



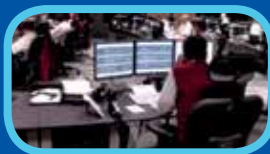
# PROIECTUL EPTA

## D4.4

### Document de poziție & Orientări strategice

Liderul activității: UNIABDN  
Raport pregătit de UNIABDN

Mai 2014



[www.EPTAproject.eu](http://www.EPTAproject.eu)

---

# Sumar

1. INTRODUCERE	3
2. ROLUL UNEI AGENȚII DE TRANSPORT PUBLICE	4
3. MODELUL ATP ÎN AGLOMERĂRILE URBANE MARI	5
4. MODELUL ATP ÎN ORAȘELE MICI ȘI MEDII	7
5. STRUCTURA ATP ÎN ORAȘELE MICI ȘI MEDII	10
6. CONCLUZII	12

---

# 1. INTRODUCERE

EPTA (Model European pentru Autoritatea de Transport Public ca factor cheie către dezvoltarea durabilă a transportului) este un proiect de cooperare teritorială finanțat prin programul Interreg IVC. Proiectul a fost inițiat în ianuarie 2012. Programul de Cooperare Interregională **INTERREG IV C** finanțat din Fondul pentru Dezvoltare Regională al Uniunii Europene permite regiunilor din Europa să lucreze împreună, să schimbe exemple de bună practică în domeniul inovației, economia cunoașterii, protecția mediului și prevenirea riscurilor.

Obiectivul general al proiectului EPTA este transferul de experiență, cunoștințe și bune practici despre Autoritățile de Transport Public (ATP). Punctul central în cadrul proiectului EPTA este asistarea zonelor rurale mici și a zonelor urbane de dimensiuni mijlocii care au în vedere dezvoltarea ATP. Acest lucru are ca scop creșterea sustenabilă a transportului public prin concentrarea pe aspecte economice, de mediu și energie, prin identificarea unor modele adecvate pentru ATP ca instrument puternic de guvernare. Uniunea Europeană și-a stabilit ca obiective de politică publică realizarea de sisteme de transport sustenabile (Comisia Europeană, 2011). Complexitatea rezolvării nevoilor de mobilitate a tuturor cetățenilor necesită o viziune clară și o coordonare eficientă a resurselor. Este foarte important pentru elaboratorii de politici și administrațiile locale să coordoneze eforturile diferitelor organizații în cadrul unei politici clare și eficiente.

Pentru a crește sustenabilitatea transportului în zonele urbane mari, cu aplicabilitate directă la transportul public, diferite abordări au fost implementate în Europa prin înființarea de Autorități de Transport Public (ATP) sau Autorități de Organizare (AO) ce acționează în interesul public pentru a asigura funcționarea sistemelor integrate de transport public în teritoriile de competență. Pe măsură ce piața europeană de transport public se liberalizează și încurajează competiția între operatori, orașe de dimensiuni mici și medii au în vedere restructurarea serviciilor de transport și implicarea directă în reglementare și planificare prin intermediul unor organizații de tipul ATP. Condițiile de operare a sistemelor de transport public variază de la țară la țară și chiar de la o regiune la alta. Această realitate face dificilă crearea unui model unic de ATP. Acest raport (D4.4. Document de poziție & Orientări

strategice) pornește de la activitățile proiectului EPTA și concentrează experiențele din proiect pentru crearea premiselor pentru înființarea și managementul unei ATP în zone urbane mici sau mijlocii sau zone rurale. Obiectivul raportului D4.4. este să transfere cele mai relevante rezultate ale EPTA în elemente de politică publică utile elaboratorilor de politică publică și actorilor relevanți. Acest raport se constituie într-un ghid pentru dezvoltarea unui model de ATP, incluzând sugestii practice pentru înființarea și managementul unei ATP.

Pe baza studiilor anterioare, a literaturii de specialitate și experiența anterioară a unor ATP, proiectul EPTA a identificat 7 piloni (sau funcții) ale unei ATP model: Reglementare, Planificare, Licitare/Atribuire, Integrare, Promovare, Management și Control. (vezi EPTA D3.1. - Funcțiile Modelului ATP).

Fiecărei funcții îi sunt asociate un număr de sarcini specifice. Unele sarcini sunt relevante pentru o singură funcție în timp ce altele sunt importante pentru mai multe funcții. Munca derulată în cadrul proiectului EPTA a identificat pilonii și sarcinile specifice pentru o ATP complet funcțională. Acestea sunt prezentate în figura 3.1.

