REPUBLICA MOLDOVA
RAIONUL SOROCA
CONSILIUL MUNICIPAL SOROCA

РЕСПУБЛИКА МОЛДОВА
СОРОКСКИЙ РАЙОН
МУНИЦИПАЛЬНЫЙ СОВЕТ СОРОКА

Proiect

DECIZIE nr._____

din "____" _____ 2025

Cu privire la aprobarea Studiului de Fezabilitate pentru modernizarea serviciilor de transport public în mun. Soroca

În temeiul art. 14 alin. (1) și (2) din Legea nr. 436/2006 privind administrația publică locală, Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional; Legii nr. 148/2000 privind accesul la informație de interes public; Hotărârii Guvernului RM nr. 967 din 09.08.2016 „Cu privire la mecanismul de consultare publică cu societatea civilă în procesul decizional", Consiliul municipal,

DECIDE:

1. Se aprobă Studiul de Fezabilitate pentru modernizarea serviciilor de transport public în mun. Soroca (anexa nr.1).
2. Prezenta decizie se aduce la cunoștință publică și intră în vigoare prin publicarea în Registrul de Stat al Actelor Locale.
3. Decizia în cauză poate fi contestată cu cererea prealabilă adresată Consiliului mun. Soroca cu sediul în mun. Soroca str. Ștefan cel Mare,5, în termen de 30 zile de la comunicarea în corespundere cu prevederile Codului administrativ al Republicii Moldova nr.116/2018.

PREŞEDINTELE ŞEDINŢEI

CONTRASEMNAT:

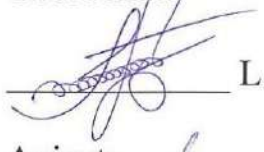
NICOLAE LEȘAN
Specialist principal

Elaborat:



T. Zabulica, director IP CDLR

Coordonat:



L. Pilipeţchi, primar

Avizat:



Gh. Mînăscurtă, viceprimar



V. Ursu, viceprimar



A. Ojog, viceprimar



N. Leșan, specialist principal

A. Pascari, jurist

Anexa nr.1
la decizia C/m nr. ___ din_____2025

Studiu de fezabilitate privind modernizarea serviciilor de transport public în municipiul Soroca

Versiune Draft

Proiectul „Întreprinderi și comunități puternice pentru Moldova”

Aprilie 2025

CUPRINS

Descrierea proiectului 4

1. Introducere 5

1.1. Scopul STUDIULUI 5

1.2. Definirea zonei de analiză 5

2. Analiza situației existente 7

2.1. Contextul socio-economic 7

2.1.1. Structura demografică 8

2.1.2. Forța de muncă 10

2.1.3. Infrastructura socială 12

2.1.4. Localitățile suburbane 14

2.1.5. Profilul economic 15

2.2. Situația existentă în domeniul serviciilor de transport public 16

2.2.1. Aspecte privind organizarea transportului public în mun. Soroca 16

2.2.2. Analiza cadrului instituțional existent 29

2.2.3. Rețeaua și serviciile de transport public existente 32

2.2.4. Analiza ofertei tarifare 35

2.2.5. Accesibilitatea rețelei de transport public 36

2.2.6. Analiza fluxului de călători pe rețeaua existentă 37

2.2.7. Flota de transport public 38

2.2.8. Analiza nivelului de digitalizare 40

2.3. Analiza SWOT 41

2.3.1. Puncte tari (S) 41

2.3.2. Puncte slabe (W) 41

2.3.3. Oportunități (O) 41

2.3.4. Amenințări (T) 42

3. Aspecte privind mobilitatea 43

3.1. Caracteristicile de mobilitate ale populației 43

3.2. Relația cu zona periurbană și navetismul 54

3.3. Traficul rutier 55

3.3.1. Contorizări ale volumelor de trafic 55

3.3.2. Contorizări ale duratelor de deplasare 59

4. Analiza cadrului legislativ în domeniul organizării serviciilor de transport public 61

4.1. Cadrul legislativ al Republicii Moldova 61

4.2. Cadrul legislativ al Uniunii Europene 64

4.3. Analiza cadrului legislativ local 65

4.4. Concluziile analizei cadrului legislativ 70

5. Modele de bune practici 72

5.1. Modele de organizare și investiție 72

5.2. Analiza parametrilor de operare 74

5.3. Concluzii 76

6. Necesitatea și oportunitatea 77

6.1. Necesitatea Investiției 77

6.2. Oportunitatea investiției 78
7. Scenarii pentru îmbunătățirea serviciilor de transport public și viziunea de dezvoltare 79
7.1. Scenarii / opțiuni propuse 79
7.1.1. Gestionare delegată 80
7.1.2. Modele hibride de gestionare 81
7.2. Analiza multicriterială a scenariilor 82
7.2.1. Definirea criteriilor 83
7.2.2. Evaluarea scenariilor 84
7.3. Selectarea scenariului recomandat 85
8. Propuneri privind rețeaua și serviciile de transport public 86
8.1. Conceptul rețelei 86
8.2. Serviciile de transport public 87
8.2.1. Linii de transport 87
8.2.2. Programul de Transport 93
8.2.3. Stații de călători 96
8.2.4. Mijloace de transport 97
8.2.5. Sistem tarifar 98
8.3. Analiza cererii de transport 100
8.3.1. Cererea de transport pentru anul de bază 100
8.3.2. Prognoze 104
8.3.3. Determinarea elasticității cererii de transport 106
8.4. Investiții necesare pentru funcționarea sistemului de transport 107
8.4.1. Parc auto 107
8.4.2. Autobază 109
8.4.3. Stații de călători 109
8.4.4. Sistem de e-ticketing și informare 114
8.4.5. Rețea de distribuție a titlurilor de călătorie 115
8.4.6. Managementul traficului 115
8.5. Aspecte de mediu 116
8.6. Analiza cost beneficiu 118
8.6.1. Analiza financiară 118
8.6.2. Indicatori de performanță 123
8.6.3. Analiza de senzitivitate 124
8.6.4. Concluziile ale analizei cost-beneficiu 126
9. Sinteza datelor care definesc serviciul ce urmeaza a fi delegat 127
9.1. Durata contractului de delegare a serviciului de transport public 127
9.2. Bunurile de retur concesionate și nivelul minim de redevență 128
9.3. Politica tarifară și socială 129
9.4. Compensația 131
9.5. Ajutorul de stat / Condițiile Altmark 133
9.6. Profitul rezonabil 136
9.7. Costul specific de operare 136
10. Planul operațional de implementare 139

11. Concluzii și recomandări 140

DESCRIEREA PROIECTULUI

TITLUL PROIECTULUI: Întreprinderi și comune puternice pentru Moldova

TITLUL ANGAJAMENTULUI: Elaborarea studiului de fezabilitate pentru modernizarea serviciilor de transport public în municipiile Soroca și Comrat

AUTORITATEA CONTRACTUALĂ: GIZ Oficiu Chișinău 73/1 Stefan cel Mare si Sfânt, St., et. 9, Republic of Moldova
CONSULTANT: Business Consulting Institute

PROJECT MANAGER: Andrei Russu

SEMNĂTURA:

ADRESA: 27, Mihai Eminescu str., MD-2012, Chișinău, Republic of Moldova

TEL: + 373 22 855 080
FAX: + 373 22 855 077
E-MAIL: office@bci.md

PERIOADA DE ELABORARE A RAPORTULUI: 20 Ianuarie 2025 – 10 Martie 2025

DATA DE RAPORTARE: 24 Aprilie 2025

Această activitate este susținută de proiectul „Afaceri Întreprinderi și comune puternice pentru Moldova", finanțat de Ministerul Federal German pentru Cooperare și Dezvoltare Economică (BMZ) și cofinanțat de Uniunea Europeană și Guvernul Elvețian. Proiectul este implementat de Cooperarea Germană pentru Dezvoltare prin GIZ.

1. INTRODUCERE

1.1. SCOPUL STUDIULUI

Scopul acestui raport este de a oferi o analiză detaliată a situației actuale a transportului public în municipiul Soroca și în zona periurbană, identificând punctele forte, provocările și oportunitățile, cu scopul de a fundamenta propuneri concrete și strategii eficiente pentru modernizarea și optimizarea serviciilor, aliniate la necesitățile comunității și tendințele de dezvoltare sustenabilă.

Municipiul Soroca, situat strategic în nordul Republicii Moldova, se confruntă cu o serie de provocări privind eficiența, accesibilitatea și sustenabilitatea sistemului său de transport public. În contextul transformărilor economice și sociale, precum și al accentului tot mai pronunțat pus pe dezvoltarea urbană durabilă, modernizarea transportului public devine o necesitate prioritară. Studiul de fezabilitate trebuie să demonstreze clar cum contribuie la reducerea disparităților regionale și la dezvoltarea echilibrată a mun. Soroca ca pol de creștere, aliniindu-se la Strategia Națională de Dezvoltare "Moldova Europeană 2030" și Strategia Națională de Dezvoltare Regională 2022-2028", precum și angajamentele asumate de Republica Moldova în procesul de apropiere de standardele Uniunii Europene în domeniul infrastructurii și transportului. Corelând cu HG nr. 916/2020, trebuie să sublinieze modul în care proiectele propuse susțin implementarea Programului Național de Dezvoltare a Orașelor Poli de Creștere.

Scopul principal al studiului este de a analiza starea actuală a serviciilor de transport public din municipiul Soroca și de a propune soluții tehnice, instituționale și financiare fezabile pentru modernizarea acestuia. Printre obiectivele specifice se numără: evaluarea nevoilor actuale de mobilitate ale populației, determinarea opțiunilor viabile de restructurare a rețelei de transport public, identificarea tipurilor optime de vehicule (cu accent pe vehicule prietenoase mediului), propunerea unui model eficient de management și operare, precum și estimarea costurilor și beneficiilor socio-economice aferente investițiilor propuse.

Acest studiu de fezabilitate este gândit ca un instrument tehnic și strategic care să fundamenteze deciziile autorităților publice locale și să servească drept document-suport în procesul de aplicare pentru programe de finanțare atât din fondurile publice naționale (ex. Fondul Național de Dezvoltare Regională și Locală), cât și din fonduri externe, în special cele europene, precum Instrumentul de Pre-Aderare, Programul Operațional Regional sau Inițiativa pentru Dezvoltare Locală Sustenabilă. Utilizarea acestuia în contextul apelurilor de proiecte contribuie la creșterea șanselor de atragere a resurselor financiare necesare modernizării infrastructurii de transport public din Soroca.

1.2. DEFINIREA ZONEI DE ANALIZĂ

Zona principală de planificare va fi definită luând în considerare perspectiva dezvoltării municipiului Soroca ca oraș pol de creștere, precum și localitățile suburbane, care ar putea avea un impact asupra transportului public urban. De asemenea, va fi luată în considerare perspectiva realizării reformei administrației publice[1]. Conform studiului GIZ[2] scenariul moderat presupune că în cadrul municipiului Soroca vor fi incluse localitățile (Cosăuți, Egoreni, Holonița, Hristică, Ocolina, Rublenita și Zastînca).

[1] Government of the Republic of Moldova (2023) Strategia de reformă a administrației publice a Republicii Moldova pentru anii 2023-2030, Retrieved from https://cancelaria.gov.md/sites/default/files/document/attachments/92-cs.pdf

După cum se prezintă în tabelele de mai jos, distanța maximă de la fiecare localitate la municipiul Soroca este de 16,2 km, iar populația totală care se propune a fi luată în considerare va constitui 47,9 mii locuitori. În cadrul grupurilor de lucru locale a fost discutată posibilitatea includerii acestor localități în zona de planificare a noului serviciu de transport.

Tabelul 1.2-1: Aria de planificare pentru transportul public în municipiul Soroca

Localitate	Distanța*	Populația
Soroca	0	18.487
Cosăuți	11.2	2.565
Egoreni	9.2	813
Holoșnița	16.2	961
Hristici	11.6	839
Ocolina	5.1	1.406
Rublenița	7.7	2.720
Zastînca	2.8	1.600
	Total	**29.391**

(sursa: Biroul Național de Statistică, 2023)

* Distanța este raportată între centrul municipiului Soroca și centrul localităților.

[2] GIZ (2018) Studiu privind scenariile de reformă administrativ teritorială, Chișinău, 2018. Retrieved from https://cancelaria.gov.md/sites/default/files/studiul_privind_scenariile_de_reforma_administrativteritoriala_elaborat_in_decembrie_2018.pdf

2. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE

2.1. CONTEXTUL SOCIO-ECONOMIC

Municipiul Soroca însumează la nivelul anului 2023 o populație de 18.487 de locuitori, iar în cadrul raionului Soroca este înglobată o populație de 62.775 de locuitori. Așadar, aproximativ 29,45% din populația raionului este rezidentă în Municipiul Soroca.

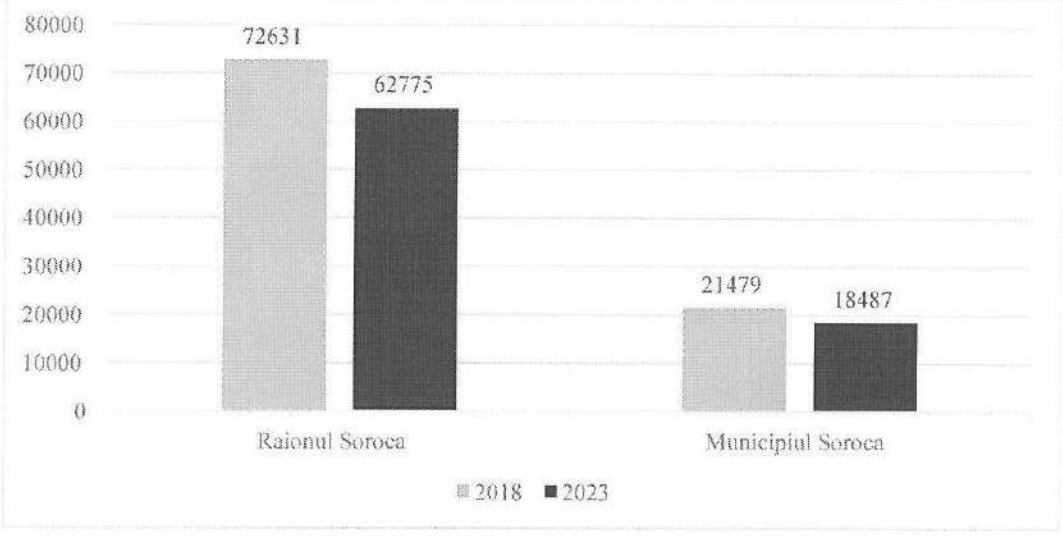
Statistic, în perioada 2018 – 2023 populația rezidentă se regăsește pe o pantă descendentă, înregistrând o scădere de aproximativ 14% la nivelul Municipiului Soroca și de aproximativ 13,5% la nivelul raionului. Această tendință este mult mai mare decât cea regăsită la nivelul întregii țări (8,7%), fapt care poate fi pus pe seama localizării Municipiului Soroca de-a lungul râului Nistru, care formează granița naturală cu Ucraina, prin contextul geopolitic instabil cauzat de Războiul Ruso-Ucrainean din ultimii ani, dar și a migrației economice și demografice către zone cu oportunități economice și sociale mai bune.

Tabelul 2.1-1: Evoluția Populației

Nivel teritorial	Populație 2023	Populație 2018	Diferență 2018/2023
Republica Moldova	2.492.278	2.729.634	-8,70%
Regiunea de Dezvoltare Nord	672.517	767.606	-12,39%
Raionul Soroca	62.775	72.631	-13,57%
Municipiul Soroca	18.487	21.479	-13,93%

(Sursa: Banca de Date Statistice)

Figura 2.1-1. Evoluția populației la nivelul municipiului și a raionului Soroca

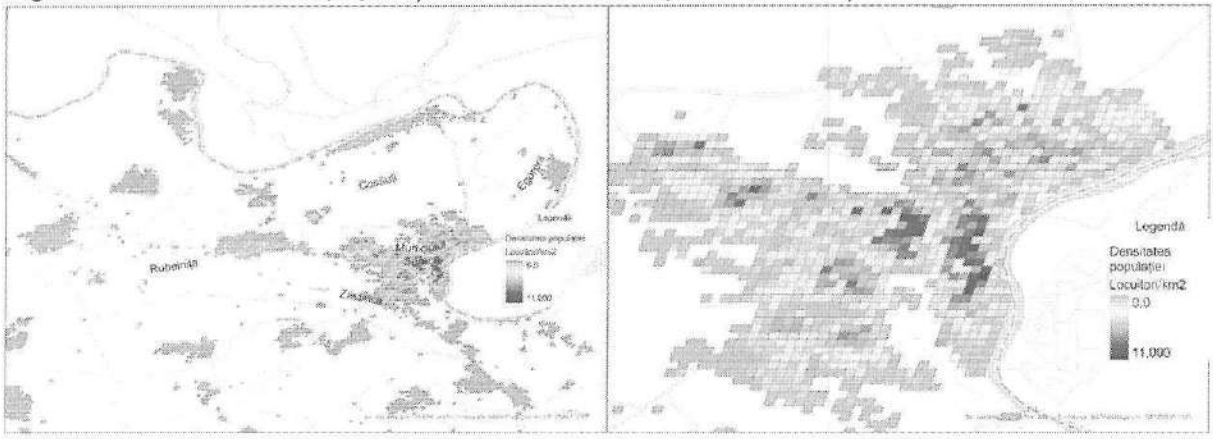


(sursa: Banca de Date Statistice. Biroul Național de Statistică)

În ceea ce privește distribuția populației la nivelul Raionului Soroca, aproximativ 29,5% din populație sunt rezidenți în Municipiul Soroca, iar în zona ariei de planificare, în care sunt incluse și localitățile

Cosăuți, Egoreni, Holoșnița, Hristici, Ocolina, Rubelnița și Zastinca, municipiul Soroca are ponderea cea mai mare de populație (aproximativ 63%). În figura de mai jos se prezinta populația localităților componente ariei de planificare.

Figura 2.1-2. Densitatea populației la nivelul municipiului Soroca și al zonei de analiză

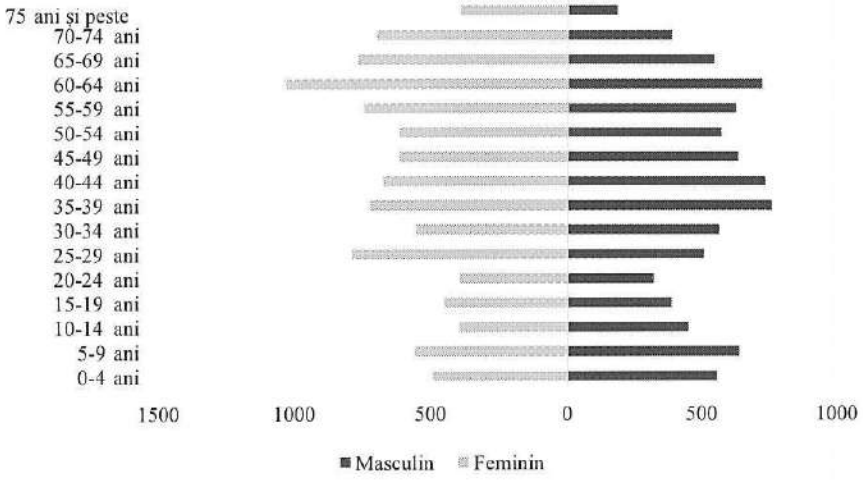


(sursa: Prelucrare GIS a consultantului)

2.1.1. STRUCTURA DEMOGRAFICĂ

Conform statisticilor, la nivelul municipiului Soroca, ponderea populației tinere (sub 15 ani) este aproximativ egală cu cea a persoanelor vârstnice (peste 65 de ani), respectiv aproximativ 16% pentru ambele categorii. Cu toate acestea, din piramida demografică se poate observa că Municipiul Soroca trece printr-un proces de îmbătrânire accelerat, precum și un proces de migrațiune. Piramida demografică reprezintă o diagramă în care este prezentată distribuția pe sexe și contingente de vârstă. Forma sa, în cazul acesta, denotă o populație îmbătrânită, în care nucleul populației active (19 – 65 de ani) are valori mult mai mici pe contingentele de vârstă decât intervalele oamenilor ieșiți din activitate. Acest lucru poate fi pus pe seama contextului socio-politic și economic prin care Republica Moldova trece, ceea ce duce la o pondere mare a populației emigrante.

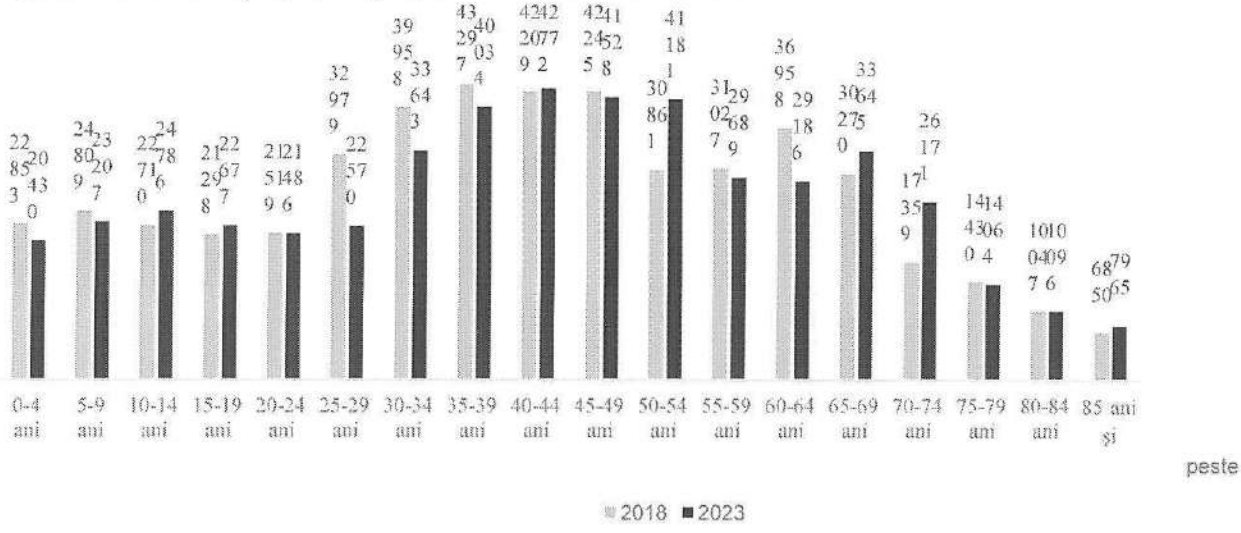
Figura 2.1-3. Structura populației pe sexe și grupe de vârstă



(sursa: Banca de Date Statistice. Biroul Național de Statistică)

Analiza evoluției populației pe contingente de vârstă a relevat faptul că în perioada 2018 – 2023 majoritatea grupelor de vârstă din categoria persoanelor vârstnice (peste 65 de ani) au înregistrat scăderi cuprinse între 8% și 22%, dar grupa de vârstă cuprinsă între 70 – 74 de ani a înregistrat o creștere de aproximativ 92%. În rest, aproape toate celelalte grupe de vârstă au înregistrat scăderi semnificative, ceea ce relevă încă odată tendința de migrațiune a populației, mai ales după începerea războiului RusoUcrainean. Ținând cont și de rata scăzută a natalității, se poate spune că pe termen lung, este improprie posibilitatea de echilibrare a piramidei vârstelor.

Figura 2.1-4. Evoluția populației pe contingente de vârstă



(sursa: Banca de Date Statistice. Biroul Național de Statistică)

Evoluția numărului de locuitori în ultimii 10 ani indică o tendință de scădere, după ce în perioada 2014 – 2016 s-a înregistrat un maxim în acest interval printr-o creștere de aproximativ 1% anual, în perioada 2016 – 2024 s-a înregistrat o scădere graduală cu o medie de 3% anual a populației în municipiu.

Conform Eurostat, la nivel European populația va continua sa îmbătrânească, în mod special în perioada imediat următoare când numărul sporit al persoanelor asociate generației Baby Boomers va duce la creșterea ponderii persoanelor vârstnice. În cazul Republicii Moldova, rata natalității este și ea scăzută, cu doar 9,6 nașteri la mia de locuitori, iar rata mortalității este de 13,5 decese la mia de locuitori, ceea ce duce la un spor natural negativ. Cumulat cu tendința de emigrare a persoanelor tinere, Republica Moldova păstrează tendința europeană de îmbătrânire a populației.

În cazul Municipiului Soroca, rata natalității este puțin peste media națională, cu 10 nașteri la mia de locuitori, dar rata mortalității este cu mult mai mare, cu 14,9 decese la mia de locuitori (cu mult peste media națională), ceea ce conduce la un spor natural negativ, sub cel național. În Raionul Soroca, precum și în Regiunea de Dezvoltare Nord se menține de asemenea aceeași tendință a sporului natural negativ. La nivelul zonei de analiză se constată o natalitate de 9.7 nașteri la mia de locuitori, ușor peste media țării. Cu toate acestea, sporul natural este unul negativ, datorat mortalității ridicate. Tendința de scădere a populației ca urmare a sporului natural negativ este totuși destul de redusă, fiind cu 60% mai mic decât media națională. Tendința de spor negativ se menține și la nivelul UTA Găgăuzia, fiind de asemenea ceva mai redusă decât media la nivel național.

Tabelul 2.1-2: Indicatori pentru sporul natural – Anul 2023

Indicator	Municipiul Soroca	Raionul Soroca	Regiunea de Dezvoltare Nord
Născuți vii	184	556	6.068
Natalitate (‰)	10	8,9	9
Decedați	276	1.021	10.756
Mortalitate (‰)	14,9	16,3	16
Spor natural (‰)	-5	-7,4	-7

(sursa: Banca de Date Statistice. Biroul Național de Statistică)

În ceea ce privește migrația, datele statistice disponibile sunt la nivelul anului 2022, pe baza datelor din 2020 și 2021. Astfel, la nivelul Raionului Soroca, situația migrării se prezintă conform tabelului de mai jos. Așa cum se observă, sporul migratoriu este la rândul său negativ, de 0,8% la nivelul anului 2021. Acesta se datorează migrației interne, către alte localități din Republica Moldova, în timp ce sporul migratoriu internațional a dus la o aplanare a scăderii cauzată de migrația internă.

Tabelul 2.1-3: Indicatori pentru sporul migratoriu – Anul 2021

Indicator	Plecați	Sosiți	Sold [pers]	Sold [%]
Migrație internă	1.325	769	-556	-0,8%
Migrație internațională	2050	2314	+264	+0,38%

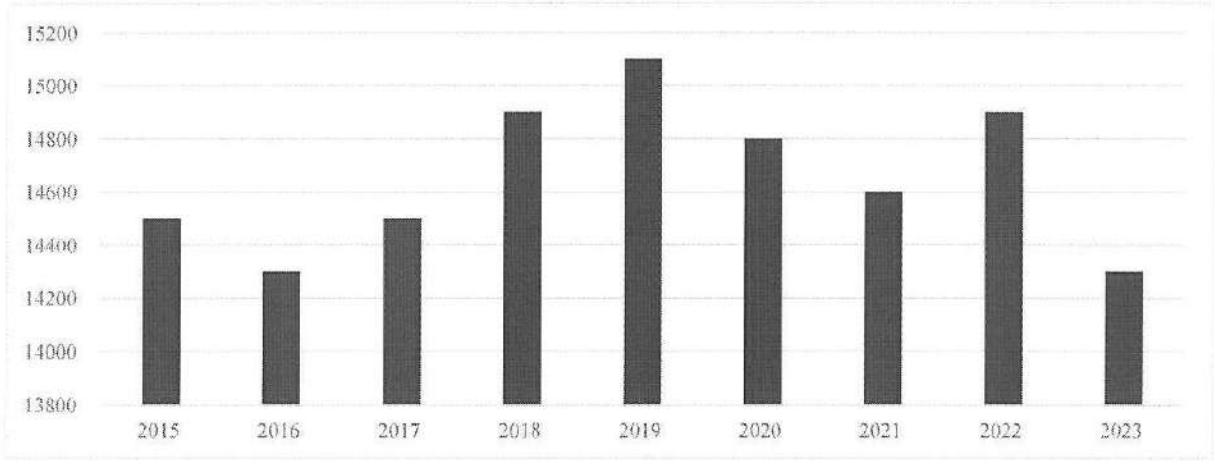
(Sursa: Banca de Date Statistice)

2.1.2. FORȚA DE MUNCĂ

Societățile comerciale de la nivelul Raionului Soroca, în datele statistice disponibile la nivelul anului 2023, au totalizat în anul 2023 un număr de 14.300 de angajați, în scădere cu 600 de angajați față de anul precedent, tendință regăsită în toată perioada post pandemică și de la începerea războiului RusoUcrainean în anul 2022.

În urma analizei forței de muncă existente în Raionul Soroca și ținând cont de structura demografică prezentată anterior se poate spune că la nivelul raionului forța de muncă este într-o tendință de declin, datorat și faptului că populația care poate asigura forța de muncă resimte aceeași tendință.

Figura 2.1-5. Evoluția numărului de salariați la finalul fiecărui an



(sursa: Banca de Date Statistice)

În cadrul Regiunii de Dezvoltare Nord, se poate observa că Raionul Soroca este al doilea clasat ca număr de angajați activi după Municipiul Bălți, atât în anul 2018, cât și în 2023. Totuși la nivelul acestei perioade de analiză, în anul 2023 se poate observa o creștere ușoară a ponderii angajaților în Raionul Soroca, în timp ce în Municipiul Bălți această pondere scade.

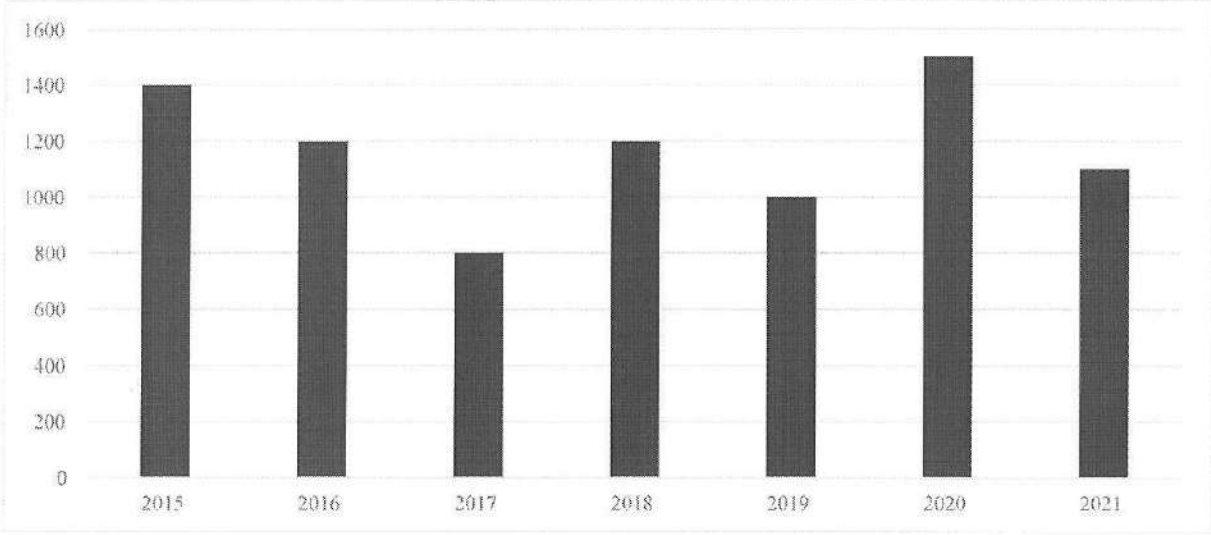
Figura 2.1-6. Ponderea numărului de salariați pentru fiecare raion din Regiunea de Dezvoltare Nord



(sursa: Banca de Date Statistice)

În ceea ce privește șomajul, datele statistice disponibile din anul 2022 pentru perioada 2015 – 2021 arată faptul că în anul 2021 în raionul Soroca erau înregistrați 1100 de șomeri, aproximativ 2,41% din totalul populației active. De altfel, acest număr se menține aproximativ constant, dar are o scădere notabilă între anul 2020 și 2021, când a scăzut numărul cu aproximativ 400 de șomeri. În figura de mai jos este prezentată evoluția șomajului în raionul Soroca în perioada analizată, de unde se poate observa o fluctuație cvasi-constantă a numărului de șomeri cu scăderi și creșteri odată la o perioadă de 3 ani.

Figura 2.1-7. Evoluția numărului de șomeri în Raionul Soroca

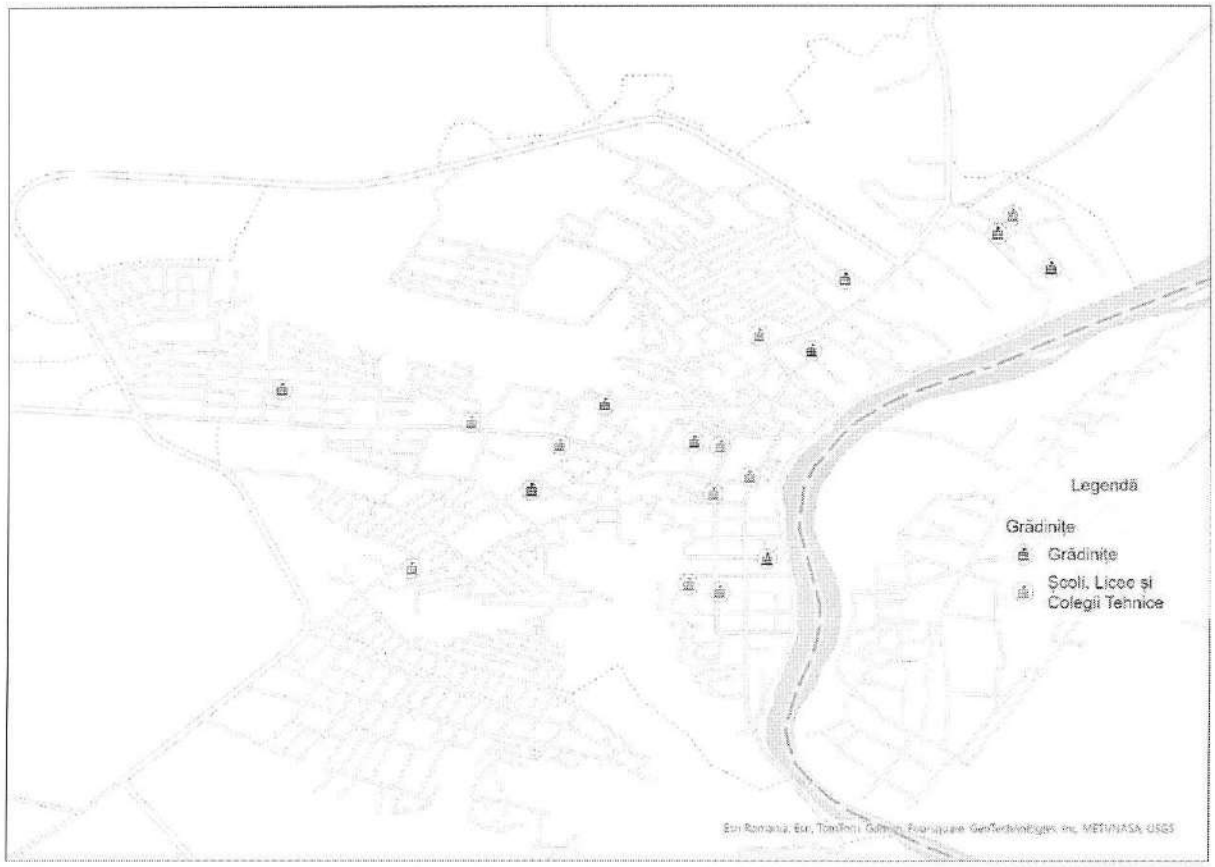


(sursa: Banca de Date Statistice)

2.1.3. INFRASTRUCTURA SOCIALĂ

La nivelul municipiului Soroca, punctele de interes importante sunt în principal concentrate în zona centrală a orașului, precum și în noua dezvoltare rezidențială Soroca Nouă. În primul rând, marile generatoare de deplasări sunt unitățile de învățământ (grădinițele, școlile, liceele și colegiile tehnice). În municipiul Soroca se regăsesc 9 grădinițe dispuse în mod simetric cu modul de împărțire teritorial al orașului pe cartiere, fiind regăsite aproximativ o unitate per cartier. Școlile generale sunt în număr de 2 și se regăsesc la nivel central și în cartierul din partea deluroasă a cartierului, iar liceele sunt în număr de 4, dispuse de asemenea uniform. Pe lângă aceste unități de învățământ generale, la nivelul municipiului se regăsesc și două colegii tehnice, un colegiu pedagogic și un colegiu de arte. Astfel, se poate observa o dispunere uniformă în teritoriu a unităților de învățământ, pe modelul de urbanism sovietic, în care cartierele erau construite cu tot cu unități de învățământ în aproprierea zonelor rezidențiale cu densitatea mare, ceea ce duce la o accesibilitate bună a elevilor.

Figura 2.1-8. Puncte de interes în municipiul Soroca – unități de învățământ

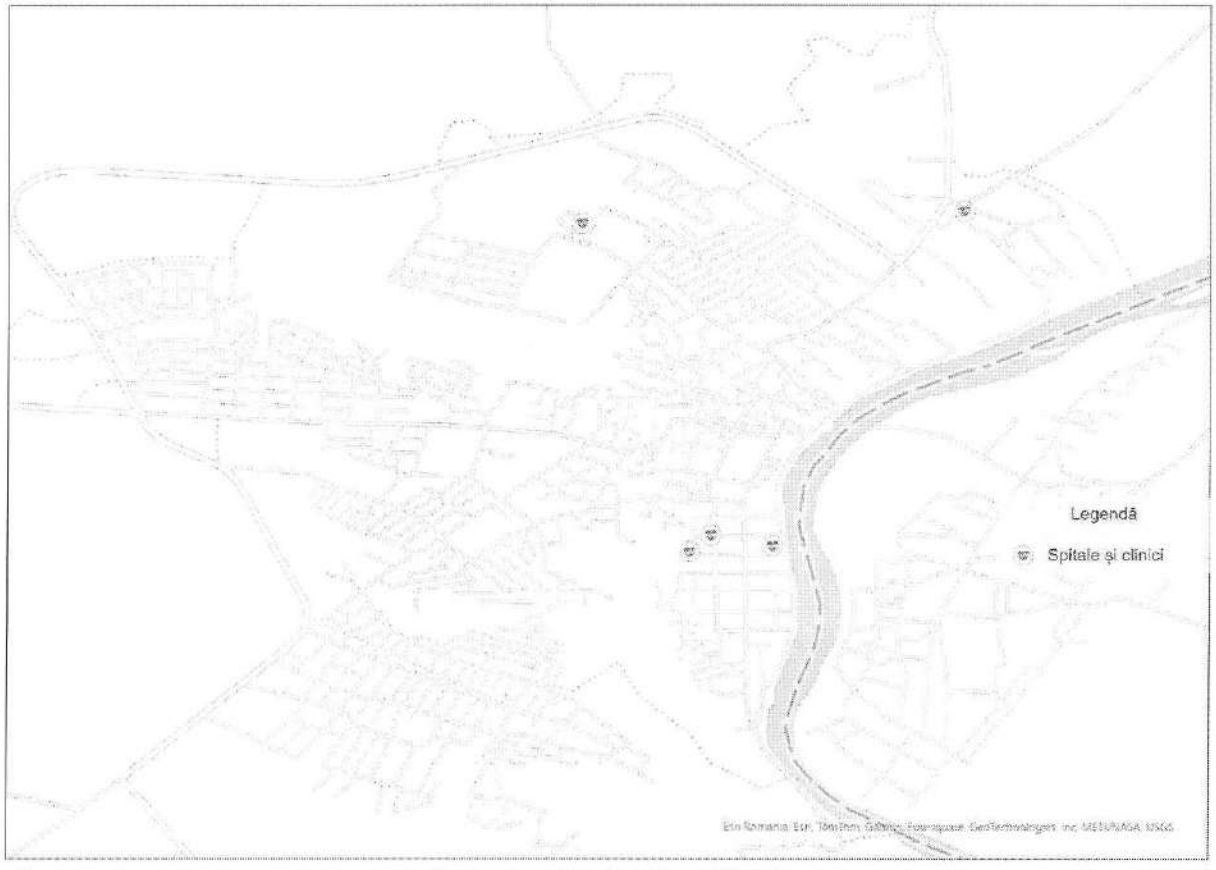


(sursa: Prelucrare GIS a consultantului)

Pe lângă unitățile de învățământ, unul din polii generatori de deplasări poate fi reprezentat de Spitalul Raional Soroca „A. Priscari", care are două centre, unul în centrul orașului și unul în cartierul Bujerăuca. Pe lângă acesta, mai există cele două centre medicale, unul în centrul orașului și unul în cartierul Soroca Nouă, precum și o clinică stomatologică. În cazul spitalului, acesta fiind principalul spital din Raionul Soroca, se poate afirma că este unul dintre principalii poli de generare și atracție a deplasărilor în scop medical, în ceea ce privește populația rezidentă a orașului dar și a celor din comunele și satele din întreg Raionul.

Figura 2.1-

9. Puncte de interes în municipiul Soroca – centre medicale

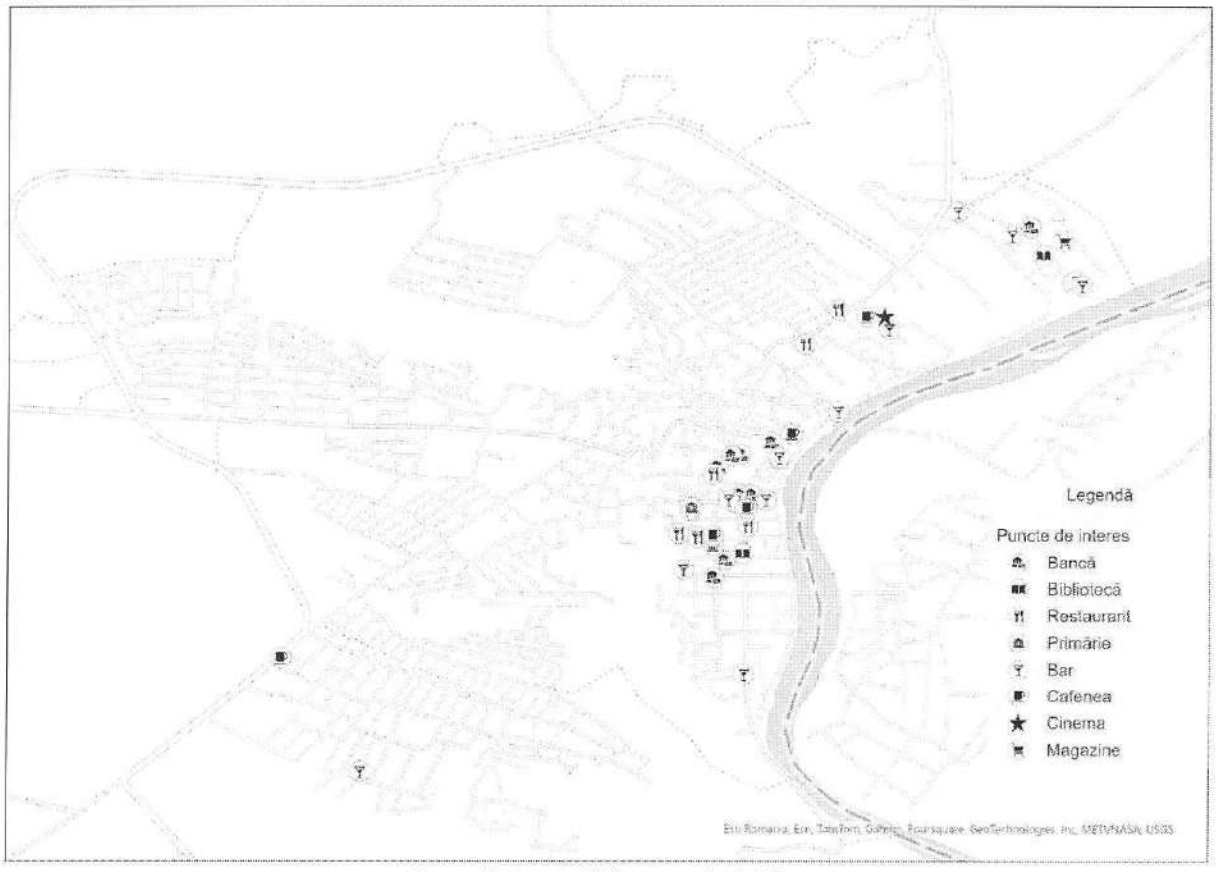


(sursa: Prelucrare GIS a consultantului)

Ultima categorie analizată este cea a polilor ocazionali de atracție care sunt materializați prin amplasamentele serviciilor, zonelor comerciale, precum și a instituțiilor publice și a zonelor de recreere. În acest caz, se poate observa faptul că zona centrală a municipiului este principalul pol de atracție în care sunt regăsite principalele puncte de interes. O a doua zonă de atracție este cea din cartierul Soroca Noua, care s-a dezvoltat din start pentru a avea toate serviciile necesare în cadrul cartierului.

10. Puncte de interes în municipiul Soroca – poli ocazionali de atracție

Figura 2.1-



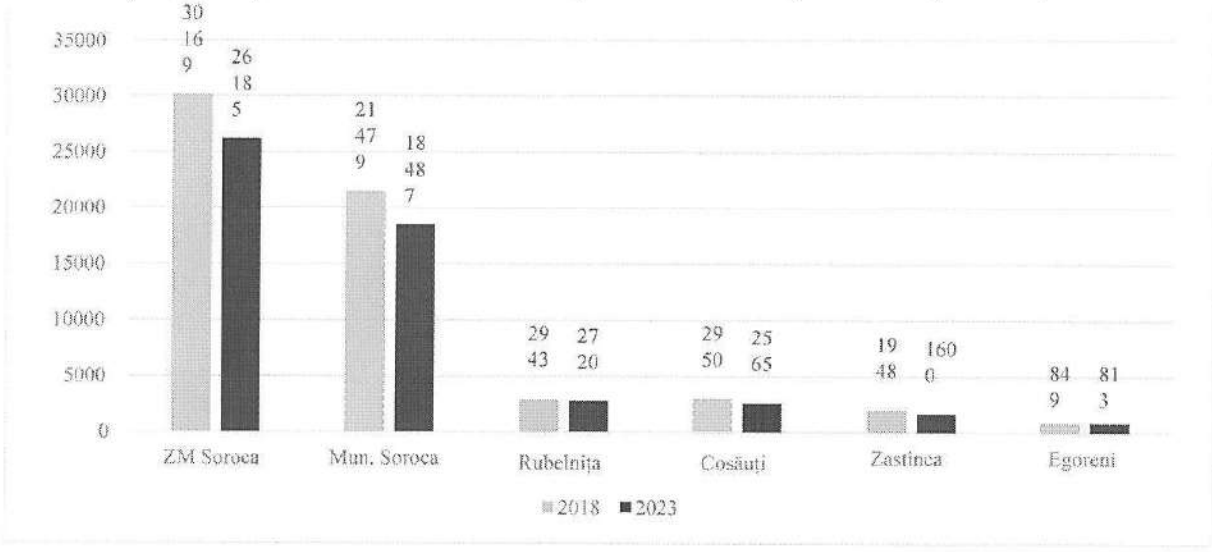
(sursa: Prelucrare GIS a consultantului)

2.1.4. LOCALITĂȚILE SUBURBANE

Zona periurbană a Municipiului Soroca este alcătuită din primul inel de localități suburbane, comunele Cosăuți și Rubelnița, precum și satele Egoreni și Zastînca. În ceea ce privește distribuția populației în teritoriu la nivelul Zonei Metropolitane, aproximativ 70% din populație, respectiv 18.487 de locuitori domiciliază în Municipiul Soroca, iar restul de 7.698 în localitățile din ZM. Statistic, în perioada 2018 – 2023 la nivelul Zonei Metropolitane se poate vedea aceeași tendință de scădere ca în cazul municipiului Soroca, pusă pe seama contextului geopolitic, dar și a emigrării în masă resimțită în toată țara. Localitățile cu cele mai mari scăderi resimțite sunt Zastînca (aproximativ 18%), precum și Cosăuți și municipiul Soroca (aproximativ 13%).

După cum se poate observa din harta densității populației la nivelul Zonei Metropolitane, localitățile care înconjoară municipiul Soroca și care formează inelul principal din jurul orașului au o densitate mică a populației, cu valori maxime de aproximativ 4000 de locuitori/km2, ceea ce relevă faptul că zona este în principal formată din locuințe individuale mici.

Figura 2.1-
11. Evoluția populației la nivelul Zonei Metropolitane Soroca și a localităților componente



(sursa: Baza de date statistice. Biroul Național de Statisti că)

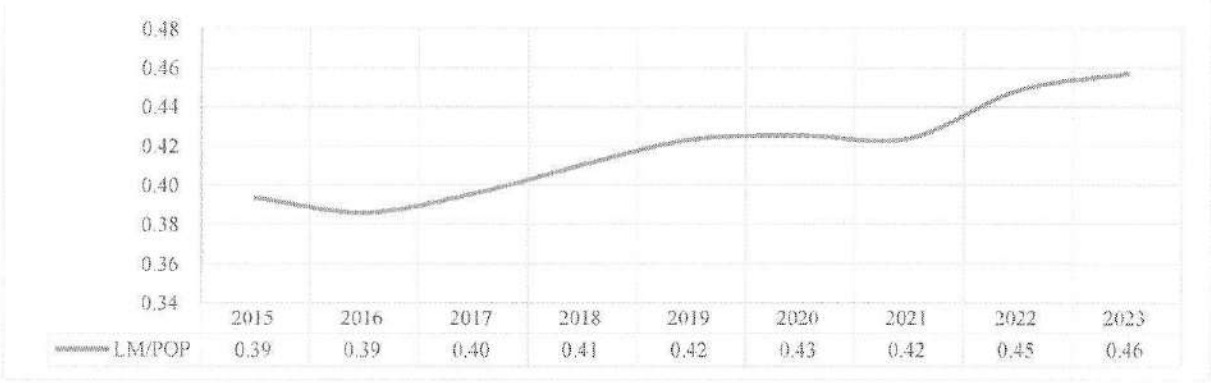
2.1.5. PROFILUL ECONOMIC

Profilul economic al municipiului Soroca a fost analizat ținând cont de documentele strategice disponibile, respectiv de prevederile Planului Operațional Local (POL) al municipului Soroca 2021 – 2027 și ale Programului Operațional Regional (POR) Nord. Astfel, conform Strategiei de Dezvoltare Comunitară a municipiului Soroca 2021 - 2015, principalele domenii de activitate economică în localitate sunt: construcțiile, care angajează un număr mare din populația municipiului; urmată de sectorul comerțului / serviciilor, sectorul industriei și cel al administrației publice.

Un segment important al economiei orașului este reprezentat de organizațiile implicate în depozitare, comerț și achiziții. Acestea joacă un rol crucial în lanțul de aprovizionare, funcționând ca intermediari în asigurarea cu materii prime și în distribuția produselor finite către consumatori. Aceste activități sprijină dezvoltarea economică locală, facilitând fluxurile comerciale și conectarea producătorilor locali la piețele regionale și naționale.

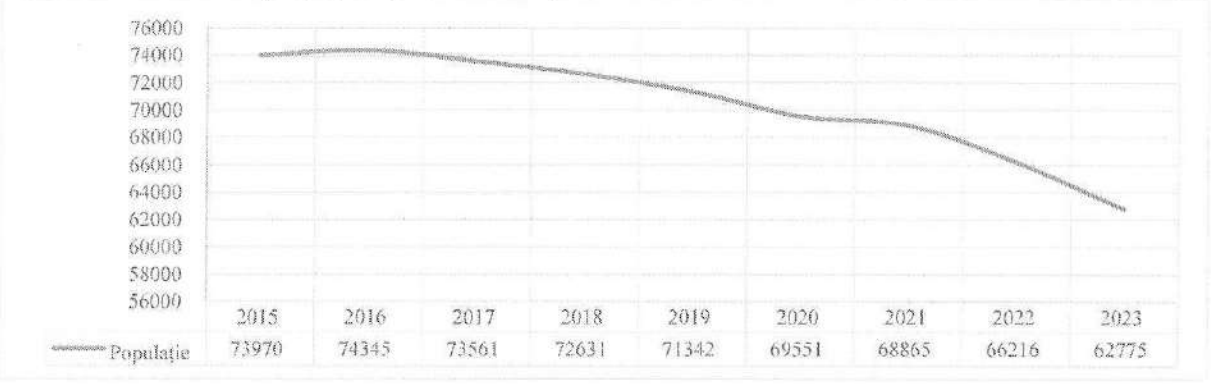
În lipsa datelor relevante la momentul realizării studiului, singurul indicator utilizabil din datele prezente în Banca de Date a BNS Moldova, este raportul locurilor de munca/populație. Acesta oferă o imagine clară asupra stării pieței muncii într-o anumită regiune sau țară. El ne arată cât de multe oportunități de angajare există în raport cu numărul total de persoane aflate în vârstă de muncă. O rată ridicată a acestui indicator sugerează o piață a muncii dinamică și capabilă să absoarbă forța de muncă disponibilă, în timp ce o rată scăzută poate indica probleme precum șomajul, subocuparea sau o discrepanță între cererea și oferta de muncă. Astfel, datele sunt prezentate mai jos:

Figura 2.1-12. Evoluția indicatorului LM/POP



(sursa: Banca de Date Statistice. Biroul Național de Statistică)

Figura 2.1-13. Evoluția populației în municipiul Soroca



(sursa: Banca de Date Statistice. Biroul Național de Statistică)

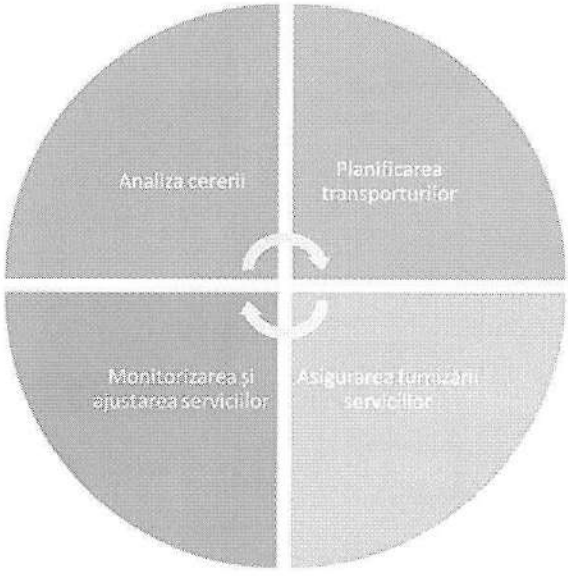
La nivelul municipiului se observă faptul că populația are un trend descrescător, respectând tendința națională. Astfel, aparenta creștere a indicatorului prezentat anterior poate fi doar cauzat de scăderea populației, ceea ce se traduce într-o stabilitate reală a numărului de locuri de muncă.

2.2. SITUAȚIA EXISTENTĂ ÎN DOMENIUL SERVICIILOR DE TRANSPORT PUBLIC

2.2.1. ASPECTE PRIVIND ORGANIZAREA TRANSPORTULUI PUBLIC ÎN MUN. SOROCA

Organizarea serviciilor de transport public în Soroca reflectă aplicarea prevederilor Codului transporturilor rutiere nr. 150/2014 și ale Regulamentului transporturilor auto de călători și bagaje (HG nr. 854/2006). Totuși, din punct de vedere practic, procesul este simplificat și nu corespunde bunelor practici utilizate în orașele mai avansate în ceea ce privește organizarea serviciilor de transport public.

Figura 2.2-1. Procesul de organizare a transportului public


Analiza cererii
Planificarea transporturilor
Monitorizarea și ajustarea serviciilor
Asigurarea furnizării serviciilor

Astfel, organizarea serviciilor se bazează pe realizarea unui număr limitat de activități, dintre care sunt:

Procesarea adresărilor locuitorilor municipiului: Primăria Soroca colectează plângeri, solicitări sau propuneri de la cetățeni prin intermediul audiențelor publice sau al petițiilor scrise. Aceste date sunt utilizate în mod informal pentru a identifica problemele din rețeaua de transport public.

Formarea rutelor transportului public: Se stabilesc rutele principale pentru deservirea populației, având în vedere cererea generală și disponibilitatea operatorilor privați. Deciziile sunt influențate mai degrabă de cererile operatorilor decât de analize detaliate ale cererii de transport.

Stabilirea regimurilor de deservire pentru rutele formate: Pentru rutele stabilite, se determină frecvențele minime și intervalele orare de funcționare. Aceste regimuri sunt stabilite în principal pe baza observațiilor generale, fără utilizarea unor metode avansate de prognoză.

Elaborarea orarelor de circulație pentru rutele formate: Orarul de circulație este definit în colaborare cu operatorii privați, fiind mai degrabă orientativ decât obligatoriu. Nu se efectuează o sincronizare precisă între rutele diferite sau cu orele de activitate a instituțiilor publice, a operatorilor economici și a altor puncte de interes public.

Cercetarea pieței furnizorilor de servicii de transport rutier de persoane: Comisia privind organizarea transportului rutier de persoane analizează disponibilitatea operatorilor locali, însă această cercetare se limitează adesea la operatorii care deja activează în zonă. Rareori se explorează oportunități pentru atragerea de noi operatori sau pentru diversificarea serviciilor.

Elaborarea graficelor de circulație pentru rutele formate: Graficul de circulație se realizează în funcție de preferințele și capacitățile curente ale operatorilor și puțin de necesitățile identificate informal.

Formarea grupurilor de rute/curse: Gruparea rutelor se face ocazional, în funcție de suprapunerile evidente și de cererea operatorilor. Deciziile sunt luate punctual, fără un plan strategic pentru ierarhizarea rețelei.

Elaborarea meniului de tarife: Tarifele sunt stabilite în conformitate cu reglementările naționale.
Ajustările de tarife se fac rar și sunt influențate de solicitările venite de la operatori dat fiind consecința dependenței operatorilor de la veniturile din vânzarea biletelor.

Alegerea formei de administrare a serviciilor regulate de transport rutier de persoane: Serviciile sunt administrate prin atribuirea de rute către operatori privați, în baza unor cereri de acces la servicii.

Organizarea concursului de atribuire cursurilor/rutelor: În Soroca, în locul pregătirii proiectelor de contracte de servicii publice, procesul se desfășoară prin organizarea unui concurs de atribuire a cursurilor sau rutelor către operatorii de transport:

- Comisia privind atribuirea prin concurs a serviciilor regulate de transport rutier de persoane este responsabilă pentru gestionarea procesului.
- Concursul se organizează în conformitate cu Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014 și alte reglementări naționale, asigurând respectarea transparenței și egalității de șanse.
- Documentația de concurs include criterii de selecție bazate pe capacitatea tehnică și financiară a operatorilor, precum și pe calitatea serviciilor oferite (ex. starea materialului rulant, frecvența de circulație).
- Operatorii interesați depun dosarele în termenul stabilit, iar comisia evaluează propunerile conform criteriilor din regulament.

Atribuirea rutelor sau cursurilor este realizată pe baza deciziilor comisiei, iar rezultatele sunt publicate pentru informarea publicului și a participanților.

Atribuirea autorizațiilor de transport rutier de persoane prin servicii regulate: Procesul implică acordarea autorizațiilor pentru operarea rutelor incluse în proiectul programului de transport rutier:

- Autorizațiile sunt emise de către autoritatea publică locală, în baza legislației naționale relevante, inclusiv Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014 și Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje (HG nr. 854/2006).
- Operatorii care au câștigat concursul de atribuire a cursurilor/rutelor depun cereri pentru obținerea autorizațiilor de transport.
- Autorizațiile specifică detalii precum ruta, orarul, frecvența de circulație, etc.

Procesul de atribuire este coordonat cu proiectul programului de transport rutier, pentru a asigura acoperirea necesară a cererii de transport public.

Ajustarea programului de transport rutier: Ajustările se fac ca răspuns la plângeri sau la solicitările din partea operatorilor de transport rutier. Nu există o planificare periodică pentru actualizarea programului.

Ajustarea tarifelor: Tarifele sunt revizuite rar și doar în cazul în care există o solicitare formală din partea operatorilor. Nu se aplică reduceri sau stimulente pentru categorii specifice de pasageri.

Organizarea serviciilor de transport public în Soroca este marcată de o abordare simplificată, axată pe menținerea funcționării de bază a rețelei. Multe dintre procesele strategice sau analitice din bunele practici europene și mondiale sunt omise, ceea ce limitează calitatea și eficiența serviciilor oferite.

Mai jos este prezentat procesul de organizare a serviciilor de transport public, în conformitate cu cele mai bune practici bazate pe experiența avansată a orașelor europene.

