

Anexă la PLANUL DE SELECȚIE – COMPONENTA ÎNȚIALĂ

SCRISOARE DE AȘTEPTĂRI privind organele de administrare și conducere ale Societăți Transport Călători Express S.A. Ploiești pentru perioada noiembrie 2025 – noiembrie 2029

Introducere

Prezentul document a fost întocmit în conformitate cu prevederile Ordonanței de Urgență nr. 109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice, modificată și aprobată prin Legea nr. 111/2016, precum și cu cele ale Hotărârii Guvernului nr. 639/2023 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a unor prevederi din Ordonanța de Urgență nr. 109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice.

Scrisoarea de așteptări face parte din setul de documente obligatorii cu care începe procesul de selecție a membrilor consiliului pentru întreprinderile publice și este parte a componentei inițiale a planului de selecție. Conține o sinteză a obiectivelor financiare și nonfinanciare ale societății, stabilite de către autoritatea publică tutelară, în consultare cu acționarii, după caz.

Acesta reprezintă un document cu statut orientativ, care exprimă așteptările Acționariatului Consiliul Local al municipiului Ploiești în ceea ce privește administrarea societății.

Scrisoarea de așteptări descrie rezultatele generale preconizate, cu indicarea unor valori orientative, care sunt recomandate organelor de administrare și conducere ale întreprinderii și recomandă o serie de indicatori de performanță pentru întreprinderea publică - S.C. Transport Călători Express S.A. Ploiești.

Domeniul de activitate și descrierea activității întreprinderii publice S.C. Transport Călători Express S.A. Ploiești:

S.C. TRANSPORT CALĂTORI EXPRESS S.A. este societate pe acțiuni, înființată prin reorganizarea administrativă a Regiei Autonome de Transport Public Ploiești ca societate comercială, în baza Hotărârii Consiliului Local al municipiului Ploiești nr. 220/27.06.2013, modificată și completată prin Hotărârea Consiliului Local al municipiului Ploiești nr. 289/13.08.2013 și funcționează cu aceleași date de identificare ca și RATP Ploiești.

S.C. Transport Călători Express S.A. Ploiești este o persoană juridică română, fiind organizată ca societate pe acțiuni, capitalul social fiind deținut de Municipiul Ploiești (99,99561%) și S.C. Servicii de Gospodărire Urbană Ploiești S.R.L. (0,00439%) și își desfășoară activitatea în conformitate cu legile române și a regulamentului de organizare și funcționare al societății.

Începând cu data de 26.08.2013, S.C. Transport Călători Express S.A. Ploiești funcționează cu aceleași date de identificare ca și Regia Autonomă de Transport Public Ploiești, respectiv:

- Sediul principal : *Str. Găgeni, nr. 88, Ploiești, județul Prahova*
- Sediul secundar : *Str. Gheorghe Grigore Cantacuzino, nr. 283, Ploiești, județul Prahova*

- Telefon : 0244.543751
- Fax : 0244.513228
- Înregistrare Registrul Comerțului : J 29/326/1991
- Înregistrare fiscală : RO 1355770
- Cont : TREZORERIA Ploiești

Domeniul principal de activitate al S.C. Transport Călători Express S.A:

- Alte transporturi terestre de călători, ce corespunde diviziunii CAEN 493 și având ca obiect de activitate principal:

- 4931 Transporturi urbane, suburbane și metropolitane de călători.

Alte obiecte de activitate sunt specificate în actul constitutiv al societății.

Societatea deține Licență de transport persoane, emisă de Autoritatea Rutieră Română pentru prestarea serviciului public de persoane pe raza municipiului Ploiești, precum și licențe de traseu eliberate de Primăria municipiului Ploiești.

Serviciul de transport public local de persoane este un serviciu de utilitate socială influențând direct calitatea vieții unui oraș, prin asigurarea dreptului fundamental de mobilitate a oricărui cetățean.

Prin Hotărârea Consiliului Local al municipiului Ploiești 447/31.10.2019 s-a aprobat delegarea prin concesiune a serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate și contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local efectuat cu autobuze, troleibuze și tramvaie pe raza administrativ-teritorială a Municipiului Ploiești.

Începând cu noiembrie 2019 a fost încheiat un nou contract în baza legislației specifice aplicabile concret serviciului de transport local de călători, și anume: Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului și Consiliului European, Legislația națională cu privire la transportul public local de călători, indicată în Anexa nr. 1 la Contract.

Contractul cu nr. 21980/04.11.2019 încheiat pe o perioadă de 5 ani, are ca scop furnizarea de servicii de transport public de călători, precum și stabilirea condițiilor pentru modernizarea și dezvoltarea acestuia în Municipiul Ploiești. Acesta a fost prelungit, prin act adițional nr.21/01.11.2024, pentru o perioadă de 24 luni până la data de 03.11.2026.

Obiectul Contractului nr.21980/04.11.2019 îl constituie delegarea gestiunii Serviciului de transport public local cu autobuze, troleibuze și tramvaie pe raza administrativ-teritorială a Municipiului Ploiești, de către Autoritatea publică tutelară, cu condiția îndeplinirii de către T.C.E. a Obligațiilor de serviciu public. Autoritatea publică tutelară acordă Operatorului T.C.E., ca parte integrantă și obligatorie a Delegării Gestiunii Serviciului, dreptul exclusiv, obligația și autoritatea de a exercita toate activitățile necesare efectuării Serviciului, în condițiile Contractului.

Acest serviciu funcționează pe baza a două principii fundamentale:

- **continuitatea** – serviciul nu poate fi întrerupt, trebuie să satisfacă cerințele de transport în mod continuu, indiferent de situația existentă la un moment dat în viața socială a unui oraș;

- **interesul general** - care trebuie să primeze în fața celui particular.

A . Sinteza strategiei guvernamentale și locale în domeniul în care acționează întreprinderea publică.

