

S.C. TRANSPORT PUBLIC LOCAL S.A.

str. Traian Vuia nr. 5A, mun. Suceava, jud. Suceava

PLAN DE ADMINISTRARE

al S.C. Transport Public Local S.A.

Consiliul de Administrație:

Mihai-Sorin-Jenică HANCERIUC

Emil-Vasile JURAVLE

Ovidiu MUNTEANU

Gabriel Petruc

Dariță ROMANIUC

Teodor Sebastian SÂRGHE

Costel TĂTĂRANU

Suceava 2022

CUPRINS

1. Introducere	3
2. Cadrul legal	6
3. Particularitățile serviciului de transport public local în municipiul Suceava și în zona urbană funcțională a municipiului Suceava	11
4. Analiza companiei	21
5. Strategia companiei pe termen scurt, mediu și lung	56
6. Indicatori de performanță	67
7. Concluzii	75
8. Anexe	77

I. Introducere

În municipiul Suceava, serviciul de transport public local este efectuat de către S.C. Transport Public Local S.A., ce deservește traseele principale folosind în acest scop autobuze de mare capacitate de 12 metri și autobuze de capacitate redusă de aproximativ 6 metri. Traseele pe care operează S.C. Transport Public Local S.A. au fost concepute cu scopul de a satisface nevoile de deplasare ale călătorilor pe rutele principale din municipiul Suceava, precum și pe cele ale călătorilor din zonele cu o densitate redusă de locuitori, unde numărul mic de călători nu permite prestarea serviciului în condiții de rentabilitate economică.

Pe traseele 1, 2, 3, 4, 5, 21 și 28 operatorul trebuie să presteze serviciul cu autobuze de mare capacitate datorită numărului mare de călători, aceste linii de transport deservind zone aglomerate cum ar fi Burdujeni – Orizont și Gară, Obcini și George Enescu, dar și/sau zona industrială de la limita municipiului cu localitatea Șcheia precum și centrele comerciale Suceava Shopping City (Carrefour), Iulius Mall, etc..

Deoarece municipiul Suceava s-a dezvoltat prin construirea de locuințe în zone care anterior nu erau rezidențiale și de-a lungul timpului s-a modificat standardul de viață, pe de o parte a apărut o cerere de transport în zone cu o densitate redusă de locuitori (zone de case), iar pe de altă parte locuitorii au solicitat înființarea de trasee prin interiorul cartierelor. Mai mult, operatorul de transport trebuie să satisfacă nevoile de transport ale călătorilor către instituții amplasate în afara rutelor principale, cum ar fi Casa de Pensii, dar și pe cele ale cetățenilor domiciliați în zone cu densitate redusă de locuitori, unde numărul pasagerilor este prea mic pentru a putea asigura rentabilitatea activității de transport. Pentru aceste situații, au fost concepute liniile 15, 17, 22, 23, 26, 29 și 30 pe care operatorul va utiliza autobuze de capacitate redusă. De asemenea, a fost introdusă linia 7 pentru a satisface nevoile de transport ale persoanelor ce în perioada de sezon estival călătoresc către Platoul Cetății de Scaun unde se desfășoară diverse evenimente (Festivalul medieval, Bucovina Rock Castle, diverse târguri tematice, etc.).

Consiliul Local al Municipiului Suceava a acordat transportatorului S.C. TPL S.A. Suceava dreptul exclusiv de a presta serviciul de transport public local de călători prin curse regulate în municipiul Suceava, prin H.C.L. nr. 333/2016 privind atribuirea în gestiune delegată a serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în municipiul Suceava. În baza Contractului de delegare a gestiunii serviciului public de călători în

municipiul Suceava, H.C.L. nr. 333/2016 privind atribuirea în gestiune delegată a serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în municipiul Suceava și în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) NR. 1370/2007 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, transportatorul S.C. Transport Public Local S.A. beneficiază de dreptul exclusiv de a presta serviciul de transport public local în Municipiul Suceava. Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 acordă transportatorului căruia i s-a atribuit un contract de delegare dreptul exclusiv de a presta serviciul de transport public local, „care permite exploatarea anumitor servicii publice de transport de călători de către un operator de servicii publice pe o anumită rută sau rețea ori într-o anumită zonă, cu excluderea oricărui alt asemenea operator”. Din nefericire, acest drept exclusiv nu este respectat în practică, deși e prevăzut în toate documentele oficiale. Mai exact, deși în mod oficial S.C. TPL S.A. beneficiază de exclusivitate pe traseele din municipiul Suceava, în practică există mai multe trasee județene între localitățile limitrofe ale municipiului Suceava, iar transportatorii care deservește aceste trasee prestează de fapt, în cea mai mare parte, servicii ilegale de transport public local în interiorul municipiului. Soluționarea acestei probleme pe termen mediu și lung se va realiza odată cu estinderea serviciilor de transport prestate de SC TPL SA la nivel metropolitan, folosind în acest scop investiții prin PNRR și POR. Pe termen scurt, se are în vedere preluarea gestiunii acestor trasee de către Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Metropolitan Suceava”. Acest lucru e posibil să se facă de la 01.01.2023, dar până la această dată nu vor fi livrate către TPL autobuzele necesare și probabil serviciile vor fi prestate temporar de către alți transportatori cărora li se vor încredința contracte conform procedurii de urgență prevăzute de 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.

Dacă pe termen scurt, principala provocare cu care se confruntă S.C. TPL S.A. este trecerea la noul sistem de ticketing și la transportul integral electric, pe termen mediu și lung se are în vedere trecerea la transportul metropolitan în două etape. Prima etapă cuprinde prestarea serviciilor pe raza zonei urbane funcționale a municipiului Suceava cu mijloace de transport electrice și stații de reîncărcare ce vor fi achiziționate până în anul 2024 (termen estimat) prin PNRR, iar în a doua etapă se are în vedere modernizarea autobazei de pe str. Traian Vuia și extinderea celorlalte sisteme aferente serviciului de transport (ticketing, management al flotei, numărarea călătorilor, afișaj informații pentru călători, etc.)

Momentan, sunt în curs de implementare investiții finanțate prin Programul Operațional Regional 2014-2020, Axa prioritară 4 - Sprijinirea dezvoltării urbane durabile, care oferă finanțare pentru reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă.

După realizarea investițiilor preconizate a fi efectuate în cadrul proiectului “Sistem integrat de transport public ecologic în municipiul Suceava” în cadrul Axei prioritare 4, Prioritatea de Investiții 4.1. Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritoriu, în particular zone urbane, inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbană și a unor măsuri relevante pentru atenuarea adaptărilor, vor fi necesare măsuri de reducere a personalului S.C. TPL S.A. și de realocare a personalului pe posturi, în măsura posibilităților.

II. Cadrul legal

II.1 Legislația europeană

Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului Uniunii Europene nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători reglementează și definește, la nivelul Comunității Europene, modul în care autoritățile competente, autoritatea publică sau un grup de autorități publice, pot acționa în domeniul transportului public de călători pentru a garanta prestarea de servicii de interes general, stabilind condițiile în care autoritățile competente, atunci când impun sau contractează obligații de serviciu public, compensează operatorii de servicii publice pentru costurile suportate și/sau acordă drepturi exclusive în schimbul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public.

Regulamentul nr. 1370/2007 a fost adoptat la 23 octombrie 2007 și a intrat în vigoare la 3 decembrie 2009. Este obligatoriu și se aplică direct de către toate statele membre ale Uniunii Europene. Vizează crearea unei piețe interne pentru furnizarea serviciilor de transport de călători. Stabilește, de asemenea, condițiile în care plățile compensatorii prevăzute în contractele și concesiunile din domeniul serviciilor publice de transport de călători sunt considerate compatibile cu piața internă și sunt exceptate de la cerința de notificare prealabilă a Comisiei privind ajutoarele de stat.

În vederea interpretării dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, Comisia Europeană a emis Comunicarea nr. 2014/C92/01, bazată pe bunele practici, precum și pe jurisprudența Curții de Justiție a Uniunii Europene.

Contractul de servicii publice de transport de călători încheiat între operatorul de transport S.C. TPL S.A. și Municipiul Suceava respectă principiile generale din cadrul Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.

Transportul public local din Municipiul Suceava funcționează în baza *contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate nr. 2278/28.02.2018*, încheiat între Municipiul Suceava și operatorul de transport S.C. Transport Public Local S.A., care respectă 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. Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local a fost încheiat în anul 2018, pe o perioadă de 60 luni.

Alte norme europene care au legătură cu activitatea S.C. TPL S.A. sunt:

- Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Comisiei de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier;
- Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport;
- Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic
- Standardul EN 13816 pentru Transporturi – Logistică și Servicii – Transporturi Publice de Pasageri – definirea, urmărirea și măsurarea calității serviciilor.

II.2 Legislația națională

Reglementările naționale generale privind serviciile comunitare de utilități publice sunt prevăzute de Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice.

Legea nr. 51/2006 reprezintă legea cadru în domeniul serviciilor comunitare de utilități publice, care completează Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local, în ceea ce privește modalitatea de asociere a unităților administrativ teritoriale în asociații de dezvoltare intercomunitară de utilități publice, modalitatea de atribuire a serviciilor de transport public local, conținutul contractului de delegare a gestiunii și a documentației de atribuire.

Reglementările naționale specifice cu privire la serviciul de transport public local sunt cuprinse în Legea nr. 92/2007 a transportului public local, care are ca obiect stabilirea cadrului juridic privind înființarea, autorizarea, organizarea, exploatarea, gestionarea, finanțarea și controlul funcționării serviciilor de transport public în comune, orașe, municipii, județe și în zonele asociațiilor de dezvoltare comunitară.

Alte reglementări naționale sunt cuprinse în următoarele acte normative:

- Ordin al Ministrului internelor și Reformei Administrative nr. 353/2007 pentru aprobarea Normelor de aplicare a Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007;
- Ordonanța nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
- Normă metodologică din 30/11/2011 privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților

- conexe acestora stabilite prin Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
- Ordonanță nr. 19/1997 privind transporturile;
 - Ordonanța de urgență nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice;
 - Ordonanță nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport;
 - Ordonanță nr. 97/1999 (r) privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare;
 - Ordonanță nr. 19/1999 privind acordarea unor facilități agenților economici din domeniul transporturilor, la scoaterea din funcțiune a mijloacelor fixe uzate fizic sau moral, neamortizate integral;
 - Ordonanța nr. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora;
 - Ordin nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;
 - Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 206/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru de autorizare a autorităților de autorizare pentru serviciile de transport public local;
 - Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 207/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru de acordare a autorizațiilor de transport în domeniul serviciilor de transport public local;
 - Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane;
 - Hotărârea Guvernului nr. 38/2008 privind organizarea timpului de munca al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier;
 - Hotărârea Guvernului nr. 625/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Rutiere Române;

- Hotararea Guvernului nr. 527/2013 privind aprobarea Regulamentului de organizare și funcționare a Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice;
- Regulament al Guvernului din 02/11/2011 privind organizarea și funcționarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier;
- Regulament-cadru al Ministrului transporturilor din 27/11/2007 pentru efectuarea transportului public local;
- Normă metodologică a Ministrului Lucrarilor Publice, Transporturilor si Locuintei din 27/03/2002 privind clasificarea pe categorii a autobuzelor și microbuzelor utilizate pentru transporturi publice de persoane prin servicii regulate în trafic national;
- Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 2133/2005 pentru aprobarea Reglementărilor privind certificarea încadrării vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în normele tehnice privind siguranța rutieră, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică - RNTR 1;
- Ordinul Ministrului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței nr. 211/2003 pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea de tip și eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere, precum și omologarea de tip a produselor utilizate la acestea - RNTR 2.

II.2 Norme locale

În municipiul Suceava, reglementările locale sunt aprobate prin hotărâri de consiliu local. Principalele norme locale care reglementează transportul public local sunt:

- H.C.L. nr. 301/2009 privind aprobarea Regulamentului pentru efectuarea transportului public local, cu modificările și completările ulterioare;
- H.C.L. nr 19/2015 privind acordarea de facilități pentru transportul public local și aprobarea contractului-cadru de acordare a subvenției pentru, transportul public local de călători, cu modificările și completările ulterioare;
- H.C.L. nr. 333/2016 privind atribuirea în gestiune delegată a serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în municipiul Suceava cu modificările și completările ulterioare;

- H.C.L. nr. 233/2018 privind aprobarea participării UAT Municipiul Suceava în cadrul proiectului „Achiziție de mijloace de transport public – autobuze electrice”, de aprobare a indicatorilor tehnico-economici ai investiției, a cheltuielilor legate de proiect, precum și de aprobare a acordului de parteneriat și a protocolului de asociere privind realizarea în comun a unei achiziții publice ocazionale

- H.C.L. nr. 332/2018 privind aprobarea proiectului “Sistem integrat de transport public ecologic în municipiul Suceava” și a cheltuielilor ce revin Municipiului Suceava în cadrul proiectului;

- H.C.L. nr. 333/2018 privind aprobarea documentației tehnico-economice și a indicatorilor tehnico-economici a proiectului “Sistem integrat de transport public ecologic în municipiul Suceava, cu modificările și completările ulterioare;

- H.C.L. nr. 130/2019 privind aprobarea proiectului “Sistem integrat de transport public ecologic în municipiul Suceava” și a cheltuielilor ce revin Municipiului Suceava în cadrul proiectului;

- H.C.L. nr. 138 /14.04.2022 privind aprobarea participării Municipiului Suceava în cadrul proiectului „Sistem de transport public ecologic metropolitan – etapa I” de aprobare a notei de fundamentare a investiției a cheltuielilor legate de proiect precum și de aprobare a acordului de parteneriat a protocolului de asociere privind realizarea în comun a unei achiziții publice ocazionale și a anexei privind descrierea sumară a investiției propusă a fi realizată prin proiect.

Pentru activitate societății sunt importante și alte norme locale, cum ar fi hotărârile de consiliu local prin care sunt stabilite tarifele, reducerile, programul de transport sau este aprobat bugetul municipalității și cel al S.C. TPL S.A.

III. Particularitățile serviciului de transport public local în municipiul Suceava și în zona urbană funcțională a municipiului Suceava

III.1 Particularitățile serviciului de transport public local în municipiul Suceava

O particularitate a municipiului Suceava este dezvoltarea sa istorică, de multe ori fără existența unei planificări prealabile riguroase. Ca și alte orașe care s-au dezvoltat prin unirea unor localități diferite, aflate chiar în țări diferite de-a lungul timpului, cu granițe naturale în interiorul orașului, Suceava prezintă zone predispuse la aglomerație și zone unde serviciul de transport este necesar, dar nu este rentabil.

Inițial, Suceava s-a dezvoltat în jurul actualului parc Șipote. După intrarea Bucovinei sub dominație habsburgică, pe teritoriul actual al orașului s-a dezvoltat în partea habsburgică/austro-ungară localitatea Suceava, înglobând o parte din satele Areni, Zamca, Șeptilici, Ițcanii Vechi și Cutul, în timp ce în Moldova, devenită ulterior regatul România, s-a dezvoltat satul Burdujeni. Apariția căii ferate, ca factor de progres în domeniul transporturilor, prin înființarea gării Ițcani în 1871 și a gării Burdujeni în 1902, a avut un impact major asupra dezvoltării ulterioare a Sucevei.

După al doilea război, Suceava va cunoaște un proces de restructurare și remodelare urbană care va schimba în mod radical structura și aspectul orașului. Pentru a se face față creșterii rapide a populației, în anii 50, s-au construit locuințe de tip „colonie” (în zona Zamca), sau „blocuri muncitorești”, de-a lungul străzii Ștefan cel Mare, iar între 1955-1958, se ridică 8 blocuri care vor contura cartierul „Mihai Viteazul”. Primele blocuri au fost construite după un proiect sovietic, cu deținuți din Penitenciarul Suceava, fiind destinate nomenclurii comuniste care s-a stabilit în oraș. În primă fază, procesul de urbanizare a afectat doar partea de sud a centrului vechi. În deceniile următoare, planul orașului și rețeaua stradală au fost restructurate total, pe baza unei schițe de sistematizare actualizată periodic (în 1960, 1965, 1970, 1980), vechile străduțe fiind înlocuite de nuclee urbane de ciment, delimitate de largi artere de circulație. Ansamblul Areni, ridicat între anii 1964-1966, este un prim „cvartal” de locuințe ridicat la marginea orașului, în zona fostului Obor de vite. Zonele marginale cu aspect rural au devenit, după 1965, cartierele Ana Ipătescu, Mărășești, Zamca (1965-1980), George Enescu (1971-1982) și Obcine (1980-1988) - acesta din urmă extins și pe o parte din satul Sf. Ilie. De asemenea, s-au pus bazele a două platforme industriale. Parcul industrial creat în lunca râului Suceava a devenit o punte de legătură între cartierul „satelit”

Burdujeni (cartier „muncitoresc”) și orașul Suceava. În ultimele două decenii, zonele industriale au devenit treptat principalele zone comerciale ale municipiului.

După 1989, municipiul Suceava a continuat să se extindă în continuare spre periferie, mai ales în zona Burdujeni, unde a fost creat un nou cartier numit cartierul Tineretului, dar și spre ieșirile din oraș spre Moara și Sf. Ilie. Mai mult, în ultimele două decenii, zonele industriale au devenit treptat principalele zone comerciale ale municipiului.

În perioada comunistă au fost făcute primele investiții majore pentru crearea unui sistem de transport public local ce avea în principal menirea de a asigura transportul muncitorilor între cartierele de locuințe și zonele industriale din Lunca Sucevei și Șcheia. Principala soluție a fost troleibuzul, în special marile troleibuze articulate. În anii 2000, din cauza învechirii sistemului de alimentare cu energie electrică a troleibuzelor, aceste mijloace de transport rămâneau deseori fără sursă de energie și cauzau, pe de o parte nefuncționarea sistemului de transport în comun, iar pe de altă parte îngreunarea semnificativă a traficului rutier. Deoarece investițiile necesare pentru continuarea transportului cu tracțiune electrică erau foarte mari, s-a trecut la achiziția de autobuze de mare capacitate. De asemenea, s-a încercat sistematizarea unui transport apărut mai mult sau mai puțin legal, desfășurat cu maxi-taxi, prin aprobarea unor trasee complementare de transport. Traseele pentru transportul public local complementar de persoane prin curse regulate în municipiul Suceava au fost concepute cu scopul de a satisface nevoile de deplasare ale călătorilor care au domiciliul în zonele periferice sau care trebuie să ajungă la instituții situate în afara ariei de acoperire a rutelor principale deservite de transportatorul public. Aceste trasee există și astăzi, cu modificări ulterioare, fiind deservite de autobuze de capacitate mică, pentru a asigura serviciul de transport în locurile unde infrastructura rutieră sau numărul redus de călători nu permite folosirea în condiții de rentabilitate economică a altor mijloace de transport public local de călători. Deoarece operatorul public oferea condiții tarifare pe care nu le puteau oferi transportatorii particulari, în special sub forma abonamentelor subvenționate pentru elevi, a fost necesară modificarea programului de transport pe traseele principale astfel încât să aibă acces la aceste facilități și locuitorii din zonele nou dezvoltate ale orașului. De asemenea, transportatorului public i s-a impus obligația de transport de a asigura transportul călătorilor domiciliați în zonele cu o densitate redusă de locuitori, unde numărul mic de călători nu permite prestarea serviciului în condiții de rentabilitate economică.

În contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate nr. 2278/28.02.2018, încheiat între Municipiul Suceava și operatorul de

transport S.C. Transport Public Local S.A, transportatorul trebuie să satisfacă nevoile de deplasare ale călătorilor pe rutele principale din municipiul Suceava, precum și pe cele ale călătorilor din zonele cu o densitate redusă de locuitori, unde numărul mic de călători nu permite prestarea serviciului în condiții de rentabilitate economică. Pe principalele rute operatorul trebuie să presteze serviciul cu autobuze de mare capacitate datorită numărului mare de călători, aceste linii de transport deservind zone aglomerate cum ar fi Burdujeni – Orizont și Gară, Obcini și George Enescu, dar și/sau zona industrială de la limita municipiului cu localitatea Șcheia precum și parcurile comerciale Suceava Shopping City și Iulius Mall, etc.. Pe de altă parte, operatorul de transport trebuie să satisfacă nevoile de transport ale călătorilor către instituții amplasate în afara rutelor principale, cum ar fi Casa de Pensii, dar și pe cele ale cetățenilor domiciliați în zone cu densitate redusă de locuitori, unde numărul pasagerilor este prea mic pentru a putea asigura rentabilitatea activității de transport. Pentru aceste situații, au fost concepute liniile pe care operatorul utilizează autobuze de capacitate redusă.

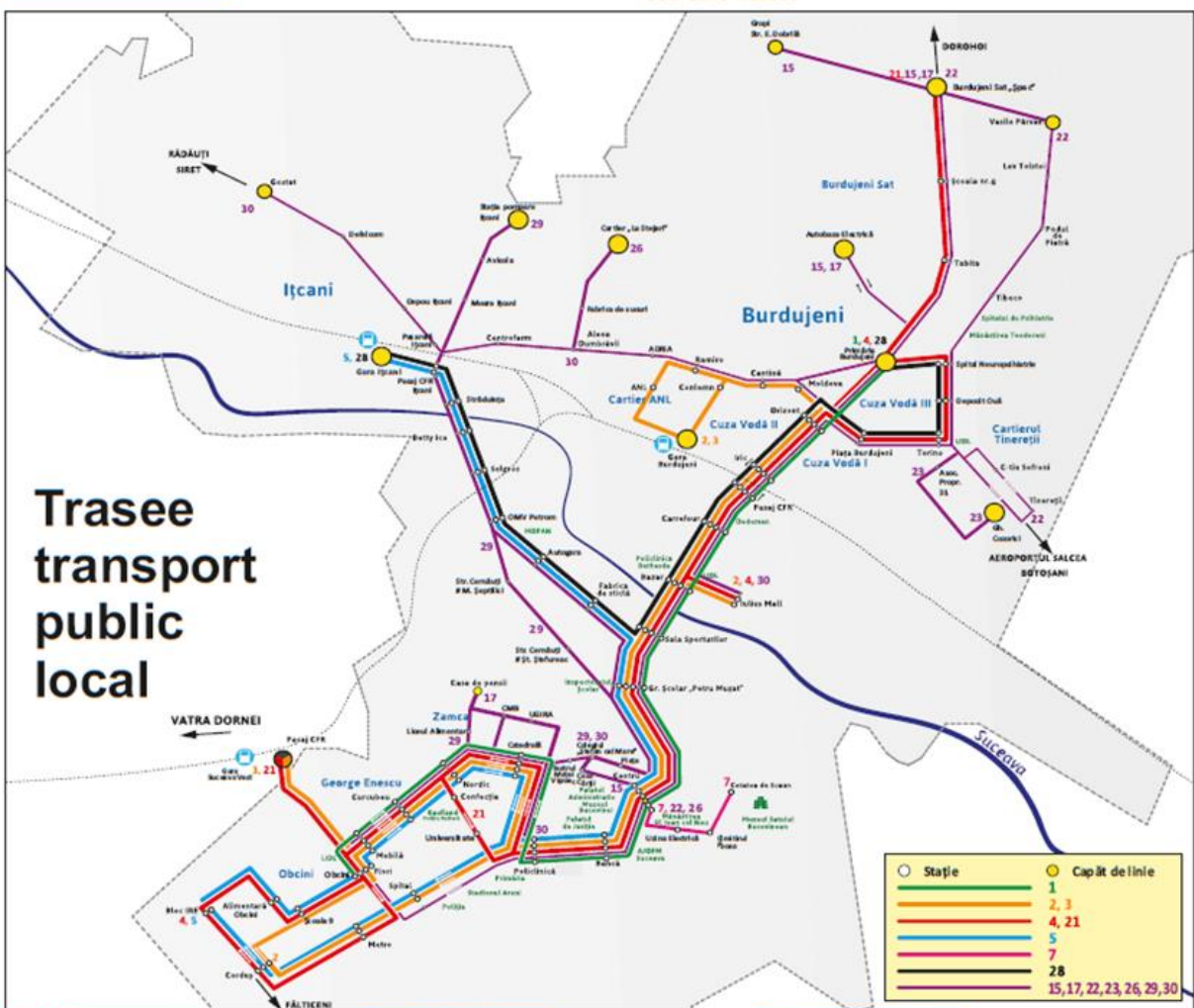
Din cele de mai sus se observă o serie de particularități ale sistemului de transport public local din Suceava, cum ar fi:

- numărul redus de călători din zonele de case cum ar fi Burdujeni Sat și Ițcani, Casa de Apă – Sfântul Ilie, care, coroborat cu distanțele mari față de cartierele de blocuri și față de centrul orașului, duc la lipsa de rentabilitate economică a prestării serviciului, în absența impunerii unei obligații de transport ce trebuie compensată de la bugetul local;

- suprapunerea inevitabilă traseelor pe ruta principală de transport, ce face imposibilă prestarea serviciului de transport compensat de către mai mulți operatori de transport;

- suprapunerea parțială a majorității liniilor de transport public local cu linii de transport public județean.

În viitor este necesar ca transportatorul public S.C. Transport Public Local S.A., în măsura posibilităților, să satisfacă mai bine nevoile de deplasare ale călătorilor în zonele marginase, dar și să continue, în limita posibilităților bugetului local, să ofere soluții de transport public către instituții amplasate în afara rutelor principale, cum ar fi Casa de Pensii, dar și cetățenilor domiciliați în zone cu densitate redusă de locuitori, unde numărul pasagerilor este prea mic pentru a putea asigura rentabilitatea activității de transport.



LINIA 1 *Frecvență cursuri: 10 min.*
PRIMĂRIA BURDUJENI – OBCINI
 Luni - Vineri Prima cursă: 7.00
 Ultima cursă: 19.00
 Sămbăta, duminica și sărbătorile legale nu circulă.

LINIA 4 *Frecvență cursuri: 10 min. (5/7) și 15 min. (6/6)*
PRIMĂRIA BURDUJENI – OBCINI (Bloc IRE) via MĂRĂȘEȘTI
 Luni - Vineri Prima cursă: 4.30
 Ultima cursă: 22.30
 Sămbăta Prima cursă: 4.50
 Ultima cursă: 22.30
 Duminica Prima cursă: 4.50
 Ultima cursă: 22.30

LINIA 15 *Frecvență cursuri: 10 min.*
GROPI (Str. Eugen Dobrlă) – CENTRU via AUTOGARA
 Luni-Vineri Prima cursă: Gropi (Str. E. Dobrlă): 5.30; Piața Mare: 6.30
 Ultima cursă: Gropi (Str. E. Dobrlă): 20.30
 Sămbăta-Duminica Prima cursă: Gropi (Str. E. Dobrlă): 6.00; Piața Mare: 6.30
 Ultima cursă: Gropi (Str. E. Dobrlă): 19.30

LINIA 23 *Frecvență cursuri: 10 min.*
STR. GH. COZORICI – CENTRU
 Luni-Vineri Prima cursă: 7.30
 Ultima cursă: 19.30
 Sămbăta și duminica nu circulă.

LINIA 26 *Frecvență cursuri: 10 min.*
CARTIER „LA ȘTEJARII” / ALEEA DUMBRĂVII – CENTRU
 Luni-Duminică Prima cursă: 7.00
 Ultima cursă: 19.00

LINIA 29 *Frecvență cursuri: 10 min.*
STAȚIA DE POMPARE APA IȚCANI – via ZAMCA
 Luni-Vineri Prima cursă: 7.15
 Ultima cursă: 19.45
 Sămbăta și duminica nu circulă.

LINIA 2 *Frecvență cursuri: 10 min. (5/7, 6/6) și 15 min. (6/6)*
GARA BURDUJENI – OBCINI (Corduz) via SPITAL
 Luni - Vineri Prima cursă din Gara Burdujeni: 4.30
 Ultima cursă: 22.25
 Sămbăta Prima cursă: 4.25
 Ultima cursă: 22.25
 Duminica Prima cursă: 4.25
 Ultima cursă: 22.25

LINIA 5 *Frecvență cursuri: 10 min. (5/7) și 15 min. (6/6)*
GARA IȚCANI – OBCINI (Bloc IRE) via SPITAL
 Luni - Duminică Prima cursă din Gara Ițcani: 4.50
 Ultima cursă din Gara Ițcani: 22.00

LINIA 21 *Frecvență cursuri: 10 min. (5/7) și 15 min. (6/6)*
BURDUJENI SAT – GARA SUCEAVA VEST
 Luni-Vineri Prima cursă: 5.05
 Ultima cursă: 21.15
 Sămbăta, duminica și sărbătorile legale nu circulă.

LINIA 17 *Frecvență cursuri: 10 min.*
BURDUJENI SAT (ȘPAC) - CASA DE PENSII ZAMCA
 Luni-Vineri Prima cursă Burdujeni sat: 7.20
 Ultima cursă Casa de Pensii: 16.30
 Sămbăta, duminica și sărbătorile legale nu circulă.

LINIA 3 *Frecvență cursuri: 10 min. (5/7, 6/6) și 15 min. (6/6)*
GARA BURDUJENI – GARA SUCEAVA VEST via SPITAL
 Luni-Vineri Prima cursă Gara Burdujeni: 5.25
 Prima cursă Gara Suceava Vest: 5.50
 Sămbăta / Gara Burdujeni: 5.25 Gara Burdujeni: 13.40
 Duminica Gara Suceava Vest: 5.50 Gara Suceava Vest: 14.15

LINIA 7 *Frecvență cursuri: 10 min.*
CENTRU – CETATE
 Prima cursă: 12.00
 Ultima cursă: 21.00
 Circulă vineri, sâmbăta, duminică, în lunile iulie și august.

LINIA 28 *Frecvență cursuri: 10 min.*
PRIMĂRIA BURDUJENI - GARĂ IȚCANI
 Luni-Vineri Prima cursă Primăria Burdujeni: 5.20 Ultima cursă: 14.50
 Prima cursă Gara Ițcani: 5.50 Ultima cursă: 15.15
 Sămbăta Primăria Burdujeni: 5.20 Gara Ițcani: 5.50
 Duminica nu circulă.

LINIA 22 *Frecvență cursuri: 10 min.*
BURDUJENI SAT (Șt. Plevnel) – CENTRU
 Luni-Vineri Prima cursă - Burdujeni sat: 6.20
 Ultima cursă - Burdujeni sat: 20.30
 Sămbăta-Duminica Prima cursă - Burdujeni sat: 6.30
 Ultima cursă - Burdujeni sat: 17.45

LINIA 30 *Frecvență cursuri: 10 min. (5/7) și 15 min. (6/6)*
GOSTAT IȚCANI – OBCINI via AUTOGARA – SPITAL
 Luni-Vineri Prima cursă: 5.30; Ultima cursă: 20.30
 Sămbăta-Duminica Prima cursă: 5.30; Ultima cursă: 18.30

III.2 Particularitățile serviciului de transport public local în zona urbană funcțională a municipiului Suceava

Dinamicile spațiale ale mobilității de la nivelul municipiului Suceava depășesc limita teritorială a municipiului, având impact asupra Zonei Urbane Funcționale Suceava. Având în vedere acestea s-a creat un parteneriat în vederea elaborării și implementării în comun a unui proiect de mobilitate urbană. Parteneriatul creat, ”Transport Metropolitan – ZUF Suceava” include:

- Municipiul Suceava, în calitate de lider de parteneriat
- Orașul Salcea
- Comuna Adâncata
- Comuna Bosanci
- Comuna Ipotești
- Comuna Moara
- Comuna Mitocu Dragomirnei
- Comuna Pătrăuți și
- Comuna Șcheia.

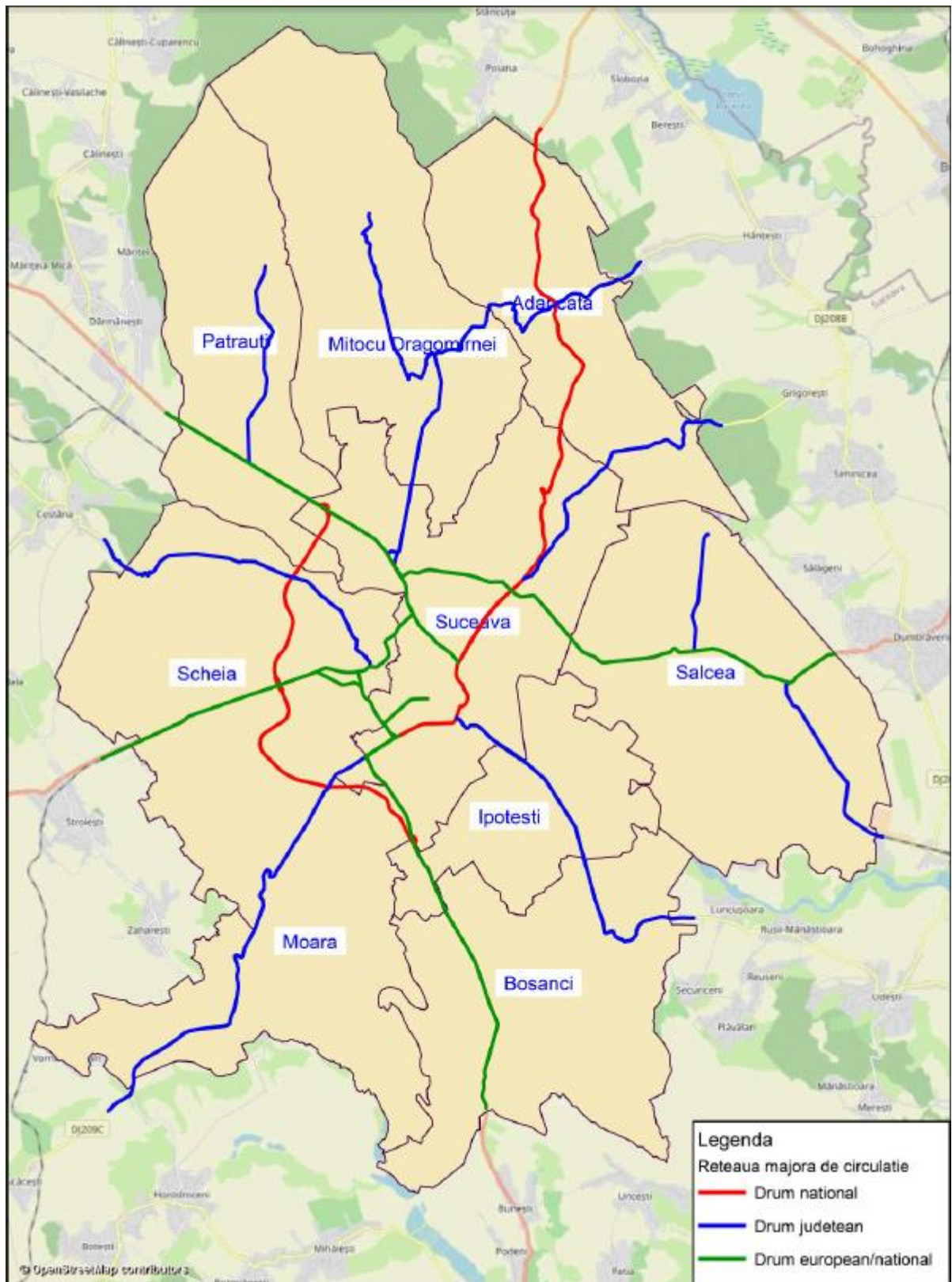
Localitățile menționate sunt în directă legătură cu nucleul polarizator – municipiul Suceava, prin relațiile economice, sociale și de navetism care se stabilesc între acestea. De asemenea, cum la nivel național putem observa fenomenul de peri-urbanizare și expansiune în extenso chiar și în orașe secundare, ce au înregistrat declin demografic, este important să analizăm cu atenție dinamicile urbane de la nivelul localităților din primul inel peri-urban, din vecinătatea imediată a centrului polarizator.

De asemenea, localitățile sus menționate au înființat Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Metropolitan Suceava”. Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Metropolitan Suceava” este persoană juridică, înființată conform Dosarului nr. 7960/314/2021 depus la Judecătoria Suceava.

La nivelul comunelor ce formează Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Metropolitan Suceava”, în prezent, nu este asigurat un serviciu de transport public local. Conexiunea cu centrul polarizator – municipiul Suceava se realizează prin serviciul de

transport public județean de persoane pus la dispoziție de Consiliul Județean Suceava prin curse regulate.

Structura căilor principale de circulație se prezintă astfel:



În ceea ce privește calitatea drumurilor din rețeaua stradală, potrivit datelor furnizate de Primăria Municipiului Suceava (Serviciul Administrare Străzi și Sistemizare Rutieră), rețeaua stradală are o lungime de aproximativ 201 km și este formată din străzi încadrate în categoriile II - IV, conform clasificării din Normă tehnică privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 138bis din 06/04/1998:

- *Străzi de categoria a II-a, de legătură* – asigură circulația majoră între zonele funcționale și de locuit, având 4 benzi de circulație, inclusiv liniile de tramvai;
- *Străzi de categoria a III-a, colectoare* – preiau fluxurile de trafic din zonele funcționale și le dirijează spre străzile de legătură sau magistrale, având 2 benzi de circulație;
- *Străzi de categoria a IV-a, de folosință locală* – asigură accesul la locuințe și servicii curente sau ocazionale din zonele cu trafic foarte redus.

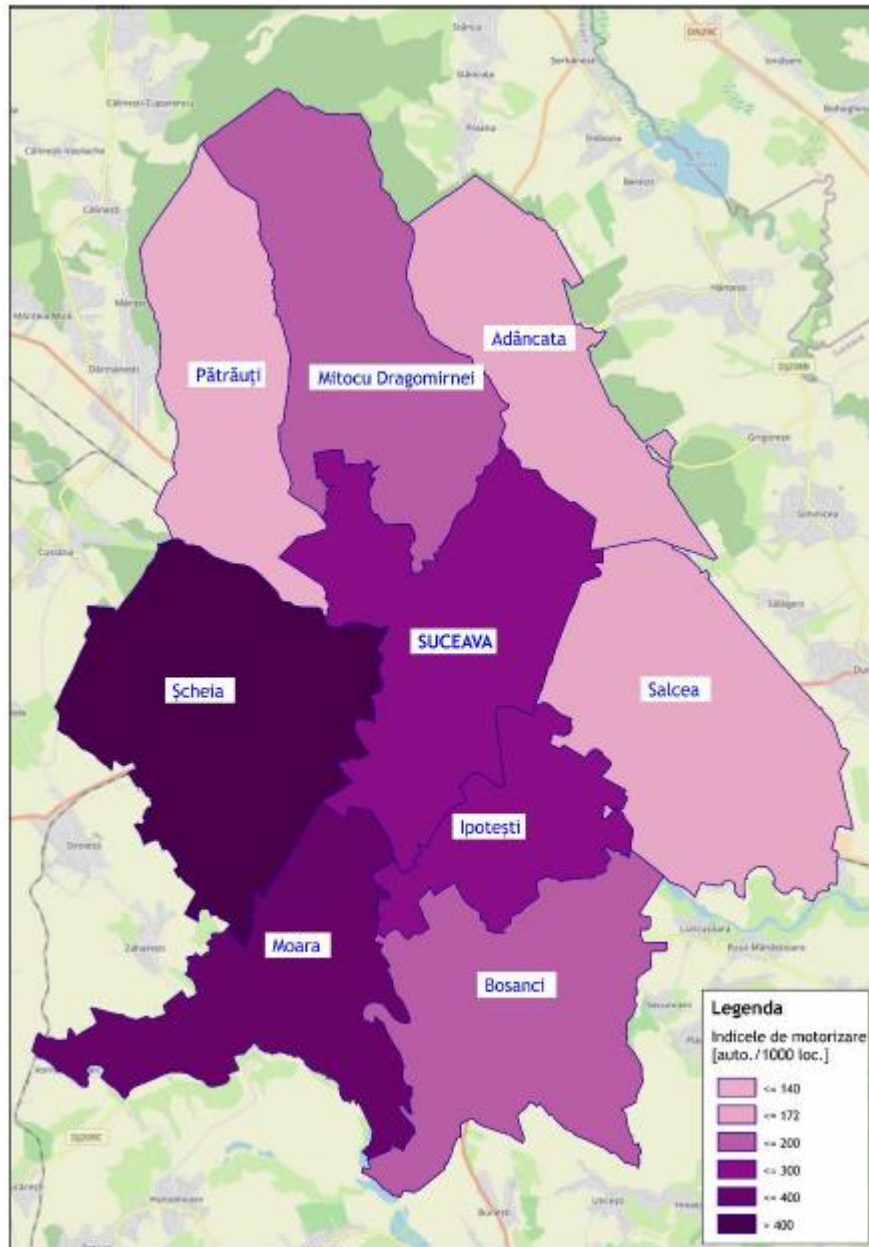
În ceea ce privește **modernizarea rețelei stradale**, potrivit datelor statistice publicate de INS, în anul 2020, lungimea străzilor orașenești modernizate din Municipiul Suceava reprezintă 63% din totalul rețelei, în timp ce în Orașul Salcea ponderea este de numai 27%.