Tabelul 2.2-1: Organizarea serviciilor de transport public

Nr.	Proces tehnic	Cine trebuie să asigure?	Cine asigură în Soroca?
1. Analiza cererii			
1.1	Procesarea adresărilor locuitorilor municipiului	Primăria sau autoritatea competentă în transport public	Primăria
1.2	Colectarea datelor privind deplasările cu transportul public	Autoritatea competentă în transport public sau un partener contractat specializat în mobilitate urbană	-
1.3	Efectuarea sondajelor	Autoritatea competentă în transport public împreună cu o companie de sondare a opiniei publice	-
1.4	Analiza fluxurilor de pasageri	Autoritatea competentă în transport public și/sau partener contractat specializat în mobilitate urbană	-
2. Planificarea transporturilor			
2.1	Analiza amplasării și a parametrilor tehnici ai infrastructurii de transport public: stațiile publice, capetele rutelor, autogări	Autoritatea competentă în transport public și/sau partener contractat specializat în mobilitate urbană	-
2.2	Planificarea strategică pentru amplasarea infrastructurii de transport public	Autoritatea competentă în transport public și/sau partener contractat specializat în mobilitate urbană	-

2.3	Formarea rutelor transportului public	Autoritatea competentă în transport public și/sau partener contractat specializat în mobilitate urbană	Comisia privind organizarea transportului rutier de persoane prin servicii regulate
2.4	Stabilirea regimurilor de deservire pentru rutele formate	Autoritatea competentă în transport public și/sau partener contractat specializat în mobilitate urbană	Comisia privind organizarea transportului rutier de persoane prin servicii regulate
2.5	Elaborarea orarelor de circulație pentru rutele formate	Autoritatea competentă în transport public și/sau partener contractat specializat în mobilitate urbană	Comisia privind organizarea transportului rutier de persoane prin servicii regulate
2.6	Determinarea necesarului de material rulant	Autoritatea competentă în transport public și/sau partener contractat specializat în mobilitate urbană	-

Nr.	Proces tehnic	Cine trebuie să asigure?	Cine asigură în Soroca?
2.7	Cercetarea pieței furnizorilor de servicii de transport rutier de persoane	Autoritatea competentă în transport public și/sau partener contractat specializat în mobilitate urbană	Comisia privind organizarea transportului rutier de persoane prin servicii regulate
2.8	Elaborarea graficilor de circulație pentru rutele formate	Autoritatea competentă în transport public și/sau partener contractat specializat în mobilitate urbană	Comisia privind organizarea transportului rutier de persoane prin servicii regulate
2.9	Formarea grupurilor de rute/curse (după necesitate)	Autoritatea competentă în transport public și/sau partener contractat specializat în mobilitate urbană	Comisia privind organizarea transportului rutier de persoane prin servicii regulate
2.10	Elaborarea meniului de tarife	Autoritatea competentă în transport public și/sau partener contractat specializat în mobilitate urbană	Consiliul municipal
2.11	Planificarea investițiilor și lucrărilor edilitare	Autoritatea competentă în transport public și/sau partener contractat specializat în mobilitate urbană	-
2.12	Evaluarea tehnică și economică a proiectului de program de transport rutier elaborat, analiza impactului social și de mediu	Partener contractat specializat în mobilitate urbană	-
2.13	Repetarea acțiunilor 2.3-2.12 în cazul în care rezultatele evaluării (2.12) nu sunt suficiente	Autoritatea competentă în transport public și/sau partener contractat specializat în mobilitate urbană	-
2.14	Planificarea campaniilor de informare și promovare	Autoritatea competentă în transport public	-
2.15	Planificarea bugetului și acțiunilor	Autoritatea competentă în transport public	-
3. Asigurarea furnizării serviciilor de transport rutier de persoane			
3.1	Coordonarea lucrărilor edilitare: asigurarea infrastructurii de transport public necesare pentru prestarea serviciilor	Autoritatea competentă în transport public	-
3.2	Realizarea achizițiilor din planul investițional: materialul rulant, echipamente, baza tehnico-materială (după caz)	Primăria și/sau autoritatea competentă în transport public și/sau o instituție națională/regională, care efectuează funcțiile unui agregator de piață	-
3.3	Alegerea formei de administrare a serviciilor regulate de transport rutier de persoane (formală)	Consiliul municipal	Consiliul municipal

3.4	Pregătirea proiectelor de contracte de servicii publice pentru curse/rute/grupe de curse/grupe de rute conform proiectului de program de transport rutier	Autoritatea competentă în transport public	* Comisia privind organizarea transportului rutier de persoane prin servicii regulate * - *atribuirea curselor/rutelor se efectuează prin intermediul regimului de autorizare a serviciilor regulate de transport rutier de persoane (conform Codului Transporturilor Rutiere nr. 150/2014)*
3.5	Atribuirea de contracte de servicii publice	Autoritatea competentă în transport public	* Comisia privind organizarea transportului rutier de persoane prin servicii regulate * - *atribuirea curselor/rutelor se efectuează prin intermediul regimului de autorizare a serviciilor regulate de transport rutier de persoane (conform Codului transporturilor rutiere nr. 150/2014)*
Nr.	**Proces tehnic**	**Cine trebuie să asigure?**	**Cine asigură în Soroca?**
4. Stabilirea indicatorilor de performanță			
4.1	Implementarea instrumentelor digitale pentru monitorizarea calității serviciilor	Autoritatea competentă în transport public	-
4.2	Implementarea instrumentelor de colectare opiniilor utilizatorilor de servicii	Autoritatea competentă în transport public	-
4.3	Ajustarea programului de transport rutier	Autoritatea competentă în transport public	Comisia privind organizarea transportului rutier de persoane prin servicii regulate
4.4	Ajustarea meniului de tarife	Consiliul municipal	Consiliul municipal
4.5	Stabilirea indicatorilor de performanță	Autoritatea competentă în transport public	-

Mai jos este prezentată o analiză detaliată a procesului de organizare a transportului public, subliniind etapele esențiale și bunele practici recunoscute la nivel internațional. Totodată, analiza oferă o comparație detaliată între acest proces exemplar și situația existentă în municipiul Soroca, unde implementarea etapelor de organizare a transportului public este deficitară sau lipsită de complexitate.

Procesarea adresărilor locuitorilor municipiului

Această acțiune presupune colectarea sesizărilor, sugestiilor și cererilor de la cetățeni prin canale dedicate (ex. aplicații online, centre de relații cu publicul). Datele sunt centralizate pentru a identifica necesitățile și deficiențele percepute în sistemul de transport.

Primăria Soroca colectează plângeri și solicitări de la cetățeni în mod tradițional, utilizând mijloace precum depunerea fizică a cererilor la sediul Primăriei, comunicarea verbală în cadrul audiențelor sau întâlnirilor publice. Plângerile și solicitările sunt gestionate manual, ceea ce poate duce la întârzieri sau la pierderea unor informații.

Pentru a îmbunătăți gestionarea adresărilor și pentru a crește gradul de transparență și eficiență se recomandă crearea unei aplicații online sau a unui portal dedicat unde cetățenii ar putea depune plângeri, sugestii sau solicitări.

Colectarea datelor privind deplasările cu transportul public

Se efectuează monitorizarea fluxurilor de pasageri utilizând senzori, bilete emise sau alte metode digitale sau manuale, pentru a analiza tiparele de deplasare și a estima cererea.

În municipiul Soroca, colectarea datelor despre utilizarea transportului public nu se efectuează. Nu există dispozitive sau metode eficiente pentru colectarea automată a datelor privind deplasările. Planificarea transportului se face pe baza observațiilor subiective sau a informațiilor fragmentare.

Colectarea datelor privind deplasările devine și mai importantă pentru a înțelege tiparele de mobilitate între municipiu și localitățile limitrofe. Multe deplasări zilnice au originea sau destinația în localitățile limitrofe municipiului, ceea ce creează o nevoie evidentă de integrare a rețelelor de transport public. Dezvoltarea socio-economică a municipiului Soroca atrage o mobilitate crescută dinspre localitățile adiacente, fapt care generează presiune asupra rețelelor de transport existente. Planificarea și ajustarea rutelor interurbane bazate pe date reale contribuie la utilizarea mai eficientă a flotei și resurselor operatorilor, reducând astfel costurile și îmbunătățind calitatea serviciilor. O analiză extinsă asigură identificarea necesităților reale de transport ale comunităților din zona periurbană și permite dezvoltarea unor soluții care să faciliteze deplasările intercomunitare. **Efectuarea sondajelor**

Se organizează sondaje de opinie în rândul populației pentru a înțelege preferințele, satisfacția și prioritățile cetățenilor în utilizarea transportului public.

În municipiul Soroca, nu se realizează sondaje pentru evaluarea opiniei publice. Lipsa acestor date face dificilă înțelegerea preferințelor și nevoilor pasagerilor. Este necesară organizarea periodică a sondajelor pentru a colecta informații relevante și a îmbunătăți serviciile de transport. **Analiza fluxurilor de pasageri**

Pe baza datelor colectate, se analizează fluxurile de călători în funcție de timp, locație și mod de transport, pentru a identifica rute aglomerate sau deficiente.

Analiza fluxurilor de pasageri nu se efectuează în mun. Soroca. Este necesară implicarea specialiștilor sau a unui partener dedicat pentru a realiza o evaluare detaliată, care să sprijine optimizarea rețelei de transport.

Analiza amplasării și a parametrilor tehnici ai infrastructurii de transport public

Această acțiune implică evaluarea locației stațiilor, capetelor de linie și autogărilor pentru a verifica conformitatea lor cu cerințele de accesibilitate și siguranță.

La nivelul rețelei de transport public din municipiu, lipsa evaluărilor periodice asupra stării stațiilor și capetelor de linie împiedică adaptarea infrastructurii la nevoile pasagerilor din Soroca. Pentru a remedia această situație, este necesar un plan de evaluare care să evidențieze atât starea tehnică, cât și amplasarea elementelor existente, oferind astfel un punct de plecare pentru modernizarea sau relocarea stațiilor neconforme. Prin aceste măsuri se pot îmbunătăți accesibilitatea și siguranța, sporind în același timp atractivitatea transportului public. În absența unei abordări sistematice, infrastructura învechită și dispusă necorespunzător va continua să afecteze experiența și interesul utilizatorilor pentru acest tip de deplasare.

Planificarea strategică pentru amplasarea infrastructurii de transport public

Pe baza analizelor, se propun amplasamente noi pentru stații sau alte elemente de infrastructură necesare pentru a acoperi cererea în mod eficient.

În absența unei viziuni clare pe termen lung, infrastructura de transport public din Soroca evoluează fără o direcție bine definită. Pentru a schimba situația, este necesară realizarea unui plan strategic bazat pe tendințele de dezvoltare urbană și pe dinamica cererii de mobilitate, implicând atât comunitatea, cât și specialiștii în procesul de decizie. Fără o abordare coerentă, se ajunge la investiții neoptimizate, pierderi

financiare și ineficiențe care afectează atât operatorii, cât și pasagerii. **Formarea rutelor transportului public**

Se stabilesc itinerariile pentru transportul public, ținând cont de densitatea populației, fluxurile de pasageri și infrastructura existentă și planificată.

În cazul municipiului Soroca, rutele sunt stabilite de Comisia privind organizarea transportului rutier de persoane, dar fără utilizarea unor analize avansate sau studii detaliate ale cererii. **Stabilirea regimurilor de deservire pentru rutele formate**

Se definesc frecvența și intervalele orare pentru fiecare rută, în funcție de cerere în deferite perioade de zi, zilele obișnuite, zilele de odihnă și sărbătoare, perioada anului, etc.

Regimurile de deservire în Soroca sunt determinate de Comisie, însă programarea nu se bazează pe analize complexe ale fluxurilor de pasageri.

Elaborarea orarelor de circulație pentru rutele formate

Se dezvoltă orare specifice, sincronizate între diferite rute și moduri de transport, pentru a asigura conexiuni eficiente. În orarul se indică capetele de rută, punctele intermediare de staționare pentru îmbarcarea/debarcarea persoanelor, punctele de traversare a frontierei, distanța dintre aceste puncte, orele de pornire/sosire din/în capetele de rută sau din/în punctele de tranzit, durata de staționare în punctele intermediare.

Orarele sunt întocmite de Comisie în colaborare cu operatorii, dar sincronizarea rămâne deficitară din cauza lipsei unei planificări integrate.

Determinarea necesarului de material rulant

Se calculează numărul de vehicule necesare pentru fiecare rută, în funcție de capacitatea de transport, frecvența dorită și condițiile tehnice ale flotei disponibile/planificate. Această activitate nu se efectuează la Soroca.

În lipsa unor analize care să identifice numărul optim de vehicule, sistemul de transport public din Soroca operează fără a ține cont de cererea reală și gradul de utilizare a flotei actuale. Pentru a corecta această situație, este necesară evaluarea detaliată a cererii de transport și a utilizării curente a vehiculelor, urmată de un plan clar pentru achiziționarea de material rulant suplimentar sau pentru înlocuirea celor depășite. Fără aceste măsuri, flota existentă riscă să fie suprasolicitată în orele de vârf, calitatea serviciilor scade, iar posibilitatea accesării finanțărilor pentru înnoire devine limitată. În plus, dependența totală de operatorii existenți și menținerea unei flote învechite frânează modernizarea și eficientizarea transportului public.

Cercetarea pieței furnizorilor de servicii de transport rutier de persoane

Se evaluează capacitatea și calitatea operatorilor de transport rutier disponibili pe piață pentru a selecta potențiali parteneri în furnizarea serviciilor.

În prezent, analiza se limitează la operatorii locali, ceea ce reduce șansele de a atrage noi furnizori calificați în Soroca. Pentru a schimba această situație, este nevoie de o promovare mai activă a oportunităților existente, capabilă să încurajeze noi actori să intre pe piață, oferind astfel mai multă diversitate și creșterea calității serviciilor.

Elaborarea graficelor de circulație pentru rutele formate

Se detaliază denumirile rutelor, capetele de rute, autogările, stațiile publice aflate pe traseu, distanțele dintre acestea, orele de plecare/sosire din/în capetele de rută și din/în stațiile publice/autogările aflate pe traseu, capacitatea minimă de îmbarcare a autobuzului/autocarului, regimul de deservire.

În cazul municipiului Soroca, graficele sunt alcătuite de comisie privind organizarea transportului rutier de persoane, însă această abordare suferă din lipsă de expertiză tehnică specializată. Pentru a optimiza orarele, a trasa eficient rutele și a stabili corect capacitatea vehiculelor, este necesară implicarea unor specialiști în planificarea transporturilor, fie prin formarea personalului intern, fie prin apelarea la experți externi.

Formarea grupurilor de rute/curse

Rutele similare din punct de vedere geografic sau funcțional sunt grupate pentru a simplifica gestionarea și monitorizarea serviciilor.

În prezent, gruparea rutelor în Soroca se realizează doar ocazional, fără un plan strategic sau o ierarhizare clară a rețelei de transport. Pentru a îmbunătăți eficiența și conectivitatea, este necesară organizarea grupurilor de rute după criterii bine definite, astfel încât structura generală a serviciilor să răspundă mai bine nevoilor pasagerilor și să optimizeze utilizarea resurselor disponibile. **Elaborarea meniului de tarife**

Se stabilesc tarifele pentru diverse categorii de utilizatori și servicii, ținând cont de sustenabilitatea financiară și echitatea socială.

Stabilirea și actualizarea tarifelor pentru utilizarea transportului public reprezintă un demers prin care autoritățile locale urmăresc să ofere servicii accesibile și echitabile, în acord cu politica socială și obiectivele strategice ale municipalității. Tarifele trebuie adaptate periodic, luând în calcul puterea de cumpărare a populației, costurile reale de operare, dar și gradul de acceptare și preferințele cetățenilor. În același timp, dacă operatorii de transport sunt contractați în baza legislației privind Obligațiile de Serviciu Public (OSP), nivelul tarifelor nu influențează veniturile acestora, deoarece municipalitatea asigură subvenționarea diferențelor, garantând un echilibru între cerințele pasagerilor și sustenabilitatea serviciului.

În prezent, tarifele sunt stabilite de Consiliul municipal, însă fără un sistem clar de actualizare, care să țină cont de evoluția cererii și de necesitățile utilizatorilor. O revizuire periodică a tarifelor, bazată pe analiza preferințelor și puterii de cumpărare a populației, precum și pe capacitatea municipiului de a subvenționa diferențele de cost pentru operatorii de transport.

Planificarea investițiilor și lucrărilor edilitare

Se identifică resursele financiare necesare și prioritățile de modernizare a infrastructurii și flotei.

Fără un plan integrat de modernizare a infrastructurii și a flotei, strategia de transport public din Soroca se rezumă la intervenții izolate, fără un orizont clar de dezvoltare. Pentru a remedia acest aspect, este necesară elaborarea unui program multianual de investiții, realizat în parteneriat cu administrația locală și operatorii privați, precum și identificarea surselor de finanțare (fonduri europene, credite bancare). În lipsa unui astfel de demers coerent, infrastructura degradată nu doar descurajează utilizarea transportului public, ci și generează costuri crescute de întreținere, afectând calitatea serviciului.

Evaluarea tehnică și economică a proiectului de program de transport rutier elaborat, analiza impactului social și de mediu Se realizează o analiză de fezabilitate pentru a evalua dacă proiectul satisface cerințele populației și standardele de sustenabilitate.

Fără analize de fezabilitate care să anticipeze impactul social, economic și de mediu al proiectelor, deciziile privind transportul rutier din Soroca rămân bazate pe presupuneri sau pe informații incomplete. Pentru a îmbunătăți calitatea rezultatelor, este necesară implementarea unor studii de fezabilitate înainte de orice modificare semnificativă a programului de transport. Astfel, se pot evita soluțiile ineficiente care nu răspund nevoilor reale ale populației și se pot direcționa resursele către măsuri cu adevărat benefice pe termen lung.

Repetarea acțiunilor în cazul în care rezultatele evaluării nu sunt suficiente

Această acțiune presupune reevaluarea și ajustarea etapelor de planificare a transportului public:

- Se reanalizează traseele, frecvențele și infrastructura planificată, ținând cont de concluziile evaluării tehnice și economice.
- Se corectează lacunele identificate, cum ar fi suprapunerile de rute, tarifele necompetitive sau deficiențele de accesibilitate.

Acțiunea asigură că programul final este bine adaptat nevoilor populației și resurselor disponibile, garantând un impact pozitiv asupra utilizatorilor și comunității.

Planificarea campaniilor de informare și promovare

Această etapă are scopul de a informa publicul despre serviciile de transport planificate și de a încuraja utilizarea lor:

- Se elaborează o strategie de comunicare pentru a explica beneficiile noului program de transport public (ex. confort sporit, accesibilitate mai bună, tarife avantajoase).
- Se pregătesc materiale de promovare, cum ar fi afișe, campanii în media socială, și anunțuri la stații.
- Se organizează sesiuni de informare publică, unde cetățenii pot afla detalii despre program și pot adresa întrebări.

Absența unei comunicări strategice și coerente limitează înțelegerea și susținerea inițiativelor de modernizare a transportului public în Soroca. Pentru a remedia această situație, este necesară implementarea unui plan de informare și promovare, însoțit de un buget bine definit, astfel încât publicul să fie permanent la curent cu proiectele, beneficiile și etapele lor de realizare. Acest demers va contribui la creșterea transparenței, la consolidarea încrederii și la stimularea implicării comunității în procesul de îmbunătățire a transportului.

Planificarea bugetului și acțiunilor

Această acțiune constă în definirea resurselor financiare necesare și în prioritizarea implementării etapelor programului:

- Se elaborează un buget detaliat, incluzând costurile pentru infrastructură, vehicule, promovare și administrare.
- Se identifică sursele de finanțare, cum ar fi bugetul local, fondurile europene sau surse de donații și împrumuturi.
- Se stabilește un calendar al acțiunilor, specificând termenele și responsabilii pentru fiecare etapă.

Pentru ca inițiativele propuse în domeniul transportului public să devină realitate, acestea trebuie integrate în bugetele locale. Acest proces presupune proceduri clare de includere și mecanisme transparente de justificare a investițiilor, asigurând o utilizare eficientă a resurselor și consolidând încrederea comunității în eforturile de modernizare.

Coordonarea lucrărilor edilitare: asigurarea infrastructurii de transport public necesare pentru prestarea serviciilor

Această acțiune implică pregătirea infrastructurii necesare pentru a sprijini funcționarea eficientă a transportului public:

- Se realizează proiectele tehnice pentru modernizarea sau construcția infrastructurii, cum ar fi stații de transport, capete de linie, depouri și terminale.
- Se coordonează lucrările edilitare cu alte proiecte de infrastructură urbană, cum ar fi modernizarea drumurilor sau rețelelor subterane (ex. apă, canalizare).
- Se asigură implementarea infrastructurii digitale pentru sisteme inteligente de transport (ITS), cum ar fi sistemul de management a flotei, sistem de bilet electronic, semafoarele coordonate sau panourile de informare în timp real.
- Lucrările trebuie finalizate în termenele planificate, pentru a evita întârzieri în lansarea serviciilor publice.

În absența unei coordonări dedicate, investițiile și lucrările în infrastructura de transport public nu sunt realizate într-o manieră coerentă. Pentru a schimba această situație, este necesară implementarea unui mecanism de coordonare care să asigure dezvoltarea integrată a infrastructurii din Soroca. Astfel, operarea transportului public devine mai eficientă, iar experiența utilizatorilor se îmbunătățește semnificativ.

Realizarea achizițiilor din planul investițional:

Această acțiune implică implementarea strategiei de achiziții pentru asigurarea resurselor necesare furnizării serviciilor publice de transport rutier. Se includ următorii pași:

- Stabilirea specificațiilor tehnice și a cerințelor funcționale pentru materialul rulant (autobuze, microbuze etc.), echipamente și alte resurse materiale.
- Lansarea procedurilor de achiziție conform legislației privind achizițiile publice, asigurând transparența și competitivitatea.
- Evaluarea ofertelor primite și selectarea furnizorilor, respectând criteriile de calitate, eficiență și durabilitate.
- Finalizarea contractelor și monitorizarea livrării conform calendarului stabilit.

În lipsa unei abordări planificate, achizițiile pentru modernizarea flotei și a echipamentelor nu poate fi realizate, împiedicând evoluția transportului public în Soroca. Pentru a remedia această situație, este necesară planificarea atentă și lansarea achizițiilor în baza obiectivelor strategice, asigurând astfel o infrastructură și o flotă adaptate cerințelor actuale.

Alegerea formei de administrare a serviciilor regulate de transport rutier de persoane

Acțiunea constă în stabilirea modului de gestionare a serviciilor publice de transport:

- Servicii proprii (gestionarea directă): Prestarea serviciilor direct de către autoritatea publică competentă, fără atribuirea unui contract, dar sub control strict al administrației.
- Contract de servicii publice (gestionarea delegată): Delegarea prestării serviciilor unui operator de transport rutier, printr-un contract formal care definește obligațiile de serviciu public, inclusiv nivelul de compensare și regulile de exclusivitate.

Alegerea formei de administrare trebuie să țină cont de obiectivele de eficiență economică, accesibilitate pentru utilizatori și sustenabilitate financiară.

Deciziile privind administrarea serviciilor regulate de transport rutier de persoane sunt luate de Consiliul Municipal, fără formalizarea acestora sub forma unui contract de servicii publice (CSP). Atribuirea rutelor se bazează pe cereri de acces și pe autorizarea serviciilor regulate conform Codului Transporturilor Rutiere.

În Soroca, forma de administrare a serviciilor este una delegată prin atribuirea rutelor către operatori privați. Procesul de atribuire nu respectă standardele unui CSP (contract formal) și rămâne doar la nivel de autorizare. Lipsa contractelor înseamnă că nu sunt clar definite obligațiile de serviciu public și indicatorii de performanță.

Practică europeană: Regulamentul (UE) nr. 1370/2007 impune ca serviciile publice de transport să fie organizate fie prin atribuirea directă, fie printr-o procedură competitivă, în baza unui contract formal de servicii publice. Aceasta include:

- Specificarea clară a obligațiilor de serviciu public (OSP), cum ar fi frecvența curselor, accesibilitatea, orarele și calitatea vehiculelor.
- Stabilirea unui mecanism de compensație care să acopere costurile operatorilor, asigurând sustenabilitatea economică.
- Implementarea unui sistem transparent și echitabil de selectare a operatorilor.

Este necesară adoptarea unui model bazat pe contracte de servicii publice (CSP), în care operatorii sunt selectați pentru a asigura standardele de calitate și accesibilitate. Consiliul Municipal ar trebui să definească un set de obiective strategice pentru serviciile de transport, în conformitate cu nevoile comunității și legislația națională, iar autoritatea competentă să implementeze acest model.

Pregătirea proiectelor de contracte de servicii publice

Această acțiune este crucială pentru clarificarea drepturilor și obligațiilor operatorilor de transport și autorității contractante:

- Elaborarea unui contract de servicii publice care să includă specificații clare privind obligațiile de serviciu public (ex. frecvența, orarul, condițiile tarifare) și compensațiile acordate pentru acoperirea costurilor nete.
- Definirea standardelor de calitate și indicatorilor de performanță pentru serviciile furnizate, cum ar fi frecvența, punctualitatea și confortul.
- Determinarea mecanismului de compensare financiară pentru operatori, pentru a acoperi costurile suplimentare rezultate din obligațiile de serviciu public.
- Asigurarea includerii unui mecanism de monitorizare și sancționare în caz de nerespectare a condițiilor contractuale.
- Încorporarea condițiilor privind accesibilitatea, protecția mediului și calitatea serviciilor.

Cum a fost menționat mai sus, la momentul actual, atribuirea rutelor și cursurilor nu implică contracte de servicii publice complexe, ci doar un regim de autorizare simplificat. Nu sunt incluse obligații formale privind calitatea serviciilor, compensațiile sau monitorizarea performanței.

Primăria, prin intermediul autorității sale competente sau cu suportul experților în mobilitate urbană, trebuie să elaboreze un model standardizat de contract de servicii publice, adaptat la specificul local. Este esențială implicarea unei echipe tehnice cu experiență în transport public sau a unui consultant specializat în mobilitate urbană pentru a asigura un cadru contractual bine fundamentat.

Un contract de servicii publice trebuie să includă următoarele cel puțin următoarele elemente:

1. Obligațiile de serviciu public (OSP):
   a. Frecvența și orarul curselor.

b. Accesibilitatea vehiculelor pentru toate categoriile de pasageri, inclusiv persoane cu mobilitate redusă.

c. Calitatea vehiculelor, inclusiv standardele de emisii și confort.

2. Indicatori de performanță:

a. Punctualitatea, rata de anulare a curselor, satisfacția utilizatorilor.

3. Mecanism de compensație financiară:

a. Oferirea de subvenții pentru a acoperi costurile nete ale obligațiilor de serviciu public.

4. Durata contractului:

a. Stabilirea unei perioade rezonabile care să asigure stabilitatea operatorilor și implementarea îmbunătățirilor necesare.

5. Sancțiuni și monitorizare:

a. Măsuri în caz de nerespectare a obligațiilor contractuale.

Atribuirea de contracte de servicii publice

Această etapă reprezintă procesul de selectare a operatorilor prin una dintre următoarele metode:

- Atribuire directă: Utilizată în cazul operatorilor interni sau pentru contractele de valoare redusă.

- Procedură competitivă de atribuire: Organizată pentru a asigura o concurență loială între operatori și pentru a obține cele mai bune condiții.

În cazul efectuării procedurii competitive, atribuirea se efectuează în felul următor:

- Organizarea licitațiilor publice pentru atribuirea contractelor, asigurând transparența, concurența loială și respectarea normelor juridice.

- Publicarea rezultatelor procedurilor de atribuire și justificarea deciziilor luate.

- Semnarea contractelor de servicii publice, stabilind clar durata, aria de operare, compensările financiare și condițiile de ajustare a tarifelor sau serviciilor.

Concursurile organizate pentru atribuirea rutelor nu echivalează cu proceduri competitive de selecție conform cerințelor europene. Nu există o publicare sistematică a cerințelor și obligațiilor de serviciu public, iar atribuirea este mai degrabă administrativă decât contractuală. Această cerință la momentul actual nu este obligatorie conform legislație naționale, dar este necesară din punct de vedere practic.

Implementarea unui sistem competitiv transparent, cu publicarea cerințelor și rezultatelor concursurilor. Acest sistem trebuie să fie structurat astfel încât să asigure egalitatea de șanse și să stimuleze calitatea serviciilor oferite.

Municipiul Soroca are un sistem administrativ funcțional, dar care necesită modernizare și aliniere la standardele europene. Cheia constă în formalizarea relației dintre autoritate și operatori prin contracte de servicii publice, fie în cazul gestionării directe, fie delegării. Atragerea de fonduri pentru modernizarea infrastructurii și implementarea unei monitorizări stricte sunt pași esențiali pentru îmbunătățirea serviciilor.

Stabilirea indicatorilor de performanță

Se definesc KPI-uri (indicatori cheie de performanță) pentru a măsura calitatea serviciilor, cum ar fi punctualitatea, utilizarea vehiculelor și gradul de satisfacție a pasagerilor.

În Soroca, nu sunt raportate măsurători oficiale privind calitatea serviciilor sau indicatori clari de performanță. Monitorizarea este limitată și informală, bazată în principal pe sesizările utilizatorilor.

Implementarea instrumentelor digitale pentru monitorizarea calității serviciilor

Se adoptă tehnologii moderne (aplicații, GPS, sisteme de management al flotei) pentru a urmări în timp real performanța serviciilor.

În prezent, Soroca nu utilizează instrumente digitale sofisticate pentru monitorizarea calității serviciilor. Feedback-ul și monitorizarea se bazează pe metode tradiționale.

Implementarea instrumentelor de colectare a opiniilor utilizatorilor de servicii

Se creează canale prin care utilizatorii pot oferi feedback (formulare online, aplicații mobile, linii telefonice).

Nu există mecanisme oficiale și periodice de colectare a opiniilor utilizatorilor. Comunicarea cu utilizatorii este reactivă, în principal prin soluționarea sesizărilor punctuale. **Ajustarea programului de transport rutier**

Pe baza datelor colectate și a feedbackului, se modifică rutele, orarele sau frecvența serviciilor pentru a răspunde mai bine cererii. Procesul de ajustare se realizează rar și în mod informal, în baza sesizărilor sau a deciziilor administrative. Nu sunt utilizate analize complexe ale fluxurilor de pasageri sau date din teren.

Ajustarea meniului de tarife

Se revizuiesc periodic tarifele pentru a reflecta modificările de costuri sau necesitatea susținerii unor categorii de pasageri (elevi, pensionari).

Meniul de tarife este static, iar ajustările sunt realizate rar, fără o analiză economică detaliată sau o consultare a utilizatorilor.

Situația actuală a procesului de organizare a transportului public în municipiul Soroca reflectă deficiențe semnificative, precum lipsa unui sistem modern de colectare și analiză a datelor, absența unui plan strategic bine fundamentat și utilizarea unor metode empirice pentru planificarea și gestionarea serviciilor. Aceste neajunsuri afectează negativ calitatea și eficiența transportului public, limitând accesibilitatea și atractivitatea acestuia pentru utilizatori. Pentru a remedia aceste deficiențe, este imperativă implementarea unor măsuri bine structurate, precum digitalizarea proceselor, adoptarea unui cadru contractual formal și alinierea organizării transportului public la standardele europene.

2.2.2. ANALIZA CADRULUI INSTITUȚIONAL EXISTENT

Cadrul instituțional actual pentru organizarea serviciilor de transport public în municipiul Soroca implică mai multe entități, inclusiv Primăria, Consiliul Local, Consiliul Raional, Comisia pentru organizarea serviciilor de transport rutier, 16 operatori privați și Agenția Națională Transport Auto. Fiecare entitate are responsabilități specifice, dar sistemul global se confruntă cu provocări semnificative din cauza rolurilor fragmentate, a lipsei de expertiză și a resurselor inadecvate.

Observațiile cheie includ:

- Serviciile de transport public se bazează în mare măsură pe operatorii privați care utilizează vehicule învechite și nesigure, fără obligații contractuale sau transparență în operațiuni.
- Autoritățile municipale și raionale nu dispun de personal specializat, instrumente și expertiză pentru planificarea, monitorizarea și dezvoltarea strategică a transportului public.

- Nu există colectare de date, analiză a fluxului de pasageri sau planificare pentru reînnoirea parcului auto și dezvoltarea infrastructurii.

- Tarifele de transport public sunt stabilite și aprobate de consiliile respective, dar nu există mecanisme de monitorizare a impactului economic, social sau de mediu al serviciilor.

- Operatorii funcționează fără indicatori de performanță sau contracte clare, ceea ce conduce la lacune în ceea ce privește responsabilitatea și calitatea serviciilor.

- Cadrul instituțional actual pentru organizarea serviciilor de transport public în Soroca se confruntă cu provocări semnificative care împiedică capacitatea sa de a îndeplini aceste obiective în mod eficient.

- Administrarea și coordonarea complicată a serviciilor regionale limitează capacitatea de a furniza servicii de înaltă calitate pentru navetiști, în special pentru legăturile suburbane.

Această analiză își propune să:

- Descrie cadrul instituțional existent, subliniind rolurile și responsabilitățile entităților cheie implicate în organizarea serviciilor de transport public în municipiul Soroca.

- Evalueze capacitățile instituționale a acestor entități de a furniza servicii eficiente de transport public.

- Identifice lacunele în materie de capacitate și să propună recomandări concrete pentru abordarea acestor provocări.

Domeniul de aplicare al acestei analize include o examinare aprofundată a funcțiilor și interacțiunilor următoarelor entități:

- Primăria
- Consiliul local
- Consiliul raional
- Comisia pentru organizarea serviciilor de transport rutier
- Operatori privați de transport rutier
- Agenția Națională Transport Auto

În plus, acest raport analizează aspecte sistemice, cum ar fi absența planificării strategice, instrumentele de monitorizare insuficiente și lipsa unei abordări bazate pe date a gestionării transportului public.

Analiza se bazează pe o revizuire a practicilor existente și pe perspective comparative din alte municipalități. Se utilizează o abordare bazată pe analiza lacunelor pentru a identifica deficiențele din capacitatea instituțională, cu recomandări adaptate la contextul local.

Cadrul instituțional pentru serviciile de transport public din municipiul Soroca este format din mai multe entități cheie, fiecare jucând un rol distinct. Cu toate acestea, cadrul este fragmentat și nu dispune de integrarea și capacitatea necesare pentru a furniza servicii de înaltă calitate. Mai jos este prezentată o defalcare a principalilor actori implicați și a funcțiilor acestora:

Primăria

- Rol: Procesează cererile publice privind serviciile de transport public.

- Limitări:
- Utilizează metode de comunicare tradiționale, fără canale digitale.
- Lipsă de personal dedicat planificării și gestionării transporturilor. **Consiliul local** - Rol:
- Aprobă tarifele pentru serviciile de transport public local.
- Decide cu privire la furnizarea de servicii de transport fie direct, fie prin intermediul terților.
- Limitări: Nu dispune de personal specializat sau de expertiză pentru a sprijini procesul decizional. **Consiliul raional** - Rol:
- Aprobă tarifele pentru transportul public raional.
- Dezvoltă rutele de transport public raional și parametrii operaționali.
- Creează grupuri de rute pentru autorizare și organizează concursuri pentru autorizarea serviciilor.
- Limitări:
- Lipsă de expertiză în planificarea rutelor și dezvoltarea parametrilor operaționali.
- Nu utilizează contracte sau KPI pentru monitorizarea performanței operatorilor. **Comisia pentru organizarea serviciilor de transport rutier** - Rol:
- Dezvoltă rutele de transport public local și parametrii operaționali.
- Creează grupuri de rute pentru autorizare și organizează concursuri pentru autorizarea serviciilor.
- Limitări:
- Lipsă de expertiză în planificarea și dezvoltarea parametrilor operaționali.
- Nu implementează contracte sau KPI pentru supravegherea operatorilor.

Operatori privați de transport rutier -

Rol:

- Furnizează servicii de transport folosind propriile vehicule.
- Întreține și repară vehiculele, angajează șoferi și colectează plata pentru bilete.
- Limitări:
- Funcționează cu vehicule învechite și nefiabile, care nu sunt accesibile nici ecologice.
- Propune rute noi pe baza unor date limitate și a unor evaluări informale.
- Lipsă de transparență în vânzarea biletelor și în operațiunile financiare.

Agenția Națională Transport Auto

- Rol: Coordonează serviciile de transport raionale.
- Limitări: Angajament limitat cu entitățile locale și lipsă de mecanisme de colaborare.

Lacune ale sistemului

- Nu există mecanisme pentru colectarea datelor, analiza fluxului de pasageri sau planificarea infrastructurii.
- Absența proceselor strategice de reînnoire și dezvoltare a flotei.
- Lipsă de instrumente de analiză a impactului social, economic și de mediu al serviciilor de transport.
- Nu există acorduri contractuale sau cadre de monitorizare pentru operatorii de transport.
- Responsabilități fragmentate și coordonare deficitară între entități, în special pentru conexiunile suburbane.

Capacitatea instituțională de a organiza și gestiona serviciile de transport public în municipiul Soroca este constrânsă de lacune semnificative în ceea ce privește resursele umane, financiare și tehnice, precum și de ineficiențe operaționale și de coordonare. **Resurse umane**

Primăria, Consiliul Local și Consiliul Raional nu au personal specializat dedicat planificării sau supravegherii transportului public. Sarcinile legate de transport sunt adesea gestionate de personal administrativ general care nu dispune de expertiza necesară pentru a face față provocărilor complexe ale sistemelor de transport public. Această lipsă de capacitate umană se extinde la Comisia pentru organizarea serviciilor de transport rutier, care se luptă să își îndeplinească responsabilitățile din cauza lipsei totale de personal calificat pentru planificarea, monitorizarea sau gestionarea contractelor cu operatorii.

Resurse financiare

Resursele financiare alocate pentru transportul public sunt insuficiente pentru a sprijini planificarea, monitorizarea și dezvoltarea infrastructurii. Dependența de veniturile din vânzarea biletelor, care sunt gestionate de operatori privați, creează un sistem cu investiții publice reduse sau inexistente. Această structură financiară limitează capacitatea municipalității de a-și moderniza flota, de a îmbunătăți infrastructura sau de a introduce noi tehnologii care ar putea îmbunătăți furnizarea serviciilor.

Capacitatea administrativă

Capacitatea administrativă a instituțiilor implicate în serviciile de transport public este foarte limitată. Procesele decizionale sunt adesea întârziate din cauza delegării neclare a autorității și a suprapunerii responsabilităților între diferite entități. Personalul administrativ, atât la nivel municipal, cât și la nivel raional, nu dispune de formarea și resursele necesare pentru a procesa cererile, a aplica reglementările sau a dezvolta inițiative strategice în mod eficient. Metodele tradiționale de tratare a solicitărilor publice, împreună cu absența fluxurilor de lucru modernizate și a instrumentelor digitale, îngreunează și mai mult capacitatea de a gestiona eficient serviciile de transport. În plus, în cadrul municipalității nu există un organism specializat care să eficientizeze administrarea, ceea ce face ca sarcini esențiale precum punerea în aplicare a politicilor și monitorizarea serviciilor să fie gestionate deficitar.

Capacitatea tehnică

Lipsa instrumentelor și sistemelor tehnice reprezintă un blocaj critic în operațiunile de transport public ale municipiului Soroca. Nici primăria, nici consiliile nu au acces la sisteme de colectare a datelor, de analiză sau de monitorizare a performanței. Absența platformelor digitale pentru implicarea publicului sau colectarea feedback-ului izolează și mai mult sistemul de transport de utilizatorii săi. Comisia pentru organizarea serviciilor de transport rutier este împiedicată în mod similar de absența instrumentelor pentru optimizarea rutelor, analiza fluxului de pasageri sau supravegherea performanței operatorilor.

Capacitatea operațională

Serviciile de transport public din Soroca funcționează fără contracte formale sau acorduri bazate pe performanță între municipalitate și operatori. Acest sistem informal subminează responsabilitatea și face dificilă aplicarea standardelor de servicii sau planificarea îmbunătățirilor pe termen lung. Operatorii își gestionează rutele și orarele în mod independent, adesea pe baza unor evaluări informale mai degrabă decât a unei analize sistematice, ceea ce duce la ineficiență și la o calitate inconsecventă a serviciilor.

Coordonare și colaborare

Fragmentarea responsabilităților între autoritățile municipale, raionale și naționale creează ineficiențe semnificative în gestionarea transportului public. Coordonarea deficitară conduce la suprapunerea responsabilităților și la o lipsă de claritate în ceea ce privește procesele decizionale, în special pentru serviciile regionale și suburbane. Absența mecanismelor de colaborare agravează și mai mult aceste provocări, lăsând lacune în furnizarea serviciilor și subminând potențialul pentru soluții integrate de transport.

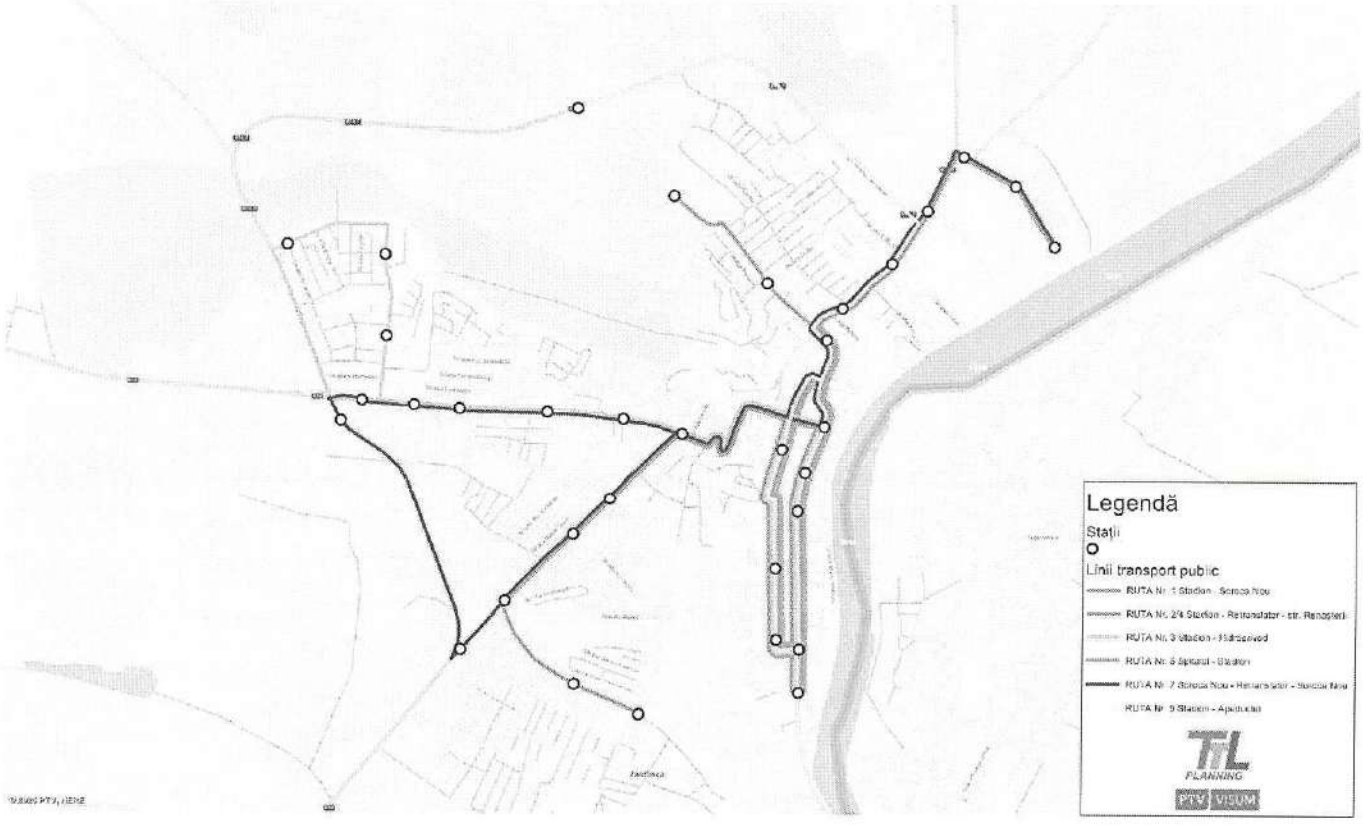
Aceste constrângeri de capacitate împiedică în mod semnificativ capacitatea municipalității de a planifica, gestiona și furniza eficient servicii de transport public. Fără abordarea acestor deficiențe, calitatea, accesibilitatea și durabilitatea transportului public în Soroca vor continua să se deterioreze, afectând mobilitatea și bunăstarea locuitorilor săi.

2.2.3. REȚEAUA ȘI SERVICIILE DE TRANSPORT PUBLIC EXISTENTE

În prezent, serviciile de transport public de călători în municipiul Soroca sunt realizate de operatorii privați AUTO INVEST PRIM SRL, LEOSOR-AUTOLUX SRL și PAT-7 SA, care operează pe o infrastructură precară și neadaptată standardelor actuale, cu excepția unor anumite stații care au amenajate adăposturi și/sau alveolă. Astfel, în asentimentul principiilor nediscriminării și asigurării tratamentului egal se impune ca în calitate de viitoare Autoritate delegantă, municipiul Soroca să asigure investițiile necesare constând în construirea unei autobaze care ulterior să fie pusă la dispoziția viitorului operator, cu atât mai mult cu cât delegarea de autoritate în privința executării unui serviciu public impune obligativitatea punerii la dispoziția operatorului a infrastructurii necesare prestării serviciului.

Rețeaua de transport public din Soroca este operată de cei trei operatori, fiind alcătuită din 6 linii, dispuse de-a lungul tuturor cartierelor din alcătuirea orașului, cu o zonă comună pentru majoritatea liniilor pe relația Stadion (unul din principalele noduri intermodale, fiind prezentă autogara de la intrarea dinspre Sud a orașului) și Cetate (N-S), fiind cea mai densă zonă din oraș. Pe acest coridor se suprapun liniile 1, 2/4, 3, 5, 9. În zona cetății, liniile de transport se despart înspre zona denumită „Dealul Țiganilor" via Str. Decebal și către Soroca Noua și Bujerăuca, în partea de nord a orașului. Pe lângă aceste linii care se suprapun pe zona centrală, mai există o linie care conectează cartierul Soroca Nouă de cartierul „Dealul Țiganilor" și Calea Bălților, pe relația NE – SV (linia 7).

Figura 2.2-2. Harta liniilor de transport public existente



În ceea ce privește programul de circulație, acesta se desfășoară aproximativ între orele 06:00 – 22:00. Pe unele linii frecvența este variabilă în funcție de intervalul orar, pe când pe alte linii, cu o cerere de transport mai mică, intervalul de urmărire este constant pe tot parcursul zilei, așa cum este prezentat în programul de transport în municipiul Soroca de mai jos. Pe lângă asta, linia 2/4 are o pauză în program în intervalul 15:00 – 19:00.

Tabelul 2.2-2. Programul de transport în municipiul Soroca

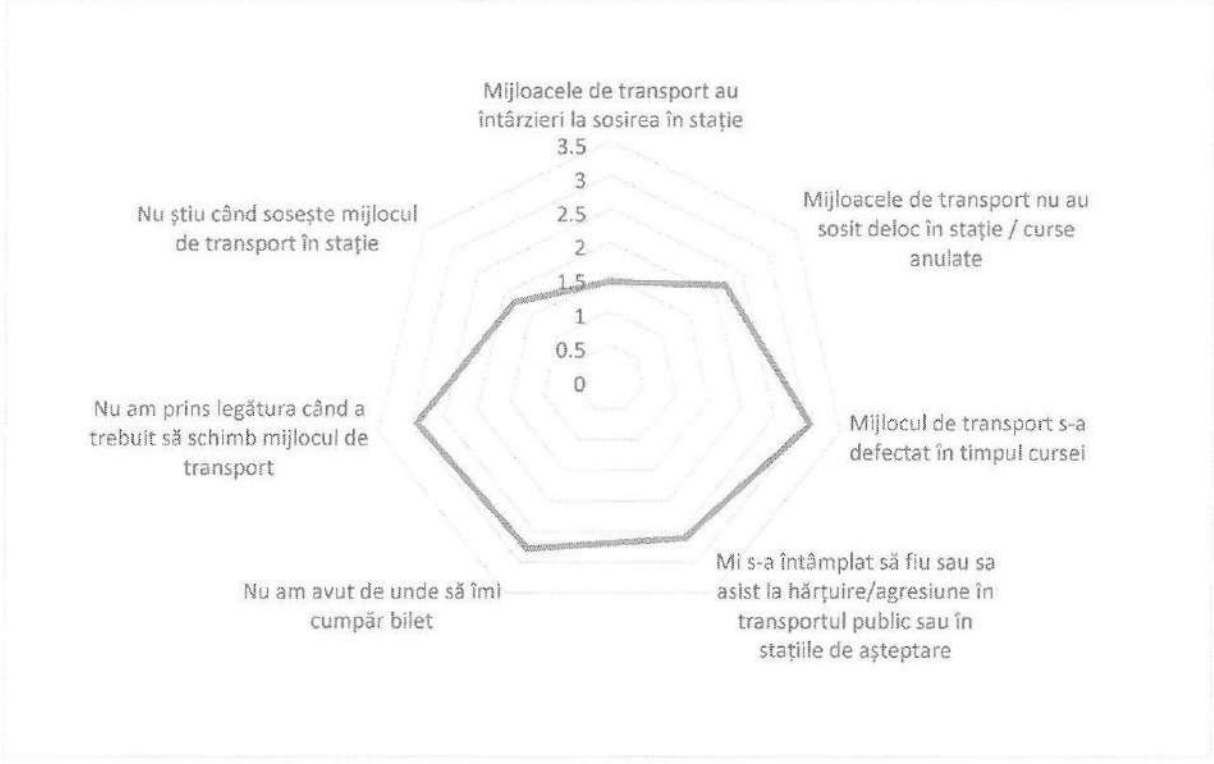
Ruta	Relația	Lungime cursă [km]	Număr mijloace de transport	Interval de urmărire [min]		
				AM	IP	PM
1	Stadion – Soroca Nou	8,5	15	4	5	20
2/4	Stadion – Retranslator – Str. Renașterii	12,7	13	10	15	30
3	Stadion - Hidroprivod	12,5	6	10	10	20
5	Spitalul - Stadion	8	3	30	30	30
7	Soroca Nou – Retranslator – Soroca Nou	15,65	16	5	5	20
9	Stadion - Apeductul	14	2	20	20	20

Printr-un chestionar de mobilitate, s-a efectuat evaluarea caracteristicilor de deplasare cu transportul public au fost evaluate având la bază calificative de la 1 la 4 în raport cu frecvența apariției unor situații după cum urmează 1 deseori, 2 rareori, 3 uneori și 4 niciodată.

Pentru serviciile de transport public, cea mai mică notă, de 1.4, a fost obținută de experiența percepută a utilizatorilor privind întarzierile sosirilor în stație a mijloacelor de transport public (momentele sosirilor în

stație conform programului de circulație), iar cea mai mare notă, de 3.1, (aproape niciodată) a fost acordată evenimentului ca mijloacele de transport sa se defecteze în stație. Prezentăm mai jos notele obținute pentru toate situațiile prezentate, din perspectiva experienței utilizatorilor cu privire la frecvența unor anumite situații.

Figura 2.2-3. Experiența percepută a utilizatorilor sistemelor de transport public

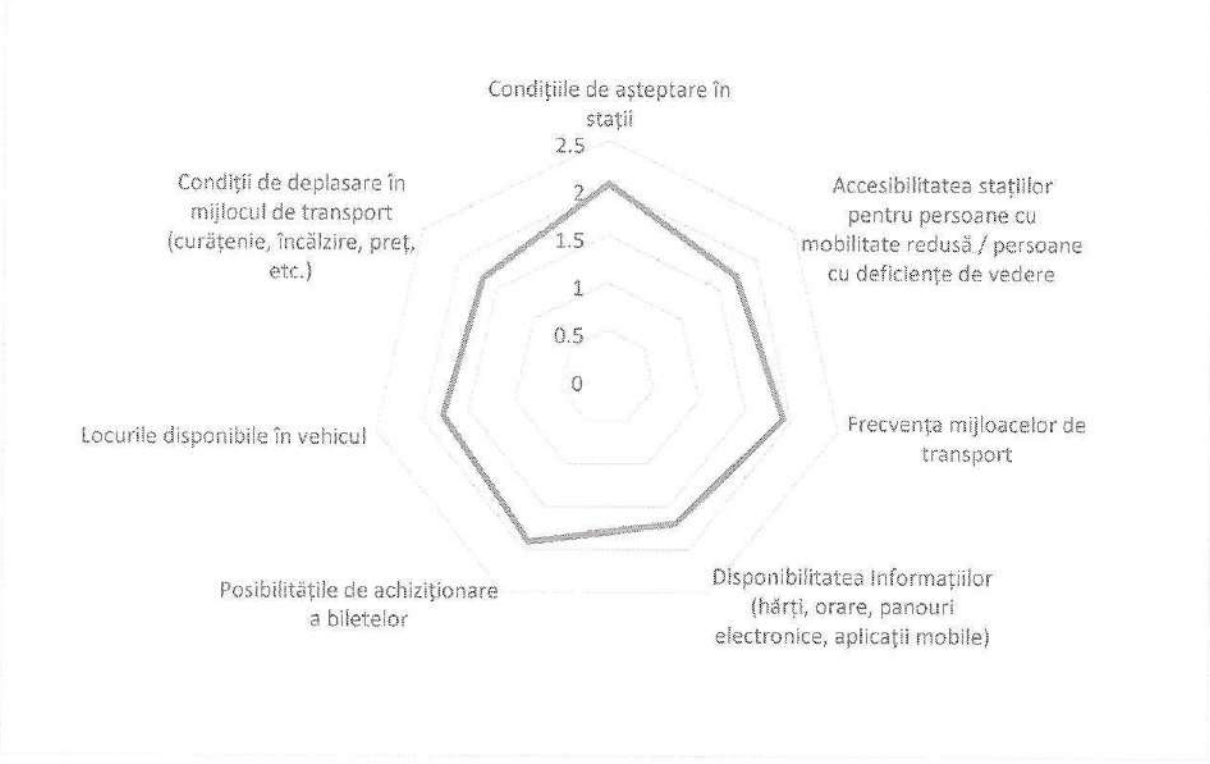


În ceea ce privește gradului de satisfacție al utilizatorilor transportului public din zona de analiză, aceștia au oferit note de la 1 la 4 în raport cu anumite aspecte vizate, 1 însemnând deloc mulțumit(ă), 2 – nu prea mulțumit(ă), 3 – destul de mulțumit(ă) și 4 fiind foarte mulțumit(ă).

Cea mai mică notă primită de transportul public de suprafață (1.7), este legată de nemulțumirea utilizatorilor în legătură cu condițiile de deplasare (curățenie, încălzire, preț, etc.) și de disponibilitatea informațiilor (hărți, orare, panouri electronice, aplicații mobile) în timp ce la polul opus, cea mai mare notă este de 2.1, pentru condițiile de așteptare în stații.

Prezentăm mai jos notele obținute pentru toate aspectele vizate din perspectiva gradului de satisfacție al utilizatorilor.

Figura 2.2-4. Gradul de satisfacție al utilizatorilor de transport public



2.2.4. ANALIZA OFERTEI TARIFARE

Plata serviciilor de transport se stabilește prin Decizia Consiliului Municipal și constituie în prezent 5 lei pentru o călătorie. Înlesniri pentru categorii vulnerabile de cetățeni nu sunt prevăzute. Modificarea tarifului pentru călătoria în transportul public se realizează la solicitarea operatorilor privați prin Decizia Consiliului Municipal Soroca .

2.2.5. ACCESIBILITATEA REȚELEI DE TRANSPORT PUBLIC

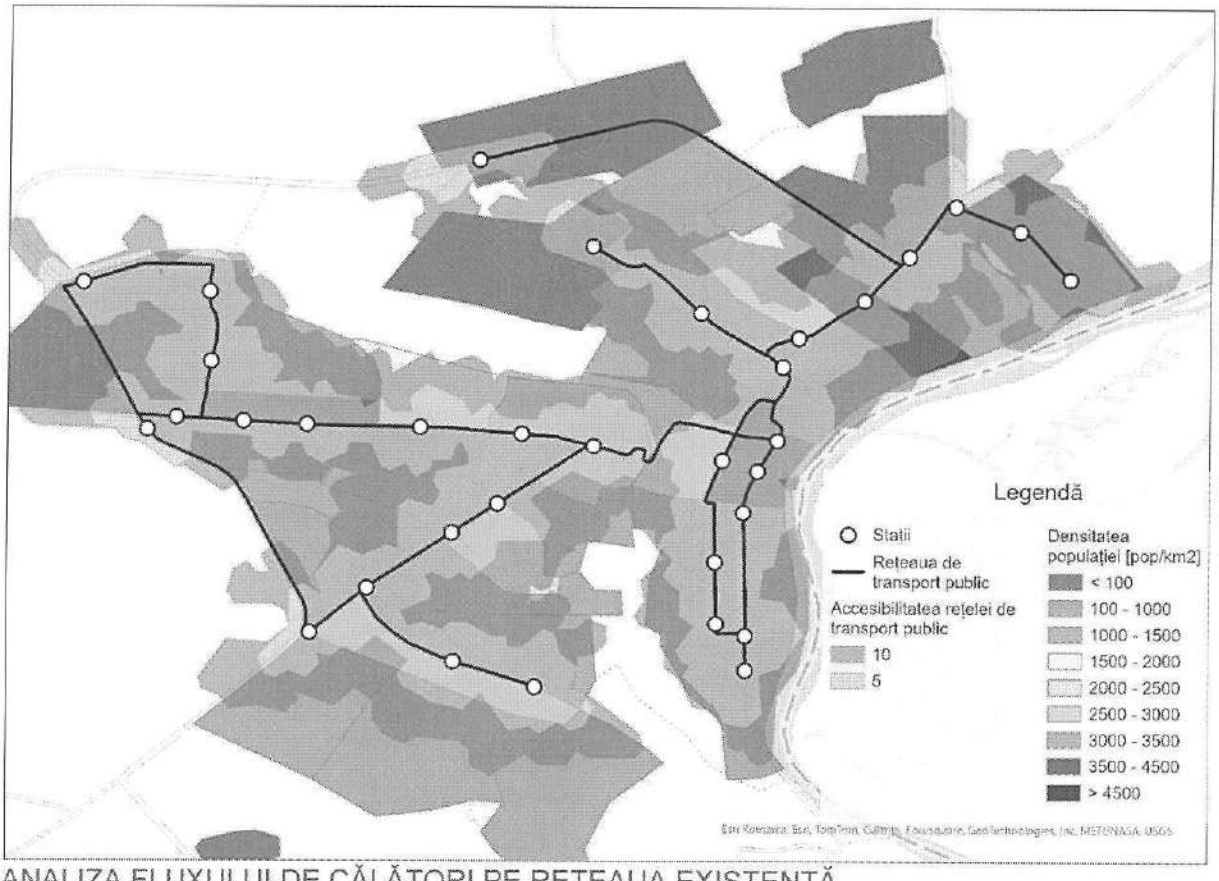
În prezent, sistemul de transport public acoperă cu preponderență toată zona urbană, deservind principalele cartiere de locuințe și zone industriale. Rețeaua existentă acoperă un bazin de alimentare de aproximativ 10.500 de persoane care au acces la cea mai apropiată stație de călători în maxim 5 minute de mers pe jos (aproximativ 350 m) și 15.500 de persoane aflate care au acces în 10 minute la cea mai apropiată stație de călători (700 m).

Tabelul 2.2-3. Bazinul de alimentare al rețelei de transport public actuale din municipiul Soroca

Cartier	Populație	Bazinul de alimentare [locuitori]	
		5 minute	10 minute
Bujerăuca	2.811	1.233	2.291
Calea Bălților	2.538	1.326	2.115
Centru	2.274	1.665	2.116
Cetate	79	70	74
Dealul Țiganilor	1.670	938	1.501

Planul Nou	2.315	1.442	2.092
Soroca Nouă	3.549	2.930	3.310
Stadion	165	97	135
Str. Independenței Nord	1.309	530	1.146
Zastînca	1.249	92	446
Zonă Industrială - Calea Bălților	165	70	98
Zonă Industrială - Centură Nord	86	24	50
Zonă Industrială - Soroca Nouă	19	4	12
Zonă Industrială - Str. Independenței	107	39	77
Zonă Industrială - Vest	88	46	80
TOTAL	18.424	10.505	15.544

Figura 2.2-5. Accesibilitatea rețelei de transport public existente



2.2.6. ANALIZA FLUXULUI DE CĂLĂTORI PE REȚEAUA EXISTENTĂ

În cadrul municipiului Soroca, datele privind fluxurile de călători au fost analizate la nivel municipal conform rapoartelor primite complet din partea a doar 2 din cei 3 operatori la nivelul municipiului. Datele au fost analizate pentru fiecare zi din lunile Martie, Iulie și Octombrie 2024. De asemenea, datele transmise oferă o imagine doar asupra volumelor totale transmise de cei 2 operatori, respectiv numărul

total de călători din zilele analizate, nu și asupra volumelor pe linii de transport public. Datele menționate sunt prezentate în continuare sub forma grafică:

Figura 2.2-6. Numărul de călători – luna martie 2024

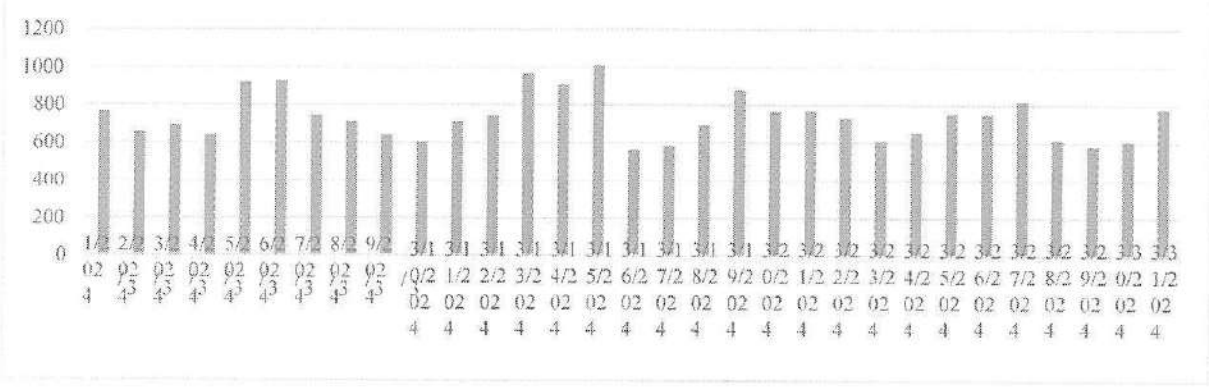


Figura 2.2-7. Numărul de călători – luna iulie 2024

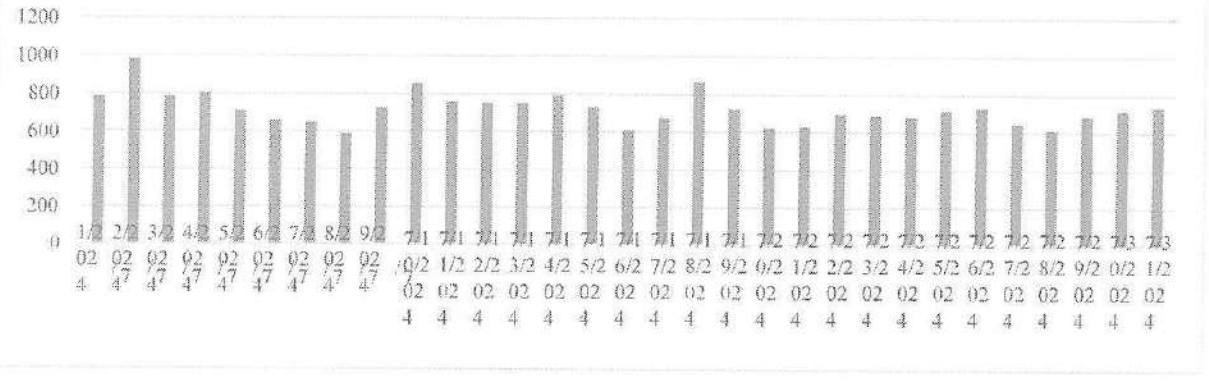
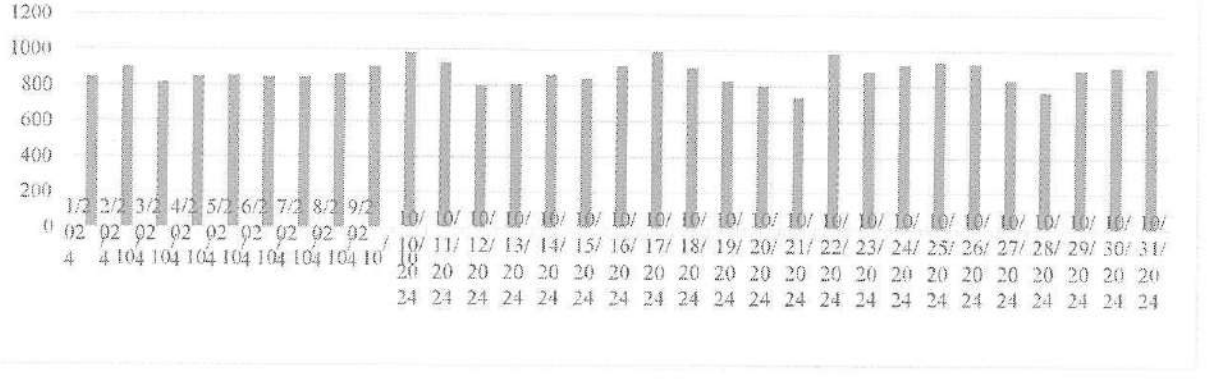


Figura 2.2-8. Numărul de călători – luna octombrie 2024



Analizând graficele, se remarcă faptul că luna Martie înregistrează un număr total de călători aproximativ egal cu Iulie, de 22745 de utilizatori. Distribuția zilnică a călătorilor este relativ constantă, singurele fluctuații prezentându-se în zilele de Marți și Miercuri, de obicei, ceea ce indică un ritm stabil și predictibil al activităților zilnice. Acest lucru poate fi explicat prin absența vacanțelor școlare sau a sărbătorilor legale semnificative în această lună, ceea ce limitează motivația pentru deplasări recreative sau

neesențiale. În plus, perioada de tranziție între iarnă și primăvară poate contribui la o scădere a mobilității generale, oamenii fiind mai puțin înclinați să efectueze deplasări suplimentare în condiții meteorologice potențial nefavorabile.