Sarcinile identificate în figura 3.1. au fost definite în timpul proiectului prin transferul de experiențe între partenerii proiectului și participanții la evenimentele locale organizate în cadrul componentei 3 a proiectului. Unele sarcini au fost investigate în profunzime în cadrul a 8 studii realizate de partenerii din proiect (Vezi D4.1). Evaluarea inter - studii (D4.2) a analizat relevanța și importanța a acestor sarcini în diferite medii de operare și sub diferite structuri de administrare. Concluziile formulate constituie baza pentru elementele prezentate în continuare în prezentul raport.

## 2. ROLUL UNEI ATP

În formularea unui document de poziție pentru Autorități de Transport Public (sau Autorități de Organizare), este relevant să luăm în considerare definiția Uniunii Internaționale a Transportatorilor Publici (UITP)<sup>i</sup> referitoare la ce este sau ar trebui să fie o ATP:

*“Autoritățile de Organizare sunt organizații ce acționează în interesul public pentru a asigura un sistem de transport public integrat, atractiv și funcțional. Acestea furnizează cadrul pentru funcționarea cu succes a sistemului de transport public orientat către dezvoltarea beneficiilor economice, sociale și de mediu pentru cetățeni și mediul de afaceri.”*

Sursa: Formularea Misiunii Autorităților de Organizare (UITP-2009)

Așa cum este ilustrat în figura 2.1., Autoritatea de Transport Public realizează legătura dintre nivelul politic - decizional și operatorii de transport public.

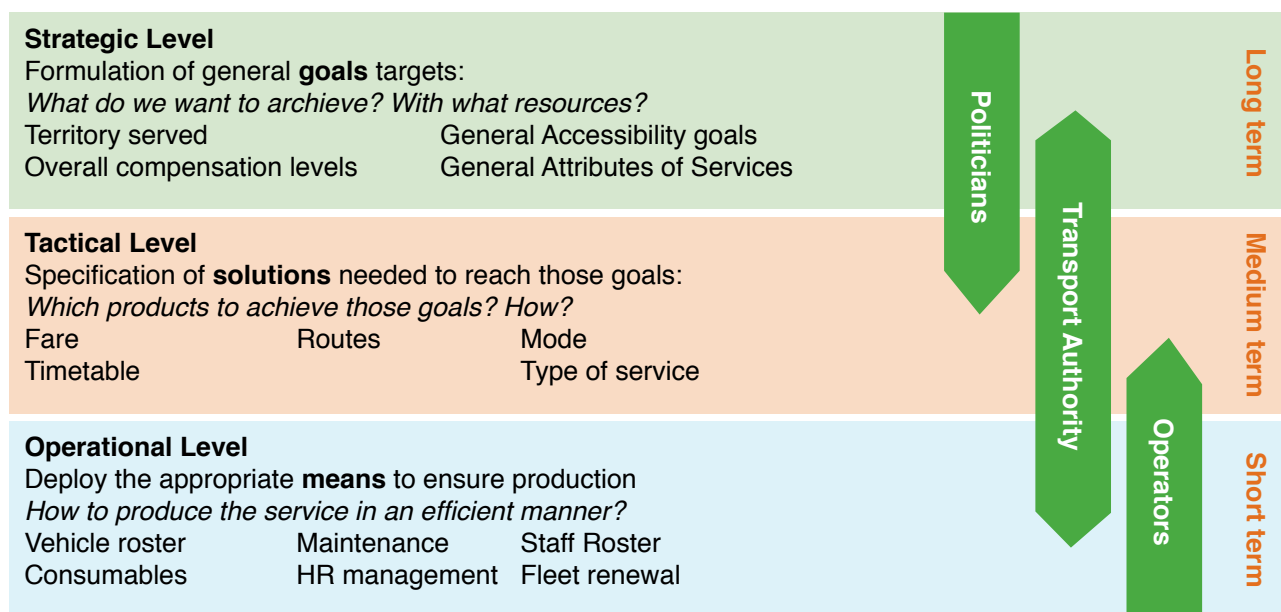
- ATP furnizează cadrul pentru organizarea și coordonarea diferitelor opțiuni de mobilitate în cadrul unui teritoriu definit pentru a asigura furnizarea de servicii de transport eficiente, confortabile și de înaltă calitate.