În zonele rurale din Zona Urbană Funcțională sunt modernizate străzile principale.

În Municipiul Suceava, sistemul rutier are îmbrăcăminte din asfalt pentru 58,3% din lungimea totală a străzilor, restul fiind din beton, balast sau pavele. În ceea ce privește starea tehnică a străzilor modelate în graful rețelei se remarcă faptul că 42% se află în stare bună sau foarte bună.

Se constată că peste o treime din lungimea străzilor care compun rețeaua urbană sunt din balast, ceea ce constituie disfuncție majoră din punct de vedere al calității mediului urban. Acestea se regăsesc în special în cartierele de locuințe. De asemenea, o altă disfuncție este dată de starea tehnică rea sau foarte rea. Astfel de situații sunt caracteristice în special străzilor de categoria a IV-a, însă străzi care necesită modernizare se identifică și în zona centrală.

În ceea ce privește **indicele de motorizare** la nivelul Zonei Urbane Funcționale, Comuna Șcheia prezintă în anul 2018 cel mai mare indice, respectiv peste 400 autovehicule / 1000 locuitor, cauzat de faptul că în comuna Șcheia s-au dezvoltat cele mai multe industrii din întreaga Zonă Urbană Funcțională.



Disponibilitatea utilizării unui vehicul prezintă un rol vital și omniprezent în alegerile privind deplasările pe care indivizii aleg să le efectueze. Acest lucru se manifestă atât în planificarea deplasărilor pe termen scurt, cât și pe orizonturi de timp medii și lungi.

Deși la nivelul populației există disponibilitate ridicată de utilizare a autoturismelor, în special în scop de navetă, prin îmbunătățirea ofertei de transport public în Zona Urbană Funcțională Suceava se poate obține creșterea nivelului de utilizare a transportului public în detrimentul autovehiculelor personale.

La nivelul Zonei Urbane Funcționale Suceava au fost identificate o serie probleme principale legate de sistemul de transport public:

- Eficiența redusă a transportului public urban, din cauza necorelării graficului de circulație și al capacității mijloacelor de transport public utilizate cu cererea de transport public reală;
- Existența unor zone neacoperite de traseele de transport public;
- Vechimea unei părți a parcului de vehicule de transport public și încadrarea motoarelor acestora în norme de poluare ridicate;
- Existența unui sistem de tarifare care nu prezintă accesibilitate și atractivitate ridicate pentru utilizatori;
- Lipsa informațiilor în timp real asupra transportului public
- Inexistența unor stații intermodale, care să faciliteze transferul între alte moduri de transport și transportul public
- Gradul de atractivitate redus al transportului public
- Existența unor intervale de timp care nu sunt deservite corect de mijloacele de transport existente, în care există un număr mare de persoane aflate în stație care așteaptă mijlocul de transport potrivit*
- Evoluția inegală a gradului de încărcare de-a lungul zilei, existând perioade în care gradul de încărcare al vehiculelor este foarte redus, dar și perioade în care s-a constatat supraaglomerarea vehiculelor

Mobilitatea durabilă este expresia dezvoltării unui sistem de transport solid, ecologic și eficient, prietenos cu mediu, dar în același timp statornic și tradițional, asigurând un echilibru între valorificarea modurilor și infrastructurii de transport tradiționale cu necesitatea de modernizare și asigurare a consumului eficient de resurse și promovarea modurilor de transport nepoluante.

În vederea dezvoltării orașului și creșterii calității vieții locuitorilor Zonei Urbane Funcționale Suceava este necesară asigurarea unui sistem de transport eficient și durabil, accesibil geografic și economic. Rețeaua de transport dezvoltată va susține mobilitatea persoanelor și mărfurilor, creând astfel cadrul pentru îmbunătățirea calității vieții, un mediu urban atractiv, modern, ecologic și accesibil pentru locuitorii săi, pentru turiști și pentru locuitorii zonei periurbane, care învață sau muncesc în oraș.

Dezvoltarea serviciului de transport public la nivelul Zonei Urbane Funcționale Suceava răspunde principalelor probleme de mobilitate identificate în PMUD, prin satisfacerea nevoilor de deplasare a populației, dar și necesității de reducere a poluării fonice și a aerului, aspecte ce vor permite atât creșterea performanței serviciului de transport, îmbunătățirea calității vieții populației, cât și îmbunătățirea calității mediului înconjurător.

În acest context a apărut necesitatea realizării unui sistem de transport eficient la nivelul Zonei Urbane Funcționale Suceava. Se are în vedere ca pe viitor S.C. Transport Public Local S.A. să devină operator de transport regional și să satisfacă nevoile de transport ale călătorilor din întreaga zonă urbană funcțională a municipiului Suceava, urmând să beneficieze de exclusivitate pe teritoriul administrativ al municipiului Suceava, orașului Salcea și al comunelor: Adâncata, Bosanci, Ipotești, Moara, Mitocu Dragomirnei, Pătrăuți și Șcheia.

IV. Analiza companiei

IV.1 Prezentarea companiei

S.C. Transport Public Local S.A. este persoană juridică română, cu sediul în municipiul Suceava, str. Traian Vuia nr. 5A, înregistrată la Registrul Comerțului sub nr. J33/966/2005, având cod fiscal RO 17791716. Capitalul societății este integral de stat, unicul acționar fiind Municipiul Suceava. Obiectul de activitate al S.C. TPL S.A. este prestarea serviciului de transport public local de persoane în municipiul Suceava, tipul activității principale fiind conform CAEN „Transporturi urbane, suburbane și metropolitane de călători (transporturi terestre de călători pe bază de grafic, urbane și suburbane, pe rute precise și conform unui orar de plecări și sosiri cu autobuzul, autocarul, maxi-taxi) – cod CAEN 4931.

Aportul acționarilor la capitalul social este arătat în tabelul de mai jos :

Nr. crt.	Numele și prenumele (denumirea) acționarilor - persoane fizice sau/și juridice	Aport în numerar	
		Valoare	Nr. acțiuni aferente
1	MUNICIPIUL SUCEAVA	112.500 lei	11.250

Valoarea nominală a unei acțiuni este de 10 lei. Societatea are un număr de 11.250 acțiuni, după cum urmează:

Nr. crt.	Numele și prenumele (denumirea) acționarilor persoane fizice sau/și juridice	Acțiuni		Procent % din capitalul subscris și vărsat
		Număr	Valoare	
1.	MUNICIPIUL SUCEAVA	11.250	112.500 lei	100 %

Societatea va putea emite și obligațiuni în condițiile și cu procedura prevăzute de lege.

Evoluția capitalului social de la înființare se prezintă astfel:

Explicație	Evidențiat în situațiile financiare	Valoare - lei -
------------	-------------------------------------	-----------------

	întocmite la:	
Capital social subscris și vărsat la înființare	Dec. 2005	12.500
Majorare de capital prin aport de către Primăria Municipiului Suceava	Dec. 2006	100.000
Majorare de capital social prin aport în natură a unui teren	Dec. 2013	6.141.600
Diminuare capital social prin restituire aport în natură către acționar	Martie – Iunie 2022	- 6.141.600
TOTAL CAPITAL SOCIAL	Iunie 2022	112.500 lei

Municipiul Suceava își exercită controlul asupra S.C. TPL S.A. prin membrii săi în Adunarea Generală a Acționarilor și prin reprezentantul autorității tutelare în Consiliul de Administrație.

De asemenea, autoritatea tutelară monitorizează indicatorii de performanță și guvernanta corporativă a societății.

IV.2 Conducerea companiei

Conducerea S.C. TPL S.A. este realizată de un consiliu de administrație este format din 7 membrii și are următoarele atribuții de bază:

- a) numește și revocă directorii și stabilește remunerația acestora;
- b) analizează și aprobă planul de administrare elaborat în colaborare cu directorii, în acord cu scrisoarea de așteptări și cu declarațiile de intenție;
- c) negociază indicatorii de performanță financiari și nefinanciari cu autoritatea publică tutelară;
- d) asigură integritatea și funcționalitatea sistemelor de raportare contabilă și financiară, precum și realizarea planificării financiare;
- e) verifică funcționarea sistemului de control intern sau managerial;
- f) monitorizează și evaluează performanța directorilor;
- g) întocmește raportul anual privind activitatea societății, pe care îl prezintă autorității publice tutelare;
- h) monitorizează și gestionează potențialele conflicte de interese de la nivelul organelor de administrare și conducere;
- i) supervizează sistemul de transparență și de comunicare;

j) monitorizează eficacitatea practicilor de guvernare corporativă ale societății;

k) raportează structurii de guvernare corporativă din cadrul autorității tutelare modul de îndeplinire a indicatorilor de performanță financiari și nefinanciari, anexă la contractul de mandat, precum și alte date și informații de interes pentru autoritatea publică tutelară, la solicitarea acesteia;

l) stabilește direcțiile principale de activitate și dezvoltare ale societății;

m) convoacă adunarea generală a acționarilor, conform legislației în vigoare;

n) orice alte atribuții stabilite prin lege.

Consiliul de administrație a fost selectat astfel încât membrii săi să acționeze sinergic și să reunească o serie de competențe specifice. Componența Consiliului a fost stabilită astfel încât membrii săi, în ceea ce privește relația dintre ei și cu managementul executiv, să acționeze independent și critic iar membrii consiliului se completează unul pe celălalt.

Consiliul va avea o componență mixtă și echilibrată în ceea ce privește experiența profesională, asigurând o diversitate a expertizei și experiențelor la nivelul întregului consiliu. Fiecare membru al consiliului are studii superioare și calificarea necesară pentru a evalua operațiunile și politicile societății.

În urma selecției efectuate de o comisie de selecție desemnată de autoritatea tutelară și a hotărârii AGA prin care au fost numiți administratorii, a rezultat următoarea componență a Consiliului de Administrație:

- Mihai-Sorin-Jenică Hamceriuc;
- Emil-Vasile Juravle;
- Ovidiu Munteanu;
- Gabriel Petruc;
- Dariță Romaniuc;
- Teodor Sebastian Sârghe;
- Costel Tătăranu.

Membrii Consiliului de Administrație și-au ales ca Președinte al Consiliului de Administrație pe dl. Gabriel Petruc și au delegat provizoriu conducerea executivă directorilor Matei Dănuț și Agavriloaiei Andrei, ce îndeplinesc astfel funcțiile de director general și respectiv de director adjunct al societății. Aceștia îndeplinesc toate atribuțiile de conducere a societății, cu excepția celor ce nu pot fi delegate în conformitate cu prevederile legale în vigoare. Pentru o scurtă perioadă de timp, pentru a asigura preluarea treptată a atribuțiilor și

responsabilităților și continuitatea actului managerial, fostul director al societății, dl. Dariță Romaniuc, a îndeplinit responsabilitățile funcției de director adjunct.

De asemenea, au fost constituite comitetele interne consultative ce sunt însărcinate cu desfășurarea de investigații și elaborarea de recomandări pentru consiliu. Acestea au următoarea structură și componență:

1. Comitetul de nominalizare și remunerare:

- Dariță Romaniuc;
- Costel Tătăranu;
- Mihai-Sorin-Jenică Hanceriuc

2. Comitetul financiar, contabil și de audit:

- Mihai-Sorin-Jenică Hanceriuc
- Emil-Vasile Juravle;
- Ovidiu Munteanu.

3. Comitetul juridic:

- Munteanu Ovidiu;
- Costel Tătăranu;
- Gabriel Petruc.

4. Comitetul tehnic și de siguranța circulației:

- Teodor Sebastian Sârghe;
- Gabriel Petruc;
- Dariță Romaniuc.

Secretariatul tehnic al Adunării Generale a Acționarilor și al Consiliului de Administrație al S.C. Transport Public Local S.A., este asigurat de doamna Cornelia Băeș.

IV.3 Organigrama companiei

Organigrama S.C. Transport Public Local S.A. a fost aprobată de noul Consiliu de Administrație și este constituie Anexa nr. 1 a prezentului Plan de administrare.

IV.4 Starea tehnică a sistemului aferent serviciului de transport public local

Traseele TPL ale liniilor din municipiul Suceava sunt deservite de o flota un număr de 92 de autobuze, cu următoarele caracteristici:

- Capacitate : 20 autobuze Irisbus (30 locuri pe scaune, 78 locuri în picioare), 3 autobuze Irisbus (30 locuri pe scaune, 76 locuri în picioare), 3 autobuze Irisbus (27

locuri pe scaune, 77 locuri în picioare), 3 autobuze Irisbus (28 locuri pe scaune, 77 locuri în picioare); 2 autobuze Mercedes-Benz (30 locuri pe scaune, 59 locuri în picioare), 1 autobuz Mercedes-Benz (31 locuri pe scaune, 64 în picioare), 1 autobuz Irisbus (31 locuri pe scaune, 69 locuri în picioare), 2 autobuze Otokar (15 locuri pe scaune, 8 locuri în picioare), 10 autobuze Karsan Jest (12 locuri pe scaune, 11 locuri în picioare), 22 autobuze Karsan Jest Electric (11 locuri pe scaune, 11 locuri în picioare), 25 autobuze Granton electric (31 locuri pe scaune, 42 locuri în picioare).

- Dimensiune: 58 autobuze de 12 metri și 34 autobuze de 6 metri.
- An de fabricație : 1 autobuz fabricat în 2000, 2 autobuze fabricate în 2002, 6 autobuze fabricate în 2004, 1 autobuz fabricat în 2005, 20 autobuze fabricate în 2006, 3 autobuze fabricate în 2009, 2 autobuze fabricate în 2013, 10 autobuze fabricate în 2015, 5 autobuze fabricate în 2019, 35 autobuze fabricate în 2020, 7 autobuze fabricate în 2021.
- Dotari ITS (CCTV, info-călători, management flotă): 42 autobuze (doar autobuzele fabricate în 2020 și 2021).
- Norme de poluare: E2 (un autobuz), E3 (29 autobuze), E4 (3 autobuze), E5 (12 autobuze), Electric (47 autobuze).

Cea mai mare parte din flota de autobuze este în proprietatea Municipiului Suceava, fiind predate ca bunuri de retur către operatorul Transport Public Local SA Suceava conform contractului de delegare încheiat între părți. Societatea detine doar un parc auto format din 3 autobuze marca IVECO IRISBUS, achizitionate in 2009 prin contractarea unui leasing financiar cu derulare pe o perioada de 7 ani, 2 MAXI TAXI marca OTOKAR achizitionate in 2012 prin contractarea unui leasing financiar cu derulare pe o perioada de 5 ani, 3 autobuze IVECO ANGORA achizitionate in cursul anului 2017, 3 autobuze IVECO achizitionate in cursul anului 2018, 3 autobuze MERCEDES achizitionate in 2019 si un autobuz CITELIS achizitionat in 2020. Microbuzele OTOKAR nu sunt functionale, acestea fiind propuse pentru casare)

Conform proiectelor de investiții ce vizează modernizarea transportului public, Primăria Municipiului a realizat demersuri pentru următoarele investiții:

- 5 autobuze electrice de 6 m (PCER) – achiziționate la acest moment;
- 17 autobuze electrice de 6 m (POR 2014-2020) – achiziționate la acest moment;
- 25 autobuze electrice de 12 m (POR 2014-2020) – achiziționate la acest moment;
- 30 stații incarcare lente (POR 2014-2020) – achiziționate la acest moment;

- 10 stații incarcare rapide (POR 2014-2020) – achiziționate la acest moment;
- 15 autobuze electrice de 12 m (POR – proiect în parteneriat cu MDRAP) - având termen de livrare luna decembrie 2022;
- 15 stații încărcare lente (POR – proiectul în parteneriat cu MDRAP) - având termen de livrare luna decembrie 2022;
- 4 stații încărcare rapide (POR – proiectul în parteneriat cu MDRAP) - având termen de livrare luna decembrie 2022.

Sistemul de transport public local din Municipiul Suceava este format din infrastructură, mijloace de transport și tehnici de exploatare specifice modului de transport public de suprafață – autobuz.

În momentul de față, se are în vedere casarea treptată a autobuzelor diesel vechi și poluante și înlocuirea lor cu autobuze electrice. Momentan, aproximativ 70% din parcursul mediu zilnic se face cu autobuze electrice. Parcul actual de autobuze electrice e constituit acum din 47 de autobuze electrice (25 de autobuze Granton mare capacitate și 22 de autobuze Karsan Jest Electric de capacitate redusă). Odată cu definitivarea lucrărilor la autobaza nouă, construită special pentru transportul electric și cu livrarea a încă 15 autobuze electrice produse de firma Solaris, **se dorește ca în municipiul Suceava transportul public să fie prestat numai cu autobuze electrice.**

IV.5 Situația economico-financiară actuală a serviciului

Situația economico-financiară actuală a serviciului este evidențiată în situațiile economico-financiare aferente anului 2021, anul precedent începerii mandatelor actualilor administratori.

Evoluția societății din punct de vedere al veniturilor și cheltuielilor de exploatare în anul 2021

Evoluția veniturilor și a cheltuielilor de exploatare aferente activității firmei în anul 2021, comparativ cu 2020 se prezintă astfel:

Denumirea indicatorului	Nr. rd.	Exercitiu financiar		Diferente (+/-)
		2020	2021	
1. Cifra de afaceri neta	1	19.325.190	21.604.482	2.279.292
2. Venituri din exploatare, din	2	19.671.960	22.030.831	2.358.871

care:				
2.1. Productia vanduta	3	9.818.362	11.702.115	1.883.753
2.2.. Venituri din subventii	4	9.510.743	9.894.945	384.202
2.3.Venituri din vanzarea marfurilor	5	14.047	7.782	-6.265
2.4. Alte venituri din exploatare	6	328.808	422.644	93.836
3. Cheltuieli de exploatare, din care	7	19.212.008	21.696.185	2.484.177
3.1. Cheltuieli materiale	8	4.087.614	3.118.263	-969.351
3.2. Cheltuieli cu energia si apa	9	390.198	1.080.418	690.220
3.3 Cheltuieli privind marfurile	10	9.820	3.959	-5.861
3.4. Reduceri comerciale primite	11	627		-627
3.5. Cheltuieli cu personalul	12	13.141.960	15.712.384	2.570.424
3.6.Ajustari de valoare (amortizari si provizioane)	13	155.929	112.172	-43.757
3.7. Alte cheltuieli de exploatare	14	1.320.205	1.760.335	440.130
4. Rezultat din exploatare	15	459.952	334.646	-125.306

Veniturile din exploatare au inregistrat o crestere cu 2.358.871 lei fata de exercitiul financiar 2020 (o crestere cu 11,99% fata de exercitiul anterior), cifra de afaceri a crescut cu 2.279.292 lei (o crestere de 11,79% in 2021 fata de 2020), cheltuielile de exploatare au crescut cu 2.48.177 (o crestere cu 12,93%) iar rezultatul din exploatare este pozitiv fiind un profit de 334.646 lei.