Luna Iulie, deși prezintă o scădere modestă a numărului total de călători (22338), se distinge prin fluctuații mai mari în distribuția zilnică. Aceste variații reflectă specificul lunii de vară, când vacanțele școlare și concediile influențează considerabil mobilitatea. În timpul săptămânii, numărul de călători tinde să fie mai scăzut, pe măsură ce navetiștii obișnuiți reduc deplasările, iar utilizatorii transportului public se îndreaptă către destinații de agrement sau vacanță, folosind mijloace alternative de transport. Totodată, zilele de weekend pot înregistra creșteri ușoare datorate turismului intern sau excursiilor de o zi, ceea ce explică aceste variații.

Octombrie, pe de altă parte, se remarcă printr-o creștere substanțială și un flux zilnic mai constant, cu valori zilnice mai ridicate și un număr total de călători semnificativ mai mare decât în Martie sau Iulie. Acest lucru este influențat de revenirea la activitățile obișnuite după perioada de vacanță, odată cu începutul anului școlar și intensificarea activităților profesionale. În lipsa vacanțelor sau a altor evenimente care să întrerupă rutina zilnică, transportul public devine un mijloc esențial pentru mobilitatea urbană. În plus, temperaturile mai blânde din această perioadă contribuie la creșterea gradului de utilizare a transportului public, ceea ce subliniază importanța contextului sezonier și social în influențarea numărului de călători.

2.2.7. FLOTA DE TRANSPORT PUBLIC

În prezent, cu datele obținute de la cei trei operatori flota de transport a acestora este compusă din 53 de microbuze de diferite mărci, modele, ani de fabricație și lungimi cuprinse între 5 și 7 metrii. În medie, capacitatea maximă a microbuzelor folosite este de 19 locuri pe scaun și câteva locuri în picioare, acestea nefiind reglementate pentru transportul pasagerilor în picioare.

Flota actuală are o vechime medie de 21 de ani, 63% din flotă fiind mai veche de 20 de ani, 98% din flotă având o vechime de peste 10 ani și cu doar 3% din flotă fiind mai nouă de 10 ani. Trebuie specificat faptul că toată flota este diesel, iar 17% din flotă are norma de emisii Euro 2, 65% Euro 3, 9% Euro 4, restul fiind modele mai noi, Euro 5 și Euro 6. Toată flota de microbuze a tuturor operatorilor este regăsită sub formă tabelară mai jos.

Tabelul 2.2-4. Flota celor trei operatori care asigură serviciul de transport public în prezent

Nr. crt.	Marcă și model	An fabricare	Tip carburant	Normă poluare	Nr. locuri	Vechime	Operator
1	Mercedes Cibro	2016	Motorină	Euro 6	16	8	AUTO INVEST PRIM SRL
2	Mercedes 515 CDI	2007	Motorină	Euro 4	18	17	
3	Mercedes 316 CDI	2005	Motorină	Euro 3	20	19	
4	Mercedes 316 CDI	2005	Motorină	Euro 3	20	19	
5	Mercedes 313 CDI	2004	Motorină	Euro 3	20	20	
6	Mercedes 316 CDI	2002	Motorină	Euro 3	18	22	
7	Mercedes 413 CDI	2002	Motorină	Euro 3	17	22	
8	Mercedes 316 D	2002	Motorină	Euro 3	20	22	

Nr. crt.	Marcă și model	An fabricare	Tip carburant	Normă poluare	Nr. locuri	Vechime	Operator
9	Mercedes 316 CDI	2002	Motorină	Euro 3	18	22	
10	Volkswagen LT -35	2002	Motorină	Euro 3	18	22	
11	Mercedes 313 CDI	2001	Motorină	Euro 3	17	23	
12	Mercedes 316 CDI	2001	Motorină	Euro 3	17	23	
13	Volkswagen LT -35	2001	Motorină	Euro 3	18	23	
14	Mercedes 316 CDI	2000	Motorină	Euro 2	17	24	
15	Volkswagen LT -35	2000	Motorină	Euro 2	19	24	
16	Mercedes 312 D	1998	Motorină	Euro 2	17	26	
17	Mercedes 312 D	1997	Motorină	Euro 2	20	27	
18	Mercedes 312 D	1998	Motorină	Euro 2	20	26	
19	Mercedes 308 CDI	2003	Motorină	Euro 3	15	21	
20	Mercedes 313 CDI	2001	Motorină	Euro 3	12	23	
21	Mercedes 515 CDI	2013	Motorină	Euro 5	20	11	
22	Mercedes	2004	Motorină	Euro 3	21	20	LEOSOR-AUTOLUX SRL
23	Mercedes	2005	Motorină	Euro 3	16	19	
24	Volkswagen	2001	Motorină	Euro 3	17	23	
25	Mercedes	2005	Motorină	Euro 3	21	19	
26	Mercedes	2002	Motorină	Euro 3	21	22	
27	Mercedes	2007	Motorină	Euro 4	21	17	
28	Mercedes	2010	Motorină	Euro 4	21	14	
29	Mercedes	2002	Motorină	Euro 3	21	22	
30	Mercedes	2001	Motorină	Euro 3	19	23	
31	Mercedes	2004	Motorină	Euro 3	17	20	
32	Mercedes	1999	Motorină	Euro 2	21	25	
33	Iveco Dailu	2002	Motorină	Euro 3	23	22	
34	Volkswagen	2012	Motorină	Euro 5	20	12	
35	Mercedes	2012	Motorină	Euro 5	21	12	
36	Mercedes	2011	Motorină	Euro 5	20	13	
37	Mercedes 416D	2004	Motorină	Euro 3	21	20	PAT-7 SA
38	Mercedes 311D	2008	Motorină	Euro 4	21	16	
39	Mercedes 208D	2001	Motorină	Euro 3	15	23	
40	Mercedes 313D	2003	Motorină	Euro 3	19	21	
41	Mercedes 316D	2002	Motorină	Euro 3	21	22	
42	Mercedes Sprinter	2003	Motorină	Euro 3	21	21	
43	Mercedes 316D	2003	Motorină	Euro 3	21	21	
44	Mercedes 416D	2002	Motorină	Euro 3	21	22	

45	Mercedes 412D	2000	Motorină	Euro 2	21	24	
46	Mercedes 316D	2005	Motorină	Euro 3	16	19	
47	Mercedes 313CDI	2001	Motorină	Euro 3	21	23	
Nr. crt.	**Marcă și model**	**An fabricare**	**Tip carburant**	**Normă poluare**	**Nr. locuri**	**Vechime**	**Operator**
48	Mercedes 416CDI	2002	Motorină	Euro 3	21	22	
49	Mercedes 316CDI	2005	Motorină	Euro 3	21	19	
50	Mercedes 313CDI	2002	Motorină	Euro 3	17	22	
51	Mercedes 412D	1999	Motorină	Euro 2	21	25	
52	Mercedes Sprinter	2009	Motorină	Euro 4	21	15	
53	Mercedes 313CDI	2001	Motorină	Euro 3	21	23	
54	Mercedes 308D	2000	Motorină	Euro 2	19	24	
				Total	1036	21	

În ceea ce privește dotările pe care microbuzele le au, acestea sunt în general destul de învechite moral și tehnic pentru un serviciu de transport public modern. Majoritatea vehiculelor sunt dotate doar cu încălzire, dintre acestea doar 7% au și aer condiționat, iar în ceea ce privește accesibilizarea persoanelor cu mobilitate redusă, niciun vehicul nu este dotat cu rampă pentru permiterea accesului acestora.

2.2.8. ANALIZA NIVELULUI DE DIGITALIZARE

La nivelul municipiului Soroca nu există sisteme inteligente de transport public. Astfel, nu există o monitorizare în timp real a mijloacelor de transport în vederea informării călătorilor. Nu este disponibilă informarea în timp real nici în stații și nici prin intermediul vreunei aplicații de transport. Serviciile de transport public din Soroca nu sunt integrate în nicio aplicație consacrată de planificare a rutelor de transport (Google Maps, eWay, Moovit, etc.).

Nu este disponibil nici un sistem de e-ticketing sau o rețea de distribuție a titlurilor de călătorie, călătorii achitând călătoria direct conducătorului auto, în numerar, la urcarea în mijlocul de transport.

Mijloacele de transport nu sunt dotate cu anunțuri audio și nici cu ecrane de informare a călătorilor. Indicativul liniei și destinația mijlocului de transport este afișată în bord pe un suport de hârtie.

2.3. ANALIZA SWOT

2.3.1. PUNCTE TARI (S)

- **Poziționare strategică:** Municipiul Soroca este un pol de creștere regional, cu legături importante în zona periurbană.
- **Rețea de transport existentă:** Există o infrastructură de bază și operatori privați activi (ex. AUTO INVEST PRIM SRL, LEOSOR-AUTOLUX SRL, PAT-7 SA), care acoperă orașul și zona periurbană.
- **Accesibilitate rezonabilă:** Dispunerea stațiilor și a rutelor permite accesul la principalele cartiere și puncte de interes din oraș.

- **Suport din partea Guvernului Republicii Moldova și a proiectelor internaționale:** Activitatea este sprijinită de proiecte finanțate de organizații internaționale, precum GIZ, dar și cu suport din partea Guvernului Republcii Moldova, în contextul dezvoltării orașelor poli de creștere.

2.3.2. PUNCTE SLABE (W)

- **Lipsa datelor:** Nu există un sistem de colectare și analiză a datelor privind fluxurile de pasageri și utilizarea transportului public.
- **Flotă învechită:** Vehiculele utilizate de operatori nu îndeplinesc standardele moderne de confort și eficiență.
- **Tarife rigide:** Ajustările tarifare sunt rare și nu sunt bazate pe studii economice sau consultări publice.
- **Infrastructură insuficientă:** Stațiile și facilitățile existente sunt precare, iar lipsa unei autobaze moderne afectează calitatea serviciilor.
- **Lipsa digitalizării:** Nu există sisteme moderne pentru managementul flotei, bilete electronice sau monitorizarea calității serviciilor.

2.3.3. OPORTUNITĂȚI (O)

- **Integrarea transportului public în zona periurbană:** Extinderea serviciilor către localitățile limitrofe poate crește utilizarea transportului public.
- **Accesarea fondurilor naționale și europene:** Posibilitatea de a atrage finanțare pentru modernizarea infrastructurii și a flotei
- **Extinderea perioade de implementare a Programului Național de Dezvoltare a orașelor poli de creștere în Republica Moldova:** în acest program este cuprins și proiectul „Dezvoltarea sistemului de transport public urban în municipiul Soroca 2021 – 2027"
- **Modernizarea cadrului instituțional:** Implementarea unor contracte de servicii publice și alinierea la bunele practici europene.
- **Creșterea gradului de digitalizare:** Introducerea unor tehnologii avansate pentru monitorizare, planificare și e-ticketing.
- **Sensibilizarea populației:** Campanii de promovare a transportului public ca alternativă ecologică și economică.

2.3.4. AMENINȚĂRI (T)

- **Tendințele demografice negative:** Scăderea populației și îmbătrânirea demografică reduc potențialul de utilizare a transportului public.
- **Migrația economică:** Declinul forței de muncă și lipsa de personal calificat în domeniul transporturilor.
- **Lipsa finanțării pe termen lung:** Incertitudinea privind sursele de finanțare pentru întreținerea și extinderea serviciilor.

- **Concurența transportului privat:** Creșterea utilizării autoturismelor personale poate reduce cererea pentru transportul public.
- **Instabilitatea geopolitică:** Contextul regional poate afecta mobilitatea și investițiile.

3. ASPECTE PRIVIND MOBILITATEA

3.1. CARACTERISTICILE DE MOBILITATE ALE POPULAȚIEI

În perioada noiembrie 2024 – decembrie 2024 s-au realizat colectări de date în zona de analiză în vederea surprinderii caracteristicilor deplasărilor care se realizează. În acest sens s-au elaborat chestionare adaptate nevoilor formalizării modelului de transport, care au stat la baza anchetelor de mobilitate ce au fost derulate.

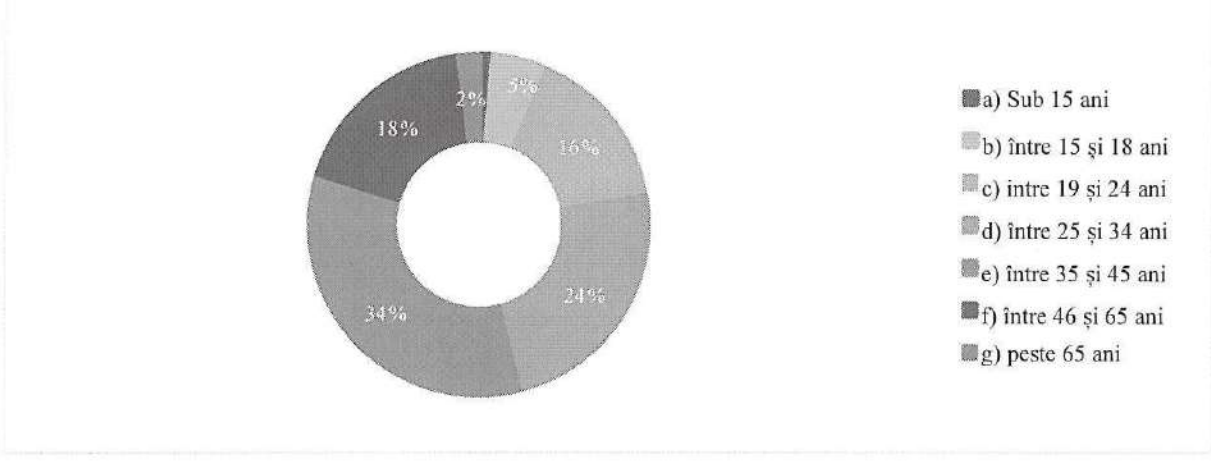
Anchetele de mobilitate au avut ca principal scop colectarea de date cu privire la ultimele deplasări realizate de interlocutor în vederea realizării unei imagini complete asupra călătoriilor efectuate de rezidenții unei zone studiate, identificând caracteristicile socio-economice ale persoanelor intervievate, cum ar fi venitul mediu, nivelul de educație, numărul de vehicule motorizate sau nemotorizate aflate în gospodărie precum și caracteristicile deplasărilor, cum ar fi scopul, frecvența acestora, modul de transport folosit etc.

Ancheta s-a desfășurat pe un eșantion calculat pe baza formulelor statistice, astfel încât să se asigure reprezentativitatea acestuia, respondenții fiind distribuiți pe întregul teritoriu al municipiului Soroca și împrejurimile acestuia, în funcție de densitățile demografice ale localităților. Ancheta a fost realizată prin intermediul unui chestionar online, asigurând o reprezentativitate a populației la nivelul localităților, cât și la nivel educațional și ocupațional. Prezentăm în cele ce urmează rezultatele obținute în urma aplicării chestionarului privind mobilitatea, date care vor fi utilizate ulterior în formalizarea modelului de transport.

Caracteristicile socio-economice ale eșantionului intervievat

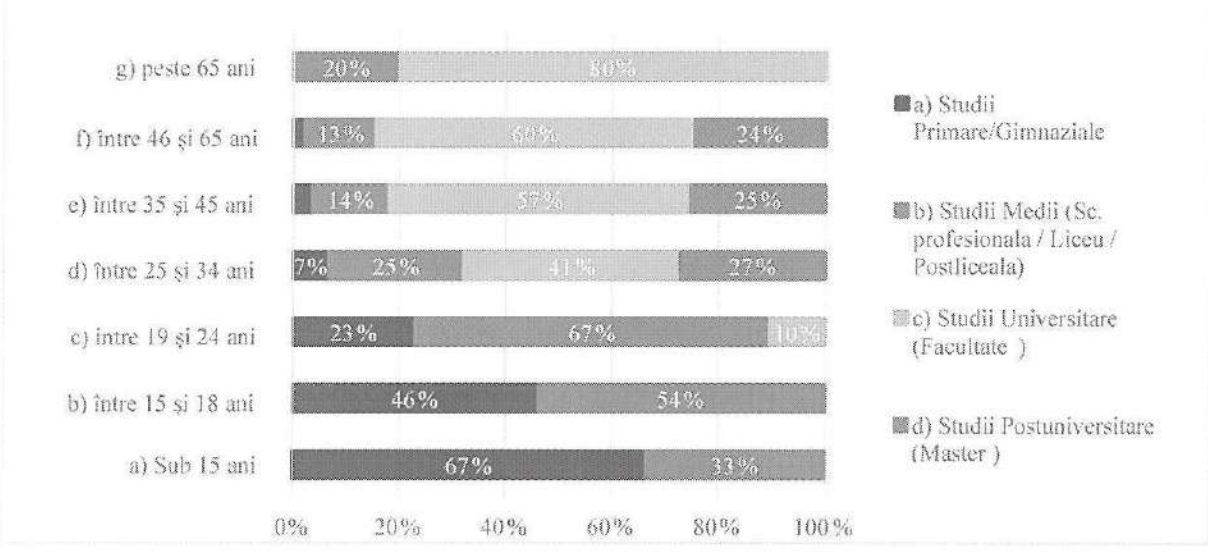
Repartiția pe grupe de vârstă relevă cea mai mare pondere a răspunsurilor oferite de către persoanele active (25 – 65 de ani), dominante fiind grupele de vârstă între 35 – 45 (34%) și 25 – 34 de ani (24%), urmate cu un procent de 18% de persoanele cu vârste cuprinse între 46 și 65 de ani. Persoanele tinere (cu vârste mai mici de 18 ani) au reprezentat doar 6% din numărul total al respondenților, iar cele de peste 65 de ani, 2%.

Figura 3.1-1. Distribuția populației intervievate pe grupe de vârstă



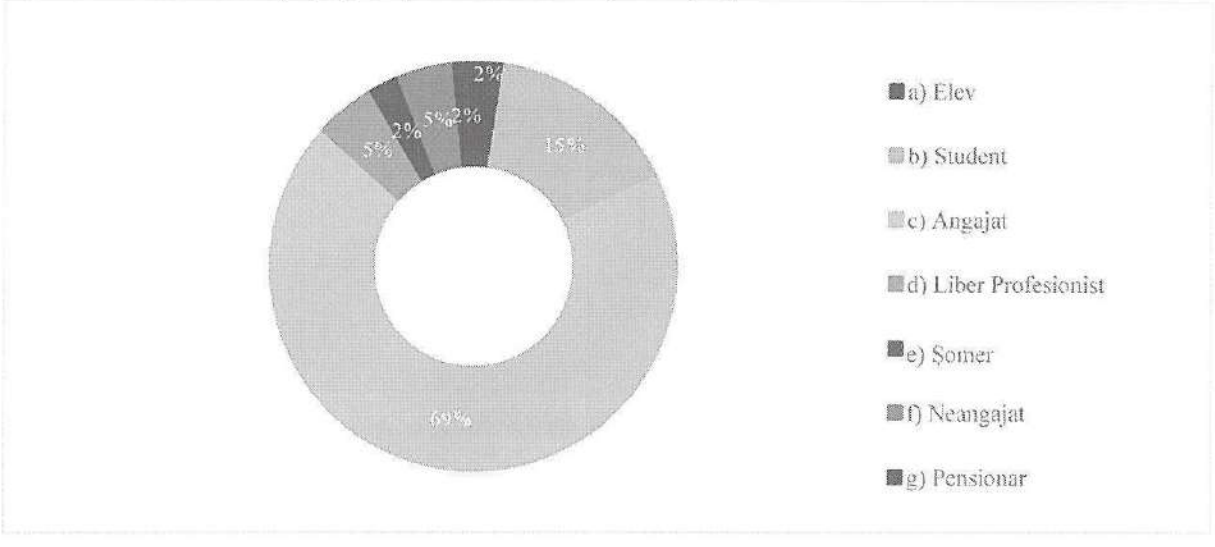
Nivelul de educație al persoanelor intervievate se remarcă a fi destul de ridicat, majoritatea dintre aceștia au declarat că au absolvit cel puțin studii superioare (universitare și postuniversitare). De asemenea, 29% dintre aceștia au declarat că ultimul nivel de studii absolvit este cel de studii medii. În cazul persoanelor de peste 65 de ani, procentul predominant, de 80%, este al persoanelor care au absolvit studii universitare.

Figura 3.1-2. Distribuția nivelului de studii pe grupe de vârstă



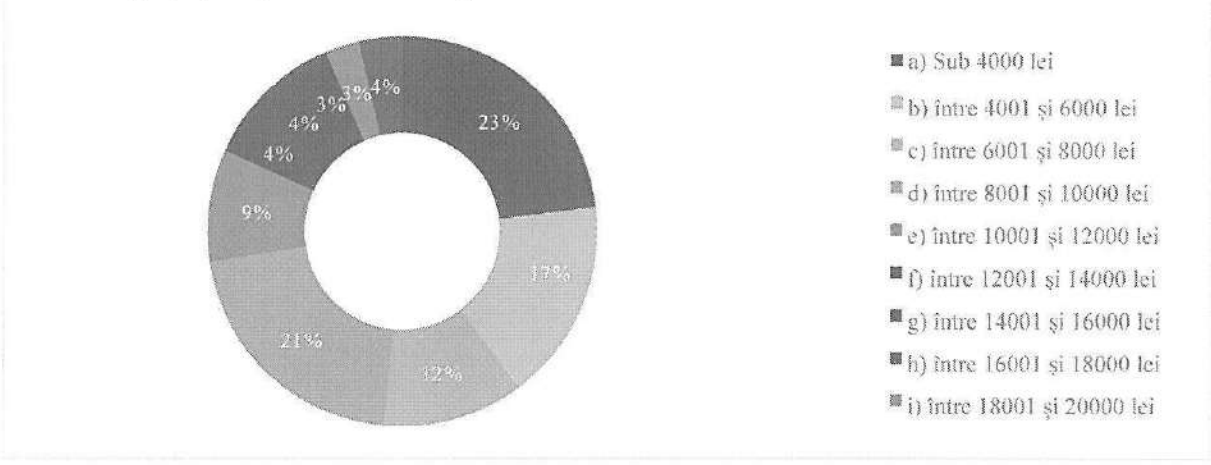
Aproximativ 74% dintre respondenți au declarat că sunt persoane ocupate, fiind angajați sau liber profesioniști, în timp ce 17% sunt studenți/elevi, 2% pensionari și 7% alte categorii de persoane fără ocupație.

Figura 3.1-3. Distribuția populației intervievate pe ocupații



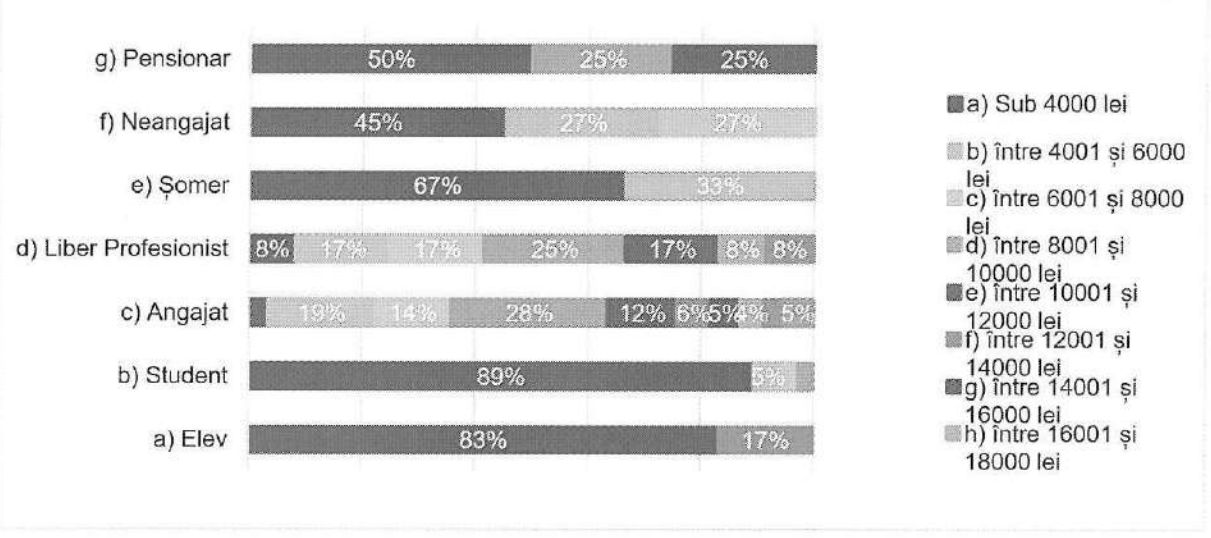
În ceea ce privește veniturile, cea mai mare pondere, 23% din respondenți înregistrează venituri nete lunare de sub 4000 de lei, 17% având venituri între 4001 și 6000 de lei net. La polul opus, se regăsesc 28% din persoane cu venituri de peste 10000 de lei.

Figura 3.1-
4. Distribuția populației intervievate pe clase de venit



Din corelarea acestor rezultate cu ocupațiile respondenților reiese că veniturile mici sunt în general ale persoanelor neocupate – pensionari, elevi, studenți și șomerilor, în timp ce nivelul cel mai înalt de venituri mari se înregistrează în rândul liberilor profesioniști și salariaților.

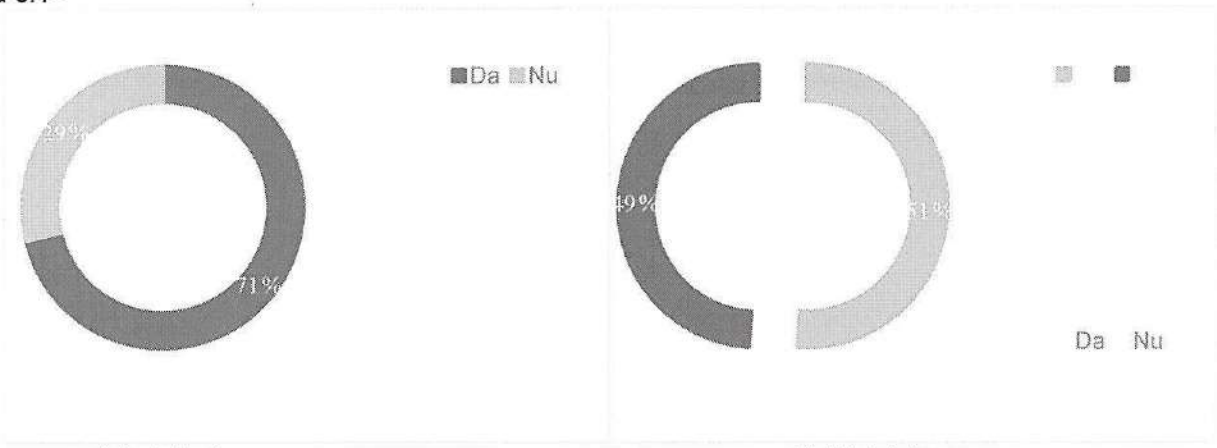
Figura 3.1-5. Distribuția nivelului de venit pe ocupații



Analiza disponibilității vehiculelor personale arată că 71% dintre respondenți au la dispoziție cel puțin un autoturism în gospodărie. Acest procent nu reprezintă însă gradul de motorizare, ținând cont de faptul că membri ai aceleiași gospodării pot dispune de același autoturism. În cazul bicicletelor procentul de disponibilitate este ceva mai redus, de 51%.

6. Posesia de autoturisme și biciclete

Figura 3.1-



a) Autoturisme b) Biciclete

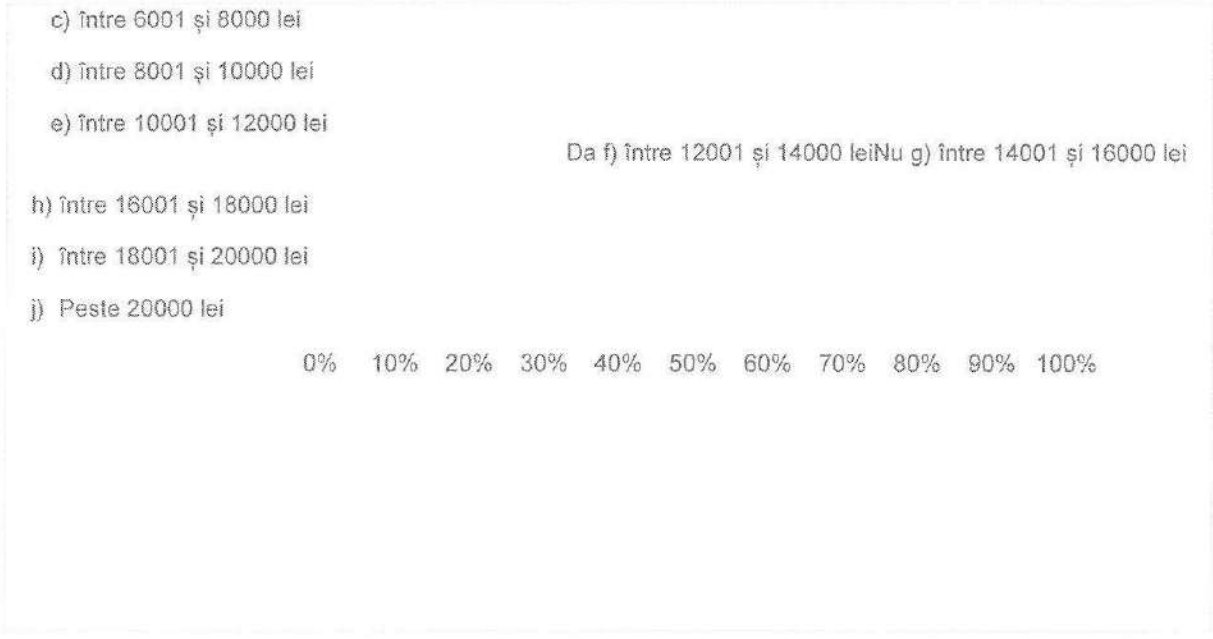
Dintre cei care au răspuns afirmativ în cazul disponibilității unui autoturism, 77% au răspuns afirmativ și în cazul bicicletelor, ceea ce indică faptul că mai mult de trei sferturi dintre respondenți au la dispoziție pentru a-și efectua deplasările zilnice atât autoturisme cât și biciclete.

Distribuția posesiei unui autovehicul în raport cu grupa de venit relevă faptul că disponibilitatea autoturismelor este ridicată atât în rândul persoanelor cu venituri mici, cât și a persoanelor cu venituri mari. Persoanele cu venituri cuprinse între 10000 și 20000 de lei prezintă un grad de disponibilitate mai ridicat, în medie de 83%, comparativ cu persoanele care au venituri de sub 10000 de lei, aceștia reprezentând o medie de aproximativ 68%. Cel mai mare grad de deținere a unui autoturism este al persoanelor cu venituri între 12000 si 14000 de lei, 91% dintre respondenți deținând minim 1 autovehicul.

Figura 3.1-7. Distribuția posesiei de autoturism în raport cu clasa de venit
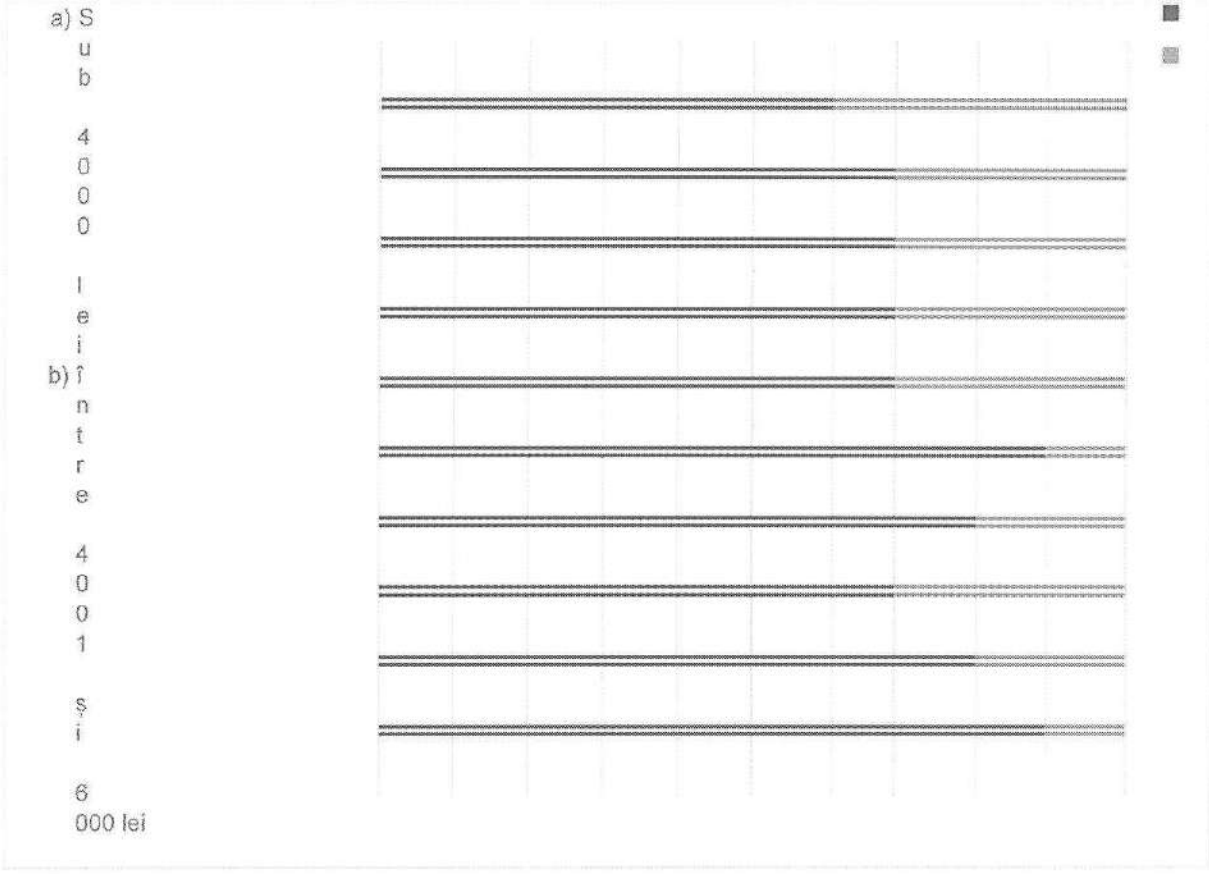
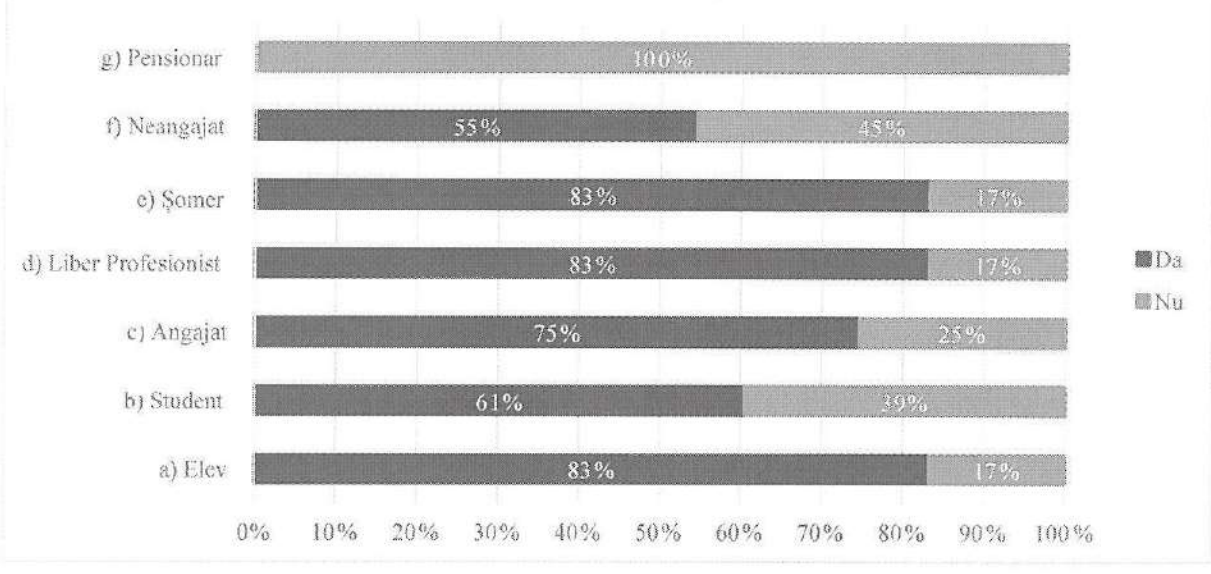


Figura 3.1-



Corelat cu ocupația, se constată că pensionarii nu dețin autoturisme, în timp ce persoanele neangajate dețin un autoturism în proporție de 55%, iar șomerii de 83%. Pentru elevi și studenți gradul este de 70%, in medie. Cel mai mare grad de deține a unui autoturism este reprezentat de liberii profesioniști și de șomeri, cu un procent de 83%, în timp ce persoanele angajate au un grad de deținere de 75%.

8. Distribuția posesiei de autoturism în raport cu ocupația

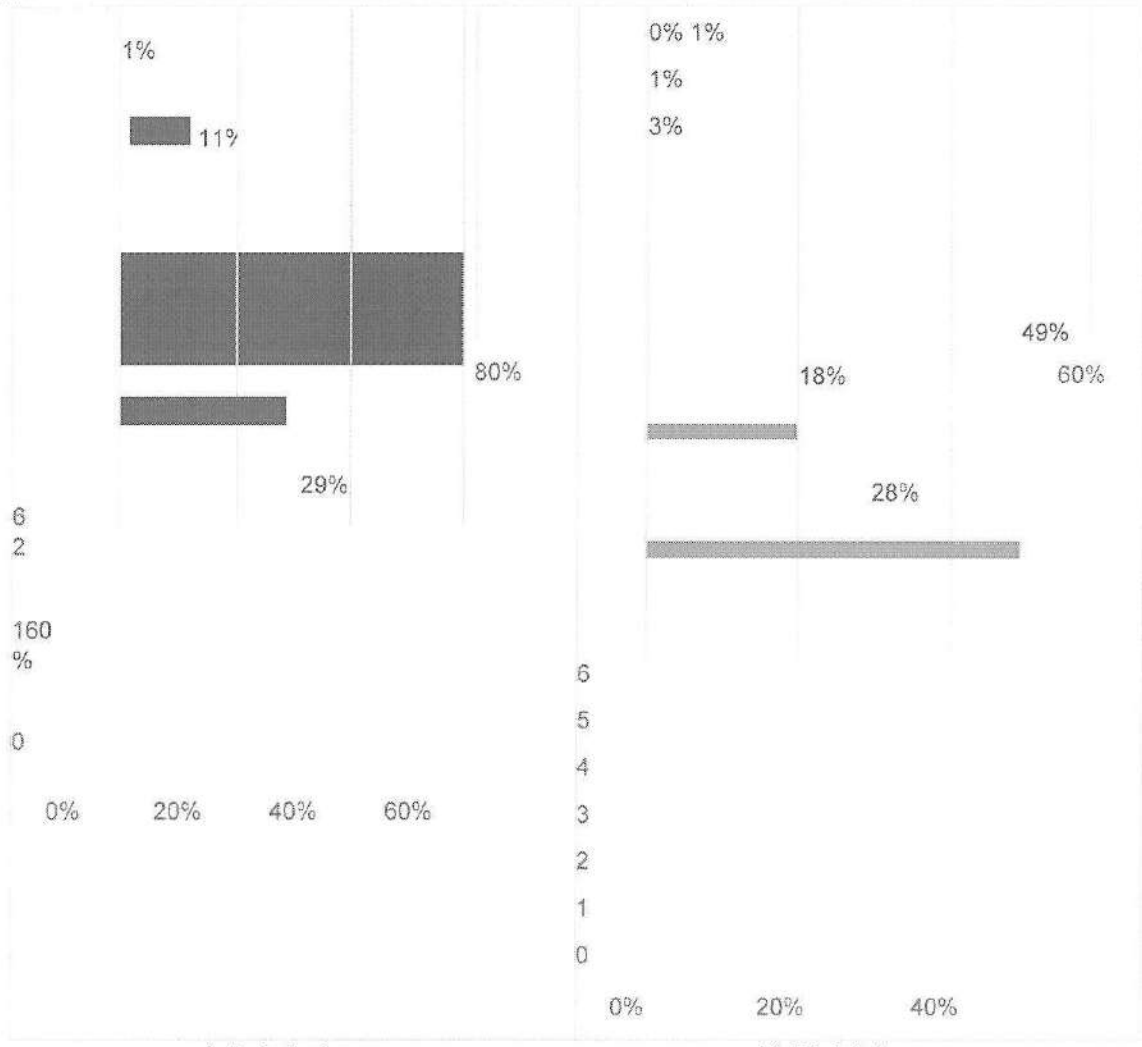


În ceea ce privește numărul de vehicule din gospodării 60% dintre respondenți au declarat că în gospodăria lor se regăsește un singur autoturism, în timp ce 11% dintre aceștia au declarat ca în gospodăria acestora se găsesc 2 autoturisme. 1% dintre aceștia dețin 6 autoturisme.

În cazul bicicletelor, 49% dintre respondenți declară că în gospodăria lor nu se regăsește nicio bicicletă, 28% dețin o singură bicicletă, iar 23% dețin două sau mai multe biciclete.

Figura 3.1-9. Distribuția numărului de autoturisme și biciclete deținute

Figura 3.1-



a) Autoturisme b) Biciclete

Caracteristicile deplasărilor eșantionului intervievat

În vederea identificării comportamentului de deplasare a populației la nivelul municipiului Soroca, în cadrul anchetei de mobilitate s-au colectat date referitoare la frecvența și scopul deplasărilor, modul de transport utilizat, zona de origine și destinație a deplasărilor, precum și durata de deplasare și numărul de persoane aflate în autoturism, în cazul deplasărilor efectuate în acest mod.

În această etapă a anchetei respondenții au descris comportamentul general de deplasare la nivel săptămânal, dar și deplasările pe care le efectuează într-o zi obișnuită de lucru, acestea fiind de referință în vederea analizei mobilității la nivelul întregului municipiu.

Din totalul persoanelor intervievate, 73% reprezintă populație ocupată, ceea ce determină un comportament de deplasare relativ predictibil, ținând cont că pentru această categorie de persoane deplasarea principală este cea între locuință și locul de muncă.

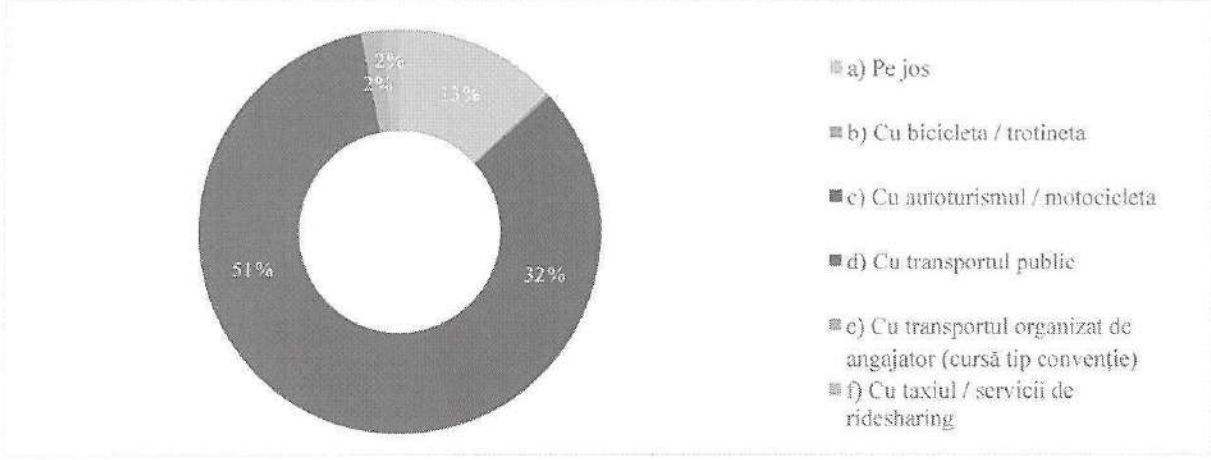
În ceea ce privește comportamentul zilnic de deplasare, persoanele intervievate au răspuns cum se deplasează în mod obișnuit într-o zi lucrătoare, ținând cont de activitățile și obiceiurile acestora. Deplasările descrise au fost considerate a fi înlănțuite – deci destinația unei deplasări reprezintă originea următoarei deplasări, conform exemplului din figura de mai jos.

Figura 3.1-10. Exemplu de trei deplasări înlănțuite



Respondenții au declarat că se deplasează în proporție de 51% cu transportul public și 32% cu autoturismul. Conform declarației acestora deplasările nemotorizate au o cotă modală modestă, respectiv 13% pietonal și 2% cu bicicleta. Se constată o cotă foarte ridicată a transportului public. Este de menționat că aceasta poate fi alterată de percepția respondenților care își doresc prin răspunsurile lor să se conformeze așteptărilor societății.

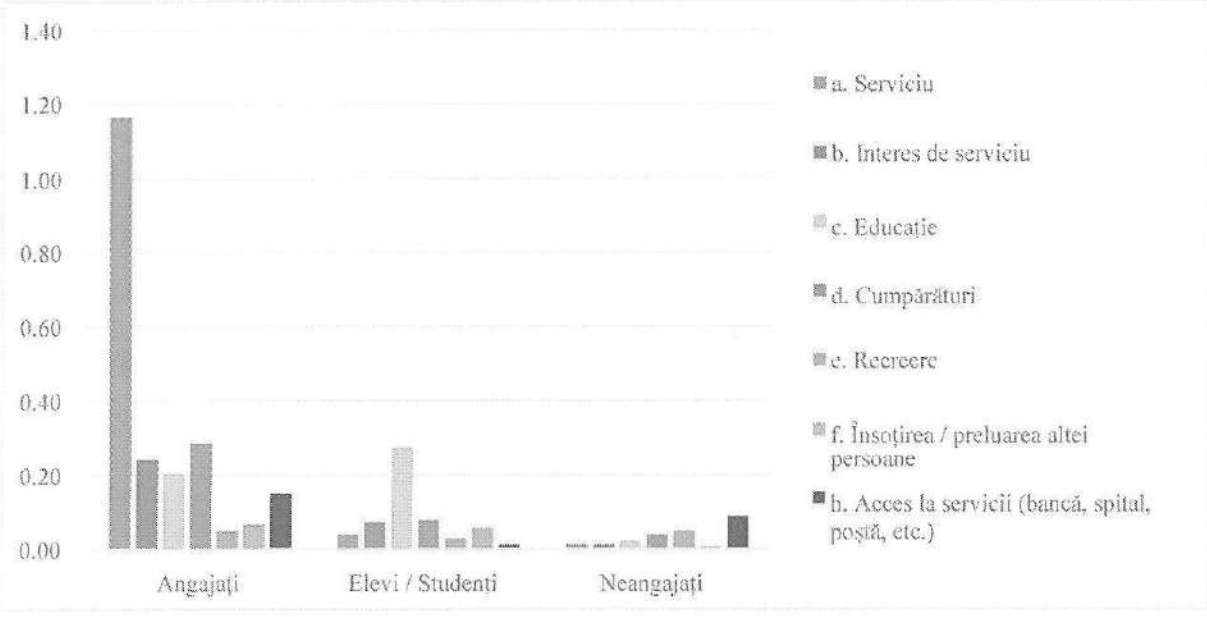
Figura 3.1-11. Repartiția modală a deplasărilor



În vederea analizării comportamentului de deplasare, respondenții au fost grupați în 3 categorii principale – Angajați (Angajații și Liber Profesioniștii), Neangajați (Pensionari, Șomeri, Casnici) și Elevi/Studenți. În figura de mai jos este prezentată frecvența zilnică a deplasărilor în funcție de scopuri, pentru cele trei categorii de persoane.

Rata de deplasare a respondenților rezultată din chestionarul de mobilitate este de 2.83 deplasări / zi / persoană.

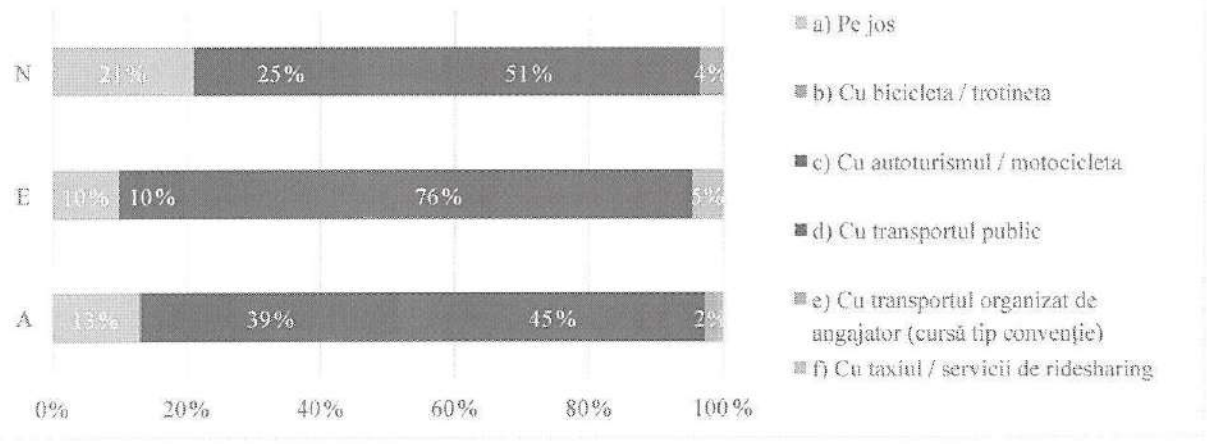
Figura 3.1-12. Frecvența zilnică a deplasărilor în raport cu scopul acestora



Din acest grafic se evidențiază comportamentele generale de deplasare, respectiv angajații care se deplasează preponderent la locul de muncă, persoanele fără ocupație se duc preponderent la servicii sau cumpărături.

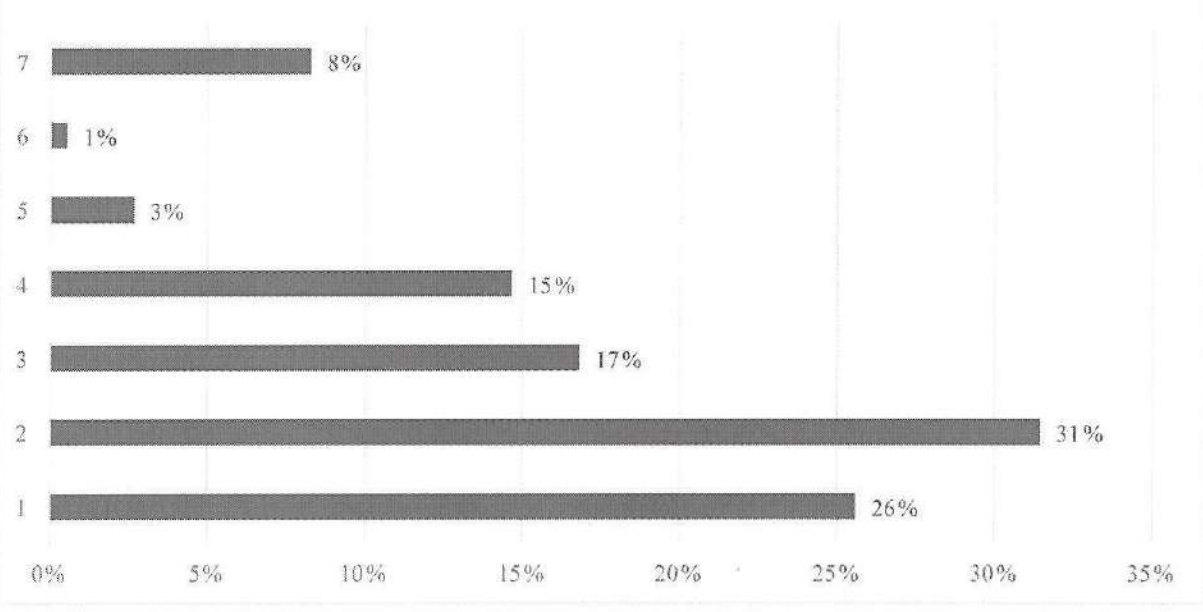
Repartiția modală a deplasărilor diferă de la o categorie de persoane la alta, în funcție de specificul activităților și de accesul la anumite moduri de transport. Astfel, ancheta de mobilitate a relevat faptul că angajații folosesc cel mai des transportul public, pentru 45% din deplasări, în timp ce persoanele neangajate folosesc acest mod pentru 51% din deplasări. În ceea ce privește deplasările pe jos, acestea sunt preferate pentru 10% din deplasările elevilor, studenților și 20% persoanelor neangajate, în timp ce persoanele ocupate se deplasează pe jos într-un procent mai redus, de 13%. Cota transportului cu autoturismul este de 39% în cazul acestora.

Figura 3.1-13. Repartiția modală a deplasărilor pe grupuri de persoane



Ancheta de mobilitate a relevat un grad mediu bun de utilizare al autoturismelor, respectiv de 2.77 persoane/autoturism. Se observă faptul că aproape trei sferturi (74%) din totalul deplasărilor cu autoturismul sunt realizate de 2 sau mai multe persoane. 26% din deplasări sunt realizate de autoturisme ocupate de o singură persoană.

Figura 3.1-14. Gradul mediu de ocupare al autoturismelor

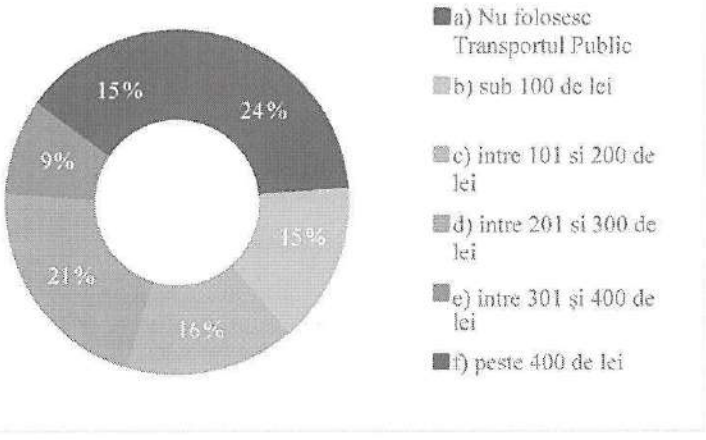


Costurile de transport ale respondenților

În ceea ce privește costul lunar pe care respondenții îl plătesc pentru diferite moduri de transport pe care le utilizează, aceștia au răspuns pentru fiecare mod de transport utilizat astfel:

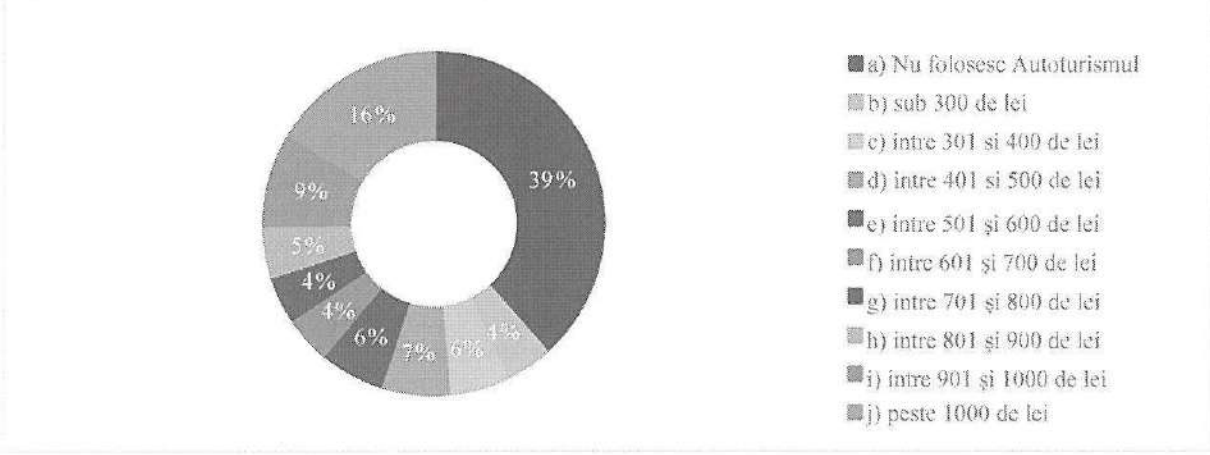
Pentru transportul public, un procent de 21% dintre aceștia au declarat că plătesc între 200 și 300 de lei pe lună, 16% au declarat că plătesc între 100 și 200 de lei/lună, iar 15% plătesc peste 400 de lei/lună.

Figura 3.1-15. Costurile de deplasare cu transportul public



În cazul persoanelor care se deplasează cu autoturismul personal, 16% dintre aceștia au declarat că plătesc peste 1000 de lei/lună, următoarea cea mai mare pondere fiind în intervalul de 900 și 1000 de lei/lună, 9%.

Figura 3.1-16. Costurile lunare ale deplasării cu autoturismul



Respondenții au fost intervievați în cadrul chestionarului și cu privire la disponibilitatea acestora de a renunța la autoturismul personal în cazul în care transportul public din municipiul Soroca și aria de influență ar fi îmbunătățit, 37% au declarat că ar renunța la autoturismul personal, 38% au declarat că este posibil să nu mai utilizeze autoturismul personal pentru unele deplasări, în timp ce 17% dintre respondenți au declarat că nu ar renunța la utilizarea autoturismului personal în favoarea unui transport public îmbunătățit.

Figura 3.1-17. Elasticitatea utilizării transportului public în defavoarea autoturismului

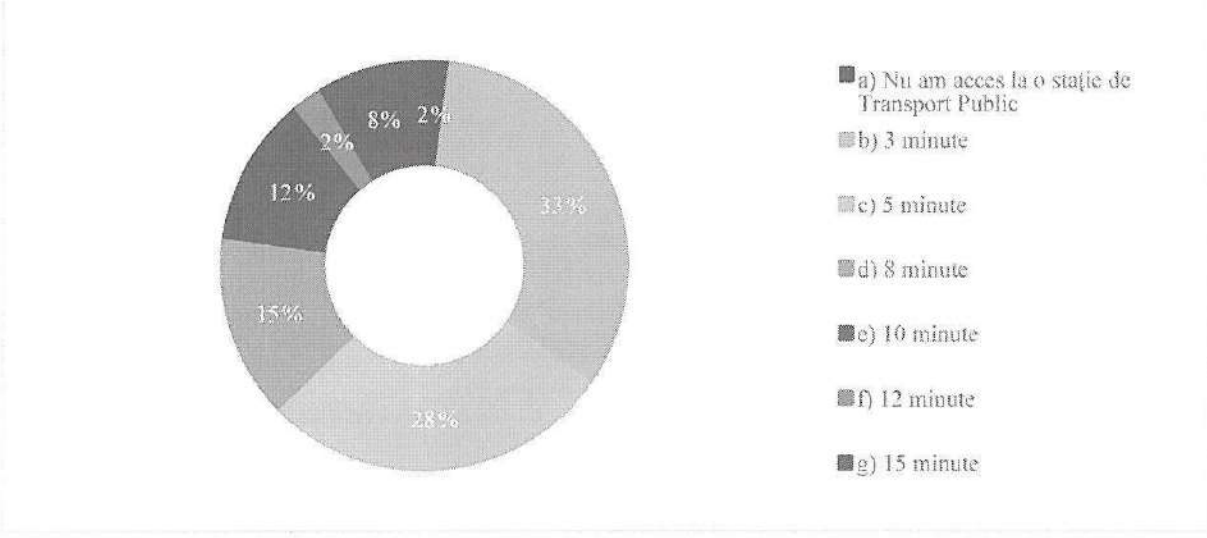


Elasticitatea temporală pentru accesul la stația de transport public

În ceea ce privește accesibilitatea în stațiile de transport public, cea mai mare pondere a răspunsurilor este în cazul respondenților care sunt și la cea mai mică distanță pietonală față de o stație de transport public, respectiv 33% dintre respondenți sunt la o distanță pietonală de 3 minute, 28% la o distanță

pietonală de 5 minute, în timp ce 9% sunt la o distanță pietonală de peste 15 de minute față de o stație de transport public, iar 2% nu au acces deloc la o stație.

Figura 3.1-18. Elasticitatea temporală pentru deplasarea pietonală



Experiența respondenților de utilizare a serviciilor de transport public

În cadrul chestionarului de mobilitate, respondenții au fost intervievați în legătură cu timpul pe care aceștia sunt dispuși să îl parcurgă cu diferite moduri de transport până la o stație de transport public din zona domiciliului.

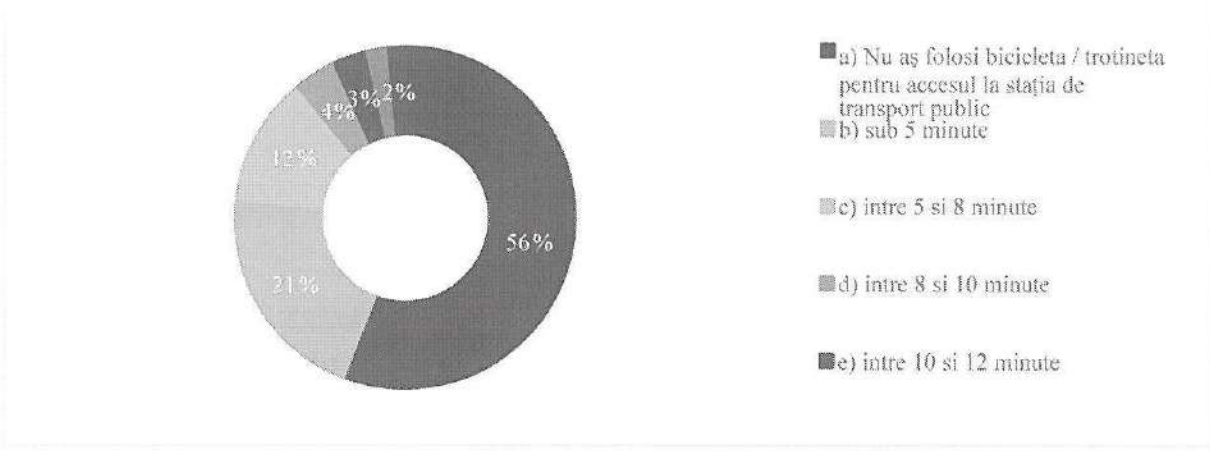
În cazul deplasărilor pietonale, 27% dintre aceștia au declarat că sunt dispuși să parcurgă o distanță pietonală între 5 si 8 minute până la o stație de transport public, 55% sub 5 minute, iar cea mai mare distanță pietonală este de peste 15 minute, cu o pondere de 2%, în timp ce 4% nu iau în considerare deplasarea pietonală la o stație de transport public.