Implementarea politicii de coeziune 2021-2027 la nivel național se va realiza prin intermediul a 9 Programe Operaționale, printre care: Programul Operațional Dezvoltare Durabilă (PODD), Programul Operațional Transport (POT).

STRATEGIA DE DEZVOLTARE TERITORIALĂ A ROMÂNIEI (SDTR) 3 | Este documentul strategic care vizează dezvoltarea teritoriului național pentru orizontul de timp 2035, prezentând viziunea și obiectivele de dezvoltare la nivel național, regional și interregional, precum și aspecte ce privesc dezvoltarea la nivel transfrontalier și transnațional. Conform viziunii SDTR, „România în 2035 este o țară cu un teritoriu funcțional, administrat eficient, care asigură condiții de viață și locuire pentru cetățenii săi și are un rol important în dezvoltarea zonei de sud-est a Europei”. SDTR include 5 obiective generale, după cum urmează:

1. Asigurarea unei integrări funcționale a teritoriului național în spațiul european prin sprijinirea interconectării eficiente a rețelelor energetice, de transporturi și broadband;
 2. Creșterea calității vieții prin dezvoltarea infrastructurii tehnico-edilitară și a serviciilor publice în vederea asigurării unor spații urbane și rurale de calitate, atractive și incluzive;
 3. Dezvoltarea unei rețele de localități competitive și coezive prin sprijinirea specializării teritoriale și formarea zonelor funcționale urbane;
 4. Protejarea patrimoniului natural și construit și valorificarea elementelor de identitate teritorială;
 5. Creșterea capacității instituționale de gestionare a proceselor de dezvoltare teritorială.
- Pentru concretizarea viziunii, strategia propune un scenariu de dezvoltare pentru anul 2035, concentrat pe dezvoltarea unei României policentrice. Scenariul urmărește dezvoltarea unor nuclee de concentrare a resurselor umane, materiale, tehnologice și de capitaluri, fiind vizate orașele mari și medii. Scopul unei astfel de dezvoltări este de a conecta eficient zonele de dezvoltare de la nivel național cu teritoriile europene, în vederea integrării mai bune a României în cadrul Uniunii Europene atât din punct de vedere economic, cât și regional.

Se remarcă în cadrul SDTR o serie de proiecte/măsurii relevante care vizează inclusiv municipiul Ploiești, printre care înființarea unei autorități metropolitane de transport în comun.

PLANUL DE AMENAJAREA TERITORIULUI NAȚIONAL (PATN) Secțiunea I – Rețele de transport ale PATN propune printre intervenții pentru o conectivitate ridicată a teritoriului în cadrul Rețelei de transport combinat, un Terminalul de transport combinat existent Ploiești Crâng la care urmează să se execute lucrări de modernizare.

MASTERPLANUL GENERAL DE TRANSPORT (MPGT) | Este un document strategic care vizează dezvoltarea infrastructurii de transport la nivel național, urmărind nevoile de dezvoltare ale României, precum și direcțiile și obiectivele trasate de Uniunea Europeană în ceea ce privește transportul. MPGT se încadrează în orizontul de timp 2014-2030, conturând intervenții cu orizont 2020, cât și baza pentru intervențiile post 2020 și se concentrează pe următoarele teme generale și obiective strategice:

- *Eficiență economică* – sistemul de transport trebuie să fie eficient în ce privește operațiunile de transport și utilizatorii acestuia. În mod specific, beneficiile sistemului de transport ar trebui să depășească costurile;

- *Sustenabilitate* – acest concept include sustenabilitatea financiară, economică și de mediu. Modurile de transport așa numite durabile – feroviar, transport cu autobuzul și transport naval – care sunt mai eficiente energetic și cu un grad mai scăzut de emisii trebuie dezvoltate în mod prioritar;

- *Siguranța* – investițiile în transporturi ar trebui să producă un sistem de transport mai sigur;

- *Impactul asupra mediului* – sistemul de transport nu trebuie să aibă un impact negativ asupra mediului;

- *Dezvoltarea economică* – sistemul de transport trebuie configurat astfel încât să permită dezvoltarea economică atât la nivel național, cât și la nivel regional. Investițiile în transporturi trebuie, de asemenea, să favorizeze echitatea față de cetățenii României;

- *Finanțarea* - există un deficit substanțial de finanțare a transporturilor în România. La nivelul proiectelor, disponibilitatea fondurilor europene prin intermediul Fondurilor Structurale (FC, FEDR, Connecting Europe Facility (CEF) și PPP) vor afecta oportunitatea implementării acestora, dar și prioritizarea lor. Programul general va trebui să se încadreze în limita unor estimări realiste a fondurilor naționale și internaționale disponibile pe perioada planificată.

Printre proiectele propuse se regăsesc:

Asigurarea mobilității traficului prin prelungirea legăturii rutiere și de transport public între Gara de Sud și Gara de Vest (strada Libertății), inclusiv lucrări de reabilitare a domeniului public al piețelor gărilor;

Modernizare / înnoire a parcului de autovehicule cu tracțiune electrică;

Implementarea sistemului de management al traficului, plus ticketing pentru transportul local: achiziție de automate de bilete, achiziție de validatoare cu montare în autovehicule, modernizarea centrelor de eliberare / încărcare a cardurilor;

Modernizare / înnoire a parcului de autobuze;

Modernizare stații transport public local: copertine cu iluminare, sistem Wi-Fi liber, panouri informative în timp real pentru călători;

Creșterea mobilității traficului prin realizarea terminalului multimodal Nord-Vest, incluzând și spații de parcare pentru moduri de transport auto și biciclete;

Reabilitare terminal pentru transport auto călători, zona Sud.

Strategia de dezvoltare a municipiului Ploiești reprezintă instrumentul de planificare strategică și orintare de perspectivă pe termen mediu și lung, incluzând obiective țintă, măsuri de implementare și evaluare a surselor de finanțare realiste pentru orizontul anilor 2025 -2030.

