografice ale teritoriului și identificarea implicațiilor acestora asupra necesităților de mobilitate.

Tabel 2-1 Indicatori demografici I pentru anul 2025

Indicatori demografici	ADI Transport Dealurile Clujului	Cluj-Napoca	Județul Cluj	România
Proporția persoanelor de 0 - 14 ani din populație	14.14	14.04	14.26	14.05
Proporția persoanelor de 65 de ani și peste din populație	21.55	19.96	19.13	18.50
Gradul de îmbătrânire a populației	152.44	142.14	134.18	131.71
Raportul de dependență demografică	55.48	51.53	50.12	48.25
Rata de înocuire a forței de muncă	103.40	63.11	72.72	80.45

Structura pe grupe de vârstă indică faptul că ponderea populației tinere este foarte apropiată de media județeană, de cea a municipiului Cluj-Napoca și de media națională. Acest aspect arată că baza piramidei populației nu diferă semnificativ față de nivelurile teritoriale de referință.

În schimb, ponderea populației vârstnice este de 21.55%, valoare superioară atât celei înregistrate în municipiul Cluj-Napoca, cât și mediilor județene și naționale. Acest indicator confirmă existența unui proces de îmbătrânire demografică mai accentuat decât în teritoriile de comparație.

Același fenomen este evidențiat și de gradul de îmbătrânire a populației, care atinge valoarea de 152.44, semnificativ peste valorile înregistrate pe cele trei niveluri. Cu alte cuvinte, în aria de studiu există aproximativ 152 persoane vârstnice la fiecare 100 de tineri cu vârsta între 0 și 14 ani, ceea ce indică un dezechilibru demografic accentuat și o tendință de creștere a presiunii asupra serviciilor destinate persoanelor în vârstă.

Raportul de dependență demografică este de 55.48%, peste toate nivelurile de referință analizate. Acest rezultat arată că la 100 de persoane aflate la vârstă activă revin aproximativ 55 de persoane aflate în grupele de vârstă dependente (copii și vârstnici), ceea ce poate conduce la o presiune suplimentară asupra resurselor economice și asupra serviciilor publice.



În ceea ce privește rata de înlocuire a forței de muncă, valoarea de 103.40 este superioară celei înregistrate la nivelul municipiului Cluj-Napoca, al județului Cluj și al României. Acest indicator arată că efectivele generațiilor tinere care urmează să intre pe piața muncii sunt comparabile sau chiar ușor superioare celor care urmează să iasă din activitate. Totuși, această situație trebuie interpretată în contextul tendinței generale de scădere a populației și al migrației către centrele urbane, factori care pot diminua disponibilitatea reală a forței de muncă în teritoriu.

Tabel 2-2 Indicatori demografici II pentru anul 2025

Indicatori demografici	ADI Transport Dealurile Clujului	Cluj-Napoca	Județul Cluj	România
Rata natalității	8.78	7.64	7.83	6.85
Rata mortalității (generale)	15.98	8.79	10.38	11.26
Spor natural	-7.20	-1.15	-2.55	-4.41

Analiza indicatorilor de mișcare naturală a populației evidențiază, de asemenea, o evoluție demografică nefavorabilă. Rata natalității, de 8.78%, este ușor superioară valorilor înregistrate pe celelalte nivele, însă acest avantaj este anulat de nivelul ridicat al mortalității.

Rata mortalității generale este de 15.98%, cu mult peste toate valorile de referință, reflectând structura îmbătrânită a populației și specificul demografic al mediului rural.

Ca urmare, sporul natural este negativ, atingând valoarea de -7.20%, semnificativ mai redus. Acest indicator confirmă faptul că scăderea populației este determinată nu doar de migrație, ci și de un deficit natural accentuat, numărul deceselor depășind constant numărul nașterilor.

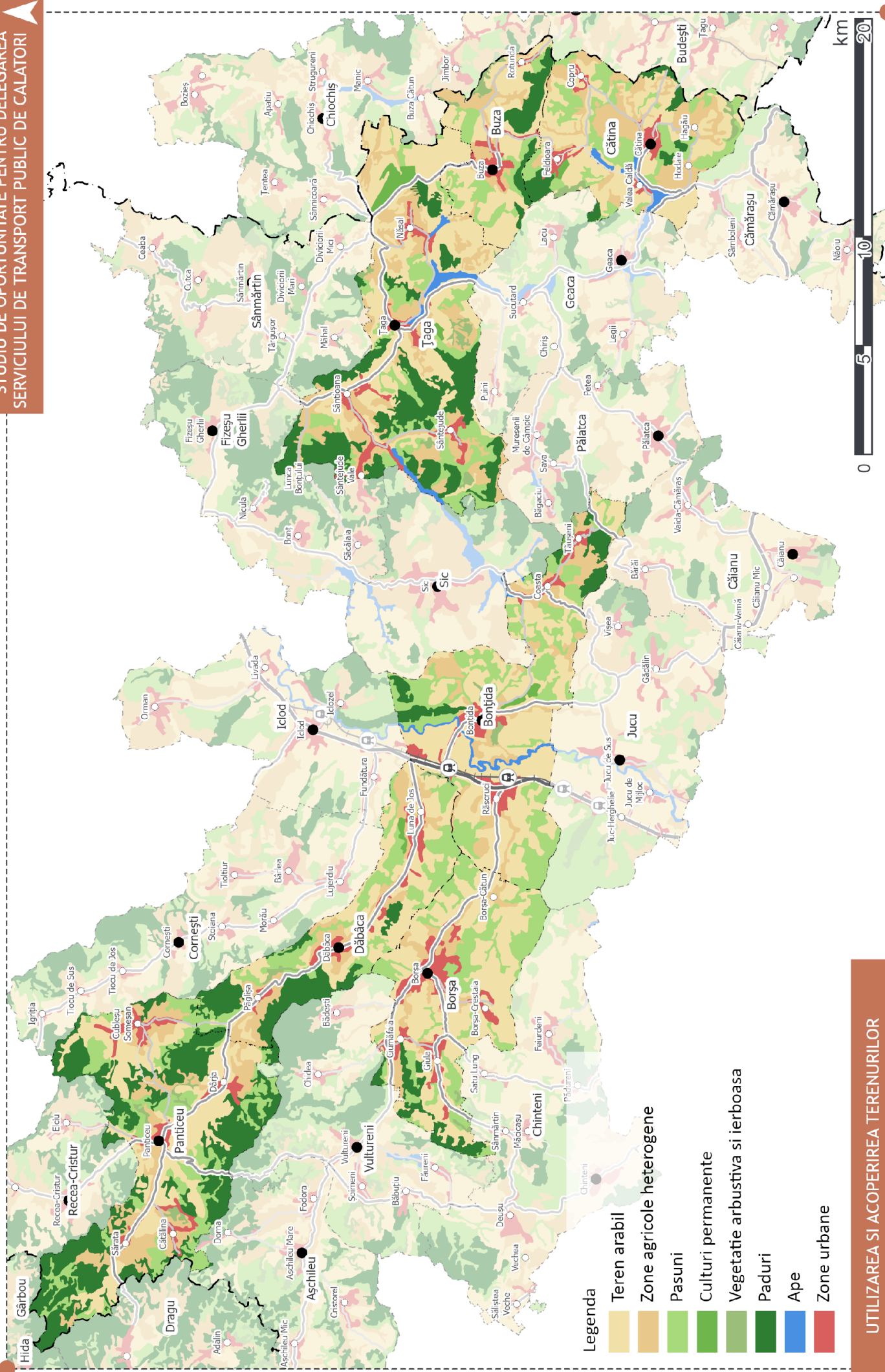
În ansamblu, indicatorii demografici conturează imaginea unui teritoriu caracterizat printr-un proces de îmbătrânire mai accentuat decât media județeană și națională, asociat cu un spor natural negativ și cu o reducere progresivă a populației. Aceste caracteristici au implicații directe asupra planificării serviciului de transport public, fiind necesară asigurarea unor conexiuni eficiente atât pentru populația activă și elevi, cât și pentru persoanele vârstnice, care depind într-o măsură mai mare de accesul la servicii medicale, administrative și comerciale din centrele urbane.

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

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

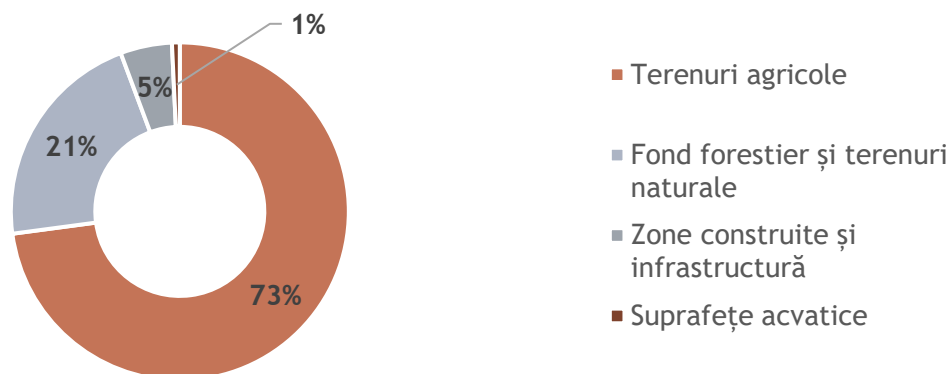
Ambele grupe de potențiali utilizatori pot fi beneficiari de gratuități sau subvenționări ale transportului, astfel încât este esențială identificarea cât mai exactă a numărului de potențiali utilizatori.

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



2.1.3 Zone de generare și atracție a deplasărilor

Relația cu fondul construit



Figură 2-7 Procentul ocupat de terenuri în aria de studiu

Structura teritorială a ariei de studiu este specifică unui teritoriu predominant rural, în care utilizarea terenurilor este dominată de suprafețele agricole și de fondul forestier. Din totalul suprafeței analizate, cea mai mare parte este ocupată de terenuri agricole/ productive, de fond forestier și alte terenuri naturale, în timp ce zonele construite și infrastructura reprezintă aproape 5%, iar suprafețele acvatice însumează circa 1%.

Ponderea redusă a terenurilor construite evidențiază caracterul rural al celor șapte comune și gradul scăzut de urbanizare al teritoriului. Fondul construit este concentrat în vetrele satelor, fiind alcătuit preponderent din locuințe individuale, gospodării agricole și dotări publice de interes local. Între localități predomină suprafețele agricole, ceea ce determină o discontinuitate a zonelor construite și distanțe relativ mari între centrele de populație.

