



**DECIZIE nr. 15/39**

**din 28 mai 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.

PREȘEDINTELE ȘEDINTEI

CONTRASEMNAT:



EUGENIU STROCHIN

NICOLAE LEȘAN,  
Specialist principal



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

**Versiune Draft**

**Proiectul „Întreprinderi și comunități puternice pentru Moldova”**



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

**Versiune Draft**

**Proiectul „Întreprinderi și comunități puternice pentru Moldova”**

## CUPRINS

Descrierea proiectului .....	4
1. Introducere .....	5
<b>1.1. Scopul STUDIULUI</b> .....	5
<b>1.2. Definirea zonei de analiză</b> .....	5
2. Analiza situației existente .....	7
<b>2.1. Contextul socio-economic</b> .....	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
<b>2.2. Situația existentă în domeniul serviciilor de transport public</b> .....	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
<b>2.3. Analiza SWOT</b> .....	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
<b>3.1. Caracteristicile de mobilitate ale populației</b> .....	43
<b>3.2. Relația cu zona periurbană și navetismul</b> .....	54
<b>3.3. Traficul rutier</b> .....	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
<b>4.1. Cadrul legislativ al Republicii Moldova</b> .....	61
<b>4.2. Cadrul legislativ al Uniunii Europene</b> .....	64
<b>4.3. Analiza cadrului legislativ local</b> .....	65
<b>4.4. Concluziile analizei cadrului legislativ</b> .....	70
5. Modele de bune practici .....	72
<b>5.1. Modele de organizare și investiție</b> .....	72
<b>5.2. Analiza parametrilor de operare</b> .....	74
<b>5.3. Concluzii</b> .....	76
6. Necesitatea și oportunitatea .....	77
<b>6.1. Necesitatea Investiției</b> .....	77

6.2.	<b>Oportunitatea investiției</b>	78
7.	Scenarii pentru îmbunătățirea serviciilor de transport public și viziunea de dezvoltare	79
7.1.	<b>Scenarii / opțiuni propuse</b>	79
7.1.1.	Gestionare delegată	80
7.1.2.	Modele hibride de gestionare	81
7.2.	<b>Analiza multicriterială a scenariilor</b>	82
7.2.1.	Definirea criteriilor	83
7.2.2.	Evaluarea scenariilor	84
7.3.	<b>Selectarea scenariului recomandat</b>	85
8.	Propuneri privind rețeaua și serviciile de transport public	86
8.1.	<b>Conceptul rețelei</b>	86
8.2.	<b>Serviciile de transport public</b>	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.	<b>Analiza cererii de transport</b>	100
8.3.1.	Cererea de transport pentru anul de bază	100
8.3.2.	Proгноze	104
8.3.3.	Determinarea elasticității cererii de transport	106
8.4.	<b>Investiții necesare pentru funcționarea sistemului de transport</b>	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.	<b>Aspecte de mediu</b>	116
8.6.	<b>Analiza cost-beneficiu</b>	118
8.6.1.	Analiza financiară	118
8.6.2.	Indicatori de performanță	123
8.6.3.	Analiza de sensibilitate	124
8.6.4.	Concluziile ale analizei cost-beneficiu	126
9.	Sinteza datelor care definesc serviciul ce urmează a fi delegat	127
9.1.	<b>Durata contractului de delegare a serviciului de transport public</b>	127
9.2.	<b>Bunurile de retur concesionate și nivelul minim de redevență</b>	128
9.3.	<b>Politica tarifară și socială</b>	129
9.4.	<b>Compensația</b>	131
9.5.	<b>Ajutorul de stat / Condițiile Altmark</b>	133
9.6.	<b>Profitul rezonabil</b>	136
9.7.	<b>Costul specific de operare</b>	136
10.	Planul operațional de implementare	139

## 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<sup>1</sup>. Conform studiului GIZ<sup>2</sup> scenariul moderat presupune că în cadrul municipiului Soroca vor fi incluse localitățile (Cosăuți, Egoreni, Holonița, Hristică, Ocolina, Rublenita și Zastînca).

---

<sup>1</sup> 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
<b>Total</b>		<b>29.391</b>

(sursa: Biroul Național de Statistică, 2023)

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

<sup>2</sup> 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](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.

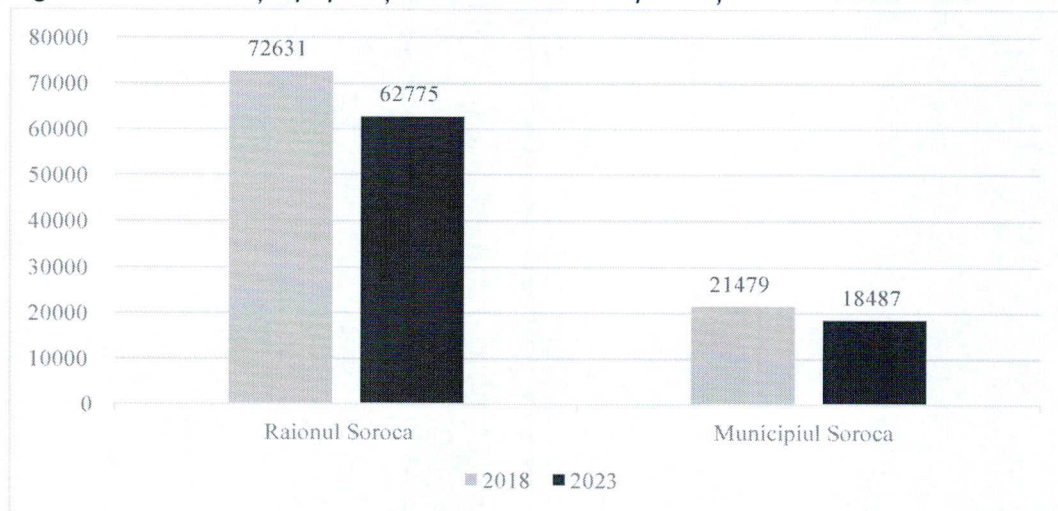
Statistic, în perioada 2018 – 2023 populația rezidentă se regăsește pe o pantă descendentă, înregistrând o scădere de aproximativ 14% la nivelul Municipiului Soroca și de aproximativ 13,5% la nivelul raionului. Această tendință este mult mai mare decât cea regăsită la nivelul întregii țări (8,7%), fapt 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

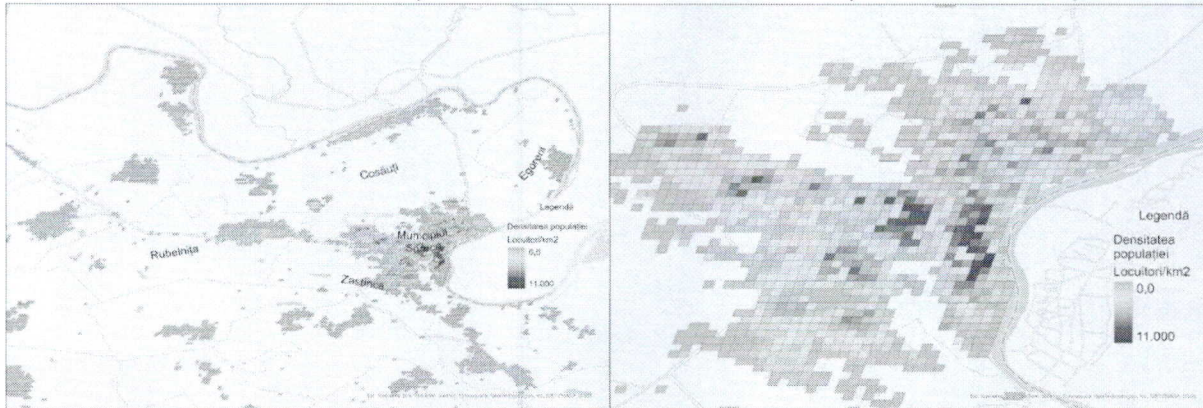


(sursa: Banca de Date Statistice. Biroul Național de Statistică )

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 prezintă populația localităților componente ariei de planificare.

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

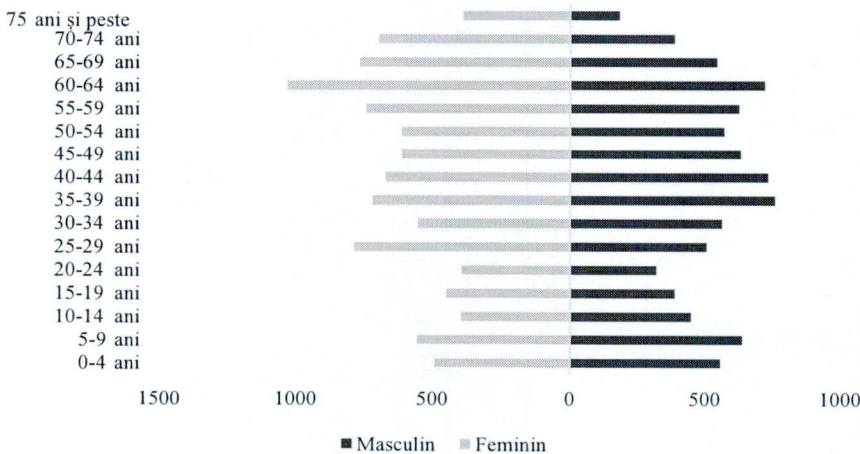


(sursa: Prelucrare GIS a consultantului )

### 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.

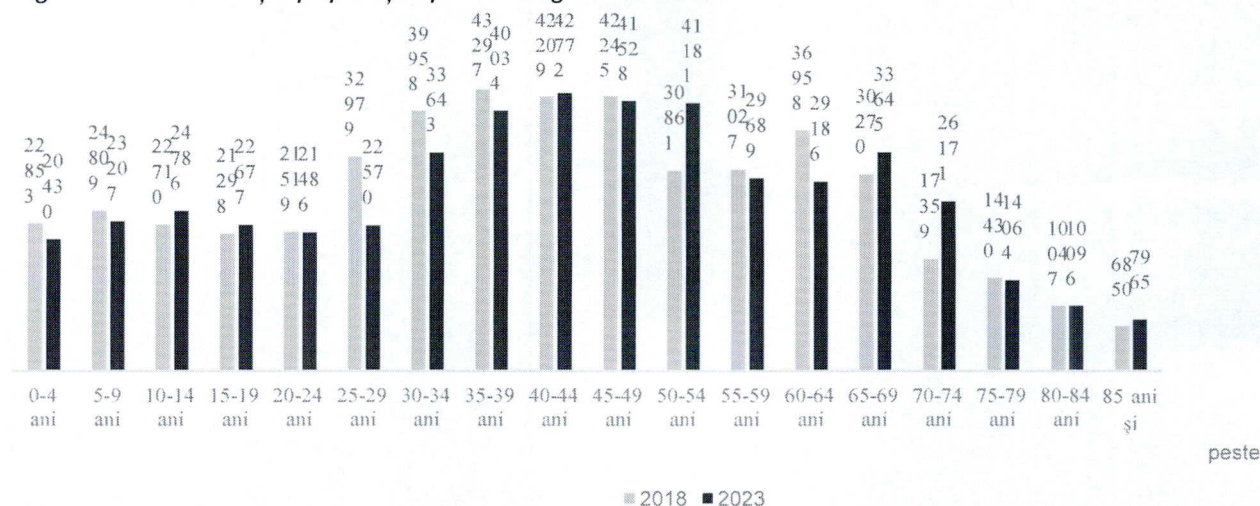
Figura 2.1-3. Structura populației pe sexe și grupe de vârstă



(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 să 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%

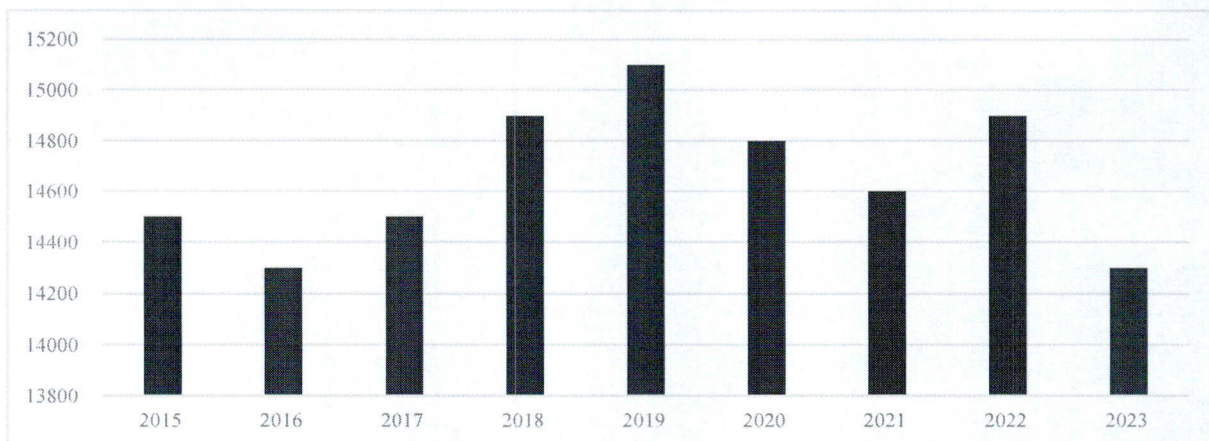
(Sursa: Banca de Date Statistice)

### 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.

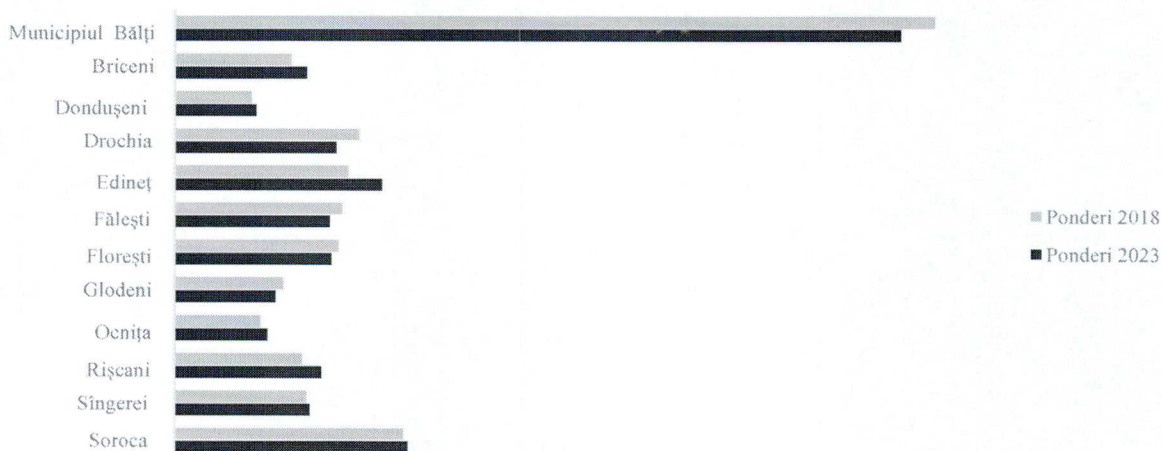
Figura 2.1-5. Evoluția numărului de salariați la finalul fiecărui an



(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.