Sistemul de transportul public reprezintă un element de bază pe care se fundamentează dezvoltarea urbană a municipiului Ploiești, evoluția acestui sistem depinzând de modelele de așezări umane care au fost planificate să se dezvolte, de consum, de organizarea producției și de infrastructura disponibilă.

Obiectivul strategiei îl reprezintă dezvoltarea municipiului Ploiești prin încorporarea principiilor și practicilor dezvoltării durabile în ansamblul programelor și politicilor publice ale României. Prin metodologia de lucru și analizele efectuate, s-a urmărit evidențierea clară atât a punctelor slabe care necesită corecții, cât și punctele tari care vor putea fi valorificate, astfel încât municipiului Ploiești să atingă potențialul optim de dezvoltare socio-economică, printr-o valorificare durabilă a resurselor disponibile.

Metodologia de elaborare și fundamentare a strategiei cuprinde ansamblul etapelor, tehnicilor, metodelor și modelelor folosite în vederea fundamentării acesteia. Metodologia de realizare și elaborare a strategiei cuprinde 3 faze, și anume fundamentarea necesității de elaborare a strategiei, elaborarea propriu-zisă și implementarea și evaluarea.

Totodată la baza elaborării strategiei de dezvoltare au stat următoarele principii:

- Participare și flexibilitate: factorii locali au fost consultați și implicați în elaborarea strategiei. Luând în considerare influențele diferiților factori interni și /sau externi ai zonei, strategia reacționează la schimbări și poate fi îmbunătățită/modificată

- Creativitatea și flexibilitate: s-au promovat acțiuni care să ducă la o strategie realist, care va putea fi aplicată și implementată
- Abordare integrată: s-a ținut cont de cadrul de programe al României privind strategiile existente la nivel sectorial, regional și de cooperare
- Transparență: publicul a avut acces la conținutul documentelor elaborate și a fost informat despre stadiul procesului de planificare.

Sistemul actual de transport public de persoane în municipiul Ploiești cuprinde rețeaua de transport cu **tramvaie** – realizat de întreprinderea publică pe 2 linii, transport cu **autobuze** pe 38 de linii și pe 2 linii de **troleibuz**, pe trasee ce străbat orașul, unind toate cartierele municipiului Ploiești.

Utilizatorii acestor modalități de transport se împart în două mari categorii: persoane care fac naveta zilnic, săptămânal sau la diferite intervale de timp (aceștia au cea mai mare pondere) și turiștii. În general, ei se înscriu în grupa celor cu venituri medii și mici, deoarece persoanele cu bune posibilități financiare preferă să călătorească cu mijloace proprii.

Transportul în comun în municipiul Ploiești prezintă următoarele particularități:

- a) configurația liniilor de transport urbane s-a realizat în diverse etape de dezvoltare, în funcție de necesitățile orașului;
- b) existența unor ore de vârf în care mijloacele de transport sunt supraaglomerate, perioadă ce este considerată a fi critică din cauza numărului mare de elevi, care pleacă sau se întorc de la școală;
- c) absența unor sisteme alternative, gestionate de Consiliul Local pentru transportul public de persoane.

Transportul public de persoane constituie una din cele mai importante funcții ale unității administrativ-teritoriale, care asigură unitatea și coerența activității sale economice și sociale, putând fi considerat barometrul nivelului de dezvoltare al acestuia.

Circulația tramvaielor pe cele 2 linii de transport se efectuează în baza diagramelor de circulație. Dirijarea circulației se face printr-un dispecerat central. Astfel se pot lua măsuri orientative în vederea respectării diagramelor de circulație și asigurării capacității de transport.

Societatea Transport Călători Express S.A. Ploiești și-a desfășurat activitatea în conformitate cu contractul de delegare a gestiunii serviciului public de transport public local de persoane prin curse regulate în municipiul Ploiești, cu modificările și completările ulterioare, încheiat în conformitate cu Regulamentul CE nr.1370/2007. Necesitatea unui astfel de contract este impusă de faptul că pentru modernizarea serviciului public de transport pot fi accesate fonduri europene de către autoritatea publică locală.

Strategia locală a Primăriei municipiului Ploiești este menționată în Planul de Dezvoltare Urbană Durabilă și cuprinde actualizarea traseelor actuale și dezvoltarea de noi trasee, menținerea sistemului de e-ticketing în municipiul Ploiești, modernizarea stațiilor de călători, optimizarea traseelor de transport public și system integrat de management al traficului, monitorizarea traseelor și a fluxurilor de călători.

Astfel, are obligația de exploatare, care impune operatorului de transport autorizat și/sau licențiat să efectueze serviciul respectiv în condiții de continuitate, regularitate și de asigurare a capacităților necesare de transport și să respecte condițiile impuse de autoritățile competente care acordă subvenția.

Obligația de exploatare include și obligația operatorului de transport de a asigura toate serviciile complementare serviciului public de transport, respectiv: întreținerea și curățenia mijloacelor de transport, îmbarcarea și debarcarea pasagerilor în locuri special amenajate - statii, persoane, condiții de confort și siguranță în timpul transportului.

Activitatea principală a societății a constat în furnizarea de servicii de transport de persoane pe raza municipiului Ploiești, în conformitate cu obligațiile asumate prin contractual de delegare a gestiunii serviciului public local de călători. În cadrul activităților desfășurate, s-a avut în vedere satisfacerea într-o cât mai mare măsură a cererii de mobilitate a cetățenilor, beneficiari ai acestui serviciu, în condiții de eficiență a serviciului public, ținându-se cont de caracterul de serviciu public de interes general și nu de grup. Astfel, în baza concluziilor, sesizărilor și sugestiilor venite din partea unor beneficiari cât și a verificărilor făcute în traseu de către personalul propriu, programul de circulație a fost adaptat continuu în concordanță cu cererea.