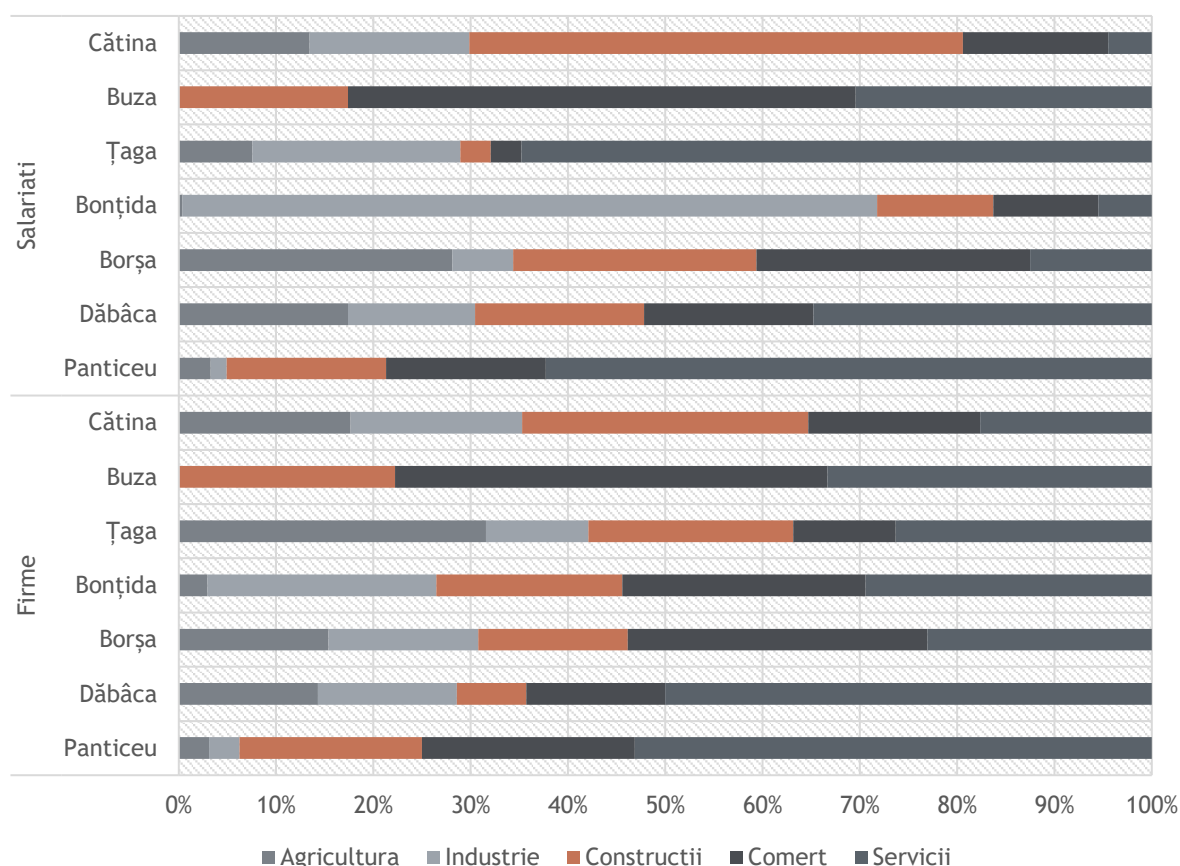
Dezvoltarea localităților este influențată în mod direct de accesibilitatea la infrastructura rutieră. Comune precum Bonțida, amplasate pe coridoare de transport importante și aflate în proximitatea municipiului Cluj-Napoca, prezintă un fond construit mai compact și o dinamică rezidențială mai accentuată, determinată de dezvoltarea funcției de locuire și de intensificarea navetei către municipiu. În schimb, comunele situate la distanțe mai mari față de principalele axe de circulație sunt caracterizate de un fond construit dispersat, organizat în mai multe sate, cu densități reduse și accesibilitate mai scăzută la servicii și locuri de muncă.

În același timp, procentul redus al suprafețelor construite indică existența unor rezerve teritoriale care permit dezvoltări viitoare ale funcțiilor rezidențiale și economice, în special în comunele aflate în aria de influență a municipiului Cluj-Napoca. Aceste evoluții vor conduce la intensificarea fluxurilor de mobilitate și vor accentua necesitatea dezvoltării unui sistem de transport public eficient și bine corelat cu distribuția teritorială a populației.

În ansamblu, structura utilizării terenurilor și modul de organizare a fondului construit evidențiază un teritoriu cu densități reduse, localități dispersate și o puternică orientare funcțională către municipiul Cluj-Napoca și, în plan secundar, către municipiul Gherla. Aceste caracteristici justifică implementarea unui sistem de transport public adaptat specificului rural, capabil să asigure conectivitatea dintre sate și principalele centre de interes, contribuind la creșterea accesibilității și la reducerea disparităților teritoriale.



Profilul economic și agenții economici



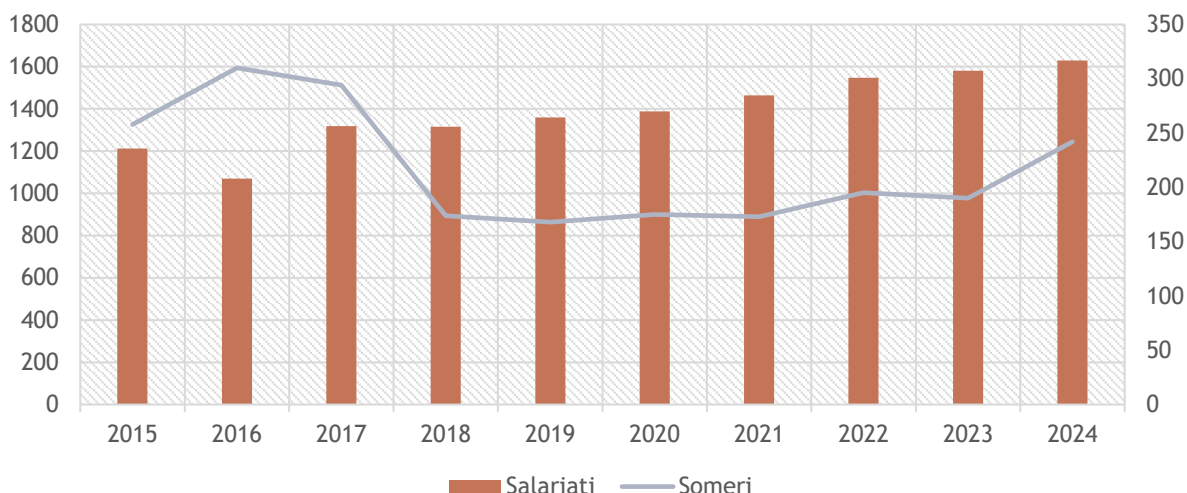
Figură 2-8 Ponderea numărului de firme active și a numărului de salariați pe doemnii economice

Activitatea economică din aria de studiu este caracterizată de un profil predominant rural, în care predomină întreprinderile mici și mijlocii din domeniul serviciilor, comerțului, construcțiilor și agriculturii. Distribuția agenților economici evidențiază diferențe importante între comune, determinate de accesibilitate, dimensiunea populației și proximitatea față de municipiul Cluj-Napoca.

Din totalul firmelor active din cele șapte comune, serviciile reprezintă principalul sector economic, concentrând 34.3% din totalul operatorilor economici, urmate de comerț, construcții, industrie și agricultură (în procent de 6.4%). Această structură indică o economie orientată în principal către activități de servicii și comerț, în timp ce agricultura este o practică într-o măsură importantă prin exploatații individuale, care nu se regăsesc integral în statistica firmelor.

Din perspectiva ocupării forței de muncă, situația este diferită. Industria concentrează 46.5% din totalul salariaților existenți în aria de studiu, fiind principalul angajator datorită activităților industriale dezvoltate în comuna Bonțida. Serviciile reprezintă aproximativ 20.8% din totalul locurilor de muncă, urmate de comerț, construcții și agricultură.

La nivel teritorial, comuna Bonțida concentrează 57% din totalul salariaților existenți în aria analizată, ceea ce confirmă rolul său de principal centru economic local, favorizat de amplasarea pe coridorul DN1C și de proximitatea municipiului Cluj-Napoca. Celelalte comune au un profil economic mult mai redus, ceea ce explică existența unor fluxuri importante de navetă către centrele urbane și către zonele cu ofertă mai diversificată de locuri de muncă.



Figură 2-9 Evoluția numărului de salariați și șomeri în aria de studiu

Evoluția numărului de salariați evidențiază o tendință generală de creștere a ocupării forței de muncă în majoritatea comunelor analizate. Cele mai importante creșteri relative au fost înregistrate în comuna Cătina, unde numărul salariaților a crescut cu 121% față de anul 2015, urmată de Țaga (+55%), Bonțida (+22%), Dăbâca (+23%) și Pânticeu (+29%).

În schimb, comunele Borșa și Buza înregistrează efective reduse ale salariaților, ceea ce indică o capacitate limitată de absorbție a forței de muncă la nivel local.

Per ansamblu, deși numărul locurilor de muncă a înregistrat o evoluție pozitivă în ultimul deceniu, distribuția acestora rămâne puternic concentrată în comuna Bonțida și insuficientă pentru a acoperi necesarul de ocupare al populației active din întreaga arie de studiu. Această situație generează deplasări zilnice către municipiul Cluj-Napoca, municipiul Gherla și alte centre economice din județ, aspect care justifică necesitatea dezvoltării unui serviciu de transport public capabil să deservească eficient fluxurile de navetă și mobilitatea cotidiană a populației.

În ceea ce privește șomajul, numărul persoanelor înregistrate ca șomeri a înregistrat o evoluție oscilantă. Față de anul 2015, când erau înregistrați 258 de șomeri, efectivul acestora a crescut temporar în 2016, după care a scăzut semnificativ în perioada 2018-2023, menținându-se la valori cuprinse între aproximativ 10% și 13% din numărul salariaților. În anul 2024 se observă o ușoară creștere a numărului de șomeri, fără ca aceasta să modifice tendința generală de îmbunătățire a pieței muncii.

Raportul dintre numărul șomerilor și cel al salariaților s-a redus de la 21.3% în anul 2015 la 14.8% în anul 2024, ceea ce reflectă o creștere a gradului de ocupare și o absorbție mai bună a forței de muncă disponibile.

Evoluția celor doi indicatori sugerează o dinamică pozitivă a pieței muncii la nivelul ariei de studiu, însă numărul relativ redus al locurilor de muncă existente în raport cu populația activă continuă să genereze deplasări zilnice către principalele centre de ocupare din județ, în special municipiul Cluj-Napoca și municipiul Gherla. Din această perspectivă, dezvoltarea unui serviciu de transport public eficient reprezintă un factor esențial pentru facilitarea accesului populației la oportunitățile de angajare și pentru susținerea dezvoltării economice a teritoriului.