Figura 3.1-19. Elasticitatea temporală de deplasare pietonală către stațiile de transport public



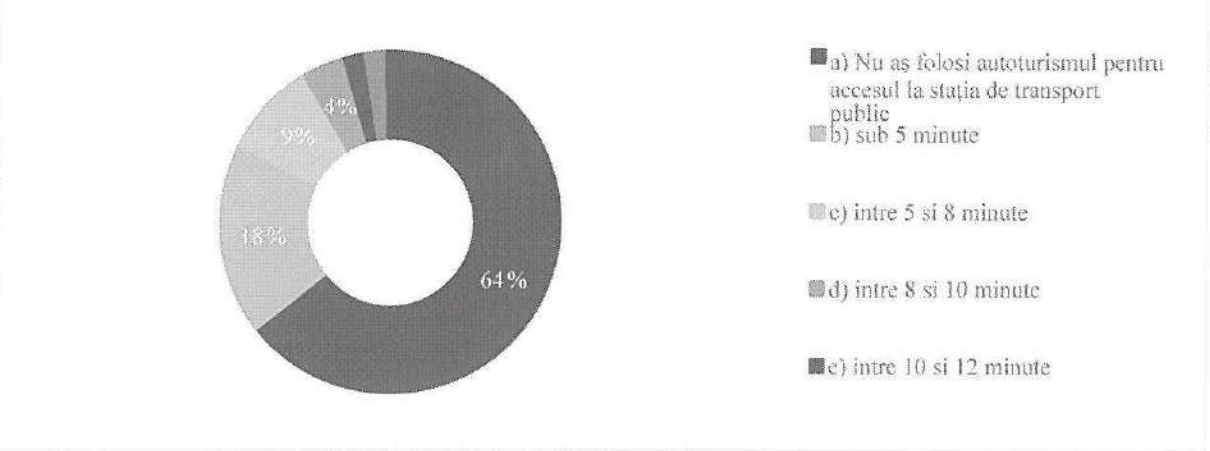
Peste jumătate dintre respondenți (56%), au fost reticenți în ceea ce privește deplasarea cu bicicleta/trotineta, în timp ce 21% dintre aceștia sunt dispuși să meargă sub 5 minute, iar doar 2% dintre aceștia sunt dispuși să parcurgă peste 15 minute.

Figura 3.1-20. Elasticitatea temporală de deplasare cu bicicleta/trotinetă către stațiile de transport



În cazul deplasărilor cu autoturismul personal, 64% dintre respondenți au declarat că nu ar fi dispuși să folosească autoturismul personal, în timp ce 18% sunt dispuși sa meargă sub 5 minute cu autoturismul până la o stație de transport public.

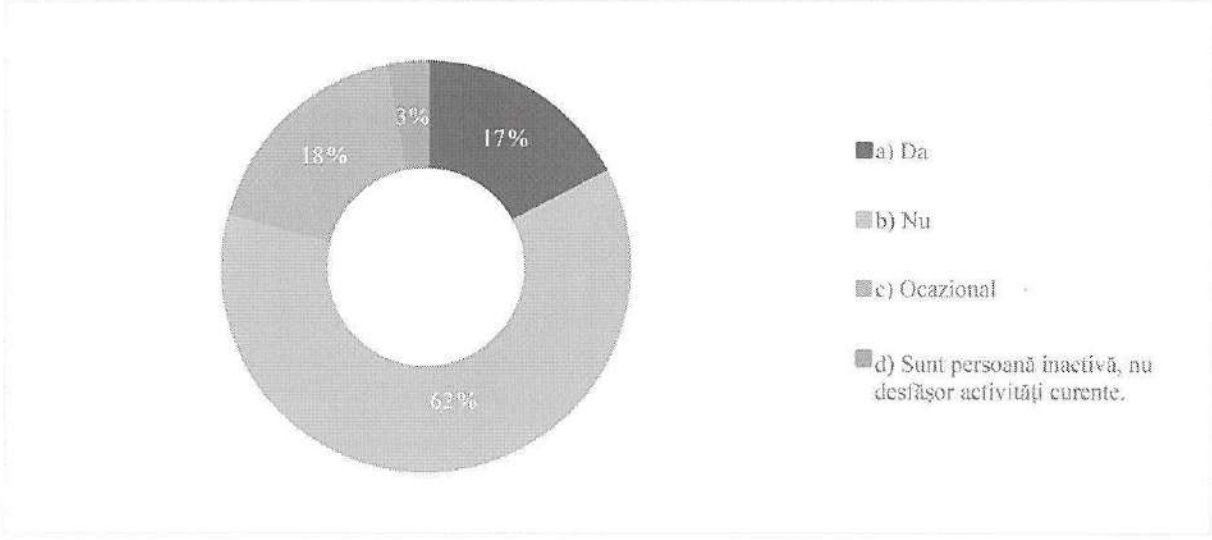
Figura 3.1-21. Elasticitatea temporală de deplasare cu bicicleta/trotinetă către stațiile de transport



3.2. RELAȚIA CU ZONA PERIURBANĂ ȘI NAVETISMUL

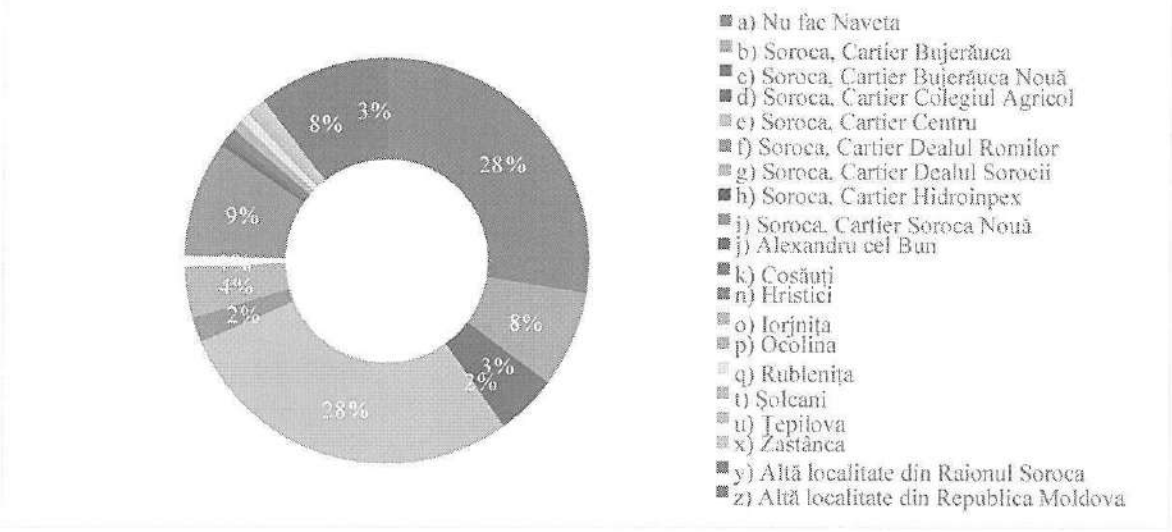
În ceea ce privește comportamentul general de deplasare, 62% din respondenți au declarat că nu obișnuiesc să-și desfășoare activitatea recurentă de acasă, prin urmare aceștia se deplasează frecvent la locul de muncă, la școală sau în alte locații în care își desfășoară activitățile.

Figura 3.2-1. Desfășurarea activității de la domiciliu



Ținând cont de repartiția teritorială a oportunităților de lucru și studiu, la nivelul zonei urbane funcționale fenomenul de navetism este crescut. Astfel, 45% dintre respondenți au declarat că fac naveta în altă localitate decât cea în care locuiesc pentru a își desfășura activitățile. Majoritatea respondenților navetiști care se deplasează către municipiul Soroca, au ca principală destinație zona Centru (39% din totalul navetiștilor), urmat de cartierul Soroca Nouă (13% din totalul navetiștilor) și de cartierul Bujerăuca (11% din totalul navetiștilor). 7% fac naveta în localități adiacente municipiului Soroca, în timp ce 15% fac naveta în altă localitate din afara ariei de influență a municipiului Soroca.

Figura 3.2-2. Distribuția navetismului



3.3. TRAFICUL RUTIER

3.3.1. CONTORIZĂRI ALE VOLUMELOR DE TRAFIC

În vederea determinării fluxurilor de trafic s-au realizat contorizări asupra volumelor într-o serie de amplasamente distribuite reprezentativ pe întreg teritoriul municipiului Soroca și la intrările și ieșirile din localitate. Colectarea de date s-a realizat în luna Noiembrie 2024, urmărind zile obișnuite de lucru în care traficul nu a fost influențat de evenimente deosebite – lucrări edilitare, devieri de circulație, adunări publice, condiții meteo nefavorabile. Colectarea datelor s-a realizat între orele 06:00 și 22:00 într-o zi de

marți, considerată statistic reprezentativă pentru imaginea de ansamblu a fluxurilor de trafic. Au fost astfel contorizate 15 amplasamente în locațiile prezentate în tabelul și harta de mai jos.

Tabelul 3.3-1: Amplasamente contorizări volume de trafic

ID	Amplasament	Nr. Artere Contorizate	Nr. Direcții Contorizate
S01	Centura x Strada Independenței	2	4
S02	M2 x R7	1	2
S03	Calea Bălților	2	4
S04	M2_Drochin Junction	1	2
S05	Bălților x Decebal	1	2
S06	Independentei x Decebal	2	4
S07	Calea Bălților x Strada Iachir	1	2
S08	Strada Vasile Striescu	1	2
S09	Strada Independenței x Traian	1	2
S10	Ștefan cel Mare x Decebal	2	3
S11	Ștefan cel Mare x Ion Creangă	1	1
S12	Calea Bălților x Rezidențial	1	2
S13	Centură x Calea Bălților	1	2
S14	Strada Independenței_S	1	2
S15	Strada Independenței_N	2	4
	TOTAL	**20**	**38**

Figura 3.3-1. Exemplu de date colectate în punctul S06

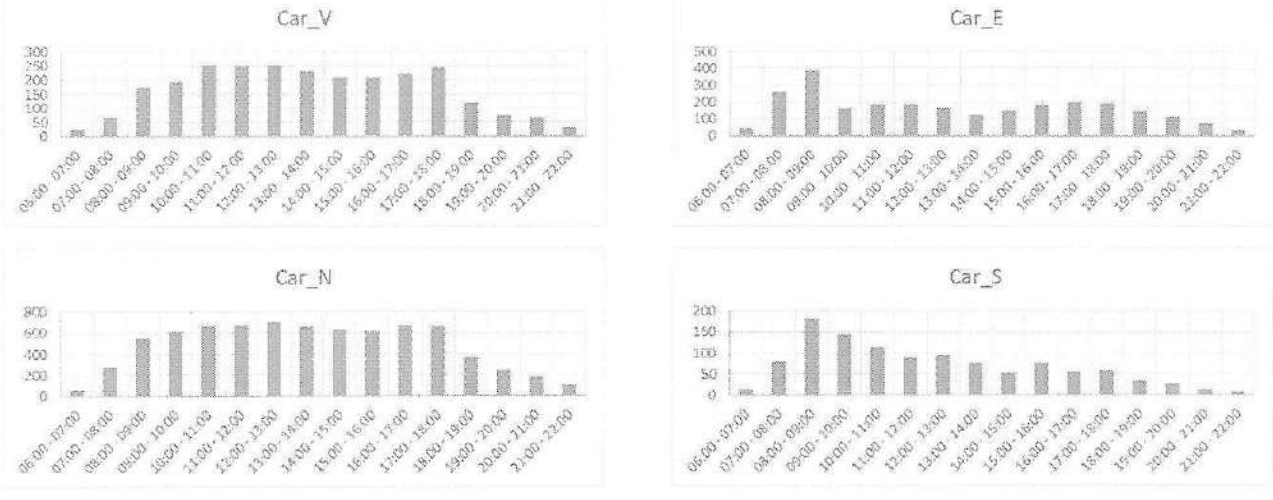
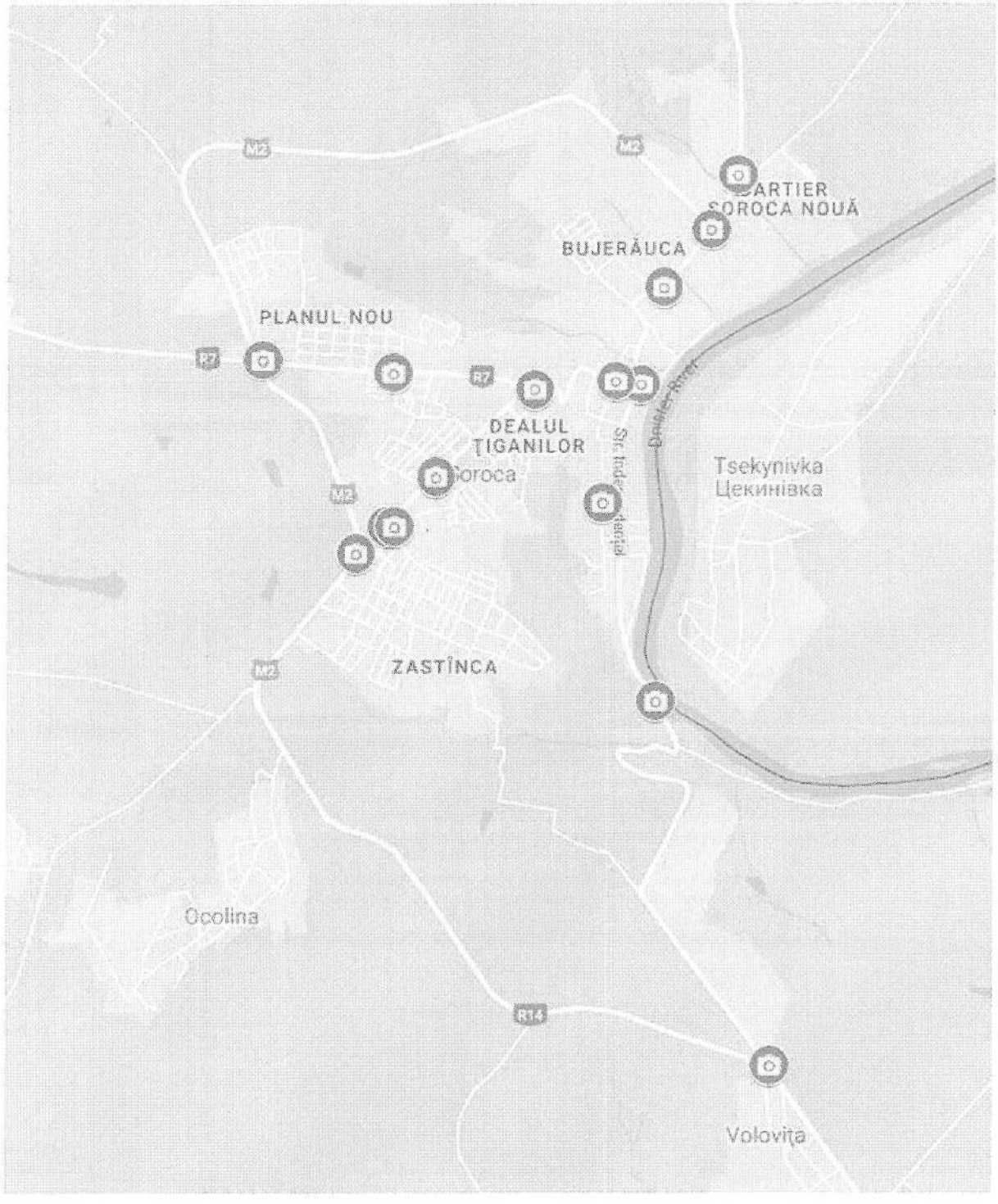


Figura 3.3-2. Amplasamentul punctelor de contorizare



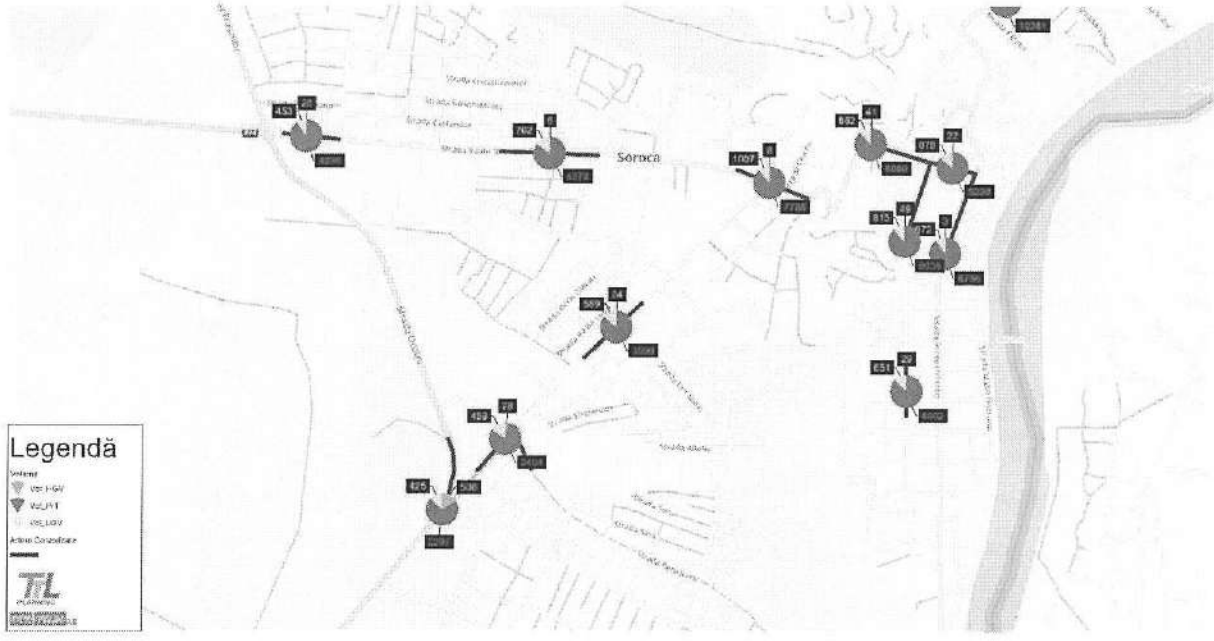
Activitatea de recenzare a traficului din municipiul Soroca a fost realizată în vederea obținerii unei imagini clare asupra fluxurilor de transport și a distribuției tipurilor de vehicule care circulă în oraș. Aceasta a inclus monitorizarea și clasificarea vehiculelor în patru categorii principale, după cum urmează: autoturisme personale, care reprezintă majoritatea vehiculelor de pasageri și sunt utilizate pentru transportul individual; LGV – vehicule ușoare de marfă, vehicule cu greutatea maximă autorizată sub 3,5 tone; HGV – vehicule grele de marfă, cu o greutate mai mare de 3,5 tone și biciclete/trotinete. Această clasificare a fost esențială pentru a înțelege mai bine utilizarea infrastructurii rutiere și nevoile de dezvoltare urbană.

Rezultatele obținute în urma acestei activități vor fi utilizate pentru a analiza capacitatea actuală a rețelei de transport, identificarea punctelor critice de trafic și planificarea unor măsuri eficiente pentru optimizarea fluxurilor de vehicule și îmbunătățirea mobilității urbane în municipiul Soroca.

În continuare, sunt prezentate o serie de hărți în care sunt prezentate punctele de recenzare a traficului din municipiul Soroca, care ilustrează distribuția fluxurilor de vehicule pe principalele artere de circulație. Se remarcă o intensitate ridicată a traficului în zona centrală și pe intrarea în oraș din nord, datorită traficului generat de locuitorii cartierului Soroca Nouă. Această situație reflectă concentrarea fluxurilor de transport în centrul orașului și pe căile principale de acces, subliniind necesitatea unor măsuri de optimizare a mobilității.

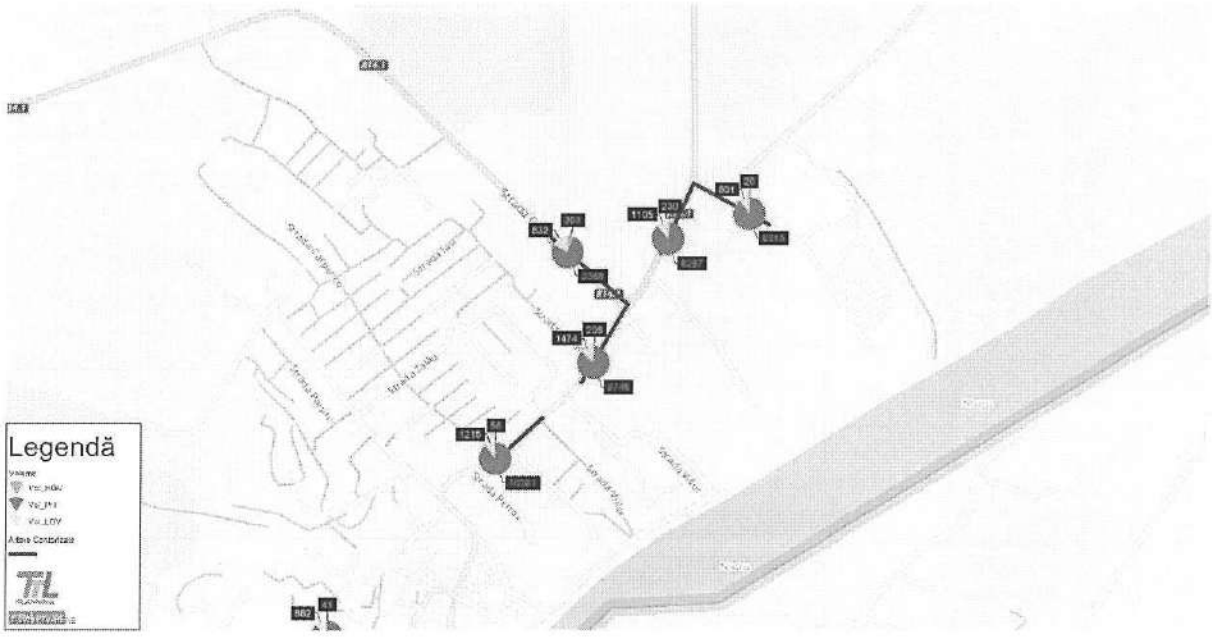
Din rezultatele contorizărilor din zona centrală, se remarcă faptul că principalele fluxuri de vehicule se concentrează pe strada Ștefan cel Mare și pe strada Independenței, care înregistrează un volum de trafic ridicat. Pe lângă aceste străzi, se poate observa și un volum de trafic ridicat pe strada Decebal, care face legătura dintre cartierele din vestul și sud-vestul orașului, trafic care se împarte apoi către vest pe strada Vasile Stroescu și spre sud-vest pe Calea Bălților.

Figura 3.3-3. Volume de trafic contorizate – detaliu zona centrală și de vest



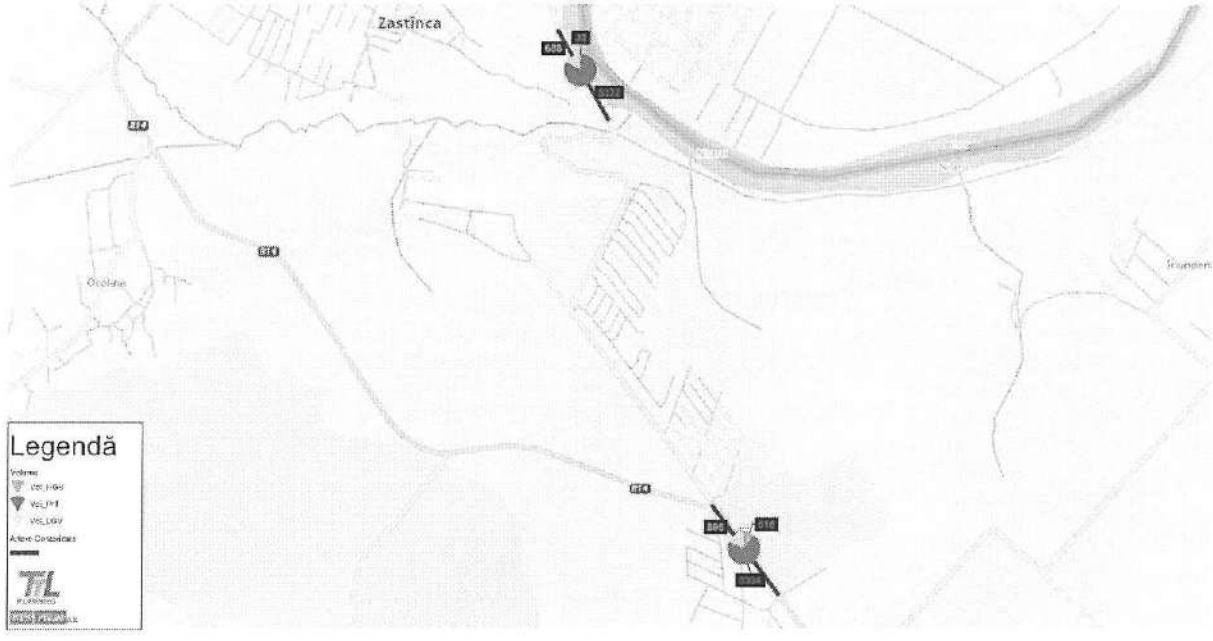
În următoare imagine sunt prezentate punctele recenzate în zona de nord a municipiului Soroca pentru analiza traficului rutier. Datele indică un flux ridicat de vehicule pe Strada Ștefan cel mare, unde s-au înregistrat 11.552 de vehicule pe zi, dintre care majoritatea sunt autoturisme personale. Pe Șoseaua de Centură, traficul este moderat, cu 4.703 vehicule pe zi, dominat de aceeași categorie. Astfel, se poate observa că mare parte din traficul înregistrat în zona de nord a orașului este datorat locuitorilor din cartierul Soroca Nouă, întrucât pe strada Dimitrie Cantemir s-au înregistrat un număr de 7.742 de vehicule, majoritar autoturisme personale.

Figura 3.3-4. Volume de trafic contorizate – detaliu zona de nord



În zona de Sud a orașului se poate observa un trafic scăzut față de restul orașului, intrarea dinspre sudul orașului prezentând un trafic contorizat de 4.718 vehicule, preponderent autovehicule personale și un trafic de 4.043 de vehicule, dominat de aceeași categorie în zona Autogării Soroca.

Figura 3.3-5. Volume de trafic contorizate – detaliu zona de Sud



Analiza traficului rutier din municipiul Soroca oferă o imagine detaliată a fluxurilor de transport, subliniind concentrarea traficului pe arterele principale, precum Strada Ștefan cel Mare și strada Independenței. Rezultatele demonstrează că autoturismele personale domină traficul, urmate de vehiculele de marfă, în special în punctele de intrare în oraș și zonele industriale. Aceste date sunt esențiale pentru identificarea punctelor critice și planificarea măsurilor de optimizare a mobilității urbane, inclusiv pentru dezvoltarea serviciilor de transport public urban, acolo unde se identifică o nevoie de mobilitate exprimată sub forma unor fluxuri de trafic ridicate.

3.3.2. CONTORIZĂRI ALE DURATELOR DE DEPLASARE

În vederea validării modelului de transport, s-au realizat înregistrări ale duratelor de deplasare pe principalele coridoare de mobilitate ale municipiului.

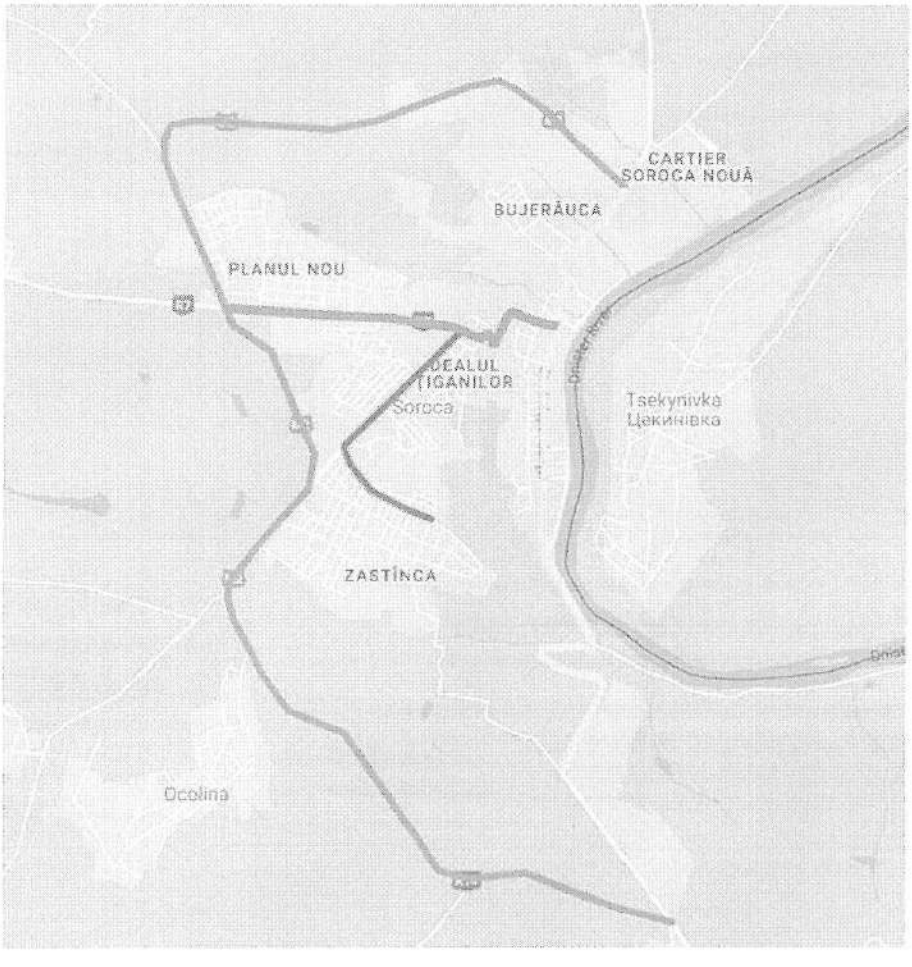
Contorizările asupra duratelor de deplasare s-au realizat atât prin centralizarea datelor din chestionarul de mobilitate, cât și prin colectarea de date in-situ pe traseele stabilite. Au fost astfel colectate date pentru deplasări cu transportul privat (autoturism) într-o zi obișnuită de lucru pentru a capta cât mai veridic imaginea intensității traficului la diferite ore.

Pentru transportul privat au fost stabilite 4 trasee de deplasare ce corespund principalelor artere de transport, astfel:

- Traseul 1 (Verde): Centura Soroca.
- Traseul 2 (Albastru): Str. Vasile Striescu x Calea Bălților – Calea Bălților – Stradela Muncii.
- Traseul 3 (Portocaliu): Decebal x Independenței – Str. Vasile Striescu – M2 x R7.
- Traseul 4 (Galben): M2 x Centura Soroca (Nord) – Str. Independenței – Str. George Meniuc x Str. Independenței.

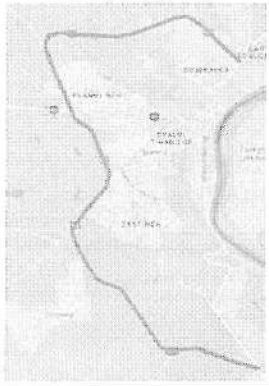
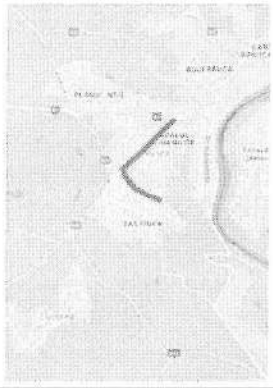
Contorizarea duratelor de deplasare s-a efectuat prin parcurgerea fiecărui traseu dus-întors și înregistrarea duratei de deplasare, a distanței și vitezei de deplasare pe parcursul traseului. Cele 4 trasee sunt descrise în tabelul și harta de mai jos.

Figura 3.3-6. Trasee contorizări durate de deplasare



În continuare, sunt prezentate caracteristicile traseelor și a valorile rezultate în urma contorizărilor efectuate:

Tabelul 3.3-2: Rezultatele contorizărilor duratelor de deplasare

Traseu	Descriere	Direcția		AM	IP	PM
	Centura Soroca	S – N	**Durată [min]**	11.5	15	14
			Distanța	15.1 km		
			Viteza medie [km/h]	78.7	60.4	64.7
		N – S	**Durată [min]**	12	15	13.8
			Distanța	15.1 km		
			Viteza medie [km/h]	75.5	60.4	65.6
	Str. Vasile Stroescu x Calea Bălților – Calea Bălților – Strada Renașterii	NE – SE	**Durată [min]**	4.1	4	5.1
			Distanța	2.6 km		
			Viteza medie [km/h]	38	39	30.5
		SE - NE	**Durată [min]**	4.5	4	4.9
			Distanța	2.6 km		
			Viteza medie [km/h]	34.6	39	31.8
	Decebal x Independenței – Str. Vasile Striescu – M2 x R7	E – V	**Durată [min]**	5.3	9	5.2
			Distanța	3.3 km		
			Viteza medie [km/h]	37.35	22	38
		V - E	**Durată [min]**	5.5	7	6
			Distanța	3.3 km		
			Viteza medie [km/h]	36	28	33
	M2 x Centura Soroca (Nord) – Str. Independenței – Str. George Meniuc x Str. Independenței.	S – N	**Durată [min]**	14	17	10.7
			Distanța	6.9 km		
			Viteza medie [km/h]	29.5	24.3	38.7

		N - S	Durată [min]	16.8	14	11
			Distanța	6.7 km		
			Viteza medie [km/h]	23.9	28.7	36.5

Rezultatele acestor contorizări oferă o imagine de ansamblu asupra duratelor și vitezelor de deplasare în municipiul Soroca. Activitatea a condus la identificarea zonelor de congestie, iar rezultatele acestor contorizări vor fi utilizate în stabilirea programului de circulație a transportului public, calculul vitezelor comerciale ale liniilor de trasport și a duratelor de parcurs a semicurselor.

4. ANALIZA CADRULUI LEGISLATIV ÎN DOMENIUL ORGANIZĂRII SERVICIILOR DE TRANSPORT PUBLIC

4.1. CADRUL LEGISLATIV AL REPUBLICII MOLDOVA

Pentru a înțelege provocările cu care se confruntă mun. Soroca, dar și celelalte orașe și municipii a Republicii Moldova, este esențial de făcut o analiză a cadrului juridic existent la nivel național.

Asigurarea unui transport public calitativ și eficient este una dintre cele mai mari provocări pentru autoritățile publice locale din toate orașele Republicii Moldova, iar municipiul Soroca nu face excepție în acest sens. Calitatea și managementul operațional al transportului public într-un oraș modern este direct proporțional cu calitatea mobilității urbane, ceea ce reprezintă de fapt satisfacția și comoditatea pentru toți pietonii și utilizatorii tuturor modurilor de transport, inclusiv a conducătorilor mașinilor personale.

Cadrul juridic actual la nivel național este neclar și incomplet din perspectiva reglementărilor legale cu privire la opțiunile de organizare și gestionare a sistemului de transport public. Cadrul de reglementare este afectat de lipsa unor dispoziții specifice funcționării transportului urban și a mecanismelor de asigurare a respectării legislației, precum și de lipsa politicilor de dezvoltare durabilă a transportului public. **Acordul de Asociere UE – Republic Moldova (Legea Nr. 112 din 02.07.2014[3])**

Unul din documentele primare care are la bază fundamentarea îmbunătățirii calității transportului public, dar și a mobilității urbane este Acordul de Asociere UE – Republica Moldova. Ca urmare, este important de analizat care sunt cele mai esențiale prevederi cu privire la transportul public și ce a fost transpus în legislația națională la momentul actual.

Acordul de Asociere constituie un reper important în promovarea proceselor de reformă, prevederile acestuia sunt transpuse în acțiuni concrete prin documente precum Planul Național de Acțiuni și ulterior adoptate prin Hotărâri de Guvern. La fel, obligațiile care derivă din acest Acord implică îmbunătățirea cadrului legal/regulatoriu existent prin promovarea de acte normative, prin care transpun directivele și regulamentele europene relevante fiecărui domeniu de activitate menționat în acest Acord. Prin urmare, autoritățile competente (Parlamentul, Guvernul, Ministerele și Organele de specialitate) au responsabilitatea de a asigura conformitatea legislației în vigoare cu rigorile și standardele Acquis-ului European.

Cadrul relevant domeniului transportului public este reprezentat în Titlul IV "Cooperarea economică și alte tipuri de cooperare sectorială", și anume, Capitolul 15 "Transporturi. Acesta dispune de liniile directoare, care stau la baza extinderii și consolidării cooperării în domeniul transporturilor cu sisteme și

operațiuni de transport durabile, eficiente, desfășurate în condiții de siguranță și securitate, asigurând intermodalitatea și interoperabilitatea sistemelor de transport (art. 80, Capitolului 15). De asemenea, documentul prevede și elaborarea politicilor naționale durabile în domeniul transporturilor și strategiilor sectoriale în domeniul transportului rutier, unde trebuie să se regăsească cerințe legale conforme celor mai înalte standarde internaționale/regionale, condiții și termeni de punere în aplicare, responsabilități administrative și resurse financiare necesare (primare/adiacente).

Acordul de Asociere pune un accent sporit și pe o mai bună evaluare a proiectelor de infrastructură pentru toate modurile de transport integrat, pe promovarea utilizării și punerii în aplicare a sistemelor inteligente de transport. Este încurajată dezvoltarea inter modalității și a utilizării tehnologiei informației, a sistemelor spațiale și aplicațiilor comerciale care facilitează transportul (art. 81, Capitolul 15). Totodată, acesta prevede și îmbunătățirea circulației călătorilor și a bunurilor, îmbunătățirea rețelelor de transport și modernizarea infrastructurii (art. 82, 83, 84, Anexa IX).

Deși textul Acordului nu specifică în mod direct directivele și regulamentele UE referitoare la transportul public, Republica Moldova s-a angajat să transpună și să implementeze aproximativ 65 de acte normative europene în acest sector.

Capitolul 15 - Transporturi, Articolul 81, menționează următoarele:

Cooperarea include, printre altele, următoarele domenii:

(a) elaborarea unei politici naționale durabile în domeniul transporturilor care să reglementeze toate modurile de transport, în special pentru a asigura sisteme de transport eficiente şi sigure şi pentru a promova integrarea considerațiilor din domeniul transporturilor în alte domenii de politică;

(b) elaborarea unor strategii sectoriale prin prisma politicii naționale în domeniul transportului (inclusiv cerințele legale pentru modernizarea echipamentului tehnic și a flotelor de transport, în conformitate cu cele mai înalte standarde internaționale) rutier, feroviar, pe căi navigabile interioare, aerian, precum şi a inter modalității, inclusiv a calendarelor și a obiectivelor de referință în materie de punere în aplicare, a definirii responsabilităților administrative și a planurilor financiare;

(c) îmbunătățirea politicii în domeniul infrastructurii în vederea unei mai bune identificări şi evaluări a proiectelor de infrastructură pentru diferitele moduri de transport;

(d) dezvoltarea unor strategii de finanțare care pun accentul pe întreținere, pe constrângerile în materie de capacități şi pe infrastructurile de legătură care lipsesc, precum și activarea și promovarea participării sectorului privat la proiecte de transport;

(e) aderarea la organizațiile și acordurile internaționale relevante în domeniul transporturilor, inclusiv la procedurile de asigurare a punerii în aplicare riguroase și a respectării eficace a acordurilor şi a convențiilor internaționale în domeniul transporturilor;

(f) cooperarea științifică și tehnică și schimbul de informații pentru dezvoltarea și îmbunătățirea tehnologiilor în domeniul transportului, cum ar fi sistemele inteligente de transport, precum şi

(g) promovarea utilizării sistemelor inteligente de transport și a tehnologiei informației în gestionarea şi exploatarea tuturor modurilor de transport, precum și sprijinirea inter modalității şi a cooperării în utilizarea sistemelor spațiale și a aplicațiilor comerciale care facilitează transportul.

Printre principalele actele normative relevante ale UE în domeniul transportului public urban și menționate în acord sunt:

[3] https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=83489&lang=ro

1. **Directiva (UE) 2022/2561**[4] privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de persoane. Prin această directivă se urmărește ca, prin calificare inițială și formare periodică, conducătorul auto să se încadreze într-un standard unic datorită căruia să aibă acces și să efectueze activitatea de conducere auto, având drept finalitate îmbunătățirea siguranței rutiere și a siguranței conducătorului auto, inclusiv în timpul operațiilor efectuate de conducătorul auto atunci când vehiculul este oprit. Directiva a fost transpusă prin mai multe instrumente legale naționale, precum: Codul Educației nr. 152/2014, Codul Transporturilor Rutiere nr. 150/2014, Codul Muncii nr. 154/2003, cu modificările/completările ulterioare; Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, modificată; HG nr. 357/2009 cu privire la aprobarea Regulamentului circulației rutiere, modificată; HG nr. 539/2008 cu privire la crearea Instituției publice "Agenția Națională Transport Auto", modificată; HG nr. 1452/2007 cu privire la aprobarea Regulamentul cu privire la permisul de conducere, organizarea şi desfășurarea examenului pentru obținerea permisului de conducere şi condițiile de admitere la traficul rutier, modificată; HG nr. 193/2017 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la formarea continuă a adulților, modificată; HG nr. 827/2013 cu privire la aprobarea Strategiei de transport şi logistică pe anii 2013-2022; HG nr. 1016/2017 cu privire la aprobarea Cadrului Național al Calificărilor din Republica Moldova, modificată; HG nr. 425/2015 cu

privire la Nomenclatorul domeniilor de formare profesională şi al meseriilor/profesiilor, modificată; Clasificatorul ocupațiilor din Republica Moldova, aprobat prin Ordinul MMPSF nr. 22 din 03 martie 2014, modificat, Ordinul MTID nr.9 din 10 februarie 2015 cu privire la elaborarea Programelor de formare profesională continuă, etc.

2. **Regulamentul (CE) 1071/2009 din 21 octombrie 2009** [5]de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier. Prezentul regulament reglementează accesul la ocupația de operator de transport rutier și exercitarea respectivei ocupații.

Regulamentul a fost transpus parțial prin completările/modificările operate Codului Transporturilor Rutiere nr.150 din 17 iulie 2014, cele mai recente datând cu luna septembrie 2020, și HG nr. 854 din 28 iulie 2006 cu privire la Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje, cele mai recente datând cu luna iulie 2017. În context, se vorbește despre armonizarea prevederilor naționale cu dispozițiile regulamentului referitoare la condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier.

3. **Regulamentul (CE) nr. 1370/2007**[6] privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători, care stabilește condițiile în care autoritățile competente pot interveni în sectorul transportului public pentru a asigura servicii adecvate și accesibile.

Regulamentul a fost transpus parțial prin HG nr. 47 din 01 februarie 2023 pentru aprobarea Regulamentului privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri. În context, această HG se aplică doar serviciilor publice de transport feroviar de pasageri contractate de autoritatea competentă și reglementează modul în care autoritățile competente pot acționa în domeniul transportului public de pasageri pentru a garanta prestarea de servicii de interes general, care sunt mai numeroase, mai sigure, de calitate mai bună sau au costuri mai scăzute decât cele pe care lear fi permis numai acțiunea pieței.

4. **Regulamentul (UE) 2021/782**[7] privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar.

[4] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ro/TXT/?uri=CELEX%3A32022L2561

[5] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX%3A02009R1071-20220221

[6] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX%3A02007R1370-20171224

[7] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ro/TXT/?uri=CELEX%3A32021R0782

Regulamentul a fost transpus parțial prin completările/modificările operate Codului Transportului Feroviar nr. 309 din 17 iulie 2003. Acesta stabilește condițiile privind drepturile, obligațiile și răspunderea căii ferate și a călătorilor care beneficiază de transportul feroviar.

4.2. CADRUL LEGISLATIV AL UNIUNII EUROPENE

Dacă ne referim la un transport public urban de călători calitativ și eficient, legislația Europeană poate servi drept exemplu de bune practici în organizarea serviciilor publice de transport. Cadrul legislativ european promovează sustenabilitatea, accesibilitatea și eficiența în serviciile de transport public din orașe și zonele metropolitane (municipiile în cazul Republicii Moldova). Iată care sunt principalele directive, regulamente și inițiative relevante pentru transportul public urban:

1. **Regulamentul (CE) nr. 1370/2007**: Stabilește normele prin care autoritățile publice pot interveni în organizarea transportului public urban pentru a asigura servicii sigure, de calitate și accesibile. Include reguli pentru contractele de servicii publice, subvenții și drepturile pasagerilor. Acest regulament este piatra de temelie a reglementărilor privind organizarea și finanțarea transportului public urban în UE.
2. **Directiva 2010/40/UE**[8]: Este despre Sistemele de transport inteligente (ITS). Promovează utilizarea tehnologiilor avansate pentru gestionarea traficului urban și pentru optimizarea transportului public în orașe. oferă un cadru pentru dezvoltarea unor soluții inovatoare, precum biletele electronice, managementul flotei și informarea în timp real a pasagerilor.
3. **Regulamentul (UE) nr. 181/2011**[9]: Stabilește drepturile pasagerilor care călătoresc cu autobuzul și autocarul. Protejează drepturile pasagerilor în transportul urban și interurban, asigurând condiții echitabile și accesibilitate pentru toți, inclusiv pentru persoanele cu mobilitate redusă. Obligă operatorii urbani să ofere servicii corecte și accesibile, inclusiv în cazul întârzierilor sau anulărilor.
4. **Directiva 2008/50/CE**[10] privind calitatea aerului și un aer mai curat pentru Europa: Îmbunătățește calitatea aerului în orașe prin reducerea poluării cauzate de transportul public motorizat. Încurajează tranziția către flote ecologice (vehicule electrice, hibride sau alimentate cu GNC) în transportul public urban.
5. **Directiva 2009/33/CE**[11] privind vehiculele nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic: Obligă autoritățile publice să prioritizeze vehiculele ecologice în achizițiile pentru transportul public. Contribuie la reducerea amprentei de carbon a transportului urban.
6. **Pachetul privind Mobilitatea Urbană Sustenabilă (Urban Mobility Package)**[12]: Include Ghidul UE pentru Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă (SUMP - Sustainable Urban Mobility Plans). Sprijină autoritățile locale în dezvoltarea strategiilor integrate pentru transportul urban, promovând mobilitatea activă (mersul pe jos și ciclismul), transportul public și reducerea utilizării autoturismelor. *Este un instrument esențial pentru orașele care doresc să îmbunătățească transportul public și să reducă congestionarea și poluarea.*

[8] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX%3A02010L0040-20231220

[9] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX:32011R0181

[10] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX%3A02008L0050-20150918

[11] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX%3A02009L0033-20240520

[12] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/PDF/?uri=CELEX:52014IR0090&from=SV

7. **Regulamentul (UE) 2024/1679**[13]: Integrarea transportului urban cu rețelele regionale și transeuropene (TEN-T). Asigură conectivitatea dintre orașe și zonele metropolitane prin intermediul unor soluții intermodale de transport.
8. **Directiva 2008/96/CE**[14] privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere: Măsuri pentru creșterea siguranței rutiere în rețelele urbane. Oferă orientări pentru asigurarea siguranței călătorilor în transportul public urban.

Toate aceste reglementări și inițiative pot oferi o tranziție către un transport public urban mai eficient, accesibil și ecologic, punând accent totodată pe necesitățile pasagerilor și pe obiectivele climatice ale EU.

4.3. ANALIZA CADRULUI LEGISLATIV LOCAL

Dacă facem referire la cadrul de reglementare la nivel local, este important să menționăm Legea nr. 423/2023[15] pentru modificarea unor acte normative (care modifică legislația în domeniul transporturilor rutiere) și Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014[16], în vigoare din 06.09.2024. Acestea definesc clar aspectele legate de drepturile și obligațiile organelor și instituțiilor publice care sunt responsabile de organizarea și controlul transportului rutier, de colaborarea autorităților locale cu cele centrale în administrarea și supervizarea transportului rutier, și contribuie la dezvoltarea și implementarea politicilor și strategiilor naționale în acest domeniu. De asemenea, legislația națională menționează că, autoritățile publice locale pot reglementa transporturile rutiere la nivel local, prin stabilirea regulamentelor proprii în conformitate cu prevederile naționale.

- **Codul Transporturilor rutiere nr. 150/2014**[17]:

Iată care sunt prevederile principale ce reglementează competențele autorităților administrației publice locale relevante domeniului de transport rutier de persoane:

Art. 12. – (1) În scopul exercitării funcțiilor prevăzute în prezentul cod, autoritățile administrației publice locale de nivelul întâi și cele de nivelul al doilea, după caz, vor crea, în conformitate cu legislația în vigoare, comisii privind organizarea transportului rutier de persoane prin servicii regulate și vor aproba regulamentele de funcționare a acestora în conformitate cu prevederile prezentului cod și ale altor acte normative. Adoptarea deciziilor privind organizarea transportului rutier de persoane prin servicii regulate poate fi pusă în sarcina comisiilor respective, în conformitate cu regulamentele de funcționare a lor, sau aceste decizii vor necesita aprobarea de către autoritățile administrației publice locale, în funcție de atribuțiile delegate comisiilor de către autoritățile respective.

Art. 13. – (1) Consiliile raionale, în contextul necesității organizării transportului rutier contra cost în trafic raional:

a) elaborează, aprobă și modifică programele de transport rutier raionale, după obținerea avizului pozitiv al organului central de specialitate, în conformitate cu necesitățile de transport ale populației;

b) au dreptul să instituie restricții temporare la modificarea programelor de transport rutier raionale;

[13] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ro/TXT/?uri=CELEX%3A32024R1679

[14] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX%3A02008L0096-20191216

[15] https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=141675&lang=ro

[16] https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=141695&lang=ro#

[17] https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=141695&lang=ro#

c) aprobă tarifele pentru serviciile regulate de transport rutier de persoane în trafic raional conform metodologiei aprobate de Guvern;

d) au dreptul să stabilească subvenții, acordate de la bugetul raional, pentru prestarea serviciului regulat de transport rutier de persoane în trafic raional;

e) au dreptul să acorde, în cadrul unității administrativ-teritoriale respective, facilități de transport pentru anumite categorii de persoane, asigurând totodată și sursele de compensare a veniturilor ratate;

f) autorizează activitatea de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic raional și monitorizează desfășurarea acesteia;

g) notifică autoritățile administrației publice locale din raza unității administrativ-teritoriale, Agenția, operatorii de transport rutier și autogările despre modificările operate în programele de transport rutier raionale;

h) dispun retragerea autorizațiilor eliberate pentru activitatea de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic raional, în conformitate cu prevederile Legii nr. 235/2006 cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător.

(2) În scopul organizării eficiente a transportului rutier de persoane prin servicii regulate în trafic raional, consiliile raionale pot delega autorităților executive corespunzătoare competențele stabilite la alin. (1) lit. f)–h).

Art. 14. – (1) Consiliile locale și municipale, în contextul necesității organizării transportului rutier contra cost în trafic local/municipal:

a) elaborează, aprobă și modifică programele de transport rutier locale/municipale în conformitate cu necesitățile de transport ale populației;

b) au dreptul să instituie restricții temporare la modificarea programelor de transport rutier locale/municipale;

c) aprobă tarifele pentru serviciile regulate de transport rutier de persoane în trafic local/municipal conform metodologiei proprii aprobate;

d) au dreptul să stabilească subvenții, acordate de la bugetul local și/sau municipal, după caz, pentru prestarea serviciului regulat de transport rutier de persoane în trafic local/municipal;

e) au dreptul să acorde, în cadrul unității administrativ-teritoriale respective, facilități de transport pentru anumite categorii de persoane, asigurând totodată sursele de compensare a veniturilor ratate;

f) autorizează activitatea de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local/municipal, după caz, și monitorizează desfășurarea acesteia;

g) pe teritoriul unei localități, stabilesc itinerarul rutelor interraionale și raionale care tranzitează sau au localitatea dată drept cap de rută, precum și stațiile publice unde este permisă îmbarcarea/debarcarea persoanelor pentru aceste rute;

h) avizează propunerile de modificare a programului de transport rutier interraional și a programelor de transport rutier raionale;

i) dispun retragerea autorizațiilor eliberate pentru activitatea de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local/municipal, în conformitate cu prevederile Legii nr. 235/2006 cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător; j) elaborează și aprobă planuri de mobilitate urbană.

(2) În scopul organizării eficiente a transportului rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local/municipal, consiliile locale și municipale pot delega autorităților executive corespunzătoare competențele stabilite la alin. (1) lit. f), h) și i).

Art. 34. – (1) Programele de transport rutier stabilesc, pentru fiecare rută, autogările și stațiile publice utilizate pentru plecări și opriri în tranzit, cu excepția programului de transport rutier local/municipal, care include denumirea străzilor și/sau denumirea stațiilor publice.

(2) Modul/locul de amplasare pe teritoriul unei localități a stațiilor publice destinate îmbarcării/debarcării persoanelor transportate se stabilește de către autoritatea executivă a administrației publice locale sau, în cazul în care sectorul de drum este administrat de altă autoritate, de către administratorul drumului.

(3) Amenajarea, semnalizarea rutieră și întreținerea stațiilor publice destinate îmbarcării/debarcării persoanelor transportate sunt asigurate de către autoritățile administrației publice locale sau de către administratorul drumului, după caz.

(4) Accesul în stațiile publice al operatorilor de transport rutier care au atribuite rute sau curse este gratuit şi nediscriminatoriu, conform graficelor de circulație.

(5) Dispoziția autorității executive a administrației publice locale cu privire la amplasarea unei stații publice noi se aprobă după consultarea cu administratorul drumului și cu organele de poliție responsabile de securitatea în trafic și se comunică Agenției, prin notificare, în termen de 10 zile din momentul emiterii. În notificare se va indica în mod obligatoriu și data de la care stația poate fi utilizată.

Art. 38. – (1) Rutele/cursele incluse în programele de transport rutier local, municipal, raional şi interraional se atribuie prin concurs, de către comisiile privind atribuirea prin concurs a serviciilor regulate de transport rutier, în cadrul ședințelor publice de atribuire, în următoarele cazuri: a) introducerea de rute/curse noi;

b) retragerea autorizației de transport rutier de persoane prin servicii regulate;

c) expirarea autorizației de transport rutier de persoane prin servicii regulate;

Art. 49. – Operatorii de transport rutier/întreprinderile care efectuează operațiuni de transport rutier au următoarele obligații:

s) la efectuarea serviciilor regulate în trafic interraional și raional, să asigure îmbarcarea/debarcarea persoanelor în localitățile unde există autogări numai de pe teritoriul autogărilor și/sau în stațiile publice de pe teritoriul localității, stabilite de autoritatea executivă a administrației publice locale, conform orarului de circulație, respectând prevederile prezentului cod, iar în localitățile unde nu există autogări – numai în stațiile publice incluse în graficul de circulație;

u) să respecte itinerarele stabilite de autoritatea executivă a administrației publice locale la deplasarea pe teritoriul localității în tranzit sau spre punctele de îmbarcare/debarcare a persoanelor.

Art. 86. – (1) Activitatea de autogară se efectuează de către întreprinderi de stat sau private autorizate de Agenție.

(7) În cazul în care capacitatea autogărilor este depășită, organul central de specialitate solicită consiliilor locale stabilirea unor stații publice pentru capetele de rută şi/sau a opririlor în tranzit.

- **Delegarea atribuțiilor comisiei locale privind transportul rutier de persoane**:

Având în vedere că Primăria municipiului Soroca nu dispune de o Direcție căreia să-i delege competențele relevante domeniului transportului public, există o Comisie instituită pentru organizarea transportului rutier de persoane prin servicii regulate, dar și un regulament de funcționare în acest sens, aprobate prin Decizia nr. 8/19 din 03 martie 2016 și Decizia nr. 4/52 din 01 martie 2024 care vine cu modificări a componenței comisiei.

De fapt, în Decizia nr. 4/52 din 01 martie 2024 se menționează greșit temeiul juridic (articolele din legislația națională). În cazul dat, actul menționează art. 38 alin. (3) din Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014, ceea ce nu este aplicabil situației concrete, în acest caz acțiunea de creare a comisiei privind organizarea transportului rutier de persoane. De asemenea, Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014 a fost modificat prin Legea nr. 423 din 22 decembrie 2023 privind ajustarea legislației în domeniul transporturilor rutiere. Eroarea de temei legal în cazul dat poate duce la nelegalitatea actului, iar consecințele pot fi contestarea și anularea de instanțele de judecată administrative.

Este esențial ca autoritățile publice să respecte temeiurile legale corecte pentru a evita riscul de anulare sau sancțiuni administrative. În acest caz, trebuie să se emită o nouă decizie prin care se corectează temeiul legal greșit și se asigură că baza juridică este corectă, **prin înlocuirea art. 38 alin. (3) din Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014 cu art. 12, alin (1) a Codului Transporturilor rutiere nr. 150/2014 și a art. 12, alin. (1) a Legii nr. 423 din 22 decembrie 2023 .**[18]

- **Tarifele pentru serviciile regulate de transport rutier contra cost de persoane**:

Tarifele pentru serviciile publice de transport de persoane sunt stabilite în urma Deciziei nr. 16/8 din 22.03.2022, având temeiul principal prevederile din **HG nr. 1167/2007 cu privire la Metodologia de calculare a tarifelor pentru serviciile de transportare a călătorilor și bagajelor cu transportul auto**[19].

Ca să înțelegem clar diferențele de reglementare a transportului public și contribuția la organizarea funcționării acestuia, este important să facem o analiză comparativă dintre **HG nr. 1167/2007 și Regulamentului (CE) nr. 1370/2007**. Aceste două acte normative reglementează aspecte diferite ale serviciilor de transport public de călători:

Tabelul 4.3-1: Analiză comparativă a HG nr. 1167/2007 și Regulamentului (CE) nr. 1370/2007

HG nr. 1167/2007	Regulamentul (CE) nr. 1370/2007
Obiective	
Aprobă metodologia de calculare a tarifelor pentru serviciile de transportare a călătorilor și bagajelor cu transportul auto în RM.	Stabilește normele prin care autoritățile publice din Uniunea Europeană pot interveni în organizarea și finanțarea serviciilor publice de transport feroviar și rutier de călători, pentru a asigura servicii sigure, de calitate și accesibile.
Domeniu de aplicare	
Stabilește principiile și formulele pentru determinarea tarifelor în transportul auto de pasageri și bagaje, asigurând o structură tarifară coerentă la nivel național.	Reglementează atribuirea contractelor de servicii publice, compensațiile financiare, drepturile exclusive și drepturile pasagerilor în transportul public.
Diferențe cheie	

[18] https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=141675&lang=ro
[19] https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=62737&lang=ro

Se concentrează exclusiv pe metodologia de calculare a tarifelor pentru transportul auto de călători și bagaje în Republica Moldova, oferind un cadru pentru stabilirea prețurilor acestor servicii. Nu include subvenții și finanțare	Abordează o gamă largă de aspecte legate de organizarea, finanțarea și furnizarea serviciilor publice de transport de călători în statele membre ale UE, inclusiv atribuirea contractelor, compensațiile pentru obligațiile de serviciu public și protecția drepturilor pasagerilor.
Este un act normativ național, aplicabil exclusiv în Republica Moldova, și se referă la transportul auto de călători și bagaje.	Este un act legislativ al Uniunii Europene, obligatoriu pentru toate statele membre, și se aplică atât transportului feroviar, cât și celui rutier de călători.
Detaliază metodologia de calcul al tarifelor, incluzând costuri operaționale, profituri și alte elemente financiare relevante pentru transportul auto de pasageri și bagaje. Nu este reglementată atribuirea contractelor	Reglementează atribuirea contractelor de servicii publice, stabilirea compensațiilor pentru obligațiile de serviciu public, condițiile pentru acordarea drepturilor exclusive și măsuri pentru protecția drepturilor pasagerilor.
Impactul asupra serviciile de transport public și gestionarea acestora	
Pentru autoritățile locale: Oferă un cadru clar pentru stabilirea tarifelor în transportul auto de călători și bagaje, asigurând transparență și uniformitate în aplicarea tarifelor la nivel local. Pentru operatorii de transport: Asigură predictibilitate în calcularea tarifelor, facilitând planificarea financiară și operațională.	Pentru autoritățile publice: Stabilește proceduri clare pentru atribuirea contractelor de servicii publice, inclusiv prin licitații competitive, și definește condițiile pentru acordarea compensațiilor financiare și drepturilor exclusive. Acest cadru juridic permite autorităților să asigure servicii de transport public de calitate, accesibile și eficiente. Pentru operatorii de transport: Creează un mediu concurențial echitabil, încurajând îmbunătățirea calității serviciilor și inovarea. De asemenea, oferă claritate în privința obligațiilor de serviciu public și a compensațiilor aferente.

- **Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje:**

Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje pe teritoriul orașului Soroca este stabilit în urma Deciziei nr. 9/22 din 22 mai 2008, Anexa 1, având temeiul principal prevederile din **HG nr. 854 din 28 iulie 2006**[20]**.** La fel și pentru acest regulament, putem face o analiză comparativă dintre legislația națională și cea a UE relevantă, care este **Regulamentul (UE) nr. 181/2011**, pentru a înțelege diferențele dintre acestea.