Strategia națională pentru dezvoltarea regională a României în perioada 2021 – 2027 arată faptul că serviciile publice de transport se află în centrul dezbaterii politice, în special din perspectiva rolului pe care îl joacă autoritățile publice într-o economie de piață și anume, pe de o parte, acela de a veghea la buna funcționare și pe de altă parte, de a garanta interesul general, în special necesitatea subvenționării transportului public ca necesitate primordială a cetățenilor.

Strategia plasează serviciile publice de transport în sfera activităților de interes economic general, așa cum sunt definite în Carta Verde a UE și încearcă să alimenteze aceste servicii la conceptul european, având la bază următoarele obiective fundamentale:

- Descentralizarea serviciilor publice și creșterea responsabilităților autorităților locale cu privire la calitatea serviciilor asigurate populației;
- Eficientizarea serviciilor de transport public cu reducerea, în paralel a subvențiilor acordate
- Creșterea gradului de siguranță al serviciilor de transport public;
- Restructurarea mecanismelor de protecție socială a segmentelor defavorizate ale populației și reconsiderarea raportului preț/calitate;
- Promovarea principiilor economiei de piață și reducerea gradului de monopol;
- Atragerea capitalului privat în finanțarea investițiilor din domeniul infrastructurii locale/județene;
- Instituționalizarea creditului local și extinderea contribuției acestuia la finanțarea serviciilor comunale;
- Promovarea măsurilor de dezvoltare durabilă;
- Promovarea perteneriatului social și pregătirea continuă a resurselor umane.

B. Viziunea generală a autorității publice tutelare și a acționarilor, misiunea și obiectivele întreprinderii publice, derivate din politica locală din domeniul de activitate în care operează întreprinderea publică

Acționarul Municipiului Ploiești recunoaște că la nivel de piață condițiile sunt de tip monopol, societatea Transport Călători Express SA Ploiești fiind operator local care prestează serviciul de transport public de persoane prin curse regulate.

T.C.E. S.A Ploiești își desfășoară activitatea în conformitate cu legile române și în mod specific următoarele:

- Legea nr. 31/1990 privind societățile, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanța de Urgență nr. 109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice, modificată și aprobată prin Legea nr. 111/2016, cu modificările și completările ulterioare;
- Hotărârea nr. 639/2023 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Ordonanței de Urgență nr. 109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice;
- Legea nr. 51/2006 care reprezintă legea cadru în domeniul serviciilor comunitare de utilități publice;

- Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local, care are ca obiect stabilirea cadrului juridic privind înființarea, autorizarea, organizarea, exploatarea, gestionarea, finanțarea și controlul funcționării serviciilor de transport public în comune, orașe, municipii, județe și în zonele asociațiilor de dezvoltare comunitară.
- Ordonanța nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
- Ordonanța nr. 19/1997 privind transporturile;
- Ordonanța de urgență nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice;
- Ordonanță de urgență nr. 30/2013 pentru prelungirea valabilității licențelor de traseu și a programelor de transport public județean;
- Ordonanța nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport;
- Ordonanța nr. 97/1999 (r) privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare;
- Ordinul Ministrului transporturilor nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului- cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;
- Ordonanța nr. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora;
- Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 263/2007 privind aprobarea Normelor-cadru privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local;
- Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 206/2007 pentru aprobarea Regulamentului- cadru de autorizare a autorităților de autorizare pentru serviciile de transport public local;
- Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 207/2007 pentru aprobarea Regulamentului- cadru de acordare a autorizațiilor de transport în domeniul serviciilor de transport public local;
- Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane.

Serviciul de transport de persoane este organizat cu respectarea următoarelor principii și strategii locale:

- a) rezolvarea problemelor de ordin economic, social și de mediu;
- b) administrarea eficientă a bunurilor aparținând sistemelor de transport proprietate a unităților administrativ teritoriale;
- c) utilizarea eficientă a fondurilor publice în activitatea de administrare sau executare a serviciului de transport public local;
- d) deplasarea în condiții de siguranță și de confort;
- e) asigurarea executării unui transport public local accesibil în ceea ce privește tariful de transport;
- f) recuperarea integrală a costurilor de exploatare, reabilitare și dezvoltare prin tarife/taxe suportate de către utilizatori și prin finanțarea de la bugetul local, asigurându-se un profit rezonabil pentru operatorii de transport;
- g) susținerea dezvoltării economice a municipiului prin realizarea unei infrastructuri de transport public local modern;
- h) satisfacerea cu prioritate a nevoilor de deplasare ale populației, ale personalului instituțiilor publice și ale operatorilor economici pe teritoriul municipiului Ploiesti prin servicii de calitate;

i) protecția categoriilor sociale defavorizate, prin compensarea costului transportului de la bugetului local al municipiului Ploiești;

j) asigurarea continuității prestării serviciului public de transport local al municipiului Ploiești;

Raportat la principiile și strategiile enunțate anterior, în viziunea Autorității Publice Tutelare, misiunea societății este:

- mobilitate pentru toți;
- corectitudine și loialitate;
- participare și transparență;
- eficiență și eficacitate.

T.C.E S.A. având ca obiect principal de activitate transporturi urbane de călători are drept misiune extinderea ariei de deservire și asigurarea unor servicii de calitate prin:

- dezvoltarea capacității tehnice și operaționale,
- comunicarea activă cu clienții, pentru a le înțelege mai bine nevoile și așteptările,
- planificarea și furnizarea unor servicii care anticipează nevoile și așteptările clienților, la un cost rezonabil,
- creșterea operativității în remedierea avariilor și a vitezei de reacție la urgențe și sesizări,
- creșterea gradului de profesionalism al angajaților,
- îmbunătățirea performanței financiare prin minimizarea pierderilor,
- implementarea de tehnologii moderne în scopul protejării mediului înconjurător.