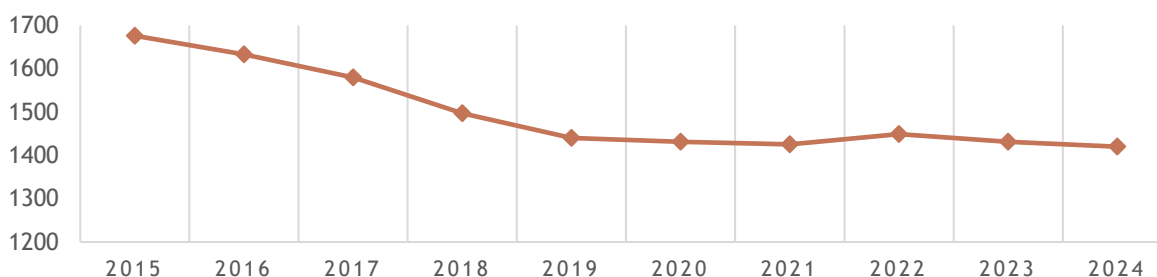


Concluzii

- Numărul salariaților a înregistrat o creștere de aproximativ 34,5% în perioada 2015-2024, ceea ce reflectă o evoluție pozitivă a activității economice din aria de studiu.
- Structura economică este dominată de sectoarele servicii, comerț și industrie, însă locurile de muncă sunt concentrate în principal în comuna Bonțida.
- Raportul dintre șomeri și salariați s-a redus față de anul 2015, indicând o îmbunătățire a gradului de ocupare a forței de muncă.
- Oferta locală de locuri de muncă rămâne limitată și neuniform distribuită teritorial, ceea ce determină deplasări zilnice către principalele centre economice din județ.
- Caracteristicile pieței muncii susțin necesitatea dezvoltării unui sistem de transport public care să faciliteze mobilitatea populației active și accesul la oportunitățile de angajare.

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

Unități de învățământ și populația școlară



Populația școlară din aria de studiu a înregistrat o tendință de diminuare în perioada 2015-2024, de la 1.676 elevi și preșcolari la 1.420, ceea ce reprezintă o scădere de 15.3%. Evoluția este în concordanță cu tendințele demografice identificate anterior, respectiv reducerea populației și procesul de îmbătrânire demografică. Scăderea efectivelor școlare influențează direct organizarea rețelei de învățământ și necesarul de transport al elevilor, în special în comunele cu populație dispersată, unde deplasările către unitățile de învățământ reprezintă o componentă importantă a mobilității zilnice.

Analiza gradului de ocupare al sălilor de clasă evidențiază diferențe între unitățile administrativ-teritoriale. Comuna Panticeu înregistrează un grad de ocupare de aproximativ 103%, ceea ce indică utilizarea integrală a capacității existente și, în anumite situații, o posibilă suprasolicitare a spațiilor de învățământ.

În celelalte comune, gradul de ocupare variază între aproximativ 60% și 84%, cele mai ridicate valori fiind înregistrate în Bonțida Cătina și Buza, în timp ce Țaga și Borșa dispun de capacități utilizate într-o măsură mai redusă.

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

Deși aria de studiu nu reprezintă o destinație turistică majoră la nivel județean, aceasta dispune de o serie de obiective naturale, culturale și de agrement care contribuie la atractivitatea locală și generează deplasări atât ale locuitorilor, cât și ale vizitatorilor din zonele învecinate.

- **Bontida** reprezintă principalul pol de atractivitate al ariei analizate, fiind cunoscută prin **Castelul Bánffy**, unul dintre cele mai importante monumente de arhitectură din Transilvania, care găzduiește anual evenimente culturale și festivaluri de amploare. Totodată, comuna beneficiază de acces facil prin intermediul drumului național DN1C și al căii ferate, ceea ce îi conferă un rol important în dezvoltarea turismului cultural și a mobilității regionale;
- **Țaga** este recunoscută pentru patrimoniul său natural, în special prin Lacul Țaga Mare, arie naturală cu importanță pentru biodiversitate și pentru activitățile recreative desfășurate în aer liber. Totodată, zona este cunoscută pentru tradiția producerii brânzeturilor maturate în peșteri naturale, element cu potențial de valorificare turistică și gastronomică;
- **Dăbâca** dispune de un important patrimoniu istoric, reprezentat de Cetatea Dăbâca, unul dintre cele mai vechi situri fortificate medievale din Transilvania. Obiectivul prezintă un potențial ridicat pentru dezvoltarea turismului cultural și educațional, fiind completat de cadrul natural specific Văii Lonei.

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



2.1.4 Transportul rutier

Aria de studiu este situată în partea de nord-est și est a județului Cluj, fiind caracterizată de o rețea rutieră care asigură legătura dintre localitățile rurale și principalele centre urbane ale județului, respectiv municipiile Cluj-Napoca și Gherla. Din punct de vedere al mobilității, relațiile funcționale sunt orientate predominant către municipiul Cluj-Napoca, principalul pol economic, educațional și administrativ al județului.

Principala axă rutieră care deservește aria analizată este Drumul Național DN1C (E576), ce traversează comuna Bonțida și asigură conexiunea directă între municipiul Cluj-Napoca, municipiul Gherla și municipiul Dej. Acest coridor reprezintă principala cale de acces pentru deplasările de navetă și pentru transportul de mărfuri, concentrând cele mai importante fluxuri de trafic din zona analizată.

Comuna Bonțida beneficiază de cea mai ridicată accesibilitate rutieră, datorită amplasării pe DN1C și în proximitatea municipiului Cluj-Napoca, în timp ce comunele Dăbâca, Borșa, Pânticeu, Țaga, Buza și Cătina sunt conectate la rețeaua națională prin intermediul drumurilor județene, care converg către DN1C sau către alte axe rutiere de interes județean.

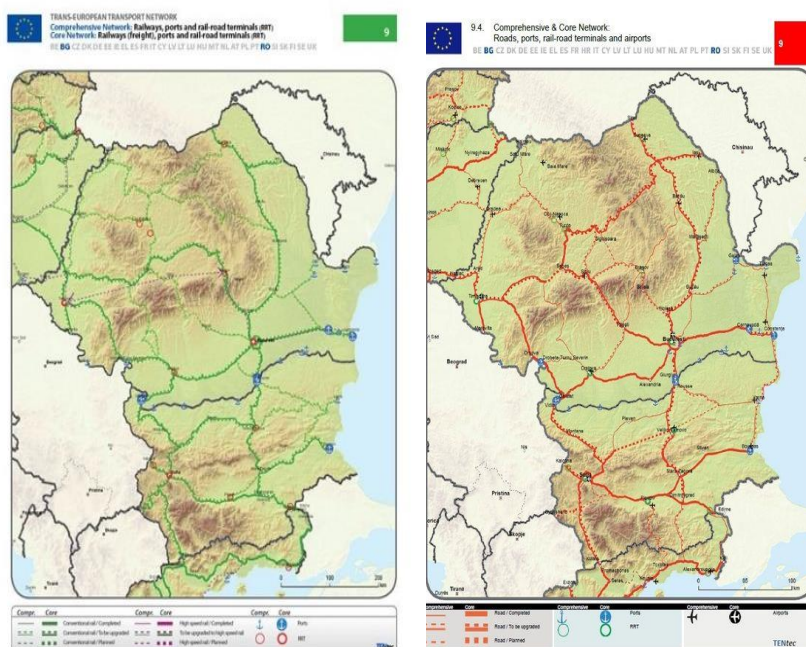
Din punct de vedere funcțional, rețeaua rutieră are o configurație predominant radială, principalele direcții de deplasare fiind orientate către municipiul Cluj-Napoca și, în plan secundar, către municipiile Gherla și Dej. Această organizare este determinată de distribuția locurilor de muncă, a unităților de învățământ și a serviciilor publice, care generează fluxuri zilnice importante de navetă.

Relația cu rețeaua TEN-T

Din punct de vedere al conectivității cu rețeaua europeană, aria de studiu are o poziționare favorabilă fiind în proximitate față de coridorul rutier TEN-T Core - A3 - Autostrada

Transilvania, precum și prin accesul la Drumul European E576 (DN1C).

Deși niciuna dintre comunele analizate nu este traversată de un traseu TEN-T, accesul la această rețea este realizat într-un interval redus de timp.



Figură 2-12 Rețeaua TEN-T Națională

Caracteristicile și clasificarea rețelei rutiere

Rețeaua rutieră care deservește aria de studiu este alcătuită din drumuri naționale, județene, comunale și străzi locale, fiecare categorie având un rol distinct în asigurarea mobilității populației și a accesului către principalele centre economice și administrative din județul Cluj.

La nivelul rețelei de interes național, principalul rol este îndeplinit de Drumul Național DN1C (E576), care traversează comuna Bonțida și asigură legătura directă cu municipiile Cluj-Napoca, Gherla și Dej. Acesta reprezintă principalul coridor de mobilitate pentru deplasările zilnice ale populației, concentrând cele mai importante fluxuri de navetă și de transport de mărfuri din aria analizată.

Conectivitatea dintre celelalte comune și rețeaua națională este asigurată prin intermediul drumurilor județene, care preiau fluxurile de trafic din localitățile rurale și le direcționează către principalele axe de circulație. Aceste drumuri au un rol esențial în asigurarea accesului către centrele de comună, unitățile de învățământ, serviciile medicale și zonele de ocupare a forței de muncă.

Rețeaua de drumuri comunale completează sistemul de transport rutier, asigurând legătura dintre satele aparținătoare și centrele administrative ale comunelor. În numeroase cazuri, aceste drumuri reprezintă singura cale de acces pentru populația din așezările dispersate, având o importanță ridicată în asigurarea mobilității cotidiene.

La nivelul intravilanului, circulația este preluată de rețeaua de străzi locale, destinată accesului la locuințe, instituții publice și activități economice. În general, traficul rutier este redus comparativ cu zonele urbane, însă în centrele comunelor și pe sectoarele traversate de drumurile județene și naționale se înregistrează valori mai ridicate ale circulației, generate de deplasările de navetă și de tranzit.

Din punct de vedere funcțional, rețeaua rutieră prezintă o structură ierarhizată, în care DN1C (E576) reprezintă axa principală de mobilitate, drumurile județene au rol de colectare și distribuție a traficului, iar drumurile comunale asigură accesibilitatea locală. Această organizare favorizează conectarea localităților cu principalele centre urbane, însă evidențiază și dependența ridicată a populației de infrastructura rutieră pentru realizarea deplasărilor zilnice.