Tabelul 4.3-2: Analiză comparativă a HG nr. 854 și Regulamentului (CE) nr. 181/2011

HG nr. 854	Regulamentul (UE) nr. 181/2011
Obiective	
Reglementează transportul auto de călători și bagaje pe teritoriul Republicii Moldova.	Stabilește drepturile pasagerilor care călătoresc cu autobuzul și autocarul în Uniunea Europeană.
Domeniu de aplicare	

[20] https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=103687&lang=ro

Include norme privind: Include: • Organizarea rutelor auto (urbane, interurbane, • Protecția drepturilor pasagerilor în caz de întârzieri, internaționale); anulări sau accidente; • Obligațiile operatorilor de transport auto; • Accesibilitate pentru persoanele cu mobilitate • Normele tehnice și de siguranță pentru vehicule; redusă; • Drepturile și obligațiile călătorilor în contextul • Obligațiile operatorilor privind informarea și transportului auto; compensarea pasagerilor; • Modalitățile de eliberare a licențelor și autorizarea • Standardele minime de calitate a serviciilor. transportatorilor. Este un act legislativ al UE care protejează direct pasagerii,	
Se concentrează pe reglementarea operațională și concentrându-se pe drepturile lor și pe serviciile oferite de administrativă a transportului auto. operatori.	
Scopul reglementării	
Se axează pe reglementarea **tehnică și operațională** a transportului auto în Republica Moldova.	Este orientat către **protecția pasagerilor** și îmbunătățirea calității serviciilor.
Accentul este pus pe: • Organizarea rutelor și respectarea normelor de siguranță; • Reguli pentru transportul auto de bagaje; • Autorizarea și licențierea transportatorilor.	Accentul este pus pe: • Drepturile pasagerilor în caz de anulare, întârziere sau alte probleme operaționale; • Obligațiile operatorilor privind informarea pasagerilor și asistența pentru persoanele cu dizabilități; • Stabilirea standardelor minime de calitate a serviciilor.
Drepturile pasagerilor: Sunt tratate generic, fără măsuri specifice privind compensațiile sau accesibilitatea.	**Drepturile pasagerilor:** Sunt bine definite, inclusiv compensarea și asistența în situații de perturbare.
Nivelul de aplicare	
• Nu include reglementări pentru situațiile excepționale (anulări, întârzieri) și nu detaliază măsuri pentru protecția persoanelor cu mobilitate redusă. • Nu este specific reglementată protecția în caz de întârzieri/anulare. • Nu este menționată detaliat aspectul de accesibilitate pentru persoanele cu mobilitate redusă. • Compensații pentru incidente nu sunt prevăzute • Obligația operatorilor axată pe siguranța tehnică și organizare.	• Include reguli transfrontaliere pentru transportul cu autobuzul și autocarul între statele UE. • Prevede dreptul la informare, compensație sau rerutare. • Asistență gratuită, inclusiv echipament adaptat. • Include dreptul la despăgubiri financiare în anumite cazuri. • Axată pe calitatea serviciilor și protecția pasagerilor.
Impactul asupra Beneficiarilor	
Asigură un cadru operațional și tehnic pentru transportul auto, fără măsuri specifice de protecție pentru pasageri.	Crește nivelul de protecție a pasagerilor și îmbunătățește calitatea serviciilor de transport. Operatorii de transport trebuie să respecte standardele minime de calitate.

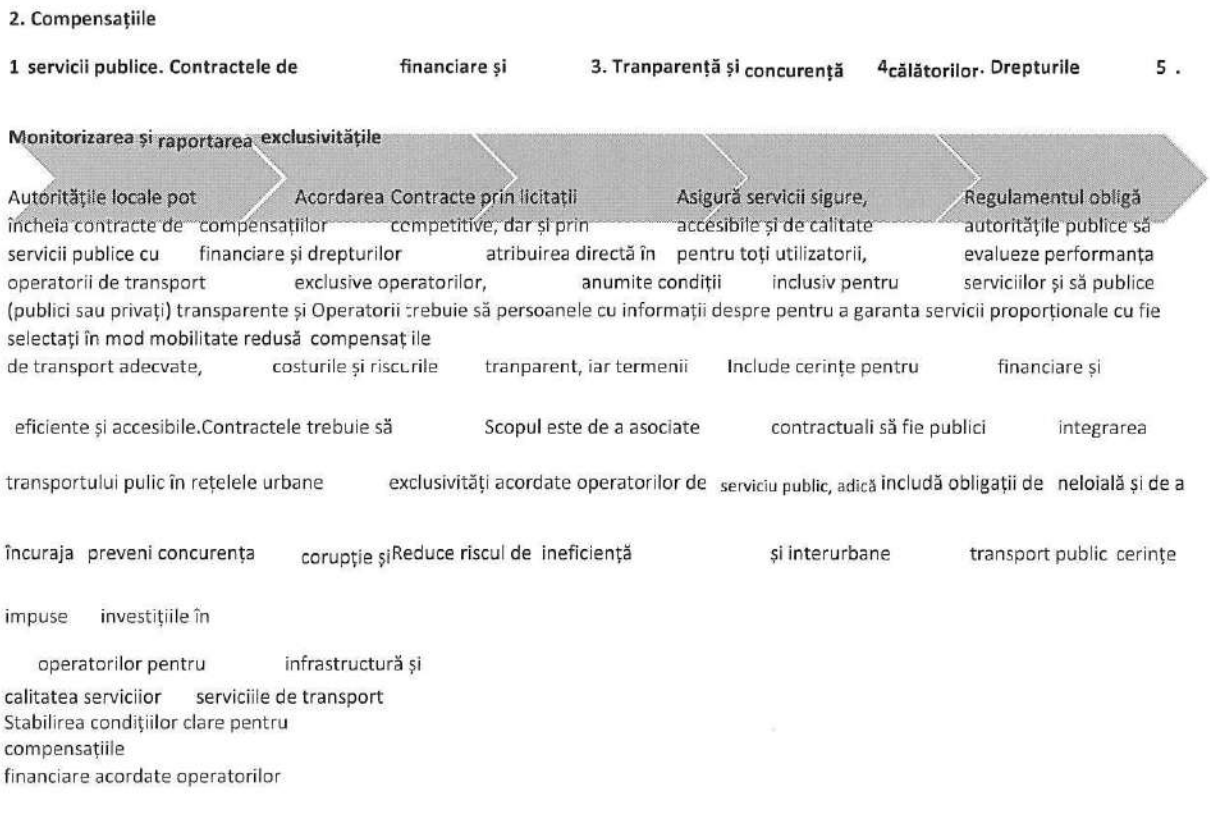
4.4. CONCLUZIILE ANALIZEI CADRULUI LEGISLATIV

Cadrul legislativ actual al Republicii Moldova cu privire la transportul public urban de călători nu este suficient pentru a oferi servicii de înaltă calitate. Din punct de vedere a cadrului normativ național, obiectivul principal ar fi transpunerea completă a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007. Așadar, acesta este transpus doar parțial, adică doar pentru serviciile de transport feroviar de călători, ceea ce nu este suficient.

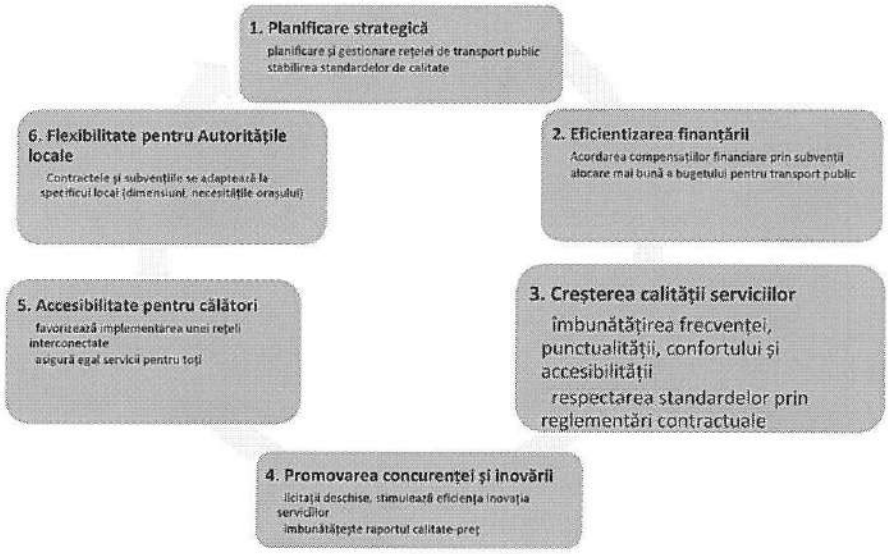
Conform Codului transporturilor rutiere nr. 150/2024, există o procedură pentru obținerea autorizațiilor pentru serviciile regulate de transport rutier de persoane, unde sunt menționate și condițiile acesteia (**art. 32**). La moment, aceste autorizații sunt atribuite prin concurs public de către autoritățile locale, iar operatorii activează în temeiul prevederilor art. 32. Problema este că, dacă o autoritate publică locală vrea să-și îmbunătățească serviciile de transport public rutier de persoane prin delegarea serviciilor unui

operator prin semnarea unui contract de delegare a serviciilor publice, care prevede niște standarde de calitate europene sau cel puțin, niște standarde mai bune decât cele prevăzute în art. 32 a Codului transporturilor rutiere, există riscul de vulnerabilitate juridică a contractului de delegare. Motivul fiind ca Autorizația să fie actul juridic care să prevaleze, iar operatorul să nu fie obligat să respecte condițiile contractuale din contractul semnat. Acest risc este posibil atunci când în contractul de delegare poate fi impuse niște prevederi care contravin cu cele din art. 32 din Codul transporturilor rutiere, deci este important să se țină cont de legislația actuală atunci când se elaborează contracte de delegare a transportului rutier de persoane.

Totuși, Guvernul, și anume Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, și-a asumat transpunerea completă până în 2026. Prin urmare, acest instrument legal va permite stabilirea unui cadru juridic pentru organizarea și finanțarea transportului public și va ajuta la îmbunătățirea serviciilor prin stabilirea unor condiții clare de intervenție a autorităților publice și a operatorilor privați, oferind astfel un echilibru între interesele utilizatorilor și sustenabilitatea economică a serviciilor. Iată care sunt specificitățile principale ale Regulamentului 1370/2007:



Cum ajută Regulamentul 1370/2007 Autoritățile locale, să îmbunătățească serviciile de transport public și să le gestioneze?


1. Planificare strategică
planificare și gestionare rețelei de transport public
stabilirea standardelor de calitate
2. Eficientizarea finanțării
Acordarea compensațiilor financiare prin subvenții
alocare mai bună a bugetului pentru transport public
3. Creșterea calității serviciilor
îmbunătățirea frecvenței, punctualității, confortului și accesibilității
respectarea standardelor prin reglementări contractuale
4. Promovarea concurenței și inovării
licitații deschise, stimulează eficiența inovația serviciilor
îmbunătățește raportul calitate-preț
5. Accesibilitate pentru călători
favorizează implementarea unei rețeli interconectate
asigură egal servicii pentru toți
6. Flexibilitate pentru Autoritățile locale
Contractele și subvențiile se adaptează la specificul local (dimensiuni, necesitățile orașului)

5. MODELE DE BUNE PRACTICI

În vederea elaborării scenariilor de dezvoltare a transportului public în municipiul Soroca, au fost analizate mai multe sisteme de transport de mărime similară, fiind evaluat modul în care transportul public este organizat, dimensiunea sistemului de transport și a operatorului și costul serviciului. Exemplele de mai jos cuprind orașe de mărime similară sau cu sisteme de transport public de dimensiuni comparabile cu cele existente la nivelul municipiului Soroca.

5.1. MODELE DE ORGANIZARE ȘI INVESTIȚIE

Modelele de organizare a transportului public din Uniunea Europeană demonstrează că modernizarea și sustenabilitatea sunt posibile chiar și în orașele mici, fiind necesară o strategie bine coordonată între autoritățile locale, operatorii de transport și sursele de finanțare externe. În continuare se prezintă cateva exemple relevante din România și statele Baltice, care ne demonstrează că orașele mici au dezvoltat modele diverse și eficiente de organizare a transportului public, adaptate nevoilor locale.

Curtea de Argeș, România

Populație: 27.000 de locuitori

Mod de organizare: Întreprindere publică locală (SPTL Curtea de Argeș) -

Caracteristici principale:

- Serviciul public acoperă 6 rute principale care leagă centrul orașului de cartierele periferice și de puncte de interes, precum instituții publice și piețe.
- Flota include autobuze moderne, cu emisii reduse, achiziționate prin programe de finanțare naționale și europene.
- Tarifele sunt accesibile, iar anumite categorii sociale (elevi, pensionari) beneficiază de gratuități sau reduceri.
- Sistem electronic de ticketing și planuri pentru modernizarea stațiilor.

Rezultate: Creșterea utilizării transportului public, reducerea congestiei traficului în oraș și un impact pozitiv asupra calității aerului.

Rakvere, Estonia

Populație: 16.500 de locuitori

Mod de organizare: Transport gestionat de municipalitate, dar operat de companii private prin contracte de servicii

Caracteristici principale:

- Flota este formată în principal din autobuze electrice și vehicule cu emisii reduse.
- Digitalizarea transportului este prioritară: utilizatorii pot achiziționa bilete prin aplicații mobile sau carduri contactless.

- Orașul a implementat sisteme de monitorizare a traficului pentru a optimiza rutele autobuzelor.
- Transportul public este gratuit pentru locuitorii din Rakvere, o măsură finanțată integral din bugetul local pentru a reduce utilizarea autoturismelor.

Rezultate: O utilizare crescută a transportului public, reducerea congestionării traficului și îmbunătățirea calității aerului. Mažeikiai, Lituania

Populație: 28.000 de locuitori

Mod de organizare: Transport gestionat deîntreprindere municipală, cu suport financiar din partea APL

Caracteristici principale:

- Rețeaua de transport acoperă 7 linii principale, conectând cartierele rezidențiale, centrul orașului și zonele industriale.
- Flota din autobuze electrice și hibride, utilizând fonduri europene și naționale.
- Sistem de ticketing electronic implementat pentru a facilita accesul și monitorizarea utilizării transportului public.
- Administrația locală subvenționează transportul pentru categoriile vulnerabile, inclusiv pentru elevi și pensionari.

Rezultate: Creșterea accesibilității transportului public și reducerea dependenței de automobile personale, cu un impact pozitiv asupra mediului.

Aiud, România

Populație: 25.000 de locuitori

Mod de organizare: Transportul public este gestionat printr-un parteneriat public-privat, cu operatori privați selectați prin licitații

Caracteristici principale:

- Rețeaua de transport cuprinde 5 linii care deservesc principalele cartiere și zone industriale.
- În cadrul unui proiect finanțat prin Programul Operațional Regional, orașul a achiziționat autobuze electrice, ceea ce a transformat rețeaua de transport într-una sustenabilă.
- Sistem de stații inteligente, dotate cu afișaje electronice și Wi-Fi gratuit pentru pasageri.
- Transport gratuit pentru elevi și alte categorii vulnerabile, subvenționat din bugetul local.

Rezultate: O rețea modernă și ecologică care reduce poluarea și sprijină mobilitatea urbană. **Provocări și perspective de viitor**: Extinderea rutei către localitățile învecinate și creșterea frecvenței curselor.

Lugoj, România

Populație: 40.000 de locuitori

Mod de organizare: Transportul public este operat de o întreprindere municipală (Translocal Lugoj)

Caracteristici principale:

- Flota este compusă din autobuze noi, achiziționate cu sprijinul fondurilor europene, inclusiv vehicule electrice și hibride.
- Rețeaua de transport cuprinde 8 rute care acoperă zonele rezidențiale, industriale și instituționale.
- Orașul colaborează cu localitățile învecinate pentru integrarea regională, oferind legături directe pentru navetiști.
- Digitalizarea serviciilor include un sistem de ticketing electronic și aplicații mobile pentru orare și rute.

Rezultate: Creșterea accesibilității transportului public, reducerea traficului auto în oraș și îmbunătățirea calității vieții locuitorilor.

Provocări și perspective de viitor: Gestionarea costurilor operaționale și extinderea cooperării regionale.

Valka, Letonia și Valga, Estonia

Populație: 25.000 de locuitori (ambele orașe)

Mod de organizare: Transportul public este gestionat printr-un parteneriat public-privat, cu rute integrate transfrontaliere

Caracteristici principale:

- Sistemul de transport public include autobuze operate de companii private selectate prin licitații publice, cu subvenții acordate de administrația locală.
- Flota este modernă, cu vehicule care respectă standardele europene de emisii.
- Există o integrare transfrontalieră a rețelei de transport, permițând locuitorilor din ambele orașe să utilizeze transpcrtul public pentru deplasări transfrontaliere.
- Tarifele sunt accesibile, iar anumite categorii (elevi, pensionari) beneficiază de reduceri sau gratuități.

Rezultate: Integrarea transportului între două țări a crescut mobilitatea și colaborarea economică în zonă, oferind un model de succes pentru alte regiuni transfrontaliere

Võru, Estonia

Populație: 32.000 de locuitori

Mod de organizare: Transportul public este gestionat printr-o întreprindere publică regională, în parteneriat cu APL **Caracteristici principale**:

- În 2018, orașul a implementat transportul public gratuit pentru toți locuitorii, în cadrul unui program național promovat de Estonia pentru orașele mici.
- Flota include autobuze cu emisii reduse, achiziționate cu fonduri naționale și europene.
- Rutele conectează zonele rezidențiale, punctele de interes public și localitățile învecinate.
- Sistemul de monitorizare digitală a flotei permite optimizarea rutelor și a orarului pentru a răspunde cererii locale.

Rezultate: Transportul gratuit a crescut utilizarea transportului public cu peste 30%, reducând traficul auto și poluarea în oraș.

5.2. ANALIZA PARAMETRILOR DE OPERARE

În tabelele de mai jos sunt prezentate câteva exemple de costuri ale unor operatori de transport din România din orașe de mărime similară sau care operează rețele de dimensiuni comparabile cu cea din municipiul Soroca.

Tabelul 5.2-1: Prezentare date de exploatare Regiunea București-Ilfov

Operator	Ecotrans Chitila-Mogoșoaia	Serviciul de Transport Voluntari
Populație deservită	24.582 locuitori	327.637 locuitori
Număr călători [cal/an]	425.000	41.929.782
Cotă modală a transportului public	3.6%	13%
Mărimea rețelei	4 linii	19 linii
Mărimea flotei, total, din care: - Lungime 8 metri - Lungime 10 metri - Lungime 12 metri	15 autobuze 7 autobuze 4 autobuze 4 autobuze	130 autobuze - 20 autobuze 110 autobuze
Prestație [km/an]	1.102.319,43 km	9.086.733,49 km
Cheltuieli de operare [eur/an]	2.075.916,09 eur	17.694.899,03 eur
Venituri din titluri de călătorie [eur/an]	191.420,38 eur	2.055.361,21 eur
Acoperire a cheltuielilor	9,22 %	12,26%
Valoarea compensației [eur/an]	1.948.181,60 eur	16.182.771,22 eur
Cost specific	1,88 eur/km	1,95 eur/km

Tabelul 5.2-2: Prezentare date de exploatare Reghin și Valea lui Mihai

Operator	RAGCL Reghin	Valsalub Valea lui Mihai
Populație	29.742	8.969
Număr călători [cal/an]	963.000	143.427
Cotă modală a transportului public	4.16%	10%
Mărimea rețelei	5 linii	1 linie
Mărimea flotei, total, din care: - Lungime 6 metri - Lungime 10 metri - Lungime 12 metri	10 autobuze - - 10 autobuze	2 microbuze 2 microbuze - -
Prestație [km/an]	141.435,00 km	49.807,17 km
Cheltuieli de operare [eur/an]	354.907,61 eur	125.277,46 eur
Venituri din titluri de călătorie [eur/an]	96.438,00 eur	50.176,01 eur
Acoperire a cheltuielilor	27,17%	38,81%
Valoarea compensației [eur/an]	258.469,36 eur	79.101,44 eur
Cost specific [eur/km]	2,51 eur/km	2,6 eur/km

Tabelul 5.2-3: Prezentare date de exploatare Slatina și Slobozia

Operator	Loctrans Slatina	SPTL
Populație	63.487	41.553
Număr călători [cal/an]	544.368	484.674
Cotă modală a transportului public	8,5%	1,8%
Mărimea rețelei	10 linii	2 linii

Mărimea flotei, total, din care: - Lungime 6 metri - Lungime 10 metri - Lungime 12 metri	21 mijloace de transport 3 microbuze 10 autobuze 8 autobuze	5 autobuze - - 5 autobuze
Prestație [km/an]	602.736,00 km	209.079 km
Cheltuieli de operare [eur/an]	1.464.230,73 eur	982.375,22 eur
Venituri din titluri de călătorie [eur/an]	220.771,98 eur	456.871,41 eur
Acoperire a cheltuielilor	15,08%	46,51%
Valoarea compensației [eur/an]	1.243.458,75 eur	525.503,81 eur
Cost specific [eur/km]	2,43 eur/km	2,19 eur/km

5.3. CONCLUZII

Princilalele concluzii și lecții aplicabile din experiența internațională sunt:

1. *Subvenționarea și accesibilitatea:* Autoritățile din orașele mici din Romania și statele Baltice oferă sprijin financiar semnificativ pentru a asigura tarife reduse sau transport gratuit.

2. *Ecologizarea flotei:* Achiziționarea de autobuze electrice sau hibride este o prioritate pentru a reduce impactul asupra mediului.

3. *Digitalizarea serviciilor:* Implementarea sistemelor moderne de ticketing și informare a pasagerilor a crescut eficiența și satisfacția utilizatorilor.

4. *Parteneriate și subvenții:* Cooperarea cu operatori privați sau sprijinirea grupurilor vulnerabile prin subvenții a fost esențială pentru succesul serviciilor.

5. *Compensarea tarifului*: Observăm în analizele de benchmarking că la nivelul orașelor din România costul de operare depășește veniturile din încasări pe titluri de călătorie. Astfel, este necesară compensarea serviciului de către autoritățile publice locale, în baza unui cost unitar care se ridică la o valoare echivalentă cu 1.8 – 2.5€/km prestat.

Aceste modele arată cum ccmunitățile mici pot implementa soluții eficiente și sustenabile pentru transportul public, contribuind la creșterea calității vieții și protecției mediului.

6. NECESITATEA ȘI OPORTUNITATEA

6.1. NECESITATEA INVESTIȚIEI

Având în vedere situația existentă identificăm următoarele necesități:

NC1: Pentru a desfășurarea activității de transport în conformitate cu structura rețelei de transport și a programelor de circulație, operatorii de transport AUTO INVEST PRIM SRL, LEOSOR-AUTOLUX SRL și PAT-7 SA dispun de parcuri auto cu o vechime foarte mare cuprinsă între 8 și 27 de ani, cu o vechime medie considerabilă de 21 ani.

NC2: Este important să menționăm și faptul că datorită vechimii mari a parcului de material rulant a celor trei operatori privați are un impact mare asupra activității de întreținere și reparații. Vehiculele și-au

depășit **durata de funcționare normală între 1,75 și 3,4 ori**, care este de 8 ani conform bunelor practici europene, dar și a legislației naționale (Ministerul Finanțelor, Ordin 77/2022[21]). Astfel că majoritatea dintre aceste vehicule ar fi trebuit casate, astfel că oricâte cheltuieli de întreținere s-ar efectua microbuzele existente nu vor mai avea capacitatea de a oferi siguranță, confort și calitate în efectuarea serviciului de transport persoane.

NC3: Trebuie să ținem cont și de faptul că Republica Moldova este țară candidată de aderare la UE, din acest motiv este important să ne referim și la prevederile regulamentelor europene cu privire la protecția mediului și reducerea poluării aerului, solului și apei, dar și fonică și implicit reducerea emisiilor cu gaze cu efect de seră, parcul actual de material rulant este **depășit tehnologic** și cu mult **peste normele actuale privind emisiile**, majcritatea fiind cu o normă de poluare Euro 2 și Euro 3 (puține fiind cu norme Euro 4 sau mai mare).

NC4: Parcul de microbuze a celor trei operatori prezintă o stare de uzură avansată, având o vechime medie considerabilă (21 ani – la nivelul anului 2025), ceea ce duce la un cost suplimentar al mentenanței, cât și la o indisponibilitate mărită datorită defecțiunilor repetate (uneori la imposibilitatea de realizare a serviciului comercial).

NC6: Mai mult, datorită uzurii crescute, dar și a stării precare parțiale a căii de rulare, acestea au o viteză comercială medie de deplasare scăzută (între 15 și 20 km/h) ceea ce determină un nivel ridicat de emisii de gaze cu efect de seră, precum și un cost ridicat cu reparațiile, iar pe de altă parte pot provoca întârzieri în programul de circulație.

NC7: Trebuie de menționat faptul că toate microbuzele din parcul existent au fost achiziționate secondhad, cu kilometri consicerabili parcurși. În plus, rulajul anual al flotei de microbuze poate ajunge la aproximativ 1 878 360 de km/an.

NC8: Totodată, menționăm că în baza Codului transporturilor rutiere nr.150/2014, Consiliile locale și municipale, în contextul necesității organizării transportului rutier contra cost în trafic local/municipal, elaborează și aprobă planuri de mobilitate urbană, ceea ce permite de a stabili strategii pe termen mediu și lung pentru extinderea, dezvoltarea și modernizarea serviciilor de transport public local.

Astflel, având în vedere vechimea foarte mare a parcului de microbuze a celor trei operatori de transport, durata de viața depășită, starea tehnică precară și rulajul considerabil, gradul de uzură avansat, probleme în asigurarea capacității de transport, consum ridicat de combustibil și nivelul mare de emisii cu mult peste normele actuale microbuzele fiind depășite tehnologic, precum și necesitatea de adaptare a capacității de transport oferită de sistemul de transport public la nevoia de mobilitate a cetățenilor orașului, se impune **înlocuirea întregului parc circulant prin achiziția unui număr de 30 (treizeci) autobuze** care să corespundă normelor actuale și tendințelor de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră.

6.2. OPORTUNITATEA INVESTIȚIEI

Mobilitatea urbană trebuie să devină **mult mai puţin dependentă de utilizarea autoturismelor personale**, prin schimbarea accentului de la o mobilitate bazată în principal pe utilizarea acestora, la o mobilitate bazată pe mersul pe jos, utilizarea bicicletei ca mijloc de deplasare, **utilizarea transportului public** de înaltă calitate şi eficienţă, reducerea utilizării autoturismelor personale.

Prin dezvoltarea unui **sistem de transport public atractiv** și eficient, prin crearea/modernizarea/extinderea unei rețele coerente de piste/trasee de biciclete, dar şi prin crearea/modernizarea unor trasee/spaţii pietonale sau predominant pietonale confortabile pentru pietoni, se pot asigura condițiile pentru **realizarea unui transfer sustenabil al unei părţi din ponderea modală**

[21] https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=143525&lang=ro#

a utilizării autoturismelor personale, către transportul public, utilizarea bicicletei ca mijloc de deplasare şi mersul pe jos, astfel asigurâbdu-se diminuării semnificative a traficul rutier și emisiile de echivalent CO2 în oraşe/municipii.

Prin măsurile propuse în cadrul acestui Studiu de fezabilitate, se urmărește și îmbunătăţirea eficienţei transportului public de călători, timpilor săi de parcurs, accesibilităţii, transferului către acesta de la autoturismele personale, precum şi a transferului de la autoturisme către modurile nemotorizate de transport, așa cum este cazul achiziționării autobuzelor propuse în cadrul studiului de față, în corelație cu activități de dezvoltare ale infrastructurii existente.

Având în vedere contextul mai larg de dezvoltare regională şi urbană, investiția se încadrează în obiectivele definite prin **Programul Național de Dezvoltare a orașelor-poli de creștere din Republica Moldova**, în care Soroca poate juca un rol cheie în reducerea disparităților teritoriale și în creșterea calității vieții locuitorilor din regiunea de nord a țării. Totodată, investiția este în concordanță cu obiectivele și prioritățile formulate în **Strategia Națională de Dezvoltare Regională (SNDR)**, care prevede modernizarea infrastructurii de mobilitate urbană durabilă, reducerea emisiilor și sporirea accesului echitabil la servicii publice. Astfel, proiectul răspunde direct necesității de aliniere la politicile și strategiile naționale și regionale de dezvoltare.

Sursele de finanțare pentru implementarea proiectului pot include, pe lângă fondurile bugetare locale și contribuțiile autorității publice locale, **surse alternative precum:**

- fonduri din parteneriate internaționale și cooperare transfrontalieră
- fonduri externe nerambursabile disponibile prin asistență internațională (ex. Uniunea Europeană);
- parteneriate public-private (PPP), în măsura în care vor fi identificate sectoare de interes comun cu mediul privat;
- granturi din fonduri guvernamentale dedicate eficienței energetice sau mobilității urbane durabile.

Având în vedere cele menționate anterior, dar și faptul că investiția va fi tratată în mod integrat prin achiziționarea autobuzelor, modernizarea autobazei, construcția/amenajarea stațiilor, infrastructura de transport (monitorizare, automate eliberare tichete) etc., considerăm oportună înnoirea flotei de autobuze ce va asigura creșterea atractivității sistemului de transport public și asigurarea premiselor redistribuirii repartiției modale în favoarea transportului public.

7. SCENARII PENTRU ÎMBUNĂTĂȚIREA SERVICIILOR DE TRANSPORT PUBLIC ȘI VIZIUNEA DE DEZVOLTARE

Transportul public urban joacă un rol esențial în asigurarea mobilității eficiente, accesibile și sustenabile pentru populație. Organizarea și gestionarea acestui sector variază semnificativ în Europa, reflectând diversitatea contextelor locale și priorităților strategice. În general, autoritățile publice sunt responsabile pentru dezvoltarea infrastructurii și definirea politicilor de transport, având posibilitatea de a alege între gestionarea directă a serviciilor sau delegarea acestora către operatori privați sau întreprinderi mixte.

Bunele practici europene ilustrează importanța adaptării modelelor de organizare pentru a maximiza eficiența, satisfacția utilizatorilor și sustenabilitatea. Printre exemplele relevante se numără integrarea

intermodală (cum ar fi în Viena și Berlin), promovarea transportului verde (precum Oslo și Copenhaga), digitalizarea serviciilor pentru accesibilitate sporită (Londra, Amsterdam) și implicarea comunității în procesul decizional (Barcelona).

Aceste practici oferă o bază solidă pentru a defini scenarii și opțiuni care pot fi implementate pentru organizarea serviciilor de transport public urban, adaptate necesităților și condițiilor specifice fiecărei regiuni.

În contextul diversității modelelor de organizare existente în Europa, autoritățile publice au la dispoziție o serie de instrumente și opțiuni pentru a răspunde necesităților în continuă schimbare ale populației. Alegerea scenariilor și strategiilor de organizare depinde de factori precum resursele disponibile, prioritățile locale și capacitatea de a colabora cu operatorii privați sau regionali.

În acest sens, prezentăm mai jos scenarii și opțiuni detaliate pentru organizarea și îmbunătățirea serviciilor de transport public, adaptate atât la condițiile locale, cât și la cerințele moderne de eficiență și sustenabilitate.

7.1. SCENARII / OPȚIUNI PROPUSE

Gestionare directă

Gestionarea directă a serviciilor de transport public presupune administrarea acestora exclusiv de către autoritățile publice, utilizând resursele proprii. Această abordare implică controlul complet asupra planificării, operării și mentenanței rețelelor de transport. Autoritățile publice pot alege între două forme principale de gestionare directă: **1. Administrarea directă**

Serviciul este complet integrat în structura administrativă locală, fără autonomie juridică sau financiară.

Toate operațiunile sunt conduse direct de autoritatea publică, utilizând personalul și echipamentele proprii. **2. Întreprindere municipală**

Entitate juridică separată, cu autonomie financiară, dar sub controlul autorității publice. Întreprinderile municipale permit o mai mare flexibilitate operațională, păstrând în același timp interesul public ca prioritate.

Avantajele gestionării directe:

- Control total asupra serviciilor, inclusiv stabilirea tarifelor, a rutelor și a standardelor de calitate.
- Prioritizarea obiectivelor sociale, precum accesibilitatea pentru grupurile vulnerabile sau prețuri subvenționate.
- Flexibilitate în adaptarea rapidă a serviciilor la nevoile comunității fără dependența de partenerii externi.

Dezavantajele gestionării directe:

- Eficiență operațională mai scăzută comparativ cu modelele private sau mixte, datorită constrângerilor bugetare și birocratice.
- Resurse financiare limitate pentru investiții în tehnologii moderne sau extinderea infrastructurii.
- Riscul politizării deciziilor, ceea ce poate duce la priorități care nu reflectă neapărat nevoile reale ale utilizatorilor.

Gestionarea directă este cea mai potrivită pentru localități mici sau medii, unde cererea de transport este mai ușor de gestionat, iar resursele necesare pot fi asigurate fără o complexitate operațională ridicată. De asemenea, acest model este ideal pentru autoritățile care doresc să mențină un control strict asupra transportului public și să prioritizeze obiectivele sociale față de cele economice.

7.1.1. GESTIONARE DELEGATĂ

Gestionarea delegată a serviciilor de transport public presupune transferul responsabilității administrării acestor servicii de la autoritățile publice către operatori privați sau întreprinderilor mixte, în baza unor contracte bine definite. Autoritățile publice păstrează însă controlul strategic, inclusiv asupra infrastructurii și a politicilor tarifare, delegând doar operarea zilnică și gestionarea resurselor necesare.

Iată care sunt caracteristicile principale ale gestionării delegate:

- Autoritățile publice încheie contracte de concesiune, gestiune sau prestare de servicii cu operatori privați sau întreprinderi mixte (PPP).
- Contractele definesc clar responsabilitățile operatorilor, performanțele așteptate și mecanismele de monitorizare.

Și tipurile de gestionare delegată:

- Întreprinderi mixte (PPP): Societăți în care autoritatea publică deține cel puțin 51% din capital, iar restul aparține partenerilor privați.
- Concesiune: Operatorul privat gestionează serviciile pentru o perioadă determinată, asumându-și riscurile fiind și investițiile necesare.
- Contracte de gestionare: Operatorul privat gestionează serviciile în baza unui tarif stabilit, riscurile fiind împărțite cu autoritatea publică.

Avantajele gestionării delegate:

- Operatorii privați pot implementa tehnologii moderne și soluții inovatoare pentru a îmbunătăți performanța.
- Autoritățile publice pot transfera o parte din costurile de operare și investiție către operatori privați. - Posibilitatea de a adapta rapid serviciile la cerințele pieței prin intermediul contractelor stimulative. Dezavantajele gestionării delegate:
- Operatorii privați pot prioritiza profitul în detrimentul intereselor utilizatorilor, mai ales dacă contractele nu sunt bine redactate.
- Autoritatea publică trebuie să se asigure că obiectivele de interes public sunt respectate.
- Necesitatea de a implementa mecanisme eficiente pentru a urmări performanțele operatorilor.

Gestionarea delegată este ideală pentru orașele mari sau regiunile cu rețele complexe, unde expertiza privată poate aduce un plus de valoare. Succesul acestui model depinde de redactarea unor contracte clare, bine negociate, și de existența unui cadru robust de monitorizare, care să garanteze că serviciile rămân accesibile și eficiente pentru cetățeni.

7.1.2. MODELE HIBRIDE DE GESTIONARE

Modelele hibride pentru organizarea serviciilor de transport public combină elemente ale gestionării directe cu cele ale gestionării delegate. Acest scenariu permite autorităților publice să mențină controlul asupra aspectelor strategice și de reglementare, delegând totodată activitățile operaționale sau alte componente specifice către operatori privați. Modelele hibride sunt flexibile și pot fi adaptate în funcție de necesitățile locale și de capacitățile/resursele disponibile.

Iată care sunt caracteristicile principale ale modelelor hibride de gestionare:

- Autoritățile publice păstrează controlul asupra infrastructurii, politicilor tarifare și reglementărilor.
- Operatorii privați gestionează aspectele operaționale, precum operarea vehiculelor, mentenanța sau colectarea tarifelor.

Exemple de forme comune de administrare:

- **Parteneriate public-private (PPP):** Dezvoltarea și operarea infrastructurii sunt realizate în parteneriat, cu partajarea riscurilor și beneficiilor între autoritatea publică și operatorul privat.
- **Externalizare/outsourcing selectiv:** Externalizarea unor componente specifice (de exemplu, mentenanța vehiculelor, serviciile de ticketing sau platformele digitale).
- **Colaborări intermodale:** Integrarea mai multor operatori publici și privați pentru a oferi soluții de transport multimodal.

Avantajele modelelor hibride de gestionare:

- Autoritățile publice pot asigura atingerea obiectivelor sociale, în timp ce operatorii privați aduc inovație și eficiență operațională.
- Modelele hibride permit ajustarea nivelului de implicare publică și privată în funcție de cerințele pieței și de resursele disponibile.
- Prin delegarea unor activități, autoritățile pot reduce costurile administrative și de operare.

Dezavantajele modelelor hibride:

- Necesitatea de a coordona mai multe părți implicate poate duce la creșterea eforturilor administrative.
- Diferențele de priorități între partenerii publici și privați pot genera tensiuni.
- Autoritățile publice pot deveni dependente de competențele sau tehnologiile operatorilor privați. Modelele hibride sunt deosebit de eficiente în situațiile în care autoritățile publice doresc să păstreze un grad ridicat de control, dar nu dispun de resursele necesare pentru a administra în mod direct întreaga rețea de transport. Acestea sunt recomandate în orașele mari sau în regiunile cu infrastructură complexă, unde colaborarea dintre sectorul public și cel privat poate genera soluții inovatoare și sustenabile pentru mobilitatea urbană.

În urma analizei a metodelor de gestionare a serviciilor de transport public, propunem următoarele trei scenarii viabile pentru municipiul Soroca: gestionarea serviciilor de către companii private, gestionarea directă prin intermediul unei întreprinderi municipale și un model de parteneriat public-privat. Fiecare scenariu oferă avantaje specifice și poate fi adaptat în funcție de obiectivele strategice ale autorităților locale și de necesitățile comunității. Aceste opțiuni vor fi supuse unei analize multicriteriale în secțiunea următoare pentru a determina cea mai eficientă și sustenabilă metodă de gestionare a transportului public în contextul specific al municipiului Soroca.

7.2. ANALIZA MULTICRITERIALĂ A SCENARIILOR

Municipiul Soroca, ca centru urban important, necesită un sistem de transport public eficient, accesibil și sustenabil pentru a răspunde nevoilor crescânde ale locuitorilor. Scopul acestei analize este de a evalua opțiunile disponibile pentru organizarea serviciilor de transport public, identificând scenariul optim care să maximizeze beneficiile economice, sociale și de mediu, ținând cont de constrângerile administrative și financiare.

Principalii factori de decizie pentru identificarea opțiunii de dezvoltarea a transportului public sunt:

- Autoritatea Pub ică Locală (APL) a municipiului Soroca.
- Organizațiile regionale și naționale responsabile de reglementarea transportului public.
- Actorii privați interesați de participarea în sectorul transportului public.
- Locuitorii municipiului Soroca, ca beneficiari direcți ai serviciilor.

7.2.1. DEFINIREA CRITERIILOR

Obiectivul principal al analizei este de a identifica cea mai eficientă și sustenabilă opțiune pentru dezvoltarea serviciului de transport public în municipiul Soroca, având în vedere particularitățile locale, resursele disponibile și impactul asupra locuitorilor. Această analiză urmărește să sprijine factorii de decizie în alegerea unei soluții care să optimizeze utilizarea resurselor și să răspundă nevoilor comunității pe termen lung.

Pentru evaluarea scenariilor de dezvoltare vor fi luate în considerare următoarele criteriile de evaluare și indicatori de performanță, grupate în cinci categorii majore:

Tabelul 5.3-1. Criterii de analiză a scenariilor de organizare a serviciului

Criterii	Indicatori
1. Administrativ	• Respectarea legislației naționale și europene. • Complexitatea administrativă și procedurală a fiecărui scenariu.
2. **Tehnice**	• Infrastructura și flota de vehicule. • Proiectarea rețelei și adaptabilitatea la cerințele cetățenilor.
3. **Economice**	• Costurile investiționale și operaționale. • Posibilitatea accesării finanțării externe. • Sustenabilitatea financiară pe termen lung.
4. **Sociale**	• Numărul de persoane deservite. • Accesibilitatea si confortul serviciilor. • Impactul asupra locurilor de muncă locale.
5. **De mediu**	• Reducerea emisiilor poluante. • Respectarea normelor de mediu naționale și europene. • Promovarea transportului ecologic.

7.2.2. EVALUAREA SCENARIILOR

Analiza SWOT a opțiunilor

Tabelul 5.3-2. Analiza SWOT a opțiunilor

Scenariu	Avantaje (Strengths)	Dezavantaje (Weaknesses)	Oportunități (Opportunities)	Amenințări (Threats)
1. Privat	Costuri inițiale reduse Flexibilitate operațională	Control redus asupra serviciilor. Posibil creștere a tarifelor pentru utilizatori Diferențe între operatori	Dezvoltarea competiției Creșterea eficienței Îmbunătățirea calității serviciilor	Risc de monopolizare a rutelor Risc de calitatea serviciilor
2. Municipal	Control complet asupra serviciilor Planificare pe termen lung Corelare cu politicile locale	Costuri inițiale mari Risc de ineficiență managerială	Stabilitate financiară Acces la finanțare externă	Presiune pe bugetul local Risc de subfinanțare și învechire a infrastructurii
3. PPP	Împărțirea riscurilor și costurilor Expertiză tehnică a partenerilor privați	Complexitate în negocierea contractului Necesitatea unei reglementări clare	Atragerea investițiilor private Acces la tehnologii noi	Riscuri de conflicte contractuale Lipsă de experiență în PPP Dificultăți în implementare.

Evaluarea performanței fiecărei opțiuni este evaluată pe o scară de la 1 (foarte slab) la 5 (excelent), aplicat fiecărui criteriu si se prezintă în următorul tabel:

Tabelul 5.3-3. Evaluarea opțiunilor

Criteriu	Pondere	Subcriteriu	Pondere	Scenariul 1 (Privat)	Scenariul 2 (Municipal)	Scenariul 3 (PPP)
Administrativ	**25%**	Respectarea legislației naționale și europene	40%	3	5	3
		Complexitatea administrativă și procedurală	60%	5	5	4
Media				**4,2**	**5**	**3,6**
Tehnic	**15%**	Infrastructura și flota de vehicule	60%	3	4	3,5
		Proiectarea rețelei și adaptabilitatea	40%	4	5	4
Media				**3,4**	**4,4**	**3,7**
Economic	**25%**	Costurile investiționale și operaționale.	40%	5	1	3
		Posibilitatea accesării finanțării externe.	30%	4	5	3
		Sustenabilitatea financiară pe termen lung.	30%	4	2	4
Media				**4,4**	**2,5**	**3,3**
Social	**20%**	Numărul de persoane deservite.	30%	5	5	5
		Accesibilitatea si confortul serviciilor.	40%	4	5	3
		Impactul asupra locurilor de muncă locale	30%	3	4	3
Media				**4**	**4,7**	**3,6**

Mediu	**15%**	Reducerea emisiilor poluante.	50%	5	4	5
		Respectarea normelor de mediu	30%	5	5	4
		Promcvarea transportului ecologic	20%	4	3	3
Media				**4,8**	**4,1**	**4,3**
Scor prefinal	**100%**			4,18	4,09	3,65

Pentru fiecare criteriu este stabilită o pondere: Administrativ - 25%, Tehnic - 15%, Economic - 25%, Social - 20%, De mediu - 15%, iar fiecare subcriteriu definit în cadrul criteriilor are la rândul său o subpondere. Scorul final se calculează ca suma ponderată evaluării criteriului pentru fiecare opțiune, conform rezultatelor de la finalul tabelului.

7.3. SELECTAREA SCENARIULUI RECOMANDAT

Pe baza evaluării multicriteriale prezentate, **Scenariul 1: Furnizarea serviciilor de transport public de către companii private** obține cel mai mare scor total ponderat (**4.18**). Acesta indică o performanță echilibrată din punct de vedere administrativ, economic, social și tehnic. Astfel **Scenariul** 1 (Privat) este opțiunea optimă pe termen scurt și mediu, datorită:

- Conformității cu reglementările existente.
- Costurilor reduse pentru autoritățile publice.
- Capacității întreprinderi or private de a menține serviciile funcționale în mod eficient.

Totodată **Scenariul 2 (Municipal) și Scenariul 3 (PPP)** au obținut scoruri apropiate, însă acestea prezintă provocări semnificative:

- Scenariul 2 implică o povară administrativă și financiară mai mare pentru autoritățile locale.
- Scenariul 3, deși sustenabil din punct de vedere al criteriilor de mediu și economice, este mai complex de implementat din cauza cerințelor specifice pentru un parteneriat public-privat eficient.

8. PROPUNERI PRIVIND REȚEAUA ȘI SERVICIILE DE TRANSPORT PUBLIC

8.1. CONCEPTUL REȚELEI

În prezent, cartierele municipiului Soroca sunt deservite de rute de transport public local, care nu reprezintă întotdeauna o alternativă atractivă la transportul individual cu autoturismul, din următoarele motive:

- Serviciile sunt nepredictibile, nefiind afișate orarii în stații sau orice alt mijloc de a determina momentele plecărilor și sosirilor mijloacelor de transport;
- Mijloacele de transport sunt vechi și în general au o capacitate redusă, neadecvată acestui tip de transport;

- Stațiile și amenajările conexe sunt minimale, de o calitate slabă sau lipsesc în zonele dinspre periferie;

- Nu există integrare tarifară sau opțiunea de plată cu cardul, biletele se cumpără de la șoferi la urcarea în mijloacele de transport;

Ținând cont de aceste aspecte, în elaborarea noului program de transport s-a ținut cont ca serviciul de transport public să deservească toate zonele din oraș și să fie corelate orarele între acestea și să există predictibilitate pentru călători, menținând un interval de succedare similar cu cele existente astăzi în program.

Noua rețea de transport public din municipiul Soroca a fost concepută pentru a răspunde nevoilor de mobilitate ale locuitorilor și vizitatorilor, având în vedere structura urbană și principalele puncte de interes ale orașului. Modul de creare a acesteia se bazează pe simplitate și accesibilitate, pentru a asigura o utilizare cât mai facilă de către toți cetățenii. În conceptul de dezvoltare al rețelei de transport au fost considerate următoarele aspecte:

- Creșterea accesibilității rețelei și asigurarea serviciului de transport pentru cât mai mulți locuitori;

- Intervalele de urmărire se vor reduce treptat în funcție de creșterea numărului de călători;

- Definirea unor coridoare care să respecte cererea de transport determinată și să ofere conexiunile adecvate mobilității locuitorilor;

- Menținerea rețelei actuale în mare măsură, nefiind efectuate modificări substanțiale la parcursuri, pentru a putea fi facilitată trecerea la noua rețea;

- Menținerea stației terminus din zona Autogării ca pol principal al orașului, precum și zona centrală din zona Cetății Soroca;

- Propunerea de noi stații în zona centrală pentru a facilita transbordarea, dar și pentru reducerea timpilor de acces către stații și către locurile de interes;

- Stabilirea unor noi legături între cartierele orașului;

- Asigurarea unui serviciu de calitate, cu vehicule moderne și care să ofere un grad mare de încredere.

Rețeaua de transport public încurajează utilizarea transportului colectiv ca alternativă viabilă la vehiculele personale, contribuind astfel la:

- Reducerea aglomerației rutiere, în special în zonele centrale ale orașului;

- Diminuarea poluării aerului prin scăderea emisiilor de carbon;

- Optimizarea utilizării resurselor.

8.2. SERVICIILE DE TRANSPORT PUBLIC

8.2.1. LINII DE TRANSPORT

Plecând de la conceptul de dezvoltare al rețelei, au fost definite 7 linii de transport public urbane care să satisfacă cererea de transport și să conecteze principalele cartiere ale orașului între ele și sa ofere un interval de succedare acceptabil către zona centrală, dar păstrând caracteristici ale rețelei actuale de transport.

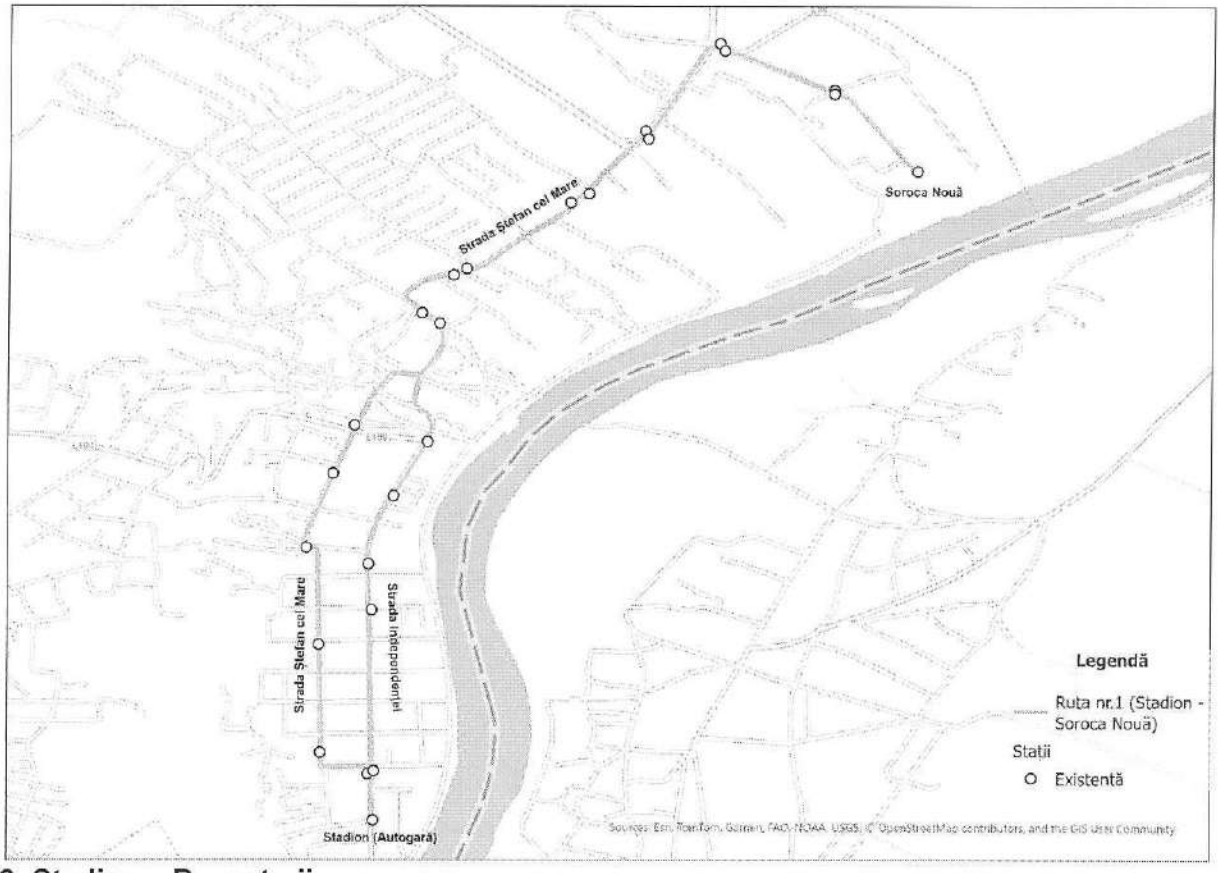
Linia 1: Stadion – Soroca Nouă

Linia 1 definește principalul coridor de transport din municipiul Soroca, asigurând legătura dintre sudul orașului, în zona Autogării Soroca de unde continuă pe Strada Independenței, prin zona Căminului Cultural Soroca și a Cetății Soroca până în cartierul Soroca Nouă în nordul orașului, iar la întoarcere străbate Strada Ștefan cel Mare prin zona Primăriei Soroca.

Linia 1 asigură legătura principalului pol generator de deplasări (Soroca Nouă) cu toată zona centrală a orașului, oferind posibilitatea de transbordare cu celelalte linii de transport în zona intersecției dintre Bulevardul Decebal și strada Ștefan cel Mare, pentru sensul de mers nord – sud și în zona Căminului Cultural pentru sensul de mers sud – nord.

Pe linia 1 de transport frecvențele de circulație propuse sunt de 15 minute la orele de vârf, de 20 de minute în afara orelor de vârf și de 30 de minute dimineața devreme și seara, la finalul programului. Având în vedere că pe același traseu se mai suprapun și alte linii, intervalul mediu de așteptare în stații scade până la 10 minute la orele de vârf și 15-20 în fara acestra. Această frecvență va asigura un serviciu de încredere pentru călători și va susține rețeaua de transport a orașului, pentru a putea suplini cererea de transport prezentată.

Figura 8.2-1. Hartă Linia 1 propusă



Linia 2: Stadion – Renașterii

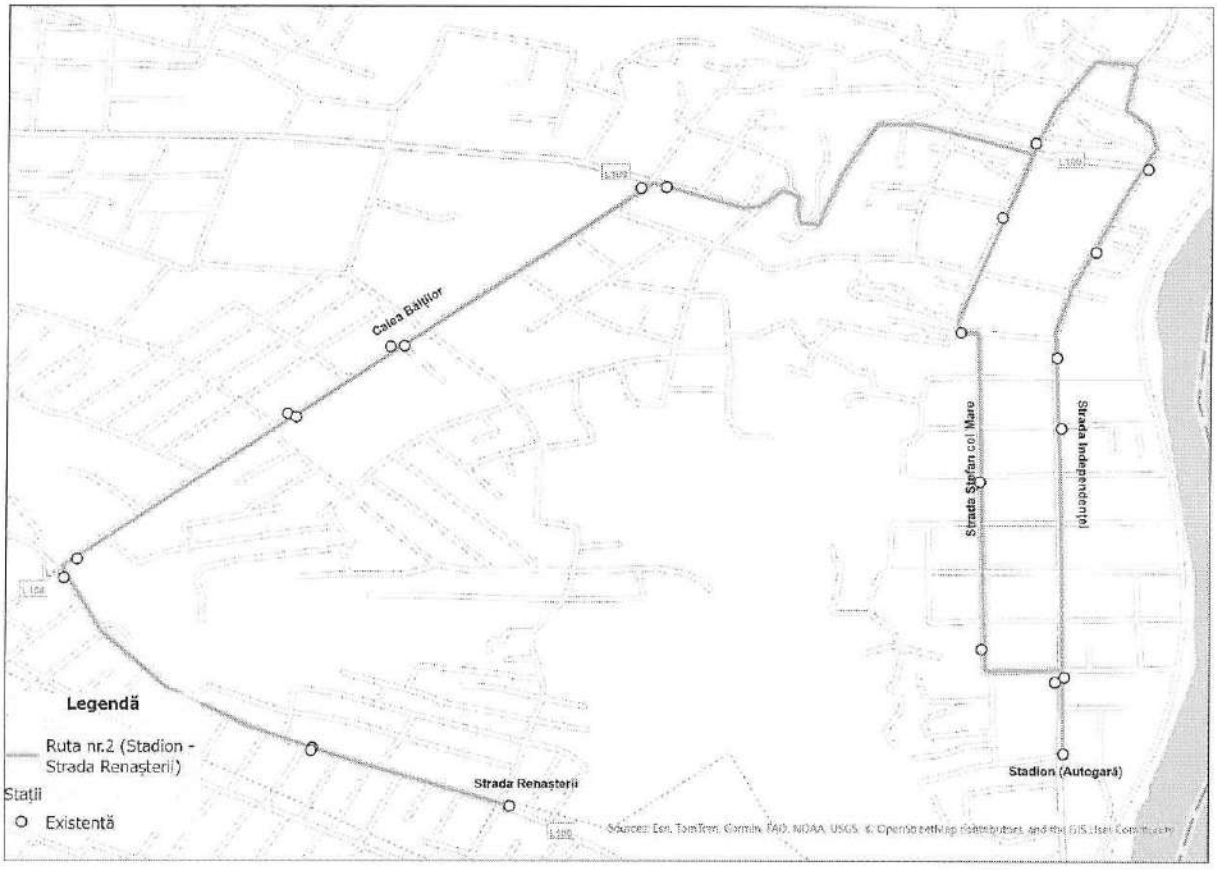
Linia 2 definește relația S – SV a orașului Soroca și conectează zona rezidențială din cartierul Calea Bălților, precum și din localitatea Zastînca cu zona centrală a orașului și cu Autogara Soroca în sud. Linia străbate traseul din sud până în zona Cetății Soroca, de unde continuă pe Bd. Independenței și Str. Ștefan cel Mare, de unde urcă pe Str. Decebal către Calea Bălților, iar în zona Retranslator, va continua

de-a lungul Străzii Renașterii. Pe sensul de întoarcere va parcurge Str. Renașterii, Calea Bălților și Str. Decebal, de unde va străbate strada Ștefan cel Mare până în capătul sudic.

Linia 2 asigură legătura directă a populației rezidente din Zastînca și din cartierul de case din zona străzii Renașterii, precum și a celor din Calea Bălților cu zona centrală și cu celelalte linii de transport, pentru transbordarea către nordul orașului.

În prima parte a viitorului contract, intervalele propuse pentru această linie de transport public sunt de 30 de minute la orele de vârf și de 60 de minute în afara acestora, urmând ca acesta să scadă progresiv până la 20 de minute la orele de vârf și 30 de minute în afara acestora. Având în vedere suprapunerea și cu serviciile liniilor 1 și 4/7, durata medie de așteptare în stații pe tronsoanele deservite de linie este de doar 15 minute la orele de vârf în primii ani de contract și de 10 minute la orele de vârf ulterior.

Figura 8.2-2. Hartă Linia 2 propusă

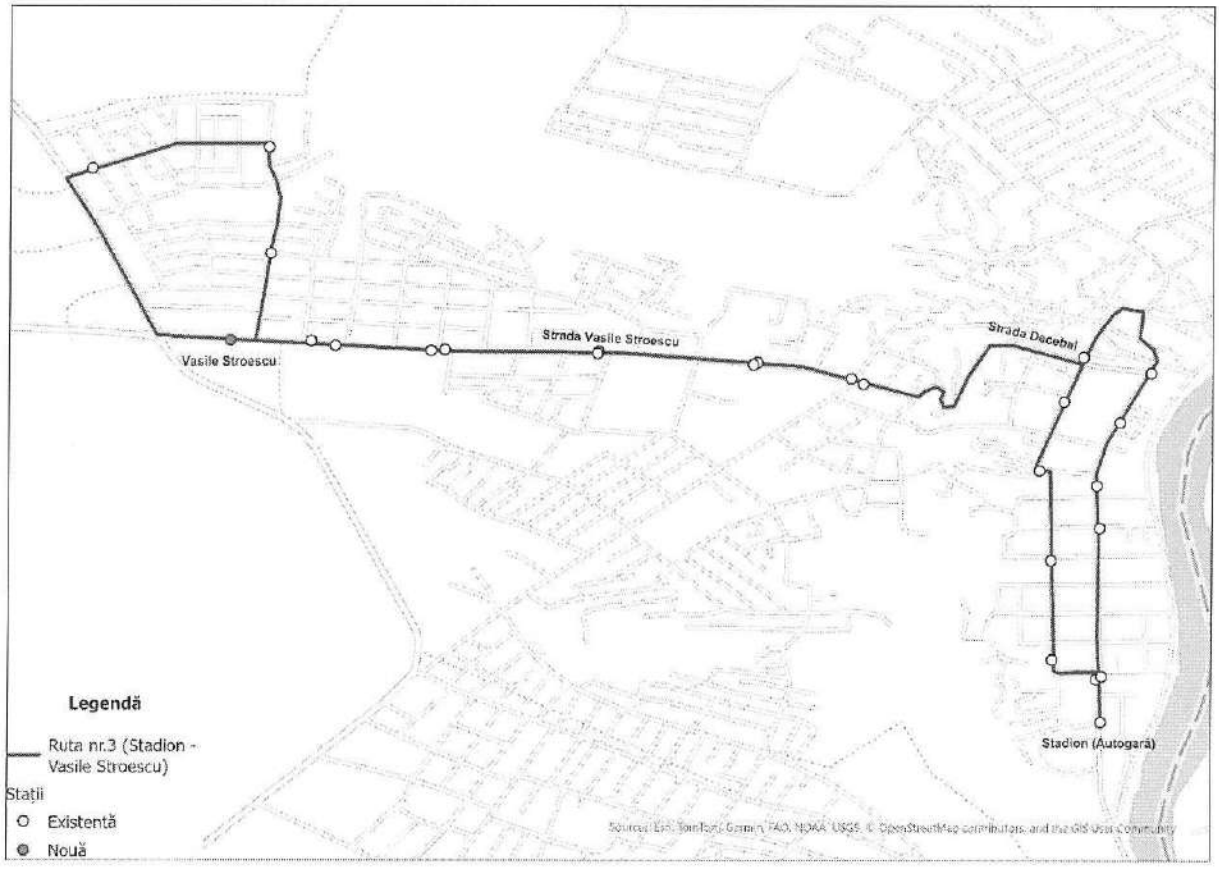


Linia 3: Stadion – Cartier Planul Nou

Linia 3 asigură legătura dintre vestul și sudul orașului, prin legătura dintre cartierul Planul Nou și a Autogării Soroca. Traseul liniei străbate coridorul definit anterior între Autogara Soroca și Cetatea Soroca, de unde continuă pe Str. Ștefan cel Mare și pe Bulevardul Decebal pe care îl străbate până la intersecția cu Calea Bălților, de unde va continua cu strada Vasile Stroescu până la intrarea în carteriul Planul Nou, unde are o buclă de întoarcere de-a lungul străzii Poienelor și a Centurii Soroca, pentru a revenii pe strada Vasile Stroescu și să se întoarcă către zona centrală urmând același traseu prin strada Vasile Stroescu – Bulevardul Decebal ca mai apoi să se întoarcă către Autogara Soroca pe strada Ștefan cel Mare.

Linia 3 asigură legătura directă a locuitorilor din cartierul Planul Nou cu zona centrală și cu partea sudică a orașului, oferind și soluții de transbordare cu liniile care deservesc partea nordică în centrul orașului. Intervalele de urmărire vor scădea progresiv pe această linie, inițial fiind propuse la 30/60 de minute, în corelare cu liniile 4/7, ulterior fiind redus la 20/30 de minute. Ținând seama de suprapunerea serviciului cu liniile 4/7, intervalul mediu de urmărire pe tronsonaele liniei scade până la 15/30 de minute în primii ani de serviciu, ulterior fiind de 10/15 minute.