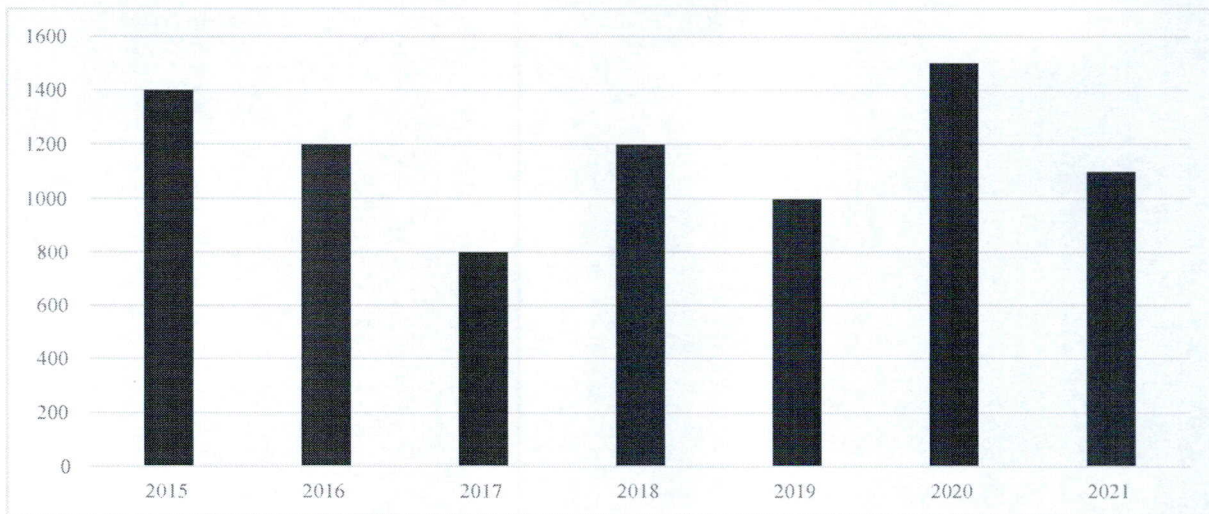
Figura 2.1-6. Ponderea numărului de salariați pentru fiecare raion din Regiunea de Dezvoltare Nord



(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

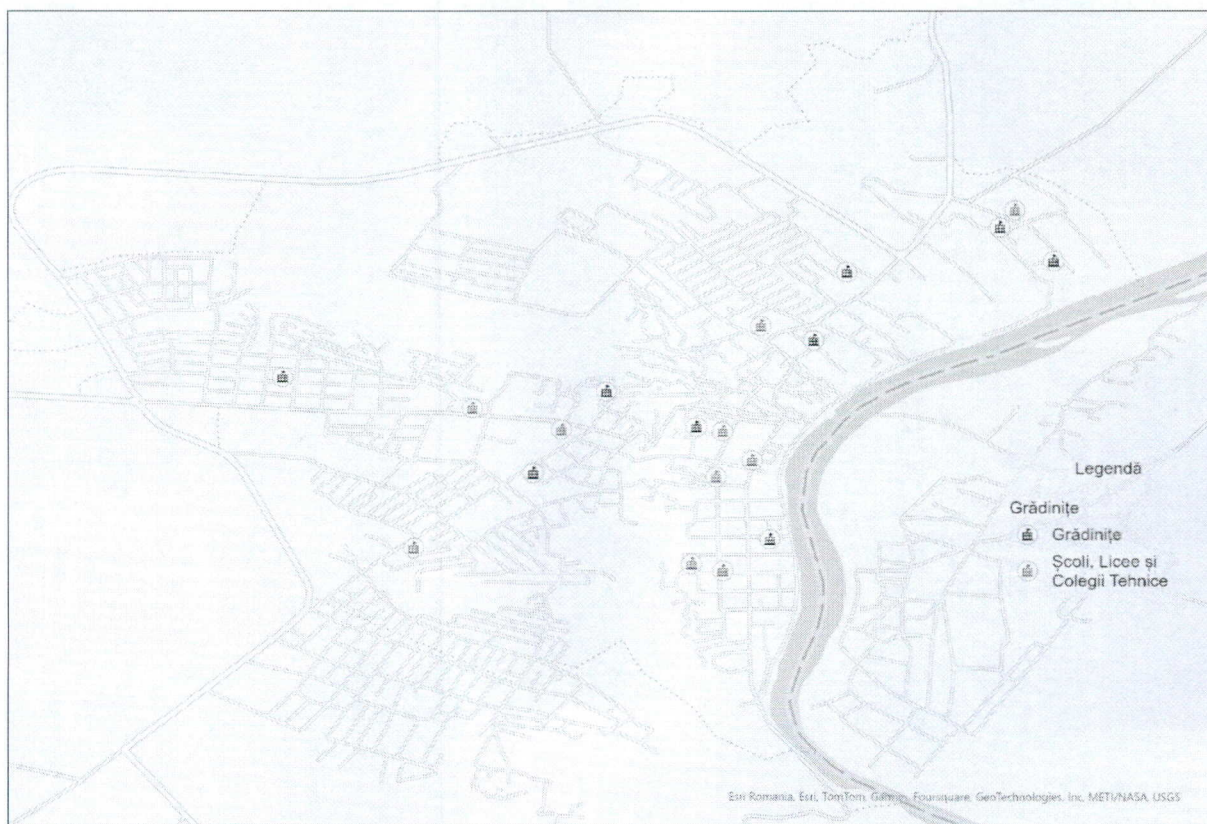


(sursa: Banca de Date Statistice )

### 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 apropierea 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*

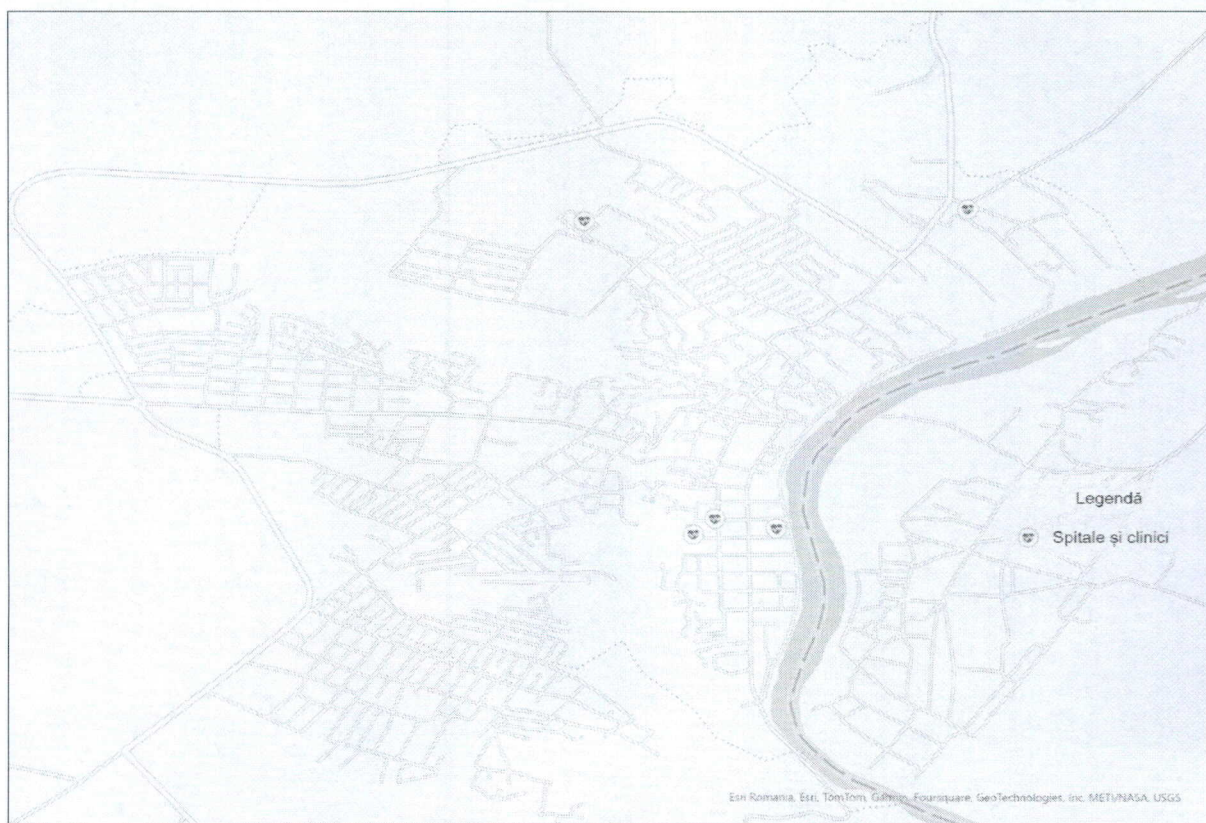


(sursa: Prelucrare GIS a consultantului)

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

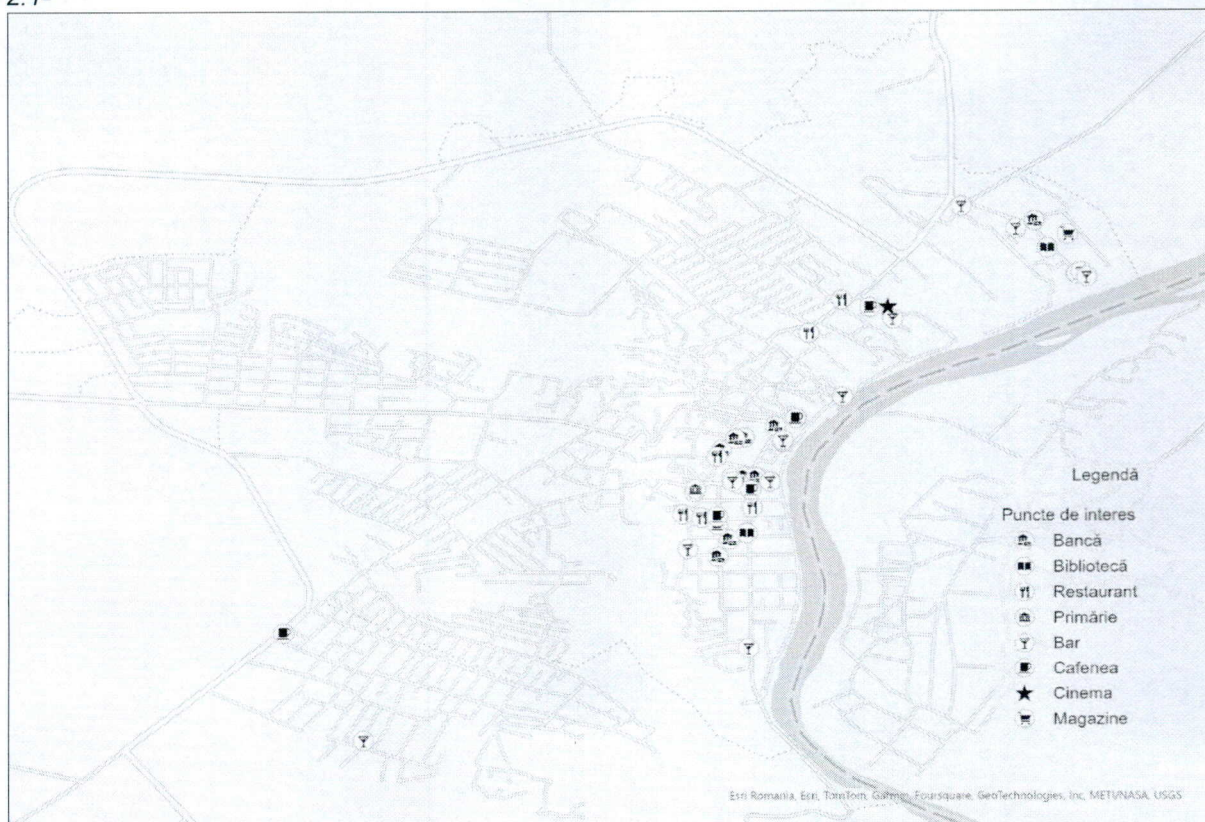


(sursa: Prelucrare GIS a consultantului)

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)

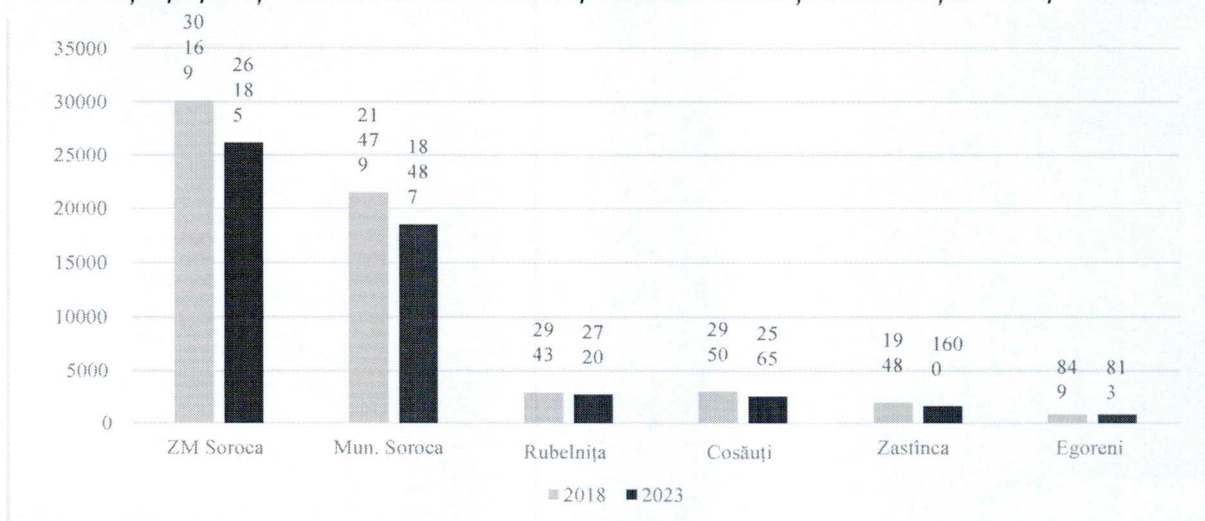
#### 2.1.4. LOCALITĂȚILE SUBURBANE

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/km<sup>2</sup>, 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 Statistică)

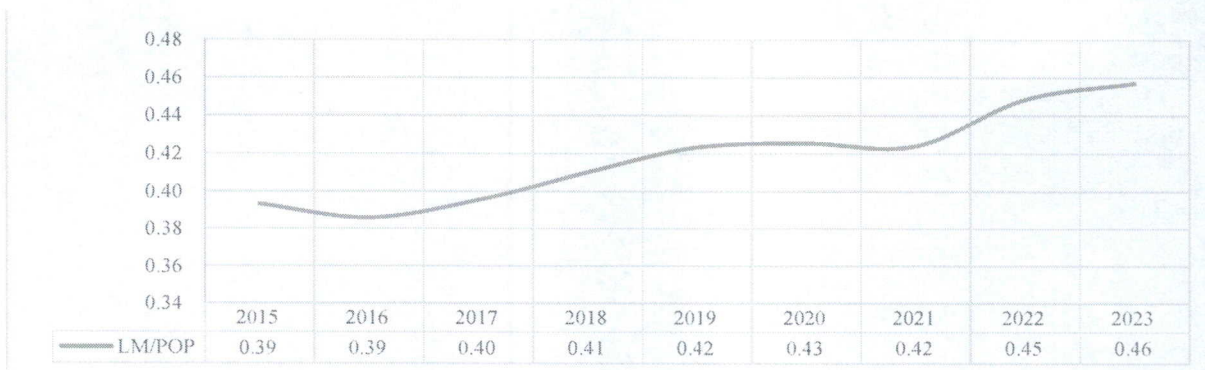
### 2.1.5. PROFILUL ECONOMIC

Profilul economic al municipiului Soroca a fost analizat ținând cont de documentele strategice disponibile, respectiv de prevederile Planului Operațional Local (POL) al municipiului 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.