Caracterul dispersat al așezărilor și distanțele relativ mari dintre sate determină o utilizare intensă a transportului rutier, atât prin intermediul autoturismului personal, cât și al transportului public. În acest context, dimensionarea și organizarea viitorului serviciu de transport public trebuie să valorifice structura existentă a rețelei rutiere, prin trasee care să urmărească principalele axe de circulație și să asigure conexiuni eficiente între sate, centrele de comună și municipiile Cluj-Napoca, Gherla și Dej.

Tabel 2-3 Lungimea rețelei de drumuri din aria de studiu

Tip	Lungime	Tip	Lungime
Drum Național	8.2	Drum Comunal	93.5
Drum Județean	152.0	De interes local	12.5



Accesibilitatea rutieră

Analiza accesibilității rutiere evidențiază influența majoră exercitată de rețeaua de drumuri naționale și județene asupra conectivității localităților din aria de studiu. Timpul de acces către cel mai apropiat drum național variază de la sub 10 minute în zonele aflate în imediata vecinătate a DN1C (E576), până la aproximativ 60 de minute în extremitățile nordice și estice ale teritoriului.

Cele mai ridicate niveluri de accesibilitate sunt înregistrate în comuna Bonțida, situată direct pe traseul DN1C, precum și în sectoarele sudice ale comunelor Borșa și Dăbâca, unde conexiunile către rețeaua națională se realizează într-un interval redus de timp. Aceste zone concentrează și cea mai mare parte a activităților economice și a locurilor de muncă existente în aria analizată.

Pe măsură ce distanța față de DN1C crește, accesibilitatea rutieră se diminuează. Comunele Panticeu, Țaga, Buza și Cătina prezintă timpi de acces mai ridicați, determinați atât de distanța față de rețeaua națională, cât și de configurația rețelei de drumuri județene și comunale. În cazul comunelor Buza și Cătina, amplasarea periferică în raport cu principalele coridoare de transport conduce la cele mai reduse niveluri de accesibilitate din aria de studiu.

Distribuția spațială a accesibilității confirmă existența unui gradient vest-est, în care accesul la infrastructura rutieră principală scade odată cu îndepărtarea de municipiul Cluj-Napoca și de coridorul DN1C. Această situație influențează atât mobilitatea populației, cât și atractivitatea economică a localităților, determinând o dependență ridicată de transportul rutier pentru accesul la locurile de muncă, servicii și instituții publice.

Din perspectiva organizării transportului public, rezultatele analizei indică necesitatea concentrării traseelor principale pe coridorul DN1C și pe drumurile județene care asigură legătura dintre comune și această axă de mobilitate, completate de servicii de colectare din satele periferice.

Siguranță rutieră

Din punct de vedere al siguranței rutiere, așa cum se poate observa din cartograma următoare, distribuția accidentelor evidențiază o concentrare a acestora pe Drumul Național DN1C, principala axă rutieră care traversează aria de studiu și care preia cele mai ridicate volume de trafic. Totodată, accidente izolate sunt înregistrate și pe principalele drumuri județene care asigură conexiunile dintre comune și rețeaua națională.

Trebuie menționat faptul că analiza are la bază numai accidentele rutiere grave, soldate cu persoane decedate și/sau rănite grav. Numărul total al accidentelor produse în aria de studiu este estimat a fi de aproximativ șapte ori mai mare, acesta incluzând și evenimentele rutiere soldate exclusiv cu pagube materiale sau cu răniți ușor.

Tabel 2-4 Cauza principală a accidentelor rutiere din ultimii 10 ani în aria de studiu

Cauză principală	Accidente	Decese	Răniți grav	Răniți ușor
Abateri biciclisti	12	2	10	1
Viteza neadaptată la condițiile de drum	11	3	10	5
Neacordare prioritate vehicule	10	0	16	14

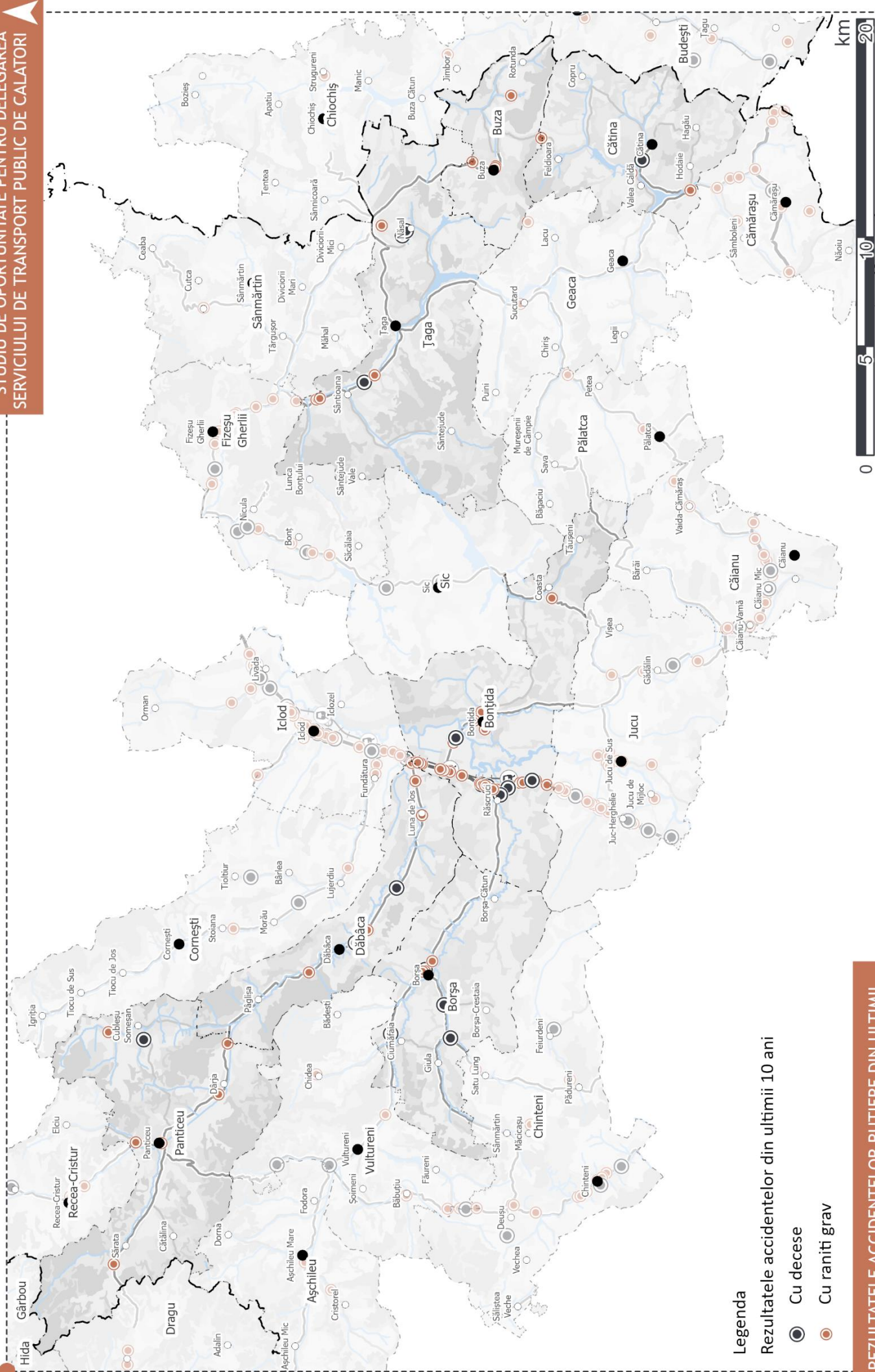
Cauză principală	Accidente	Decese	Răniți grav	Răniți ușor
Conducere sub influența alcoolului	10	3	7	2
Traversare neregulamentară pietoni	6	3	3	0
Circulație pe sens opus	5	0	5	5
Alte preocupări de natură a distragă atenția	5	1	5	5
Nerespectare distanță între vehicule	4	0	4	4
Neacordare prioritate pietoni	4	3	1	0
Conducere fără permis	4	1	4	0
Depășire neregulamentară	3	0	5	4
Pietoni pe partea carosabilă	3	2	1	0
Alte abateri savarsite de conducătorii auto	3	0	3	0
Abateri ale conducătorilor de atelaje sau animale	2	1	1	0
Defecțiuni tehnice vehicul	1	0	1	0

Analiza cauzelor producerii accidentelor evidențiază faptul că cele mai frecvente sunt abaterile bicicliștilor, urmate de viteza neadaptată la condițiile de drum, neacordarea priorității vehiculelor și conducerea sub influența alcoolului. Aceste patru categorii însumează o pondere importantă din totalul accidentelor grave produse în perioada analizată.

Un aspect deosebit de interesant îl reprezintă numărul ridicat al accidentelor în care sunt implicați bicicliști, ceea ce indică faptul că **bicicleta constituie un mod de deplasare utilizat frecvent** în cadrul comunelor analizate. Acest rezultat evidențiază existența unui potențial semnificativ pentru dezvoltarea mobilității active, dar și necesitatea implementării unor măsuri dedicate creșterii siguranței bicicliștilor, precum amenajarea infrastructurii specifice, calmarea traficului în intravilan și îmbunătățirea condițiilor de vizibilitate în intersecții.