- Chiar dacă operatorul de transport este public sau privat, rolul ATP este de a acționa în interesul public pentru a garanta că diferitele moduri de transport sunt integrate, accesibile și organizate într-o manieră conformă cu politicile publice locale și regionale.
- Obiectivele strategice pot fi direct legate de transportul public și de accesibilitate dar se pot referi și la domenii conexe precum protecția mediului, planificare spațială, managementul traficului și al parcărilor, etc.
- Autoritatea de transport are de cele mai multe ori un buget limitat pentru acțiunile planificate.

În realitate, instituții publice (naționale, regionale sau locale) vor verifica nivelul de respectare al obiectivelor strategice. Nivelul de implicare al ATP în procesul decizional sau în componenta de operare diferă în funcție de condițiile locale și este influențat de dimensiunea comunității / comunităților deservite. Secțiunea următoare oferă clarificări suplimentare asupra acestei chestiuni.

<sup>i</sup> UITP (Uniunea Internațională a Transportatorilor Publici) este organizația autorităților de transport public și a operatorilor, elaboratori de politici, instituții științifice și reprezentanți ai industriei transportului public.

Figura 2.1: Niveluri de responsabilitate în furnizarea serviciilor de transport



Sursa: Piețe în mișcare, UITP (2005)

### 3. MODELUL ATP ÎN AGLOMERĂRILE URBANE MARI

Este cunoscut faptul că aglomerările urbane mari / zonele metropolitane dispun de ATP ce funcționează într-un cadru descentralizat. Studii anterioare realizate de EMTA (2003), Finn și Nelson (2004) și UITP (2011) au identificat principalele activități și responsabilități în furnizarea serviciilor de transport către public. Acestea au fost consolidate în cadrul EPTA prin identificare/formularea celor 7 piloni (funcții) - Reglementare, Planificare, Licitare/Atribuire, Integrare, Promovare, Management și Control (vezi EPTA D3.1. - Funcțiile Modelului ATP).

Proiectul EPTA a extins cei 7 piloni pentru a identifica un număr mai mare de funcții și sarcini asociate celor 7 piloni. Acestea sunt ilustrate în figura 3.1. - inelul interior reflectă pilonii EPTA în timp ce inelul exterior ce conține funcții și sarcini ce pot fi îndeplinite de o ATP. Unele din aceste sarcini pot corespunde mai multor piloni.

Sarcinile incluse în figura 3.1. combină activitățile și responsabilitățile celor 3 categorii de actori reprezentați în figura 2.1., respectiv nivelul politic, autoritățile de transport și operatorii. În realitate, instituții publice (naționale, regionale sau locale) vor verifica nivelul de respectare al obiectivelor strategice.

**Figura 3.1: Modelul unei ATP complet funcționale**



Datorită nivelului de servicii de transport necesar în marile zone metropolitane, ATP respective tind să aibă un rol mai activ în activitățile cuprinse în inelul exterior. Nivelul de implicare în fiecare sarcină diferă în funcție de condițiile locale. ATP metropolitane sunt principalele organizații responsabile cu partea de licitare/atribuire, managementul contractului, promovare și integrare. Excepția în acest caz se referă la operarea serviciului care este domeniul operatorului licențiat și selecta. Totuși, există cazuri unde ATP se implică direct în furnizarea anumitor servicii. Documentul de poziție al

Autorităților Metropolitane de Transport din Europa<sup>ii</sup> și recente concluzii ale proiectului CAPRICE<sup>iii</sup> ('CAPital Regions Integrating Collective transport for increased energy Efficiency') subliniază importanța integrării rețelelor de transport și coordonarea cu politicile de dezvoltare teritorială și urbană. Aceste sarcini asociate cu funcțiile de reglementare și planificare din figura 3.1. devin parte a rolului ATP în marile zone metropolitane.

<sup>ii</sup> [http://www.emta.com/IMG/pdf/emta\\_position\\_50\\_years\\_cemt\\_en.pdf](http://www.emta.com/IMG/pdf/emta_position_50_years_cemt_en.pdf)  
<sup>iii</sup> <http://www.caprice-project.info/spip.php?rubrique1>

### Exemplul unei ATP într-o zonă metropolitană de mari dimensiuni: Londra

Transport pentru Londra /Transport for London (TfL) reprezintă ATP pentru zona metropolitană Londra și este implicată în toate sarcinile în toate sarcinile prezentate în figura 3.1. Rolul acestei organizații este de a implementa Strategia de Transport a administrației locale și să asigure managementul serviciilor de transport în Londra, aflate în responsabilitatea administrației publice.