S.C. T.C.E S.A. are în principal următoarele obiective:

1. Creșterea contribuției directe a societății la dezvoltarea economică locală prin adaptarea rețelei de transport la noua structură a cererii de transport, în primul rând prin îmbunătățirea transportului locuitorilor către locurile lor de muncă;
2. Îmbunătățirea continuă a proceselor interne prin Sistemul de Management Integrat;
3. Identificarea unor surse de finanțare și fonduri pentru modernizarea societății, concomitent cu crearea de noi locuri de muncă, în concordanță cu creșterea gradului de informatizare și rețehnologizare – achiziții mașini și utilaje performante, modernizări, infrastructură adecvată și asigurarea întreținerii acestora;
4. Îmbunătățirea continuă a nivelului de calitate al serviciilor livrate către clienți/călători, dezvoltarea unui sistem de transport „inteligent” și eficient;
5. Creșterea capacității de intervenție rapidă în cazul unor dezastre naturale, poluări etc.;
6. Fluidizarea traficului de călători;
7. Creșterea gradului de accesibilitate față de infrastructura de transport public, a locuitorilor Municipiului Ploiești;
8. Diminuarea întârzierilor pe traseu;
9. Reducerea dependenței locuitorilor din zonele urbane de automobile;
10. Asigurarea infrastructurii urbane de transport - suport pentru creșterea atractivității.

În viziunea noastră, întreprinderea publică se confruntă cu următoarele:

- **provocări:** identificarea de pârgii de stimulare a populației Municipiului Ploiești pentru folosirea mijloacelor de transport public local, operarea serviciilor de transport pe raza UAT-urilor, extinderea prestării serviciului public pe toate zonele în care orașul se dezvoltă;
- **difficultăți** – competitivitate scăzută pe piața de curse regulate speciale, starea tehnică a flotei de vehicule deținută (autobuze, troleibuze, tramvaie);

- **oportunități** – potențialul de clienți noi – rezidenții din parcurile industriale, accesarea de fonduri UE 2024-2028 pentru modernizarea infrastructurii și a flotei de vehicule, investițiile deja realizate la nivelul societății sau sistemului;

- **riscuri** – lipsa resurselor financiare, derularea de către municipiu a unor proiecte și corelarea acestora cu serviciul de transport public local (ex. blocarea accesului cu tramvaiul într-o anumită zonă, pe o perioadă determinată de timp, din cauza unor investiții derulate de municipalitate).

Acționarii confirmă faptul că obiectul de activitate al întreprinderii publice nu poate fi altul decât cel înscris în Statutul întreprinderii publice, și că orice schimbare trebuie să fie aprobată prin modificarea statutului.

Obiective financiare și nefinanciare așteptate:

Autoritatea publică tutelară pentru întreprinderea publică Transport Călători Express S.A. Ploiești va cuantifica performanța organelor de administrare și de conducere ale societății prin următoarele obiective și indicatori de performanță:

Nr. crt.	Categorie	Indicator	UM	Formula de calcul	Valoare minima AMEPI P	Nivel propus Anul 1	Nivel propus Anul 2	Nivel propus Anul 3	Nivel propus Anul 4
INDICATORI FINANCIARI DE PERFORMANȚĂ									
1	Politica de investiții	Rata cheltuielilor de capital	%	Cheltuieli de capital/Total Active	0.28%	1%	2%	3%	4%
		Gradul de realizare a investițiilor asumate prin planul anual de investiții	%	Realizări/ Propuneri		85%	90%	95%	98%
		Rata cheltuielilor pentru cercetare dezvoltare	%	Cheltuielilor pentru cercetare dezvoltare/Total active t *100	0%	-	-	-	-
2	Finanțarea	Îndeplinirea obligațiilor către bugetele publice, fonduri special, față de furnizori și creditori	lei	Plata tuturor obligațiilor în termenul legal		0 lei restante	0 lei restante	0 lei restante	0 lei restante
		Rata lichidității curente	număr	Active curente(circulante)/Datorii curente	1.00	1,5	1,7	1,9	2,1
		Rata lichidității imediate	număr	Active curente(circulante)-Stocuri/Datorii curente (< 1 an)	0.80	1	1,2	1,3	1,5
		Levierul	număr	Datorii totale/Active totale	>0 - <1	0,5	0,4	0,3	0,2

		Raportul dintre datorii/EBITDA	număr	Datorii totale/EBITDA	>0	6	5	4	3
3	Operaționali	Rata de rotație a activelor	număr	Cifra de afaceri netă/ Valoarea medie a tuturor activelor	1.67	1,70	1,80	1,90	2
		Rata de rotație a stocurilor	număr	Cifra de afaceri netă/ Valoarea medie stoc	31.48	32	33	34	35
		Rata de rotație a creanțelor	număr	Cifra de afaceri netă/ Valoarea medie creanțe	3.09	7	7,20	7,30	7,40
		Diminuarea gradului de dependență față de bugetul local	lei	Reducerea subvențiilor de la bugetul local pentru activitatea de exploatare Suma anuală compensație buget local		7% față de anul anterior	8% față de anul anterior	9% față de anul anterior	10% față de anul anterior
4	Rentabilitate	Rentabilitatea capitalului propriu ROE	%	Profit net/Valoare capital propriu	0.11%	0,11	0,11	0,11	0,11
		Rentabilitatea activelor ROA	%	Profit net/Total Active	0.06%	0.06%	0.06%	0.06%	0.06%
		Marja profitului din exploatare	%	Profit net din exploatare/Cifra de afaceri netă	0.49%	0.49	0.49	0.49	0,49
		Marja netă a profitului	%	Profit net ÷ Cifra de afaceri netă	0.17%	0.17	0.17	0.17	0.17
		Rata de creștere a cifrei de afaceri nete	%	Cifra de afaceri netă perioadă curentă(T ₁) - Cifra de afaceri netă perioadă anterioară(T ₀)/Cifra de afaceri netă perioadă anterioară(T ₀)	2.48%	5,21	5,50	5,70	5,90
		Rata anuală de creștere/scădere a profitului /pierderii	%	Profit net perioadă curentă(T ₁) - Profit net perioadă anterioară(T ₀)/Profit net perioadă anterioară(T ₀)	3.77%	3.77	3.77	3.77	3.77
5	Politica de dividende	Rata de plată a dividendelor	%	Dividende plătite ÷ Profit net	50%	50%	50%	50%	50%
IND. NEFINANCIARI DE PERFORMANȚĂ									
1	Mediu	Consum de energie	MWh		-1.30%	-5%	-5%	-5%	-5%
		Emisiile din domeniul de aplicare 1(directe)	tone CO ₂ e	Emisiile directe generate de instalațiile companiei	-1.20%	-5%	-5%	-5%	-5%
		Emisiile din domeniul de	tone CO ₂ e	Emisiile indirecte generate provenite din achiziția energiei	-1.90%	-5%	-5%	-5%	-5%