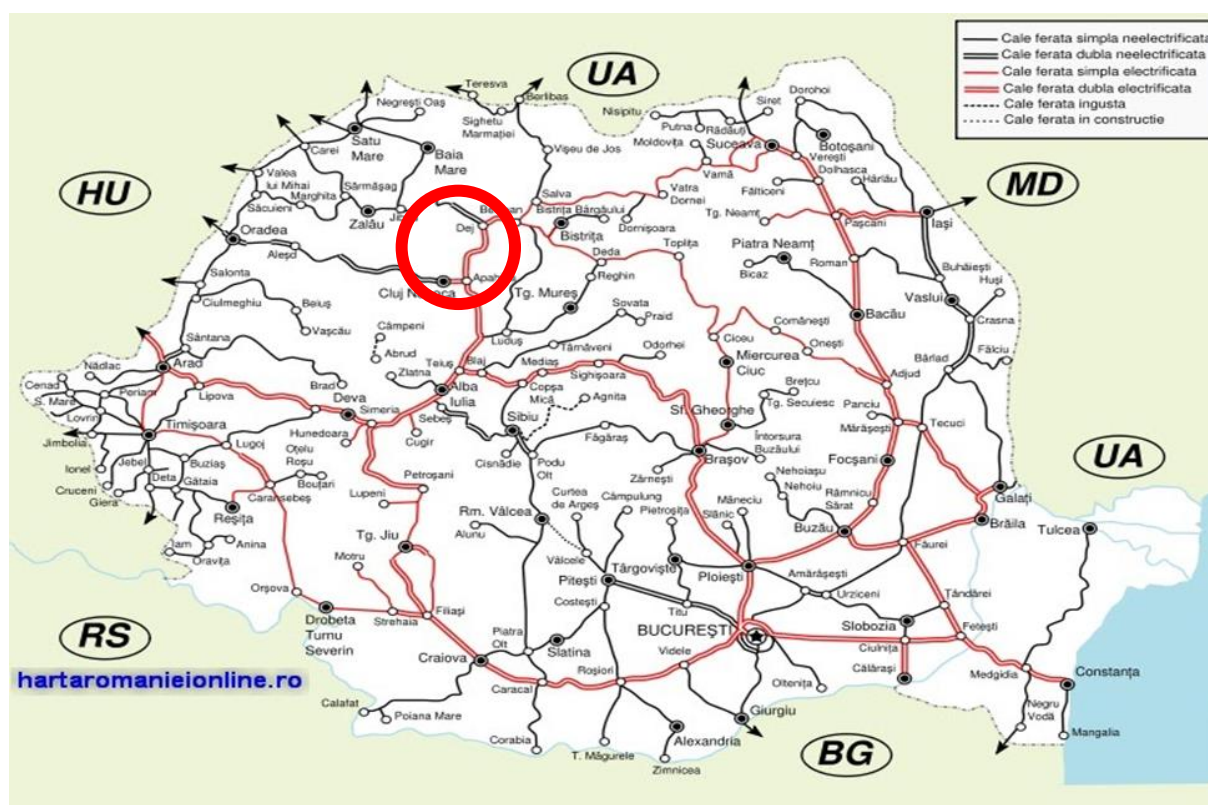
În același timp, **conducerea sub influența alcoolului** reprezintă unul dintre **cele mai îngrijorătoare fenomene** identificate. Cele 10 accidente produse din această cauză au avut consecințe deosebit de grave, fiind înregistrate **3 persoane decedate, 7 răniți grav și 2 răniți ușor**. Frecvența ridicată și severitatea acestor evenimente evidențiază necesitatea intensificării măsurilor de prevenire, control și educație rutieră, în special în mediul rural.

De asemenea, un număr ridicat de accidente este asociat cu viteza neadaptată la condițiile de drum, factor care a generat 3 decese și 10 răniți grav, precum și cu neacordarea priorității vehiculelor, care a produs cel mai mare număr de răniți grav (16 persoane). Aceste rezultate indică faptul că principalele riscuri de siguranță rutieră sunt determinate atât de comportamentul participanților la trafic, cât și de caracteristicile infrastructurii rutiere și de intensitatea circulației pe principalele axe de transport.





2.1.5 Transportul feroviar



Figură 2-14 Rețeaua de căi ferate în România în funcție de tipul ei

Transportul feroviar reprezintă o componentă importantă a sistemului de mobilitate la nivelul județului Cluj, oferind o alternativă sustenabilă la transportul rutier pentru deplasările de navetă și pentru conexiunile regionale și naționale. Comparativ cu transportul rutier, calea ferată prezintă avantaje în ceea ce privește siguranța circulației, capacitatea de transport, confortul și impactul redus asupra mediului, fiind un element esențial în dezvoltarea unui sistem de transport durabil.

Aria de studiu este deservită parțial de infrastructura feroviară, prin intermediul Magistralei CFR 400, una dintre principalele magistrale feroviare ale României, care asigură legătura dintre Brașov - Cluj-Napoca - Oradea - Episcopia Bihor (frontiera cu Ungaria). Această magistrală face parte din rețeaua feroviară de importanță națională și europeană, reprezentând principalul coridor feroviar al județului Cluj pentru transportul de călători și mărfuri.

Acces direct la infrastructura feroviară beneficiază în principal comuna Bonțida, prin gara Bonțida și punctele de oprire existente pe magistrală. Totodată, locuitorii comunelor Borșa și Dăbâca pot utiliza stațiile aflate în proximitatea limitelor administrative, însă accesul se realizează prin intermediul transportului rutier. În schimb, comunele Pânticeu, Țaga, Buza și Cătina nu dispun de acces direct la infrastructura feroviară, deplasarea către cea mai apropiată stație necesitând parcurgerea unor distanțe considerabile pe rețeaua rutieră.

Analiza accesibilității evidențiază faptul că infrastructura feroviară deservește în mod eficient doar partea central-vestică a ariei de studiu, în timp ce localitățile situate în est și nord rămân dependente aproape exclusiv de transportul rutier. Din acest motiv, utilizarea transportului feroviar este limitată în principal la populația din Bonțida și din localitățile învecinate, unde timpul de acces către gară este competitiv.

Oferta actuală de transport este asigurată prin trenuri Regio și InterRegio, care realizează legături directe cu municipiul Cluj-Napoca, precum și cu municipiile Gherla, Dej, Bistrița (prin legături), Oradea și alte centre urbane importante. Pentru deplasările zilnice de navetă, relația cu municipiul Cluj-Napoca prezintă un interes deosebit, transportul feroviar reprezentând o alternativă competitivă la autoturism în special în intervalele cu trafic rutier intens.

Cu toate acestea, accesibilitatea redusă la stațiile de cale ferată pentru o parte importantă a populației, lipsa unor conexiuni eficiente între transportul rutier și cel feroviar, precum și distribuția dispersată a localităților limitează potențialul de utilizare al acestui mod de transport. În aceste condiții, dezvoltarea unui sistem de transport public integrat, care să asigure legături de tip feeder între comune și stațiile de cale ferată, poate contribui la creșterea atractivității transportului feroviar și la reducerea dependenței de autoturismul personal.

Accesibilitatea feroviară

Analiza accesibilității feroviare evidențiază o distribuție similară celei rutiere, influențată de amplasarea magistralei feroviare Cluj-Napoca - Gherla - Dej, care traversează partea sudică a ariei de studiu și deservește în principal comuna Bonțida.

Zonele cu accesibilitatea cea mai ridicată sunt cele aflate în proximitatea gărilor și punctelor de oprire de pe această linie, respectiv Bonțida, precum și sectoarele sudice ale comunelor Borșa și Dăbâca, unde timpul de acces către cea mai apropiată stație feroviară este redus.

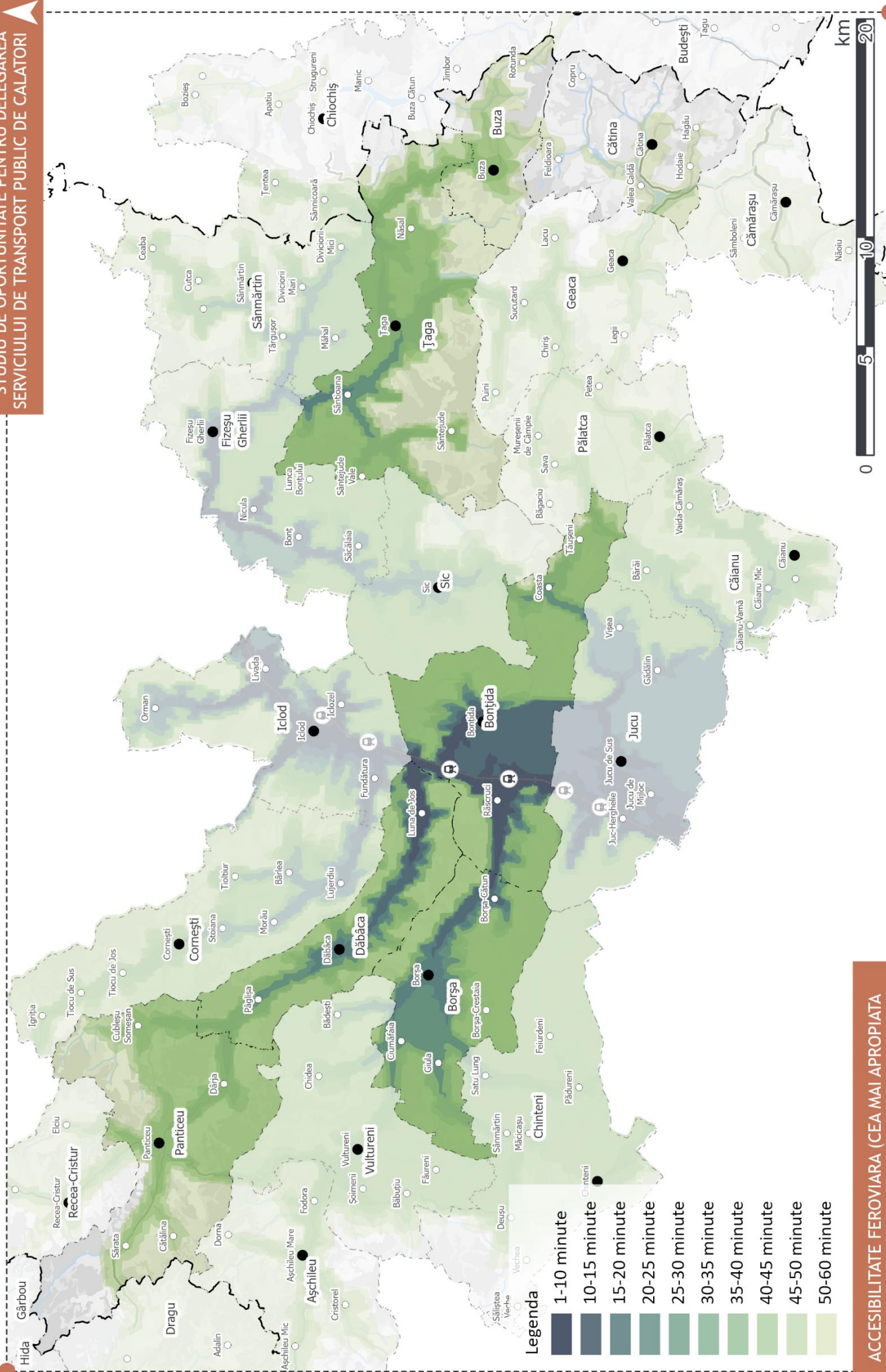
În schimb, comunele Panticeu, Țaga, Buza și Cătina se află la distanțe considerabil mai mari față de infrastructura feroviară, ceea ce limitează posibilitatea utilizării transportului pe calea ferată pentru deplasările cotidiene. În aceste zone, accesul la rețeaua feroviară depinde în mod direct de existența unor conexiuni rutiere eficiente către stațiile de cale ferată.

Se observă că accesibilitatea feroviară este concentrată în partea central-vestică a teritoriului, în timp ce estul și nordul ariei analizate rămân dependente aproape exclusiv de transportul rutier. Din acest motiv, transportul feroviar poate reprezenta o alternativă competitivă doar pentru localitățile situate în apropierea liniei de cale ferată, în special pentru deplasările către municipiul Cluj-Napoca.