Avand in vedere prevederile Ordonanței nr. 26/2013 privind întărirea disciplinei financiare la nivelul unor operatori economici la care statul sau unitățile administrativ-teritoriale sunt acționari unici ori majoritari sau dețin direct ori indirect o participație majoritară, Art. 10 (1) b) „în cazul în care se înregistrează depășiri sau nerealizări ale veniturilor totale aprobate, se pot efectua cheltuieli totale proporțional cu gradul de realizare a veniturilor totale, cu încadrarea în indicatorii de eficiență aprobați” societatea a facut eforturi pentru corelarea indicelui de realizare a veniturilor cu cel al cheltuielilor in conditiile in care trebuia asigurata c/v platii muncii prestate de salariatii, numarul mediu de salariatii fiind de 265 persoane (in 2020 a fost de un numar mediu de 252 angajați).

În cursul exercițiului financiar 2021 s-au înregistrat cheltuieli cu personalul în suma de 15.712.384 lei după cum urmează:

a) cheltuieli de natură salariale în sumă de 12.450.396 lei din care :

- 13.474.493 lei Salarii de bază și bonificații,

- 1.128.380 lei cheltuieli cu bonusurile (cheltuieli cu bonurile de masă, valoarea unui bon de masă acordat pentru 2021 fiind de 20 lei/bon și 283.250 lei cheltuieli de natură și în limita prevăzută de art. 21 al. 3 lit. C din Legea 571/2013 privind codul fiscal) ;

b) Cheltuieli aferente contractului de mandat în suma de 426.000 lei distribuită după cum urmează:

- 256.818 lei renumerația directorului (componentă fixă).

- 252.000 lei cheltuieli aferente persoanelor cu contracte de mandat , membrilor CA a T.P.I. S.A. Suceava (continând doar componentă fixă)

Nu au fost acordate prime (componentă variabilă) directorului sau membrilor CA.

c) Cheltuieli cu asigurările sociale în suma de 317.443 lei. (CAM)

Salarierea personalului s-a făcut în conformitate cu prevederile Bugetului de Venituri și Cheltuieli pe anul 2021 , aprobat prin Hotărârea nr. 240/28.10.2021 a Consiliului Local al mun. Suceava și Contractului Colectiv de Muncă încheiat între Patronat și Salariați înregistrat la Inspectoratul Teritorial de Muncă Suceava.

Nu au fost acordate prime (componentă variabilă) directorului sau membrilor CA.

Evaluarea activității societății comerciale privind managementul riscului

Principalele riscuri la care este expusă firma sunt :

Riscul de incasare

Riscul de lichiditate

Riscul de credit

Riscul de inflație

Riscul de incasare

Riscul ca o parte din veniturile să nu-și respecte obligațiile contractuale față de entitate, provocându-i astfel aceste pierderi financiare, reprezintă risc de incasare. În vederea eliminării/limitării efectelor generate de producerea unui asemenea risc, s-a implementat un sistem de evaluare a clienților, atât a celor vechi cât și a celor nou aparuti, prin monitorizarea, respectiv verificarea acestora în bazele de date ale Ministerului de Finanțe, precum și prin urmărirea informațiilor publicate în cotidiene naționale și locale.

Urmărirea și evaluarea clienților se face de către personalul departamentului de contabilitate

Cu tot efortul făcut de societate, în anul 2021, au existat situații în care unele sume facturate către clienți nu au fost încasate sau s-au încasat cu foarte mare greutate.

Riscul de lichiditate

Gestionarea riscului de lichiditate se face prin întocmirea permanentă de prognoze privind lichiditățile pe perioada următoare, prin monitorizarea încasărilor și prin solicitarea de facilități de plată furnizorilor.

Se urmărește negocierea unor termene pentru plata datoriilor mai mari decât cele pentru încasarea creanțelor.

Riscul de credit

Riscul de credit constă în probabilitatea ca partile contractante să-și încalce obligațiile contractuale, ceea ce conduce la pierderi financiare pentru societate. De asemenea, incidența crescută a cazurilor de insolvență duce la creșterea riscului privind recuperarea contravalorii serviciilor prestate anterior declanșării procedurii insolvenței.

Riscul de inflație

Riscul de inflație este dat de creșterea prețurilor la piese de schimb, precum și de creșterea alarmantă a prețului la carburanți, aceste creșteri neputând fi incluse în totalitate și întotdeauna în preț.

Evenimentele, schimbările economice care ar putea afecta semnificativ veniturile din activitatea de bază sunt:

- creșterea prețurilor combustibililor auto;
- creșterea prețurilor la anvelope și piese de schimb;
- continuarea prezentei și dezvoltarea unor forme de concurență neloială,
- necorelarea creșterilor prețurilor pentru serviciul de transport cu cel al influențelor primite în costuri ca urmare a creșterii prețurilor la piese de schimb și în special la carburanți

Obiectivele, politicile și procedurile de administrare a capitalului vizează continuitatea activității în condițiile menținerii unei structuri optime a capitalului.

- Efectul de scădere economică ca urmare a apariției pandemiei de COVID 19.

Structura situațiilor financiare

Situațiile financiare aferente exercițiului financiar 2021 sunt proprii, exercitiul financiar începând cu 01.01.2021 și terminându-se cu 31.12.2021

La întocmirea situațiilor financiare s-au avut în vedere:

- Ordinul nr. 85/2022 privind principalele aspecte legate de întocmirea și depunerea situațiilor financiare anuale și a raportărilor contabile anuale ale operatorilor economici la unitățile teritoriale ale Ministerului Finanțelor, precum și pentru reglementarea unor aspecte contabile;

.- LEGEA nr. 82/1991 a contabilitatii - Republicata si actualizata;

- Ordinul nr. 1802/2014 pentru aprobarea Reglementărilor contabile privind situațiile financiare anuale individuale și situațiile financiare anuale consolidate, cu modificările si completările ulterioare ;

- ORDINUL nr. 2861/2009 din 9 octombrie 2009 pentru aprobarea Normelor privind organizarea si efectuarea inventarierii elementelor de natura activelor, datoriilor si capitalurilor proprii;

- Legea societăților nr. 31/1990 republicata si atualizata;

- Ordonanța de urgență nr. 109/2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice cu modificările si completările ulterioare

- Legea nr. 161/2003 privind unele măsuri pentru asigurarea transparenței în exercitarea demnităților publice, a funcțiilor publice și în mediul de afaceri, prevenirea și sancționarea corupției.

1. Bilanțul încheiat la 31.12.2021 prezinta rezumatul situatiei patrimoniului care apartine societati si include activele, capitalul propriu si datoriile, ultimele doua elemente fiind denumite si pasive bilantiere.

Sintetizat Bilantul se prezinta astfel:

POST DIN BILANT	ACTIV	PASIV
Active imobilizate	6.350.990	
Active circulare	8.937.689	
Cheltuieli in avans	400.937	
Datorii pe termen scurt		10.108.294
Datorii pe termen lung		27.109
Provizioane		
Capitaluri proprii		5.554.213
TOTAL	15.689.616	15.689.616

Posturile din bilant sunt detaliate in Notele explicative, dupa cum urmeaza:

- NOTA NR. 1 - ACTIVE IMOBILIZATE;

- NOTA NR. 2 - PROVIZIOANE ȘI AJUSTĂRI PENTRU DEPRECIERE;
- NOTA NR 5 - SITUAȚIA CREAȚELOR ȘI DATORIILOR;

NOTA NR. 1 - ACTIVE IMOBILIZATE

Denumirea elementului de imobilizare	Valoare brută				Ajustari de valoare (amortizare și ajustari pentru depreciere sau pierderi de valoare)			
	Sold la începutul exercițiului financiar	Creșteri	Cedări, transferuri și alte reduceri	Sold la sfârșitul exercițiului financiar	Sold la începutul exercițiului financiar	Ajustari înregistrate în cursul exercițiului financiar	Reduceri sau reluări	Sold la sfârșitul exercițiului financiar
0	1	2	3	4=1+2-3	5	6	7	8=5+6-7
IMOBILIZARI NECORPORALE	3948			3948	3948			3948
Cheltuieli de constituire								
Alte imobilizări	3948			3948	3948			3948
IMOBILIZARI CORPORALE	10474144			10576755	3984731			4225765
Terenuri	6.141.600			6141600				
Construcții	433.368	10300		443668	299.286	27943		327229
Instalații tehnice și mașini	3.896.742	10843		3907315	3.753.759	83009		3838768
Alte instalații, utilaje, mobilier	78.626	5546		84172	60.548	1220		61768
Imobilizari corporale in curs								
Avansuri acordate pentru imobilizari								
TOTAL IMOBILIZARI	10.550.066	26689		10580703	4.117.541	112172		4229713

Imobilizările corporale , cu excepția construcțiilor , sunt înregistrate la costul istoric, la care s-au aplicat prevederile Hotărârea nr. 500/1994 privind reevaluarea imobilizărilor corporale și modificarea capitalului social, Hotărârea nr. 1553/2003 privind reevaluarea imobilizărilor corporale și stabilirea valorii de intrare a mijloacelor fixe.

Elementele Imobilizarile necorporale si corporale prezentate în situațiile financiare anuale sunt prezentate în bilanț la valoarea contabilă, aceasta fiind reprezentată de costul de achiziție diminuată cu amortizarea cumulată până la 31.12.2021.

In urma inventarierii au fost constatate mijloace fixe cu norma de utilizare depasita, amortizate integral si care sunt propuse pentru casare in valoare de 899.926,26 lei. In cursul exercitiului financiar curentu au fost scoase di functiune mijloace fixe. Valoarea evaluata la finele anului la costul istoric al mijloacelor fixe este de 10.580.703 lei.

Durata de utilizare a mijloacelor fixe este stabilită în conformitate cu prevederile legale în vigoare, metoda de amortizare fiind cea liniară.

La finele anului 2021 Societatea T.P.L. S.A. dispune de un patrimoniu public primit spre exploatare prin Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate nr 2278/28.02.2018, aprobat prin Hotararea nr. 92/29.03.2018 a Consiliului Local al municipiului Suceava prin care se stabilesc dreptul si obligatiile furnizorului de a furniza/presta, serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate In contabilitatea entității TPL S.A. bunurile din patrimoniul public sunt evidentiata in afara bilantului, iar valoare acestora este stabilita in baza listelor de inventar efectuate de comisile mixte, la finele anului 2021 acestea inregistrand o valoare de 115.206.000 lei.

Societatea mai are in administrare 2 cladiri primite cu chirie de la Primaria mun. Suceava in valoare de 53,256 lei (evaluata la valoare de impozitare comunicata prin Decizia de impunere nr.4493/30.03.2022). Evidenta analitica a bunurilor mentionate anterior este tinuta extracontabil.

Societatea detine un parc auto format din 3 autobuze marca IVECO IRISBUS, achizitionate in 2009 prin contractarea unui lesing financiar cu derulare pe o perioada de 7 ani, 2 MAXI TAXI marca OTOKAR achizitionate in 2012 prin contractarea unui lesing financiar cu derulare pe o perioada de 5 ani, 3 autobuze IVECO ANGORA achizitionate in cursul anului 2017, 3 autobuze IVECO achizitionate in cursul anului 2018, 3 autobuze MERCEDES achizitionate in 2019 si un autobuz CITELIS achizitionat in exercitiul financiar curent. Microbuzele OTOKAR nu sunt functionale, acestea fiind propuse pentru casare)

Mijloacele fixe sunt evidentiata la costul istoric fiecaruia fiindu-i atribuit un nr. de inventar.

NOTA NR. 2 - PROVIZIOANE ȘI AJUSTĂRI PENTRU DEPRECIERE

1. Ajustări pentru depreciere

Nr. crt.	Denumirea ajustării	Sold la 1.01.2021	Transferuri		Sold la 31.12.2021
			În cont	Din cont	
0	1	2	3	4	5
1	Ajustări pentru deprecierea creanțelor	166.115	7.649,99	98.995,90	70.359,68
	Total	166.115	7.649,99	98.995,90	70.359,68

In exercitiul financiar 2021 s-au utilizat 98.995,90 lei prin anularea ajustărilor constituite pentru deprecierea creanțelor – clienți și s-au constituit 7.649,99 lei.

Cheltuielile pentru pierderi din creanțe și debitori diverși înregistrate în cursul anului 2021 au fost înregistrate în contabilitate în urma aprobării CA.

2. Provizioane

Nu au fost constituite provizioane pentru exercitiul financiar 2021.

NOTA NR. 3 - REPARTIZAREA PROFITULUI NET

Destinația profitului	Suma (lei)
Profit net de repartizat	201.147,74
- rezerva legală	16.738
- constituire surse pentru acoperirea pierderilor din anii anteriori	184.409,74
- alte repartizări prevăzute de lege	0
- participarea salariaților la profit	0
- dividende acționari	0
- alte rezerve	0

Repartizarea profitului s-a făcut în conformitate cu prevederile Legii contabilității nr.82/1991 republicată (4), a Ordonanței nr. 64/2001 privind repartizarea profitului la societățile naționale și societățile comerciale cu capital integral de stat modificată și

completată, a Ordinul M.F.P nr. 1802/2014 pentru aprobarea Reglementărilor contabile privind situațiile financiare anuale individuale și situațiile financiare anuale consolidate, precum și a Legii societăților comerciale nr.31/1990 republicată , modificată și completată.

Profitul obtinut in 2021 va fi destinat acoperii pierderilor din anii precedenti pana la concurenta sumei de 1.018.625,63 lei.

NOTA NR.4 - ANALIZA REZULTATULUI DIN EXPLOATARE

Nr. crt.	Denumirea indicatorului	2021
1.	Venituri din exploatare (2+3+4+5 +6+7)	22.030.831
2.	Productia vanduta	11.702.115
3.	Venituri din subvenții	9.898.290
4.	Venituri din vanzari marfa	7.782
5	Venituri din ajustări pentru depreciere	
6	Venituri din provizioane	
7.	Alte venituri din exploatare	422.644
8.	Cheltuieli de exploatare (9+10+11+12+12+13+14)	21.696.185
9.	Chelt. cu materiale,materii prime,energie și apă	4.202.640
10.	Cheltuieli cu personalul(salarii și rețineri)	15.712.384
9.	Ajustări de valoare privind activele circulante	-91.346
10.	Chelt. privind prestațiile efectuate de terți	741.047
11.	Chelt. privind amortizarea – ajustari imob.	112.172
12.	Chelt.cu alte impozite și taxe	438.682
13.	Alte cheltuieli de exploatare	580.606
14.	Ajustări privind provizioanele	
15.	Rezultatul brut din exploatare (1-8)	334.646

NOTA NR 5 - SITUAȚIA CREANȚELOR ȘI DATORIILOR

A. CREANȚE

lei

Nr crt	Creanțe		Sold la sfârșitul anului	Termen de lichiditate a creanțelor

			col.2+3	sub 1 an	peste 1 an
			1	2	3
1.	Clienți	(+)	2.724.004	2.426.799	297.205
2.	Ajustări pentru deprecieri creanțe clienți	(-)	70.359	7.659	62.709
3.	Furnizori-debitori	(+)			
4.	Debitori diverși	(+)			
5.	Tva neexigibilă	(+)	450	450	
6	Tva de rambursat	(+)			
7	Creanțe cu bugetul de stat si bugetul asigurărilor sociale		89.858	89.858	
7	Alte creanțe în legătura cu personalul		1.569	1.569	
6.	Subvenții	(+)	4.835.014	4.835.014	
7	Operațiuni în curs de clarificare	(+)			
8.	Creante immobilizate	(+)	50.504	50.504	48.053
8.	Total creanțe		7.631.040	7.348.491	282.549

Creantele includ:

- creante comerciale, care sunt sume datorate de clienti pentru bunuri vândute sau servicii prestate în cursul normal al activității;
- efectele comerciale de încasat, acceptări comerciale, instrumente ale tertilor;
- sume datorate de directori, actionari, angajati sau alte persoane.

Contabilitatea clientilor și a celorlalte creante se tine pe categorii, precum și pe fiecare persoană fizică sau juridică.

Creantele incerte sunt inregistrate distinct în contabilitate.

Debitele provenite din avansuri de trezorerie nedecontate, precum și debitele provenite din pagube materiale, amenzile și penalitățile stabilite în baza unor hotărâri ale instantelor judecătorești și alte creante față de personalul entității sunt inregistrate ca alte creante în

legătură cu personalul. Subvențiile de primit sunt înregistrate în contabilitate într-un cont distinct.

Creanțele entității față de terti, alții decât personalul propriu și clienți, se înregistrează în conturile de debitori diverși. Cheltuielile plătite în avans vor fi debitate într-un cont de cheltuieli în avans și trecute pe cheltuieli în perioada la care se referă cheltuielile.

Nu sunt depuse ipoteci.

Din totalul creanțelor de 7.631.040 lei societatea înregistrează creanțe restante la 31.12.2021 în suma de 3.582.329 lei din care:

- 3.107.840 lei reprezintă subvenții neincasate în termen de 30 de zile de la data transmiterii facturii aferent deconturilor de subvenție (compensatie și diferența de pret),
- 474.489 lei reprezintă restante datorate de către diverși clienți aflați în litigiu (din care aferent majorărilor pentru neplata în termen a subvenției datorate de Primăria mun. Suceava – 572.437 lei)

Casa și Conturile la bănci cuprind disponibilul în bănci în suma de 697.112 lei din care garanții materiale ale gestionarilor 517.482 lei, iar disponibilul în numerar la caseria unității 290.727 lei.

Evidența disponibilităților aflate în bănci, casierie și a mișcării acestora, ca urmare a încasărilor și plăților efectuate se ține distinct în lei și valută. Operațiunile financiare în lei sau valută se efectuează cu respectarea regulamentelor de BNR și a altor reglementări emise în acest scop.

Cheltuielile plătite în avans sunt înregistrate într-un cont de cheltuieli în avans și trecute pe cheltuieli în perioada la care se referă cheltuielile.

Sunt înregistrate cheltuieli în avans în suma de 400.937 lei reprezentând asigurări auto valabile pentru perioade mai mari de 1 luna precum. Nu sunt înregistrate venituri în avans.

B . DATORII

Nr crt	Datorii	Sold la sfârșitul anului col 3+4+5	Termen de exigibilitate a pasivului		
			sub 1 an	1-5 ani	peste 5 ani
0	1	2	3	4	5
1	Sume datorate instituțiilor	27.109	27.109		

	de credit (contract Leasing)				
2	Furnizori și avansuri clienți	737.522	737.522		
3	Datorii cu personalul	1.093.345	1.093.345		
4	Datorii cu asigurările sociale	3.916.904	3.916.904		
5	Datorii în legatura cu bug. statului	3.072.782	3.072.782		
6	Fonduri speciale	258.779	258.779		
7	Garanții de bună execuție-				
8	Alte datorii	1.028.962	1.028.962		
9	TOTAL DATORII	10.135.403	10.135.403		

Evaluarea datoriilor s-a realizat la valoarea nominală înscrisă în documentele care consemnează apariția lor. Societatea nu are datorii externe (nu operează cu valută).

Contabilitatea furnizorilor și a celorlalte datorii se ține pe categorii, precum și pe fiecare persoană fizică sau juridică. Contabilitatea decontărilor cu personalul cuprinde drepturile salariale, sporurile, adaosurile, premiile din fondul de salarii, indemnizațiile pentru concediile de odihnă, precum și cele pentru incapacitate temporară de muncă, plătite din fondul de salarii și alte drepturi în bani și/sau în natură datorate de entitate personalului pentru munca prestată. Se înregistrează distinct alte drepturi și avantaje care, potrivit legislației în vigoare, nu se suportă din fondul de salarii, precum și alte drepturi acordate potrivit legii. Drepturile de personal neridicate în termenul legal se înregistrează într-un cont distinct, pe persoane. Sumele datorate și neachitate personalului, aferente exercitiului în curs, se înregistrează ca alte datorii în legătură cu personalul. Retinerile din salariul personalului pentru cumpărări cu plată în rate, chirii sau alte obligații ale salariaților, datorate terților, se efectuează numai în baza unor titluri executorii sau ca urmare a unor relații contractuale. Contabilitatea decontărilor privind contribuțiile sociale cuprinde obligațiile pentru contribuția la asigurări sociale, șomaj și la asigurările de sănătate. În cadrul decontărilor cu bugetul și fondurile speciale se cuprind: impozitul pe profit/venit, taxa pe valoarea adăugată, impozitul pe veniturile de natura salariilor, alte impozite, taxe și vărsăminte asimilate datorate bugetului de stat sau bugetelor locale.