Figura 8.2-3. Hartă Linia 3 propusă



Liniile 4/7: Soroca Nouă – Cartier Planul Nou / Retranslator

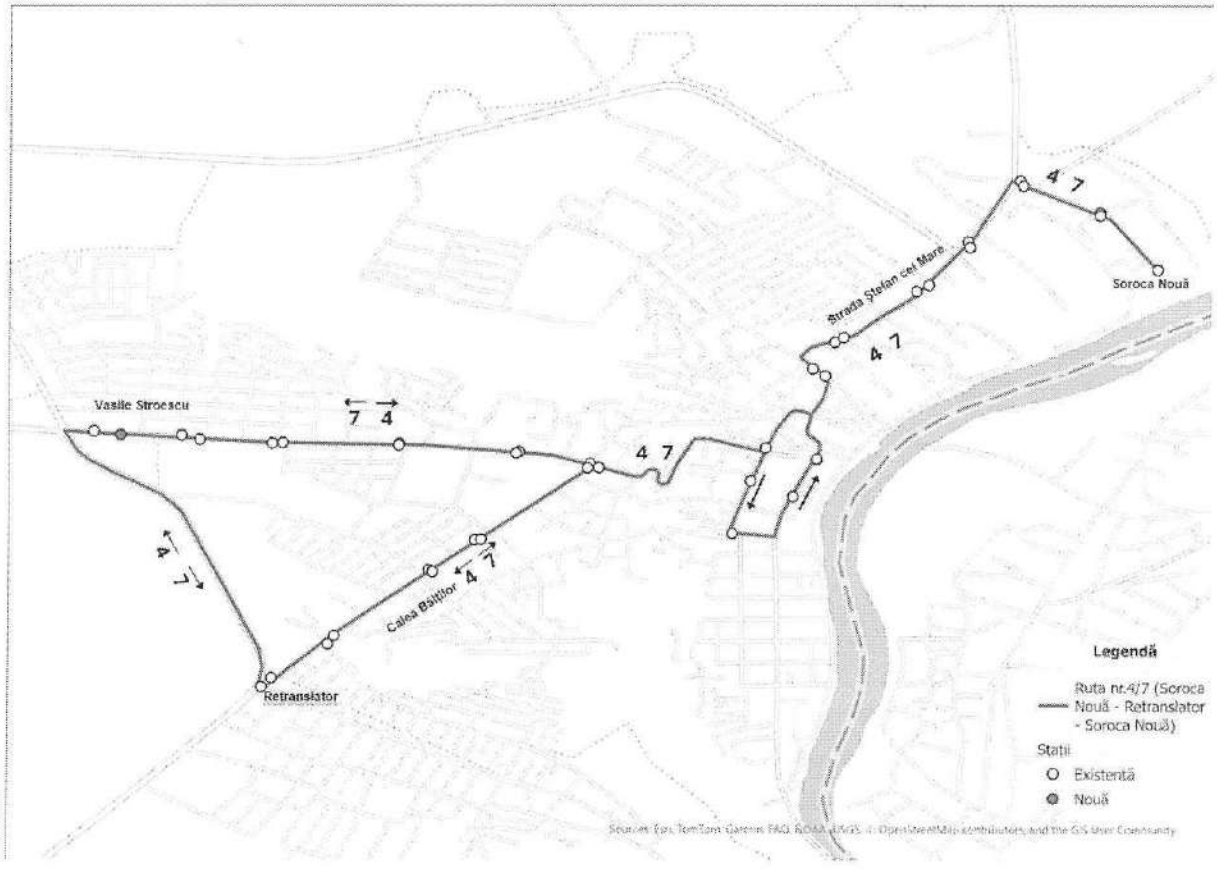
Liniile 4 și 7 vor funcționa ca două linii semicirculare care pornesc din cartierul Soroca Nouă, făcând legătura între zona de nord și cea de vest a municipiului Soroca. Ambele linii pleacă de pe Strada. Dimitrie Cantemir, apoi urmează strada Ștefan cel Mare, de unde virează pe Bd. Decebal până la intersecția cu Calea Bălților. De aici, cele două linii se separă și formează un inel pe care îl parcurg în sensuri opuse.

Linia 4 continuă pe Calea Bălților până la stația Retranslator, apoi virează dreapta pe Centura Soroca, dreapta pe Str. Vasile Stroescu, de unde revine pe Bd. Decebal. Linia 7 continuă pe Str. Vasile Stroescu, de unde virează stânga pe Centura Soroca și apoi iar stânga pe Calea Bălților de unde revine pe Bd. Decebal. Întoarcerea ambelor linii spre cartierul Soroca Nouă se face pe Str. Ștefan cel Mare, apoi prin Piața Primăriei și prin fața Cetății Soroca, de unde urmează Str. Ștefan cel Mare și Str. Dimitrie Cantemir.

Liniile 4 și 7 vor avea orarul de circulație corelat între ele, pentru a asigura plecări intercalate din Soroca Nouă pe tronsonul comun, corelându-se și cu liniile 2 și 3 cu care se suprapun pe Str. Vasile Stroescu și Calea Bălților, astfel încât pe fiecare tronson să se poată obține un interval de urmărire mai redus între

mijloacele de transport. Astfel, fiecare din cele două linii va circula la 30/60 de minute în primii ani de serviciu, în fapt pe tronsonul suprapus intervalul fiind de doar 15/30 de minute ca urmare a intercalării plecărilor, urmând ca intervalul să fie redus la 20/30 de minute, ce rezultă într-un interval de 10/15 minute pe tronsonul comun.

Figura 8.2-4. Hartă Liniilor 4 și 7 propuse

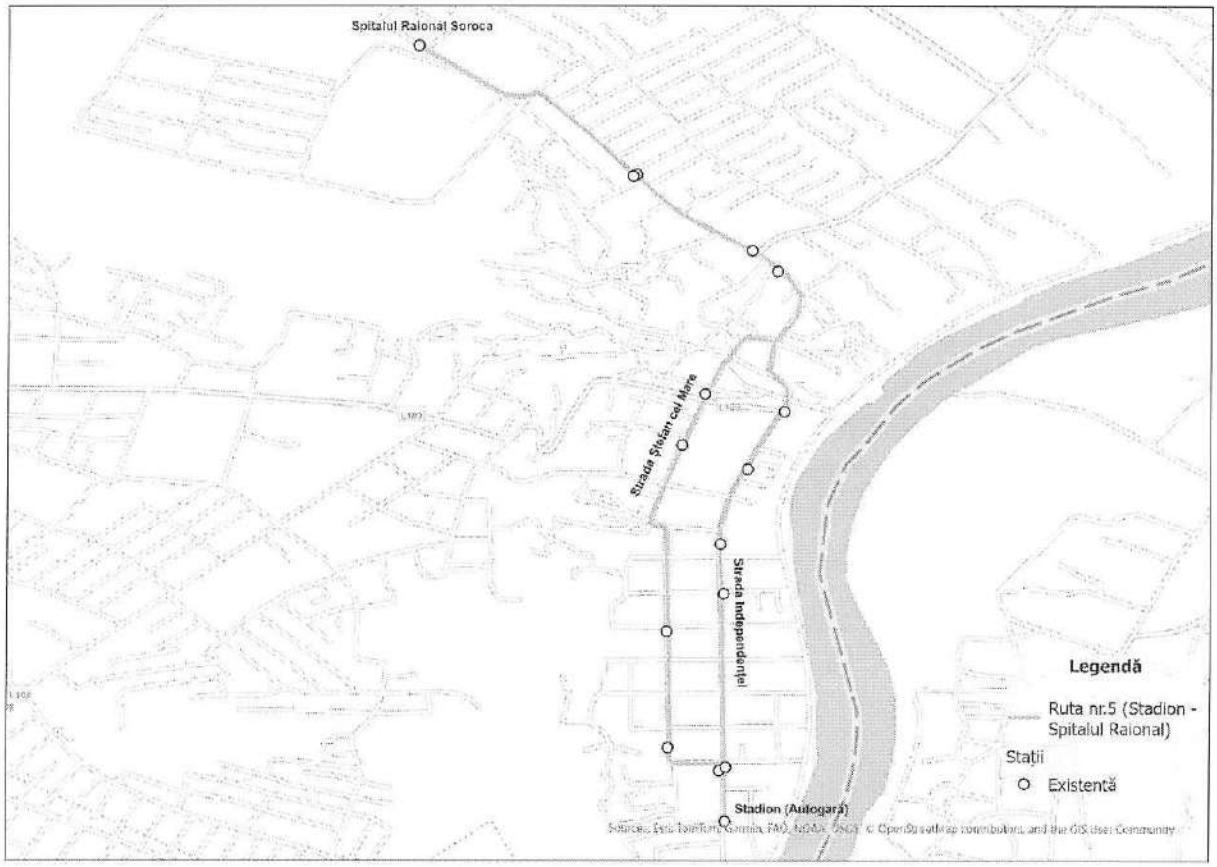


Linia 5: Stadion – Spitalul Raional

Linia 5 are ca rol principal deservirea Spitalului Raional Soroca. Această linie parcurge coridorul principal de la Autogara Soroca, prin centrul orașului, iar după Cetatea Soroca aceasta va parcurge strada Nicolae Testemițanu până la Spitalul Raional, iar la întoarcere va parcurge strada Ștefan cel Mare prin centrul orașului.

Linia 5 este propusă pentru a deservi în același timp și zona rezidențială din cartierul Bujeräuca și pentru a crea o legătură directă cu centrul orașului și soluții de transbordare pentru celelalte linii către Spitalul Raional. Frecvența propusă pentru această linie de transport este de 20 de minute la orele de vârf, de 30 de minute în afara acestora, respectiv de 60 de minute seara la finalul programului.

Figura 8.2-5. Hartă Linia 5 propusă

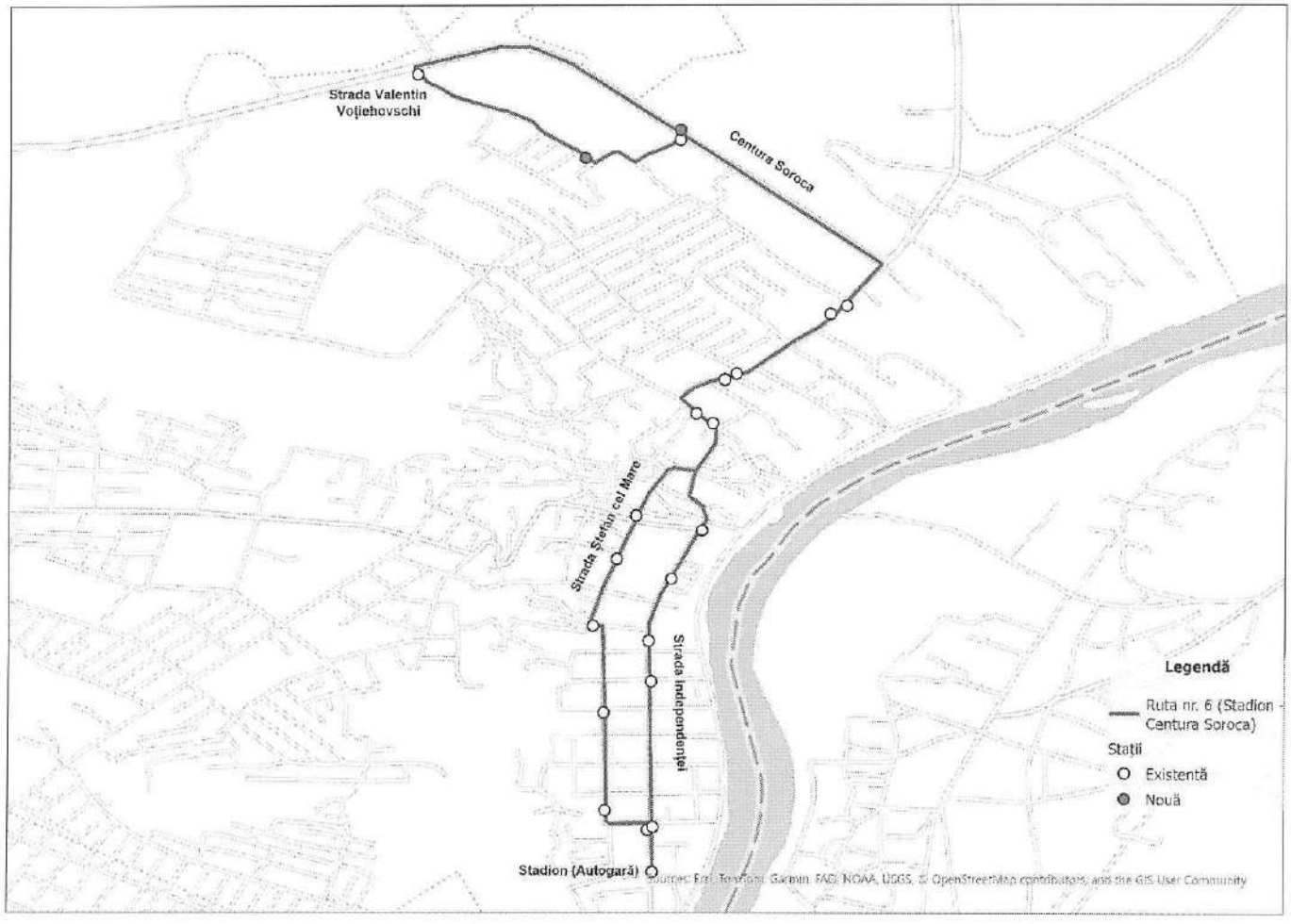


Linia 6: Stadion – Str. Valentin Voițehovschi

Linia 6 propune o legătură directă între sudul și centrul orașului cu zona industrială din nordul orașului de pe Centura Soroca. Această linie pornește de la Autogara Soroca și străbate traseul central pe strada Independenței și Ștefan cel Mare, după care virează stânga pe Str. Cosăuțiului (Centura Soroca) până la intersectia cu Str. Valentin Voițehovschi, cu întoarcere pe Str. Valentin Voițehovschi, Str. Feodania Budde, Centura Soroca, apoi traseul de dus. În zona centrală va parcurge Str. Ștefan cel Mare, respectând sensurile unice ale tuturor liniilor.

Linia 6 propune această legătură cu principala zonă industrială din municipiul Soroca, pentru a putea fi efectuată transbordarea călătorilor din tot orașul în zona centrală, deservind totodată și partea de nord a cartierului Bujerăuca. Intervalele de urmărire sunt de 30 de minute la orele de vârf și 60 de minute în afara acestora în primii ani de serviciu, urmând să fie reduse la 30 de minute pe parcursul întregii zile ulterior. Linia 6 reprezintă totodată și o ranforsare a liniei 1, având un tronson comun consistent.

Figura 8.2-6. Hartă Linia 6 propusă



8.2.2. PROGRAMUL DE TRANSPORT

Programul de transport a fost gândit astfel încât să satisfacă nevoile de mobilitate ale populației din municipiul Soroca, adaptând oferta de transport la cererea înregistrată și studiată în capitolul următor.

Astfel, în zilele lucrătoare s-a ținut seama de asigurarea unor intervale mai mici în vârful de dimineață (considerat în intervalul 08:00 – 09:00) și în cel de seară (orele 16:00 – 18:00), respectiv intervale adaptate cererii în afara orelor de vârf la prânz (orele 09:00 – 16:00), dimineața devreme (orele 06:00 – 08:00) și seara (orele 18:00 – 20:00). La finalul programului zilnic, s-a considerat o frecvență mai mare, adaptată cererii regăsite în cadrul contorizărilor, cu intervale de până la 60 de minute. Pentru zilele nelucrătoare și în week-end, programul de transport este conceput cu intervale omogene în timpul zilei (orele 06:00 –
19:00) și cu intervale de 60 minute pentru fiecare linie la sfârșitul programului (orele 19:00 – 22:00), corelate între ele pentru a oferi o frecvență mai mică pe zonele cu cerere mai mare, unde sunt suprapuse mai multe linii. Intervalele de urmărire propuse sunt prezentate în tabelele 8.3-1a, 8.3-1b și 8.3-1c.

În stabilirea programului de transport s-a ținut cont și de necesarul de autobuze și de utilizarea resurselor.
Având în vedere rețeaua propusă, lungimea liniilor, numărul zilnic de curse și mișcările materialului rulant (acces și retragere), prestația zilnică și anuală a fiecărei linii se prezintă conform tabelelor 8.3-2a, 8.3-2b și 8.3-2c.

În vederea asigurării unui serviciu de calitate, este nevoie ca programul de circulație să fie atractiv pentru călători, cu intervale de circulație reduse. Acest lucru presupune totuși o cheltuială mare din partea

autorității publice locale pentru compensarea prestației efectuate de viitorul operator de transport. Cu toate acestea, scenariul propus ține seama de constrângerile financiare la nivelul autorității publice locale, astfel, pentru a acomoda limitările întâmpinate, dar pentru a putea oferi un serviciu predictibil și cât mai atractiv, se propune un program de circulație în 3 trepte, cu îmbunătățiri succesive ale intervalelor de urmărire pe 3 perioade de timp, astfel:

- Perioada 1: Între anii 2026 – 2030; • Perioada 2: Între anii 2031 – 2035;
- Perioada 3: Între anii 2036 – 2040;

Tabelul 8.2-1a: Programul de transport – Intervale de urmărire – Perioada 2026 – 2030

Linia	Relația de deplasare	Lungime cursă [km]	Intervale de urmărire [min]							
			Zile Lucrătoare						Zile Nelucrătoare și Sărbători	
			Dimineață (06:00)	Vârf AM (08:00)	Interval (09:00)	Vârf PM (16:00)	Seară (18:00)	Noapte (20:00)	Zi (06:00)	Noapte (19:00)
1	Stadion – Soroca Nouă	9,5	30	15	20	15	20	30	30	60
2	Stadion – Str. Renașterii	11,1	60	30	60	30	60	60	30	60
3	Stadion – Cartier Planul Nou	12,7	60	30	60	30	60	60	30	60
4	Soroca Nouă - Retranslator	15,1	60	30	60	30	60	60	60	60
5	Stadion – Spitalul Raional	7,5	30	20	30	30	60	60	30	60
6	Stadion – Valentin Voițehovschi	10,9	60	30	60	30	60	60	60	60
7	Soroca Nouă – Vasile Stroescu	15,2	60	30	60	30	60	60	60	60

Tabelul 8.2-1b: Programul de transport – Intervale de urmărire – Perioada 2031 – 2035

Linia	Relația de deplasare	Lungime cursă [km]	Intervale de urmărire [min]							
			Zile Lucrătoare						Zile Nelucrătoare și Sărbători	
			Dimineață (06:00)	Vârf AM (08:00)	Interval (09:00)	Vârf PM (16:00)	Seară (18:00)	Noapte (20:00)	Zi (06:00)	Noapte (19:00)
1	Stadion – Soroca Nouă	9,5	30	15	20	15	20	30	30	60
2	Stadion – Str. Renașterii	11,1	60	20	30	20	60	60	30	60
3	Stadion – Cartier Planul Nou	12,7	60	20	30	20	60	60	30	60
4	Soroca Nouă - Retranslator	15,1	60	20	30	20	60	60	60	60
5	Stadion – Spitalul Raional	7,5	30	20	30	30	60	60	30	60
6	Stadion – Valentin	10,9	60	30	60	30	60	60	60	60

	Voițehovschi									
7	Soroca Nouă – Vasile Stroescu	15,2	60	20	30	20	60	60	60	60

Tabelul 8.2-1c: Programul de transport – Intervale de urmărire – Perioada 2036 – 2040

Linia	Relația de deplasare	Lungime cursă [km]	Intervale de urmărire [min]							
			Zile Lucrătoare						Zile Nelucrătoare și Sărbători	
			Dimineață (06:00)	Vârf AM (08:00)	Intervârf (09:00)	Vârf PM (16:00)	Seară (18:00)	Noapte (20:00)	Zi (06:00)	Noapte (19:00)
1	Stadion – Soroca Nouă	9,5	30	15	20	15	20	30	30	60
2	Stadion – Str. Renașterii	11,1	30	20	30	20	30	60	30	60
3	Stadion – Cartier Planul Nou	12,7	30	20	30	20	30	60	30	60
4	Soroca Nouă - Retranslator	15,1	30	20	30	20	30	60	30	60
5	Stadion – Spitalul Raional	7,5	30	20	30	20	30	60	30	60
6	Stadion – Valentin Voițehovschi	10,9	60	30	30	30	30	60	60	60
7	Soroca Nouă – Vasile Stroescu	15,2	30	20	30	20	30	60	30	60

Intervalele de urmărire mai mici se traduc într-un număr mai mare de curse, deci un număr mai ridicat de kilometri prestați pentru efecutarea serviciului. În tabelele de mai jos se regăsește prestația zilnică și anuală pentru fiecare linie de transport în cele trei perioade incrementale propuse în programul de circulație.

Tabelul 8.2-2a: Programul de transport – Prestație zilnică și anuală – Perioada 2026 – 2030

Linia	Traseu	Lungime cursă [km]	Număr curse zilnice		Dislocări zilnice [km]		Parcurs zilnic [km]		Parcurs anual [km]
			L-V	S/D/SL	L-V	S/D/SL	L-V	S/D/SL	
1	Stadion – Soroca Nouă	9,5	48	30	47,7	21,2	504	306	161336
2	Stadion – Str. Renașterii	11,1	20	30	31,8	21,2	254	354	104083
3	Stadion – Cart. Planul Nou	12,7	20	30	31,8	21,2	286	402	117587
4	Soroca Nouă - Retranslator	15,1	20	17	31,8	10,6	334	267	114256
5	Stadion – Spitalul Raional	7,5	30	30	21,2	10,6	246	236	88655
6	Stadion – Valentin Voițehovschi	10,9	20	17	31,8	10,6	250	196	85032
7	Soroca Nouă – Vasile Stroescu	15,2	20	17	31,8	10,6	336	269	114952

Tabelul 8.2-2b: Programul de transport – Prestație zilnică și anuală – Perioada 2031 – 2035

Linia	Traseu	Lungime cursă [km]	Număr curse zilnice		Dislocări zilnice [km]		Parcurs zilnic [km]		Parcurs anual [km]
			L-V	S/D/SL	L-V	S/D/SL	L-V	S/D/SL	
1	Stadion – Soroca Nouă	9,5	48	30	47,7	21,2	504	306	161336
2	Stadion – Str. Renașterii	11,1	30	30	42,4	21,2	375	354	134604

3	Stadion – Cart. Planul Nou	12,7	30	30	42,4	21,2	423	402	152124
4	Soroca Nouă - Retranslator	15,1	30	17	42,4	10,6	495	267	154818
5	Stadion – Spitalul Raional	7,5	30	30	21,2	10,6	246	236	88655
6	Stadion – Valentin Voițehovschi	10,9	20	17	31,8	10,6	250	196	85032
7	Soroca Nouă – Vasile Stroescu	15,2	30	17	42,4	10,6	498	269	55764

Tabelul 8.2-2c: Programul de transport – Prestație zilnică și anuală – Perioada 2036 – 2040

Linia	Traseu	Lungime cursă [km]	Număr curse zilnice		Dislocări zilnice [km]		Parcurs zilnic [km]		Parcurs anual [km]
			L-V	S/D/SL	L-V	S/D/SL	L-V	S/D/SL	
1	Stadion – Soroca Nouă	9,5	48	30	47,7	21,2	504	306	161336
2	Stadion – Str. Renașterii	11,1	34	30	37,1	21,2	415	354	144418
3	Stadion – Cart. Planul Nou	12,7	34	30	37,1	21,2	469	402	163545
4	Soroca Nouă - Retranslator	15,1	34	30	37,1	21,2	551	474	192234
5	Stadion – Spitalul Raional	7,5	34	30	31,8	10,6	287	236	98845
6	Stadion – Valentin Voițehovschi	10,9	29	17	15,9	10,6	332	196	105665
7	Soroca Nouă – Vasile Stroescu	15,2	34	30	37,1	21,2	554	477	193430

Operatorul de transport, în baza contractului de servicii publice se va ocupa de planificarea operațională a mijloacelor de transport și a ciclogramelor, cu respectarea intervalelor de circulație impuse de autoritatea contractantă prin programul de transport anexat contractului de servicii publice. Totodată, acesta va ține cont ca pe liniile care au tronsoane comune sau care pleacă de la același capăt de linie să intercaleze plecările, pentru a obține intervale de urmărire cât mai omogene, evitând pe cât posibil ca mijloacele de transport de pe linii difierite să circule la intervale mult prea apropiate unul față de celălalt.

Aceste propuneri s-au făcut prin considerarea unui interval de urmărire de bază de 15 minute pe linia 1, de 15-20 de minute pe liniile 2, 3, 4 și 7, respectiv de 30 de minute pe liniile 5 și 6.

8.2.3. STAȚII DE CĂLĂTORI

Față de situația existentă, se propun unele modificări în rețeaua de stații prin îndesirea acestora acolo unde distanța între două stații existente depășește 600m.

Astfel, în municipiul Soroca, față de rețeaua existentă de stații se aduc următoarele modificări:

Pe strada Vasile Stroescu: A fost adăugată o nouă stație pe sensul de mers către centrul orașului pentru a crea perechea stației existente la capătul de linie de la intersecția dintre strada Vasile Stroescu și Centura Soroca.

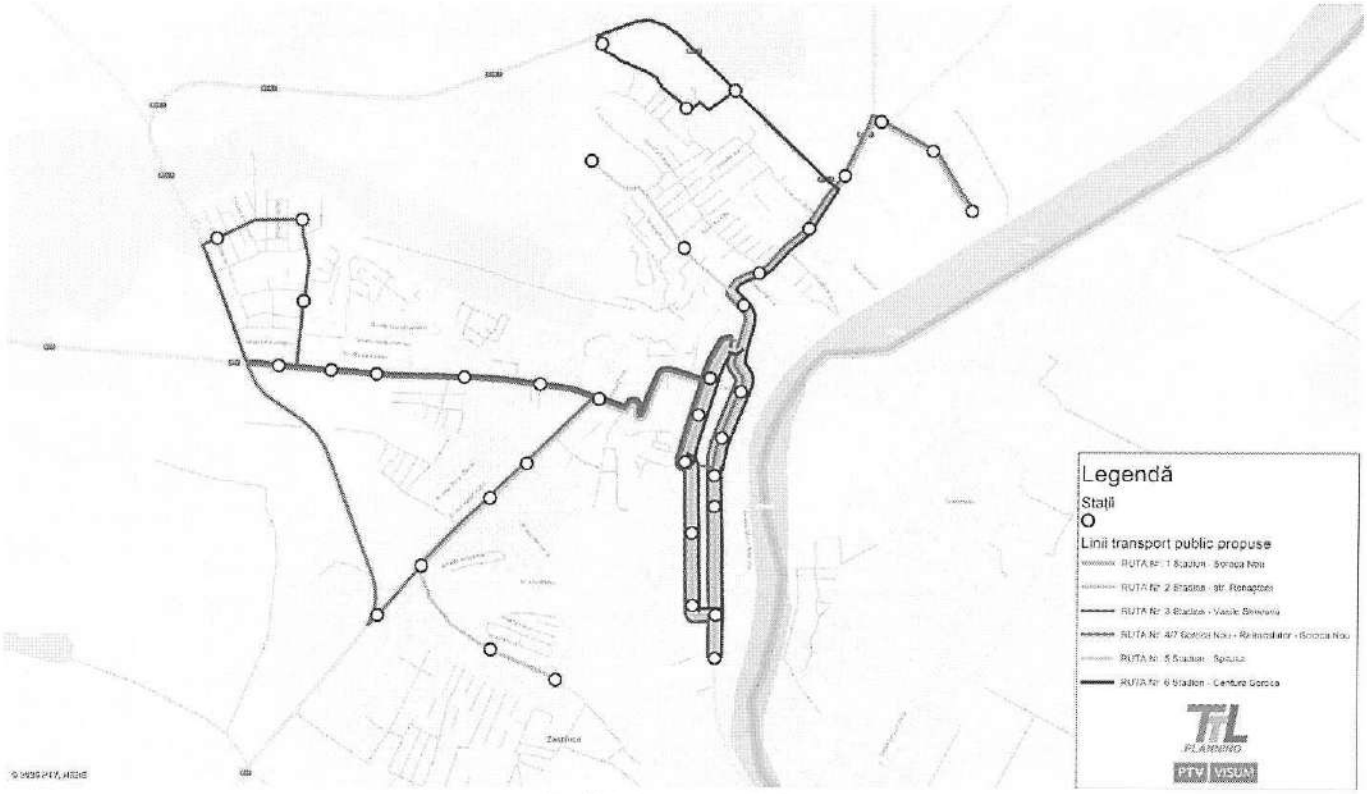
Pe Centura Soroca (Strada Cosăuțului): Se propune înființarea unei stații noi pe sensul spre periferie în dreptul străzii Feofania Budde, ca pereche pentru stația existentă pe sensul spre centru, situată pe str. Feofania Budde.

Pe Str. Valentin Voțiehovschi: Se propune înființarea unei stații noi la intersecția dintre Strada Valentin Voițiehovschi și Stradela Valentin Voțiehovschi, pentru a deservi mai bine zona de nord a cartierului Bujerăuca.

Analizele de accesibilite au relevat că la nivelul municipiului Soroca, rețeaua propusă de transport va deservi aproximativ 73% din populația orașului va avea acces la rețea în mai puțin de 10 minute (600 m) la o stație de trasnport public, așa cum se observă și în figura 8.2-9 cu izocrona de accesibilitate și densitatea de populație. Acest lucru înseamnă cu bazinul de alimentare al rețelei de transport public propus atinge circa 12.000 de locuitori în izocrona de 5 minute și aproximativ 13.500 de locuitori în izocrona de 10 minute.

În ceea ce privește accesul elevilor către unitățile de învățământ, mai ales pentru învățământul liceal și superior, am considerat în rețeaua actuală crearea de legături între principalele cartiere rezidențiale și zonele în care sunt repartizate aceste unități de învățământ.

Figura 8.2-8. Rețeaua de transport public – situație propusă la nivelul municipiului Soroca



(Sursă: Prelucrare consultant)

8.2.4. MIJLOACE DE TRANSPORT

Necesarul de material rulant a fost stabilit astfel încât să corespundă satisfacerii programului de transport propus cu asigurarea unei rezerve rezonabile de mijloace de transport care să acopere perioadele de imobilizare cauzate de reviziile planificate și de reparațiile accidentale. În tabelul următor este realizat necesarul de vehicule în circulație pentru fiecare linie de transport în fiecare dintre cele trei perioade de analiză. Calculul a fost realizat pentru orele de vârf AM din zilele lucrătoare, acesta reprezentând intervalul de timp cu numărul maxim de vehicule necesare.

În vederea determinării numărului de vehicule în traseu necesare pe fiecare linie s-au considerat următoarele aspecte:

- Viteza comercială variază între 15 și 21 km/h, bazat pe traseele fiecărei linii;
- Duratele de staționare variază între 5 și 15 minute pentru a ajusta durata cursei la un multiplu al intervalului de urmărire.

Așadar, pentru asigurarea optimă a programului de transport propus, necesarul rezultat este de minim 30 de vehicule, din care 26 în circulație și minim 4 pentru a asigura o rezervă de 15%

Tabelul 8.2-3: Necesarul de parc auto pentru programul de transport propus

				Perioada 1: 2026 - 2030		Perioada 2: 2031 - 2035		Perioada 3: 2036 - 2040	
Linia	Relația de deplasare	Lungime cursă	Durată cursă [min]	Interval urmărire [min]	Vehicule în traseu	Interval urmărie [min]	Vehicule în traseu	Interval urmărie [min]	Vehicule în traseu
1	Stadion – Soroca Nouă	9,5	60	15	4	15	4	15	4
2	Stadion – Str. Renașterii	11,1	60	30	2	20	3	20	3
3	Stadion – Cart. Planul Nou	12,7	60	30	2	20	3	20	3
4	Soroca Nouă - Retranslator	15,1	60	30	2	20	3	20	3
5	Stadion – Spitalul Raional	7,5	40	20	2	20	2	20	2
6	Stadion – Valentin Voițehovschi	10,9	60	30	2	30	2	30	2
7	Soroca Nouă – Vasile Stroescu	15,2	60	30	2	20	3	20	3
Total în traseu la ora de vârf				16		20		20	
Rezerve				3		4		4	
TOTAL NECESAR				19		24		24	

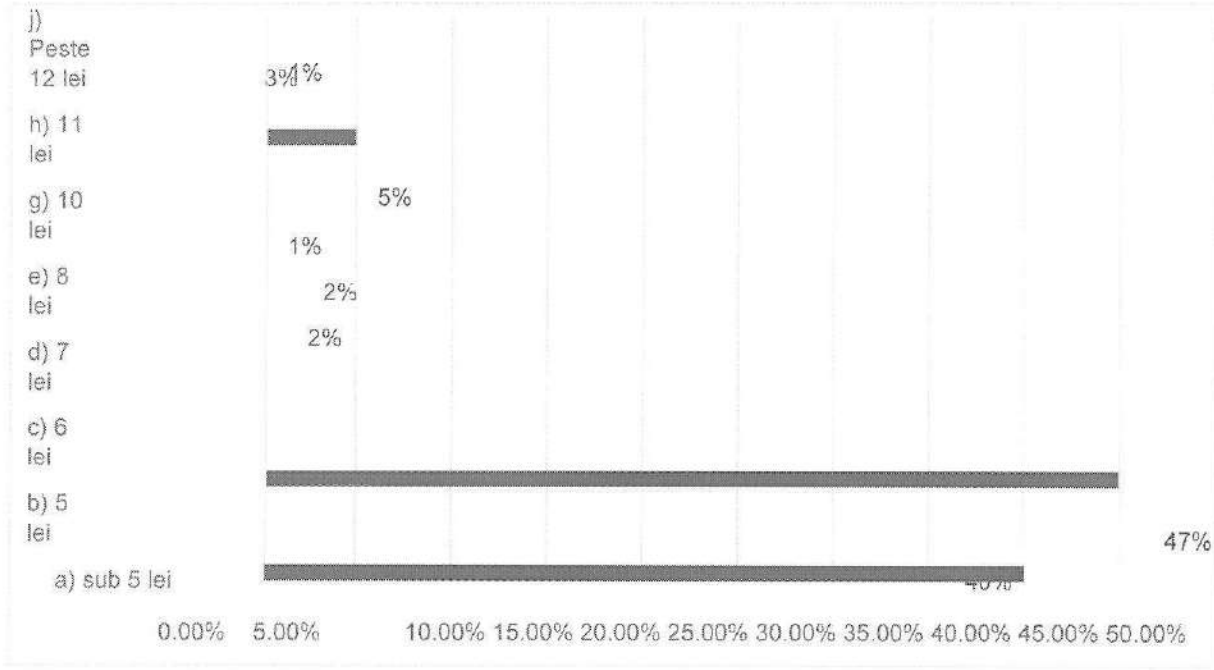
Având în vedere cererea de transport, se propune ca liniile de transport public să fie operate cu midibuze cu o capacitate de 50 de locuri, dat fiind și trama stradală care permite mai facil utilizarea unor astfel de vehicule, care oferă un spor de capacitate și confort față de microbuzele existente.

8.2.5. SISTEM TARIFAR

În prezent nu există un sistem bine definit la nivelul municipiului Soroca. Tariful unei călătorii este de 5 lei și se achită la urcare în mijlocul de transport, ceea ce înseamnă că un călător care trebuie să utilizeze două sau mai multe mijloace de transport pentru a ajunge la destinație, va achita două sau mai multe călătorii. Nu există posibilitate achiziționării unui abonament pe o perioadă mai lungă de timp și nici reduceri pentru elevi, pensionari sau alte categorii vulnerabile.

Conform chestionarului de mobilitate, populația respondentă a declarat în proporție de 77% că ar fi dispuși să plătească un tarif de cel mult 5 lei pe o călătorie, în timp ce restul ar fi dispuși să plătească un tarif mai mare, de până la 12 lei.

Figura 8.2-9. Disponibilitatea de plată a unei călătorii cu transportul public



Noul sistem tarifar propus se bazează pe o varietate de bilete și abonamente care să ofere călătorilor o multitudine de tarife, în funcție de nevoile fiecăruia. Se va ține cont de următoarele aspecte:

- Biletele vor fi valabile pe o perioadă de timp pentru a permite transferuri în perioada de valabilitate;
- Abonamentele vor fi valabile pe toate liniile pentru a încuraja utilizarea transportului public și a facilita transferul între linii.

Tarifele propuse au la bază tariful actual practicat în municipiul Soroca, rezultatele chestionarului de mobilitate, dar și o analiză a tarifelor practicate în alte orașe din Republica Moldova și din România, prezentate în tabelul de mai jos.

Tabelul 8.2-4: Analiză a tarifelor de călătorie în alte orașe

Oraș	Tarif		
	Bilet 1 călătorie	Abonament lunar	
		Elevi	General
Chișinău	6 lei	117 lei	234 lei
Bălți	6 lei	120 lei	300 lei
Cahul	5 lei	-	-
Edineț	5 lei	-	-
Turda	4 RON / 15 MDL	Gratuit	105 RON / 411 MDL
Sinaia	3 RON / 12 MDL	Gratuit	75 RON / 293 MDL
Câmpina	5 RON / 19 MDL	219 RON / 858 MDL	219 RON / 858 MDL
București	3 RON / 12 MDL	Gratuit	80 RON / 313 MDL

Pentru municipiul Soroca se propune următorul plan tarifar:

- Bilet valabilitate 60 de minute: 6 lei;
- Bilet valabilitate 24 de ore: 12 lei;
- Abonament general valabil 7 zile: 70 lei;

- Abonament general valabil 30 de zile: 250 lei;
- Abonament redus valabil 30 de zile: 125 lei;
- Bilet suprataxă (pentru neplata călătoriei): 50 lei;
- Taxă reemitere card transport: 15 lei;

Atât biletele, cât și abonamentele sunt valabile pe toate liniile de transport în perioada lor de valabilitate pentru a facilita transferul între linii, atunci când o deplasare implică schimbarea mijlocului de transport. Abonamentul la tarif redus se adresează elevilor din clasele 5-12 și altor categorii de călători, conform legislației în vigoare sau hotărârilor locale (pensionari, șomeri, donatori de sânge, persoane cu dizabilități, veterani de război etc.).

Planul tarifar, inclusiv categoriile de călători beneficiare de tarif redus la abonament se stabilesc prin hotărâre de consiliu local. Diferențele de tarif se acordă operatorului de transport în baza unei metodologii stabilite și aprobate de consiliul local. În vederea justificării efectuării activității de transport, se recomandă ca pentru beneficiarii de diferențe de tarif operatorul de transport sa elibereze abonamente pe carduri de călătorie reîncărcabile și să oblige beneficiarii să valideze cardul la urcarea în mijlocul de transport pentru evidența călătoriilor efectuate în mod real.

8.3. ANALIZA CERERII DE TRANSPORT

8.3.1. CEREREA DE TRANSPORT PENTRU ANUL DE BAZĂ

În prezent sistemul de transport public din municipiul Soroca acoperă principalele cartiere de locuințe și zonele industriale. Așa cum am prezentat anterior, rețeaua existentă acoperă un bazin de alimentare de circa 10.500 de locuitori aflați la mai puțin de 5 minute de mers pe jos de cea mai apropiată stație, respectiv de circa 12.000 de locuitori aflați la maxim 10 minute de mers pe jos de cea mai apropiată stație de transport public, ceea ce reprezintă peste 65% din populația orașului.

Noua rețea de transport public propusă în cadrul studiului de fezabilitate a fost proiectată pentru a îmbunătăți accesul locuitorilor la principalele zone de interes ale orașului, oferind conexiuni mai eficiente. Prin reorganizarea traseelor, rețeaua devine mai clară și mai ușor de utilizat, asigurând în același timp legături rapide și convenabile pentru mai mulți cetățeni. De asemenea, noile rute optimizează transbordările, permițând o trecere mai simplă între diferite mijloace de transport, ceea ce contribuie la o mobilitate urbană mai fluidă și mai accesibilă pentru toți cetățenii.

Rețeaua propusă acoperă un bazin de alimentare de aproximativ 12.000 de locuitori aflați la o distanță pietonală de maxim 5 minute față de cea mai apropiată stație de transport public, în timp ce aproximativ 13.500 de persoane se află la o distanță pietonală de maxim 10 minute față de cea mai apropiată stație de transport public, ceea ce reprezintă 73% din totalul populației municipiului Soroca. Repartiția acestora pe cartiere se prezintă conform tabelului de mai jos, iar în figura următoare sunt reprezentate bazinele de alimentare și acoperirea teritorială a stațiilor pentru rețeaua de linii propuse.

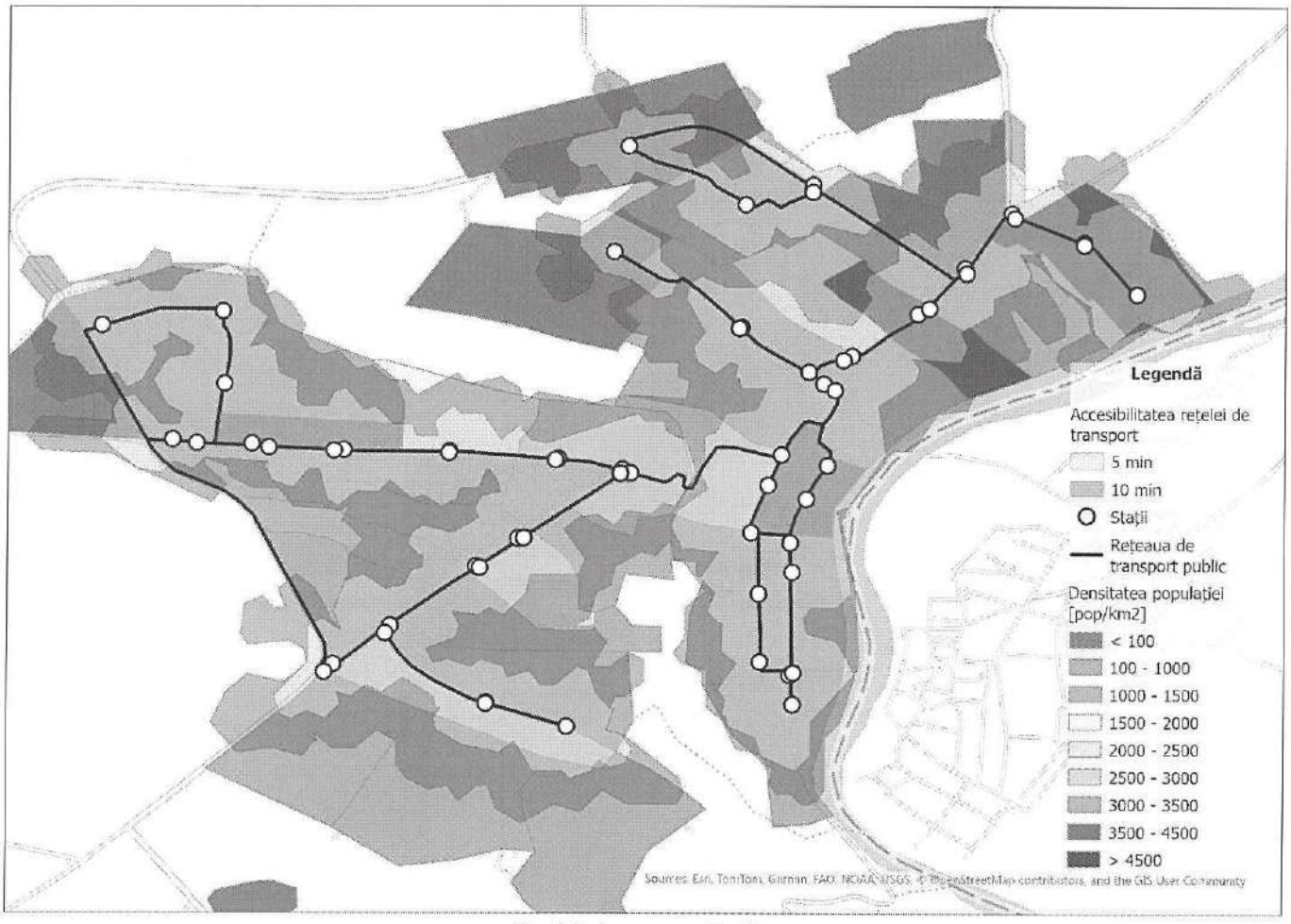
Tabelul 8.3-1. Bazinul de alimentare al rețelei de transport public propuse din municipiul Soroca

Cartier	Populație	Bazin de alimentare [locuitori]	
		5 minute	10 minute
Bujeräuca	2.811	1.548	1.885

Calea Bălților	2.538	1.439	1.680
Centru	2.274	1.955	2.037
Cetate	79	74	75
Dealul Țiganilor	1.670	1.078	1.208
Planul Nou	2.315	1.655	1.887
Soroca Nouă	3.549	3.153	3.349
Stadion	165	104	111
Str. Independenței Nord	1.309	587	695
Zastînca	1.249	96	340
Zonă Industrială - Calea Bălților	165	79	89
Zonă Industrială - Centură Nord	86	59	63
Zonă Industrială - Soroca Nouă	19	5	7
Zonă Industrială - Str. Independenței	107	45	62
Zonă Industrială - Vest	88	49	57
TOTAL	18.424	11.926	13.545

În figura de mai jos este prezentată harta accesibilității rețelei de transport public propusă, în raport cu densitatea populației pe cartiere. Se constată că cele mai dens populate cartiere, sunt deservite optim, aproape întreaga populație a acestora are acces facil la o stație de transport public, în timp ce zonele mai slab populate au o accesibilitate ușor mai scăzută, cauzată și de trama stradală inadecvată din aceste zone, care nu a permis introducerea serviciilor de transport public decât pe arterele principale.

Figura 8.3-1. Accesibilitatea rețelei de transport public în corelare cu densitatea populației – situație propusă la nivelul municipiului Soroca



(Sursă: Prelucrare consultant)

În evaluarea cererii de transport potențiale, s-a pornit de la informațiile cunoscute privind cererea de transport. Având în vedere discrepanțele între valorile declarate de operatorii de transport public (aproximativ 1600 de călători/zi) și răspunsurile înregistrate în cadrul anchetelor de mobilitate (cotă modală 51%, ce duce la aproximativ 25.000 de călători/zi), s-a procedat la efectuarea unei calibrări a numărului de călători pe baza celor două seturi de date, a capacității oferite de sistemul de transport public, dar și pe baza observațiilor efectuate în teren privind gradul de încărcare al vehiculelor.

Conform programelor de transport în vigoare, capacitatea oferită de sistemul de transport public, pe baza numărului zilnic de curse și al capacității mijloacelor de transport este de aproximativ 21.000 de călători/zi.

În ceea ce privește rezultatele anchetelor de mobilitate, este de apreciat faptul că respondenții, în dorința lor de a oferi o percepție pozitivă asupra răspunsurilor pe care le oferă, sunt tentați ca la întrebarea *„Ce mod de transport ați utilizat?"* să ofere acel răspuns care să îi pună într-o lumină bună în raport cu așteptările societății, respectiv că utilizează transportul public într-o proporție mai mare decât realitatea, raportând astfel un comportament de deplasare pe care aceștia și-ar dori să îl aibă, nu pe care îl au în realitate.

Astfel, ținând seama de acești factori, cota modală existentă a transportului public a fost calibrată, folosind următoarea formulă:

$$Cotă_{calibrată}[\%] = \alpha * Cotă_{chestionar} + (1 - \alpha) * Cotă_{operator}$$

unde α este un coeficient de ajustare determinat pe baza gradului de încredere observat în teren.

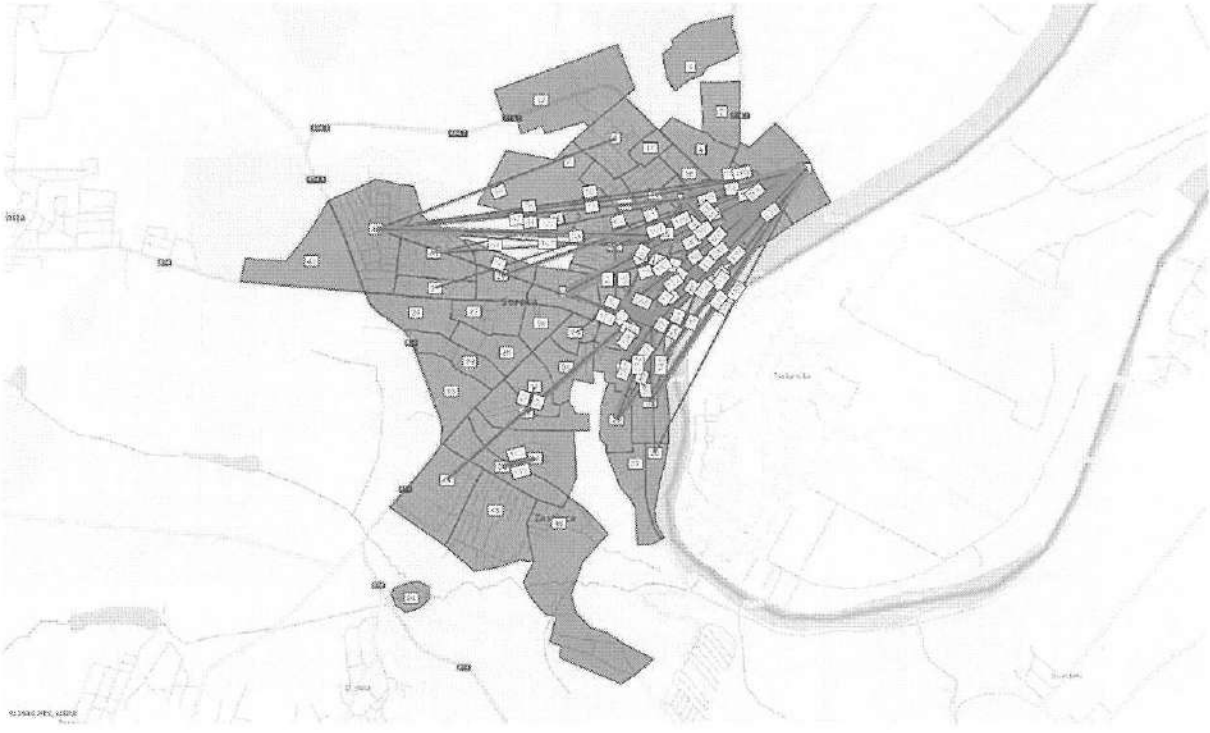
În urma aplicării procesului de calibrare al cererii de transport existente asupra cotelor modale reieșite din chestionarul de mobilitate și din numărul de călători raportați de operatorii de transport, s-a concluzionat că în prezent transportul public are o cotă modală de 9,1% din totalul deplasărilor care se realizează zilnic la nivelul municipiului Soroca.

Cererea de transport potențială s-a evaluat pornind de la populația aflată în bazinele de alimentare prezentate anterior, adică acele persoane care au acces la stațiile de transport public în circa 5-10 minute de deplasare pietonală, aceasta fiind considerată în domeniul planificării în transporturi o durată rezonabilă de acces la stațiile de transport public. Totodată, s-a ținut seama de populația activă din aceste zone, respectiv persoanele angajate și elevii care se deplasează cu regularitate către locurile de muncă și instituțiile de învățământ din municipiul Soroca, dar și de cele neangajate care efectuează deplasările zilnice către locurile de interes din oraș.

La nivel urban, municipiul Soroca se caracterizează printr-un nivel ridicat de mobilitate, determinată în principal de fluxurile de deplasări dintre zonele rezidențiale către zonele industriale, zona centrală, instituțiile de învățământ și diverse servicii. Aceste zone reprezinte puncte de interes în structura orașului, atrăgând zilnic un număr mare de persoane nu doar din municipiul Soroca, cât și din localitățile învecinate.

Conform anchetelor desfășurate în cadrul colectării de date cu privire la comportamentele de deplasare a locuitorilor din municipiul Soroca, aproximativ 40% dintre deplasări sunt realizate în scop de serviciu, iar 13% dintre ele sunt realizate în scop educațional.

Figura 8.3-2. Principalele relații de deplasare în municipiul Soroca



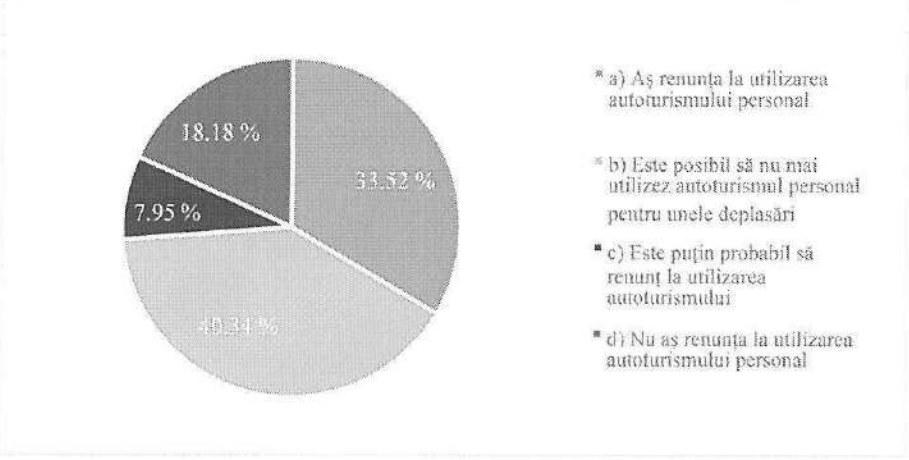
Cererea de transport a rețelei de transport propuse s-a determinat la nivelul fiecărui cartier major al municipiului Soroca, pe baza caracteristicilor de mobilitate a populației prezentate în capitolul 3 și pe baza bazinelor de alimentare prezentate mai sus în acest capitol.

În analiza cererii de transport s-au luat în considerare următoarele ipoteze:

- Rata medie a deplasărilor: 2,83 deplasări/persoană/zi, conform chestionarului de mobilitate;
- Cota modală calibrată a transportului public: 9,13%;
- Față de situația existentă se estimează o ușoară creștere a numărului de călători ca urmare a creșterii calității serviciului.

Pentru a determina o elasticitate a cererii de transport, au fost analizate rezultatele chestionarului de mobilitate. Conform figurii de mai jos, se observă că dintre posesorii de autoturisme, 33% declară că ar fi dispuși să renunțe la utilizarea autoturismului, dacă transportul public ar fi îmbunătățit. Acest rezultat declarativ oferă o imagine a potențialului de creștere a numărului de călători, față de situația existentă.

Figura 8.3-3. Elasticitatea schimbării comportamentului de deplasare al posesorilor de autoturism



Analiza cererii de transport a fost făcută în ipoteza operării din Ziua 1 a programului de circulație propus pentru Perioada 3 (2036 – 2040). Cu toate acestea, având în vedere că în Periaoda 1 intervalele de urmărire sunt mai mari, acest lucru are efect asupra cererii de transport. Prin urmare, a fost dezvoltat un model de elasticitate, care a fost aplicat asupra potențialului de călători pentru a ține seama de modificarea intervalelor de urmărire. În tabelul de mai jos este exprimată cererea de transport potențială, evaluată înainte de aplicarea modelului de elasticitate.

Tabelul 8.3-2. Potențial de călători – Anul 1

Cartier	Populație	Bazin de alimentare [locuitori]		Cererea de transport [călători/zi]	
		5 minute	10 minute	5 minute	10 minute
Bujerăuca	2.811	1.548	1.885	534	884
Calea Bălților	2.538	1.439	1.680	496	727
Centru	2.274	1.955	2.037	675	730
Cetate	79	74	75	26	25
Dealul Țiganilor	1.670	1.078	1.208	372	518
Planul Nou	2.315	1.655	1.887	571	723
Soroca Nouă	3.549	3.153	3.349	1.088	1.142
Stadion	165	104	111	36	47
Str. Independenței Nord	1.309	587	695	202	390
Zastînca	1.249	96	340	33	117
Zonă Industrială - Calea Bălților	165	79	89	27	30
Zonă Industrială - Centură Nord	86	59	63	20	28
Zonă Industrială - Soroca Nouă	19	5	7	2	4

Zonă Industrială - Str. Independenței	107	45	62	16	26
Zonă Industrială - Vest	88	49	57	17	25
TOTAL	18.424	11.926	13.545	4.114	5.414

Astfel, potențialul de călători este cuprins între 4.114 și 5.414 călători pe zi. Cu toate acestea, numărul de călători estimat pe baza intervalelor crescute se ridică la maxim 4.404 de călători/zi, ca urmare a scădereii atractivității serviciului de transport. Metodologia determinării potențialului redus este descrisă pe larg în cadrul capitolului 8.3.3. Evaluarea cererii de transport arată o nevoie constantă de deplasare pe raza municipiului Soroca, determinată în principal de activitățile profesionale și educaționale. Rata mare a deplasărilor și cota de utilizare a autoturismului și a transportului public sugerează un potențial important de creștere a cererii pentru servicii mai eficiente și mai accesibile. Îmbunătățirea și eficientizarea serviciilor și infrastructurii de transport public, alături de crearea unor conexiuni rapide și eficiente sunt esențiale pentru a răspunde cerințelor de mobilitate și pentru a susține dezvoltarea sustenabilă a orașului.

8.3.2. PROGNOZE

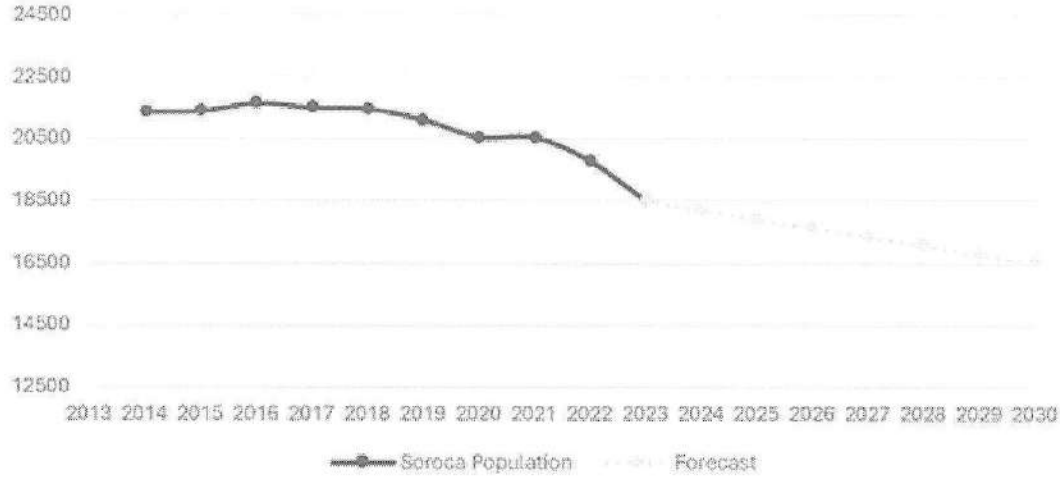
În vederea determinării numărului potențial de pasageri în viitor, s-au realizat două orizonturi de prognoză, ținând seama de tendințele socio-economice și demografice.

La nivel național, municipiul Soroca se situează în zona de nord a Republicii Moldova, într-o poziție strategică în lungul unui coridor major de transport (drumul național M2) care conectează municipiul Chișinău de granița cu Ucraina în zona Cosăuți – Iampol. Acest coridor joacă un rol important în facilitarea transportului între cele două țări. Planurile de dezvoltare viitoare, susținute atât de Republica Moldova, cât și de Ucraina, includ construcția unui pod peste râul Nistru, pentru a reduce timpii de traversare și pentru a îmbunătăți conectivitatea.

Orașul are o rețea stradală în general îngustă, cu drumuri formate în mare parte dintr-o singură bandă pe sens (cu excepția coridorului Nord-Sud format din străzile Ștefan cel Mare și Independenței). De asemenea, orașul are un nou drum de centură, care conectează toate direcțiile de tranzit și poate prelua traficul pentru a evita centrul orașului. Totuși, principalul coridor, axa Nord-Sud, este și cea mai aglomerată, deoarece principalele oportunități din oraș se află în centrul orașului. Acest lucru afectează în mod direct calitatea vieții și siguranța locuitorilor, deoarece majoritatea deplasărilor se realizează cu vehicule motorizate.

Conform celor mai recente date ale recensământului din 2024, Municipiul Soroca are o populație de 18.487 de locuitori, situându-se pe locul al doilea în Regiunea de Dezvoltare Nord, după Municipiul Bălți (102.457 locuitori). În 2023, Municipiul Soroca reprezintă aproximativ 29,45% din populația totală a raionului Soroca
(62.775 locuitori). În ceea ce privește populația rezidentă (care ia în considerare și efectele migrației), perioada 2014-2023 a înregistrat o scădere de 13,55%, indicând o tendință de depopulare. Cea mai semnificativă scădere a populației a avut loc între anii 2022 și 2023, populația în 2023 fiind cu 6% mai mică decât în 2022. Războiul ruso-ucrainean, început pe 24 februarie 2022, a avut un impact asupra migrației persoanelor din orașul Soroca, situat pe râul Nistru, la granița cu Ucraina.

Figura 8.3-4. Evoluția și prognoza populației cu reședință în municipiul Soroca



(sursa: Biroul Național de Statistică)

Scăderea procentuală înregistrată la nivel municipal este în concordanță cu tendințele naționale, regionale și raionale. Municipiul Soroca a înregistrat un declin mai accentuat decât media națională (-13%), cu o reducere cu 8 puncte procentuale mai mare decât media națională urbană (-5%). Cu toate acestea, municipiul a avut o performanță mai bună decât Raionul Soroca (-15,3%) și Regiunea de Dezvoltare Nord

(-15,4%), înregistrând un declin demografic mai puțin pronunțat decât aceste zone. În acest context, municipiul face parte dintr-o regiune afectată semnificativ de declinul demografic.

Scăderea accentuată a populației reprezintă o provocare recurentă, afectând negativ perspectivele de dezvoltare pe termen mediu și lung ale municipiului. Abordarea acestei probleme necesită adoptarea unor soluții care să sporească atractivitatea locală, să asigure sustenabilitatea forței de muncă, a serviciilor publice și, prin extensie, a procesului general de dezvoltare.

Pentru analiza și prognoza indicatorilor socio-economici, s-a ținut cont de creșterea Produsului Intern Brut (PIB) stabilită de instituțiile autorizate.

Tabelul 8.3-3. Evoluția Produsului Intern Brut

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Creștere PIB (%, de la an la an)	+3,7%	-7,4%	+13,9%	-12%	+1,0%	+2,4%	+4.8%

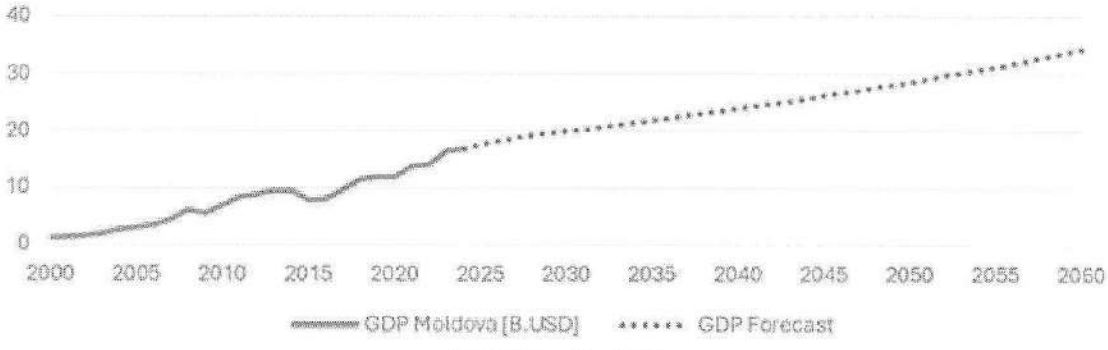
(sursa: Banca Mondială)

Anul 2020 a fost marcat de o scădere de 7,4% a produsului intern brut, un efect generat de pandemia de SARS-CoV-2, în timp ce pentru anul 2021 s-a înregistrat o creștere reală de 13,9%, reprezentând o redresare rapidă după efectele generate de primele valuri de restricții impuse de pandemia COVID-19, care au avut un impact vizibil asupra economiei. Pentru anul 2022, s-a constatat o scădere de 12% față de anul anterior, pe fondul instabilității politice, crizei energetice și războiului din Ucraina, care au avut un impact direct asupra economiei Republicii Moldova. Potrivit celor mai recente estimări ale Băncii Mondiale și Băncii Naționale a Moldovei, creșterea PIB este estimată la 2,4% pentru anul 2024, iar pentru 2025 se prognozează o creștere estimativă de 4,8%.