2.1.6 Transportul aerian

Aria de studiu beneficiază de acces la transportul aerian prin intermediul Aeroportului Internațional „Avram Iancu” Cluj, situat la aproximativ 25-50 km, în funcție de localitatea de origine, timpul de deplasare variind între 30 și 60 de minute. Aeroportul reprezintă principalul nod aerian al regiunii de Nord-Vest și oferă conexiuni regulate către numeroase destinații naționale și internaționale.

Datorită proximității față de municipiul Cluj-Napoca și accesului facil prin rețeaua de drumuri naționale și județene, aeroportul este accesibil pentru toate comunele din aria analizată, însă nivelul de accesibilitate diferă în funcție de poziționarea acestora. Comunele Bonțida, Borșa și Dăbâca beneficiază de cei mai reduși timpi de acces, în timp ce Panticeu, Țaga, Buza și Cătina înregistrează durate mai mari de deplasare.





2.2 Transportul public de persoane

2.2.1 Prestarea serviciului

La nivelul ariei de studiu, în prezent, nu funcționează un serviciu public de transport local organizat, deplasările în interiorul comunelor și între acestea fiind realizate preponderent prin mijloace individuale sau prin servicii de transport județean/trasee ocazionale. Această situație a evidențiat necesitatea dezvoltării unui sistem de mobilitate urbană accesibil, predictibil și adaptat nevoilor comunității locale.

În acest context, cele șapte comune au inițiat și au depus un proiect comun în vederea înființării și operaționalizării unui serviciu de transport public local modern și sustenabil.

În vederea asigurării cadrului instituțional necesar funcționării serviciului, partenerii fac parte din Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Dealurile Clujului”, fiind înscrisă și înregistrată la Judecătoria Dej, Județul Cluj cu numărul 2763/219/26 din 26.06.2026.

În vederea operaționalizării și eficientizării serviciului de transport public de persoane la nivel local, a fost constituită SOCIETATEA DE TRANSPORT SRL, entitate juridică înregistrată la Registrul Comerțului sub numărul J2025021067009 la data de 25.03.2025 și identificată prin codul fiscal 51512846.

Societatea își desfășoară activitatea la sediul social stabilit în comuna Panticeu, sat Panticeu, nr. 86, camera 6, județul Cluj, având ca structură de asociere parteneriatul dintre unitățile administrativ-teritoriale Comuna Panticeu, Comuna Dăbâca, Comuna Borșa, Comuna Bonțida și Comuna Cătina.

Din punct de vedere operațional, compania se încadrează în domeniul principal de activitate definit de codul 493 (Alte transporturi terestre de călători), axându-și obiectul principal pe prevederile codului CAEN 4931 - Transporturi terestre de pasageri, pe bază de grafic.

Capitalul social se repartizează astfel:

- Comuna Panticeu - 30% din capitalul social;
- Comuna Dăbâca - 30% din capitalul social;
- Comuna Borșa - 15% din capitalul social;
- Comuna Bonțida - 15% din capitalul social;
- Comuna Cătina - 10% din capitalul social.

Această formă de asociere este imperios necesară pentru a răspunde nevoilor de mobilitate ale comunităților locale, asigurând un serviciu public modern, accesibil și integrat. Totodată, constituirea și funcționarea operatorului respectă în totalitate prevederile legale în vigoare din domeniul serviciilor comunitare de utilități publice, garantând desfășurarea transportului de persoane în condiții optime de siguranță pe întreaga rază teritorială a unităților administrativ-teritoriale membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară.

2.2.2 Constrângeri de ordin tehnic

Performanța serviciului de transport public operat la nivelul ariei de studiu va 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 propuse de autobuze nu există pante sau rampe care să depășească 12% 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 12%.

■ **Parcurgerea virajelor și a curbilor:**

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

■ **Stațiile de îmbarcare/debarcare:**

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

Pentru îmbarcarea/debarcarea cu ușurință a pasagerilor se recomandă ca podeaua autobuzelor să fie joasă, cu posibilitatea ajustării garzii la sol pe o parte, pentru accesul calătorilor (funcția de ingenunchiere), cat si integral in situatiile de drum cu denivelari 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 Regională s-ar angaja într-o licitație competitivă în jurisdicția autorității sale locale. În cazul în care are apărut o astfel de situație, Operatorul Intern ar fi considerat Operator Extern supus condițiilor prezentate mai jos, aplicabile Operatorilor Externi.

3.1 Scenarii alternative de delegare

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

Scenariile alternative de delegare sunt:

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

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

3.1.1 Scenariul 1 - Gestiunea directă

Caracteristicile Gestiunii Directe

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

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

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

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

- a) Unitățile administrativ-teritoriale membre ale unei asociații de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, în calitate de acționari/asociați ai operatorului regional, prin intermediul asociației, exercită un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau



- semnificative ale operatorului regional în legătură cu serviciul furnizat/prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe;
- b) Operatorul desfășoară exclusiv activități din sfera furnizării/prestării serviciilor de utilități publice destinate satisfacerii nevoilor de interes public general ale utilizatorilor de pe raza de competență a unității administrativ-teritoriale care i-a încredințat gestiunea-serviciului;
 - c) Capitalul social al operatorului este deținut în totalitate de unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației, participarea capitalului privat la capitalul social al operatorului regional este exclusă,

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

3.1.2 Scenariul 2 - Gestiunea delegată

Caracteristicile gestiunii delegate

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

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

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

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

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

- a) Autoritatea contractantă exercită asupra persoanei juridice în cauză un control similar celui pe care îl exercită asupra propriilor departamente sau servicii;



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

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

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

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

- **Administrativ și procedural;**
- **Economico-financiar (nivel redevență; nivel compensație; profit rezonabil; nivel 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	Pentru a se putea realiza gestiune directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă către Societatea de Transport S.R.L., care va avea calitatea de Operator regional, trebuie îndeplinite condițiile prevăzute în art. 28, alin. (2¹) din Legea nr. 51/2006. Astfel: a) Unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației, în calitate de acționari/asociați ai Societatea de Transport S.R.L., care este operatorul regional, prin intermediul asociației exercită un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului regional în legătură cu serviciul furnizat/prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe; b) Operatorul regional desfășoară exclusiv activități din sfera furnizării/prestării serviciilor de transport public local necesare satisfacerii nevoilor de transport ale utilizatorilor de pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre ale asociației; c) Capitalul social al operatorului regional este deținut în totalitate de unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației.	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	
	În conformitate cu dispozițiile art. 31 din Legea nr.98/2016 privind achizițiile publice și art.36 din Legea nr.100/2016 privind concesiunile de lucrări ori concesiunile de servicii, atribuirea contractului de delegare a gestiunii serviciilor poate fi exceptată de la procedura licitației publice în cazul în care sunt îndeplinite, cumulativ, următoarele condiții: a) autoritatea contractantă exercită asupra persoanei juridice în cauză un control similar celui pe care îl exercită asupra propriilor departamente sau servicii; b) mai mult de 80% din activitățile persoanei juridice controlate sunt efectuate în vederea îndeplinirii sarcinilor care îi sunt încredințate de către autoritatea contractantă care o controlează sau de către alte persoane juridice controlate de respectiva autoritate contractantă; c) nu există participare privată directă la capitalul persoanei juridice controlate, cu excepția formelor de participare a capitalului privat care nu oferă controlul sau dreptul de veto, dar a căror existență este necesară potrivit dispozițiilor legale, în conformitate cu Tratatul, și care nu exercită o influență determinantă asupra persoanei juridice controlate.		

Scenariul 1 - Gestiune directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă
2. Durata contractului de delegare a gestiunii

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

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

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

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

Evaluare propriu-zisă	Modalitate de delegare	Avantaje	Dezavantaje
Scenariul 1 - Gestiune directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă			
Analiza propriu-zisă	1. Conform informațiilor expuse în rândurile de mai sus. Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Transport Dealurile Clujului poate delega direct serviciul de transport public către operatorul Societatea de Transport S.R.L..		
	2. Durata contractului În ceea ce privește situația delegării serviciului de transport public către operator regional, durata contractului de delegare nu va depăși durata maximă necesară recuperării investițiilor. Dacă durata contractului va fi mai mare de 5 ani se vor aplica prevederile art. 16 alin. (2) din Legea nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, care prevede că: „Pentru concesiunile de lucrări sau concesiunile de servicii a căror durată estimată este mai mare de 5 ani, durata maximă a concesiunii nu poate depăși timpul estimat în mod rezonabil necesar concesionarului pentru a obține un venit minim care să permită recuperarea costurilor investițiilor efectuate, a costurilor în legătură cu exploatarea lucrărilor sau a serviciilor, precum și a unui profit rezonabil”.		
	3. În ceea ce privește semnarea contractului de delegare, acesta se va realiza după obținerea avizului Consiliului Concurenței cu privire la respectarea prevederilor specifice din domeniul concurenței și al ajutorului de stat, așa cum este prevăzut în art. 52, al (1) și (2) din Legea 51/2006 serviciilor comunitare de utilități publice, modificată și completată de Legea 225/2016.		
Concluzii	În concluzie, Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Transport Dealurile Clujului poate delega direct operarea serviciului de transport către operatorul regional Societatea de Transport S.R.L., fiind îndeplinite toate prevederile legale în vigoare.		
	Din punct de vedere administrativ, considerăm astfel că această modalitate de delegare prezintă mai multe avantaje din punct de vedere administrativ și procedural, decât dezavantaje.		