TfL coordonează transportul cu autobuzul, metroul, trenul ușor și tramvaiul. TfL coordonează procesul de licitare pentru 700 de rute de transport cu autobuzul, descriind în detaliu termeni de furnizare a serviciului, serviciile disponibile pe rutele respective, frecvența și nivelul tarifar. Contractele sunt atribuite pe baza unui model de cost brut, ceea ce necesită resurse umane considerabile pentru monitorizarea performanței și impunerea politicii tarifare prin controlorii de bilete. TfL nu operează direct servicii de autobuz însă operează metroul, trenul ușor și tramvaiul în Londra.

TfL a dezvoltat un sistem de tarificare fără bilete, pe un model contactless pentru a fi utilizat pe orice mijloc de transport public coordonat de TfL. Săptămânal, aproximativ 57 milioane de călătorii sunt înregistrate utilizând acest sistem de tarificare. Același sistem asigură taxarea a peste 85% din călătoriile realizate cu autobuzul.

TfL îndeplinește și rolul de autoritate de control pentru autostrăzi și trafic pentru zona metropolitană Londra, având următoarele responsabilități:

- Responsabilitatea operațională pentru rețeaua de drumuri – 580 de km de drumuri principale. Acestea reprezintă doar 5% din totalul rețelei rutiere din Londra dar preiau peste 30% din trafic.
- Responsabilități strategice privind lucrările de reparații și asigurarea fluenței traficului (inclusiv traficul pietonal) reprezentând alți 500 de km de drumuri locale de nivel A.
- Asigură managementul și mentenanța celor 6000 de semafoare din Londra și dispune control operațional în timp real printr-un centru integrat de control.
- Asigura managementul operațional pentru implementarea taxei de congestie, a zonelor cu emisii scăzute precum și managementul contravențiilor înregistrate pe rețeaua de drumuri aflată în responsabilitatea TfL, inclusiv parcare, încălcarea normelor de linie de prioritate pentru autobuze, etc.

Veniturile operaționale includ taxa de congestie și costul titlurilor de călătorie pe transportul public reprezintă peste 47% din totalul finanțării și ajung la peste 5 miliarde de lire anual. Restul veniturilor reprezintă diferite forme de subvenționare din partea guvernului național însă aceste venituri sunt treptat înlocuite de taxe locale asupra cărora TfL are mai mult control.

Strategia de Transport reprezintă principalul instrument de politică prin care administrația locală și TfL își exercită responsabilitățile în domeniul planificării, managementului și dezvoltării transportului în Londra. Dezvoltarea Strategiei de Transport este realizată de TfL dar primarul Londrei asigură aprobarea tuturor documentelor de consultare ce stau la baza strategiei. TfL și-a asumat responsabilitatea pentru derularea consultărilor publice și a evaluărilor de impact .

## 4. MODELUL ATP ÎN ORAȘELE MICI ȘI MEDII

În timp ce modelul descris în secțiunea 3 (și ilustrat în figura 3.1.) poate reprezenta situația tipică pentru o ATP într-o mare zonă metropolitană, proiectul EPTA a concluzionat că acest nivel de funcționalitate nu este potrivit pentru o ATP în zone rurale sau în orașe mici și medii. În timp ce, în unele zone metropolitane mari, ATP dețin puteri extinse, conferite prin legislație specifică ce le permite să stabilească politici specifice în teritoriul lor de jurisdicție, dispun de mecanisme de monitorizare și control precum și de autonomie prin care pot să obțină venituri proprii pentru a finanța serviciile și activitățile ATP, în zonele rurale și orașele mici și medii nu există aceasta situație. Rezultatul acestui fapt este că pur și simplu nu există expertiză și influență la nivel politic, nici resurse financiare și expertiza necesară la nivel operațional care să-și asume un rol activ în toate sarcinile identificate în figura 3.1.

Întrebarea cheie la care EPTA încearcă să răspundă este care poate fi cel mai bun model de ATP pentru organizarea și furnizarea transportului public în orașele mici și medii. Actuala situație economică și prioritățile privind mediul înconjurător reprezintă catalizatorul pentru autorități de transport de toate dimensiunile de a revizui modul în care transportul public este furnizat în teritoriul de jurisdicție. Condușe de nevoia de a eficientiza activitatea de transport, au fost implementate diverse măsuri de optimizare în sensul reducerii costurilor, încurajarea competiției, descentralizare prin transferul de responsabilități de la nivel central la nivel local. În același timp, există o cerere constantă pentru servicii de transport cu un impact scăzut asupra mediului cu care autoritățile locale din orașele mici și medii nu au o experiență relevantă.