Din total datoriilor de 10.135.403 lei suma 1.695.798 lei reprezintă plăți restante.

2. Contul de profit și pierdere este un document contabil de sinteză, ce prezintă rezultatul activității T.P.L. S.A. Suceava și măsoară performanțele firmei în cursul exercitiului financiar 2021 comparat cu 2020, permitand determinarea rezultatului global dar și formarea unei aprecieri de ansamblu asupra performanțelor financiare ale perioadei de gestiune si oferă posibilitatea unei recapitulări în întregime a elementelor de venituri și cheltuieli ce au contribuit la obținerea rezultatului dar și la identificarea factorilor(favorabili sau nefavorabili) care l-au influențat. Măsurarea profitului permite, pe lângă evaluarea averii acționarilor, și măsurarea plusului de valoare adăugat acesteia care poate fi distribuit în favoarea proprietarilor de capital. Profitul brut de 334.751 lei ca o valoare reziduală, care a ramas după acoperirea cheltuielilor din venituri, măsoară îmbogățirea acționarilor în cursul unei perioade.

Exercițiul financiar încheiat la 31.12.2021 inregistreaza un profit net de 201.148 lei, profit ce va fi repartizat pentru acoperirea pierderilor din anii precedenti dupa constituirea de rezerve legale in suma de 16.738 lei

Sub formă tabelară structura contului de profit și pierdere se prezinta astfel:

Denumirea indicatorilor	2020	2021	Diferente 2021 fata de 2020	Inci de crestere/ scadere
Cifra de afaceri netă	19.325.190	21.604.842	2.279.652	1,12
VENITURI DIN EXPLOATARE – TOTAL	19.671.960	22.030.831	2.358.871	1,12
CHELTUIELI DE EXPLOATARE – TOTAL	19.212.008	21.696.185	2.484.177	1,13
- Profit din exploatare	459.952	334.646	-125.306	0,73
VENITURI FINANCIARE – TOTAL	232	105	-127	0,45
CHELTUIELI FINANCIARE – TOTAL			0	0
- Pierdere/profit	232	105	-127	0,45
VENITURI TOTALE	19.672.192	22.030.936	2.358.744	1,12
CHELTUIELI TOTALE	19.212.008	21.696.185	2.484.177	1,13
- Profit	460.184	334.751	-125.433	0,73
- Pierdere			0	0
Impozitul pe profit	121.588	133.603	12.015	1,10
PROFITUL SAU PIERDEREA NET(Ă) A EXERCITIULUI FINANCIAR:			0	0
- Profit	338.596	201.148	-137.448	0,59
- Pierdere				

Cifra de afaceri netă cuprinde sumele ce rezultă din prestarea serviciilor catre populatie sau diversi agenti economici din activități curente (transport de persoane si alte activitati secundare).

3. Situația modificărilor capitalurilor proprii pentru exercițiul încheiat la 31.12.2021 este prezentat in anexa situatiile financiare pentru 2021 si are 6 coloane cu cifre și reflectă o crestere a capitalurilor proprii cu 201.147 lei. Cresterea capitalurilor proprii se explica prin investitiile efectuate in 2020 si 2021, constituire de rezerve si a rezultatelor din exploatare pozitive.

4. Situația fluxurilor de trezorerie prezintă modul în care T.P.L. S.A. Suceava a generat si utilizat numerarul și echivalentele de numerar pentru exercițiul financiar încheiat la 31.12.2021. Situatia fluxurilor este prezentata in anexa la situatiile financiare pentru 2021, fiind întocmită după metoda directă. cuprinde două coloane cu cifre si reflecta o crestere a diponibilului banesc cu 106.809 lei.

5. Notele explicative la situațiile financiare sunt în număr de 10 incluzând descrieri și analize analitice ale sumelor prezentate în bilanț, contul de profit și pierdere, situația modificării capitalurilor proprii, situația fluxurilor de numerar precum și alte informații referitoare la politicile contabile și evenimentele semnificative.

Moneda de raportare în care sunt prezentate informațiile în cadrul situațiilor financiare întocmite pentru anul 2021 este RON.

SITUATIA CREANTELOR SI DATORIILOR

Situatia creantelor si datoriilor sunt detaliate in NOTA NR 5 - SITUAȚIA CREANȚELOR ȘI DATORIILOR

Din totalul creantelor de 7.631.040 lei societatea inregistreaza creante restante la 31.12.2021 in suma de 3.582.330 lei din care:

- 3.107.841 lei reprezinta subventii neincasate in termen de 30 de zile de la data transmiterii facturii aferent deconturilor de subventie (compesatie si diferenta de pret),
- 474.489 lei reprezinta restante datorate de catre diversi clienti aflati in litigiu (din care aferent majorarilor pentru neplata in termen a subventiei datorate de Primaria mun. Suceava – 433.903 lei)

Din total datoriilor de 10.135.403 lei suma 1.695.798 lei reprezinta plati restante. Defalcarea pe elemente a platilor restante este prezentata in Formularul 30 – pag. 1 Date privind platile restante.

Informații cu privire la controlul intern

La nivelul societății sunt organizate activitățile de control financiar preventiv propriu aplicabil activității curente.

Societatea nu are un birou de audit intern.

Controlul financiar preventiv aplicabil activității curente este exercitat de contabilul sef, pentru care sunt stabilite documentele și circuitul lor precum și operațiunile ce fac obiectul controlului financiar preventiv .

Informații cu privire la evenimentele importante petrecute de la încheierea exercițiului financiar 2021 și evoluția probabilă a societății în anul 2022

De la începutul anului 2022 până la depunerea Raportului anual 2021 s-au petrecut o serie de evenimente care, cu siguranță, vor influența evoluția societății în anul 2022 și considerăm necesar a le menționa și anume:

- S-a elaborat Bugetul de Venituri și Cheltuieli pe anul 2022 ;
- S-a declarat incetarea starii de alerta privind COVI 19;
- S-a semnat CCM la nivel de unitate.

Prognoza privind rezultatele activității ce urmează a fi desfășurată de SC T.P.L. SA în anul 2022 este una reținută, optimistă ținând cont de informațiile de care dispunem la această dată, de evenimentele care sunt în desfășurare și urmează să-și producă efectele în acest an precum și de conjunctura generală în care societatea își desfășoară activitatea (creșteri ale costurilor cu forța de muncă, creșterea prețurilor la motorină, piese, anvelope, energie, etc..

Caracterizarea evoluției probabile a activității a fost determinată de contextul general al economiei naționale , definit de un proces dacă nu de recesiune în cel mai bun caz de stagnare .

În acest cadru este de presupus că SC T.P.L. SA se va confrunta cu anumite greutăți, mai ales ținând cont de specificul activității , impactul social al costului serviciilor prestate și faptul că principalul client este cetățeanul . Principalele elemente luate în considerare la formularea unei prognoze reținute au fost evoluția numărului de călători transportați precum și prognoza indicelui de creștere a prețului la carburanți și a costurilor cu forța de muncă.

IV.6 Oportunități de dezvoltare

Având în vedere că investițiile necesare sistemului de transport se pot face de către municipalitate, care este eligibilă pentru accesarea de finanțări din fonduri europene și naționale, investițiile vor fi efectuate prin programe gestionate de municipalitate, rolul TPL fiind a cea de a colabora cu echipele de proiect și de a sprijini întocmirea și implementarea de proiecte care au ca scop dezvoltarea sistemului de transport.

Pentru dezvoltarea sistemului de transport în municipiul Suceava și ulterior la nivelul zonei urbane funcționale a municipiului Suceava, se au în vedere 3 oportunități de finanțare a unor investiții. Pe termen scurt, sunt în implementare investiții ale municipalității finanțate Programul Operațional Regional 2014-2020, Axa prioritară 4 - Sprijinirea dezvoltării urbane durabile, care oferă finanțare pentru reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă. Pe termen mediu se va încerca valorificarea oportunităților de finanțare oferite de Planul Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 – Fondul Local, Apel proiect: I.1 Mobilitate urbană durabilă I.1.1 – Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante) și Programul Operațional Regional 2021-2027.

IV.6.1 Oportunități de dezvoltare prin investiții pe termen scurt (Programul Operațional Regional 2014-2020):

În acest moment, Primăria Municipiului Suceava implementează două proiecte cu finanțare europeană legate de sistemul de transport public local, iar TPL trebuie să asigure operaționalizarea acestor investiții:

A. Sistem integrat de transport public ecologic în Municipiul Suceava

Obiective:

1. Îmbunătățirea parcului auto al transportului public local prin achiziționarea unui număr de autobuze electrice (25 de autobuze de dimensiuni mari și 17 autobuze de dimensiuni mici);
2. Realizarea unei autobaze va asigura condiții optime de staționare, încărcare și întreținere a mijloacelor de transport public (autobuze electrice).

Clădirea autobazei va cuprinde:

- stație de mentenanță, ateliere de reparație și întreținere;
- stand pentru verificări auto ITP;

- spălătorie auto;
- depozite pentru scule și piese;
- birouri aferente atelierelor, cu anexe – chicineta, grupuri sanitare;
- vestiare pentru personal, dotate cu dușuri și grupuri sanitare;
- stații de încărcare electrică – 41 buc. (30 stații încărcare electrica standard; 10

stații încărcare rapidă; 1 stație încărcare mobilă).

3. Amenajarea stațiilor existente, dotarea acestora cu adăposturi pentru călători (unde exista spațiu suficient), precum și dotarea acestora cu sisteme de supraveghere video, sisteme e-ticketing, afișaj electronic.

Prin proiect se urmărește amenajarea a 54 de stații de autobuz, astfel:

- stații tip 1 – stație simplă cu panou de informare calatori: 31 buc
- stații tip 2 – stație simplă fără panou de informare calatori: 7 buc
- stații tip 3 - doar montare panou de informare calatori: 16 buc

De asemenea vor fi amplasate:

- Sistem de e-ticketing: 22 buc
- Camere video: 11 buc.
- Stații de încărcare rapida: 3 bucăți, pentru stațiile la capăt de linie.

4. Modernizarea centrului de supraveghere/monitorizare video din incinta Primăriei care să asigure echipamente de ultima generație pentru primirea și stocarea informațiilor de la camerele video montate în oraș.

5. Reabilitarea străzii Vasile Pârvan pentru îmbunătățirea condițiilor de circulație și a siguranței rutiere. Vor fi realizate lucrări de reabilitare a structurii rutiere, realizarea unui sistem de canalizare pluvială pentru preluarea apelor meteorice și realizarea de trotuare pentru circulația pietonilor.

B. Achiziție mijloace de transport public - autobuze electrice 12 m deal, Brașov, Iași, Sibiu, Slatina, Suceava

Unitatea Administrativ – teritorială municipiul SUCEAVA implementează, în calitate de partener, proiectul Achiziție mijloace de transport public - autobuze electrice 12 m deal, Brașov, Iași, Sibiu, Slatina, Suceava, cod SMIS 127865, finanțat prin Programul Operațional Regional 2014-2020, apel de proiecte cu numărul POR/2018/4/4.1/3/în parteneriat, aferent Axei prioritare 4 - Sprijinirea dezvoltării urbane durabile, Obiectivul specific 4.1 - Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă

Obiectivul general al proiectului îl reprezintă promovarea mobilității urbane durabile prin crearea unui sistem de transport public în municipiile reședință de județ (Municipiul Brașov, Municipiul Iași, Municipiul Sibiu, Municipiul Slatina și Municipiul Suceava) eficient, ecologic și modern, care să conducă la reducerea cantităților de CO₂ și emisii poluante deversate în atmosferă, reducerea numărului de autoturisme în trafic, creșterea numărului de persoane care utilizează transportul în comun cu impact asupra fluidizării traficului rutier.

Pentru Municipiul Suceava au fost contractate un număr de 15 autobuze electrice cu lungimea de aproximativ 12 m, însoțite de 4 stații de încărcare rapidă și 15 stații de încărcare lentă. Autobuzele electrice vor circula pe rutele: ruta 2 (10 autobuze electrice) și ruta 5 (5 autobuze electrice). Autobuzele electrice vor fi de tip solo (nearticulate), cu planșeu jos (podea integral coborâtă), facilități pentru accesul nelimitat al persoanelor cu mobilitate redusă, fără etaj, caroserie CE, echipate tehnic pentru operarea în relief predominant deluros.

Investițiile realizate de către S.C. Transport Public Local S.A. Suceava și cele realizate de către Municipiul Suceava trebuie să fie complementare.

IV.6.2 Oportunități de dezvoltare prin investiții pe termen mediu și lung (Planul Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 – Fondul Local și Programul Operațional Regional 2021-2027):

A. Planul Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 – Fondul Local

În vederea dezvoltării orașului și creșterii calității vieții locuitorilor Zonei Urbane Funcționale Suceava este necesară asigurarea unui sistem de transport eficient și durabil, accesibil geografic și economic. Rețeaua de transport dezvoltată va susține mobilitatea persoanelor și mărfurilor, creând astfel cadrul pentru îmbunătățirea calității vieții, un mediu urban atractiv, modern, ecologic și accesibil pentru locuitorii săi, pentru turiști și pentru locuitorii zonei periurbane, care învață sau muncesc în oraș.

Dezvoltarea serviciului de transport public la nivelul Zonei Urbane Funcționale Suceava răspunde principalelor probleme de mobilitate identificate în PMUD, prin satisfacerea nevoilor de deplasare a populației, dar și necesității de reducere a poluării fonice și a aerului, aspecte ce vor permite atât creșterea performanței serviciului de transport, îmbunătățirea calității vieții populației, cât și îmbunătățirea calității mediului înconjurător.

În acest context a apărut necesitatea realizării unui sistem de transport eficient la nivelul Zonei Urbane Funcționale Suceava, respectiv elaborarea și implementarea proiectului: *Sistem de transport public ecologic metropolitan – Etapa I.*

Obiectivul general al proiectului: Obiectivul general al proiectului este asigurarea unui serviciu eficient și ecologic de transport public de călători la nivelul Zonei Urbane Funcționale Suceava și îmbunătățirea condițiilor pentru utilizarea modurilor nemotorizate de transport, în vederea reducerii emisiilor de echivalent CO₂ din transport.

În aceste condiții, proiectul vine în întâmpinarea obiectivului PNRR, *Pilonul IV Coeziune socială și teritorială, Componenta 10 Fondul Local*, prin implementarea unor măsuri strategice, bazate pe datele din *Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Zonei Funcționale Suceava*, ce vor conduce la ***promovarea mobilității urbane durabile și la reducerea emisiilor de CO₂, ca urmare a îmbunătățirii eficienței transportului public de călători la nivel periurban, a frecvenței și a timpilor săi de deplasare, accesibilității, transferului către acesta de la transportul privat cu autoturisme, precum și a transferului către modurile nemotorizate de transport, creșterea atractivității utilizării mijloacelor de transport public și a modurilor nemotorizate în detrimentul transportului cu autoturismele personale.***

De asemenea, proiectul contribuie la îndeplinirea următoarelor **obiective specifice** ale componentei specificate:

- Îmbunătățirea condițiilor de mobilitate urbană prin dezvoltarea serviciului de transport public periurban și achiziția de vehicule de transport public ecologice;
- Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transporturi;
- Sporirea siguranței rutiere în zonele urbane, prin soluții digitale și ecologice de transport.

Rezultate estimate:

1. Autobuze electrice (12 m) achiziționate – 18 buc.
2. Microbuze electrice – 32 buc.

Ca urmare a achiziționării mijloacelor de transport electrice menționate anterior vor fi achiziționate și montate:

- Stații de încărcare standard în autobaza de transport public – 50 buc.

- Stații de încărcare rapidă pe traseul autobuzelor electrice – 8 buc.

Atingerea rezultatelor estimate implică:

- Lucrări pentru amplasarea și instalarea stațiilor de încărcare rapidă pe traseul autobuzelor electrice
- Lucrări pentru amplasarea și instalarea stațiilor de încărcare standard în autobaza de transport public
- Lucrări de construcții pentru bransarea la rețeaua de alimentare cu energie electrică a punctelor/stațiilor de încărcare a autobuzelor electrice
- Activități de proiectare (pentru stațiile de încărcare vehicule electrice) - cheltuieli pentru documentații suport și obținere avize, acorduri, autorizații

Astfel, operaționalizarea transportului public la nivelul zonei urbane funcționale prin achiziția de vehicule de transport public electrice și stații de încărcare pentru acestea conduce în mod direct la îmbunătățirea condițiilor de mobilitate urbană, contribuind la creșterea atractivității, accesibilității și eficienței transportului public, cu efecte asupra creșterii cotei modale a acestui mod de deplasare, în defavoarea utilizării vehiculelor private.

Totodată, prin modernizarea parcului de vehicule de transport public local, proiectul va contribui la creșterea confortului și siguranței pentru călători și, implicit, la creșterea gradului de atractivitate al acestui mod de transport, prin asigurarea de mijloace de transport public noi, moderne și nepoluante.

Conform condițiilor de eligibilitate și a plafoanelor investiționale stabilite prin PNRR, valoarea tuturor intervențiilor de mai sus au fost stabilite în baza alocărilor maxime pe care partenerii în proiect o pot atrage, respectiv:

Partener	Buget prealocat Euro fără TVA	Suma pusă la dispoziție pentru Parteneriat "Transport Metropolitan Suceava" Euro fără TVA
Municipiul Suceava	12.493.000	12.454.795
Oraș Salcea	3.189.815	3.189.815
Comuna Adâncata	324.770	324.770
Comuna Bosanci	324.770	324.770
Comuna Ipotești	324.770	324.770

Comuna Mitocu Dragomirnei	324.770	324.770
Comuna Moara	324.770	324.770
Comuna Pătrăuți	324.770	324.770
Comuna Șcheia	324.770	324.770
	17.956.205	17.918.000

Conform sumei maxime puse la dispoziție, cât și conform plafoanelor impuse prin ghidul solicitantului în ceea ce privește valoarea proiectului în funcție de tipul de vehicul solicitat, parteneriatul se încadrează pentru achiziția de:

Tip mijloc de transport electric achiziționat	Valoare maxima conform ghid	Cantitate	Valoare totală euro, fără TVA	Valoare totală lei, fără TVA	Valoare TVA - LEI	Valoare totală - LEI
Autobuze electrice (12 m)	551.000	18	9.918.000	48.823.338,60	9.276.434,33	58.099.772,93
Microbuze	250.000	32	8.000.000	39.381.600,00	7.482.504,00	46.864.104,00
TOTAL			17.918.000	88.204.938,60	16.758.938,33	104.963.876,93

Curs Infoeuro aferent lunii mai 2021, 1 euro=4,9227 lei – Conform ghid de finanțare

În această sumă vor fi incluse și stațiile de încărcare aferente, respectiv câte o stație pentru fiecare mijloc de transport achiziționat ce vor fi instalate la autobază, și câte o stație de încărcare rapidă pe traseul fiecărui UAT partener în proiect, exceptând Municipiul Suceava care deține deja o rețea de stații de încărcare pentru autobuze electrice.

Prin urmare, valoare totală atrasă prin PNRR, Pilonul IV Coeziune socială și teritorială, Componenta 10 Fondul Local, Apel proiect: I.1 Mobilitate urbană durabilă I.1.1 – Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante) este:

➤ **104.963.876,93 lei**, din care:

✓ **88.204.938,60 lei fără TVA** - reprezintă cheltuieli eligibile asigurate din Planul Național Redresare și Reziliență

✓ **16.758.938,33 TVA aferent** – cheltuieli asigurate din bugetul de stat

Solicitantul face dovada capacității de cofinanțare a proiectului pentru cheltuielile neeligibile prin prezentarea în cadrul proiectului a *Declarației de Angajament*.