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

Legislație relevantă	1. Spre deosebire de cealaltă modalitate de delegare, alegerea acestei variante presupune demararea unei proceduri concurențiale de atribuire a serviciului de utilitate publică, în conformitate cu prevederile Regulamentului CE 1370/2007 și ale Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, sau, după caz, ale Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii: a) Regulamentul CE 1370/2007, prevede la art. 5, al. (3) că orice autoritate competentă care face apel la un terț, altul decât un operator intern, atribuie contractele de servicii publice pe baza unei proceduri competitive de atribuire, cu excepția cazurilor menționate la alineatele (4)¹, (5)² și (6)³. Procedura competitivă de atribuire adoptată este deschisă tuturor operatorilor, este echitabilă și respectă principiile transparenței și nediscriminării. În urma depunerii ofertelor și a eventualei etape de 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

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

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

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

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

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

Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată

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

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

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

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

Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată

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

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

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

Concluzii

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

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

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

3.2.2 Criteriul economico-financiar

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

Evaluare propriu-zisă	Scenariul 1 - Gestiune directă către un operator regional		Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată	
Nivel redevență	Legea nr. 225/2016 pentru modificarea și completarea Legii serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, impune la art., al. (10) și (11), pct. (m), ca la stabilirea nivelului redevenței, autoritatea publică locală să ia în considerare valoarea calculată similar amortizării pentru mijloacele fixe aflate în proprietate publică și puse la dispoziție operatorului odată cu încredințarea serviciului/activității de utilități publice și gradul de suportabilitate al populației. Nivelul redevenței se stabilește în mod transparent și nediscriminatoriu pentru toți potențialii operatori de servicii de utilități publice, utilizându-se aceeași metodologie de calcul. Astfel, pentru membrii Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Dealurile Clujului, Operatorul va plăti o redevență ce va fi calculată la un procent de 0.1% asupra totalului valorii rămase de amortizat a bunurilor concesionate. Detalii privind modalitatea de stabilire a redevenței prin aplicarea unui procent din valoarea amortizării anuale a bunurilor concesionate, inclusiv calculul amortizării anuale se regăsesc la capitolul 4, sub-capitolul 4.4, sub-punctele „Modul de calcul al redevenței”.			
Rezultat Favorabil X Defavorabil	Avantaje	Dezavantaje	Avantaje	Dezavantaje
	Având în vedere că operatorul va funcționa cu autobuzele aflate în proprietatea UAT-urilor membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Dealurile Clujului, este necesară plata redevenței		Având în vedere că operatorul va funcționa cu autobuzele aflate în proprietatea UAT-urilor membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Dealurile Clujului, este necesară plata redevenței	
Profit rezonabil	La calcularea profitului rezonabil se va avea în vedere ca rata de rentabilitate să se încadreze sub pragul ratei swap (http://www.ajutordestat.ro/?pag=202) aferent duratei contractului de delegare.			
	În rândurile ce urmează se va analiza profitul rezonabil luând în calcul o durată a contractului de delegare de 5 ani, conform prevederilor legislative și a recomandărilor capitolului 4, sub-capitolul 4.2. „Durata Contractului”.			
Rezultat Favorabil X Defavorabil	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.		Profitul rezonabil este calculat în cazul operatorului municipal pentru stabilirea compensației acordate și evitarea acordării de compensații în exces conform normelor prevăzute în Anexa la Regulamentul CE 1370/2007.	
	Conform Anexei la Regulamentul CE 1370/2007, normele de stabilire a compensației se stabilește pentru contractele de servicii publice atribuite direct, astfel încât, în cazul delegării serviciului către un operator privat, aceste norme nu sunt aplicabile		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	
Rezultat Favorabil X Defavorabil	Astfel, mărirea profitului rezonabil se va încadra sub rata de 4.67% plus o primă de 100 de puncte procentuale (respectiv 5.67%) aplicată costurilor nete ex post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general.		Astfel, mărirea profitului rezonabil se va încadra sub rata de 4.67% plus o primă de 100 de puncte procentuale (respectiv 5.67%) aplicată costurilor nete ex post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general.	
	Avantaje	Dezavantaje	Avantaje	Dezavantaje
Rezultat Favorabil X Defavorabil	Profitul rezonabil este obținut pentru stabilirea unei rate de rentabilitate pozitive, astfel încât compania să aibă o stabilitate economică prin		Profitul rezonabil este obținut pentru stabilirea unei rate de rentabilitate pozitive, astfel încât compania să aibă o stabilitate economică prin eliminarea riscurilor de intrare în	

Evaluare propriu-zisă	Scenariul 1 - Gestiune directă către un operator regional	Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată		
Nivel compensație	eliminarea riscurilor de intrare în faliment - din cauza nivelului mai ridicat al cheltuielilor față de veniturile obținute din prestarea serviciului de transport public	faliment - din cauza nivelului mai ridicat al cheltuielilor față de veniturile obținute din prestarea serviciului de transport public		
	Compensațiile pentru obligația de serviciu public reprezintă sume suportate de la bugetul de stat pentru acoperirea costurilor suportate de întreprinderile care execută sarcini de serviciu public stabilite de autoritățile publice ale statelor membre ale Uniunii Europene (UE).			
	Conform Anexei la Regulamentului 1370, nivelul maxim al compensației legată de contractele de servicii publice atribuite direct, nu poate depăși efectul financiar net ocazionat de executarea obligațiilor de serviciu public, iar efectul financiar net este dat de diferența dintre „Costurile suportate cu obligația de serviciu public” minus „eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatare” minus „sumele încasate din tarife sau orice alte venituri generate” la care se adaugă un profit rezonabil.			
	Compensația = Costurile de operare al serviciului de transport public - Veniturile înregistrate în urma prestării serviciului de transport public + Profitul rezonabil $C = CE - Vt + Pr$			
Rezultat Favorabil X Defavorabil	Avantaje	Dezavantaje	Avantaje	Dezavantaje
	Plecând de la ipoteza că operatorul regional este o companie al cărui control direct îl au unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară, riscul de supracompensare este limitat.		Riscul de supracompensare este limitat, având în vedere respectarea Reg. 1370/2007	
Nivel tarificare				
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 regional	Scenariul 2 - Gestiune delegată către un operator privat
Toate categoriile de operatori analizați sunt eligibili pentru accesarea finanțării din fonduri nerambursabile privind achiziția de autobuze sau alte intervenții în infrastructură.	

3.2.4 Criteriul social

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

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

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

	accesibilitate a serviciului de utilitate publică, prin extinderea traseelor in interiorul UAT			
	Avantaje	Dezavantaje	Avantaje	Dezavantaje
Număr locuri de muncă	Creșterea numărului de locuri de muncă		Creșterea numărului de șomeri întrucât există șanse mari ca noul operator privat să nu preia angajații actuali ai operatorului Luând în calcul gradul maximal al profitabilității pe care un operator privat îl urmărește, acesta poate presta serviciul de transport public cu cât mai puțini angajați	
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/guvernantei locale, acceptanța socială a costului mediu al tarifelor practicate pentru călătoriile cu transportul public, conform Anexei 2.6 la Modelul de Contract de Servicii Publice pentru municipiile și orașele din România în conformitate cu legislația UE (Regulamentul 1370/2007), această anexă fiind intitulată „Modalitatea de stabilire, modificare sau ajustare a Tarifelor de călătorie”. Conform informațiilor furnizate de Institutul Național de Statistică, în anul 2024, în Regiunea de Dezvoltare Centru, numărul mediu al membrilor unei gospodării este de 2.67 persoane. În același timp, veniturile totale medii lunare pe gospodărie în regiunea de Centru au fost de 8080.59 lei. Analizând aceste date, constatăm că venitul lunar / membru din gospodărie este de 3,026.438 lei, astfel încât tariful popus de 10 lei / călătorie reprezintă aproximativ 0.33% din venitul total lunar, iar tariful practicat pentru un abonament (150 lei / abonament lunar) reprezintă aproximativ 4.95 % din venitul total lunar. Putem astfel constata că tariful practicat pentru o călătorie reprezintă o sumă suportabilă pentru utilizator. 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.		Poate avea impact social nefavorabil pentru utilizatori prin reducerea accesibilității financiare la serviciul public -	
	Avantaje	Dezavantaje	Avantaje	Dezavantaje

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

3.2.5 Criteriul de mediu (nivel CO²)

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

Tabel 3-5 Criteriul de mediu (nivel CO²)

Conform scenariului tehnico-economic recomandat, emisiile de CO₂/km pentru un autobuz electric cu încărcare este de 0 g CO₂/km, indiferent de modalitatea de delegare, Autoritatea Contractantă fiind cea care pune la dispoziția operatorului mijloacele de transport ecologice.



3.3 Concluzii și recomandarea variantei optime de delegare

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

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

În ceea ce privește gestiunea directă către un operator regional, menționăm că în prezent, Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Transport Dealurile Clujului poate delega serviciul de transport public către un operator regional, aceasta fiind Societatea de Transport S.R.L..

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

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

Motive de ordin economic

- Operatorul asigură 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 pe întreaga arie teritorială a ADI Transport Dealurile Clujului;
- 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 concură la siguranța circulației;
- Operatorul asigură respectarea indicatorilor de performanță ai serviciului stabiliți în contractul de delegare a gestiunii;
- Operatorul respectă regulamentul serviciului și caietul de sarcini al serviciului;
- Operatorul asigură realizarea unui sistem de evidență al sesizărilor și reclamațiilor și de rezolvare operativă a acestora;
- Operatorul asigură un sistem de informare al călătorilor privind serviciul de transport public, în stații, pe mijloacele de transport și în mediul on-line;
- Operatorul realizează statistici privind accidentele în care a fost implicat;
- Operatorul asigură furnizarea de date către ADI Transport Dealurile Clujului și accesul la toate informațiile în vederea optimizării planificării traseelor și a verificării și evaluării funcționării și dezvoltării serviciului de transport.

Motive de ordin financiar

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



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 a șapte unități administrativ teritoriale respectiv Comuna Bonțida, Comuna Borșa, Comuna Buza, Comuna Cătina, Comuna Dăbâca, Comuna Panticu și Comuna Țaga.

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

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

4.2 Durata contractului

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

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

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

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

sau în baza unui contract de leasing, dar și în considerarea termenului mediu de uzură fizică a fiecărui tip de autovehicul utilizat în scopul realizării transportului public.

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

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

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

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

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

Mai mult decât atât, legiuitorul chiar specifică faptul că în cazul gestiunii directe, o dată la 5 ani trebuie să 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 Consiliilor Locale ale UAT membre ale Transport Dealurile Clujului;



- 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 din partea UAT membre, în termenii și condițiile prevăzute în Contract;
- II. Va avea dreptul la Diferențe de tarif, în termenii și condițiile prevăzute în Contract;
- III. Va avea Dreptul exclusiv de a desfășura Serviciul de transport public local pe teritoriul ADI Transport Dealurile Clujului pentru care prestează serviciu public, inclusiv pentru rutele operate în prezent cu autobuzele de mică capacitate (microbuze);
- 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.

Transportul rutier public de persoane prin servicii regulate efectuat în limitele unei asociații de dezvoltare intercomunitare având ca obiect transportul rutier public de persoane, este



definit ca transport rutier local de persoane în conformitate cu art. 3 pct. 48 din O.G. nr. 27/2011 privind transporturile rutiere. Traseele dintr-o asociație de dezvoltare intercomunitară sunt considerate trasee locale în conformitate cu prevederile art. 3 pct. 38 din O.G. nr. 27/2011 privind transporturile rutiere.

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

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

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

4.5.1 Modul de calcul al redevenței

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

La calculul amortizării mijloacelor fixe, 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.