În cadrul EPTA, în afară de analizarea diferitelor modele de ATP în orașe mici și medii, fezabilitatea diferitelor funcții (cele mai relevante pentru parteneri) din cadrul celor 7 piloni au fost examinate prin intermediul a 8 studii diferite.

Cele 8 locații pentru care au fost dezvoltate studii sunt:

- THEPTA (Grecia): Licitarea și atribuirea serviciilor de transport public în Salonic
- ALOT (Italia) : Planul de afaceri pentru o ATP și atribuirea serviciului de transport
- SRM (Italia): Elaborarea și controlul contractului de servicii publice de transport
- BRAȘOV (Romania) : Structura și rolul ATP Metropolitană Brașov
- ALMADA (Portugalia): Rolul și funcțiile Municipalității Almada ca Agenție locală de transport
- ROGALAND (Norvegia): Integrarea și simplificarea sistemului tarifar în Rogaland
- RAZLOG (Bulgaria): Sistem de Bike Sharing și utilizarea în comun a autoturismelor
- PRAGA Suchdol (Republica Ceha): Creșterea nivelului de consultare publică

Analiza studiilor realizate în cadrul proiectului EPTA a revelat faptul că, deși studiile au urmărit aspecte diferite, există o serie de concluzii comune:

1. Nivelul de implicare al ATP trebuie să se bazeze pe dimensiunea operațiunilor coordonate. Funcționarea unei ATP este condiționată de un cost. Ceea ce funcționează în marile zone metropolitane nu este în mod necesar potrivit pentru orașele mici și medii. În general, cu cât este mai mare populația deservită, cu atât ATP își poate asuma responsabilitatea pentru mai multe funcții.
2. Modul de elaborare a contractului de servicii publice și procedura de atribuire sunt definitorii pentru o agenție de orice dimensiune. Acest lucru se întâmplă în cazul în care ATP are puterea de a stabili cine operează serviciul și modul în care acționează operatorul / operatorii cu impact direct asupra calității serviciului, frecvență, nivel de integrare cu alți operatori și alte moduri de transport. Astfel sunt formulate cerințele privind monitorizarea și integrarea pe care ATP o solicită. Tipul de contract

poate influența strategia de marketing, abordarea tipului de cost (ex. contractele de cost net forțază operatorul să atragă mai mulți utilizatori, rezultând în implementarea unor abordări creative din partea operatorului. Pentru mai multe detalii, puteți accesa modulul de training online pe tema [elaborarea și atribuirea contractului](#).

► <http://www.eptaproject.eu/training/on-line-training/on-line-training-tool-contractaward/>

3. ATP ale zonelor metropolitane mari tind să aibă o abordare directă privind monitorizarea serviciului și promovarea serviciului de transport public în loc să delege aceste activități operatorilor selectați. La nivelul orașelor mici și medii nu dispun de astfel de resurse pentru promovarea și monitorizarea serviciului și se concentrează pe aprobarea și supervizarea activității operatorilor în cele două direcții menționate anterior. Pentru mai multe detalii, puteți accesa modulul de training online pe tema [monitorizare și promovare](#).

► <http://www.eptaproject.eu/training/on-line-training/monitoring/>

4. Marile orașe metropolitane își asumă un rol activ în elaborarea politicilor publice pentru a se asigura că politicile de planificare spațială și dezvoltare urbană sunt integrate cu politicile de transport. De asemenea, implicarea se extinde și la nivelul lucrărilor de infrastructură care le influențează teritoriul (ex. aeroport, rețele feroviare, etc.). ATP din orașele mici și medii au un nivel de implicare minimal în aceste chestiuni întrucât politicile de dezvoltare sunt formulate la niveluri superioare (de obicei național sau regional) și sunt plătite prin finanțări naționale sau regionale. Este esențială comunicarea între ATP și aceste niveluri superioare unde are loc planificarea strategică. Proiectul EPTA a identificat nevoia pentru un mecanism formal prin care nevoile locale pot fi consecvent reprezentate în procesul de planificare și elaborare a politicilor publice. Această abordare este valabilă atât pentru