		aplicare 2(indirecte)							
2	Referitor la clienți	Rata de retenție a clienților	%	Nr. de clienți t - nr. de clienți noi t/ nr.de clienți t-1	55.00%	90%	92%	94%	96%
		Scorul satisfacție al clienților (5 este scorul maxim)	%	Total număr evaluări de 4 și 5 t/Total număr evaluări t-1	46.00%	95%	96%	97%	98%
		Cota de piață	%	Vânzări t/Total vânzări industrie clasificată conform CAEN t	1.00%	1,00	1,00	1,00	1,00
3	Referitor la angajați	Nr. mediu de ore de formare per angajat	nr.h	Total nr.de ore de formare t/Nr. total de angajați t	18	18	18	18	18
		Instituirea unui sistem de siguranță a angajaților	Da/Nu	Confirmarea instruirii sistemului	DA	DA	DA	DA	DA
		Nr. de instruiți în materie de siguranță	număr	Nr. de instruiți în materie de siguranță care s-au realizat pe parcursul anului	4	4	4	4	4
		Frecvența totală a vătămarilor (accidentărilor) înregistrate	număr	Nr.de accidente înregistrat t*1.000.000/Nr.total de ore lucrate de către toți angajații t	0	0	0	0	0
		Frecvența vătămarilor (accidentărilor) grave	număr	Nr.de accidente grave t*1.000.000/Nr.total de ore lucrate de către toți angajații t	0	0	0	0	0
4	Inovare	Nr.de brevete per 100 de angajați	număr	Nr.brevete t *100/Nr. total angajați t	monitorizare	0	0	0	0
		Nr.de brevete în ultimi 3 ani la 100 de angajați	număr	Nr.de brevete obținute în ultimi 3 ani t *100//Nr. total angajați t	monitorizare	0	0	0	0
		Ponderea vânzărilor de servicii și produse noi	%	Vânzări de servicii și produse noi t / Total vânzări t	monitorizare	0	0	0	0
4	Guvernanță corporativă	Rata membrilor independenți în CA	%	Numărul total de membrii neexecutivi și independenți în CA t/ Numărul total de membrii din CA t	>50%	60	60	60	60
		Ponderea componentelor fixe în remunerarea directorilor executivi	%	Valoarea componentelor fixe din pachetul de remunerare t / Valoarea totală a pachetului de remunerare t	66.67%	66,67	66,67	66,67	66,67
		Ponderea componentelor variabile în	%	Valoarea componentelor variabile din pachetul de remunerare t/ Valoarea	0%	33,33	33,33	33,33	33,33

		remunerarea directorilor executivi		totală a pachetului de remunerare Ț					
		Valoarea totală a pachetului de remunerare	lei	Valoarea componentelor fixe din pachetul de remunerare + Valoarea componentelor variabile din pachetul de remunerare Ț	cu respectarea legislației în vigoare	cu respectarea legislației în vigoare	cu respectarea legislației în vigoare	cu respectarea legislației în vigoare	cu respectarea legislației în vigoare
		Numărul de reuniuni ale consiliului de administrație	număr	Numărul ședințelor consiliului de administrație pe parcursul anului Ț	4	12	12	12	12
		Rata de participare la reuniunile consiliului de administrație	%	Nr.de participanți la reuniunile consiliului de administrație/Nr. total de membrii ai consiliului de administrație Ț * NȚ	100%	100%	100%	100%	100%
		Stabilirea politicilor de gestionare a riscurilor	Da/Nu	Confirmarea stabilirii politicilor	DA	DA	DA	DA	DA
		Rata membrilor de sex feminin în consiliul de administrație	%	Nr.total al femeilor care ocupă poziții de director Ț/Nr. total de directori Ț	33.33%	40	40	40	40
INDICATORI NECOMERCIALI									
1	Crearea de locuri de muncă	Numărul de angajați cu echivalent normă întreagă	număr	Numărul total de ore lucrate pt. toți angajații cf.contract Ț/ Nr.de ore lucrătoare pt. un angajat care lucrează cu normă întreagă	monitorizare	monitorizare	monitorizare	monitorizare	monitorizare
		Noi locuri de muncă adăugate în cursul anului	număr		monitorizare	monitorizare	monitorizare	monitorizare	monitorizare
		Numărul de angajați cu handicap recunoscut administrativ Ț	număr	Numărul de angajați cu handicap recunoscut administrativ Ț	cu respectarea legislației în vigoare	cu respectarea legislației în vigoare	cu respectarea legislației în vigoare	cu respectarea legislației în vigoare	cu respectarea legislației în vigoare