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

4.5.2 Modul de calcul al compensației

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

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

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

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

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

$$\text{Compensația} = 570,492 - 228,018 + 32,347 = 374,821 \text{ lei}$$

4.5.3 Mărima (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 4.67% plus o primă de 100 de puncte procentuale (respectiv 5.67%) aplicată costurilor nete ex post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general, după cum urmează:

$$\text{Profit rezonabil} = 5.67\% * 570,492 \text{ lei} = 32,347 \text{ lei}$$

4.5.4 Categoriile de persoane care beneficiază de reduceri sau gratuități

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

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

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

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

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

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

transport de tip card în mijlocul de transport, la tariful aprobat prin Hotărâre de Consiliu Local.

4.5.5 Modul de calcul al prețului călătoriilor, tarife propuse

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

Se propune ca pentru traseele de pe raza UAT-urilor membre ale ADI Transport Dealurile Clujului tarifele să fie practicate astfel:

- 5 lei călătoria;
- 130 lei abonamentul lunar pe toate liniile;

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

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



4.6 Trasee propuse

Investiția propusă are ca obiectiv înființarea unui serviciu de transport public local de persoane care să asigure conectivitatea între cele șapte unități administrativ-teritoriale din aria de studiu, precum și accesul populației la principalele centre de interes (instituții publice, unități de învățământ, servicii medicale și zone de ocupare a forței de muncă).

Rețeaua propusă este alcătuită din 5 trasee principale, dimensionate astfel încât să asigure acoperirea tuturor comunelor și a principalelor sate aparținătoare, valorificând infrastructura rutieră existentă și conectând localitățile cu cele mai importante noduri de transport și de servicii.

Tabel 4-1 Trasee propuse

Linie	Traseu	Sens	Lungime (km)
T1	Țaga - Buza	Tur	13.90
	Buza - Țaga	Retur	14.10
T2	Cătina - Feldioara - Buza	Tur	12.20
	Buza - Feldioara - Cătina	Retur	12.60
T3	Borșa - Borșa Cătun - Răscruci - DN1C - Luna de Jos - Dăbâca	Tur	23.80
	Dăbâca - Luna de Jos - DN1C - Răscruci - Borșa Cătun - Borșa	Retur	24.20
T4	Panticeu - Dârja - Pâglișa - Dăbâca	Tur	14.90
	Dăbâca - Pâglișa - Dârja - Panticeu	Retur	15.10
T5	Bonțida - DN1C - Luna de Jos - Dăbâca	Tur	15.00
	Dăbâca - Luna de Jos - DN1C - Bonțida	Retur	15.00

Lungimea totală a traseelor propuse este de 145.8 km (tur-retur), acestea fiind concepute astfel încât să deservească atât localitățile principale, cât și satele cu accesibilitate redusă. Rețeaua urmărește principalele axe rutiere naționale și județene, reducând timpii de deplasare și facilitând integrarea cu transportul feroviar în zona comunei Bonțida.

Prin implementarea acestor trasee se urmărește creșterea accesibilității populației la serviciile de interes public, reducerea dependenței de autoturismul personal și asigurarea unei alternative de mobilitate pentru elevi, navetiști și persoanele vârstnice. Configurația rețelei permite, totodată, dezvoltarea ulterioară a serviciului prin extinderea traseelor sau introducerea unor curse suplimentare, în funcție de evoluția cererii de transport.

Figura următoare prezintă traseele propuse.



4.7 Indicatori de performanță pentru serviciile de transport public

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

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

Tabel 4-2 Indicatorii de performanță și evaluare ai serviciilor de transport public de călători

Nr. Crt	Indicatori	Descriere mod de calcul, pentru un trimestru	Parametru			Pondere criteriu	Valori ale parametrilor, calculate pe baza raportului operatorului	Valori de calcul malus	Incalcare majora	Calcul penalitate pe trimestru de:
			U.M.	Nivel acceptat, fara penalizari	Nivel maxim permis					Garantie (G)
										375
0	1	2	4	5	6	7	8	9=8 sau cu 6	10	11=(9/6)*7*G
1	Numar de curse, trasee suspendate din culpa operatorului	(curse, trasee suspendate /total curse, trasee incluse in Programul de Transport) x 100	%	1	5	13,00%			0	0,00
2	Trasee anulate pentru o perioada de mai mult de 24 de ore	Σ (lungimea traseelor anulate x zile de anulare/lungimea totala a traseeului x 365	%	0,5	1	10,00%			0	0,00
3	Numarul de pasageri afectati de situatiile de la punctul 1 si 2	Σ(Numarul de pasageri afectati de situatiile de la punctul 1)/Nr total pasageri*100	%	2	5	1,00%			0	0,00
		Σ(Numarul de pasageri afectati de situatiile de la punctul 2)/Nr total pasageri*100	%	2	5	1,00%			0	0,00
		Σ(Numarul de pasageri afectati de situatiile de la punctul 3)/Nr total pasageri*100	%	0,5	1	1,00%			0	0,00
4	Respectarea Planului de Servicii	Numar total mijloace de transport vehicule necesar pentru realizarea Programului de	%	5	10	7,00%			0	0,00

			circulatie-Numar total mijloace de transport vehicule utilizate zilnic)/numar total mijloace de transport vehicule necesar pentru realizarea Programului de circulatie) x 100	%	5	10	3,00%			0	0,00
5	Plangeri de la pasageri	Plangeri primite	Nr.Plângeri înregistrate referitoare la: a) frecventa b) nerespectarea programului c) confortul calatorilor/curatenie d) comportamentul personalului	Nr. total	40	80	2,00%			0	0,00
		Plangeri fundamentate	Nr. Plangeri fundamentate inregistrate/Total plangeri inregistrate *100 Referitoare la: a) frecventa b) nerespectarea programului c) confortul calatorilor/curatenie d) comportamentul personalului	%. total pe toate criteriile	30	60	3,00%			0	0,00
		Plangeri rezolvate	Plangeri fundamentate nerezolvate in termen legal/Total plangeri fundamentate*100	%. total pe toate criteriile	0	1	3,00%			0	0,00
		Plangeri nerezolvate	Plangeri fundamentate nerezolvate in termen legal/Total plangeri fundamentate*100	%. total pe toate criteriile	0	1	8,00%			0	0,00
6	Protectia mediului	Respectarea standardelor de poluare EURO 4	Numar vehicule care nu respecta normele Euro 4 raportat la numarul de vehicule impus in Programul de transport*100	%	20	30	10,00%			0	0,00
7	Vehicule	Vechimea medie a vehiculelor	Parcul de vehicule cu vechimea vehiculelor mai mare de 10 ani/total parc de vehicule*100	%	75	85	5,00%			0	0,00
		Vehicule cu dotari de accesibilitate si confort (cu podea coborata, aer conditionat, dotari pentru persoane cu dizabilitati)	Numar vehicule cu instalatie de climatizare nefunctionala raportat la numar total de vehicule x 100	%	50	60	5,00%			0	0,00
			Numar vehicule cu instalatie de incalzire nefunctionala raportat la numar total de vehicule x 100	%	3	5	8,00%			0	0,00
8	Penalitati platite		Cuantumul penalitatilor platite de catre operatorul de transport, pentru nerespectarea standardelor de transport de calitate si mediu/Cifra de Afaceri *100	%	0,5	1	4,00%			0	0,00
9	Respectarea prevederilor legale		Numarul abaterilor constatate si sanctionate de personalul imputernicit	No.	3	5	8,00%			0	0,00
10	Accidente de trafic		Numarul accidentelor in trafic din vina personalului propriu al Operatorului	No.	15	30	8,00%			0	0,00



11	Indicele de Satisfactie a Pasagerilor	NU SE PENALIZEAZA IN PRIMUL AN	No.			0,00%				
				Total pondere criterii		100,00 %	TOTAL	Incalcari majore		
								Total penalitati (RON)		0,00

5 Concluzii

Prezentul document reprezintă o analiză a situației existente și propuneri pentru îmbunătățirea și creșterea gradului de utilizare a transportului public de la nivelul UAT-urilor membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Dealurile Clujului, 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 SOCIETATEA DE TRANSPORT SRL are calitatea de operator regional având ca acționari: Comuna Panticeu - 30%, Comuna Dăbâca - 30%, Comuna Borșa - 15%, Comuna Bonțida - 15%, Comuna Cătina - 10%.
- Consiliul Local membre ale ADI Dealurile Clujului au influența efectivă și controlul efectiv asupra deciziilor strategice și asupra deciziilor manageriale individuale ale SOCIETĂȚII DE TRANSPORT SRL.
- În conformitate cu Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/ 2006 actualizată, gestiunea directă se realizează prin intermediul unor operatori de drept public sau privat, astfel cum sunt definiți la art. 2 lit. lit. h), fără aplicarea prevederilor Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale și Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii
- În conformitate cu prevederile art. 27 alin.(1) din Legea nr. 92/2007, “În cazul operatorilor de transport rutier prevăzuți la art. 30 alin. (2) lit. a) și b) și al transportatorilor autorizați prevăzuți la art. 30 alin. (3) lit. a) și b), delegarea gestiunii serviciului de transport public local se atribuie în mod direct acestora, fără licitație, prin contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători.”
- În conformitate cu art. 30 alin. (2) lit. a) din Legea nr. 92/2007 prevede: “societăți înființate de unitățile administrativ-teritoriale sau de unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitară ori ale altor forme de asociere a unităților administrativ-teritoriale;”

Având în vedere informațiile menționate anterior, considerăm oportună delegarea directă prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători, de pe raza UAT-urilor membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Dealurile Clujului, către operatorul regional SOCIETATEA DE TRANSPORT SRL.

Anexa 1 - Programul de transport public propus

Linia Nr. Stații/ sens Lungimea	Traseul	Interval de Succedare			
		Orele de trecere prin stații în intervalul			
		07:00 - 10:00	10:01 - 14:00	14:01 - 18:00	18:01 - 22:00
Traseu 1	Tur: Țaga - Buza Lungime 13.9 km Retur Buza - Țaga Lungime 14.1 km	7:00	12:30		
Traseu 2	Tur: Cătina - Feldioara - Buza Lungime 12.2 km Retur: Buza - Feldioara - Cătina Lungime 12.6 km	7:00	12:30		
Traseu 3	Tur: Borșa - Borșa Cătun - Răscruci - DN1C - Luna de Jos - Dăbâca Lungime traseu: 23.8 km Retur: Dăbâca - Luna de Jos - DN1C - Răscruci - Borșa Cătun - Borșa Lungime traseu: 24.2 km	7:00	12:30		
Traseu 4	Tur: Panticeu - Dârja - Pâglișa - Dăbâca Lungime traseu: 14.9 km Retur: Dăbâca - Pâglișa - Dârja - Panticeu Lungime traseu: 15.1 km	7:00	12:30		
Traseu 5	Tur: Bonțida - DN1C - Luna de Jos - Dăbâca Lungime 15 km Retur: Dăbâca - Luna de Jos - DN1C - Bonțida Lungime 15 km	7:00	12:30		