orașele mici și medii cât și pentru orașele mici ce intră în componența unor zone metropolitane de mar dimensiuni, astfel încât toate interesele comunităților locale să fie cuprins în planificarea realizată la nivel public. Recomandarea EPTA este formarea unui comitet strategic de planificare care să asigure platforma necesară pentru comunicare și cooperare între comunitățile locale, ATP și nivelul metropolitan / regional / național. În componența acestui comitet ar trebui să intre reprezentanți ai ATP, reprezentanții autorităților naționale sau regionale implicate în elaborarea politicilor publice de transport, politicieni aleși la nivel local, specialiști din diverse organizații (universități, operatori, mediul de afaceri local) pentru a furniza un spectru larg de expertiză în procesul de planificare. Acești experți se vor asigura că interesele locale sunt reprezentate fără a fi viciate din interese politice.

5. 5. Un Comitet Strategic de Planificare (așa cum este descris mai sus) poate asigura și controlul finanțării și a deciziilor de ordin financiar. Aceasta ar permite adoptarea unor strategii financiare locale precum taxe pe vânzarea de combustibil. Acest mecanism ar furniza posibilitatea democratică la nivel local de a implementa măsuri cu caracter financiar. Prezența aleșilor locali în acest comitet asigură reprezentarea intereselor cetățenilor. Astfel s-ar putea asigura fluxuri financiare flexibile și funcționale care ar permite ATP să răspundă mai bine la nevoile beneficiarilor în loc să fie restricționate de limitări financiare naționale sau regionale. Pentru mai multe detalii, puteți accesa modulul de training online pe tema [finanțării](#).
- <http://www.eptaproject.eu/training/on-line-training/funding/>

Pe baza concluziilor de mai sus și a recomandărilor din proiectul EPTA, figura 4.1. ilustrează modelul ATP propus de EPTA pentru orașe mici și mijlocii .



**Figura 4.1 Modelul ATP pentru orașe mici sau mijlocii**



## 5. STRUCTURA ATP ÎN ORAȘELE MICI ȘI MEDII

Concluziile proiectului EPTA sugerează faptul că metoda cea mai eficientă din punct de vedere al costurilor pentru o structură de tip ATP pentru orașe mici și medii apare ca fiind aceea a unei agenții descentralizate care este contractată / autorizată de o agenție regională sau națională. Concentrarea principală este apoi aceea de a asigura aprobarea și supervizarea serviciilor de transport și de a facilita / impune integrarea între operatori, moduri de transport și sectoare.

Dacă modelul din figura 4.1. este adoptat, inclusiv formarea unui Comitet de Planificare Strategică, atunci ATP poate opera ca o organizație independentă cu următoarele avantaje:

- finanțarea locală devine posibilă,
- nevoile utilizatorilor rămân în centrul preocupărilor ATP
- concentrarea pe un număr relativ limitat de funcții permite dezvoltarea unui nivel ridicat de expertiză la nivelul angajaților, ajungându-se la controlul eficient al performanței contractului de servicii de transport pentru atingerea unor standarde înalte de calitate.
- O mare parte din riscurile și costurile asociate serviciilor de colectare de date și promovare a serviciilor de transport public revin în sarcina operatorilor.

Cel mai mare avantaj a abordării menționate anterior este costul funcționării ATP care poate fi relativ modest, dat fiind faptul că nivelurile de personal necesare sunt mult mai scăzute decât în cazul unei ATP pentru o zonă metropolitană mare care necesită o implicare directă în proiectarea serviciilor de transport, monitorizare și promovare.

Abordarea ce presupune crearea unei ATP permite și un grad ridicat de flexibilitate în ceea ce privește angajații - mulți dintre aceștia pot fi angajați temporar, pe perioada în care anumite tipuri de expertiză profesională sunt necesare. Constituirea unui Comitet Strategic de Planificare elimină nevoia unui nivel de management cu mulți angajați pentru ATP. Reprezentarea tuturor actorilor interesați poate fi realizată prin structura comitetului în loc să fie angajați ai ATP.

Toate elementele de mai sus contribuie la o structură de personal redusă, ce presupune costuri scăzute de funcționare, concomitent cu asumarea necesarului de sarcini pentru asigurarea eficienței serviciilor de transport. Aceasta contribuie la un cost general de funcționare al ATP relativ scăzut, element critic în zonele rurale și în zonele urbane mici și mijlocii.