2	Egalitatea de gen	Rata cadrelor superioare de sex feminin	%	Nr.cadrelor superioare de sex feminin $\div$ Nr.de cadre superioare de conducere $\times 100$	30%	30	30	30	30
		Diferența de remunerare între angajații de sex feminin și cei de sex masculin	%	Salariul mediu lunar al angajaților de sex masculin $\div$ Salariul mediu lunar al angajatelor de sex feminin $\times 100$ / Salariul mediu lunar al angajaților de sex masculin $\div$ Salariul mediu lunar al angajatelor de sex masculin $\times 100$	0%	0	0	0	0

Autoritatea publică tutelară impune stabilirea și monitorizarea următorilor indicatori de performanță, specifici domeniului de activitate al societății:

Domeniu	Indicator	Definiție & unitate	Praguri/ținte recomandate
Disponibilitate & acoperire	1. Populație la ≤ 500 m de o stație cu min. 4 veh./h în orele de vârf	% populație urbană	≥ 90 % în orașe TEN-T
	2. Lungime rețea / km ² zonă urbană	km/km ²	1,5–2,5
Fiabilitate în timp	3. Punctualitate plecări	% curse la capăt de linie în fereastra T (–1 / +5 min)	≥ 95 %
	4. Aderență la headway (Regularity Index)	% intervale reale ± 15 % vs. program	≥ 90 %
	5. Curse anulate	% din total programat	$\leq 0,5$ %
Capacitate & încărcare	6. Factor de încărcare de vârf	pasageri $\cdot$ km / loc $\cdot$ km	0,70–0,85
	7. Densitate maximă la ore de vârf	pasageri/m ²	≤ 4 p/m ² (limita confort)
Productivitate operațională	8. Vehicul-km/angajat	'000 veh-km / FTE	5–8
	9. Cost operațional/veh-km	lei/km	Depinde de context; monitorizare trend
	10. Cost operațional/pasager-km	lei/p-km	–
Fiabilitatea flotei	11. MDBF – Mean Distance Between Failures	km între defecțiuni ce scot vehiculul din serviciu	• Autobuz diesel: $\geq 7\,500$ km • Troleibuz/E-bus: $\geq 10\,000$ km
	12. % vehicule indisponibile	(vehicule indisponibile / total)	≤ 10 %
Siguranță	13. Accidente cu vătămări / mil. km parcursi	nr.	$\leq 0,25$
	14. Accidente pasageri / mil. călătorii	nr.	$\leq 0,1$

Calitate percepută	15. Scor satisfacție globală	% clienți care acordă $\geq 4/5$	≥ 95 % (ISO 13816 Cert.)
	16. Reclamații / 100 000 călătorii	nr.	≤ 25
Medio-ambient & energie	17. Consum energie / veh-km	kWh (e-bus) / l diesel /100 km	-5 % anual vs. bază
	18. Emisii CO ₂ eq / pasager-km	g CO ₂ eq	≤ 50 g
Accesibilitate & informare	19. % vehicule low-floor	%	100 % flota urbană nouă
	20. Acoperire info în timp real	% stații cu afișaj / API	≥ 80 %

Indicatorii de performanță ce vor fi înscrși ca anexă la contractele de mandat ale administratorilor sunt stabiliți pe baza scrisorii de așteptări, ca urmare a negocierii dintre consiliu și adunarea generală a acționarilor.

Pentru fiecare indicator de performanță se calculează valorile efective care se compară cu valorile țintă, obținându-se gradul de îndeplinire a indicatorului respectiv.

Obiectivele și gradul de îndeplinire a indicatorilor cheie de performanță menționați mai sus pot fi modificate/revizuite în condițiile art.22 din Anexa 2 la H.G. nr.639/2023.

Evaluarea gradului de realizare a obiectivelor și valorilor cheie de performanță se realizează anual de către adunarea generală a acționarilor, cu sprijinul unor experți în astfel de evaluări, după caz. Evaluarea vizează atât execuția contractului de mandat, cât și a planului de administrare.

Stabilirea modului de evaluare a execuției contractului de mandat și a planului de administrare se va face conform tabelului de mai jos:

Criteriu de evaluare	Calificativ	Bonus/sanctiune directori
Îndeplinirea indicatorilor de performanță 95%-100%	Foarte bun	Se va acorda 100% din componenta fixă
Îndeplinirea indicatorilor cheie de performanță 80%-95%	Bun	Se va acorda 80%-95% din componenta fixă, coroborat cu procentul de realizare
Îndeplinirea indicatorilor cheie de performanță 60%-80%	Satisfăcător	Se va acorda 60%-80% din componenta fixă, coroborat cu procentul de realizare
Îndeplinirea indicatorilor cheie de performanță <60%	Inacceptabil	Încetarea contractelor de mandat de către A.G.A.

Componenta variabilă a directorilor va avea la bază indicatorii de performanță financiari și nefinanciari, diferiți de cei aprobați pentru administratorii neexecutivi.

Se vor introduce în mod obligatoriu indicatori de performanță specifici activității de transport public local.

Stabilirea modului de acordare a componentei variabile a directorilor, respectiv a sancțiunilor pentru neîndeplinirea indicatorilor cheie de performanță se va face conform tabelului de mai jos:

Criteriu de evaluare	Calificativ	Bonus/sanctiune directori
Îndeplinirea indicatorilor cheie de performanță 80%-100%	Foarte bun	Se va acorda 80% - 100% din componenta variabilă, coroborat cu procentul de realizare
Îndeplinirea indicatorilor cheie de performanță 70%-80%	Bun	Se va acorda 60%-80% din componenta variabilă, coroborat cu procentul de realizare
Îndeplinirea indicatorilor cheie de performanță 60%-70%	Satisfăcător	Nu se va acorda componenta variabilă
Îndeplinirea indicatorilor cheie de performanță < 60%	Inacceptabil	Încetarea contractelor de mandat de către C.A.