Pe termen lung, Economist Intelligence Unit prognozează o creștere medie a PIB de 2% pe an până în 2030 și de 1,8% pe an între 2031 și 2050, valoarea medie a creșterii între anii 2020 și 2060 fiind de 1,9% pe an. Factorii de prognoză utilizați pentru atingerea acestor rate de creștere au fost actualizați pentru a lua în considerare impactul economic al schimbărilor climatice.

Figura de mai jos prezintă evoluția PIB-ului în Republica Moldova între anii 2000 și 2022 și tendința de creștere până în 2060, având în vedere redresarea după evenimentele economice, sociale și politice din perioada 2020–2022.

Figura 8.3-4. Evoluția și prognoza PIB în Republica Moldova



(sursa: Banca Mondială)

În urma analizelor realizate utilizând indicii de creștere pentru populație și PIB, au fost determinați următorii factori de creștere pentru anii de prognoză, raportați la anul de bază 2024 (ultimul an statistic încheiat). *Tabelul 8.3-4. Factori de creștere pentru PIB și populație*

An	PIB	Elasticitate	Factor PIB	Populație	Elasticitate	Factor Populație	Factor general de prognoză
2030	1,18346	0,95	1,124287	0,89459	1	0,89459	1,00577591
2040	1,41459		1,3438605	0,76299		0,76299	1,02535212

Așadar, pe baza prognozelor stabilite, evoluția potențialului de călători în ipoteza aplicării intervalelor de urmărire aferente Perioadei 3 în fiecare an de analiză este prezentat în tabelul de mai jos: *Tabelul 8.3-4. Evoluția potențialului de călători*

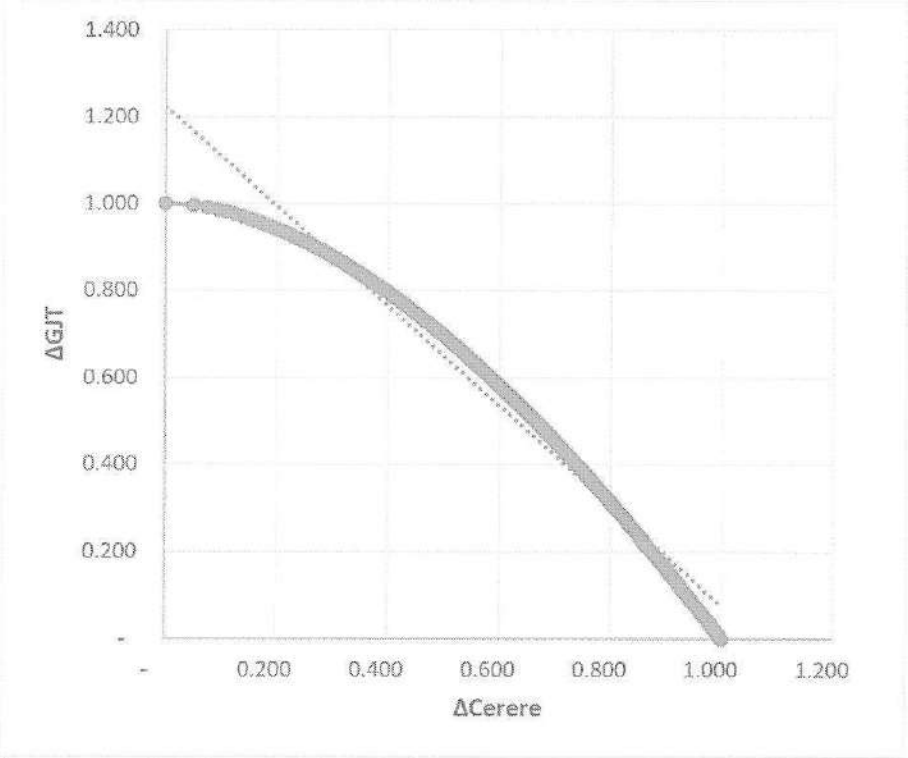
Număr călători	An		
	2025	2030	2040
Zilnic	5.414	5.445	5.583
Lunar	135.350	136.132	139.583
Anual	1.624.200	1.633.581	1.674.996

8.3.3. DETERMINAREA ELASTICITĂȚII CERERII DE TRANSPORT

Potențialul pentru anul de bază și pentru anii de prognoză a fost ajustat conform modelului de elasticitate în funcție de aplicarea intervalelor de urmărire mai puțin atractive.

Pentru definirea unui model de elasticitate s-a considerat evoluția cererii de transport în raport cu creșterea duratei generizată a unei deplasări. Durata generalizată a deplasării include durata de acces în stație, durata medie de așteptate a mijlocului de transport și durata de deplasare cu mijlocul de transport. Curba de elasticitate are o formă descrisă în graficul din figura de mai jos.

Figura 8.3-5. Elasticitatea cererii de transport în raport cu durata generalizată de deplasare



În urma aplicării ecuației curbei asupra potențialului determinat anterior și ținând seama de intervalele medii de urmărire propuse în fiecare dintre cele trei perioade, rezultatele analizei cererii de tranport sunt prezentate în tabelul de mai jos:

Tabelul 8.3-5. Cererea de transport a sistemului propus

An	Durată acces [min]	Durată așteptare [min]	Durată deplasare [min]	Durată toală [min]	Durată referință [min]	Variație	Număr călători		Impact
							Inițial	Ajustat	
2025	7,50	14,60	10,00	32,10	30,41	0,9472	5.414	4.404	-18,66%
2030	7,50	13,03	10,00	30,53		0,9960	5.445	5.202	-4,46%
2035	7,50	12,91	10,00	30,41		1,0000	5.583	5.583	0,00%

Astfel, ca urmare a aplicării unor intervale mai mari de urmărire din cauza constrângerilor bugetare, potențialul de călători este mai mic cu până la 18,66% în anul 2025 față de scenariul aplicării unor intervale atractive, respectiv de numar 4404 călători/zi. Cu toate acestea, odată cu creșterea numărului de curse, în special la orele de vârf, se constată o scădere a impactului negativ al acestei măsuri, la nivelul anului 2035 fiind atins potențialul de 5583 de călători/zi, ca urmare a implementării programului de transport propus.

8.4. INVESTIȚII NECESARE PENTRU FUNCȚIONAREA SISTEMULUI DE TRANSPORT

8.4.1. PARC AUTO

În urma analizelor efectuate a reieșit faptul că parcul de vehicule existent este învechit și compus din vehicule cu o capacitate sub necesar. Doar 17% din totalul flotei este formată din microbuze cu o vârstă mai mica de 20 ani și normă de poluare euro 5, restul de 83% având o vârstă cuprinsă între 20 și 28 de ani și normă de poluare euro 4, euro 3 și euro 2.

Astfel, prin operaționalizarea noului program de transport urban, se constată că flota existentă este uzată la limită, mijloacele de transport existente neasigurând condițiile minime de confort și siguranță adecvate unui serviciu de transport public de calitate.

Conform programului de circulație, se propune achiziționarea unei flote de până la 24 de midibuze cu capacitate de 50 de călători, conform analizei realizate în cadrul capitolului anterior. Dintre acestea, 19 vor fi necesare încă de la operaționalizarea noului serviciu de transport public, respectiv 16 pentru asigurarea programului de circulație și 3 mijloace de transport de rezervă. Ulterior, până în anul 2030 este necesară suplimentarea parcului auto cu încă 5 mijloace de transport, dintre care 4 vor fi în circulație, iar unul va fi rezervă. Vehiculele de rezervă vor asigura prin rotație serviciul, făcând posibilă realizarea prin rotație a operațiunilor de mentenanță preventivă și corectivă, astfel încât să nu fie afectat programul de circulație.

Vechimea avansată a vehiculelor din parcul auto actual conduce la creșterea frecvenței defecțiunilor tehnice, afectând atât fiabilitatea transportului, cât și confortul călătorilor. În plus, costurile ridicate de întreținere și consumul mare de combustibil impun necesitatea unei modernizări urgente a flotei.

Investiția în autobuze noi va contribui semnificativ la reducerea cheltuielilor operaționale pe termen lung, având în vedere rata mai mică de defectare și faptul că vehiculele noi beneficiază în primii ani de garanție din partea producătorului. Înlocuirea flotei vechi va diminua costurile de reparații, va crește eficiența energetică și va permite oferirea unui serviciu de transport public mai sigur și mai atractiv pentru cetățeni. Utilizarea autobuzelor vechi contribuie semnificativ la poluarea aerului din municipiu, având un impact negativ asupra sănătății locuitorilor. În acest context, adoptarea unor mijloace de transport mai puțin poluante, precum autobuze diesel noi sau hibride, ar reprezenta o soluție sustenabilă pentru reducerea emisiilor de CO_2.

Noile autobuze trebuie să îndeplinească minim următoarele condiții:

- Capacitate 50 de călători;
- Lungime aproximativ 8-10 metri;
- Număr de uși: 2, din care minim una dublă;
- Instalație de climatizare (aer condiționat pe timp de vară, încălzire pe timp de iarnă);
- Sistem de e-ticketing și monitorizare a flotei (corelat cu proiectul de e-ticketing); - Podea coborâtă pentru accesul facil al persoanelor cu mobilitate redusă.

În tabelul de mai jos sunt prezentate diverse scenarii de cost, în funcție de tipul de alimentare al mijloacelor de transport și de starea acestora.

Tabelul 8.4-1. Scenarii de achiziție mijloace de transport

Alimentare	Stare	Cantitate [buc]	Preț unitar [€/buc]	Preț total [€]
Diesel Euro VI	Nou	19 în prima etapă + 5 ulterior	100.000	3.000.000
Diesel Euro V/VI	Second hand		20.000	600.000
Electric	Nou		275.000	8.250.000

În concluzie, modernizarea parcului auto al transportului public din municipiul Soroca reprezintă o necesitate urgentă pentru asigurarea unui serviciu de transport fiabil, eficient și sustenabil. Prin înlocuirea treptată a autobuzelor vechi cu modele moderne, mai economice și ecologice, se vor îmbunătăți semnificativ atât calitatea transportului, cât și condițiile de mediu, contribuind astfel la dezvoltarea unui sistem de mobilitate urbană mai atractiv și funcțional pentru cetățeni.

Ulterior, se recomandă realizarea unei achiziții multi-anuale care să urmărească înlocuirea ciclică și treptată a unor loturi de mijloace de transport, astfel încât să existe o ritmicitate în reînnoirea parcului și păstrarea unei vechimi medii conform practicilor din domeniu, de până în 15 ani.

8.4.2. AUTOBAZĂ

În contextul actual este necesară construirea unei autobaze care să suporte activitățile auxiliare asociate sistemului de transport public (mentenanță, administrativ, curățenie etc.).

Astfel, autoritatea publică locală se află în prezent în imposibilitatea de a asigura unui operator de transport un spațiu adecvat pentru gararea și întreținerea mijloacelor de transport cu care va asigura obligațiile din contractul de servicii publice. Prin urmare, este absolut necesară construirea unei autobaze pentru mijloacele de transport public care să asigure condițiile necesare desfășurării activității de transport, astfel:

- Spațiu pentru gararea autobuzelor;
- Spațiu pentru amplasarea stațiilor de încărcare lentă și rapidă pentru mijloacele de transport electrice și alimentare cu energie electrică;
- Spațiu pentru asigurarea diverselor operațiuni de mentenanță preventivă și corectivă a mijloacelor de transport;
- Spațiu pentru activitățile administrative;
- Dotări pentru salariații unității – grupuri sanitare, sală de mese, vestiare.

Prima fază constă în identificarea unui teren disponibil pentru organizarea autobazei, ulterior fiind decisă responsabilitatea construirii acesteia, fie de către municipalitate fie de operatorul căruia îi va fi delegat serviciul, în aceasta etapă urmând să se identifice si surse de finanțare. Având în vedere redusă necesară pentru noua autobază, se estimează un cost de investiție de circa 950.000 €, aceasta fiind prevăzută și in cadrul PMUD (aflat în proces de elaborare).

8.4.3. STAȚII DE CĂLĂTORI

Așa cum a fost prezentat în capitolul de analiză a situației existente, cea mai mare parte din stații au amenajări minimale, cele mai multe prezentând semne de degradare și nu asigură călătorilor condiții adecvate de așteptare și accesibilitate, fapt ce are implicații asupra alegerii modale a utilizatorilor, care sunt descurajați să aleagă transportul public ca mod de deplasare.

În plus, înființarea unor stații noi oferă posibilitatea de a renova și stațiile vechi, din perspectiva uniformizării mobilierului urban și a oferi o coerență estetică și funcțională, precum și modernizarea infrastructurii transportului public (de exemplu, afișaje electronice, sisteme de iluminat eficiente, adăposturi rezistente la intemperii).

Astfel, în vederea creșterii calității serviciului, sunt necesare intervenții pe două paliere:

- La nivelul stațiilor vechi: modernizarea stațiilor de transport public existente, vizând căile de acces, structurile de adăpostire a călătorilor și dotările – sisteme de informare dinamică și statică a călătorilor, supraveghere video, puncte de vânzare a titlurilor de călătorie (după caz centre de distribuție sau automate de vânzare); - La nivelul stațiilor noi:

o Identificarea locațiilor pentru amenajarea stațiilor pe ambele sensuri de circulație; o Asigurarea conexiunilor pietonale necesare între stațiile de pe ambele sensuri de circulație; o Unde este posibil, amenajarea alveolelor pentru oprirea eficientă a mijloacelor de transport în comun utilizând măsuri ușoare de amenajare (marcaje), sau măsuri grele (despărțitoare fizice de traficul general, modificarea trotuarelor sau a drumului pentru integrarea total separată a alveolelor de traficul general etc.).

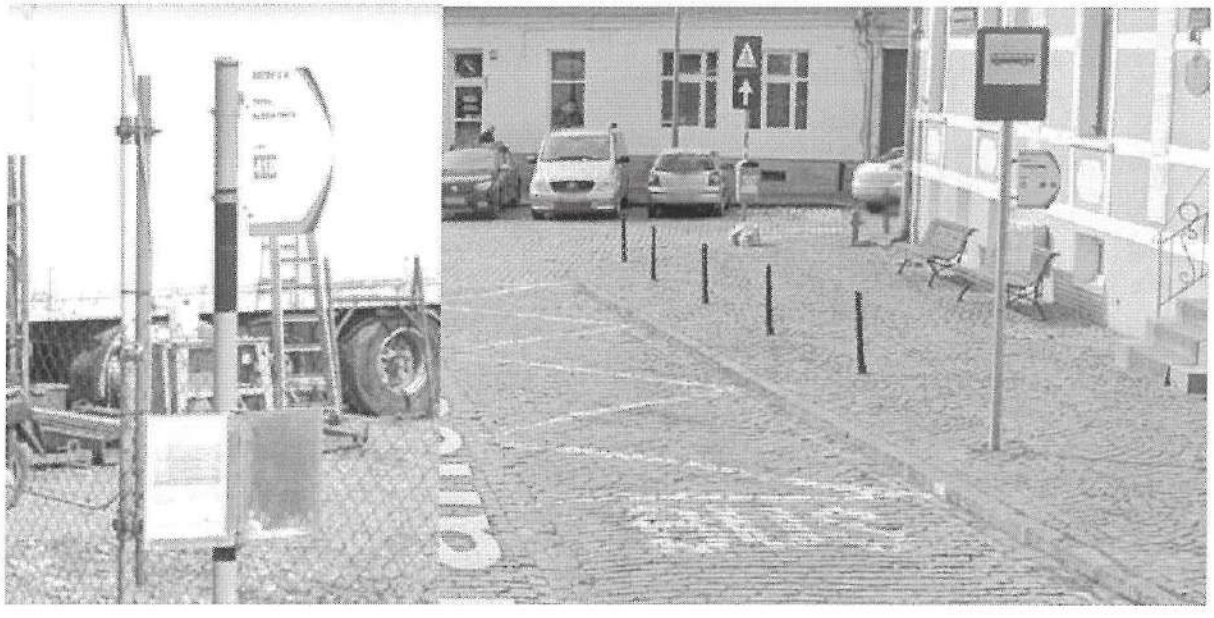
În funcție de volumele de călători estimate și de importanța la nivelul rețelei, se propun trei configurații de amenajări de stații, descrise în continuare:

- Amenajare minimală;
- Amenajare medie;
- Amenajare complexă.
-

Amenajare minimală

Amenajarea minimalistă constă în semnalizarea stației cu indicatorul rutier de stație de autobuz, un panou informativ cu denumirea stației, liniile care o tranzitează și orarul acestora, zonă de acces (trotuar), marcaje rutiere zig-zag și trecere de pietoni.

Figura 8.4-1. Model de amenajare stație minimalistă cu panou denumire și orar (stânga), marcaje și indicator rutier (dreapta)



Astfel de amenajări se pretează, în special cele care deservesc o singură linie de transport sau în acele stații aflate pe sensul de deplasare către periferie, folosite mai des pentru coborâre decât pentru urcare.

O astfel de amenajare prezintă un cost scăzut, estimat în jurul valorii de 150€ per amenajare.

Amenajare de nivel mediu

Amenajarea de nivel mediu cuprinde, pe lângă elementele incluse în amenajarea minimală, și dotarea stației cu un adăpost pentru călători, bancă, coș de gunoi și un panou cu informații mai detaliate despre

rețeaua de transport – harta completă a rețelei și indicarea stației curente pe aceasta, programul de circulație al liniilor care trec prin stație și în funcție de configurația tramei stradale alveolă pentru staționarea autobuzelor. Stațiile cu flux mai ridicat de călători pot dispune și de automate pentru eliberarea biletelor de călătorie.

Astfel de amenajări se pretează pentru majoritatea stațiilor de transport, stații cu un flux constant de călători pe durata zilei, care sunt tranzitate de mai multe linii de transport sau în care călătorii trebuie să aștepte un mijloc de transport mai mult de 5 minute. În zonele periferice astfel de amenajări sunt recomandate pentru stațiile situate pe sensul de deplasare către centrul localității, fiind sensul în care călătorii așteaptă mijloacele de transport.

Prețul unei astfel de stații, incluzând toate elementele componente este estimat la 3.500 € per amenajare.

Figura 8.4-2. Model de amenajare stație medie cu adăpost pentru călători și bancă



Amenajare complexă

Amenajarea complexă cuprinde o serie de dotări suplimentare față de cele prezentate anterior. Astfel de stații sunt pretabile în zona centrală și în zonele aglomerate ale cartierelor. Astfel de stații includ suplimentar față de elementele unei amenajări medii, automate de eliberare a biletelor de călătorie, sistem de supraveghere video, panouri cu informații în timp real privind durata de așteptare până la sosirea următorului mijloc de transport și alveolă pentru staționarea autobuzelor. În nodurile majore ale rețelei pot exista centre de vânzare ale titlurilor de călătorie (bilete și abonamente). Prețul unei astfel de stații, incluzând toate elementele componente este estimat la 10.000 € per amenajare.

Figura 8.4-3. Model de amenajare stație complexă cu punct de vânzare și panou de informare dinamică



În urma analizelor efectuate în teren, s-a identificat necesitatea de a crește numărul de stații de transport public în zonele în care acestea se află la distanță mare unele față de celelalte. Totodată, în locațiile în care stațiile existente sunt amenajate pe un singur sens de circulație, s-a indicat amenajarea stației pereche pe sens opus. Noile stații au scopul de a crește accesibilitatea populației la serviciile de transport public.

Tabelul 8.4-2. Rețeaua de stații de transport public în municipiul Soroca

Arteră	Denumirea stației	Direcție	Coordonate		Status	Amenajare necesară
Calea Bălților	Uzina Monolit	spre SV	48,15706	28,28547	Existentă	Minimal
Calea Bălților	Uzina Monolit	spre NE	48,15708	28,28581	Existentă	Mediu
Calea Bălților	Societatea Orbilor	spre SV	48,15541	28,28293	Existentă	Minimal
Calea Bălților	Societatea Orbilor	spre NE	48,15532	28,28314	Existentă	Mediu
Calea Bălților	Retranslator	spre SV	48,14948	28,27430	Existentă	Minimal
Calea Bălților	Retranslator	spre NE	48,15182	28,27774	Existentă	Maxim
Calea Bălților	Colegiul Agricol	spre SV	48,16097	28,29166	Existentă	Minimal
Calea Bălților	Retranslator	spre NE	48,14898	28,27375	Existentă	Mediu
Centura Soroca	Strada Feofania Budde	spre Vest	48,17840	28,30328	Nouă	Minimal
Centura Soroca	Centura Soroca	spre Est	48,17798	28,30326	Existentă	Mediu
Strada Alhionie	Cetatea Soroca	spre Nord	48,16146	28,30423	Existentă	Maxim
Strada Decebal	Colegiul Agricol	spre Vest	48,16122	28,29179	Existentă	Mediu
Strada Decebal	Colegiul Agricol	spre Est	48,16099	28,29228	Existentă	Maxim
Strada Dimitrie Cantemir	Policlinica Soroca Nouă	spre Sud	48,17668	28,31533	Existentă	Mediu
Strada Dimitrie Cantemir	Policlinica Soroca Nouă	spre Nord	48,17640	28,31551	Existentă	Minimal

Strada Dimitrie Cantemir	Liceul "Constantin Stere"	spre Sud	48,17492	28,31973	Existentă	Maxim
Strada Dimitrie Cantemir	Liceul "Constantin Stere"	spre Nord	48,17478	28,31974	Existentă	Minimal
Strada Dimitrie Cantemir	Soroca Nouă	-	48,17183	28,32292	Existentă	Mediu
Strada Independenței	Stadion/Autogară Soroca	spre Nord	48,14703	28,30221	Existentă	Mediu
Strada Independenței	Piață	spre Sud	48,14881	28,302	Existentă	Minimal
Strada Independenței	Piață	spre Nord	48,14893	28,30223	Existentă	Maxim
Strada Independenței	Judecătoria Soroca	spre Nord	48,15506	28,30212	Existentă	Mediu
Strada Independenței	Palatul de Cultură	spre Nord	48,15680	28,30199	Existentă	Maxim
Strada Independenței	Cetate (Liceul Puskin)	spre Nord	48,15942	28,30295	Existentă	Mediu
Str. Nicolae Testemițanu	Cimitirul Bujerovca	spre Vest	48,16982	28,29899	Existentă	Minimal
Str. Nicolae Testemițanu	Cimitirul Bujerovca	spre Est	48,16977	28,29885	Existentă	Maxim
Str. Nicolae Testemițanu	Spitalul Raional Soroca	-	48,17436	28,29125	Existentă	Mediu
Str. Nicolae Testemițanu	Liceul "Petru Rareș"	spre Vest	48,16714	28,3030	Existentă	Minimal
Strada Pădurilor	Strada Arțarilor	spre Vest	48,16991	28,26020	Existentă	Minimal
Strada Renașterii	Retranslator	spre Est	48,15136	28,27741	Existentă	Mediu
Strada Renașterii	Oficiul Poștal	spre Vest	48,14716	28,28359	Existentă	Minimal
Strada Renașterii	Oficiul Poștal	spre Est	48,14709	28,28356	Existentă	Minimal
Strada Renașterii	Strada Renașterii	-	48,14571	28,28848	Existentă	Mediu
Strada Rurală	Str. Eugeniu Coca	spre Nord	48,16640	28,26762	Existentă	Minimal
Strada Rurală	Strada Poienelor	spre Nord	48,17077	28,26753	Existentă	Minimal
Strada Ștefan cel Mare	Centrul Azimut	spre Sud	48,14962	28,30018	Existentă	Minimal
Strada Ștefan cel Mare	Parcul Mihai Eminescu	spre Sud	48,15374	28,30011	Existentă	Mediu
Strada Ștefan cel Mare	Primăria Soroca	spre Sud	48,15742	28,29961	Existentă	Mediu
Arteră	**Denumirea stației**	**Direcție**	**Coordonate**		**Status**	**Amenajare necesară**
Strada Ștefan cel Mare	Complex Modern	spre Sud	48,16027	28,30063	Existentă	Mediu
Strada Ștefan cel Mare	Strada Decebal	spre Sud	48,16209	28,30143	Existentă	Mediu
Strada Ștefan cel Mare	Liceul "Petru Rareș"	spre Sud	48,16641	28,30397	Existentă	Mediu
Strada Ștefan cel Mare	Liceul "Petru Rareș"	spre Nord	48,16601	28,3046	Existentă	Mediu
Strada Ștefan cel Mare	Primăvara	spre Sud	48,16810	28,30568	Existentă	Mediu
Strada Ștefan cel Mare	Primăvara	spre Nord	48,16785	28,30518	Existentă	Minimal
Strada Ștefan cel Mare	Magazinul Forchette	spre Sud	48,17062	28,30966	Existentă	Mediu
Strada Ștefan cel Mare	Magazinul Forchette	spre Nord	48,17096	28,31035	Existentă	Minimal
Strada Ștefan cel Mare	Statistica	spre Sud	48,17336	28,3124	Existentă	Mediu

Strada Ștefan cel Mare	Statistica	spre Nord	48,173047	28,31260	Existentă	Minimal
Str Valentin Voțiehovschi	Valentin Voțiehovschi	spre Est	48,18075	28,29202	Existentă	Mediu
Str Valentin Voțiehovschi	Facultativă	spre Est	48,17720	28,29920	Nouă	Mediu
Strada Vasile Stroescu	Penitenciarul Soroca	spre Vest	48,16187	28,28789	Existentă	Minimal
Strada Vasile Stroescu	Penitenciarul Soroca	spre Est	48,16179	28,28772	Existentă	Mediu
Strada Vasile Stroescu	Școala Cooperatistă	spre Vest	48,16231	28,28129	Existentă	Minimal
Strada Vasile Stroescu	Școala Cooperatistă	spre Est	48,16222	28,28125	Existentă	Mediu
Strada Vasile Stroescu	Cafeneaua Legenda	spre Vest	48,16238	28,27487	Existentă	Minimal
Strada Vasile Stroescu	Cafeneaua Legenda	spre Est	48,16234	28,27429	Existentă	Mediu
Strada Vasile Stroescu	Hidroimpex SA	spre Vest	48,16276	28,26932	Existentă	Minimal
Strada Vasile Stroescu	Hidroimpex SA	spre Est	48,16255	28,27032	Existentă	Maxim
Strada Vasile Stroescu	Vasile Stroescu	spre Vest	48,163	28,2645	Existentă	Minimal
Strada Vasile Stroescu	Vasile Stroescu	spre Est	48,16278	28,26596	Nouă	Minimal

Sinteza stațiilor, inclusiv suma estimată necesară pentru investiții de amenajare a acestora este prezentată în tabelul următor.

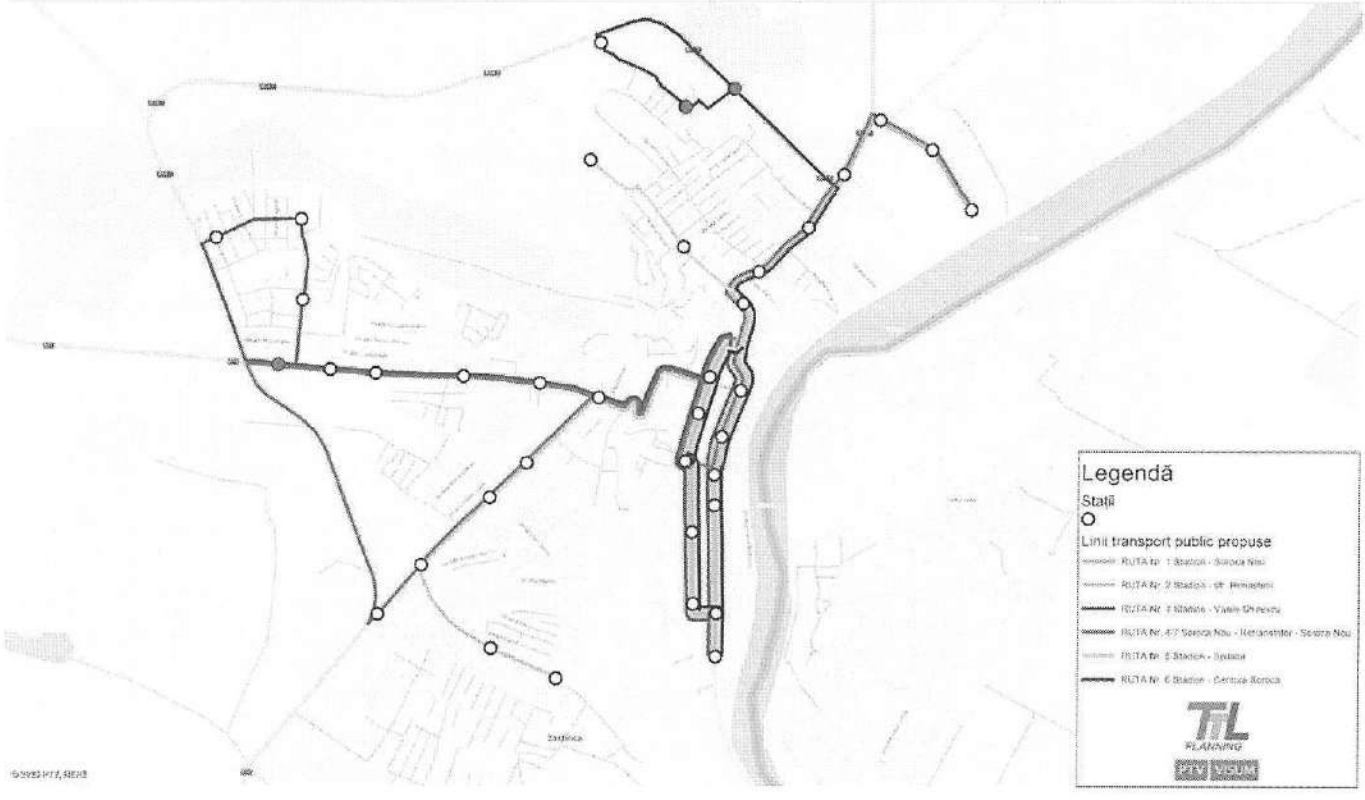
Tabelul 8.4-3. Centralizarea investițiilor în stații de transport public

Tip stație	Tip amenajare	Preț unitar [€/buc]	Cantitate	Preț total [€]
Existentă	Minimală	150	23	3450
	Medie	3500	26	91000
	Complexă	10000	8	80000
Nouă	Minimală	150	2	300
	Medie	3500	1	3500
	Complexă	10000	-	-
TOTAL			60	178250

Noile stații propuse asigură o lungime medie a interstației mai mică de 700m, ceea ce crește accesibilitatea rețelei de transport public, făcând serviciul mai atractiv. Implementarea unui plan de modernizare a stațiilor de transport public din municipiul Soroca va contribui semnificativ la creșterea atractivității și eficienței sistemului de transport urban. Prin reabilitarea stațiilor existente degradate și amenajarea noilor stații conform standardelor actuale, se va asigura un nivel ridicat de confort și siguranță pentru călători, încurajând astfel utilizarea transportului public ca alternativă viabilă în favoarea altor mijloace de transport. În figura următoare este prezentată harta stațiilor existente și propuse.

Investiția este prevăzută și în cadrul PMUD aflat în curs de elaborare, iar valoarea acesteia se ridică la suma de 178.250 €.

Figura 8.4-4. Harta stațiilor existente și propuse



8.4.4. SISTEM DE E-TICKETING ȘI INFORMARE

Sistemele de e-ticketing au ca principal avantaj posibilitatea monitorizării fluxurilor de călători, prin contorizarea numărului de validări efectuate pe fiecare linie și interval orar, ușurând totodată activitatea de emitere a titlurilor de călătorie.

Implementarea sistemului va cuprinde cel puțin următoarele componente:

- Echipamente de validare în vehicul – cu posibilitatea urmăririi numărului de validări pe vehicul / linie / interval orar;
- Echipamente de emitere a cardurilor de transport – centre de distribuție cu operatori sau automate în regim self-service;
- Sistem de management al flotei integrat cu sistemul de taxare;
- Sistem de informare dinamică a călătorilor în stații.

Sistemul va permite emiterea titlurilor de călătorie pe carduri reîncărcabile și de unică folosință și monitorizarea în timp real a gradului de încărcare pe fiecare linie și vehicul, în funcție de numărul validărilor efectuate, ușurând totodată activitatea de monitorizare a contractului de servicii publice pe care autoritatea contractantă trebuie să o realizeze.

Investiția este prevăzută și în cadrul PMUD aflat în curs de elaborare, iar valoarea acesteia se ridică la suma de 1.5 mil €.

8.4.5. REȚEA DE DISTRIBUȚIE A TITLURILOR DE CĂLĂTORIE

Rețeaua de distribuție a titlurilor de călătorie, dar și mediile prin care acestea pot fi obținute trebuie corelată cu investițiile în sistemul de ticketing, aceasta fiind inclusă în cadrul PMUD aflat în curs de elaborare

Astfel, se propune o ierarhizare a modalităților de distribuție a titlurilor de călătorie, ținând cont și de specificul dat de categoriile de călători care beneficiază de diverse facilități tarifare – elevi, studenți, pensionari, după cum urmează:

- Centre de distribuție – puncte de vânzare care eliberează carduri de călătorie și emit titluri – inclusiv cele reduse pentru care se solicită documente justificative, conform prevederilor legale, situate în zonele de interes aglomerate;
- Automate de vânzare (TVM) – automate pentru emiterea și reîncărcarea cardurilor de călătorie amplasate în principalele stații ale rețelei de transport, inclusiv în cele care se află în centre de distribuție;
- Aplicație mobilă – pentru plata titlurilor de călătorie, atât bilet (pentru călătorii ocazionali), cât și abonament, direct cu cardul bancar, în orice locație, cu posibilitatea de integrare a cardului de călătorie;
- Plata în vehicul cu cardul bancar prin intermediul validatoarelor.

Aplicația mobilă are ca principal avantaj faptul că nu necesită instalarea unor echipamente fizice în teren și nici personal de exploatare, aceasta având nevoie de un număr limitat de persoane care să se ocupe de mentenanță, serviciu care poate fi externalizat. Mai mult, oferă posibilitatea călătorilor să-și achite călătoria la orice oră, independent de disponibilitatea unor puncte de vânzare în stație.

8.4.6. MANAGEMENTUL TRAFICULUI

În raport cu dezvoltarea sistemului de management de trafic, o primă prioritate o reprezintă modernizarea străzilor prin o serie de proiecte complementare (prevăzute totodată și în cadrul PMUD) de pe urma cărora sistemul de transport public poate beneficia în mod direct prin îmbunătățirea condițiilor de deplasare, creșterea vitezei de deplasare a mijloacelor de transport și creșterea calității deplasărilor pietonale pe arterele respective.

Altă măsură importantă care poate fi introdusă prin proiecte viitoare reprezintă integrarea unui sistem inteligent de management al traficului. Acesta ar permite adaptarea timpilor de semaforizare din intersecții utilizând un sistem de detecție al mijloacelor de transport public prin integrarea sistemului de supraveghere video.

În plus, implementarea acestui sistem crește siguranța pentru toți participanții la trafic: calatori cu transportul public, bicicliști, pietoni, conducători auto; componenta de identificare automata a numărului de înmatriculare cu rol de creștere a siguranței traficului rutier si de suport pentru luarea de decizii asupra organizării circulației, prin înregistrarea vehiculelor care intra/ies din municipiu; si nu in ultimul rând, componenta de prioritizare a vehiculelor de transport public al cărui rol este de asigurare a adaptării timpilor de semaforizare în funcție de informațiile primite în timp real asupra poziției vehiculelor de transport public, astfel încât sa asigure mijloacelor de transport public o traversare cat mai rapida a intersecțiilor semaforizate.

Sistemul de management al traficului va cuprinde următoarele componente:

- subsistem de control al traficului;
- subsistem de monitorizare video a traficului;
- subsistem de comunicării cu fibra optica;
- subsistem de comunicații radio;
- centru de comanda si control;
- semnalizare rutiera (marcaje orizontale si verticale);
- subsistem de prioritizare a vehiculelor de transport public în intersecții semaforizate.

8.5. ASPECTE DE MEDIU

Calitatea mediului urban reprezintă un factor esențial pentru bunăstarea și sănătatea populației dintr-o aglomerare urbană. În raport cu sistemul de transport al municipiului Soroca se identifică o multitudine de deficiențe la nivelul rețelei de transport public, în special privind calitatea și vechimea mijloacelor de transport public. Lipsa unor măsuri de îmbunătățire a transportului public conduce la un grad mare de utilizare a autoturismelor private pentru realizarea majorității deplasărilor, opțiunile de utilizare a transportului public fiind deseori insuficiente în raport cu nevoile actuale de deplasare a locuitorilor.

Aceste probleme contribuie în mod direct la scăderea calității mediului urban prin generarea zgomotului și a poluării, fiind o problemă critică la nivelul orașului. Conform Directivei nr.2008/50/EC a Comisiei Europene sunt stabilite limitele valorilor de poluanți în aer și clasificate conform următorului tabel.

Tabelul 8.5-1. Limitele agenților poluanți conform Directivei nr.2008/50/EC

Element Poluant	Concentrare	Perioada de analiză	Excese ale valorilor limită permise pe an
Particule $PM_{2.5}$	20 µg/m^3	1 an	n/a
Particule $PM_{2.5}$	25 µg/m^3	1 an	n/a
Dioxid de Sulf (SO_2)	350 µg/m^3	1 oră	24
Dioxid de Sulf (SO_2)	125 µg/m^3	24 ore	3
Dioxid de Azot (NO_2)	200 µg/m^3	1 oră	18
Dioxid de Azot (NO_2)	40 µg/m^3	1 an	n/a
Particule PM_{10}	50 µg/m^3	24 ore	35
Particule PM_{10}	40 µg/m^3	1 an	n/a
Plumb (Pb)	0.5 µg/m^3	1 an	n/a
Monoxid de Carbon (CO)	10 mg/m^3	Media maximă zilnică a 8 ore	n/a
Benzen	5 µg/m^3	1 an	n/a
Ozon	120 µg/m^3	Media maximă zilnică a 8 ore	25 de zile în medie pe 3 ani
Arsenic (As)	6 ng/m^3	1 an	n/a
Cadmium (Cd)	5 ng/m^3	1 an	n/a
Nichel (Ni)	20 ng/m^3	1 an	n/a
Hidrocarburi aromatice policiclice (exprimat ca o concentrare de Benzopiren)	1 ng/m^3	1 an	n/a

La nivelul municipiului Soroca impactul asupra mediului dat de noul sistem de transport public va fi evaluat prin prisma reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră. Această reducere este evaluată pe de-o parte prin numărul de călători noi atrași către transportul public și de îmbunătățirea parcului auto cu care se va executa viitorul serviciu de transport public.

Astfel, în ceea ce privește numărul de călători, se estimează că noul sistem de transport public va atrage noi utilizatori veniți din rândul utilizatorilor de autoturism. Această creștere este progresivă în cele trei perioade de analiză, în raport cu atractivitatea sistemului. Astfel, în anul de punere în aplicare a noului program de transport se estimează că vor fi atrași 388 de utilizatori / zi din rândul utilizatorilor de autoturism, număr ce va crește până la 1968 de utilizatori/zi în anul 2035 la începutul celei de-a treia perioade.

Pe baza acestui rezultat, determinat în capitolul de analiză a cererii de transport, dar și coroborat cu rezultatele obținute din chestionarul de mobilitate și din modelul de transport aferent PMUD, s-a determinat reducerea de prestație și de emisii de gaze cu efect de seră.

Ținând seama de gradul mediu de ocupare a unui autoturism (2,72 pers/veh conform chestionarului de mobilitate), se obține o reducere a traficului auto cu 142 veh/zi, care generează o prestație de 2472 de veh.km/zi în prima perioadă, reducere care ajunge până la 723 de vehicule/zi și o prestație de 4413 veh.km/zi în anul 2035 la începutul celei de-a treia perioade.

Utilizând această prestație și instrumentul JASPERS de calcul a emisiilor de gaze cu efect de seră generate din activitatea de transport, s-a determinat cantitatea de CO2e economisită la nivelul unui an. Rezultatele sunt prezentate în tabelul de mai jos.

Tabelul 8.5-2. Determinarea beneficiilor de mediu generate de călători

Indicator	Unitate măsură	2025			2030			2035		
		Scenariul fără proiect	Scenariul cu proiect	Diferență	Scenariul fără proiect	Scenariul cu proiect	Diferență	Scenariul fără proiect	Scenariul cu proiect	Diferență
Cerere transport public	căl/zi	4016	4404	388	3815,2	5202	1386,8	3614,4	5583	1968,6
Cerere transport auto	depl/zi	52708	52320	-388	52708	51321,2	-1386,8	52708	50739,4	-1968,6
Volum trafic auto	veh/zi	19378	19235	-142	19378	18868	-509	19378	18654	-723
Lungimea deplasării	km	4,81	4,81		4,81	4,81		4,81	4,81	
Gradul de ocupare auto	Pas / veh	2,72	2,72		2,72	2,72		2,72	2,72	
Prestație auto	veh. km/zi	93208	92522	- 686	93395	90756	- 2.639	94140	89727	- 4413
	veh. km/an	27,9 M	27,7 M	- 205 k	28,0 M	27,2 M	- 791 k	28,2 M	26,9 M	- 1,3 M
Emisii gaze cu efect de seră	tCO2e /an	3227	3203	-24	2923	2840	-83	2658	2533	-125

În ceea ce privește emisiile generate de parcul auto, a fost luată în considerare prestația efectuată de mijloacele de transport public astăzi și emisiile specifice bazate pe norma de poluare acestora. Evaluarea nivelului de emisii a fost realizată și în acest caz utilizând instrumentul JASPERS pentru calculul emisiilor generate de sectorul transporturilor. Cantitatea de emisii generată astăzi de sistemul de transport public a fost comparată cu cantitatea estimată de emisii determinată de prestația sistemului de

transport propus, care include și înnoirea parcului auto cu vehicule cu emisii mai scăzute. Pentru acest calcul, a fost considerat scenariul cel mai puțin favorabil dintre cele recomandate în capitolul de investiții în parcul auto, respectiv midibuze cu motorizare diesel euro V. Astfel, în cazul în care se optează pe un scenariu superior, operarea cu vehicule electrice, impactul va fi mai semnificativ. Rezultatele evaluării sunt disponibile în tabelul de mai jos.

Tabelul 8.5-3. Determinarea beneficiilor de mediu ale parcului auto îmbunătățit

Indicator	Unitate de măsură	2025		2030		2035	
		Scenariul fără proiect	Scenariul cu proiect	Scenariul fără proiect	Scenariul cu proiect	Scenariul fără proiect	Scenariul cu proiect
Prestație transport public	veh.km/zi	6.261	2.209	6.261	2.792	6.261	3.110
	veh.km/an	1.878.360	785.900	1.878.360	932.333	1.878.360	1.059.472
Emisii gaze cu efect de seră	tCO2e/an	547	173	547	185	547	190
DIFERENȚĂ			**-374**		**-362**		**-357**

Astfel, prin implementarea noului sistem de transport public și modernizarea parcului de mijloace de transport se obține un beneficiu minim de 374 tone de CO2e reduse anual în prima perioadă, generate de îmbunătățirea normei de poluare a parcului auto.

8.6. ANALIZA COST BENEFICIU

8.6.1. ANALIZA FINANCIARĂ

8.6.1.1. Metodologie

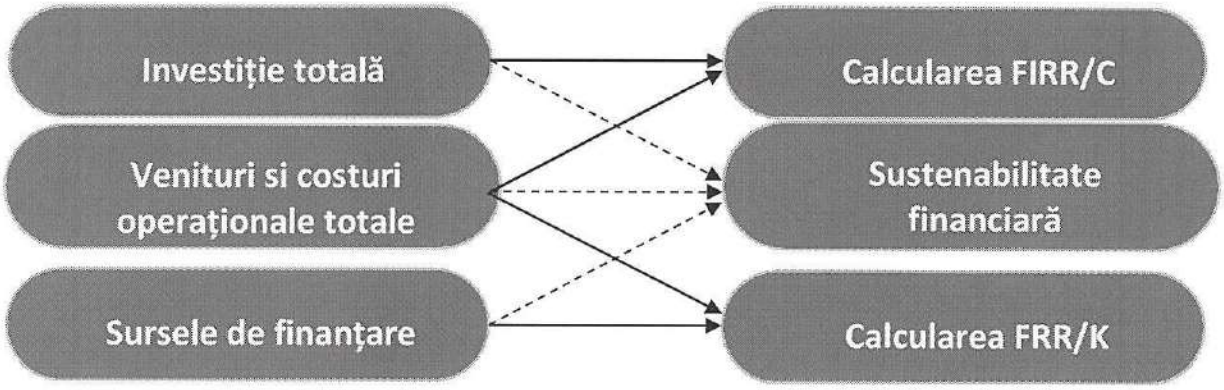
Analiza financiară a studiului de oportunitate a fost elaborată în conformitate cu prevederile și orientările furnizate de Ghidul privind analiza cost-beneficiu a proiectelor de investiții[22] elaborat de Comisia Europeană (ediția din 2014), precum și cu normele naționale din Republica Moldova.

Scopul analizei financiare este de a utiliza previziunile fluxului de numerar ale investițiilor efectuate pentru a calcula ratele rentabilității / randamentului adecvate, în special rata internă de rentabilitate financiară (RIRF), sau a investiției (RIRF/C) sau a capitalului (RIRF/K) și valoarea financiară netă actualizată (VFNA) a investiției (VFNA/C) sau a capitalului (VFNA/K).

Analiza este formată dintr-o serie de tabele care ilustrează fluxurile financiare ale proiectului, detaliate pe total investiție, costuri de operare și venituri, sursele de finanțare și analiza fluxului de numerar pentru sustenabilitatea financiară. Figura de mai jos prezintă structura analizei financiare (definițiile financiare de bază sunt explicate în Glosar, anexa 2).

Figura 8.6-1. Structura analizei financiare

[22] Disponibil: https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/cba_guide.pdf



8.6.1.2. Ipoteze de bază

Ipotezele de bază luate în considerare în elaborarea analizei financiare sunt:

- Sunt considerate doar intrările si ieșirile reale de numerar (amortizarea, rezervele si alte elemente contabile care nu corespund unor fluxuri reale de numerar nu sunt luate in considerare);
- Agregarea fluxurilor de numerar care apar pe parcursul diferitor ani necesita adoptarea unei rate de actualizare financiare adecvate pentru calcularea valorii actualizate a fluxurilor viitoare de numerar. Rata de actualizare luată în calcul în analiza financiară este de r = 6;
- Durata de viață estimată a proiectului (orizontul de timp) reprezintă numărul maxim de ani pentru care sunt furnizate previziunile analizei. Previziunile care privesc tendința viitoare a proiectului trebuie formulate pentru o perioadă adecvată a vieții sale economice utile și suficient de lungă pentru a lua în considerare impactul său pe termen mediu și lung. În conformitate cu ANEXA I la Regulamentul delegat (UE) nr. 480/2014 al Comisiei, perioada de referință sau orizontul de timp recomandate pentru studiile de fezabilitate din acest sector este de 10-15 ani.. Prin urmare, durata de viață estimată pentru investițiile realizate se consideră de 15 ani.
- Indicele prețurilor. Calculele iau în considerare și indicele prețurilor. Dat fiind faptul că în ultimii 5 ani indicele prețurilor a variat considerabil de la 4% în 2020 până la 28% în 2022, rata de 5% anual a fost utilizată pentru proiecțiile financiare pe întreaga durată de viață a proiectului.
- Valuta proiectului. Moneda utilizată în prognoza fluxurilor financiare este leul moldovenesc (MDL).

Tabelul de mai jos detaliază toate ipotezele utilizate în estimările analizei financiare:

	Ipoteze	u.m.	Scenariul municipal	Scenariul privat
1	**Ipoteze privind necesitatile locale**			
1.1.	Numarul de linii necesare în municipiu	Unități	7	7
1.2.	Numărul mediu necesar de autobuse pe linii	Unități	19-24	19-24
1.2.1.	Pe linii	Unități	16-20	16-21
1.2.2.	Rezerva	Unități	3-4	3-5
1.5.	Numărul de zile lucrătoare pe luna	zile/lună	25	25
2	**Ipoteze privind costurile investitionale**			
2.1.	Curs	MDL/EUR	19.5393	19.5393
2.2.	Cost mediu autobus	MDL/unitate	1,953,930	390,786
2.3.	Durata de utilizare utilă	ani	8	8
2.4.	Costuri investiții stații de așteptare	MDL/unitate	2,404,311	2,404,311
2.5.	Durata de utilizare utilă	ani	10	10
2.6.	Cost amenajare baza auto	MDL/m2	18,562,335	0
2.7.	Durata de utilizare utilă	ani	20	20
2.8.	Cost sistem eticheting	MDL/unitate	4,664,031	4,664,031
2.9.	Durata de utilizare utila	ani	10	10

3	**Ipoteze privind costurile operationale**			
3.1.	Numărul de șoferi necesari	persoane	52	52
3.2.	Salariul mediu pe lună (inclusiv contribuțiile)	MDL/Lună	14,000	14,000
3.3.	Consum mediu de combustibil la 100 km	L/100km	15	15
3.4.	Costul mediu al combustibilului	MDL/litru	23	23
3.5.	Cheltuieli pentru piese (% din costul combustibilului)	%	7.5%	7.5%
3.6.	Cheltuieli privind deservirea tehnica	%	7.5%	7.5%
4	**Ipoteze privind costurile administrative**			
4.1.	Numarul de personal administrativ	persoane	4	4
4.2.	Salariul mediu pe lună (inclusiv contribuțiile)	MDL/Lună/persoana	16,800	16,800
4.3.	Cheltuieli pentru arendă oficiului	MDL/Lună	6,000	6,000
4.4.	Cheluteli pentru serviciile comunale	MDL/lună	2,000	2,000
4.5.	Cheltuieli arenda parcare vehicule	MDL/lună	4,000	4,000
4.6.	Cheltuieli pentru asigurarile RCA	MDL/autobus/an	5,000	5,000
4.7.	Cheltuieli pentru taxa de drumuri	MDL/autobus/an	2,000	2,000
4.8.	Cheltuieli pentru testarea tehnică	MDL/autobus/an	350	350
4.9.	Ponderea altor cheltuieli neprevazute (% din total consum	%	2%	102%
5	**Ipoteze privind veniturile operationale**			
5.1.	Tariful aplicat	MDL/calatorie	5	5
5.2.	Numărul mediu de calatori pe zi pe toate liniile*	calatori/zi	4386-5424	4386-5424
5.3.	Kilometri parcursi pe an*	km/an	785900-1059472	785900-1059472
5.4.	Nummarul de calatorii pe an*	calatorii/an	1315800-1627200	1315800-1627201
5.5.	Profitul companiei	%din costuri	5%	5%
6	**Alte ipoteze**			
6.1.	Dobanda credit	%/an	5%	5%
6.2.	Perioada creditarii	ani	15	15
6.3.	Rata inflatiei anuala	%	5.0%	5.0%
6.4.	Rata de actualizare	%	4.0%	6.0%

Tabelul 8.6-1. Ipoteze privind investițiile, cheltuielile și veniturile

8.6.1.3. Estimarea costurilor de investiție

Estimarea costurilor investiționale s-a efectuat pentru următoarele capitole de investiții:

- Procurarea microbuzelor. Pentru scenariul privat se presupune că flota se constituie din microbuze second hand și sunt luate în leasing pentru o anumită plată anuală. Pentru scenariul municipal se presupune că flota se constituie din microbuze noi procurate de municipalitate din diverse surse de finanțare – grant (70%), credit (20%) și buget local (10%).
- Amenajarea bazei auto. Investițiile pentru amenajarea bazei auto s-au luat în considerare doar pentru scenariul municipal, dat fiind faptul ca parte indispensabilă pentru crearea a unui serviciu de transport nou înființat.
- Amenajarea stațiilor de așteptare. Costurile investiționale pentru amenajarea stațiilor de așteptare s-au estimat pentru 3 variante: 1) amenajare minimă (9150 EUR), 2) amenajare medie (123,150 EUR), și 3) amenajare maximă (175,050 EUR). Pentru calcule a fost selectată varianta medie.
- Implementarea sistemului E-ticketing a fost estimat pentru 3 variante: 1) minimal (134200 EUR),

2) mediu (186450 EUR), și 3) maximal (238700 EUR). Pentru calcule a fost selectată varianta maximă - 238,7 Mii EUR.

Următorul tabel prezintă volumul investițiilor pentru scenariile privat și municipal:

Tabelul 8.6-2. Volumul investițiilor în sistemul de transport al municipiului Soroca

	Denumirea mijlocului fix	Cantitatea	Preț unitar, MDL	Cost total, MDL	Grant, MDL	Credit, MDL	Buget local, MDL

1	Autobuze	19	1,953,930	37,124,670	41,032,530	11,723,580	5,861,790
1.1	Scenariul privat	19	390,786	7,424,934		7,424,934	
1.2	Scenariul municipal	19	1,953,930	37,124,670	25,987,269	7,424,934	3,712,467
2	Construcția/amenajarea stațiilor	1	2,404,311	2,404,311	1,683,018	480,862	240,431
3	Amenajarea auto baza	1	18,562,335	18,562,335	12,993,635	3,712,467	1,856,234
4	Sistem e-ticketing	1	4,664,031	4,664,031	3,264,822	932,806	466,403
Total Scenariul privat		-	-	14,493,276	4,947,839	8,838,602	706,834
Total Scenariul municipal		-	-	62,755,347	43,928,743	12,551,069	6,275,535

8.6.1.4. Estimarea costurilor de operare

Pentru estimarea **costurilor de operare / exploatare**, au fost prognozate principalele categorii de cheltuieli/costuri operaționale:

a) cheltuieli directe,

b) cheltuieli indirecte,

c) cheltuieli generale și administrative.

Pentru scenariul privat în cheltuielile indirecte sunt incluse arenda (leasingul financiar) al flotei companiei private.

Tabelul 8.6-3. Consumuri și cheltuieli totale, mii MDL

Indicator	u.m.	2026	2030	2035	2040
Cheltuieli operaționale					
Consumuri directe					
Retribuția muncii șoferilor	MDL	5,376,000	6,534,562	10,424,926	13,305,140
Costul combustibilului	MDL	2,711,353	3,295,667	4,989,922	7,237,005
Cost piese de schimb	MDL	203,351	247,175	315,465	402,622
Cost deservire tehnica	MDL	203,351	247,175	315,465	402,622
Consumuri indirecte					
Leasing financiar pentru autobuse	MDL	1,634,951	1,634,951	1,879,192	1,879,192
Cheltuieli pentru asigurările RCA	MDL	95,000	115,473	186,159	237,592
Cheltuieli pentru taxa de drumuri	MDL	38,000	46,189	74,464	95,037
Cheltuieli pentru testarea tehnică	MDL	6,650	8,083	13,031	16,631
Costuri administrative					
Retribuția muncii personal administrativ	MDL	806,400	980,184	1,250,991	1,596,617
Cheltuieli pentru arendă oficiului	MDL	72,000	87,516	111,696	142,555
Cheltuieli pentru serviciile comunale	MDL	24,000	29,172	37,232	47,518
Alte cheltuieli neprevăzute	MDL	223,421	264,523	391,971	507,251
TOTAL	MDL	11,394,478	13,490,671	19,990,514	25,869,783

În cazul întreprinderii municipale cheltuielile operaționale totale vor depăși cheltuielile ale întreprinderii private din contul uzurii mijloacelor fixe a flotei noi.

Tabelul 8.6-4 Consumuri și cheltuieli totale: scenariul municipal

Indicator	u.m.	2026	2030	2035	2040
Cheltuieli operaționale					
Consumuri directe					
Retribuția muncii șoferilor	MDL	5,376,000	6,534,562	10,424,926	13,305,140
Costul combustibilului	MDL	2,711,353	3,295,667	4,989,922	7,237,005
Cost piese de schimb	MDL	203,351	247,175	315,465	402,622
Cost deservire tehnica	MDL	203,351	247,175	315,465	402,622
Consumuri indirecte					
Leasing financiar pentru autobuse	MDL	6,275,535	6,275,535	7,496,741	7,496,741
Cheltuieli pentru asigurările RCA	MDL	95,000	115,473	186,159	237,592
Cheltuieli pentru taxa de drumuri	MDL	38,000	46,189	74,464	95,037
Cheltuieli pentru testarea tehnică	MDL	6,650	8,083	13,031	16,631
Costuri administrative					
Retribuția muncii personal administrativ	MDL	806,400	980,184	1,250,991	1,596,617
Cheltuieli pentru arendă oficiului	MDL	72,000	87,516	111,696	142,555
Cheltuieli pentru serviciile comunale	MDL	24,000	29,172	37,232	47,518
Alte cheltuieli neprevăzute	MDL	316,233	357,335	504,322	619,602
TOTAL	MDL	16,127,874	18,224,066	25,720,414	31,599,682

8.6.1.5. Estimarea veniturilor

Veniturile pentru serviciile de transport au fost calculate după formula:

$$V = N * T + K$$

Unde V este venitul total al companiei,

N – Numărul de călători transportați pe an

T – tariful tichetului pentru o călătorie actualizat la rata inflației,

K – valoarea anuală a compensației oferite de APL, care la rândul său se calculează în felul următor:

$$K = C - N * T/1{,}05$$

Aici C este valoarea cheltuielilor totale ale companiei.

Pentru întreprinderea privată veniturile din vânzări vor constitui peste 50% din veniturile totale, iar a doua parte va fi acoperită din compensații.

Tabelul 8.6-5. Veniturile operaționale prognozate 2026-2030: scenariul privat, MDL

Indicator	u.m.	2026	2030	2035	2040
Venituri din vânzări	MDL	6,579,000	7,996,816	11,977,029	16,108,723
Profit din vânzări	MDL	487,976	592,786	905,566	1,199,530

Compensații	MDL	4,815,478	5,493,855	8,013,484	9,761,059
TOTAL	MDL	11,882,455	14,083,457	20,896,080	27,069,312

În cazul întreprinderii municipale veniturile din vânzări vor constitui sub 40% din veniturile totale, iar celelalte 3/5 vor trebui să fie acoperite din compensații. Aceasta este povoara legată de procurarea flotei și necesitatea acumulării amortizării pentru reînnoirea parcului.

Tabelul 8.6-6. Veniturile operaționale prognozate 2026-2030: scenariul municipal, MDL

Indicator	u.m.	2026	2030	2035	2040
Venituri din vânzări	MDL	6,579,000	7,996,816	11,977,029	16,108,723
Profit din vânzări	MDL	492,617	597,427	911,184	1,205,147
Compensații	MDL	9,548,874	10,227,250	13,743,384	15,490,959
TOTAL	MDL	16,620,491	18,821,493	26,631,597	32,804,830

8.6.1.6. Viabilitatea și sustenabilitatea financiară

Din analiza fluxului de intrări și ieșiri pe perioada estimată 2026 – 2040, se observă că proiectul generează fluxuri pozitive, demonstrând prin aceste evoluții viabilitatea financiară. Atât în scenariul privat, cât și în scenariul municipal.

Tabelul 8.6-7. Sustenabilitatea financiară a proiectului: Scenariul privat, mii MDL

Categorii de costuri / cheltuieli	2026	2030	2035	2040
Venituri totale	11,882,455	14,083,457	20,896,080	27,069,312
Venituri din vânzări	6,579,000	7,996,816	11,977,029	16,108,723
Profit din vânzări	487,976	592,786	905,566	1,199,530
Compensații	4,815,478	5,493,855	8,013,484	9,761,059
Cheltuieli operaționale	9,759,527	11,855,720	18,111,322	23,990,591
Cheltuieli investiționale (rata pentru leasing)	1,031,170	913,322	927,537	691,649
Flux net de numerar	1,091,757	1,314,415	1,857,221	2,387,073
Fluxul de numerar net cumulat	1,091,757	6,009,041	14,538,104	25,278,137

În cazul scenariului municipal s-a presupus că municipalitatea va reuși să obțină un grant în valoare de 70% din totalul de peste 43 de milioane de lei pentru investiții în flotă, restul necesarului de investiții fiind acoperite de credite și contribuții bugetare.

Tabelul 8.6-8. Sustenabilitatea financiară a proiectului: Scenariul municipal, mii MDL

Categorii de costuri / cheltuieli	2026	2030	2035	2040
Venituri totale	16,620,491	18,821,493	26,631,597	32,804,830
Venituri din vânzări	6,579,000	7,996,816	11,977,029	16,108,723
Profit din vânzări	492,617	597,427	911,184	1,205,147
Compensații	9,548,874	10,227,250	13,743,384	15,490,959

Cheltuieli operaționale	9,852,339	11,948,531	18,223,673	24,102,942
Cheltuieli investiționale (rata pentru leasing)	4,929,261	4,365,917	4,469,361	3,322,290
Flux net de numerar	1,838,891	2,507,045	3,938,564	5,379,598
Fluxul de numerar net cumulat	1,838,891	10,858,451	28,472,067	51,633,315

Analiza fluxului de numerar cumulat, pe perioada prognozată de 15 de ani, relevă că sustenabilitatea financiară a proiectului este verificată..

8.6.2. INDICATORI DE PERFORMANȚĂ

Criteriile de fezabilitate aplicate. Cele mai bune criterii pentru evaluarea fezabilității unui proiect de investiții sunt:

- Rata internă de rentabilitate de rentabilitate (RRF);
- Valoarea financiară netă actualizată (VFNA); • Coeficientul beneficiu / cost,
- Perioada de recuperare a investiției.

Aceste criterii pot fi aplicate separat, însă aplicarea separată admite existența unor deficiențe, ceea ce face rezonabilă aplicarea a două, trei sau chiar patru criterii într-un studiu de fezabilitate (în funcție de deciziile specialistului în analiza financiară).

Pentru a consolida analiză financiară, în cadrul acestui studiu de fezabilitate au fost aplicate trei din cele patru criterii de evaluare.

Indicatorii de performanță ai investiții, utilizate în analiza financiară sunt:

- **Rata internă de rentabilitate financiară (RIR);**
- **Valoarea financiară netă actualizată (VNA);**
- **Coeficientul beneficiu / cost**

RIR este definită ca rata dobânzii care aduce la zero valoarea actuală netă a investiției.

VNA calculează valoarea actualizată netă a investiției sau a capitalului prin utilizarea unei rate de actualizare (rată de scont) și a unei serii de plăți (valori negative) și încasări (valori pozitive) viitoare.

Raportul Beneficii/Costuri reprezintă raportul dintre fluxul actualizat de beneficii și fluxul actualizat de costuri. *Raportul Beneficii/Costuri* a fost calculat după formula:

$$= \frac{\sum_{t=0}^{N} \frac{financial\ benefits_t}{(1+i)_t}}{+} \qquad R_{B/C} \frac{capital\ costs_t\ \ operational\ costs}{(1+i)^t}$$

$$\sum_{t=0}^{N}$$

unde:

i – rata de actualizare (in cazul nostru - 6%) t – numărul de ani utilizați în analiză

(în cazul nostru 't' ia valori de la 1 la 15).

Ca rezultat, raportul beneficii/ costuri reprezintă relația dintre fluxul actual al beneficiilor și fluxul actual al costurilor. Relația **beneficii / costuri > 1 (B/C)**, este condiția principală pentru durabilitatea proiectului.

Analiza financiară a luat în considerare abordarea pentru recuperarea integrală a investiției totale.