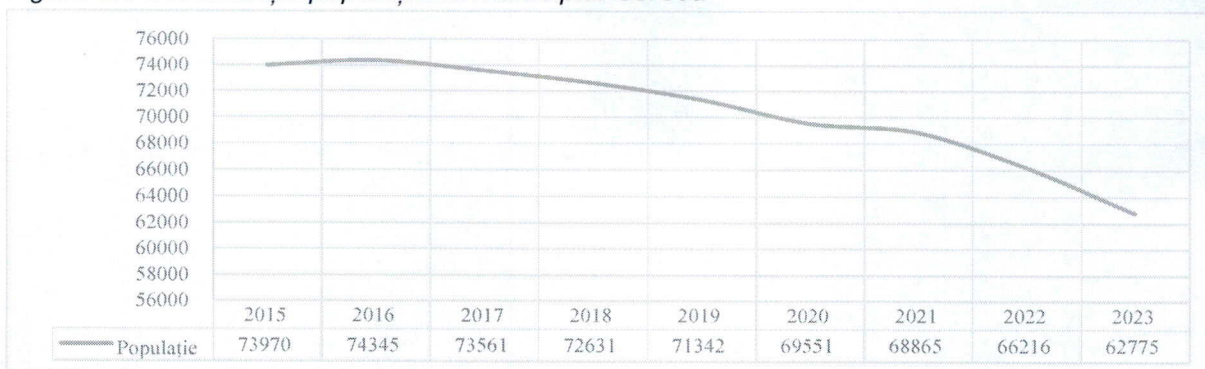
În lipsa datelor relevante la momentul realizării studiului, singurul indicator utilizabil din datele prezente în Banca de Date a BNS Moldova, este raportul locurilor de muncă/populație. Acesta oferă o imagine clară asupra stării pieței muncii într-o anumită regiune sau țară. El ne arată cât de multe 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**

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 orelor 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 билетelor.

**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 criteriile 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?
<b>1. Analiza cererii</b>			
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	-
<b>2. Planificarea transporturilor</b>			
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	-
<b>3. Asigurarea furnizării serviciilor de transport rutier de persoane</b>			
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?
<b>4. Stabilirea indicatorilor de performanță</b>			
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 națională, 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.
- Întrețin și repară vehiculele, angajează șoferi și colectează plata pentru bilete.
- Limitări:
  - Funcționează cu vehicule învechite și nefiababile, care nu sunt accesibile nici ecologic.
  - Propune rute noi pe baza unor date limitate și a unor evaluări informale.
  - Lipsă de transparență în vânzarea билетelor și în operațiunile financiare.

## **Agentia 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 билетelor, 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. Coordinarea 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 asertimentul 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

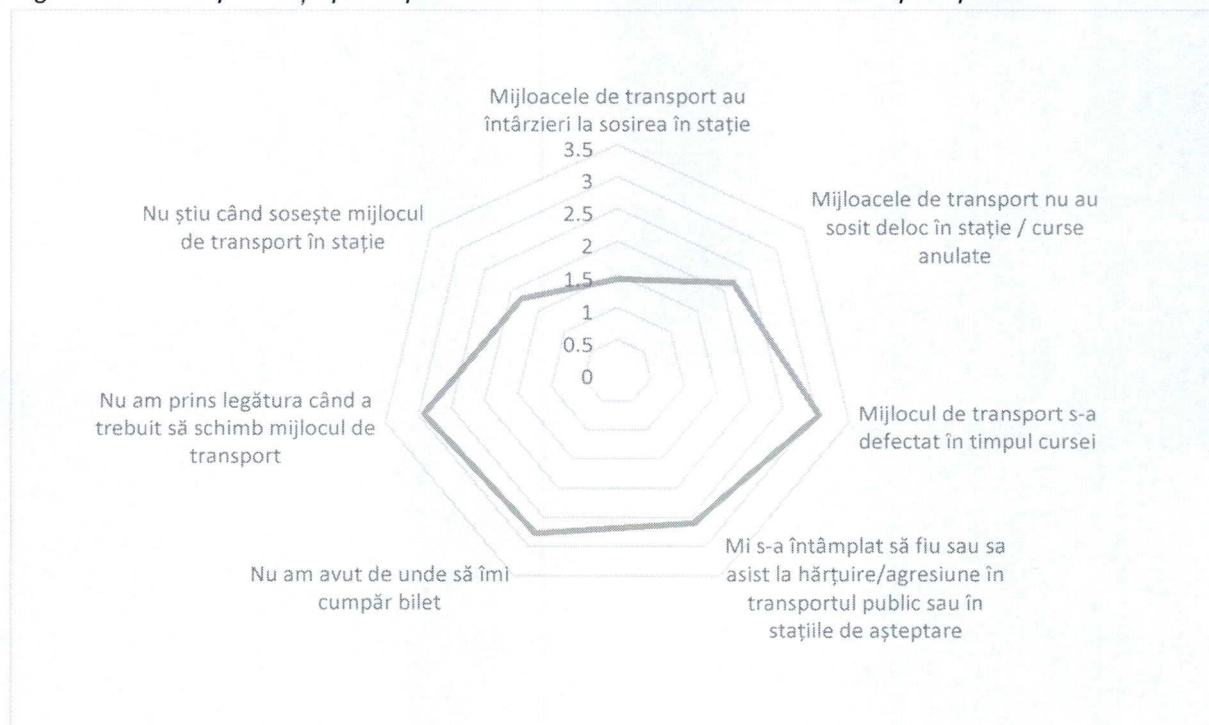
Ruta	Relația	Lungime cursă [km]	Număr mijloace de transport	Interval de urmărire [min]		
				AM	IP	PM
1	Stadion – Soroca Nou	8,5	15	4	5	20
2/4	Stadion – Retranslator – Str. Renașterii	12,7	13	10	15	30
3	Stadion - Hidroprivod	12,5	6	10	10	20
5	Spitalul - Stadion	8	3	30	30	30
7	Soroca Nou – Retranslator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

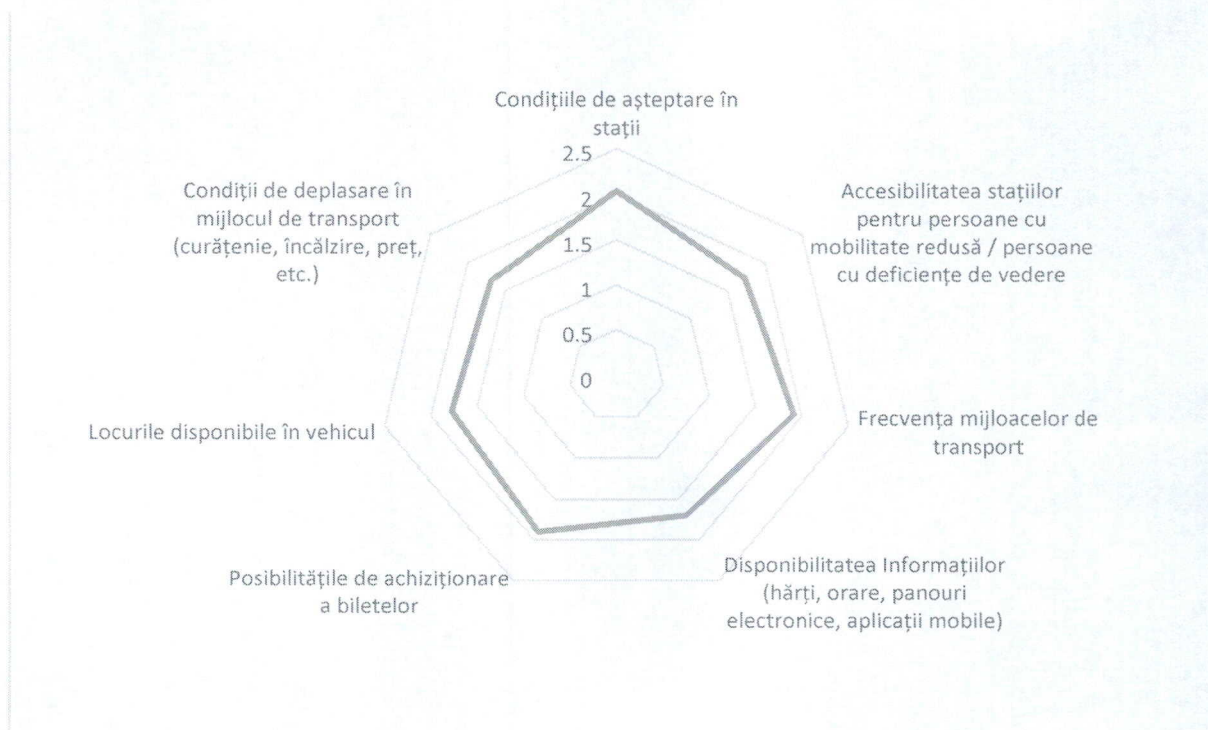


În ceea ce privește gradului de satisfacție al utilizatorilor transportului public din zona de analiză, aceștia au oferit note de la 1 la 4 în raport cu anumite aspecte vizate, 1 însemnând deloc mulțumit(ă), 2 – nu prea mulțumit(ă), 3 – destul de mulțumit(ă) și 4 fiind foarte mulțumit(ă).

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.

Presentăm 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. Înlensiri 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
<b>TOTAL</b>	<b>18.424</b>	<b>10.505</b>	<b>15.544</b>

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

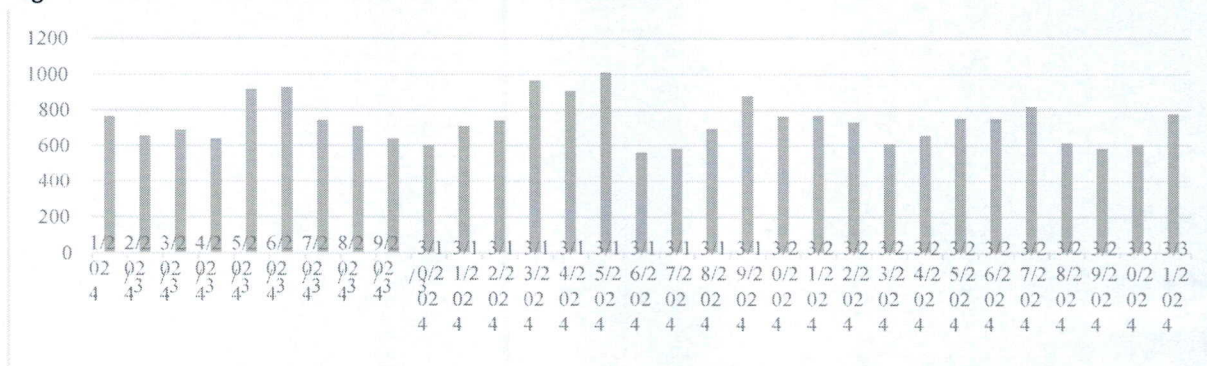


Figura 2.2-7. Numărul de călători – luna iulie 2024

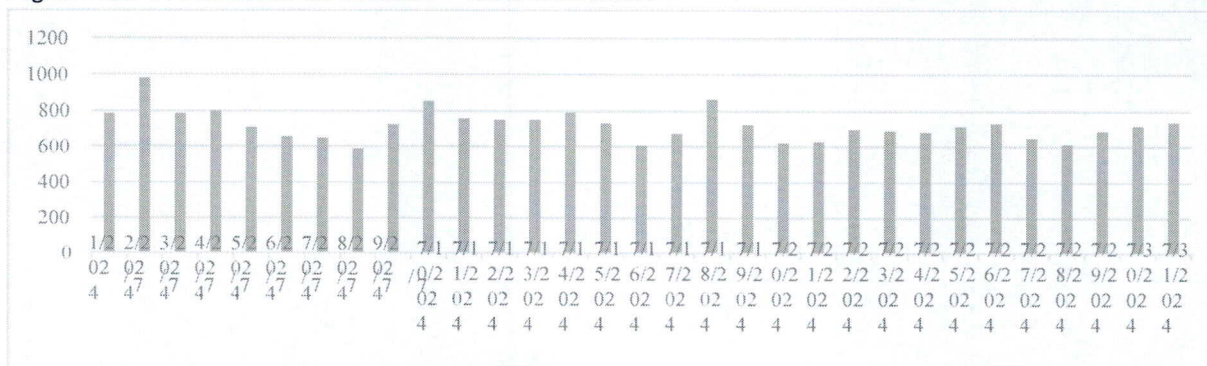
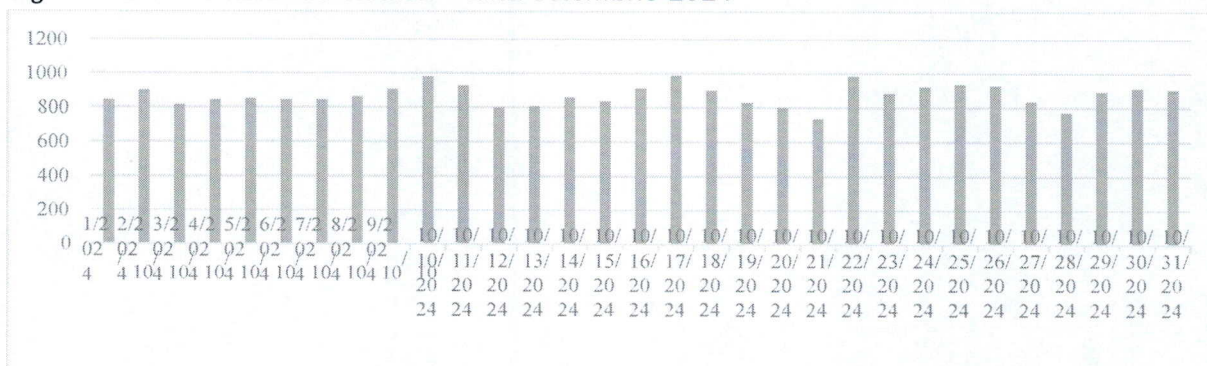


Figura 2.2-8. Numărul de călători – luna octombrie 2024



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	
<b>Total</b>					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 Republicii 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)

- **Tendențele 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.