Etapele principale privind realizarea proiectului sunt:

I. *Depunerea cererii de finanțare*

1.1. Verificarea condițiilor de eligibilitate a Solicitantului și a proiectului în conformitate cu prevederile Ghidului Solicitantului;

1.2. Elaborarea documentelor suport obligatorii și specifice aferente cererii de finanțare, identificate ca atare în Ghidurile Solicitantului – Condiții specifice aferente apelurilor pe care se intenționează depunerea de aplicații de finanțare (nota de fundamentare, Acord de parteneriat, Protocol de asociere privind realizarea în comun a unei achiziții publice ocazionale, descrierea sumară a investiției);

1.3. Elaborarea cererii de finanțare cu respectarea cerințelor de fond și de formă stabilite de Autoritățile Finanțatoare în platforma dedicată PNRR).

1.4. Încărcarea cererii de finanțare în aplicația electronică MDLPA

II. *Etapă de evaluare a dosarului aplicației de finanțare și formularea răspunsurilor la scrisorile de clarificare transmise de Autoritatea Finanțatoare*

III. *Semnarea contractului de finanțare*

IV. *Implementarea proiectului:*

1. Activitatea de pregătire a documentațiilor de achiziție și încheierea contractelor cu operatorii economici:

- activități de proiectare (pentru stațiile de încărcare vehicule electrice) - cheltuieli pentru documentații suport și obținere avize, acorduri, autorizații;
- achiziție vehicule de transport public, inclusiv a stațiilor de încărcare aferente acestora;

- lucrări de construcții și lucrări necesare pentru branșarea punctelor/stațiilor de reîncărcare a autobuzelor electrice;
 - servicii de management de proiect, dirigenție de șantier, informare-publicitate etc., dacă va fi cazul.
2. Activitatea de pregătire, avizare și predare a Studiului de Fezabilitate;
 3. Activitatea de pregătire, avizare și predare a Proiectului tehnic;
 4. Livrarea echipamentelor și vehiculelor achiziționate;
 5. Realizarea lucrărilor de construcție și branșare necesare pentru implementarea proiectului;
 6. Management proiect (*managementul proiectului, dirigenție de șantier, informare-publicitate, et., dacă va fi cazul*).

Autobuzele electrice vor fi fabricate în conformitate cu documentele de standardizare în vigoare, cu reglementările naționale și internaționale privind condițiile tehnice care trebuie îndeplinite de autovehiculele rutiere, pentru a putea circula pe drumurile publice din România.

Totodată, acestea vor fi echipate complet pentru îndeplinirea condițiilor legate de fiabilitate, securitate, confort, protecție ambientală la nivelul normelor europene actuale și vor asigura o fiabilitate ridicată, o mentenanță scăzută și o accesibilitate ușoară la agregate.

Autobuzele vor fi omologate la momentul efectuării recepției. Totodată, *partenerii* vor asigura respectarea standardelor de accesibilitate pentru accesul persoanelor cu dizabilități locomotorii.

Implementarea proiectului va conduce la scăderea emisiilor de CO₂, atât ca urmare a investițiilor (achiziția de autobuze și microbuze electrice) realizate în sistemul de transport public pentru asigurarea unui transport în comun eficient, rapid, modern și accesibil, cât și datorită investițiilor realizate prin proiecte complementare, cum ar fi: extinderea sistemului de management al transportului public, realizarea de platforme smart dedicate transportului public, asigurarea de benzi dedicate pentru transportul public, prioritizarea vehiculelor de transport public, asigurarea intermodalității între modurile de transport alternative, cât și a unor măsuri operaționale adiacente, precum acțiuni de informare, promovare și conștientizare pentru locuitorii din localitățile care fac parte din Zona Urbană Funcțională Suceava, derulate în scopul schimbării mentalităților privind deplasările zilnice către moduri de deplasare durabile, nepoluante.

B. Programul Operațional Regional 2021-2027

Municipiul Suceava în parteneriat cu UAT-urile din Zona Urbană Funcțională și anume Salcea, Adâncata, Ipotești, Mitocu Dragomirnei, Moara, Pătrăuți, Bosanci, Șcheia, intenționează să acceseze fonduri nerambursabile prin POR NE 2021 – 2027, pentru proiectul „Sistem de transport public ecologic metropolitan – etapa II”.

Situația existentă

Municipiul reședință de județ Suceava este un municipiu de rang II prin clasificarea definită în cadrul legii nr. 351 / 2001 și a fost desemnat prin HG nr.998/2008 ca unul din cei 13 poli de dezvoltare urbană.

Municipiul Suceava este membru fondator al Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Metropolitan Suceava”, împreună cu

- **orașul Salcea**
- **comuna Adâncata**
- **comuna Bosanci**
- **comuna Ipotești**
- **comuna Moara**
- **comuna Mitocu Dragomirnei**
- **comuna Pătrăuți**
- **comuna Șcheia.**

Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Zonei Urbane Funcționale Suceava propune dezvoltarea transportului metropolitan în Zona Urbană Funcțională Suceava. Astfel, se vor realiza proiecte pe zona metropolitană cu finanțare din fonduri europene.

În acest context, dinamicile spațiale ale mobilității de la nivelul municipiului Suceava au fost analizate dincolo de limita teritorială a municipiului, studiind Zona Urbană Funcțională Suceava (ZUF). Aceste localități sunt în directă legătură cu nucleul polarizator – municipiul Suceava, prin relațiile economice, sociale și de navetism care se stabilesc între acestea. De asemenea, cum la nivel național putem observa fenomenul de peri-urbanizare și expansiune în extenso chiar și în orașe secundare, ce au înregistrat declin demografic, este important să analizăm cu atenție dinamicile urbane de la nivelul localităților din primul inel peri-urban, din vecinătatea imediată a centrului polarizator.

În ceea ce privește transportul public de călători, la nivelul Municipiului Suceava serviciul este asigurat de operatorul municipal S.C. Transport Public Local S.A., companie al cărei acționar unic este Consiliul Local Suceava.

La nivelul comunelor ce formează Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Metropolitan Suceava”, în prezent, serviciul de transport public local este asigurat de transportul județean pus la dispoziție de Consiliul Județean Suceava.

În vederea îmbunătățirii condițiilor de operare a transportului public de calatori precum si pentru reducerea impactului negativ asupra mediului datorat acestui serviciu public Municipiul Suceava împreună cu localitățile limitrofe parte a Zonei Urbane Funcționale Suceava, a realizat o serie de studii care concluzionează nevoia urgenta si imperativa de modernizare a parcului de vehicule și infrastructurii aferente transportului public de calatori. Zona Urbană funcțională Suceava este compusă din municipiul Suceava împreună cu opt localități limitrofe după cum urmează: orașul Salcea și comunele: Adâncata, Ipotești, Mitocu Dragomirnei, Moara, Pătrăuți, Bosanci, Șcheia

În prezent mijloacele de transport folosite pentru deplasarea în cadrul Zonei Urbane Funcționale Suceava sunt depășite din punct de vedere tehnic, prezintă un nivel ridicat al emisiilor (în mod special particule și CO₂), nu oferă condițiile de siguranță în exploatare si facilitățile conforme cu legislația în vigoare, astfel încât transportul public de calatori este considerat a fi unul deficitar.

Disponibilitatea utilizării unui vehicul prezintă un rol vital și omniprezent în alegerile privind deplasările pe care indivizii aleg să le efectueze. Acest lucru se manifestă atât în planificarea deplasărilor pe termen scurt, cât și pe orizonturi de timp medii și lungi.

Deși la nivelul populației există disponibilitate ridicată de utilizare a autoturismelor, în special în scop de navetă, prin îmbunătățirea ofertei de transport public în Zona Urbană Funcțională Suceava se poate obține creșterea nivelului de utilizare a transportului public în detrimentul autovehiculelor personale.

Plecând de la premisa că mediul urban prezintă cele mai mari provocări la adresa sustenabilității transporturilor, în condițiile menținerii situației actuale, Zona Urbană Funcțională va suferi cel mai mult de pe urma congestiei, a calității reduse a aerului și a expunerii la zgomot. Mai mult, transportul urban reprezintă o importantă sursă de emisii CO₂, iar proiectarea unui oraș durabil este una dintre cele mai mari provocări cu care se confruntă factorii de decizie politică. Din fericire, mediul urban oferă numeroase alternative în materie

de mobilitate, astfel încât trecerea la strategii mai nepoluante în domeniul energiei este facilitată de diversificarea tipurilor de vehicule.

Prin urmare, așa cum se precizează și în PMUD al Zonei Urbane Funcționale Suceava, pentru a asigura dezvoltarea pe o traiectorie mai sustenabilă și trasarea unor obiective pentru un sistem de transport eficient din punct de vedere al resurselor este necesară o schimbare radicală în ceea ce privește modul de abordare a mobilității urbane și periurbane.

Transportul metropolitan are la baza nevoia cetățenilor din localitățile din jurul unui municipiu de a ajunge în oraș rapid și la costuri rezonabile. Practic, fiecare autoritate contractantă are propriul program de transport, dar, oricât de bine s-ar sincroniza programele de pe traseele județene cu cel local din interiorul orașelor, călătorul are timpi morți cu schimbarea vehiculelor. Pe când la transportul metropolitan el merge cu un singur mijloc de transport de acasă până în oraș, fără a fi nevoit să schimbe la periferie.

Asigurarea accesului cetățenilor din zona metropolitană la un sistem modern și ecologic de transport public determină reducerea numărului de călătorii cu mașina personală, inclusiv în municipiul Suceava, reducerea poluării datorate traficului rutier, creșterea accesibilității la serviciile de sănătate, la educație și muncă pentru locuitorii Zonei Urbane Funcționale Suceava.

Justificarea necesității realizării proiectului:

În contextul actual la nivelul comunităților urbane medii și mari, sunt semnalate disfuncționalități frecvente în derularea traficului rutier (blocaje în trafic, număr ridicat de accidente, număr ridicat de autovehicule participante la trafic) fapt ce conduce la creșterea semnificativă a emisiilor de noxe și deteriorarea vizibilă a calității vieții în mediul urban.

De asemenea, măsurile întreprinse pentru fluidizarea traficului, reducerea impactului negativ al emisiilor de gaze cu efect de seră precum și pentru încurajarea folosirii mijloacelor de transport alternative sunt implementate în măsură foarte redusă în contextul creșterii exponențiale a volumelor de tranzit în mediul urban.

Proiectul vizează grupuri țintă care includ: participanții la traficul rutier (în principal utilizatorii de mașini personale, pasagerii mijloacelor de transport public, pietoni și utilizatori de vehicule alternative).

Astfel, UAT Municipiul Suceava are în implementare o serie de proiecte integrate finanțate prin Programul Operațional Regional 2014-2020, cu efect asupra parametrilor de mobilitate urbană (reducerea traficului, impactul asupra reducerii emisiilor de echivalent CO₂, etc.) care au drept scop încurajarea transportului în comun, reducerea emisiilor de CO₂ și translatarea către mijloace de transport alternative, implementarea unor sisteme inteligente de transport asociate (eticketing, informare călători, supraveghere video, managementul flotei), cât și realizarea de trasee dedicate transportului în comun. Prin aceste proiecte se va asigura inclusiv prioritizarea și promovarea transportului public prin planificarea benzilor și traseelor dedicate autobuzelor, pe arterele cele mai frecventate și congestionate, precum și implementarea unui sistem inteligent de management al traficului.

În aceste condiții, proiectul „*Sistem de transport public ecologic metropolitan – etapa II*” propune măsuri complementare intervențiilor deja realizate în Municipiul Suceava, necesitatea și oportunitatea sa rezultând din dezideratul de a operaționaliza transportul public la nivelul Zonei Urbane Funcționale Suceava, compusă din:

- Municipiul Suceava
- Orașul Salcea
- Comuna Adâncata
- Comuna Moara
- Comuna Pătrăuți
- Comuna Șcheia
- Comuna Ipotești
- Comuna Bosanci
- Comuna Mitocu Dragomirnei.

Proiectul care face obiectul prezentului caiet de sarcini se află într-o corelare directă cu toate proiectele propuse pentru domeniul de intervenție transport public, în special cu proiectul „*Sistem de transport public ecologic metropolitan – etapa I*”, proiect depus în cadrul Componentei C10 – Fondul Local din cadrul Planului Național Redresare și Reziliență (PNRR). Proiectul „Sistem de transport public ecologic metropolitan – etapa I” vizează:

- achiziționarea a 18 autobuze electrice (12 m);
- achiziționarea 32 de microbuze electrice.

Ca urmare a achiziționării mijloacelor de transport electrice menționate anterior vor fi achiziționate și montate:

- Stații de încărcare standard în autobaza de transport public – 50 buc.
- Stații de încărcare rapidă pe traseul autobuzelor electrice – 8 buc.

Proiectul ”Sistem de transport public ecologic metropolitan – etapa II” vizează continuarea demersurilor pentru operaționalizarea transportului public prin completarea necesarului de autobuze electrice necesare și stații de încărcare aferente care nu au putut fi achiziționate în totalitate prin PNRR, având în vedere plafoanele maxime bugetare disponibile. În ansamblu, proiectul va viza realizarea următoarelor investiții:

- *Achiziție autobuze electrice*
- *Stații de încărcare autobuze electrice:*
 - stații de încărcare standard vor fi montate la autobaza
 - stații de încărcare rapide vor fi montate atât în autobază, cât și pe traseu
- *Stații transport călători* – ce include adăpost pentru călători, sistem de eticketing, sistem de informare în timp real călători și camere de supraveghere.
- *Amenajare autobază* – unde vor fi montate stațiile de încărcare autobuze, va fi creată o zonă administrativă, spații tehnice, atelier, ITP, spălătorie etc.
- *Centru de management trafic metropolitan* – integrare și analiză informații privind transportul public.

Necesitatea și oportunitatea încheierii unui contract de servicii în vederea întocmirii documentației tehnico-economice pentru obiectivul de investiții „Sistem de transport public ecologic metropolitan – etapa II” este dată de faptul că implementarea proiectului va genera:

- îmbunătățirea condițiilor de viață a cetățenilor prin reducerea emisiilor de carbon și a timpului petrecut în trafic;
- satisfacerea nevoilor de mobilitate a populației și asigurarea unei previzibilități a timpului de călătorie;
- facilitarea accesului (prin intermediul ariei de acoperire a serviciului de transport public) la piața muncii (pentru persoanele care domiciliază în comunele limitrofe și își desfășoară activitatea în mediul urban) , la serviciile de sănătate (pentru persoanele din mediul rural limitrof care au nevoie să acceseze serviciile medicale de la nivel urban), promovarea accesului egal la educația de calitate și reducerea părăsirii timpurii a școlii (pentru elevii din mediul rural);

- incluziunea socială și accesul la serviciile publice pentru cetățenii din zonele limitrofe ale municipiului Suceava prin reducerea timpului necesar pentru a ajunge de la domiciliu la instituțiile publice, spațiile comerciale etc.;
- îmbunătățirea timpilor de intervenție al echipajelor de poliție, pompieri, salvare, descarcerare (SMURD) etc.;
- reducerea nivelului de poluare prin fluidizarea traficului;
- reducerea costurilor de operare a companiei de transport public (aflata în proprietatea municipiului Suceava);
- utilizarea infrastructurii rutiere în cel mai eficient mod posibil prin implementarea de soluții autoadaptive de prioritizare a traficului în principalele intersecții din Zona Urbană Funcțională Suceava;
- dezvoltarea echilibrată și durabilă a Zonei Urbane Funcționale Suceava prin abordarea de proiecte integrate;
- promovarea exemplor de bună practică (transport ecologic, alternativ și modern) la nivelul regiunii și la nivel național;
- dezvoltarea mediului de afaceri.

Dezvoltarea generală a Zonei Urbane Funcționale Suceava are un efect major asupra nevoilor de transport și comportamentului de mobilitate, atât în cazul persoanelor, cât și al mărfurilor. Sistemul de transport constituie baza unui oraș performant, un factor cu importanță semnificativă asupra modelului de dezvoltare economică și a calității mediului, parte componentă a politicii urbane adoptate

Astfel, investiția propusă urmărește operaționalizarea transportului public la nivelul Zonei Urbane Funcționale, prin îmbunătățirea ofertei de transport public în Zona Urbană Funcțională Suceava ce va conduce la creșterea nivelului de utilizare a acestui mod de transport în detrimentul autovehiculelor personale. Totodată, investiția propusă conduce la îndeplinirea obiectivelor strategice și operaționale stabilite prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Zonei Urbane Funcționale Suceava privind reducerea emisiilor de CO₂ și a gazelor cu efect de seră datorate utilizării autoturismului personale.

IV.7 Scenarii optimiste și scenarii pesimiste

Pentru S.C. TPL S.A., valorificarea oportunităților de finanțare prin Programul Operațional Regional 2014-2020, Fondul Local din cadrul Planului Național Redresare și Reziliență (PNRR) și Programul Operațional Regional 2021-2027 este vitală. Realizarea acestor investiții reprezintă scenariul optimist pentru societate. Dacă celelalte riscuri cum ar fi cele generate de inflație sau de conflictele sociale ce ar putea apărea pot fi gestionate cu resursele locale, investițiile majore nu pot fi realizate decât prin programe de investiții cu finanțare externă. Mai ales în condițiile în care tendința actuală este de a se impune transportul public nepoluant, fiind preconizată la nivel european, pe termen lung, chiar o interzicere a mijloacelor de transport cu motoare cu combustie, nerealizarea acestor investiții ar avea consecințe dezastruoase pentru societate, deoarece nu există alternative de finanțare a investițiilor necesare iar mijloacele de transport nepoluante și infrastructura adiacentă necesară sunt mult mai scumpe la achiziție decât mijloacele de transport clasice cu motorizare diesel. De asemenea, pandemia a accentuat o tendință existentă a călătorilor de a folosi cu precădere mașina personală în detrimentul mijloacelor de transport public, iar în lipsa investițiilor și a adaptării la noile tehnologii, atractivitatea sistemului de transport public nu are șanse reale să crească.

Scenariul pesimist presupune tocmai ratarea obiectivelor de investiții prezentate mai sus. Dacă se adaugă și concretizarea riscurilor macroeconomice care țin de inflație și o eventuală recesiune combinată cu creșterea costurilor de finanțare, societatea ar putea fi într-o situație foarte dificilă. Din nefericire, spirala inflaționistă presupune și presiuni din partea sindicatelor pentru majorarea salariilor coroborate cu nemulțumiri ale cetățenilor dacă se recurge la majorarea tarifelor de călătorie.

V. Strategia companiei pe termen scurt, mediu și lung

V.1 Principiile și misiunea ce guvernează activitatea S.C. TPL S.A.