Rezultatele analizei financiare sunt interpretate ținând cont de următoarele ipoteze:

VNA > 0

FRR > 6% PROIECT CE MERITĂ ⟩ **FINANȚAT**

B/C > 1

Rezultatele analizei financiare și calculele RIR, VNA și raportul B/C, luând în considerare abordarea recuperării investiției totale sunt prezentate în tabelul de mai jos și detaliate în Tabelul X din Anexa X.

Din punct de vedere financiar, proiectul înregistrează o valoare financiară netă actuală pozitivă MDL, o rată de rentabilitate financiară a investiției pozitivă peste 4% și o rată B / C mai mare ca 1. *Tabelul 8.6-9 Indicatori de performanță financiară*

Indicator	***Valori de referință***	***Scenariul privat***	***Scenariul municipal***
RIR	6%	23,2%	11,7%
VNA	> 0	9,189,159	9,771,012
Raport B/C	> 1	1.12	1.32

Rezultatele analizei financiare reflectă înregistrarea unei valori actualizate nete pozitive și a unei rate de profitabilitate de 12% pentru scenariul privat și 23% pentru scenariul municipal, demonstrând auto sustenabilitatea și, implicit, viabilitatea ambelor proiecte cu mențiunea că **scenariul privat este mai eficient ca cel municipal.**

8.6.3. ANALIZA DE SENZITIVITATE

Una dintre componentele de bază recomandate pentru analiza cost-beneficiu este analiza de senzitivitate.
Aceasta reprezintă un instrument pentru evaluarea riscurilor a unui proiect de investiții, lucru este necesar pentru a face față incertitudinii care intră în permanență în proiectele de investiții.

Analiza senzitivității vizează identificarea variabilelor "critice" ale proiectului. Aceste variabile sunt cele ale căror variații, fie ele pozitive sau negative, au cel mai mare impact asupra performanțelor financiare și / sau economice ale proiectului. Analiza se realizează prin variația unei variabile la un moment dat și determinarea efectului acestei modificări asupra VNA.

Variabilele vor varia una câte una, în timp ce ceilalți parametri vor rămâne constanți. Rezultatele analizei financiare se bazează pe o serie de ipoteze pentru fiecare variabilă. Valoarea variabilelor aplicate în analiză poate suferi modificări și poate afecta situația asumată. În acest sens, este necesar să se testeze sensibilitatea valorilor actuale la modificările variabilelor-cheie.

Variabilele cheie utilizate în analiza de senzitivitate pentru acest proiect sunt:

a. Descreșterea veniturilor pe baza descreșterii tarifului

Datorită scăderii veniturilor, în baza descreșterii tarifului va crește necesitatea subvenționării tarifului sau a costurilor pe km. Rezultatele pentru scenariul priva se prezintă în următoarele figuri:

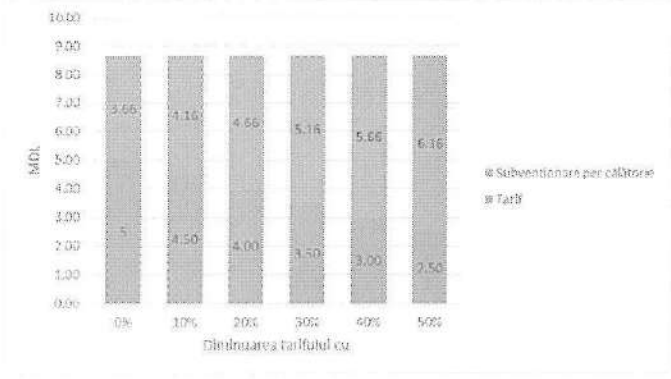


Figura 8.6-1. Senzitivitatea modificării tarifului – scenariul privat

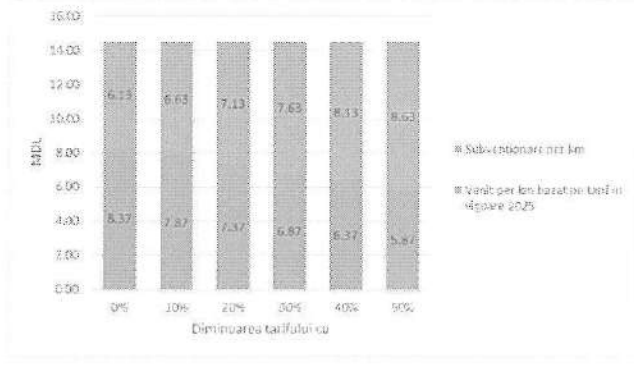


Figura 8.6-2. Senzitivitatea modificării costului pe km – scenariul privat

În cazul derulării scenariului municipal se vor obține următoarele rezultate:

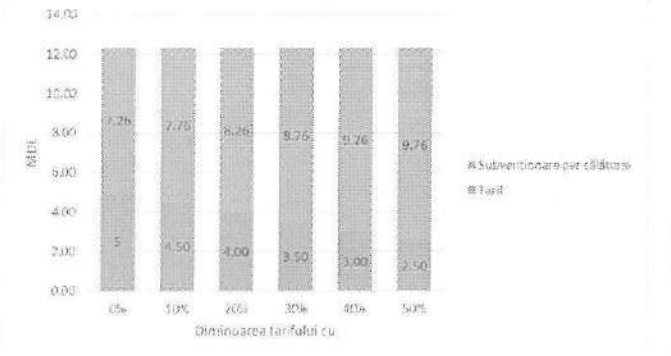


Figura 8.6-3. Senzitivitatea modificării tarifului – scenariul municipal

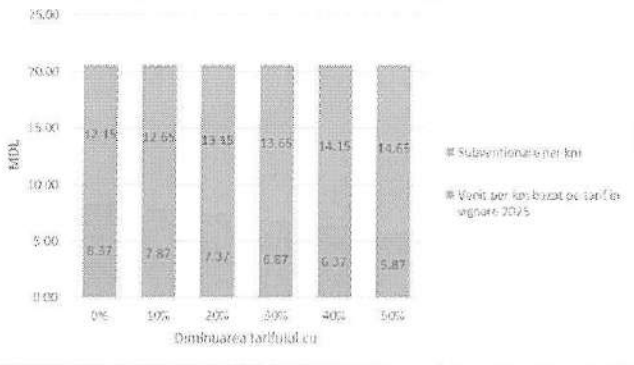


Figura 8.6-4. Senzitivitatea modificării costului pe km – scenariul municipal

b. Creșterea cheltuielilor de operare

Creșterea cheltuielilor de operare va duce la următoarele modificări ale costurilor și a compensațiilor pentru ambele scenarii:

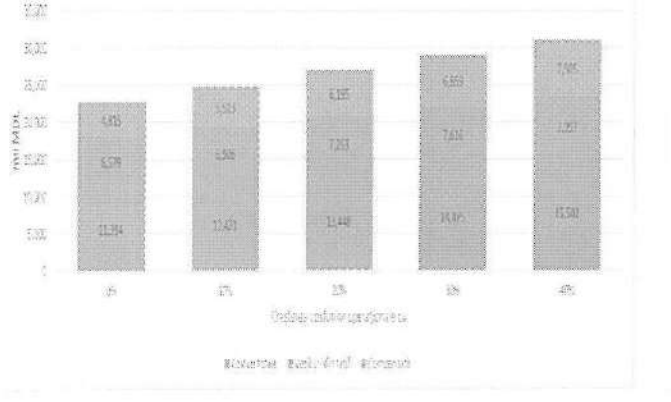


Figura 8.6-5. Senzitivitatea modificării costurilor – scenariul privat

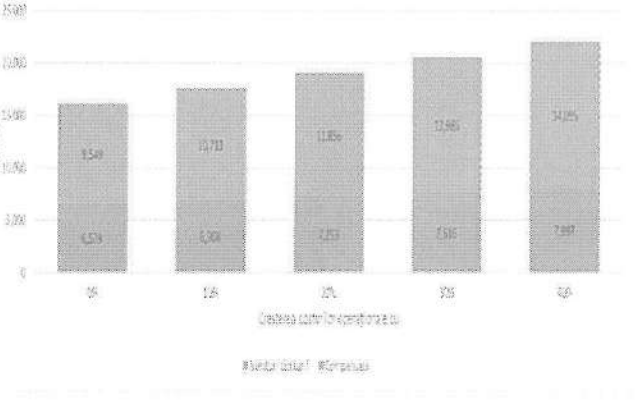


Figura 8.6-6. Senzitivitatea modificării costurilor– scenariul municipal

Rezultatul acestei analize de senzitivitate demonstrează că proiectul are un nivel de senzitivitate scăz în cazul variabilelor cheie analizate.

8.6.4. CONCLUZIILE ALE ANALIZEI COST-BENEFICIU

Rezultatele analizei financiare relevă că din punct de vedere financiar proiectul este viabil și sustenabil, adică indicatorii de performanță luați în calcul depășesc valorile critice. Analiza de sensibilitate nu a identificat variabile critice, ceea ce sporește șansele de reușită ale proiectului. În concluzie, pentru ambele scenarii proiectul este viabil din punct de vedere financiar, dar **derularea scenariului privat demonstrează o eficientă mai mare ca a celui municipal.**

9. SINTEZA DATELOR CARE DEFINESC SERVICIUL CE URMEAZA A FI DELEGA

Potrivit reglementărilor Europene, Contractul de Servicii Publice de Transport poartă denumirea de Contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public local și este un Contract de Concesiune a serviciului de transport public local, care în consecință intră sub incidența Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători. După cum s-a menționat, Republica Moldova este în proces de transpunere a acestui Regulament, de aceea Modelul de Contract care se propune are conținutul minimal obligatoriu astfel încât sa respecte prevederile legislației europene adaptat în funcție de situația concretă de organizare/finanțare analizată și descrisă în acest studiu.

9.1. DURATA CONTRACTULUI DE DELEGARE A SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC

Potrivit prevederilor legale aplicabile în materie, durata contractelor de delegare a gestiunii este limitată. În conformitate cu prevederile art. 4 alin. (3) si alin. (4) din Regulamentul (CE) 1370/2007 durata contractelor de servicii publice este limitată și nu depășește 10 ani pentru serviciile de transport cu autobuzul. Cu toate acestea, cadrul legal din Republica Moldova stabilește perioade de amortizare mai scurte. Aceste reguli de amortizare trebuie luate în considerare, deoarece sunt direct legate de durata CSP și de calculul compensației. Durata contractului trebuie să fie corelată cu durata medie de amortizare a tuturor mijloacelor de transport deținute în proprietate sau în baza unor contracte de leasing.

Alegerea duratei maxime trebuie să aibă în vedere și strategia de contractare adoptată de autoritatea locală, funcție de momentul preconizat pentru încheierea unui nou contract de servicii publice, în baza analizei inițiale. În cazul gestiunii directe, autoritățile administrației publice locale, sunt obligate ca, periodic, respectiv o dată la 5 ani, să facă analize privind eficienta economică a serviciului, respectiv să schimbe modalitatea de gestiune a serviciilor publice, după caz.

Dacă este necesar, ținând seama de condițiile de amortizare a activelor, durata contractului de servicii publice poate fi prelungită cu cel mult jumătate din durata inițială, în cazul în care operatorul de serviciu public pune la dispoziție active care sunt atât importante în raport cu activele generale necesare pentru prestarea serviciilor de transport de călători vizate de contractul de servicii publice, cât și legate preponderent de serviciile de transport de călători vizate de contract.

Totodată, Entitatea Contractantă are dreptul, în conformitate cu prevederile art. 5 alin. (5) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, de a prelungi durata Contractului pe măsuri de urgență în cazul unei perturbări a serviciilor sau în cazul riscului iminent de producere a unei asemenea perturbări, pe o perioadă ce nu poate depăși doi ani.

În situația în care contractul de delegare a gestiunii serviciului public de transport local de calatori se anulează sau încetează în orice alt mod, contractul încetează înainte de termen, sau operatorului nu i se acordă, i se retrage sau îi încetează valabilitatea licenței, acesta are obligația, la solicitarea Entității Contractante, de a asigura continuitatea prestării serviciului public de transport local de călători, până la data desemnării noului operator, dar nu mai mult de 90 de zile.

9.2. BUNURILE DE RETUR CONCESIONATE ȘI NIVELUL MINIM DE REDEVENȚĂ

Încredințarea gestiunii unui serviciu de utilități publice ori a uneia sau mai multor activități din sfera respectivului serviciu de utilități publice către operator implică încredințarea prestării/furnizării propriu-zise a serviciului/activității, precum şi punerea la dispoziție a bunurilor ce compun sistemul de utilități publice aferent serviciului/activității.

În cazul gestiunii delegate, punerea la dispoziție a **sistemelor de utilități publice**, utilizate pentru prestarea serviciilor care fac obiectul delegării gestiunii, este parte intrinsecă a contractelor de delegare a gestiunii. Aceste sisteme se transmit operatorilor spre administrare şi exploatare pe perioada delegării gestiunii, odată cu gestiunea propriu-zisă a serviciilor, în baza contractului de delegare a gestiunii.

Categoriile de bunuri utilizate de Operator în executarea Contractului sunt următoarele:

- **bunuri de retur**, respectiv bunurile publice puse la dispoziție de către proprietar Operatorului în scopul executării Contractului, bunurile de natura domeniului public și privat nou create sau cele existente, și care, la încetarea Contractului, revin de plin drept, gratuit și libere de orice sarcini, proprietarului, conform prevederilor legale; Pentru bunurile de retur concesionate operatorului, acesta plătește o redevență.
- **bunuri de preluare**, respectiv bunurile dobândite de către Operator rezultate prin folosirea surselor de finanțare proprii ale Operatorului în condițiile legii. Aceste bunuri aparțin Operatorului pe toata durata contractului și sunt utilizate în scopul executării acestuia. Amortizarea acestor bunuri este eligibilă pentru calculul compensației. La încetarea Contractului, din orice cauză, Entitatea Contractantă are dreptul de preempțiune la dobândirea bunurilor de preluare în schimbul plății către Operator în termen de 30 zile de la încetarea Contractului, a unei compensații egale cu valoarea contabilă actualizată a bunurilor de preluare. Pe toată durata Contractului, Operatorul își asumă obligația de a nu înstrăina bunurile de preluare, fără consimțământul prealabil scris al Entității Contractante;
- **bunuri proprii**, respectiv bunurile care aparțin Operatorului (inclusiv cele din capitalul social), rezultate prin folosirea surselor de finanțare proprii ale Operatorului, inclusiv fonduri atrase, în condițiile legii şi care sunt utilizate de acesta în scopul executării Contractului, pe durata acestuia, cu excepția bunurilor de preluare. La încetarea Contractului, din orice cauză, bunurile proprii rămân în proprietatea Operatorului.

Dreptul şi obligația operatorului de a administra şi de a exploata infrastructura tehnico-edilitară aferentă serviciului poate fi realizată în schimbul plății unei **redevențe.** Astfel, Operatorului i se poate impune obligația să plătească Entității Contractante, în schimbul dreptului și obligației de exploatare a bunurilor publice puse la dispoziție de către proprietarul bunurilor, o redevență calculată anual similar amortizării.

Contractul de delegare va cuprinde în mod obligatoriu clauze referitoare la nivelul redevenței. La stabilirea nivelului redevenței, Entitatea Contractantă va lua în considerare valoarea calculată similar amortizării pentru mijloacele fixe aflate în proprietate publică şi puse la dispoziție operatorului odată cu încredințarea serviciului public şi gradul de suportabilitate al populației. Nivelul redevenței se stabilește astfel încât să nu crească semnificativ efortul localităților membre de plată a compensației de exploatare, prin creșterea nivelului redevenței. Cheltuiala cu redevența este cheltuială eligibilă pentru plata compensației.

Nivelul redevenței se stabilește în mod transparent şi nediscriminatoriu pentru toți potențialii operatori de servicii de utilități publice, utilizându-se aceeași metodologie de calcul.

Redevența astfel obținută se constituie venit la bugetele locale proprietare ale bunurilor concesionate.

9.3. POLITICA TARIFARĂ ȘI SOCIALĂ

Politica tarifară și socială reprezintă un element central al reformei transportului public în municipiul Soroca, având un impact direct asupra accesibilității și sustenabilității economice a serviciului. Reformarea sistemului tarifar are două obiective principale: **creșterea atractivității transportului public prin introducerea unor abonamente și facilități pentru călătorii fideli și categoriile vulnerabile, precum și îmbunătățirea sustenabilității financiare a operatorilor de transport**.

Oferirea de abonamente avantajoase este o practică recomandată la nivel internațional pentru îmbunătățirea fidelizării utilizatorilor transportului public. În prezent, sistemul tarifar din municipiul Soroca este rigid, bazat exclusiv pe plata per călătorie, ceea ce descurajează utilizarea frecventă a transportului public și creează dificultăți pentru călătorii care trebuie să utilizeze mai multe rute de transport public.

Prin noul sistem propus, structura tarifară va fi rebalansată în favoarea călătorilor fideli, oferindu-le acestora acces la abonamente cu tarife atractive. Această abordare are mai multe beneficii:

- Diminuarea presiunii financiare asupra bugetului local printr-o corelare mai echilibrată între tarife și veniturile populației;
- Creșterea atractivității abonamentelor printr-un raport mai avantajos între prețul acestora și tariful de bază;
- Reducerea utilizării transportului individual motorizat, ceea ce contribuie la scăderea congestiei și emisiilor de poluanți.

Tratamentul grupurilor vulnerabile în sistemul de plată al transportului public este un element esențial al politicii sociale a autorităților locale. În conformitate cu legislația națională, facilități tarifare pot fi acordate nu doar pentru persoanele din grupurile vulnerabile recunoscute (**elevi, studenți, pensionari, persoane cu dizabilități, familii numeroase sau monoparentale**), ci și pentru alte categorii stabilite prin decizii locale. Printre aceste categorii se pot regăsi:

- **Funcționari publici și angajați ai administrației locale** – pentru a încuraja utilizarea transportului public de către personalul municipal și a reduce utilizarea autoturismelor de serviciu.
- **Activiști civici și voluntari implicați în inițiative sociale** – pentru a sprijini persoanele care contribuie activ la dezvoltarea comunității prin acțiuni de voluntariat, mediu, urbanism sau alte domenii de interes public.
- **Locuitori din zone fără acces pietonal normal la serviciile publice critice** – persoane care locuiesc în cartiere izolate, fără infrastructură pietonală adecvată sau fără transport public fiabil, având astfel nevoie de sprijin pentru mobilitate.
- **Persoane implicate în protecția drepturilor omului și grupuri vulnerabile** – avocați ai drepturilor omului, angajați ai ONG-urilor sociale, reprezentanți ai asociațiilor care sprijină persoane defavorizate.
- **Cetățeni de onoare și personalități locale** – persoane care au contribuit semnificativ la dezvoltarea orașului și care pot beneficia de facilități ca o recunoaștere a meritelor lor.
- **Personal medical și de asistență socială** – cadre medicale, infirmieri și personal auxiliar care lucrează în spitale, policlinici și servicii sociale, în special cei care interacționează cu pacienți în zone defavorizate.
- **Cadre didactice și angajați din sectorul educației** – pentru a sprijini profesorii, educatorii și personalul auxiliar din instituțiile de învățământ public.

- **Angajați ai serviciilor de urgență și siguranță publică** – pompieri, paramedici, jandarmi sau polițiști locali, care pot necesita transport gratuit sau cu tarif redus în interes de serviciu.

Persoane angajate în activități culturale și de promovare a patrimoniului local – artiști, bibliotecari, ghizi locali, personal al muzeelor și altor instituții culturale, pentru a facilita accesul la evenimente și activități educaționale.

- **Lucrători din domeniul mediului și al salubrizării** – angajați implicați în întreținerea spațiilor verzi, colectarea deșeurilor și alte servicii publice esențiale pentru oraș.
- **Persoane aflate în proces de reintegrare socială** – șomeri înregistrați la agențiile pentru ocuparea forței de muncă, persoane care urmează programe de reinserție profesională sau de combatere a excluziunii sociale.

Aceste categorii pot fi definite și ajustate de către autoritățile locale în funcție de nevoile specifice ale comunității și de resursele disponibile pentru compensarea diferențelor de tarif către operatorii de transport public.

În mod obișnuit, pentru acordarea acestor facilități, se stabilesc praguri maximale de venituri care permit identificarea beneficiarilor cu adevărat vulnerabili. Elevii, studenții și persoanele cu dizabilități severe pot beneficia de facilități tarifare fără o verificare suplimentară a veniturilor. Autoritățile locale pot extinde această listă, cu condiția de a asigura acoperirea diferenței de tarif către operatorii de transport.

Implementarea sistemului e-ticketing va aduce multiple beneficii pentru aplicarea politicii sociale, fără a crea impedimente pentru beneficiarii de facilități tarifare:

- Eficientizarea aplicării politicilor sociale prin utilizarea cardurilor de transport nominale, personalizate cu datele beneficiarului și valabile pe termen lung (minimum 5 ani).
- Monitorizarea utilizării reale a facilităților prin impunerea validării obligatorii la fiecare călătorie, ceea ce asigură transparență și permite ajustarea subvențiilor în funcție de utilizarea reală.
- Securitatea și protecția cardurilor – în cazul pierderii sau furtului, cardul poate fi blocat instantaneu, iar beneficiarul poate solicita un duplicat.
- Utilizarea cardurilor și în alte servicii publice – acestea pot deveni instrumente multifuncționale pentru acces la diverse servicii sau evenimente organizate de autorități.

Compensația pentru beneficiarii de reduceri și gratuități va fi acordată de Primăria municipiului Soroca pe baza unui mecanism clar de decontare, conform practicilor stabilite de Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport de călători. Aceasta va fi formată din:

- Veniturile directe ale operatorului, obținute din vânzarea de bilete și abonamente.
- Venitul provenit din subvenții, acordat pentru acoperirea diferenței dintre tariful integral și tariful plătit de beneficiari.

În vederea sustenabilității financiare a sistemului de transport public, este prevăzută prima ajustare a tarifelor la al doilea an după implementarea reformei. Creșterea tarifelor va fi realizată astfel încât să reflecte inflația și costurile de operare, fără a afecta categoriile sociale vulnerabile.

Pentru beneficiarii de gratuități, ajustarea tarifară nu va avea impact, iar pentru cei care beneficiază de tarife reduse, subvenția municipală va fi ajustată în consecință. În acest fel, autoritățile locale vor putea garanta accesibilitatea transportului public pentru toți cetățenii, indiferent de statutul social sau economic.

Reforma politicii tarifare și implementarea e-ticketing-ului vor aduce o mai mare echitate socială și eficiență economică în sistemul de transport public din Soroca. Noul model tarifar propus oferă:

- **Flexibilitate și accesibilitate** prin bilete valabile pe o perioadă determinată și abonamente avantajoase.
- **Protecție pentru categoriile vulnerabile**, prin facilități tarifare bine structurate și monitorizate.
- **Eficiență în administrarea subvențiilor**, asigurând transparență în alocarea fondurilor publice.

Creșterea atractivității transportului public, ceea ce va contribui la reducerea utilizării autoturismelor personale și la îmbunătățirea mobilității urbane.

Adoptarea acestui model va permite municipiului Soroca să își modernizeze sistemul de transport public, aliniindu-l la standardele europene și la bunele practici internaționale, asigurând în același timp sustenabilitatea economică și incluziunea socială.

9.4. COMPENSAȚIA

Multe dintre serviciile de transport terestru de călători care sunt necesare din punct de vedere al interesului economic general nu pot funcționa în regim comercial. Astfel, unitățile administrativ teritoriale dețin un mecanism prin care se asigura că asemenea servicii sunt prestate, fiind servicii de utilitate publică. Un astfel de mecanism se referă la acordarea de compensații financiare operatorilor de servicii publice.

Compensația reprezintă compensații de serviciu public, definite conform art. 2 litera g) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 drept **orice beneficii, în special financiare, acordate direct sau indirect de către o autoritate competentă din fonduri publice în perioada de punere în aplicare a unei obligații de serviciu public sau în legătură cu perioada respectivă**. Calculul compensației pentru serviciu public se face în conformitate cu prevederile Regulamentului 1370/2007. Compensația acordată de către Entitatea Contractanta pentru a acoperi costurile ocazionate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public ar trebui calculată în așa fel încât să se evite compensarea în exces.

În cazul în care o autoritate competentă intenționează să atribuie un contract de servicii publice fără ca acesta să facă obiectul unei proceduri competitive de atribuire, autoritatea în cauză trebuie, de asemenea, să respecte o serie de norme detaliate care să asigure o compensație cu un cuantum corespunzător și care să reflecte dorința de eficiență și calitate a serviciilor. Acest aspect este esențial pentru asigurarea respectării criteriului 4 Altmark.

Compensația nu poate depăși o sumă care corespunde efectului financiar net echivalent cu totalitatea efectelor, pozitive sau negative, ale conformării cu obligația de serviciu public asupra costurilor și veniturilor operatorului de serviciu public. Efectele se evaluează comparând situația în care obligația de serviciu public este îndeplinită cu situația care ar fi existat dacă obligația nu ar fi fost îndeplinită. Pentru a calcula efectul financiar net, Entitatea Contractanta se orientează după următorul mecanism:

- costurile suportate în legătură cu o obligație de serviciu public sau cu un set de obligații de serviciu public impuse de autoritatea competentă, obligații conținute într-un contract de servicii publice;
- minus eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatate în temeiul obligației/obligațiilor de serviciu public în cauză;
- minus sumele încasate din tarife sau orice alte venituri generate în îndeplinirea obligației/obligațiilor de serviciu public în cauză;

- plus un profit rezonabil;
- egal efectul financiar net.

Costurile și veniturile trebuie calculate în conformitate cu normele contabile și fiscale în vigoare. Pentru a spori transparența și a evita subvențiile încrucișate, în cazul în care un operator de serviciu public nu exploatează doar servicii compensate care fac obiectul unor obligații de serviciu public de transport, ci se implică și în alte activități, conturile aferente serviciilor publice sus-menționate trebuie separate, astfel încât să îndeplinească cel puțin următoarele condiții:

- conturile curente corespunzătoare fiecăreia dintre aceste activități trebuie să fie separate, iar proporția activelor corespunzătoare și a costurilor fixe aferente trebuie să fie alocată în conformitate cu normele contabile și fiscale în vigoare;

toate costurile variabile, o contribuție adecvată la costurile fixe și un profit rezonabil legat de orice altă activitate a operatorului de serviciu public nu pot fi sub nici o formă imputate serviciului public în cauză;

- costurile serviciului public trebuie să fie echilibrate pe baza veniturilor din exploatare și a plăților din partea autorităților publice, fără nicio posibilitate de transfer de venituri către un alt sector de activitate a operatorului de serviciu public.

În esență, atât în cazul atribuirii directe cât și în cel al atribuirii competitive,

Compensația = Costuri suportate în legătură cu obligația de serviciu public
Minus sumele încasate din tarife, venituri din alte activități legate de prestarea serviciului public de transport *Plus* un profit rezonabil

unde:

Costuri suportate în legătură cu obligația de serviciu public reprezintă totalul cheltuielilor eligibile, la nivelul cheltuielilor de exploatare și cheltuielilor financiare suportate de Operator pentru îndeplinirea Obligațiilor de serviciu public, condițiilor de mediu impuse și a tuturor cerințelor prevăzute în prezentul Contract, a Regulamentului serviciului public de transport local, Caietului de sarcini al serviciului public de transport local și a altor prevederi legale. Cheltuielile eligibile sunt calculate inclusiv cu luarea în considerare a cheltuielilor realizate de Operator cu investițiile din fonduri proprii și a cheltuielilor financiare aferente rambursării creditelor de exploatare și investiții.

Costurile eligibile incluse în calculul decontării Obligației de serviciu public și cerințele privind contabilitatea separată, se realizează prin aplicarea principiilor privind stabilirea cheilor de repartizare a cheltuielilor indirecte și cheltuielilor generale și administrative între activitățile desfășurate de Operator.

Sumele încasate din tarife, venituri din alte activități legate de prestarea serviciului public de transport reprezintă totalitatea veniturilor generate în legătură cu prestarea serviciului public de transport de către Operator, pentru luna pentru care se acordă Compensația, respectiv:

- venituri din activitatea de vânzare a Titlurilor de călătorie la care Operatorul este îndreptățit;
- venituri din alte activități legate de prestarea Serviciului de transport public local de călători prin curse regulate: venituri din reclamă și publicitate pe sau în mașini, pe sau în clădirile sau dotările Operatorului, publicitate pe titlurile de călătorie, vânzarea de materiale promoționale sau informative asociate transportului public prestat (hărți, cărți poștale, pixuri, insigne, etc.).
- orice alte venituri obținute de către Operator în legătură cu prestarea Serviciului de transport public local de călători prin curse regulate. Sunt acele venituri care se realizează sporadic din activitatea curentă a operatorului, cum ar fi venituri din casări de mijloace fixe aferente bunurilor

proprii, valorificare de deșeuri, închirierea temporară a unor spații ale Operatorului, venituri asociate drepturilor de autor și proprietate intelectuală, etc.

Profitul rezonabil reprezintă profitul rezonabil al Operatorului, reprezentând o rată de rentabilitate a capitalului normală pentru sectorul de activitate de transport public și care ține seama de nivelul de risc al serviciului public de transport suportat de Operator, aplicată la total cheltuieli eligibile. În general, pentru contractele unde riscul operatorului este minim, profitul rezonabil este stabilit ca fiind maxim rata SWAP comunicată de Consiliul Concurenței la care se vor adăuga 100 de puncte procentuale.

Compensația de exploatare reprezintă Compensația pentru efectuarea Obligațiilor de serviciu public din care se scade Compensația ca diferențe de tarif.

Evitarea supra sau subcompensării și respectarea Anexei la Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 se realizează prin mecanismul auditului tehnico-economic anual urmat de decontarea anuală de regularizare.

În plus, existența în cadrul contractului a metodologiei de alocare a costurilor indirecte și administrative între activitățile de transport public și alte activități de transport asigură trasabilitatea costurilor obligației de serviciu public.

Respectarea criteriului IV Altmark se verifică prin măsurile asociației de îmbunătățire a performanțelor serviciului și impunerea de măsuri pentru nerespectarea cerințelor de calitate și eficiență.

Indicatorii de performanță ai serviciului de transport public de călători de revizuiesc anual de către asociație iar valorile anuale propuse au ca obiectiv creșterea în timp a eficacității și calității serviciilor prestate. Valorile pot fi modificate anual prin act adițional la contractul de delegare a gestiunii serviciului, funcție de investițiile realizate și strategia de dezvoltare a serviciului. Contractul, prin instrumentele de management ale acestuia și prin anexele sale, propune o metodologie îmbunătățită de monitorizare a indicatorilor și a prestației în general, cu accent pe acele aspecte care asigură grija pentru călător, îmbunătățirea transparenței și nu în ultimul rând reducerea compensației.

9.5. AJUTORUL DE STAT / CONDIȚIILE ALTMARK

Specificul național

În Republica Moldova, autoritățile publice locale au dreptul să subvenționeze transportul public rutier de persoane, însă, în absența unei alinieri la Regulamentul (UE) nr. 1370/2007, aceste subvenții sunt considerate ajutor de stat și trebuie să fie evaluate din perspectiva compatibilității cu mediul concurențial. În cele ce urmează, detaliem cadrul legal național și procedura recomandată pentru contractarea și sprijinirea serviciilor de transport public.

Conform art. 13 și 14 din Codului transporturilor rutiere nr. 150/2014, autoritățile unităților teritoriale autonome, consiliile raionale, municipale și locale au atribuții privind organizarea și finanțarea transportului public rutier de persoane.

Autoritățile publice locale (APL) și autoritățile unităților teritoriale autonome au responsabilitatea de a elabora, aproba și modifica programele de transport rutier, ceea ce le permite să definească obligațiile de serviciu public (OSP) pentru operatorii de transport.

În baza acestor competențe, autoritățile pot decide asupra mecanismelor de subvenționare a serviciilor de transport public pentru a asigura accesibilitatea și continuitatea acestora.

În lipsa unor reglementări echivalente cu Regulamentul (UE) nr. 1370/2007, orice sprijin financiar acordat operatorilor de transport public trebuie analizat conform Legii nr. 139/2012 privind ajutorul de stat, deoarece poate reprezenta o distorsiune a pieței.

Subvențiile sunt o formă de ajutor de stat:

- Conform Art. 6(2) din Legea nr. 139/2012, ajutorul de stat poate fi acordat sub diverse forme, inclusiv subvenții, avantaje fiscale, garanții de stat, împrumuturi cu dobândă preferențială, etc.
- În cazul transportului public rutier, compensațiile și subvențiile oferite operatorilor sunt încadrate ca ajutor de stat, deoarece constituie un avantaj economic care nu ar fi obținut în condiții normale de piață.

-

Ajutorul de stat poate fi compatibil cu mediul concurențial normal:

- Art. 5(1) lit. f) din Legea nr. 139/2012 prevede că ajutorul acordat beneficiarilor ce prestează servicii de interes economic general (SIEG) poate fi considerat compatibil cu mediul concurențial normal.
- Cu alte cuvinte, transportul public rutier poate beneficia de ajutor de stat, însă acest lucru trebuie justificat prin îndeplinirea anumitor condiții legale.
- Conform Art. 4 din Legea nr. 183/2012 privind concurența, un serviciu poate fi considerat SIEG dacă îndeplinește cumulativ următoarele condiții:

  a) Este destinat cetățenilor și are interes public → Transportul public rutier este esențial pentru mobilitatea populației.

  b) Nu este furnizat în condiții de piață normale → Fără sprijin public, anumite rute și servicii nu ar fi viabile economic pentru operatorii privați.

  c) Este reglementat printr-un act normativ sau contract → autoritățile definesc obligațiile de serviciu public prin programele de transport rutier, reglementate în Art. 13 și 14 din Codul transporturilor rutiere.

Prin urmare, transportul public rutier este recunoscut ca SIEG și poate beneficia de ajutor de stat, dar acest sprijin trebuie să fie transparent, justificat și proporțional.

Procedura necesară pentru subvenționarea transportului public rutier de către autoritățile competente

Definirea obligațiilor de serviciu public (OSP):

- Elaborarea programelor de transport rutier: Conform art. 13 și 14 din Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014, autoritățile competente au atribuția de a elabora, aproba și modifica programele de transport rutier. Aceste programe definesc obligațiile de serviciu public (OSP) pentru operatorii de transport, inclusiv rutele, frecvența, tarifele și alte condiții necesare pentru asigurarea accesibilității și continuității serviciilor de transport public.
- Contractarea serviciilor de transport public: autoritățile competente pot contracta operatori privați sau publici pentru prestarea serviciilor de transport public, stabilind în contract condițiile și compensațiile pentru îndeplinirea OSP.

Notificarea ajutorului de stat către Consiliul Concurenței:

- Obligația de notificare: Conform art. 8 din Legea nr. 139/2012, orice intenție de a acorda un ajutor de stat (inclusiv subvenții pentru transportul public) trebuie notificată Consiliului Concurenței. Această notificare este obligatorie, cu excepția ajutoarelor de minimis sau a celor exceptate conform art. 4.
- Conținutul notificării: Notificarea trebuie să conțină informații detaliate despre ajutorul de stat propus, inclusiv:
  - Scopul și obiectivul ajutorului: De exemplu, asigurarea accesibilității și continuității serviciilor de transport public.
  - Forma ajutorului: Subvenții. o Beneficiarii: Operatorii de transport public care vor primi ajutorul. o Valoarea totală a ajutorului: Suma totală alocată pentru subvenționarea transportului public. o Condițiile de acordare: Cum se va acorda

ajutorul și care sunt criteriile de eligibilitate. o Mecanismul de monitorizare: Cum se va monitoriza utilizarea ajutorului și respectarea condițiilor de acordare.

Evaluarea compatibilității ajutorului de stat:

- Evaluarea de către Consiliul Concurenței: După primirea notificării, Consiliul Concurenței va evalua dacă ajutorul de stat propus este compatibil cu mediul concurențial normal, conform art. 5 din Legea nr. 139/2012.
- Criterii de compatibilitate: Pentru a fi considerat compatibil, ajutorul trebuie să îndeplinească următoarele condiții:
    - Serviciu de interes economic general (SIEG): Transportul public rutier trebuie să fie recunoscut ca SIEG, conform art. 4 din Legea nr. 183/2012. Acest lucru presupune că serviciul este esențial pentru populație, nu este furnizat în condiții de piață normale și este reglementat printr-un act normativ sau contract.
    - Proporționalitate: Ajutorul trebuie să fie proporțional cu costurile suportate de operator pentru îndeplinirea OSP și nu trebuie să depășească suma necesară pentru acoperirea acestor costuri. o Transparență: Procedura de acordare a ajutorului trebuie să fie transparentă și nediscriminatorie.

Autorizarea ajutorului de stat:

- Decizia Consiliului Concurenței: După examinarea notificării, Consiliul Concurenței poate lua una dintre următoarele decizii:
    - Autorizarea ajutorului: Dacă ajutorul este considerat compatibil cu mediul concurențial normal, Consiliul va emite o decizie de autorizare.
    - Solicitarea de informații suplimentare: Dacă notificarea este incompletă sau inexactă, Consiliul poate solicita informații suplimentare.
    - Refuzul autorizării: Dacă ajutorul nu este considerat compatibil, Consiliul poate refuza autorizarea.
- Termen de decizie: Consiliul Concurenței trebuie să ia o decizie în termen de 45 de zile lucrătoare de la primirea notificării complete. În cazuri de urgență, termenul poate fi redus.

Monitorizarea și raportarea ajutorului de stat:

- Monitorizarea utilizării ajutorului: autoritățile competente și Consiliul Concurenței au obligația de a monitoriza utilizarea ajutorului de stat acordat pentru transportul public, conform art. 20 din Legea nr. 139/2012. Aceasta include verificarea respectării condițiilor de acordare și a proporționalității ajutorului.
- Raportarea anuală: autoritățile competente trebuie să raporteze anual Consiliului Concurenței informații despre ajutoarele de stat acordate, inclusiv sumele alocate și beneficiarii.

Recuperarea ajutorului ilegal sau utilizat abuziv:

- Recuperarea sumelor: În cazul în care ajutorul de stat este acordat ilegal sau utilizat abuziv,

Consiliul Concurenței poate dispune recuperarea sumelor acordate, inclusiv a dobânzilor, conform art. 13-15 din Legea nr. 139/2012.

Practica europeană

În UE, ajutorul de stat este orice sprijin financiar care poate distorsiona concurența și trebuie notificat și aprobat de Comisia Europeană, cu excepția cazurilor prevăzute de regulamente specifice, cum ar fi Regulamentul (UE) nr. 1370/2007 pentru transportul public. Pe de altă parte, criteriile Altmark permit ca compensațiile pentru servicii publice să nu fie considerate ajutor de stat dacă sunt îndeplinite patru condiții: obligația de serviciu public este clar definită, compensația este calculată transparent, nu depășește costurile necesare, și serviciul este atribuit printr-o procedură competitivă sau comparat cu costurile unei companii eficiente.

În Moldova, criteriile Altmark nu sunt explicit reglementate. În schimb, compensațiile pentru transportul public sunt evaluate conform Legii nr. 139/2012 privind ajutorul de stat. Autoritățile competente trebuie să notifice și să obțină autorizarea Consiliului Concurenței pentru acordarea ajutorului de stat, justificându-l ca fiind necesar pentru servicii de interes economic general (SIEG).

Diferența principală este că, în UE, criteriile Altmark oferă un mecanism simplificat pentru a evita notificarea și aprobarea compensațiilor, în timp ce în Moldova, autoritățile competente trebuie să respecte proceduri mai stricte de notificare și autorizare. Această comparație evidențiază necesitatea unei alinieri mai strânse a legislației Moldovei la standardele UE, în special în ceea ce privește aplicarea criteriilor Altmark, pentru a simplifica procedurile de contractare a serviciilor publice.

9.6. PROFITUL REZONABIL

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

Contractele de transport public aliniate conform Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 reprezintă contracte pentru atribuirea unui serviciu de interes economic general și nu este legat de un risc comercial sau contractual major, în special ca urmare a faptului că, în esență, se compensează integral costurile nete ex post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general. Conform articolului 4 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, care prevede că într-un contract de servicii publice, costurile care trebuie luate în considerare în cadrul acestuia pot include „o rentabilitate adecvată a capitalului".

O modalitate standard de a măsura rentabilitatea capitalului unui contract de servicii publice este luarea în considerare a ratei interne de rentabilitate (internal rate of return, IRR) pe care societatea o obține din capitalul investit pe durata proiectului, și anume IRR raportată la fluxurile de numerar ale contractului. Cu toate acestea, se pot utiliza și măsuri contabile, cum ar fi rentabilitatea capitalului propriu (return on equity, ROE), rentabilitatea capitalului angajat (return on capital employed, ROCE) sau alți indicatori economici ai rentabilității capitalului, general acceptați.

9.7. COSTUL SPECIFIC DE OPERARE

Municipiul Soroca nu dispune în prezent de o metodologie proprie pentru calcularea tarifelor de transport public, deși conform Codului Transporturilor Rutiere, aceasta este obligatorie. Acest raport propune o metodologie de calcul a costului specific de operare pentru serviciile de transport public local de călători, bazată pe practici și norme stabilite în documente similare, precum cel analizat anterior.

Costul specific de operare reprezintă costul unitar pe kilometru parcurs (lei/km) pentru serviciile de transport public local de călători. Acesta include toate costurile directe și indirecte asociate prestării serviciului, precum și o alocare proporțională a costurilor generale ale operatorului.

Componentele Costului Specific de Operare

Costul specific de operare se calculează pe baza următoarelor elemente de cost:

- Cheltuieli cu combustibili și lubrifianți:
    - Se bazează pe consumurile normate standard și prețurile de achiziție în vigoare.
    - Se ia în considerare modificarea prețurilor combustibilului (diesel, gaze naturale, energie electrică) cu o influență mai mare decât indicele prețurilor de consum pe o perioadă de 3 luni consecutive.
- Cheltuieli de întreținere și reparații:
    - Include costurile cu piese de schimb, anvelope, acumulatori și alte materiale necesare pentru întreținerea vehiculelor.
    - Se ia în considerare modificarea acestor costuri cu o influență mai mare decât indicele prețurilor de consum pe o perioadă de 3 luni consecutive.
- Cheltuieli cu munca vie:
    - Se calculează conform legislației în vigoare, ținând cont de salariile personalului direct implicat în prestarea serviciului de transport.
    - Se ia în considerare creșterea salariului minim cu 5% sau mai mult față de nivelul din momentul stabilirii costului/km.
- Cheltuieli cu amortizarea:
    - Se determină conform reglementărilor legale în vigoare, ținând cont de durata de viață utilă a vehiculelor și a altor active imobilizate.
- Cheltuieli financiare:
    - Include costurile asociate împrumuturilor, dobânzilor și altor cheltuieli financiare legate de activitatea de transport.
- Cheltuieli administrative și indirecte:
    - Se repartizează proporțional cu ponderea activității de transport public în totalul activităților operatorului.
    - Se utilizează chei de repartizare bazate pe cifra de afaceri sau alte criterii agreate de autoritatea contractantă.
- Cheltuieli cu impozite, taxe și autorizații:

- Se calculează conform legislației fiscale și de reglementare a transportului.

Metodologia de Calcul a Costului Specific de Operare

Pentru a calcula costul specific de operare (lei/km), se propune următoarea metodologie:

- Identificarea costurilor directe:
  - Se identifică toate costurile directe asociate prestării serviciului de transport public (combustibili, salarii, întreținere, etc.).
- Alocarea costurilor indirecte:
  - Costurile indirecte (administrative, generale) se repartizează proporțional cu ponderea activității de transport public în totalul activităților operatorului.
  - Se utilizează chei de repartizare bazate pe cifra de afaceri sau alte criterii agreate de autoritatea contractantă.
- Calculul costului unitar pe kilometru:
  - Costul total (direct + indirect) se împarte la numărul total de kilometri parcurși de vehiculele de transport public într-un an.
  - Formula de calcul este:

$$\text{Cost specific de operare } (lei/km) = \frac{\text{Costuri totale } (directe + indirecte)}{\text{Număr total de kilometri parcurși}}$$

- Ajustarea costului în funcție de inflație și alte factori: o Costul/km poate fi ajustat în cursul anului dacă:
  - Inflația cumulată depășește 5%.
  - Prețul combustibilului sau al energiei electrice crește cu mai mult de 5% lunar.
  - Salariul minim crește cu 5% sau mai mult.

Procedura de Modificare a Costului Specific de Operare - Solicitarea de modificare:

- Operatorul poate solicita modificarea costului/km în cursul anului, prezentând documente justificative (date, calcule, motive).
- Autoritatea contractantă are 30 de zile pentru a examina propunerea și nu poate refuza nejustificat modificarea.

- Scăderea costului/km:
  - Autoritatea contractantă poate solicita scăderea costului/km dacă nivelurile de preț scad sub anumite praguri sau dacă investițiile duc la scăderea semnificativă a costurilor. **Evidența Contabilă Separată**
- Operatorul trebuie să țină o evidență contabilă separată pentru activitățile de transport public, conform legilor contabile și fiscale în vigoare.
- Costurile legate de ineficiența conducerii afacerii (deprecieri, provizioane, penalități, bonusuri) nu sunt alocate obligației de serviciu public.

Utilizarea Metodei ABC (Activity Based Costing)

- Se recomandă utilizarea metodei ABC pentru gestionarea costurilor pe activități, care permite o alocare mai precisă a costurilor indirecte și o analiză mai detaliată a performanțelor operatorului.

Excluderea unor Costuri

- Costurile rezultate din ineficiența prestării serviciului public de transport (penalități, amenzi, avarii) nu sunt recunoscute în calculul compensației.

Municipiul Soroca ar trebui să adopte această metodologie de calcul a costului specific de operare pentru a asigura transparența și eficiența în gestionarea serviciilor de transport public.

Se recomandă organizarea unui audit tehnico-economic anual pentru a verifica corectitudinea calculului costului/km și a propune ajustări necesare.

Metodologia propusă este conformă cu prevederile Codului Transporturilor Rutiere și poate servi ca bază pentru stabilirea tarifelor de transport public în municipiu.

10. PLANUL OPERAȚIONAL DE IMPLEMENTARE

Nr.	Denumire Sarcina	Responsabilităţi	Durata
1	**Studiu de Oportunitate pentru achiziția de autobuze pentru mun. Soroca**	Pregătire: Consultant	**5 luni**
2	**Procedura de Achiziții**	Pregătire: Autoritatea de Autorizare, compartimente din cadrul Autorității Contractante	**4 luni**
2.1.	Elaborarea documentației de atribuire		2 luni
2.2.	Lansare procedură de achiziții		1 săptămână
2.3.	Derulare procedură de achiziții		2 luni
1,5	Declarare câștigător		1 săptămână
3	**Furnizare autobuze**	**Furnizor**	**11 luni**
3.1.	Semnare contract		2 săptămâni
3.2.	Furnizare autobuze		10 luni
3.3.	Instruire personal		1 săptămână
4	**Garanție (X ani)**	**Furnizor**	**x (ani)**

5	**Aprobarea de către Consiliul Local a strategiei de contractare și a documentelor necesare începerii procedurilor de atribuire a contractelor de delegare:** a) studiul de Oportunitate b) hotărârea Consiliului Local de stabilire a modalității de gestiune a serviciului c) proiectul contractului de servicii publice d) caietul de sarcini al transportului public local incluzând Programul de transport public e) regulamentul pentru efectuarea transportului public local f) cerințele privind eligibilitatea g) criteriile de selecție a ofertelor	Aprobare: Consiliul Local, Pregătire: Autoritatea de Autorizare, compartimente din cadrul Autorității Contractante	1 lună
6	**Definitivare documente necesare încheierii contractului de delegare a serviciilor publice de transport**	Pregătire: Autoritatea de Autorizare, compartimente din cadrul Autorității Contractante	3 luni
7	**Aprobarea de catre Autoritatea contractanta a unor criterii de alocare a cheltuielilor indirecte pe activitate aferenta obligației de serviciu public**	Pregătire: Autoritatea de Autorizare, compartimente din cadrul Autorității Contractante Decizie: Primar	1 lună
8	**Negociere contract de servicii publice intre autoritatea contractanta si Operator (inclusiv anexe completate conform strategiei adoptate)**	Autoritatea Contractanta si Operator	1 lună
9	**Aprobarea atribuirii contractului de servicii ca urmare a finalizării procedurii de atribuire**	Pregătire: Autoritatea de Autorizare, compartimente din cadrul Autorității Contractante Hotărâre: Consiliul Local	1 lună
10	**Semnare contract de servicii publice**	Primar Reprezentanți Operatori	0,5 lună

11. CONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI

Populația municipiului Soroca indică în prezent o tendință descrescătoare, deși în ultimii 10 ani a oscilat, atât în sens crescător, cât și descrescător. Populația a atins un minim în anul 2023 și un maxim în anul 2016. Dacă se menține tendința actuală de scădere, se estimează normalizarea fluctuațiilor de populație și continuarea scăderii constante.

Piramida vârstelor indică o ușoară tendință de îmbătrânire a populației. Acest lucru înseamnă că, pe termen lung, tot mai mulți utilizatori vulnerabili, cu dificultăți locomotorii, vor utiliza sistemul de transport.

Tendința de îmbătrânire a populației este confirmată și de scăderea numărului de locuri de muncă, care a înregistrat o reducere de 5.3% între anii 2019 și 2023.

Creșterea bunăstării unei regiuni stimulează mobilitatea locuitorilor. Menținând această tendință economică pozitivă, se așteaptă ca locuitorii municipiului și regiunii să călătorească mai frecvent, punând presiune suplimentară pe sistemul de transport. Astfel, este imperativă îmbunătățirea serviciilor de transport public pentru a răspunde nevoilor crescânde de mobilitate.

Rețeaua și serviciile de transport public. Transportul public în municipiul Soroca este organizat la nivel local și constă în 6 linii operate de 3 operatori. Infrastructura actuală este precară, constând în stații de îmbarcare care necesită modernizare, cu excepția unor anumite stații care au amenajate adăposturi și/sau alveolă. Programul de circulație se desfășoară între orele 06:00-22:00 cu aproximație. Pe unele linii frecvența este variabilă în funcție de intervalul orar, pe când pe alte linii, cu o cerere de transport mai mică, intervalul de urmărire este constant pe tot parcursul zilei.

Transportul public din municipiul Soroca se confruntă cu provocări semnificative legate de organizarea și gestionarea serviciului. Modelul actual de administrare, bazat pe autorizarea operatorilor privați pentru operarea rutelor, nu asigură un control eficient asupra calității și continuității serviciului. Această metodă nu permite o planificare strategică coerentă, iar lipsa unui contract de obligații de serviciu public (OSP) face ca operatorii să funcționeze preponderent pe baza veniturilor proprii, fără garanții clare privind standardele de calitate și disponibilitatea serviciului.

Flota este formată din 54 vehicule (microbuze), cu o vechime medie de 20 ani. Cele mai noi vehicule au o vechime de 8 ani. Aproximativ toate mijloacele de transport trebuie înlocuite, având majoritar norme de poluare învechite (între Euro 2 și Euro 4) și lipsind dotări esențiale, precum rampe pentru persoane cu mobilitate redusă, sisteme de climatizare și afișaj electronic pentru informarea pasagerilor. Supraaglomerarea este o problemă frecventă, mai ales în orele de vârf.

Modelul actual de organizare a transportului public are multe lacune și probleme, cele mai esențiale fiind:

Lipsa unui cadru strategic și analitic. Organizarea transportului public în Soroca este bazată pe procese simplificate, fără utilizarea unor analize riguroase privind cererea de mobilitate, fluxurile de pasageri sau tipurile de deplasare. Nu există un sistem modern de colectare a datelor despre utilizarea rețelei, ceea ce face dificilă planificarea strategică.

Dependența excesivă de operatorii privați. Serviciile sunt oferite exclusiv de operatori privați care utilizează vehicule învechite, nesigure și fără obligații contractuale clare. Atribuirea rutelor către acești operatori nu se face pe baza unui sistem formalizat (ex. contracte de servicii publice), ceea ce limitează monitorizarea și îmbunătățirea calității serviciilor

Flota și infrastructura deficitare. Vehiculele actuale sunt în mare parte vechi, neadaptate la cerințele utilizatorilor și neadaptate pentru persoanele cu mobilitate redusă. Stațiile de transport sunt slab întreținute, amplasate suboptimal și lipsite de facilități moderne.

Lipsa digitalizării. Transportul public din Soroca nu beneficiază de sisteme inteligente de transport pentru monitorizare, programare sau informare în timp real a pasagerilor. Rutele și orarele sunt stabilite informal, fără sincronizare cu orele de activitate ale principalelor instituții generatoare de trafic.

Accesibilitate redusă. Lipsa sincronizării și planificării eficiente duce la dificultăți în accesarea serviciilor de transport, în special pentru populația din zonele limitrofe și pentru categoriile vulnerabile

Atractivitate scăzută. Transportul public nu este perceput ca o alternativă convenabilă sau fiabilă la utilizarea transportului privat.

Forma actuală de organizare a serviciului de transport public din municipiul Soroca se caracterizează prin:

Organizare bazată pe autorizare, nu pe contracte formale. Transportul public din Soroca este gestionat prin atribuirea de rute operatorilor privați, în baza cererilor de acces și a unui proces simplificat de autorizare, conform Codului Transporturilor Rutiere (nr. 150/2014). Nu există contracte formale de servicii publice (CSP), care să includă obligații clare ale operatorilor, indicatori de performanță sau mecanisme de compensație. Atribuirea rutelor este realizată de către Comisia privind organizarea transportului rutier de persoane, dar fără un proces suficient de transparent, competitiv sau aliniat la standardele europene. Operatorii privați operează cu vehicule vechi și necorespunzătoare, fără standarde minime de calitate. Nu există responsabilități

contractuale în ceea ce privește frecvența, punctualitatea sau condițiile de transport. Nu există stimulente pentru îmbunătățirea flotei sau diversificarea serviciilor.

Procesul de planificare și funcționare. Rutele sunt stabilite pe baza solicitărilor operatorilor privați și a cererilor generale din partea populației, însă lipsesc analize detaliate ale cererii și fluxurilor de pasageri. Acestea sunt determinate informal și nesincronizate cu orele de activitate ale principalelor instituții publice, economice și educaționale. Stabilite de Consiliul Municipal, însă ajustările sunt rare și nu iau în considerare nevoile pasagerilor sau costurile reale ale serviciului.

Lipsa unui management strategic și a digitalizării. Nu există o autoritate dedicată pentru planificarea strategică și gestionarea transportului public. Monitorizarea serviciilor se bazează pe sesizările locuitorilor, iar colectarea de date este inexistentă. Lipsesc sisteme digitale pentru managementul flotei, biletare electronică sau informarea în timp real a pasagerilor.

Sistem simplificat, cu limitări majore. Forma actuală de organizare a serviciului de transport public în municipiul Soroca este marcată de o abordare simplificată, cu un accent pe operarea de către operatori privați în lipsa unei planificări integrate și strategice. Această organizare nu reușește să răspundă cerințelor de mobilitate specifice orașului, limitând atractivitatea și eficiența transportului public pentru utilizatori. Actuala de organizare se limitează la menținerea funcționalității de bază a rețelei, fără planificare strategică, modernizare sau adaptare la nevoile comunității. Serviciul este centrat pe minimizarea costurilor operatorilor, mai degrabă decât pe satisfacerea cererii de mobilitate a populației. Nu există coordonare între rutele urbane și periurbane, iar infrastructura de transport (stații, terminale) este neadecvată și insuficient întreținută.

Analiza scenariilor de gestionare a transportului public a arătat că, pentru a îmbunătăți calitatea și sustenabilitatea serviciului, este necesară trecerea la un model contractual formalizat. Aceasta presupune un contract de servicii publice cu atribuirea directă a operatorului de transport, astfel încât să existe obligații clare privind frecvența curselor, calitatea vehiculelor, accesibilitatea și structura tarifară. Totodată, pentru a susține acest nou model de gestionare, este imperativă achiziția unei flote moderne, care să răspundă cerințelor de eficiență și protecție a mediului.

În concluzie, lipsa unui cadru contractual clar și a unei flote adecvate reprezintă principalele limitări care afectează eficiența transportului public din Soroca. Este necesară o intervenție rapidă prin definirea unui contract de servicii publice, stabilirea mecanismelor de finanțare și modernizarea parcului auto pentru a oferi un serviciu fiabil și accesibil tuturor categoriilor de pasageri.

Analiza multicriterială a demonstrat că **Scenariul 1, bazat pe furnizarea serviciilor de transport public de către companii private**, este cel mai potrivit pentru contextul actual al municipiului Soroca. Acest model oferă un echilibru bun între costuri, eficiență economică și impact social, necesitând însă îmbunătățiri ale reglementării și investiții în modernizare. Totodată trebuie de menționat că Scenariul 2 bazat pe crearea unui operator municipal de prestarea serviciului de transport public are avantajul creșterii controlului din partea municipalității, însă necesită investiții substanțiale, iar implementarea este dificilă pe termen scurt. Pe de altă parte, Scenariul 3 bazat pe modelul de parteneriat public-privat oferă beneficii semnificative din perspectiva durabilității și a atragerii finanțărilor externe, dar este dificil de implementat din cauza complexității parteneriatelor public-private și provocărilor administrative.

Analiza cost beneficiu efectuată pentru două scenarii – privat ți municipal a arătat că din punct de vedere financiar ambele proiecte sunt viabile și sustenabile, adică indicatorii de performanță luați în calcul depășesc valorile critice. Analiza de sensibilitate nu a identificat variabile critice, ceea ce sporește șansele de reușită ale proiectelor. Ambele scenarii sunt viabile din punct de vedere

financiar, dar derularea **scenariului privat demonstrează o eficientă mai mare ca a celui municipal**.

Pentru îmbunătățirea serviciilor de transport public în municipiul Soroca, sunt propuse următoarele măsuri:

Reforma formei de gestionare a serviciilor de transport public: a) Implementarea unui contract de obligații de servicii publice (OSP) care să reglementeze în mod clar relația dintre autoritatea locală și operatorii de transport, definind standardele minime de calitate și structura tarifară; b) Atribuirea directă a contractului de servicii publice către un operator de transport desemnat, care să respecte criteriile de performanță și eficiență stabilite; c) Introducerea unui mecanism de monitorizare a serviciilor de transport, bazat pe indicatori de performanță și penalități pentru nerespectarea obligațiilor contractuale; d) Crearea unui sistem de compensare financiară pentru operator, astfel încât veniturile din tarife să fie completate de subvenții publice, asigurând astfel sustenabilitatea economică a serviciului.

Modernizarea infrastructurii și achiziția unei flote noi: a) Lansarea unui program de reînnoire a flotei de transport public, prin achiziția de autobuze moderne, eficiente energetic și cu emisii reduse; b) Accesarea fondurilor europene și a altor surse de finanțare pentru achiziția de vehicule ecologice, inclusiv electrice sau hibride; c) Implementarea unui plan de mentenanță periodică a flotei, pentru a menține standarde ridicate de calitate și siguranță; d) Modernizarea stațiilor de transport public, cu accent pe accesibilitate pentru persoanele cu mobilitate redusă și integrarea unor sisteme de informare a călătorilor.

Asigurarea sustenabilității financiare: a) Stabilirea unui sistem tarifar echitabil și sustenabil, care să permită accesibilitatea serviciilor pentru toate categoriile de utilizatori; b) Implementarea unui mecanism transparent de subvenționare a transportului public, pentru a asigura sustenabilitatea financiară a operatorilor; c) Identificarea și accesarea de surse de finanțare externe (fonduri europene, granturi internaționale) pentru dezvoltarea și modernizarea transportului public.

Optimizarea operării serviciilor de transport: a) Ajustarea rețelei de transport și a frecvenței curselor în funcție de cererea reală, utilizând date colectate din monitorizarea fluxului de pasageri; b) Introducerea unor sisteme de ticketing electronic și de informare a pasagerilor pentru creșterea transparenței și accesibilității serviciilor; c) Dezvoltarea unui sistem de management al flotei bazat pe tehnologii digitale, care să permită monitorizarea în timp real a vehiculelor și optimizarea traseelor.

Notă informativă
la proiectul de decizie „Cu privire la aprobarea Studiului de Fezabilitate pentru modernizarea serviciilor de transport public în mun. Soroca

1. Denumirea autorului și, după caz, a participanților la elaborarea proiectului
Lilia Pilipețchi, Primarul municipiului Soroca, inițiatorul proiectului de decizie Tatiana Zabulica, director IP Centrul de Dezvoltare Locală și Regională mun. Soroca
2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului de act normativ și finalitățile urmărite.
Proiectul de decizie a fost elaborat în temeiul art. 14 alin. (1) și (2) din Legea nr. 436/2006 privind administrația publică locală, Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional; Legii nr. 148/2023 privind accesul la informație de interes public; Hotărârii Guvernului RM nr. 967 din 09.08.2016 „Cu privire la mecanismul de consultare publică cu societatea civilă în procesul decizional"
3. Descrierea gradului de compatibilitate pentru proiectele care au ca scop armonizarea legislației naționale cu legislația Uniunii Europene
Proiectul de decizie este elaborat și în corespundere cu prevederile din Cartea albă a Bunei Guvernări, elaborată de către Comisia Europeană, care se bazează pe următoarele principii de bază: deschidere, participare, răspundere, eficiență și coerență. În acest context, proiectul de decizie, vine să contribuie la ajustarea mecanismelor de guvernare din cadrul Primăriei municipiului Soroca la standardele privind buna guvernare promovate de legislația Uniunii Europene.
4. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi
Prin Proiectul Deciziei se solicită: - Aprobarea Studiului de Fezabilitate pentru modernizarea serviciilor de transport public în mun. Soroca. Studiul dat este elaborat cu suportul proiectului „Întreprinderi și comunități puternice pentru Moldova", finanțat de Ministerul Federal German pentru Cooperare Economică și Dezvoltare.
5. Fundamentarea economică-financiară
- Nu sunt suportate cheltuieli din bugetul local
6. Avizarea și consultarea publică a proiectului
La data de __2025 au fost petrecute audieri publice, unde au fost prezentate propuneri la proiectul de decizii și întocmit un proces-verbal Proiectul de Decizie se prezintă pentru avizare în cadrul Comisiei buget, finanțe, dezvoltarea social-economică, asistență socială, și se înaintează la ședința Consiliului municipal. In scopul respectării prevederilor Legii nr. 239/2008 privind transparența in procesul decizional proiectul de decizie a fost plasat pe site-ul oficial al Primăriei municipiului Soroca www.primsoroca.md, inclusiv transmis pentru consultare consilierilor municipali, și altor părți cointeresate din municipiul Soroca. Recomandările părților interesate, cu privire la elaborarea proiectului menționat, pot fi expediate în adresa Primăriei Municipiului Soroca: - direct la sediul pe str. Ștefan cel Mare nr. 5, et., MD-3000, mun. Soroca; - sau prin poșta electronică primaria.municipiul-soroca@apl.gov.md Autor de proiect: Tatiana Zabulica, date de contact: 0230 23563; taneazabulica@gmail.com

Ex. Tatiana Zabulica, director IP CDLR