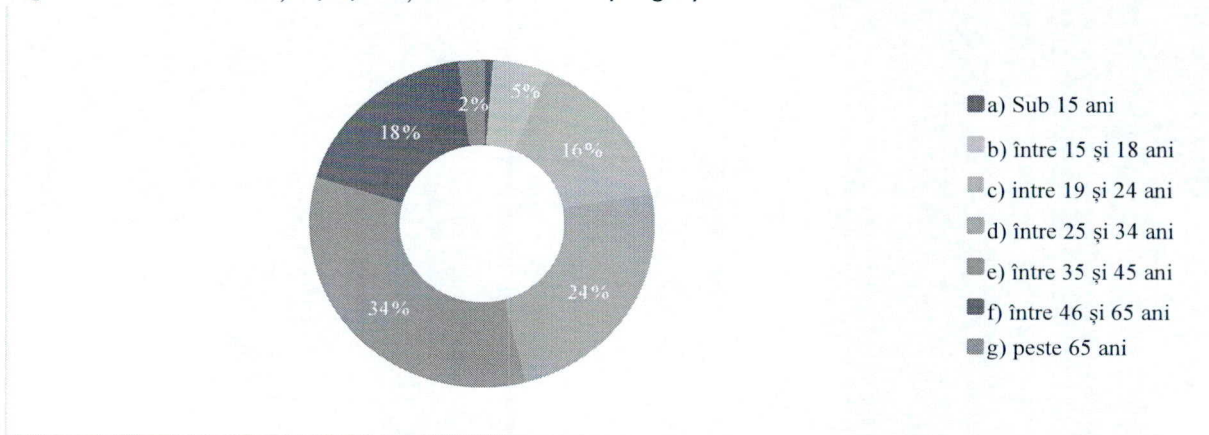
Anchetele de mobilitate au avut ca principal scop colectarea de date cu privire la ultimele deplasări realizate de interlocutor în vederea realizării unei imagini complete asupra călătoriilor efectuate de rezidenții unei zone studiate, identificând caracteristicile socio-economice ale persoanelor intervievate, 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

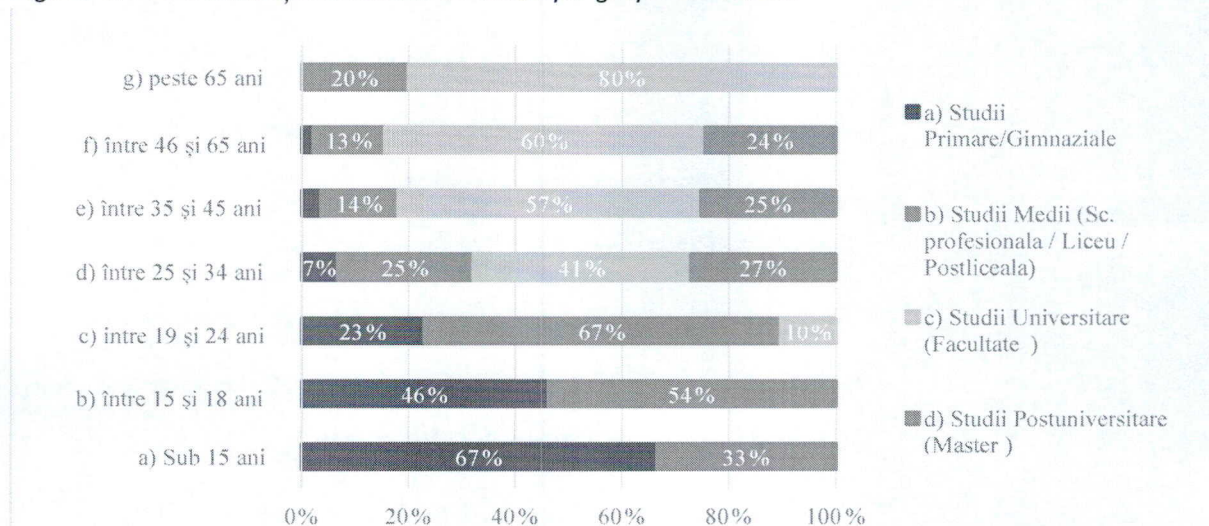
Repartiția pe grupe de vârstă relevă cea mai mare pondere a răspunsurilor oferite de către persoanele active (25 – 65 de ani), dominante fiind grupele de vârstă între 35 – 45 (34%) și 25 – 34 de ani (24%), urmate cu un procent de 18% de persoanele cu vârste cuprinse între 46 și 65 de ani. Persoanele 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



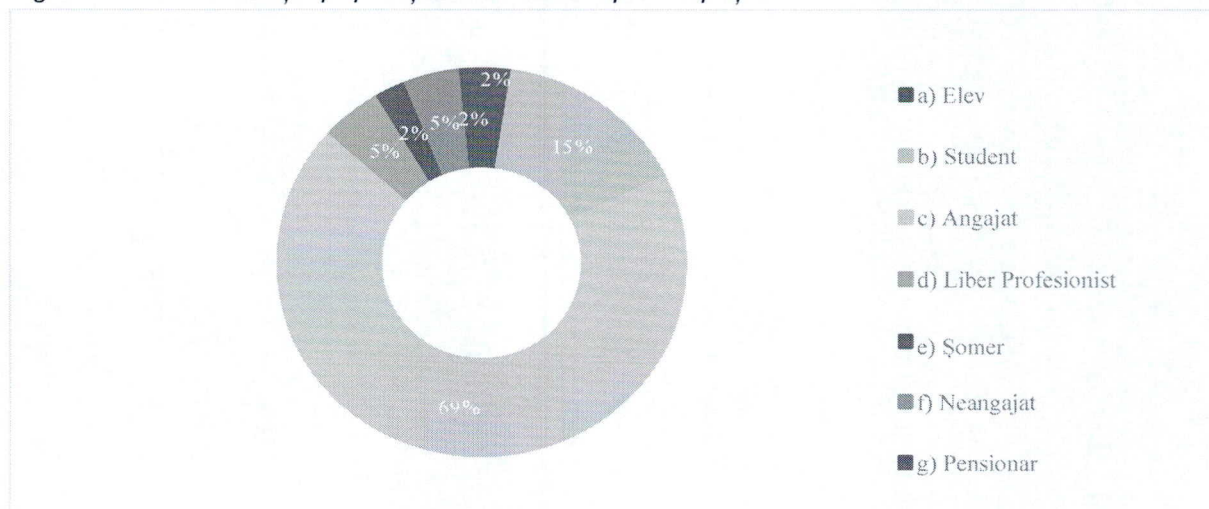
Nivelul de educație al persoanelor intervievate se remarcă a fi destul de ridicat, majoritatea dintre aceștia au declarat că au absolvit cel puțin studii superioare (universitare și postuniversitare). De asemenea, 29% dintre aceștia au declarat că ultimul nivel de studii absolvit este cel de studii medii.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

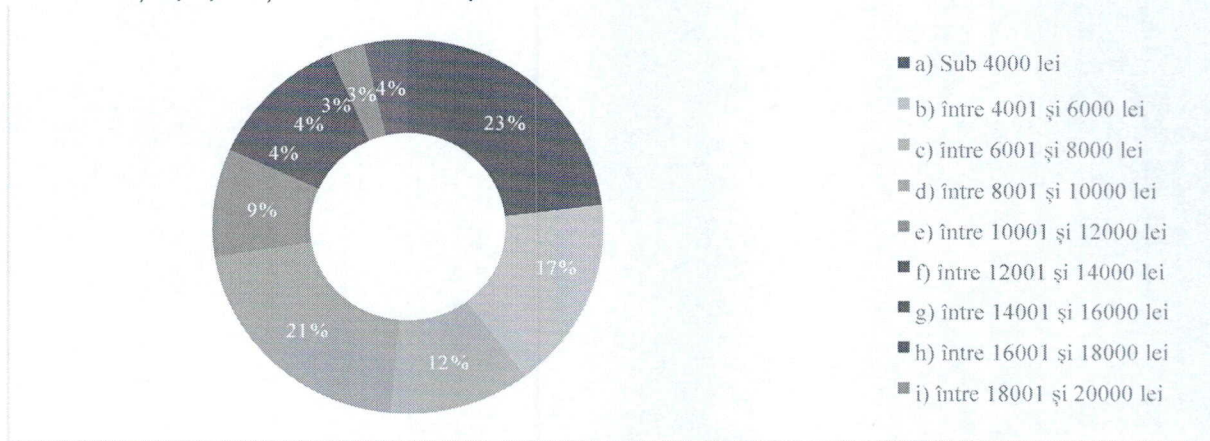
Figura 3.1-3. Distribuția populației intervievate pe ocupații



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.

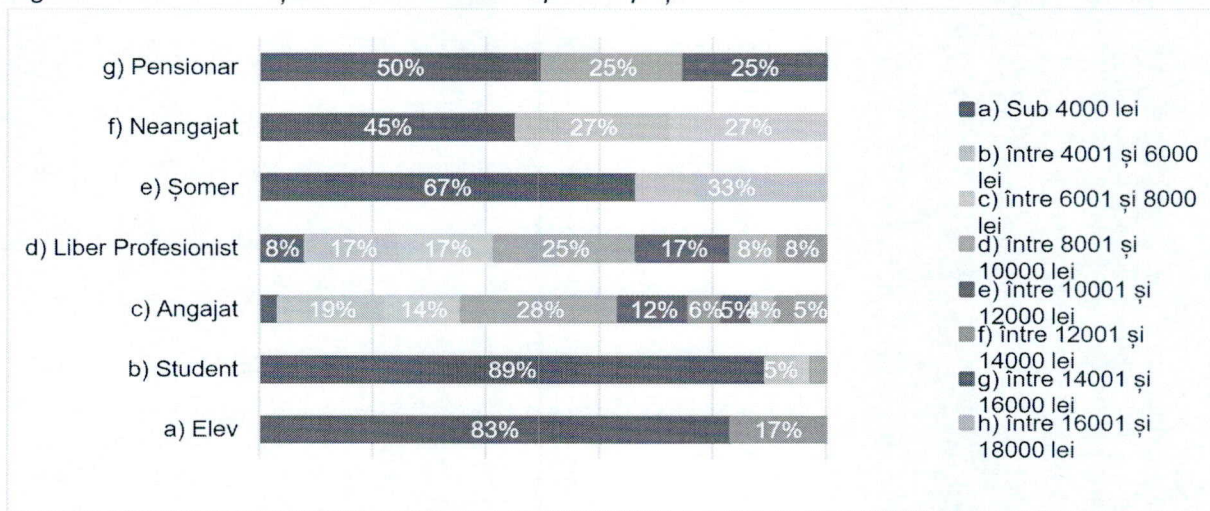
Figura 3.1-

4. Distribuția populației interviuate 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.

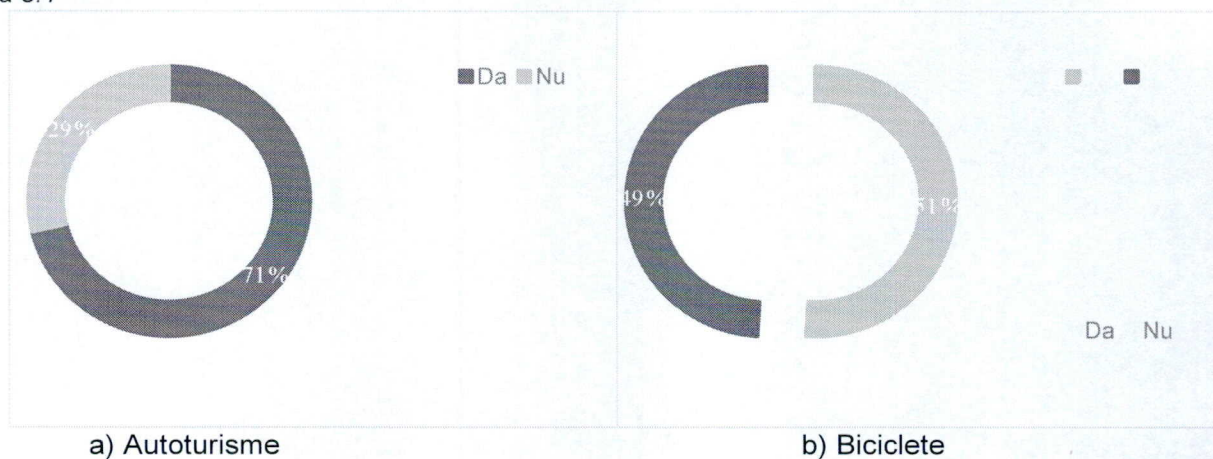
Figura 3.1-5. Distribuția nivelului de venit pe ocupații



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-



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 și 14000 de lei, 91% dintre respondenți deținând minim 1 autovehicul.

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

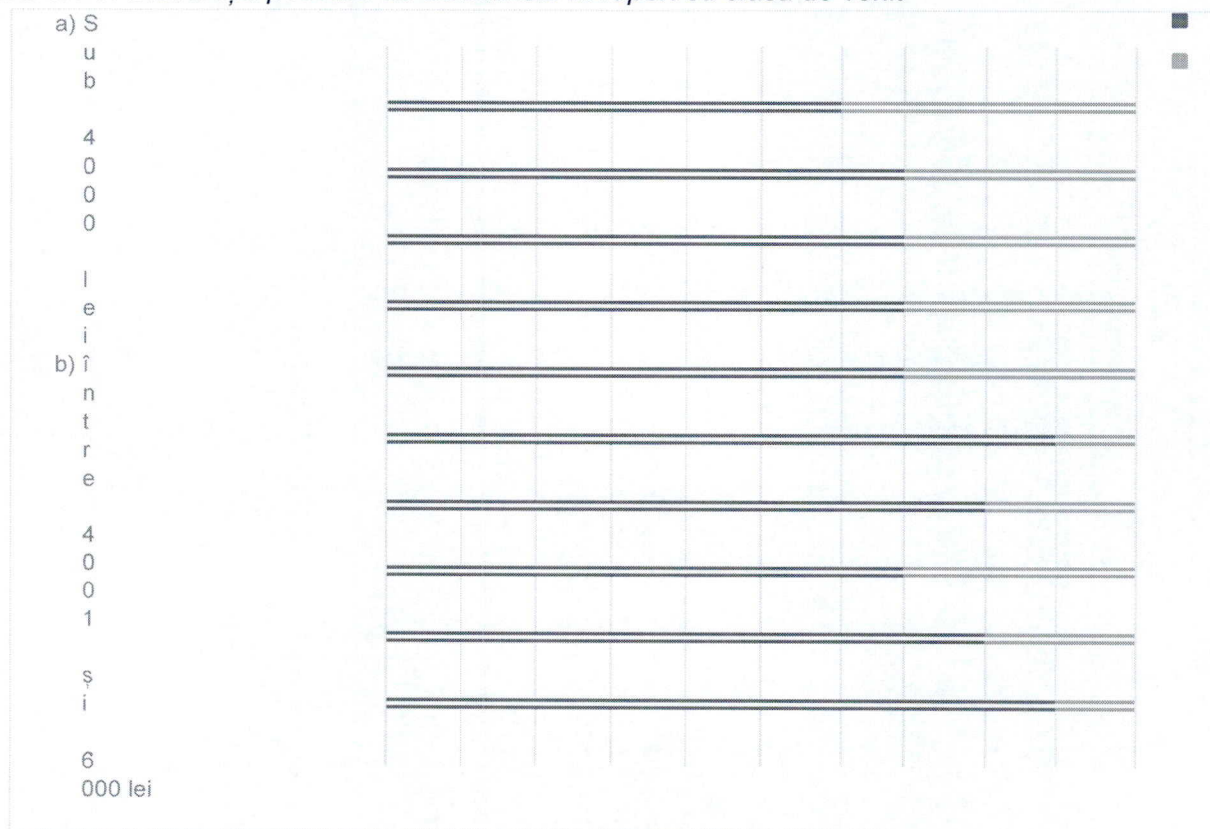
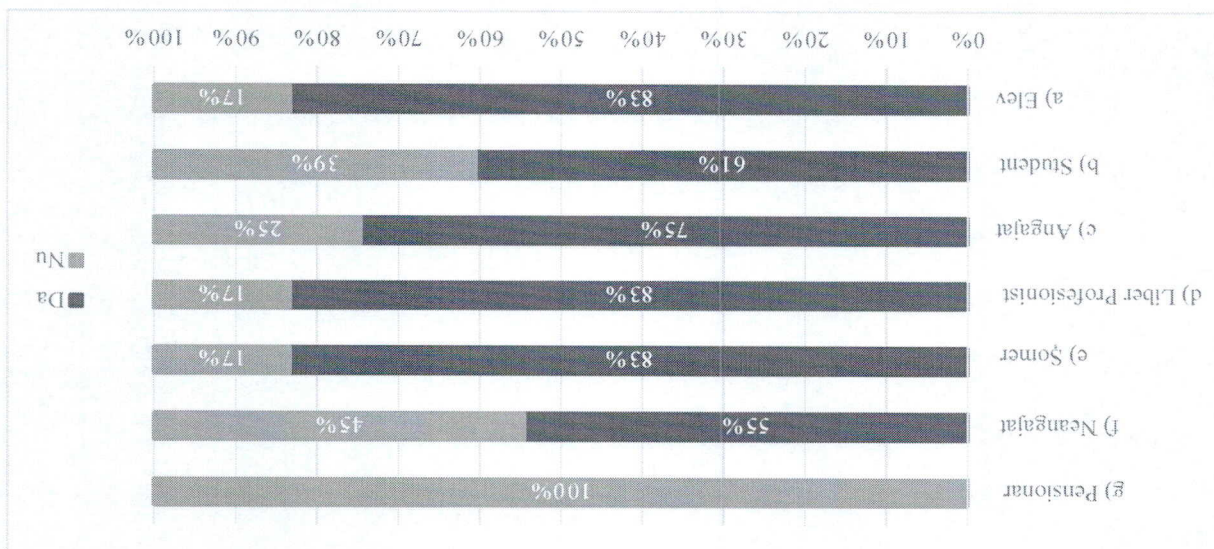


Figura 3.1-9. Distribuția numărului de autoturisme și biciclete deținute

În ceea ce privește numărul de vehicule din gospodăria 60% dintre respondenți au declarat că în gospodăria lor se regăsește un singur autoturism, în timp ce 11% dintre aceștia au declarat că 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.