Activitatea S.C. TPL S.A. este guvernată de următoarele **principii și obiective**:

- respectarea reglementărilor în vigoare privind legalitatea transportului, condițiile de lucru, de exploatare a vehiculelor și de exploatare a infrastructurii, precum și condițiile privind siguranța circulației.
- garantarea respectării drepturilor și intereselor utilizatorilor serviciului de transport public local;
- administrarea eficientă a bunurilor aparținând sistemelor de transport proprietate a unităților administrativ-teritoriale;
- utilizarea eficientă a fondurilor publice în activitatea de administrare sau executare a serviciului de transport public local;
- deplasarea călătorilor în condiții de siguranță și de confort, inclusiv prin asigurarea de risc a mărfurilor și a persoanelor transportate, precum și a bunurilor acestora prin polițe de asigurări;
- asigurarea executării unui transport public local suportabil în ceea ce privește tariful de transport;
- recuperarea integrală a costurilor de exploatare, reabilitare și dezvoltare prin tarife/taxe suportate de către beneficiarii direcți ai transportului, denumiți în continuare utilizatori, și prin finanțarea de la bugetele locale, asigurându-se un profit rezonabil pentru operatorii de transport și transportatorii autorizați;
- satisfacerea cu prioritate a nevoilor de deplasare ale populației, ale personalului instituțiilor publice și ale operatorilor economici pe teritoriul unităților administrativ-teritoriale prin servicii de calitate;
- integrarea tarifară prin utilizarea unui singur tip de legitimație de călătorie pentru toate mijloacele de transport public local de persoane prin curse regulate;
- asigurarea transparenței în procedurile de achiziție publică;

- informarea și consultarea periodică a populației asupra politicilor de dezvoltare durabilă din domeniul serviciului de transport public local;
- acordarea unor facilități de transport anumitor categorii de persoane, în concordanță cu reglementările referitoare la protecția categoriilor sociale defavorizate, prin compensarea costului transportului de la bugetul local;
- corelarea capacității mijloacelor de transport de persoane cu fluxurile de călători existente;
- asigurarea continuității serviciilor de transport prin programele de transport sau de funcționare, după caz, corelate cu fluxurile de călători existente;

Misiunea S.C. TPL S.A. este să asigure:

- mobilitate pentru toți;
- corectitudine și loialitate;
- participare și transparență;
- eficiență economică și performanță managerială.

Obiectivele strategice ale S.C. TPL S.A.

Pentru realizarea misiunii și a obiectivelor sale, S.C. Transport Public Local S.A. Suceava are următoarele obiective strategice:

a) Eficiența economică:

- optimizarea permanentă a costurilor;
- acoperirea tuturor cheltuielilor din veniturile rezultate, în condiții de eficiență și calitate maximă a serviciilor prestate, ținând cont și de gradul de suportabilitate al populației;
- prestarea a cât mai multe lucrări de întreținere și reparație în regie proprie, în scopul reducerii cheltuielilor și a perioadei în care unele vehicule nu pot presta serviciul de transport public local;
- obținerea de venituri cât mai mari din alte activități decât cea de transport public local, în condițiile limitative din contractul de servicii publice.

b) Modernizarea și îmbunătățirea serviciilor:

- modernizarea și creșterea flotei de vehicule nepoluante prin care se asigură prestarea serviciului de transport public local;

- creșterea gradului de confort și de siguranță a călătorilor;
- asigurarea dezvoltării durabile și reducerea poluării urbane generate de transportul public în comun;
- implementarea de sisteme inteligente de taxare (ticketing) și de management al flotei;
- extinderea serviciului de transport public local în zona urbană funcțională a municipiului Suceava.

c) Orientarea către călători/beneficiari:

- preocuparea permanentă pentru creșterea gradului de încredere al călătorilor și pentru asigurarea transparenței acțiunilor întreprinse de societate;
- informarea eficientă a călătorilor cu privire la traseele, orarele de circulație și tarifele practicate;
- oferirea unui sistem de tarifare modern și asigurarea integrării tarifare, inclusiv prin folosirea tarifării electronice, soluție cu multiple avantaje atât pentru operatori și autorități, cât și pentru călători, cum ar fi transparența în raportarea performanțelor de transport, fidelizarea clienților, ușurința în achiziționare, utilizare și reîncărcare a titlurilor de călătorie, istoric al încărcărilor și deplasărilor, etc.;

d) Competența profesională:

- creșterea eficienței societății prin corecta dimensionare și motivare a personalului societății;
- instruirea permanentă a personalului în scopul creșterii gradului de profesionalism.

Pentru perioada 2022-2026, este necesar ca îndeplinirea obiectului principal de activitate să se efectueze cu costuri minime și în condiții de eficiență operațională și organizațională.

V.2 Finanțarea serviciului și încadrarea în alocările de la bugetul local

În conformitate cu prevederile contractului de servicii publice (contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local), transportatorului i se va asigura și permite un profit rezonabil prin intermediul sistemului de compensații prevăzut în contract.

Autoritatea Contractantă va plăti Operatorului Compensația pentru efectuarea Obligațiilor de serviciu public, după următoarea formulă:

Compensația pentru efectuarea Obligațiilor de serviciu public = Cheltuielile de exploatare + Profit rezonabil – Venituri ale Operatorului asociate Obligației de serviciu public

$$C = CE + Pr - V$$

C – reprezintă Compensația

CE – reprezintă cheltuielile de exploatare eligibile, aferente Obligațiilor de serviciu public, calculate după următoarea formulă:

(C unitar x Km), unde

C unitar reprezintă costul în lei stabilit pe km pentru fiecare categorie de mijloc de transport, calculat potrivit Anexei 10.1; C unitar este calculat cu includerea amortizării investițiilor operatorului și a cheltuielilor financiare aferente investițiilor (dobânzi și alte cheltuieli financiare aferente rambursării creditelor de investiții). Amortizarea investițiilor realizate de operator din fonduri provenite de la bugetele locale sau bugetul statului nu este eligibilă.

Km reprezintă numărul de km efectivi realizați de mijloacele de transport Operatorului în luna pentru care se acorda Compensația, pe traseele stabilite în Programul de transport, pentru fiecare categorie de mijloc de transport;

Astfel

$$CE = c \text{ unitar autobuze} \times \text{Km autobuze}$$

Pr – reprezintă profitul rezonabil al Operatorului, reprezentând o rată de rentabilitate a capitalului normală pentru sectorul de activitate de transport public și care ține seama de nivelul de risc al Serviciului de transport public local suportat de Operator. Nivelul profitului rezonabil va fi evaluat și stabilit anual de către Autoritatea Contractantă, până la data de 30 ianuarie a fiecărui an, pe baza bilanței la 31 decembrie a anului precedent și va fi aplicat la total cheltuieli eligibile CE. Pentru primul an al Contractului, rata profitului stabilită de Părți este de 3%.

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

1. venituri din activitatea de vânzare a Titlurilor de călătorie la care operatorul este îndreptățit,
2. venituri din alte activități legate de prestarea Serviciului de transport public local
3. diferențele de tarif la care Operatorul este îndreptățit potrivit prezentului Contract, plus

4. orice alte venituri obținute de către Operator în legătură cu prestarea Serviciului de transport public local;

Calculul compensației anuale pentru prestarea serviciilor de transport public se face folosind următorul tabel:

Concept	Valoare
Anul	
(Km)Număr total de vehicul*kilometru	
Autobuz de mare capacitate	
Autobuz de capacitate mică	
(c unitar)Cost unitar per kilometru	
Autobuz de mare capacitate	
Autobuz de capacitate mică	
(C1) TOTAL COMPENSAȚIE ANUALĂ FACTURATA	
Venituri din servicii de transport public din:	
Venituri din vânzări de titluri de călătorie	
Diferente de tarif convenite operatorului	
Alte venituri în cadrul rețelei unde se prestează PSO	
(I) TOTAL VENITURI AUDITATE	
Costuri asociate realizării Planului de Transport PSO	
Cheltuieli directe de transport	
Autobuz de mare capacitate	
Autobuz de capacitate mică	
Cheltuieli indirecte de transport și administrative	
Autobuz de mare capacitate	
Autobuz de capacitate mică	
Cheltuieli cu vânzarea titlurilor de călătorie și de marketing	
Cheltuieli aferente activităților de implementare a investițiilor autorității contractante	
(II) TOTAL CHELTUIELI AUDITATE asociate realizării Planului de Transport PSO	

(III) (Pr) Profit rezonabil	
(C2)TOTAL COMPENSAȚIE ANUALĂ (pe baza costurilor si veniturilor înregistrate in contabilitatea de gestiune și auditate) (Efectul Financiar Net) (II –I) + III	
COMPENSAȚIA ANUALĂ MAXIMĂ Valoarea minimă dintre C1 și C2= valoarea maximă anuală a Compensației	
DIFERENȚA CARE VA FI PLĂTITĂ DE CĂTRE OPERATOR Autoritatii Contractante (dacă C1 > C2)	

În aceste condiții, directorul și Consiliul de Administrație va trebui să se încadreze, în măsura posibilităților, în suma estimată și bugetată pentru plata compensației.

De asemenea, membrii consiliului de administrație împreună cu conducerea executivă trebuie să se asigure ca societatea să continue să se concentreze pe creșterea veniturilor sale comerciale, în special din activitatea de bază, dar și alte venituri (ex. închirierea unor bunuri, publicitate, etc.).

Administratorii și conducerea executivă trebuie să ia masuri pentru ca valoarea compensației să fie menținută la un nivel suportabil pentru bugetul local, dar în același timp să fie evitată situația în care salariații să fie remunerați sub nivelul pieței muncii și mai ales ca activitatea să fie întreruptă de eventuale greve ale salariaților sau să fie redusă ca urmare a lipsei de personal.

V.3 Politica de dividende:

Consiliul de Administrație va prezenta Adunării Generale a Acționarilor, la închiderea exercițiului financiar, situațiile financiare anuale, în vederea aprobării acestora și a stabilirii modului de repartizare a profitului net.

V.4 Politica de investiții

Odată cu bugetul de venituri și cheltuieli, Consiliul de Administrație va înainta spre aprobare Adunării Generale a Acționarilor și autorității publice tutelare, bugetul de venituri și cheltuieli, precum și programul anual și cel multianual de investiții.

Politica de investiții a S.C. Transport Public Local S.A. Suceava va trebui corelată cu cea a autorității tutelare. De asemenea, ea va fi corelată cu investițiile efectuate de autoritatea tutelară cu finanțare prin PNRR și POR 2021-2027.

În acest moment, Primăria Municipiului Suceava implementează două proiecte cu finanțare europeană legate de sistemul de transport public local: Sistem integrat de transport public ecologic în Municipiul Suceava și Achiziție mijloace de transport public - autobuze electrice 12 m deal, Brașov, Iași, Sibiu, Slatina, Suceava. Sunt preconizate încă 2 proiecte cu finanțare prin PNRR și POR 2021-2027.

Investițiile realizate de către S.C. Transport Public Local S.A. Suceava și cele realizate de către Municipiul Suceava trebuie să fie complementare și să existe o comunicare continuă cu autoritatea tutelară pentru corelarea acestor investiții.

V.5 Cheltuielile de capital și reducerea cheltuielilor

Este necesară reducerea ponderii cheltuielilor de personal după implementarea unui sistem modern de ticketing cu finanțare europeană.

Cheltuielile de capital:

- administratorii vor analiza, fundamenta, aviza și propune spre aprobare, anual, Autorității publice tutelare și acționarului programul de dezvoltare și de investiții necesar îndeplinirii obiectivelor;
- cheltuielile de capital propuse prin programul de dezvoltare și investiții trebuie să fie în corelare directă cu obiectivele strategice ale societății
- administratorii pot aproba, în limita bugetului de venituri și cheltuieli aprobat de Adunarea Generală a Acționarilor, modificări în structura acestuia, în limita competențelor pentru care a primit mandat.

Datoriile, creanțele și cheltuielile înregistrate de societate:

- consiliul de administrație, prin administratorii săi, trebuie să urmărească reducerea la minim a plăților restante, tocmai pentru a preveni cheltuieli suplimentare cu penalitățile și majorările de tot felul. De asemenea, societatea trebuie să-și achite, cu prioritate, obligațiile la bugetul de stat, bugetul asigurărilor sociale și la bugetul local;

- consiliul de administrație, prin administratorii săi, trebuie să urmărească încasarea la termen a creanțelor Societății și să dispună toate măsurile de recuperare a acestora în termenul legal de prescripție;
- angajarea de cheltuieli ale S.C. Transport Public Local S.A. trebuie să respecte principiile: eficienței, eficacității și economicității.

V.6 Strategia companiei pe termen scurt

Pe termen scurt, principalul obiectiv strategic al TPL este trecerea la noul sistem de ticketing și la utilizarea exclusivă a autobuzelor electrice.

Într-o primă etapă, se poate funcționa în regim hibrid, cu taxatoare în toate autobuzele. În această perioadă vor funcționa minim 3 puncte de vânzare a biletelor/abonamentelor și 22 de automate de emitere titluri de călătorie. Automatele pot elibera inclusiv abonamente, cu excepția celor subvenționate. În această primă etapă se vor putea folosi abonamentele și biletele pe toate autobuzele, indiferent dacă sunt electrice sau diesel. Ulterior, în funcție de livrarea autobuzelor electrice contractate de la furnizorul Solaris și de echiparea lor, se va renunța la taxatoare în același timp pe toate liniile sau treptat, cu păstrarea lor pe liniile 2 și 5 până la furnizarea și echiparea noilor autobuze.

După trecerea la noul sistem de taxare și prima etapă de plecări voluntare a taxatorilor, exista un excedent de minim. 40 de taxatoare. O parte din ele vor primi sarcini de controlori și de casiere la punctele de vânzare sau alte sarcini. Nu ne propunem concedieri ci doar plecări la pensie, plecări voluntare sau neprelungiri de contracte temporare. Reducerea personalului se va face treptat, prin pensionări, plecări voluntare, etc. Pe cât posibil nu vor fi angajate persoane noi decât în domeniile unde nu se poate recalifica personalul existent (ex. inginer IT).

Estimăm că de la 1 ianuarie 2023 se va renunța total la taxatoare, iar sistemul de ticketing va rămâne unicul sistem de taxare. Va fi posibilă însă și cumpărarea de bilete de la șofer. După această dată se va activa și funcția de portofel electronic. Treptat, se are în vedere reducerea personalului cu cel puțin 50 de salariați, în special din rândul taxatorilor. Acest lucru va permite reducerea semnificativă costurilor cu munca vie și satisfacerea așteptărilor acționarilor.

V.7 Strategia companiei pe termen mediu

Pe termen mediu, este vitală pentru companie rezolvarea problemei concurenței nelociale făcute de transportatorii care dețin licențe pentru traseele dintre localitățile limitrofe

municipiului Suceava. Soluția ideală pentru companie este preluarea acestor trasee de către TPL.

Momentan, la nivelul comunelor ce formează Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Metropolitan Suceava”, nu este asigurat un serviciu de transport public local care să satisfacă standardele actuale. Conexiunea cu centrul polarizator – municipiul Suceava se realizează prin serviciul de transport public județean de persoane pus la dispoziție de Consiliul Județean Suceava prin curse regulate. În acest context a apărut necesitatea realizării unui sistem de transport eficient la nivelul Zonei Urbane Funcționale Suceava, respectiv elaborarea și implementarea proiectului: Sistem de transport public ecologic metropolitan – Etapa I. În cadrul acestui proiect se vor achiziționa 18 autobuze electrice de 12 m și 32 de microbuze electrice. Ca urmare a achiziționării mijloacelor de transport electrice menționate anterior vor fi achiziționate și montate și stații de încărcare standard în autobaza de transport public – 50 buc., dar și stații de încărcare rapidă pe traseul autobuzelor electrice – 8 buc.

Principala problemă este însă corelarea expirării contractelor încheiate Consiliul Județean Suceava cu transportatori privați cu momentul în care TPL va putea opera pe aceste trasee (va avea baza materială necesară și un contract de servicii publice adecvat).

Deoarece actualele contracte de delegare expiră la finalul acestui an iar încheierea de noi contracte pe o perioadă de 6 ani ar compromite proiectul de investiții prin PNRR ce ar trebui să se încheie cel târziu până în 2026, începând cu data de 01.01.2023, se preconizează că Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Metropolitan Suceava” va prelua de la Consiliul Județean Suceava gestiunea traseelor de pe aria sa administrativ-teritorială sau se va adopta o soluție tranzitorie care să asigure transportul cetățenilor din comunele limitrofe către municipiul Suceava.

Practic, sunt posibile 3 soluții prin care să fie asigurat transportul cetățenilor din comunele limitrofe către municipiul Suceava până la momentul în care TPL ar putea fi înzestrat cu autobuzele necesare operării pe aceste trasee:

1. Includerea în contractele de servicii publice încheiate de CJ în urma procedurii competitive a unei clauze prin care să poată fi reziliate contractele după 2 ani de la intrarea în vigoare. Pentru respectarea obligației de corelare a duratei minime a contractelor cu perioada de amortizare a investițiilor impuse, transportatorilor cărora li se vor delega traseele din zona metropolitană trebuie să li se impună investiții mai mici, amortizabile în 2 ani (ex. doar sistemul de localizare, fără mijloace de transport

noi). Se asigură astfel respectarea prevederilor art. 28 alin. (1) lit. a) din Legea 92/2007 a serviciilor publice de transport ce stipulează că „Art. 28 (1) Durata încredințării gestiunii serviciului public de transport local și județean se stabilește prin hotărâri de dare în administrare sau prin contracte de delegare a gestiunii de către autoritățile administrației publice locale ori asociațiile de dezvoltare intercomunitară sau alte forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale și trebuie să fie corelată cu durata necesară recuperării investițiilor prevăzute în sarcina operatorului, dar nu mai mult 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;”

2. Prelungirea de către Consiliul Județean cu 2 ani a contractelor actuale în conformitate cu prevederile art. 5 alin. (5) 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 care prevede că:
„(5) Autoritatea competentă poate lua măsuri de urgență în cazul unei perturbări a serviciilor sau în cazul riscului iminent de producere a unei asemenea perturbări. Măsurile de urgență respective iau forma unei atribuirii directe sau a unui acord formal de prelungire a unui contract de servicii publice, sau a unei cerințe de respectare a anumitor obligații de serviciu public. Operatorul de serviciu public are dreptul de a contesta decizia de impunere a executării anumitor obligații de serviciu public. Atribuirea sau prelungirea unui contract de servicii publice prin măsuri de urgență, sau impunerea unui astfel de contract nu poate depăși doi ani.”
3. Preluarea gestiunii traseelor din zona metropolitană de către ADI și atribuirea de contracte temporare de 2 ani în baza art. 5 din Regulamentul 1370/2007 către:
 - actualii transportatori, sau,
 - transportatorul public SC TPL SA.

Această variantă e dificilă deoarece ADI încă nu are autoritate de autorizare și aparat propriu.

Atribuirea către TPL presupune dificultăți majore deoarece TPL derulează deja un contract atribuit direct, sunt necesare noi avize de la ANRSC și Consiliul Concurenței și ar putea crea prejudicii de imagine deoarece cetățenii din afara municipiului ar putea percepe ca o discriminare faptul că aceeași companie efectuează în municipiu servicii de transport cu autobuze electrice noi, iar în afara municipiului folosește autobuze diesel vechi.

Deoarece problema este una națională, fiind afectate majoritatea municipiilor reședință de județ și majoritatea județelor, e posibil să fie emis un act normativ la nivel guvernamental care să reglementeze problema.

Dintre toate variantele de mai sus, cel mai mare grad de probabilitate îl are varianta nr. 3 de mai sus, mai exact preluarea gestiunii traseelor din zona metropolitană de către ADI și atribuirea de contracte temporare de 2 ani în baza art. 5 din Regulamentul 1370/2007 către actualii transportatori. Cu toate acestea, TPL trebuie să-și păstreze în stare de funcționare o parte semnificativă din flota de autobuze diesel pentru situația în care i se va cere să asigure servicii de transport la nivel metropolitan anterior livrării celor 50 de autobuze ce se dorește a fi cumpărate prin fonduri asigurate prin proiectul de investiții prin PNRR.

V.8 Strategia companiei pe termen lung

Pe termen lung, TPL va trebui să devină operator regional de transport și să asigure servicii în toată Zona Urbană Funcțională Suceava, la aceleași standarde ca în municipiul Suceava, asigurând totodată și o integrare deplină a serviciilor prestate în interiorul municipiului cu cele prestate în afara acestuia. Există chiar probabilitatea ca aria teritorială de prestare a serviciului să depășească după anul 2029 aria administrativ-teritorială a localităților ce membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Metropolitan Suceava”.