Exemple de structuri ATP precum și funcțiile / responsabilitățile sunt furnizate mai jos de către 2 parteneri EPTA: SRM Bologna și structura propusă pentru Zona metropolitană Brașov.

## Exemplu de ATP pentru un oraș de dimensiune medie: Bologna, Italia

SRM (Reti e Mobilità Srl) este organizația ce îndeplinește rolul de Agenție de Transport Public pentru Provincia Bologna (deservind o populație de aproximativ 1 000 000 de persoane în 60 de comunități). SRM este o companie deținută de către Municipality Bologna și Provincia Bologna. Organizația a fost înființată în 2003 când diverse funcții de interes public au fost delegate către SRM de către organizații publice locale din sectorul transportului public.

Bugetul pentru finanțarea serviciilor de transport livrate ajunge la un total de 96 de milioane de Euro /an, cu peste 80% din această sumă fiind plătită de către Guvernul Regional al regiunii Emilia Romagna pe baza unor parametri precum nr total km/an, etc. Restul finanțării serviciilor de transport este furnizată de autoritățile locale.

SRM gestionează acest buget și controlează, de asemenea, principalele bunuri necesare pentru furnizarea serviciilor de transport public. Pornind de la acest buget, SRM deține controlul complet al procesului de licitare / atribuire și finanțează operatorul local de transport public pe baza unui contract de servicii publice încheiat cu operatorul.

Managementul și controlul contractului de servicii sunt sarcini delegate către SRM. Organizația are, de asemenea, un rol marginal în promovarea și integrarea serviciilor de transport. Funcțiile strategice precum planificarea și politica tarifară rămân în sarcina autorităților locale și a Provinciei Bologna în timp ce prevederile generale de politică de transport sunt asumate de guvernul național.

Ca rezultat, SRM dispune o structură de personal de numai 9 angajați. Bugetul pentru funcționarea agenției este obținut prin reținerea a 0,5% din finanțarea regională (360 000 Euro / an) la care se adaugă aproximativ 400 000 Euro/an din închirierea infrastructurii de transport.

De curând, SRM a obținut prin licitație managementul parcarilor din Bologna. Ca urmare, 2 persoane vor suplimenta numărul angajaților existenți. Se relevă astfel flexibilitatea și abilitatea de a răspunde diferitelor oportunități pe care o ATP le poate valorifica în orașele mici și medii.

## Propunere pentru o ATP destinată unui oraș de mărime medie: Brașov, Romania

ATP pentru zona metropolitană Brașov a fost înființată ca reacție la maniera deficitară de furnizare a serviciilor de transport public în arealul metropolitan Brașov (aprox. 450 000 de locuitori într-un teritoriu destul de compact). Agenția de Transport Public a fost înființată din punct de vedere juridic în timpul implementării proiectului EPTA și a beneficiat de o serie de exemple de bună practică identificate atât în interiorul cât și în afara parteneriatului EPTA.

ATP pentru zona metropolitană Brașov este un ONG constituit din administrații publice locale. Acest tip de structură corespunde cadrului legislativ românesc și permite, pentru prima oară, comunităților locale să se implice în transportul public din propria comunitate și teritoriile învecinate.

Nou constituita Asociația Metropolitană pentru Dezvoltarea Durabilă a Transportului Public Brașov a fost înființată în anul 2013 și include 15 comunități din teritoriul metropolitan împreună cu Agenția Metropolitană Brașov. Rolurile principale ale organizației se referă la elaborarea politicii metropolitane de transport, cu accent pe funcția de planificare și reglementare.

Abordarea inițială este ca ATP Brașov să își asume un număr limitat de funcții precum licitarea / atribuirea și controlul, cu contribuții la etapele de planificare și reglementare. Alte funcții vor fi integrate în cadrul ATP pe măsură ce organizația se va dezvolta și există o nevoie reală în teritoriul reprezentat.

Numărul de angajați permanenți ai ATP va fi redus (4-8 angajați cu normă întreagă). Diferiți specialiști pot fi angajați temporar în funcție de nevoile de moment.

Dată fiind structura redusă de personal, o mare parte din responsabilitățile privind monitorizarea contractelor de servicii va fi delegată operatorilor. ATP va stabili procedurile de monitorizare și va verifica respectarea acestora de către operatorii selectați și va colecta informațiile obținute din procesul de monitorizare. Pentru a compensa nivelul redus de personal, acolo unde este posibil vor fi folosite echipamente IT&C de câte ori este posibil, în special pentru monitorizarea livrării serviciului.