8. Distribuția posesiei de autoturism în raport cu ocupația

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%, în medie. Cel mai mare grad de deținere 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%.

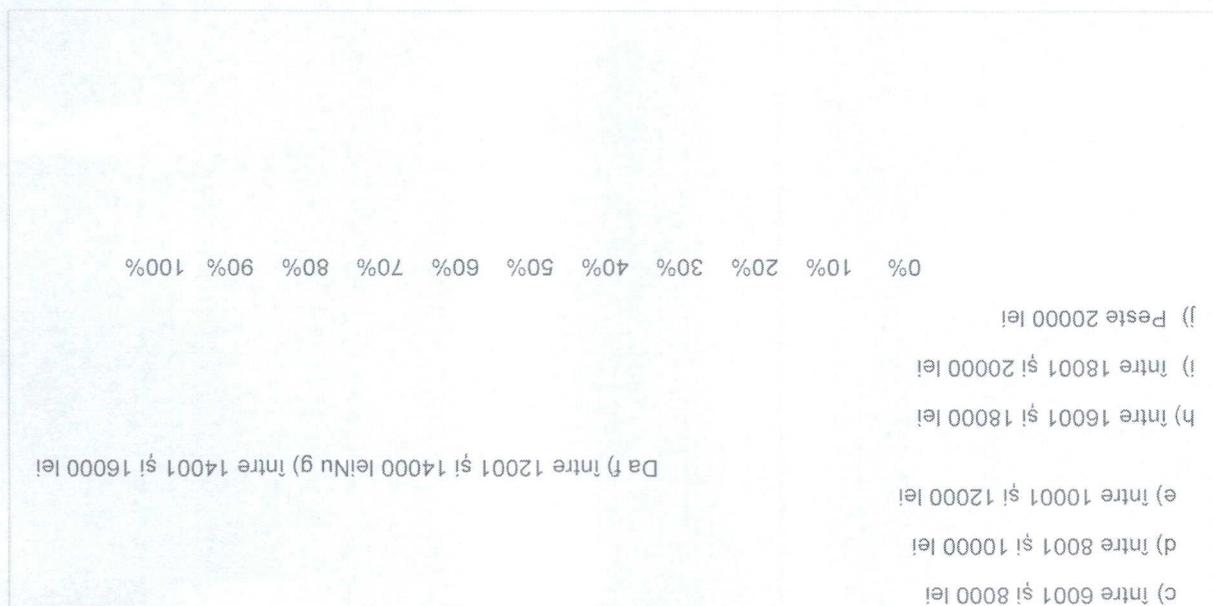
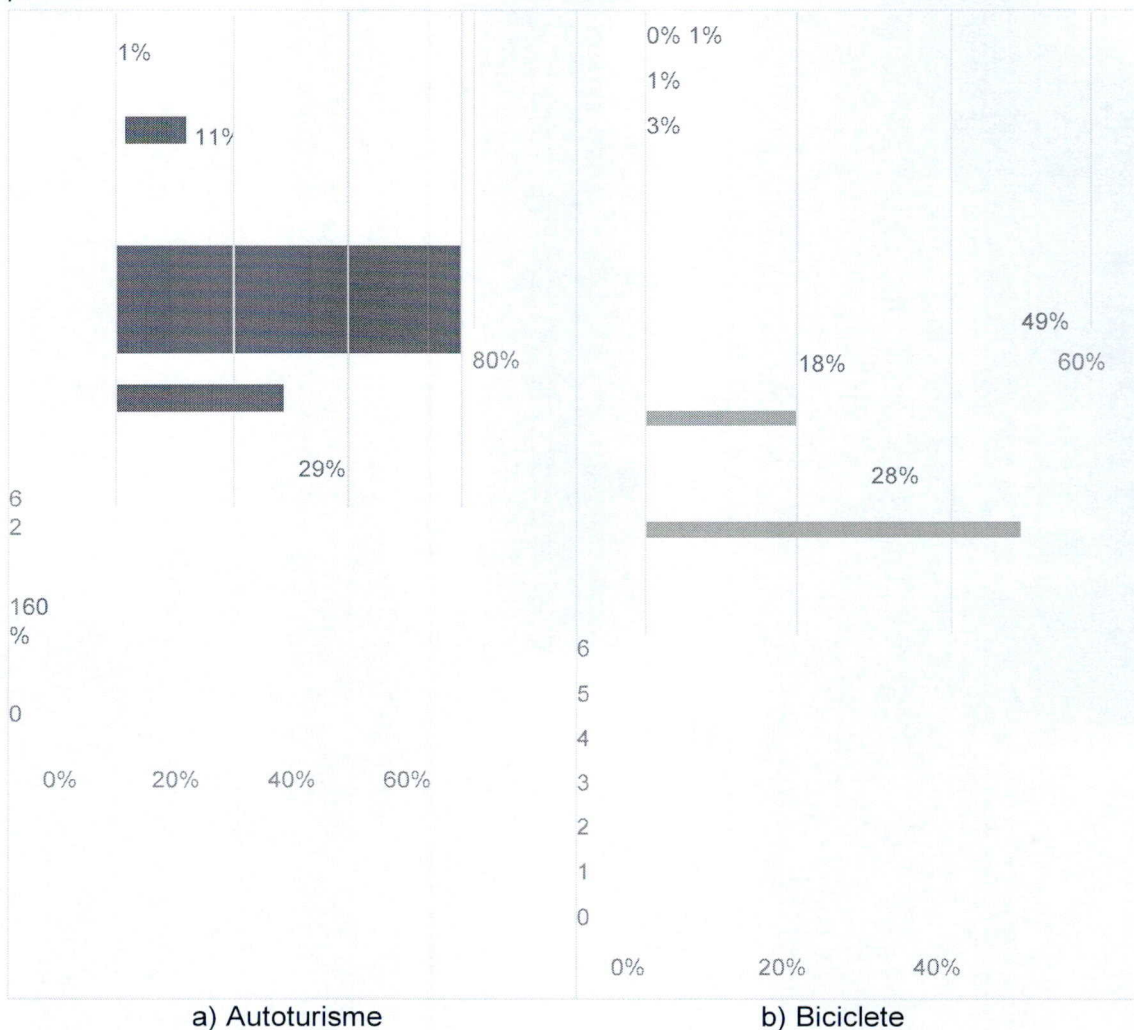


Figura 3.1-

Figura 3.1-



### Caracteristicile deplasărilor eșantionului interviuat

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.

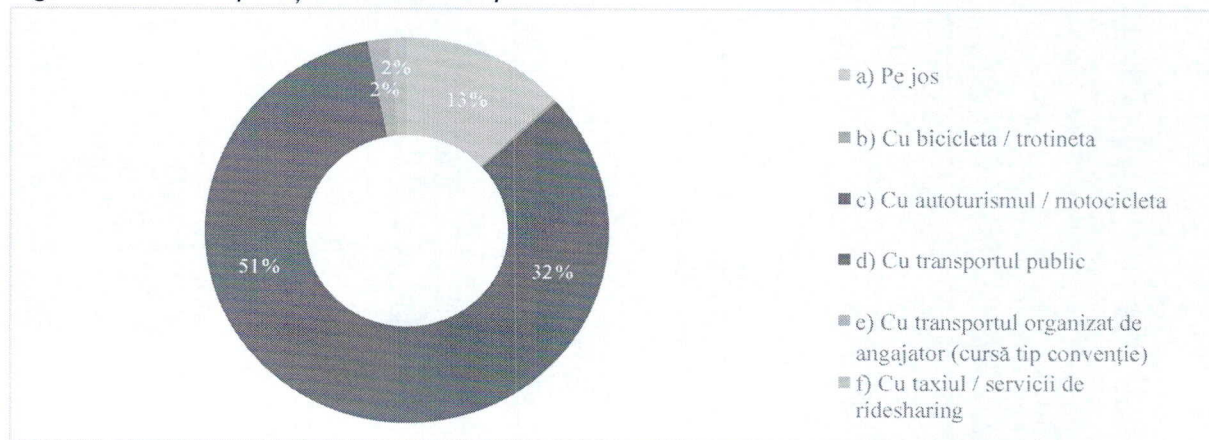
În ceea ce privește comportamentul zilnic de deplasare, persoanele intervievate au răspuns cum se deplasează în mod obișnuit într-o zi lucrătoare, ținând cont de activitățile și obiceiurile acestora. Deplasările descrise au fost considerate a fi înlănțuite – deci destinația unei deplasări reprezintă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

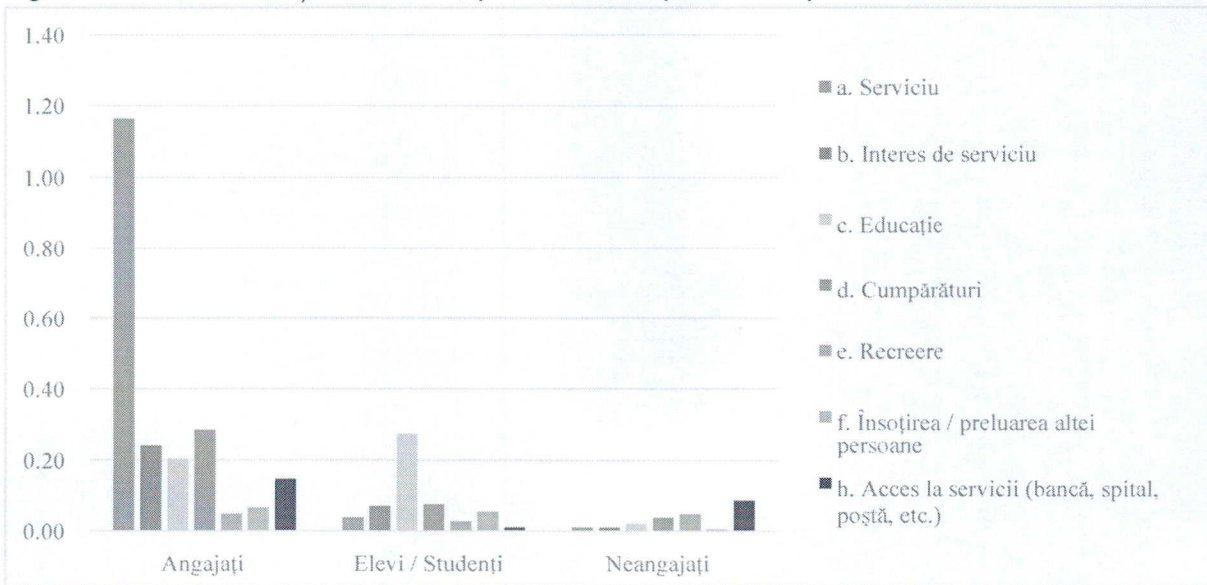
Figura 3.1-11. Repartiția modală a deplasărilor



În vederea analizării comportamentului de deplasare, respondenții au fost grupați în 3 categorii principale – Angajați (Angajații și Liber Profesioniști), Neangajați (Pensionari, Șomeri, Casnici) și Elevi/Studenti. 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.

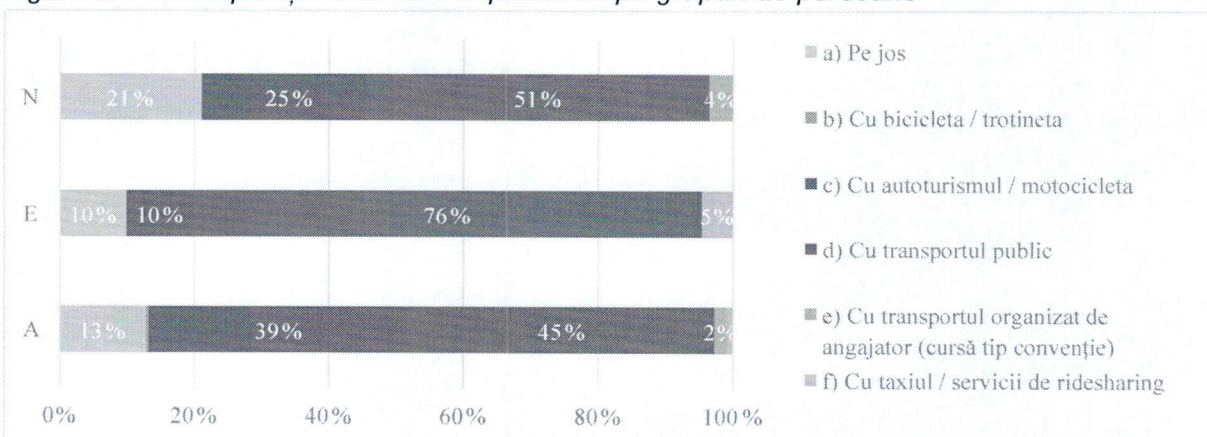
Figura 3.1-12. Frecvența zilnică a deplasărilor în raport cu scopul acestora



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.

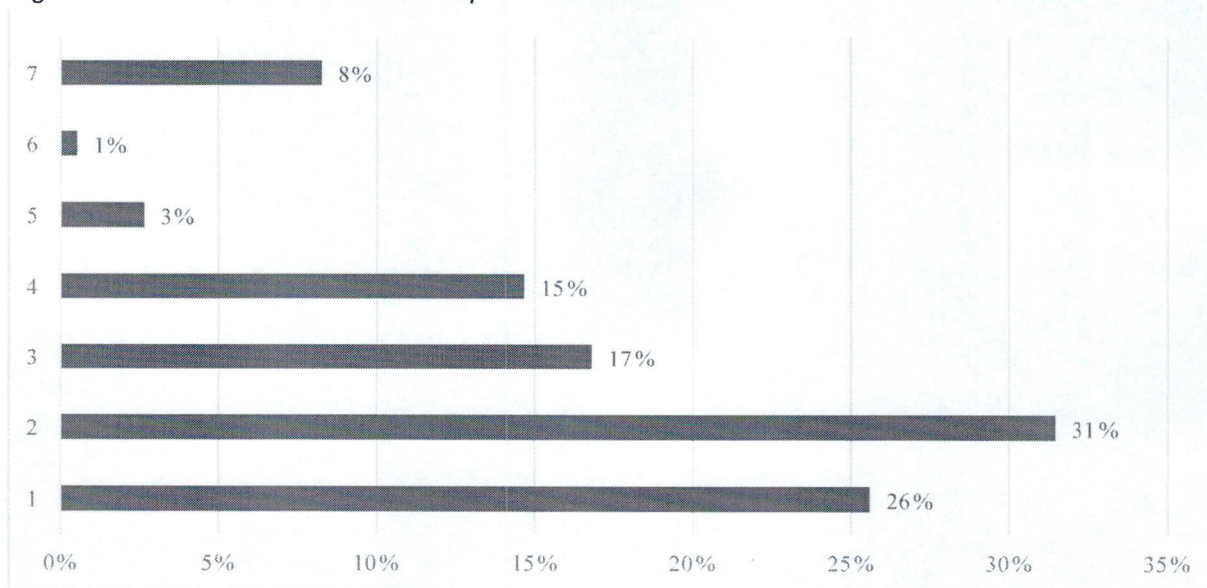
Repartiția modală a deplasărilor diferă de la o categorie de persoane la alta, în funcție de specificul activităților și de accesul la anumite moduri de transport. Astfel, ancheta de mobilitate a relevat faptul că angajații folosesc cel mai des transportul public, pentru 45% din deplasări, în timp ce 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