Pentru această strategie de dezvoltare pe termen lung este vitală derularea investițiilor preconizate a fi făcute prin proiectul ”Sistem de transport public ecologic metropolitan – etapa II”, ce vizează continuarea demersurilor pentru operaționalizarea transportului public prin completarea necesarului de autobuze electrice necesare și stații de încărcare aferente care nu au putut fi achiziționate în totalitate prin PNRR, având în vedere plafoanele maxime bugetare disponibile. În ansamblu, proiectul va viza realizarea următoarelor investiții:

- Achiziție autobuze electrice
- Stații de încărcare autobuze electrice:
 - stații de încărcare standard vor fi montate la autobaza

- stații de încărcare rapide vor fi montate atât în autobază, cât și pe traseu
- Stații transport călători – ce include adăpost pentru călători, sistem de eticketing, sistem de informare în timp real călători și camere de supraveghere.
- Amenajare autobază – unde vor fi montate stațiile de încărcare autobuze, va fi creată o zonă administrativă, spații tehnice, atelier, ITP, spălătorie etc.
- Centru de management trafic metropolitan – integrare și analiză informații privind transportul public.

Prin amenajarea unei noi autobaze și a unui centru de management trafic metropolitan la sediul de pe str. Traian Vuia se vor crea premisele dezvoltării pe termen lung a companiei și se va crește eficiența administrării companiei prin utilizarea de soluții moderne de management al flotei.

VI. Indicatori de performanță

VI.1 Indicatori de performanță a prestării serviciului:

În conformitate cu contractul de delegare și cu Regulamentul pentru efectuarea serviciului de transport public local de persoane aprobat prin H.C.L. nr. 301/2009, cu modificările și completările ulterioare, autoritatea tutelară impune și monitorizează următorii indicatori de performanță a prestării serviciului:

N r. cr t.	INDICATORII DE PERFORMANTA	MODUL DE EVALUARE SI CUANTIFICARE
1	Numărul de curse și trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație	Numărul de curse pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație nu trebuie să fie mai mare de 5 % din numărul total al curselor efectuate în perioada monitorizată.
2	Numarul de trasee pe care operatorul nu a efectuat transportul public local de călători pe o perioadă mai mare de 24 de ore	Numărul de trasee pe care operatorul nu a efectuat transportul public local de călători pe o perioadă mai mare de 24 de ore nu trebuie să fie mai mare de 1 și această situație nu trebuie să se repete în perioada monitorizată mai mult de 2 ori
3	Numărul de călători afectați de situațiile prevăzute la pct. 1 și 2	Numărul cumulativ de călători afectați de situațiile prevăzute la pct. 1 și 2 în perioada monitorizată nu trebuie să depășească un procent de 10 % din media numărului de călători transportați trimestrial în ultimele 4 trimestre.
4	Numărul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu numărul necesar pentru realizarea programului de circulație	Raportul dintre numărul total de mijloace de transport utilizate zilnic în perioada monitorizată și numărul necesar pentru realizarea programului de circulație nu trebuie să fie mai mic de 0,80 .
5	<p>Numărul de reclamații ale călătorilor privind calitatea transportului, dintre care:</p> <p>a. numărul de reclamații justificate;</p> <p>b. numărul de reclamații rezolvate;</p> <p>c. numărul de reclamații la care călătorii nu au primit răspuns în termenele legale</p>	<p>a) numărul de reclamații justificate în perioada monitorizată nu trebuie să depășească numărul de mijloace de transport utilizate pentru prestarea serviciului;</p> <p>b) toate reclamațiile justificate trebuie rezolvate;</p> <p>c) toate persoanele ce au depus reclamații trebuie să primească răspuns în termenele legale.</p>

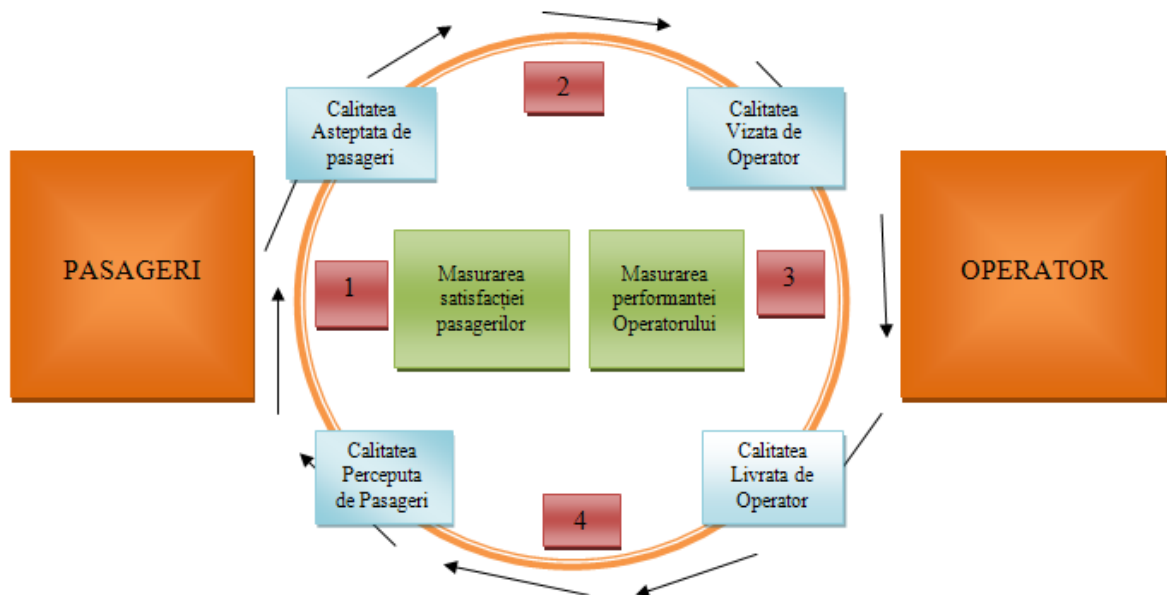
6	Numărul autovehiculelor atestate Euro 3 sau Euro 4 raportat la numărul total de autovehicule necesar pentru realizarea programului de circulație;	Numărul autovehiculelor atestate Euro 3 respectiv Euro 4 sau 5 nu trebuie să scadă sub cel declarat la încheierea contractului.
7	Vechimea mijloacelor de transport și dotările de confort pentru călători	Vechimea mijloacelor de transport și dotările acestora nu trebuie să fie inferioare celor declarate la încheierea contractului.
8	Despăgubirile plătite de către operatorul de transport pentru nerespectarea condițiilor de calitate și de mediu privind desfășurarea transportului	Despăgubirile datorate de către operatorul de transport trebuie plătite integral. Despăgubirile plătite de către operatorul de transport în perioada monitorizată pentru nerespectarea condițiilor de calitate și de mediu privind desfășurarea transportului nu trebuie să fie mai mari de 1.000 lei pentru fiecare loc din capacitatea totală de transport* * se calculează prin însumarea capacității de transport a tuturor autovehiculelor utilizate pentru prestarea serviciului
9	Numărul abaterilor constatate și sancționate de personalul împuternicit privind nerespectarea prevederilor legale	Numărul abaterilor constatate și sancționate de personalul împuternicit privind nerespectarea prevederilor legale nu trebuie să fie mai mare decât numărul de autovehicule utilizate pentru prestarea serviciului în perioada monitorizată.
10	Numărul de accidente de circulație produse din vina personalului propriu sau a operatorului de transport.	Numărul de accidente de circulație produse în perioada monitorizată, din vina personalului propriu sau a operatorului de transport nu trebuie să fie mai mare de 2 pentru operatorii de transport care utilizează un număr de autovehicule mai mic decât 10 și de 5 – în cazul în care numărul de mijloace de transport utilizate pentru prestarea serviciului este mai mare de 10.

Neîndeplinirea obligației de a propune un plan de măsuri în conformitate cu prevederile din Regulamentul pentru efectuarea transportului public local, în termen de 20 de zile de la solicitare, ori neîndeplinirea măsurilor asumate sau impuse, se penalizează cu 20000 lei, la care se adaugă câte 100 lei pentru fiecare zi de întârziere.

VI.2 Indicele de satisfacție a Pasagerilor (ISP)

Autoritatea tutelară organizează și finanțează evaluări anuale ale indicelui de satisfacție a Pasagerilor (ISP) numai în cazul în care se constată o depreciere a semnificativă a Indicatorilor de performanță și se impune un plan de măsuri în sarcina Operatorului, în conformitate cu prevederile Regulamentului aprobat prin H.C.L. nr. 301/2009.

Indicele de satisfacție a Pasagerilor (ISP), este un indicator conform cu prevederile standardelor naționale și europene referitoare la măsurarea calității sistemelor de transport public și a calității managementului contractelor.



Bucla calității:

- a) Autoritatea Contractanta organizează și finanțează evaluări anuale ale indicelui de satisfacție a Pasagerilor (ISP) numai în cazul în care se constată o depreciere a semnificativă a Indicatorilor de performanță și se impune un plan de măsuri în sarcina Operatorului, în conformitate cu prevederile Regulamentului aprobat prin H.C.L. nr. 301/2009.
- b) Această sarcină trebuie să revină unor terțe persoane independente (care nu sunt părți la Contract) care efectuează studii privind gradul de satisfacție al pasagerilor pe bază de chestionare și sondaje.
- c) Metodologia pentru efectuarea studiului și calcularea indicilor privind gradul de satisfacție al pasagerilor se discută și se definește cu operatorul, după cum urmează:
 - i. Metodologia trebuie să fie conformă cu cerințele incluse în Standardul EN 13816.
 - ii. Indicatorii de performanță a prestării serviciului se pot utiliza ca bază pentru chestionar pentru a efectua studiul de evaluare a gradului de satisfacție a pasagerilor. Pot fi totodată adăugați și alți indicatori relevanți pentru evaluarea calitativă a serviciilor (curățenia vehiculului, comportamentul angajaților Operatorului, siguranța

percepută, etc.). Chestionarul are ca scop principal compararea indicatorilor de calitate oferiți și a indicatorilor de calitate percepuți de pasageri.

- iii. Rezultatul final al studiului include un procent de pasageri mulțumiți datorită performanței indicatorilor prestării serviciului, și un număr de pasageri nemulțumiți prin compararea cărora se poate identifica gradul de satisfacție a așteptărilor acestora.
- iv. După finalizarea analizei comparative a gradului de satisfacție al pasagerilor derivat din studiul efectuat și Indicatorii de Calitate de performanță oferiți, evaluați de către Autoritatea Contractanta, aceasta împreună cu Operatorul trebuie să elaboreze planuri de măsuri pentru îmbunătățirea calității transportului public.

Noile planuri pentru îmbunătățirea calității transportului public pot viza schimbarea valorilor vizate ale indicatorilor cheie și revizuirea Programului Operatorului de Transport Public pentru anul următor.

VI.3 Monitorizarea indicatorilor de performanță a prestării serviciului și evaluarea modului de realizare a Programului de transport:

Municipalitatea monitorizează constant indicatorii de performanță, atât în baza unor chestionare transmise periodic, cât și prin controale și utilizarea de date proprii sau din alte surse.

Până la punerea în funcție a unui Sistem automat de management al traficului, evaluarea modului de realizare a Programului de Transport se realizează în modul următor:

- a. Verificarea prin sondaj a ieșirilor și intrărilor programate din /în depouri/autobaze, pentru conformitatea parcului circulant realizat cu cel programat și raportat.
- b. Verificarea prin sondaj a modului de confirmare a curselor la capetele de linii.
- c. Verificarea prin sondaj a plecărilor ritmice în traseu (evitarea circulației ”în pachete” de vehicule).
- d. Verificarea prin sondaj a aderenței prestației efective la Programul de transport în stațiile de plecare, intermediare și terminus, în conformitate cu orarele afișate și asumate de către Operator.
- e. Verificarea prin sondaj a ieșirilor neprogramate din traseu.
- f. Evaluarea și analiza incidentelor în trafic, pe teren și cât mai repede față de momentul producerii lor, pentru stabilirea responsabilităților și a consecințelor asupra formulelor de plată a Operatorului pentru prestația efectiv realizată.

g. Monitorizarea permanentă a funcționalității semafoarelor din intersecțiile străbătute de traseele transportului public, sau care sunt situate în afara traseelor, dar influențează relevant circulația în acele intersecții și realizarea de rapoarte lunare pentru confruntarea cu raportările Operatorului.

h. Monitorizarea permanentă a stării infrastructurii rutiere (zăpadă, polei, avarii la rețelele urbane, lucrări accidentale și neprevăzute, etc) utilizate de către transportul public și realizarea de rapoarte lunare pentru confruntarea cu raportările Operatorului.

i. Confruntarea și medierea rapoartelor Operatorului cu cele ale Autorității contractante se va realiza în primele 10 zile de la depunerea primelor. În cazul menținerii diferențelor, sumele în dispută vor fi depuse de către Autoritate într-un cont separat și blocat până la primirea concluziilor unui audit independent realizat cel târziu odată la 6 luni.

După evaluarea curselor, pot fi aplicate sancțiuni conform următorului tabel:

Tipul călătoriei	Plata către Operator	Nr. de km	Sanțiuni pentru Operator
Curse regulate	Plată de 100% din lungimea în kilometri relevanți ai cursei, în conformitate cu prețul unitar per km		n.a.
Curse neregulate din culpa Operatorului.	Plată de 100% din lungimea în kilometri relevanți ai cursei, în conformitate cu prețul unitar per km.		Penalizare în valoare de 500 lei pentru fiecare cursă
Curse neregulate fără a se datora culpei Operatorului	Plată de 100% din lungimea în kilometri relevanți ai cursei, în conformitate cu prețul unitar per km		n.a.
Curse neefectuate din culpa Operatorului	Nu se plătește		Penalizare în valoare de 500 lei pentru fiecare cursă
Curse neefectuate din culpa Operatorului, pe același traseu pentru mai mult de 24 de ore	Nu se plătește		Penalizare în valoare de 1000 lei pentru fiecare linie
Curse neefectuate fără a se datora culpei Operatorului	Plată de 100% din lungimea în kilometri relevanți ai cursei, în conformitate cu prețul unitar per km		n.a.

Tipul călătoriei	Plata către Operator	Nr. de km	Sanțiuni pentru Operator
Curse efectuate parțial fără a se datora culpei Operatorului	Plată de 50% din lungimea în kilometri relevanți ai cursei în conformitate cu prețul unitar per km		n.a.
TOTAL			

VI.4 Indicatori de performanță ai managementului

1. CIFRA DE AFACERI

Cifra de afaceri cuprinde suma totală a veniturilor din operațiunile comerciale, respectiv serviciile de transport local produse într-o perioadă de timp determinată. În quantumul cifrei de afaceri nu se includ veniturile financiare și veniturile excepționale.

Administratorii S.C. TPL S.A. trebuie să se asigure pe toată durata mandatului că cifra de afaceri va fi superioară valorii înregistrate în ultimul an în care societatea nu era administrată de noul Consiliu de Administrație, respectiv anul 2021.

2. PRODUCTIVITATEA MUNCII

Prin productivitate se înțelege randamentul factorilor de producție utilizați. Acest lucru se poate aprecia cu ajutorul nivelului productivității, calculat ca raport între bunurile economice obținute și factorii de producție implicați în realizarea lor.

Productivitatea muncii reprezintă un indicator sintetic de bază care ilustrează eficiența muncii. Indicele productivității muncii pentru activitatea de transport public se va determina prin raportarea producției facturate la numărul mediu de salariați.

Administratorii S.C. TPL S.A. trebuie să se asigure pe toată durata mandatului că productivitatea muncii va fi egală sau superioară valorii înregistrate în ultimul an în care societatea nu era administrată de noul Consiliu de Administrație, respectiv anul 2021.

3. RATA PROFITULUI

Profitul brut din activitatea de exploatare se obține ca diferență între veniturile totale din activitatea de exploatare și cheltuielile de exploatare. Rata profitului se obține prin raportarea profitului brut din activitatea de exploatare la cifra de afaceri realizată.

Administratorii S.C. TPL S.A. trebuie să se asigure pe toată durata mandatului că societatea obține profit.

4. CALITATEA PRESTĂRII SERVICIULUI PUBLIC DE TRANSPORT

Administratorii au obligația de a propune un plan de măsuri în conformitate cu prevederile din Regulamentul pentru efectuarea transportului public local, în termen de 20 de zile de la solicitare și de a duce la îndeplinire toate măsurile asumate sau impuse.

În condițiile în care această obligație nu este îndeplinită, în baza constatării efectuate de municipalitate, acest indicator de performanță se consideră neîndeplinit.

5. RESPECTAREA PROGRAMULUI DE TRANSPORT

Se consideră că acest indicator nu e îndeplinit dacă valoarea plăților efectuate ca urmare a neîndeplinirii obligației de a respecta Programul de transport depășește 0,25 % din cifra de afaceri, în condițiile în care aceste neîndepliniri sunt imputabile transportatorului.

VII. Concluzii

Planul de Administrare al Consiliului de Administrație al S.C. TPL S.A. reprezintă un instrument de planificare strategică a politicii de administrare a societății, fiind ca atare un document de referință pentru toți administratorii și managerii companiei, din momentul aprobării și aducerii acestuia la cunoștința managerilor de nivel superior.

Transportul local de călători se încadrează în sfera mai largă a serviciilor publice de interes economic general pentru a cărei reglementare Comisia Europeană a elaborat un nou concept materializat prin Cartea Albă a Politicii de Transport în Europa.

Serviciul de transport public de călători are o dimensiune economică și una socială, indisolubil legate între ele.

Expansiunea urbană a dus la apariția de noi cartiere rezidențiale unde densitatea populației este relativ redusă, iar schimbările economice au condus la o dispersare a locurilor de muncă. Marile zone industriale care ofereau mii de locuri de muncă au fost înlocuite cu zone comerciale sau noi zone rezidențiale. Aceste realități au condus la generalizarea folosirii mașinilor personale în anumite zone și a generat aglomerarea principalelor artere de circulație. În municipiul Suceava, pentru rezolvarea acestor probleme, transportul public a jucat un rol esențial, alături de alte măsuri cum ar fi cele de sistematizare rutieră sau construirea de parcuri subterane în centrul orașului. Au fost introduse noi linii de transport care să răspundă unor nevoi specifice ale populației, astfel încât să se elimine necesitatea folosirii autovehiculelor personale. Spre exemplu, unele linii noi deservește cartierele apărute în ultimii ani sau duc la acele instituții situate în zonele marginase ale orașului.

Pentru ca sistemul de transport public local să își atingă scopurile, este necesar ca un număr semnificativ de cetățeni să prefere folosirea mijloacelor de transport în comun în detrimentul utilizării autovehiculelor proprii, cel puțin pentru drumurile efectuate zilnic către locurile de muncă sau unitățile de învățământ, care generează cea mai mare aglomerație în trafic la orele de vârf. De aceea, este necesară menținerea unor prețuri rezonabile în special pentru abonamentele lunare. Un abonament lunar nominal valabil pe toate liniile din municipiul Suceava reprezintă un preț competitiv atât în raport cu alte municipii, cât și în raport cu costurile pentru satisfacerea necesităților de transport prin alte mijloace. Mai mult, prin sistemul de gratuități sau reduceri tarifare, mai multe categorii de persoane beneficiază de gratuitate sau tarife reduse. Astfel, prin tarifele mici practicate, coroborate cu multitudinea de

linii secundare din zonele rezidențiale, se asigură reducerea aglomerației, în special a celei din zonele în care sunt localizate marile unități de învățământ.

Pentru viitorul S.C. TPL S.A. este vitală realizarea de investiții care să asigure creșterea gradului de performanță a prestării serviciului și dezvoltarea teritorială a acestuia. Investițiile în sistemul de transport public reprezintă o modalitate de a rezolva și alte probleme conexe ale orașului, care sunt interdependente. Se consideră că un sistem de transport public care oferă alternative cu adevărat competitive în raport cu utilizarea autovehiculelor personale ameliorează problemele legate de congestionarea traficului, reduce poluarea urbană și susține educația și dezvoltarea economică a municipiului.

Unica soluție viabilă pentru modernizarea sistemului de transport public local în municipiul Suceava este valorificarea fondurilor europene dedicate acestui sector. De aceea, S.C. TPL S.A. trebuie să facă tot ceea ce depinde de ea pentru implementarea unor astfel de proiecte și să continue să crească atractivitatea sistemului de transport public.