Bugetul anual pentru structura propusă este de aproximativ 157 000 Euro/an însă un buget minimal ar permite funcționarea agenției și cu 100 000 Euro/an

## 6. CONCLUZII

Prezentul raport se bazează pe activitățile derulate în cadrul proiectului EPTA și reprezintă capitalizarea experiențelor acumulate în cadrul proiectului ca premise pentru înființarea și managementul unei ATP în zone urbane de dimensiuni mici sau medii. Obiectivul este acela de a transfera rezultatele EPTA către factorii de decizie ai politicilor de transport public. Prezentul raport reprezintă un instrument și un ghid strategic pentru un model ATP dar și ca ghid practic cu sugestii concrete pentru înființarea și managementul unei ATP.

### Orientări privind funcțiile ATP

În timp ce nevoile utilizatorilor de transport public rămân în centru atenției activităților ATP, nivelul de funcționalitate al ATP din zonele metropolitane mari nu pot fi transferate într-o zonă urbană de dimensiuni mici sau medii. Figura 4.1. prezintă modelul unei ATP în orașe mici sau medii. Principalele elemente ale modelului sunt:

- 1) Elaborarea contractului și atribuirea sunt elemente vitale pentru ATP de orice mărime.
- 2) Principalul obiectiv al ATP este acela de a furniza aprobarea și supervizarea serviciilor și facilitare / impunerea integrării între operatori, moduri și sectoare.
- 3) Delegarea către operator a funcțiilor ce necesită activități zilnice intense (livrarea serviciului, monitorizare și promovare)
- 4) Concentrarea pe un număr limitat de funcții concentrarea pe un număr relativ limitat de funcții (față de ATP metropolitane) permite dezvoltarea unui nivel ridicat de expertiză la nivelul angajaților, ajungându-se la controlul eficient al performanței contractului de servicii de transport pentru atingerea unor standarde înalte de calitate.
- 5) O mare parte din riscurile și costurile asociate serviciilor de colectare de date și promovare a serviciilor de transport public revin în sarcina operatorilor
- 6) Integrarea ar trebui să rămână elementul principal al Activităților ATP în orașe de dimensiuni mici și medii
- 7) Nevoile locale trebuie să fie bine reprezentate la nivelul planificării prin formarea unui Comitet de Planificare Strategică ce permite contribuții formale din partea ATP și a altor actori interesați la nivel local.



### Orientări pentru structura ATP

Metoda cea mai eficientă din punct de vedere al costurilor pentru o structură de tip ATP pentru orașe mici și medii apare ca fiind aceea a unei agenții descentralizate care este contractată / autorizată de o agenție regională sau națională.

ATP poate opera ca organizație independentă cu următoarele avantaje:

- местно финансиране става възможно,
- finanțarea locală devine posibilă
- costul funcționării ATP poate fi relativ scăzut întrucât numărul de angajați este mult mai mic decât în cazul unei ATP metropolitane implicată în proiectarea serviciului, monitorizare și promovare.
- abordarea de tip ATP permite flexibilitate în politica de personal - atunci când este nevoie, diferiți specialiști pot fi angajați pentru perioade scurte de timp, într-o manieră mult mai facilă ca în cazul unei municipalități.
- constituirea unui Comitet de Planificare Strategică elimină nevoia unui nivel de management cu mulți angajași ai ATP. Comitetul de Planificare Strategică asigură reprezentarea tuturor intereselor din teritoriul de jurisdicție fără costurile asociate unui Consiliu de Administrație

Rezultatul îl reprezintă o structură dinamică, adaptabilă, cu un număr redus de angajați dar cu sarcini precise. Se obține astfel o soluție cu costuri reduse, element esențial pentru orașele de dimensiuni mici și medii.



EPTA ( Modelul European pentru Autoritatea de Transport Public ca factor cheie către dezvoltarea durabilă a transportului ) este un proiect de Cooperare Teritorială Europeană finanțat prin Programul INTERREG IVC EU desfășurat în perioada Ianuarie 2012 - Iunie 2014.



Responsabilitatea pentru conținutul acestei publicații aparține autorilor. Conținutul materialului nu reflectă în mod necesar opinia Uniunii Europene. Comisia Europeană nu este responsabilă cu utilizarea ulterioară a informațiilor conținute în acest material.