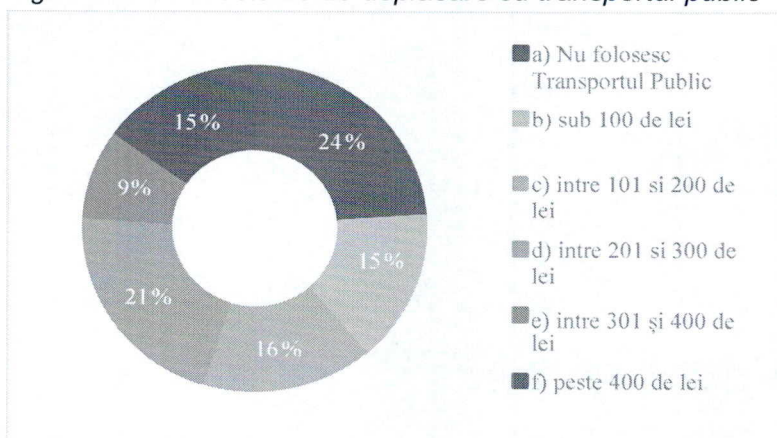


### Costurile de transport ale respondenților

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



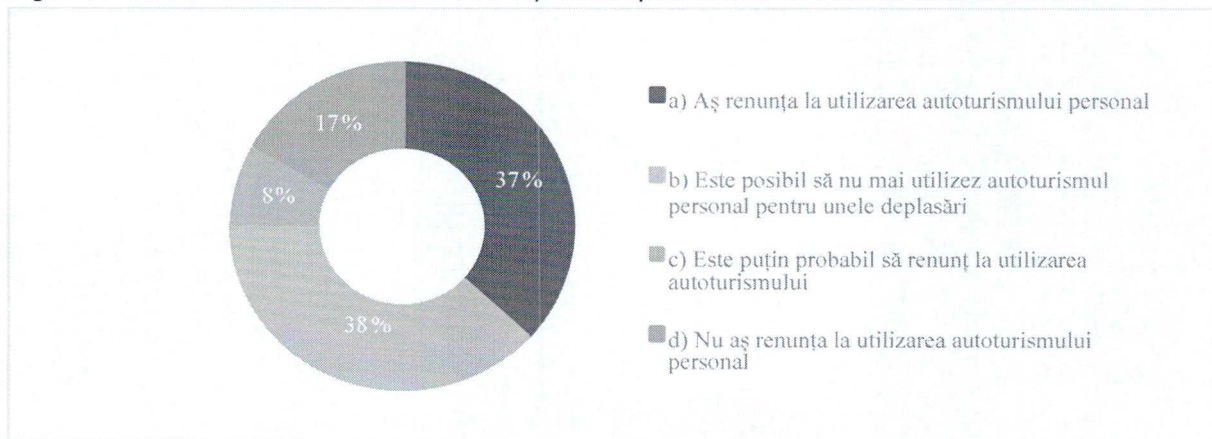
În cazul persoanelor care se deplasează cu autoturismul personal, 16% dintre aceștia au declarat că plătesc peste 1000 de lei/lună, următoarea cea mai mare pondere fiind în intervalul de 900 și 1000 de lei/lună, 9%.

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

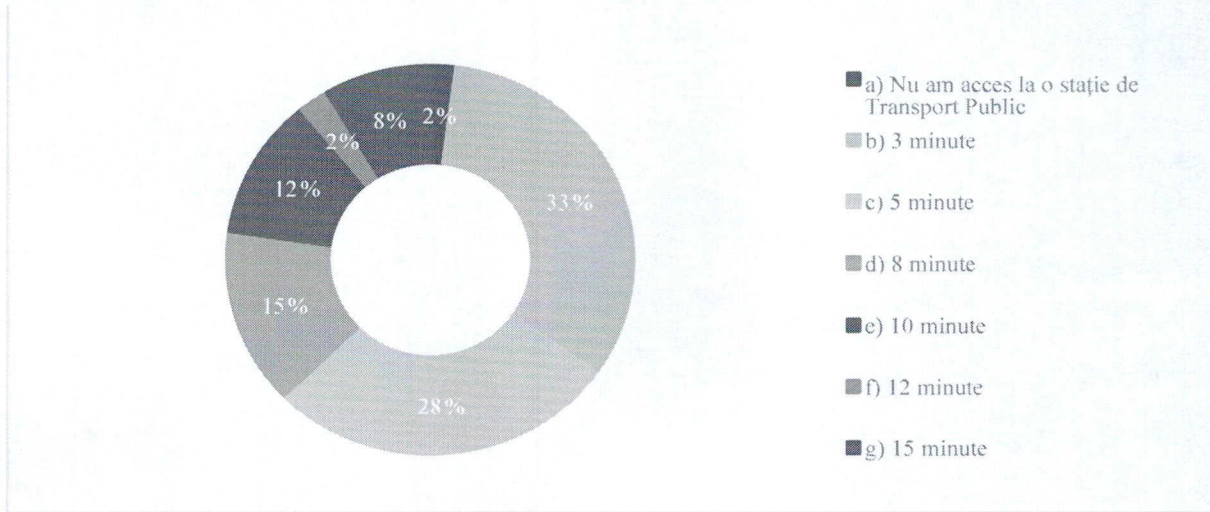


### Elasticitatea temporală pentru accesul la stația de transport public

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

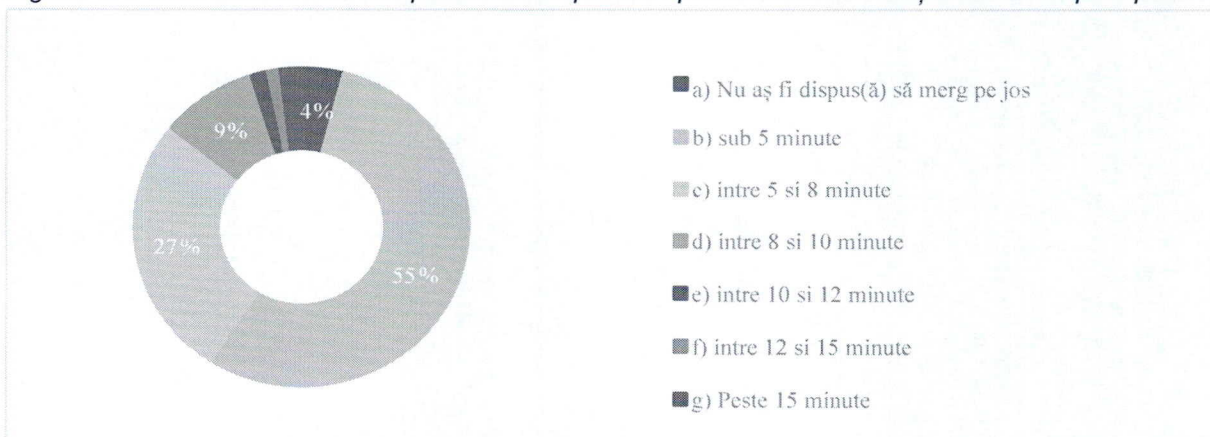


### Experiența respondenților de utilizare a serviciilor de transport public

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.

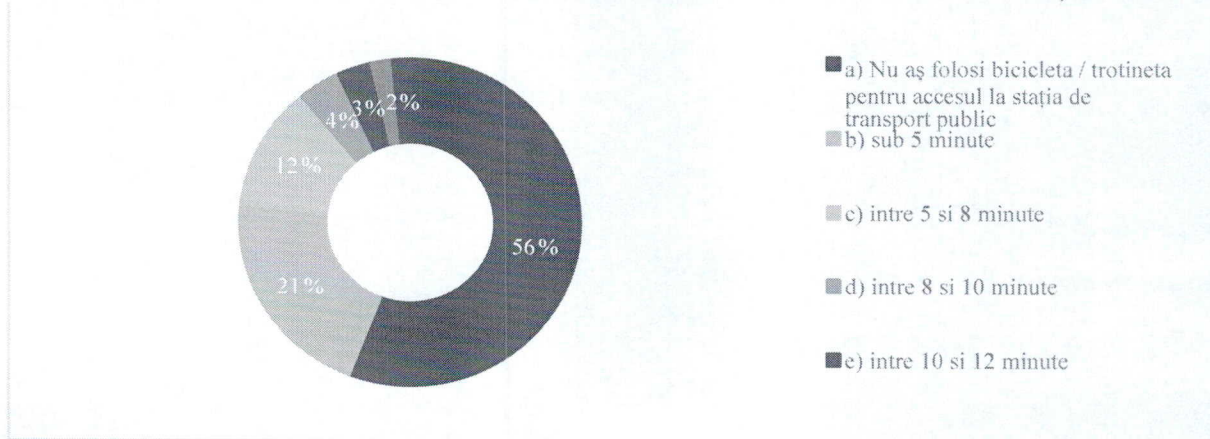
În cazul deplasărilor pietonale, 27% dintre aceștia au declarat că sunt dispuși să parcurgă o distanță pietonală între 5 și 8 minute până la o stație de transport public, 55% sub 5 minute, iar cea mai mare distanță pietonală este de peste 15 minute, cu o pondere de 2%, în timp ce 4% nu iau în considerare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

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



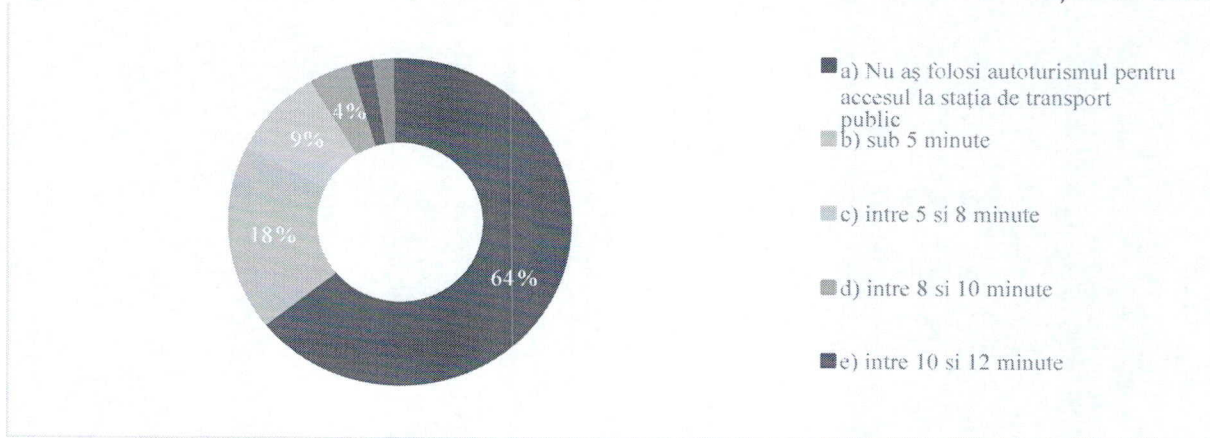
Peste jumătate dintre respondenți (56%), au fost reticenți în ceea ce privește deplasarea cu bicicleta/trotineta, în timp ce 21% dintre aceștia sunt dispuși să meargă sub 5 minute, iar doar 2% dintre aceștia sunt dispuși să parcurgă peste 15 minute.

Figura 3.1-20. Elasticitatea temporală de deplasare cu bicicleta/trotineta 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 să meargă sub 5 minute cu autoturismul până la o stație de transport public.

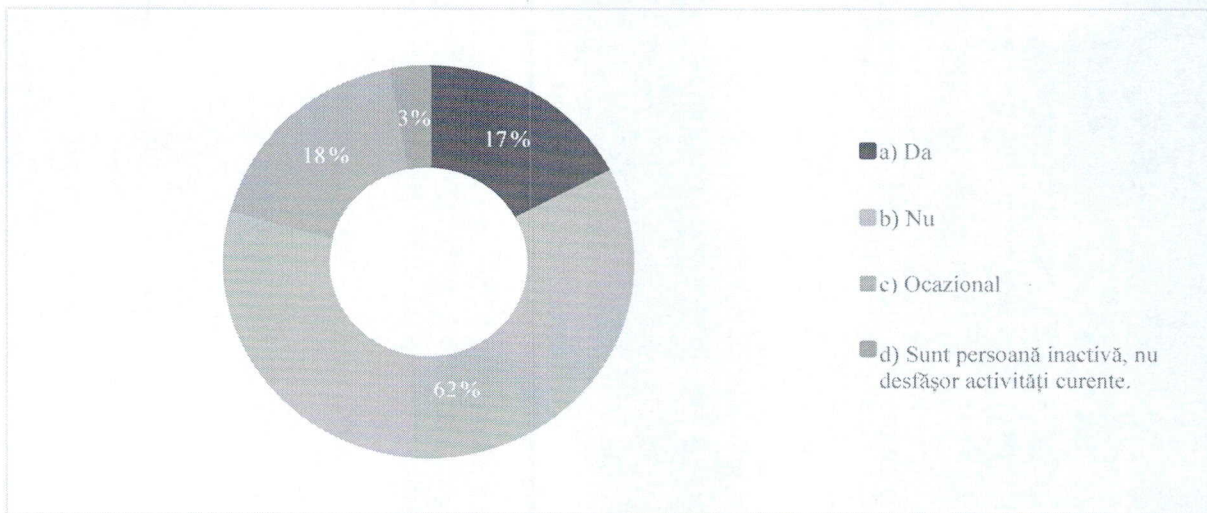
Figura 3.1-21. Elasticitatea temporală de deplasare cu bicicleta/trotineta către stațiile de transport



### 3.2. RELAȚIA CU ZONA PERIURBANĂ ȘI NAVETISMUL

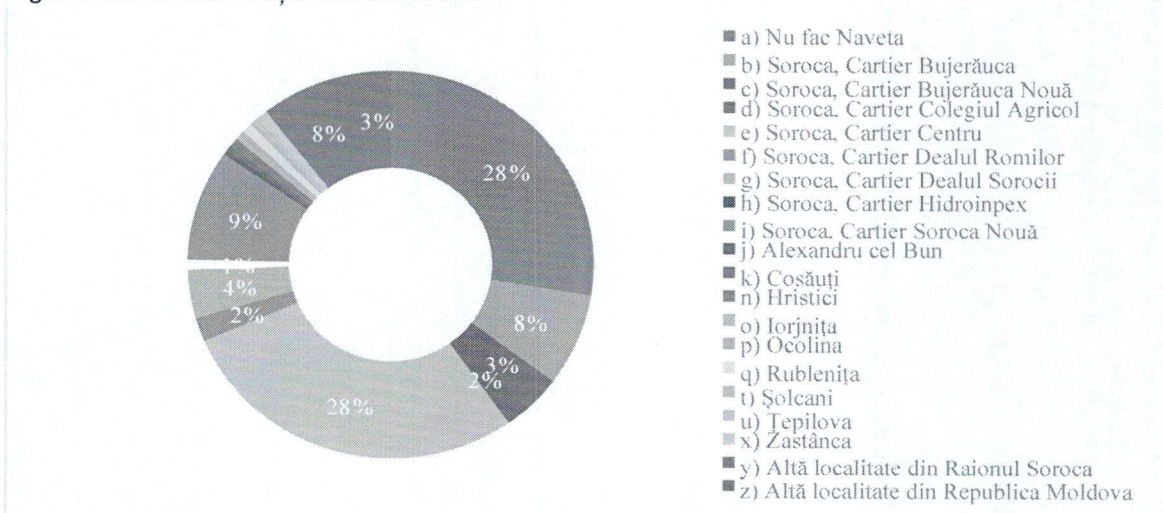
În ceea ce privește comportamentul general de deplasare, 62% din respondenți au declarat că nu obișnuiesc să-și desfășoare activitatea recurentă de acasă, prin urmare aceștia se deplasează frecvent la locul de muncă, la școală sau în alte locații în care își desfășoară activitățile.

Figura 3.2-1. Desfășurarea activității de la domiciliu



Ținând cont de repartitia 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 zilele 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
<b>TOTAL</b>		<b>20</b>	<b>38</b>

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

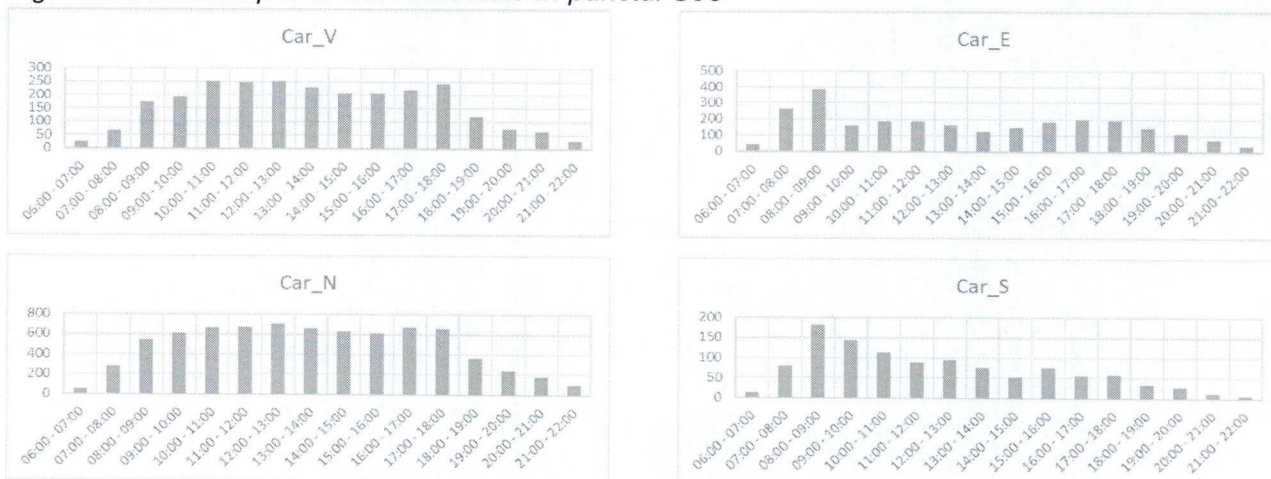
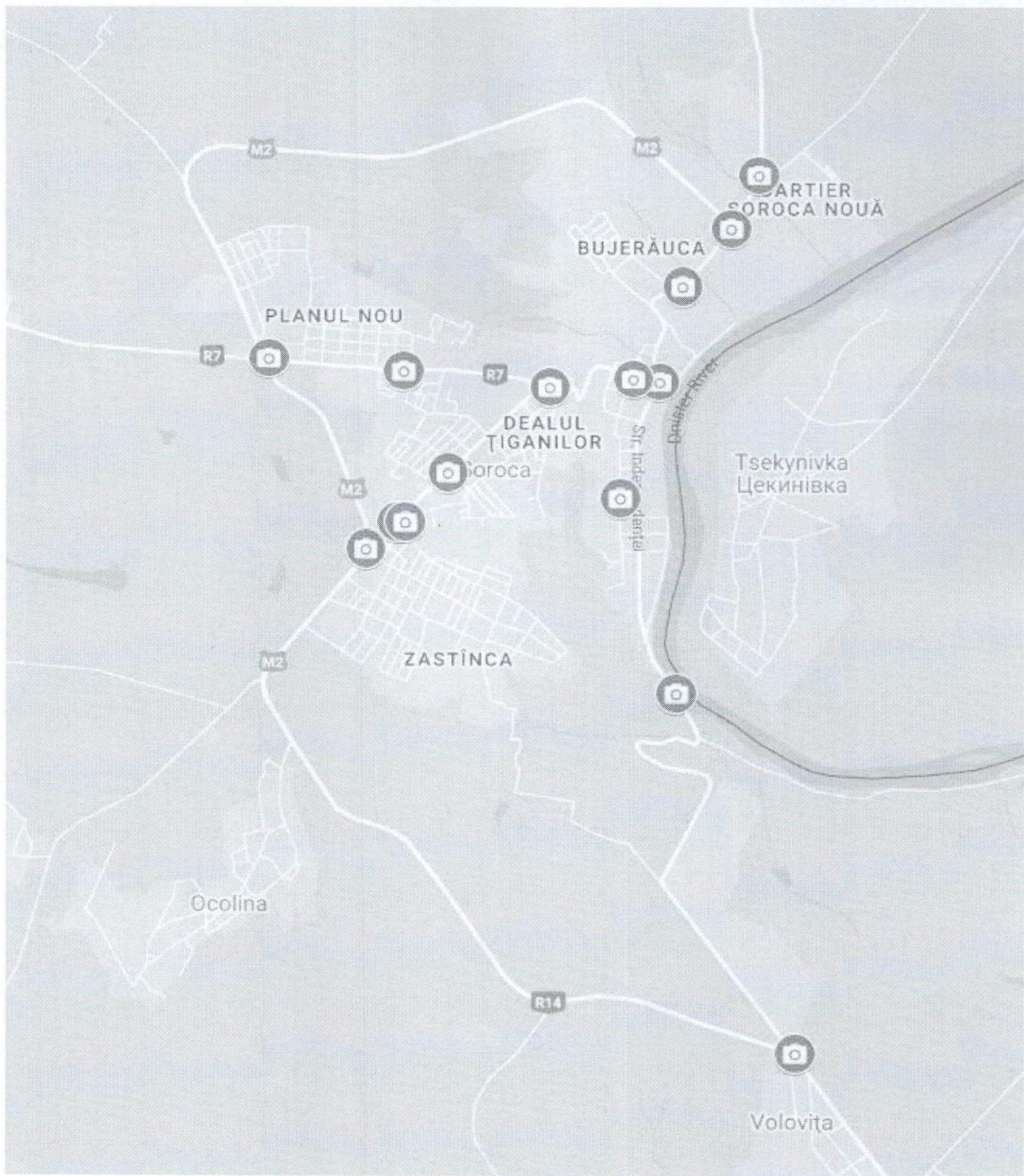


Figura 3.3-2. Amplasamentul punctelor de contorizare



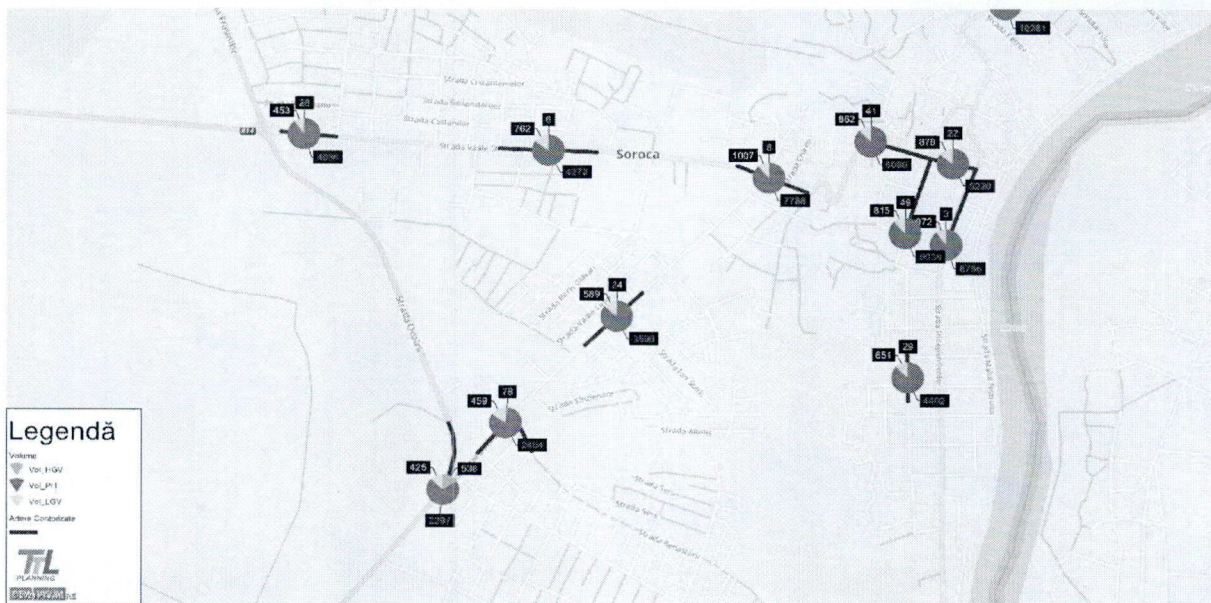
Activitatea de recenzie a traficului din municipiul Soroca a fost realizată în vederea obținerii unei imagini clare asupra fluxurilor de transport și a distribuției tipurilor de vehicule care circulă în oraș. Aceasta a inclus monitorizarea și clasificarea vehiculelor în patru categorii principale, după 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 recenzie 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.

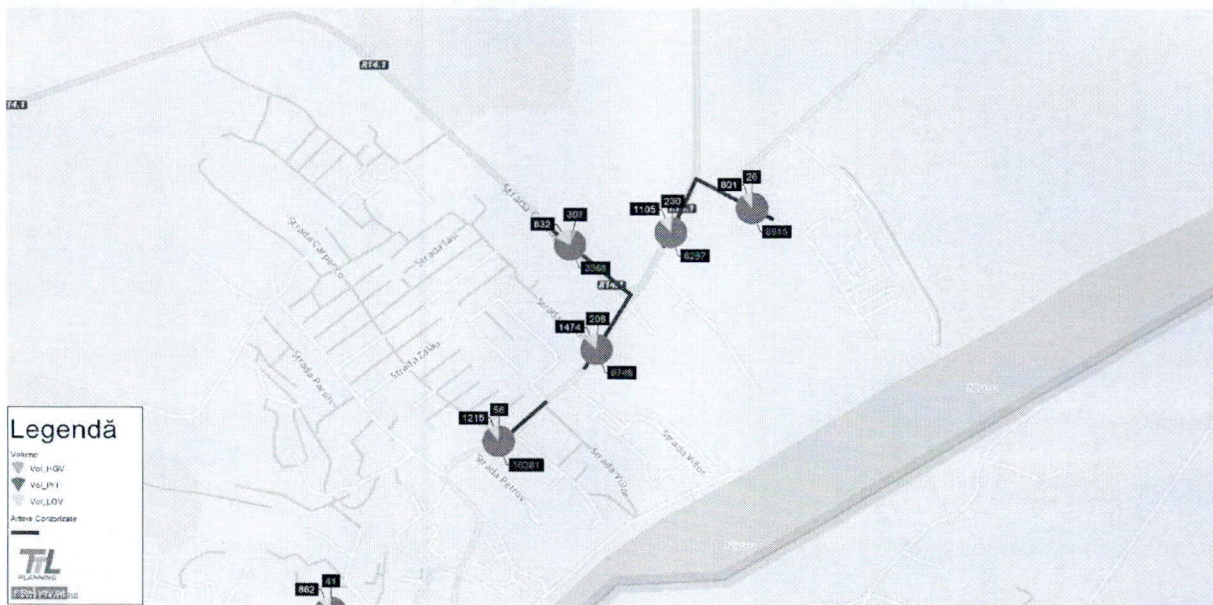
Din rezultatele contorizărilor din zona centrală, se remarcă faptul că principalele fluxuri de vehicule se concentrează pe strada Ștefan cel Mare și pe strada Independenței, care înregistrează un volum de trafic ridicat. Pe lângă aceste străzi, se poate observa și un volum de trafic ridicat pe strada 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



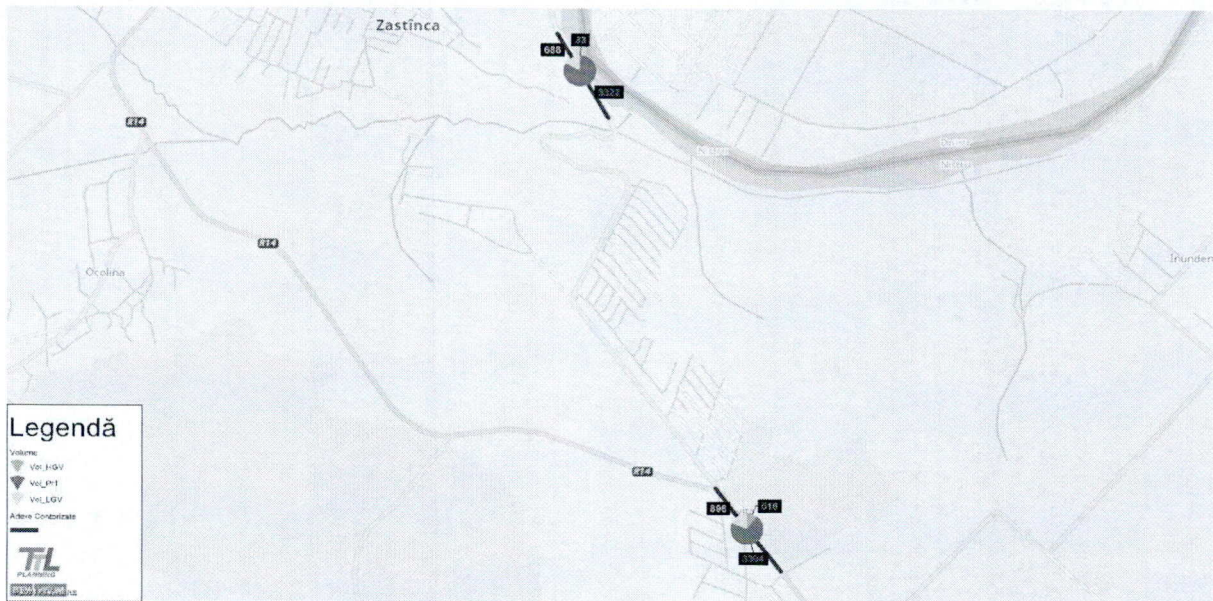
În următoare imagine sunt prezentate punctele recenzate în zona de nord a municipiului Soroca pentru analiza traficului rutier. Datele indică un flux ridicat de vehicule pe Strada Ștefan cel mare, unde s-au înregistrat 11.552 de vehicule pe zi, dintre care majoritatea sunt autoturisme personale. Pe Șoseaua 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 oraşului se poate observa un trafic scăzut faţă de restul oraşului, intrarea dinspre sudul oraşului prezentând un trafic contorizat de 4.718 vehicule, preponderent autovehicule personale şi un trafic de 4.043 de vehicule, dominat de aceeaşi 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 Ştefan cel Mare şi strada Independenţei. Rezultatele demonstrează că autoturismele personale domină traficul, urmate de vehiculele de marfă, în special în punctele de intrare în oraş şi zonele industriale. Aceste date sunt esenţiale pentru identificarea punctelor critice şi planificarea măsurilor de optimizare a mobilităţii 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.

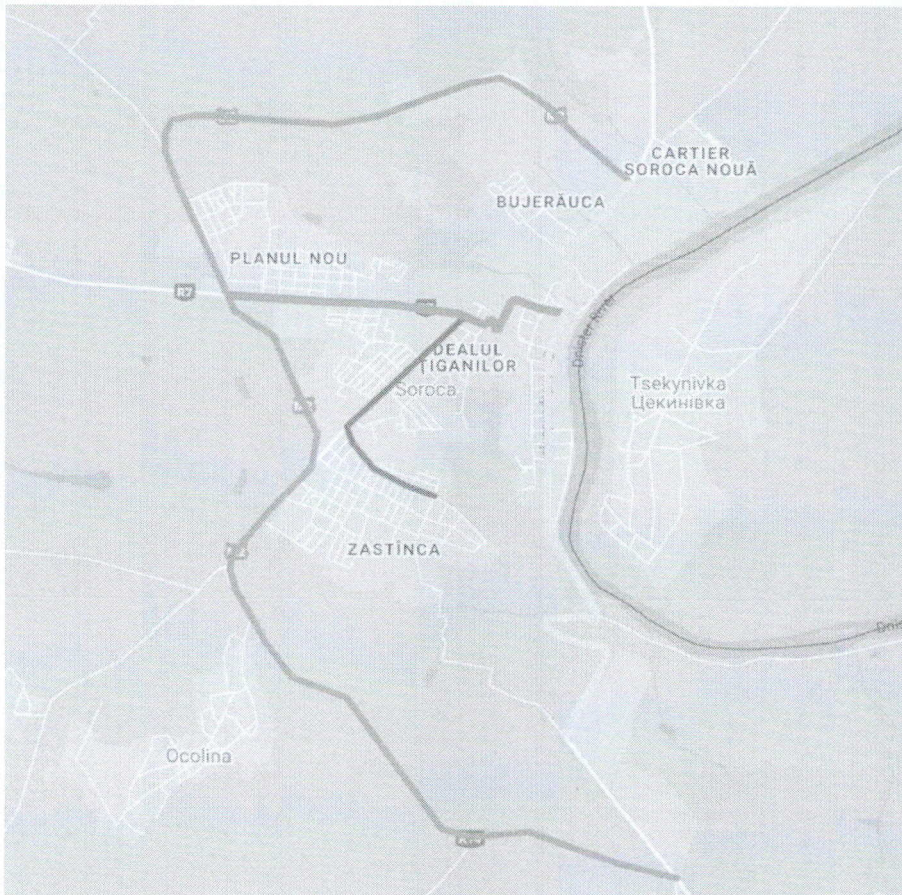
Contorizările asupra duratelor de deplasare s-au realizat atât prin centralizarea datelor din chestionarul de mobilitate, cât și prin colectarea de date in-situ pe traseele stabilite. Au fost astfel colectate date pentru deplasări cu transportul privat (autoturism) într-o zi obișnuită de lucru pentru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

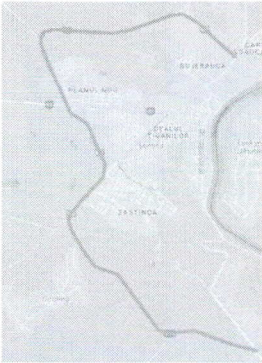

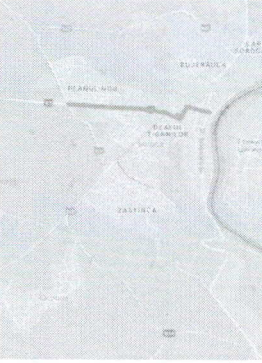

Contorizarea duratelor de deplasare s-a efectuat prin parcurgerea fiecărui traseu dus-întors și înregistrarea duratei de deplasare, a distanței și vitezei de deplasare pe parcursul traseului. Cele 4 trasee sunt descrise în tabelul și harta de mai jos.

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	Durăță [min]	11.5	15	14
			Distanța	15.1 km		
			Viteza medie [km/h]	78.7	60.4	64.7
		N – S	Durăță [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	Durăță [min]	4.1	4	5.1
			Distanța	2.6 km		
			Viteza medie [km/h]	38	39	30.5
		SE - NE	Durăță [min]	4.5	4	4.9
			Distanța	2.6 km		
			Viteza medie [km/h]	34.6	39	31.8
	Decebal x Independenței – Str. Vasile Stroescu – M2 x R7	E – V	Durăță [min]	5.3	9	5.2
			Distanța	3.3 km		
			Viteza medie [km/h]	37.35	22	38
		V - E	Durăță [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	Durăță [min]	14	17	10.7
			Distanța	6.9 km		
			Viteza medie [km/h]	29.5	24.3	38.7

		<b>Durață [min]</b>	16.8	14	11
		<b>Distanța</b>	6.7 km		
	N - S	<b>Viteza medie [km/h]</b>	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 transport 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<sup>3</sup>)**

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 linii 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 și sigure și 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 și 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 și 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 și 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 eficiente a acordurilor și 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 și
- (g) promovarea utilizării sistemelor inteligente de transport și a tehnologiei informației în gestionarea și exploatarea tuturor modurilor de transport, precum și sprijinirea inter modalității și 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:

---

<sup>3</sup> [https://www.legis.md/cautare/getResults?doc\\_id=83489&lang=ro](https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=83489&lang=ro)

1. **Directiva (UE) 2022/2561<sup>4</sup>** 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 Regulamentului cu privire la permisul de conducere, organizarea și desfășurarea examenului pentru obținerea permisului de conducere și 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 și 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 și 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<sup>5</sup>** 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<sup>6</sup>** 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 le-ar fi permis numai acțiunea pieței.

4. **Regulamentul (UE) 2021/782<sup>7</sup>** privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar.

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

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

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

<sup>7</sup> <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<sup>8</sup>:** 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<sup>9</sup>:** 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<sup>10</sup>** 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<sup>11</sup>** 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 amprente de carbon a transportului urban.
6. **Pachetul privind Mobilitatea Urbană Sustenabilă (Urban Mobility Package)<sup>12</sup>:** 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.*

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

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

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

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

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

7. **Regulamentul (UE) 2024/1679**<sup>13</sup>: 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**<sup>14</sup> 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<sup>15</sup> pentru modificarea unor acte normative (care modifică legislația în domeniul transporturilor rutiere) și Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014<sup>16</sup>, 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<sup>17</sup>:

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;

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

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

<sup>15</sup> [https://www.legis.md/cautare/getResults?doc\\_id=141675&lang=ro](https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=141675&lang=ro)

<sup>16</sup> [https://www.legis.md/cautare/getResults?doc\\_id=141695&lang=ro#](https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=141695&lang=ro#)

<sup>17</sup> [https://www.legis.md/cautare/getResults?doc\\_id=141695&lang=ro#](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 și 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 și 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 și/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**.<sup>18</sup>

- **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**<sup>19</sup>.

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
<b>Obiective</b>	
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.
<b>Domeniu de aplicare</b>	
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.
<b>Diferențe cheie</b>	

<sup>18</sup> [https://www.legis.md/cautare/getResults?doc\\_id=141675&lang=ro](https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=141675&lang=ro)

<sup>19</sup> [https://www.legis.md/cautare/getResults?doc\\_id=62737&lang=ro](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.	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.
Nu include subvenții și finanțare	
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.	Reglementează atribuirea contractelor de servicii publice, stabilirea compensațiilor pentru obligațiile de serviciu public, condițiile pentru acordarea drepturilor exclusive și măsuri pentru protecția drepturilor pasagerilor.
Nu este reglementată atribuirea contractelor	
<b>Impactul asupra serviciile de transport public și gestionarea acestora</b>	
<u>Pentru autoritățile locale:</u> Oferă un cadru clar pentru stabilirea tarifelor în transportul auto de călători și bagaje, asigurând transparență și uniformitate în aplicarea tarifelor la nivel local.	<u>Pentru autoritățile publice:</u> 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.
<u>Pentru operatorii de transport:</u> Asigură predictibilitate în calcularea tarifelor, facilitând planificarea financiară și operațională.	<u>Pentru operatorii de transport:</u> 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**<sup>20</sup>. 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
<b>Obiective</b>	
Reglementează transportul auto de călători și bagaje pe teritoriul Republicii Moldova.	Stabilește drepturile pasagerilor care călătoresc cu autobuzul și autocarul în Uniunea Europeană.
<b>Domeniu de aplicare</b>	

<sup>20</sup> [https://www.legis.md/cautare/getResults?doc\\_id=103687&lang=ro](https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=103687&lang=ro)

<p>Include norme privind: Include:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Organizarea rutelor auto (urbane, interurbane, • întârzieri, internaționale); anulări sau accidente;</li> <li>• Obligațiile operatorilor de transport auto; • Normele tehnice și de siguranță pentru vehicule;</li> <li>• Drepturile și obligațiile călătorilor în contextul • transportului auto; compensarea pasagerilor;</li> <li>• Modalitățile de eliberare a licențelor și autorizarea • serviciilor. transportatorilor.</li> </ul> <p>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.</p>	<p>Protecția drepturilor pasagerilor în caz de</p> <p>Accesibilitate pentru persoanele cu mobilitate • redusă;</p> <p>Obligațiile operatorilor privind informarea și</p> <p>Standardele minime de calitate a</p>
<b>Scopul reglementării</b>	
<p>Se axează pe reglementarea <b>tehnică și operațională</b> a transportului auto în Republica Moldova.</p>	<p>Este orientat către <b>protecția pasagerilor</b> și îmbunătățirea calității serviciilor.</p>
<p>Accentul este pus pe:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Organizarea rutelor și respectarea normelor de siguranță;</li> <li>• Reguli pentru transportul auto de bagaje;</li> <li>• Autorizarea și licențierea transportatorilor.</li> </ul>	<p>Accentul este pus pe:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Drepturile pasagerilor în caz de anulare, întârziere sau alte probleme operaționale;</li> <li>• Obligațiile operatorilor privind informarea pasagerilor și asistența pentru persoanele cu dizabilități;</li> <li>• Stabilirea standardelor minime de calitate a serviciilor.</li> </ul>
<p><b>Drepturile pasagerilor:</b> Sunt tratate generic, fără măsuri specifice privind compensațiile sau accesibilitatea.</p>	<p><b>Drepturile pasagerilor:</b> Sunt bine definite, inclusiv compensarea și asistența în situații de perturbare.</p>
<b>Nivelul de aplicare</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nu include reglementări pentru situațiile excepționale (anulări, întârzieri) și nu detaliază măsuri pentru protecția persoanelor cu mobilitate redusă.</li> <li>• Nu este specific reglementată protecția în caz de întârzieri/anulare.</li> <li>• Nu este menționată detaliat aspectul de accesibilitate pentru persoanele cu mobilitate redusă.</li> <li>• Compensații pentru incidente nu sunt prevăzute</li> <li>• Obligația operatorilor axată pe siguranța tehnică și organizare.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Include reguli transfrontaliere pentru transportul cu autobuzul și autocarul între statele UE.</li> <li>• Prevede dreptul la informare, compensație sau rerutare.</li> <li>• Asistență gratuită, inclusiv echipament adaptat.</li> <li>• Include dreptul la despăgubiri financiare în anumite cazuri.</li> <li>• Axată pe calitatea serviciilor și protecția pasagerilor.</li> </ul>
<b>Impactul asupra Beneficiarilor</b>	
<p>Asigură un cadru operațional și tehnic pentru transportul auto, fără măsuri specifice de protecție pentru pasageri.</p>	<p>Crește nivelul de protecție a pasagerilor și îmbunătățește calitatea serviciilor de transport. Operatorii de transport trebuie să respecte standardele minime de calitate.</p>

#### 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:

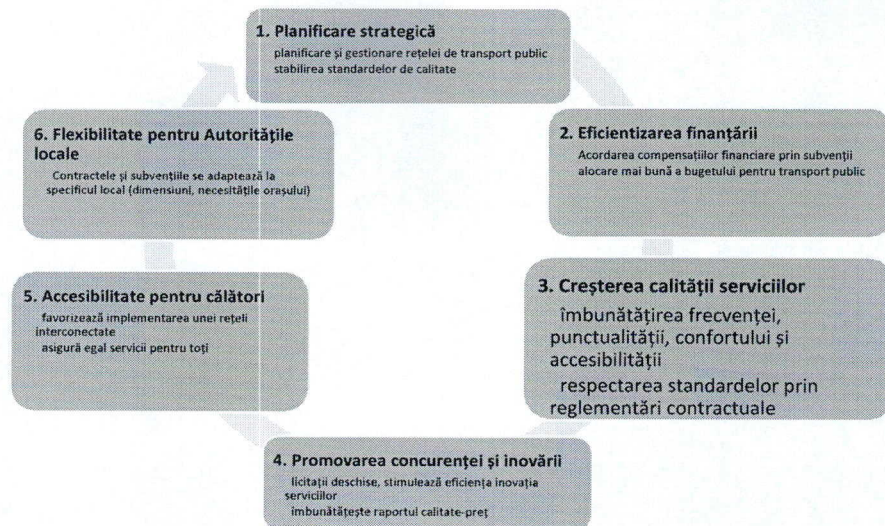
## 2. Compensațiile

1 servicii publice. Contractele de financiare și 3. Transparență și concurență 4 călătorilor. Drepturile 5 .

### Monitorizarea și raportarea exclusivitățile

Autoritățile locale pot	Acordarea Contracte prin licitații	Asigură servicii sigure,	Regulamentul obligă
încheia contracte de servicii publice cu operatorii de transport (publici sau privați) transparente și de transport adecvate,	compensațiilor financiare și drepturilor exclusive operatorilor, Operatorii trebuie să stabilească costurile și riscurile	accesibile și de calitate pentru toți utilizatorii, inclusiv pentru persoanele cu mobilitate redusă	autoritățile publice să evalueze performanța serviciilor și să publice informații proporționale cu
eficiente și accesibile. Contractele trebuie să	Scopul este de a asocia	contractuali să fie publici	integrarea
transportului pulic în rețelele urbane	exclusivități acordate operatorilor de	serviciu public, adică includă obligații de	neloială și de a
încuraja preveni concurența	corupție și Reduce riscul de ineficiență	și interurbane	transport public cerințe
impuse investițiile în	operatorilor pentru infrastructură și	calitatea serviciilor serviciile de transport	Stabilirea condițiilor clare pentru
compensațiile financiare acordate operatorilor			

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



## 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 câteva 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 congestiei traficului și îmbunătățirea calității aerului. Mažeikiai, Lituania

**Populație:** 28.000 de locuitori

**Mod de organizare:** Transport gestionat de întreprindere 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 deservește 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 transportul 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:	15 autobuze	130 autobuze
- Lungime 8 metri	7 autobuze	-
- Lungime 10 metri	4 autobuze	20 autobuze
- Lungime 12 metri	4 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:	10 autobuze	2 microbuze
- Lungime 6 metri	-	2 microbuze
- Lungime 10 metri	-	-
- Lungime 12 metri	10 autobuze	-
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:	21 mijloace de transport	5 autobuze
- Lungime 6 metri	3 microbuze	-
- Lungime 10 metri	10 autobuze	-
- Lungime 12 metri	8 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

Principalele concluzii și lecții aplicabile din experiența internațională sunt:

1. *Subvenționarea și accesibilitatea:* Autoritățile din orașele mici din România 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 comunitățile 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<sup>21</sup>). 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**, majoritatea 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 întâzieri în programul de circulație.

**NC7:** Trebuie de menționat faptul că toate microbuzele din parcul existent au fost achiziționate secondhad, cu kilometri considerabili 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.

Astfel, având în vedere vechimea foarte mare a parcului de microbuze a celor trei operatori de transport, durata de viață 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 puțin 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 și eficiență, 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 și prin crearea/modernizarea unor trasee/spații pietonale sau predominant pietonale confortabile pentru pietoni, se pot asigura condițiile pentru **realizarea unui transfer sustenabil al unei părți din ponderea modală**

<sup>21</sup> [https://www.legis.md/cautare/getResults?doc\\_id=143525&lang=ro#](https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=143525&lang=ro#)

**a utilizării autoturismelor personale, către transportul public**, utilizarea bicicletei ca mijloc de deplasare și mersul pe jos, astfel asigurându-se diminuării semnificative a traficului rutier și emisiile de echivalent CO2 în orașe/municipii.

Prin măsurile propuse în cadrul acestui Studiu de fezabilitate, se urmărește și îmbunătățirea eficienței transportului public de călători, timpilor săi de parcurs, accesibilității, transferului către acesta de la autoturismele personale, precum și 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 și 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. SCENARIILE 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.