Îndeplinirea obiectivelor de mai sus va asigura îmbunătățirea continuă a stabilității economico-financiare a societății, prezentând astfel un nivel ridicat de credibilitate în raport cu orice instituție finanțatoare, favorizând în acest mod atragerea de resurse financiare nerambursabile pentru susținerea proceselor investiționale. Misiunea autorității tutelare în ceea ce privește activitatea societății T.C.E. S.A. Ploiești, se constituie în standarde de performanță obligatorii pentru membrii Consiliului de Administrație/directorii reprezentând parte a politicilor de dezvoltare a societății.

Planul de administrare se va interpreta în corelare cu prevederile legale în vigoare din sectorul de activitate al Societății Transport Călători Express S.A. Ploiești și cu prevederile legale specifice/locale.

C. Clasificarea Întreprinderii publice.

Transportul public local face parte din sfera **serviciilor de utilități publice** definite ca totalitatea activităților ce asigură satisfacerea nevoilor esențiale de utilitate și interes public general cu caracter social ale colectivităților locale. Serviciile de utilități publice sunt în responsabilitatea autorităților administrației publice locale și se înființează, se organizează și se gestionează cu respectarea prevederilor legale, potrivit hotărârilor adoptate de autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale, în funcție de gradul de urbanizare, de importanța economico-socială a localităților, de mărimea și de gradul de dezvoltare ale acestora și în raport cu infrastructura tehnico-edilitară existentă.

Considerăm că societatea T.C.E. se califică în categoria întreprinderilor publice al căror obiectiv principal de activitate este prestarea **serviciului public** de transport local de călători.

D. Obiectul obligației și angajamentul autorității publice tutelare vizavi de modalitatea de asigurare a compensațiilor corespunzătoare sau de plată a obligației.

În organizarea, funcționarea și dezvoltarea serviciilor de utilități publice interesul general al comunităților locale este prioritar. Se urmărește asigurarea cerințelor utilizatorilor, protejarea intereselor acestora, întărirea coeziunii economico-sociale la nivelul comunităților locale, precum și dezvoltarea durabilă a unităților administrativ-teritoriale.

Autoritatea delegantă Municipiul Ploiești acordă operatorului compensația pentru efectuarea obligațiilor de serviciu public, după următoarea formulă:

Compensația pentru efectuarea obligațiilor de serviciu public = Cheltuielile de exploatare – Venituri ale operatorului asociate obligației de serviciu public (exclusiv diferențe de tarif) + Profit rezonabil
 $C = CE - V + Pr$,

Unde: C- reprezintă compensația

CE – reprezintă cheltuielile de exploatare eligibile, aferente obligațiilor de serviciu public, calculate astfel:

(C unitar x Km), unde:

C unitar reprezintă costul în lei stabilit pe km pentru fiecare categorie de mijloc de transport, calculate cu includerea amortizării investițiilor operatorului și a cheltuielilor financiare aferente investițiilor.

Amortizarea investițiilor realizate de operator din fonduri provenite de la bugetele locale sau bugetul statului nu este eligibilă,

Km reprezintă numărul de km efectiv realizati de mijloacele de transport ale operatorului în luna în care se acordă compensația, pe traseele stabilite în Programul de transport astfel:

$CE = (c \text{ unitar tramvai} \times Km \text{ tramvaie}) + (c \text{ unitar autobuze} \times Km \text{ autobuze})$

Pr – reprezintă profitul rezonabil al operatorului, reprezentând o rată de rentabilitate a capitalului normală pentru sectorul de activitate de transport public și care ține seama de nivelul de risc al serviciului de transport public local suportat de operator,

V- reprezintă totalitatea veniturilor generate în legătură cu prestarea serviciului de transport public local de către operator, pentru luna pentru care se acordă compensația, respectiv:

- Venituri din activitatea de vânzare a titlurilor de călătorie la care operatorul este îndreptățit,
- Venituri din alte activități legale de prestarea Serviciului de transport public local,
- Nu se includ diferențele de tarif la care operatorul este îndreptățit prin contractul de delegare.

Compensația se calculează și se plătește cumulat pentru activitățile de transport în comun cu tramvaie și autobuze. Raportul lunar de constatare și factura se întocmesc de operator și sunt prezentate acționarului Municipiul Ploiești. Compensația nu poate depăși Efectul financiar net.

În vederea evitării supracompensării operatorul va întocmi decontul anual pentru calculul Compensației anuale.

Compensația anuală reprezintă cea mai mică valoare dintre:

- Valoarea totală anuală a compensației calculate potrivit rapoartelor lunare de constatare aprobate pentru anul respectiv, și

- Valoarea totală anuală a compensației calculată potrivit celor prezentate mai sus, în care CE se va înlocui și va reprezenta valoare cheltuielilor efective suportate de operator pentru respectarea obligației de serviciu public efectiv, pe categoriile de costuri.

În cazul în care compensația acordată operatorului pentru anul anterior este mai mare decât compensația anuală, operatorul va restitui diferența rezultată, în termen de 30 zile calendaristice de la stabilirea compensației anuale.

E. Așteptări în ceea ce privește politica de dividende/vărsăminte din profitul net aplicabilă întreprinderii publice

Conform Actului constitutiv, la închiderea exercițiului financiar, Adunarea Generală a Acționarilor discută, aprobă și/sau modifică situațiile financiare anuale, pe baza rapoartelor prezentate de Consiliul de Administrație sau de auditorul financiar și fixează dividendele.

Conform contactului de delegare „*Profitul Rezonabil*” este profitul recunoscut operatorului din furnizarea Serviciului, stabilit pe baza ratei de rentabilitate a capitalului normală pentru sectorul de activitate din care face parte Serviciul și care ține seama de riscul sau de absența riscului suportat de către operator.

Prin raportare la prevederile legale în vigoare și la recomandările UE precum și prin comparație cu operatorii existenți pe piață, o rată de maxim 3,77% din totalul cheltuielilor eligibile este considerată Profit Rezonabil.

A.G.A. va aproba anual modul de repartizare a profitului net, în concordanță cu prevederile legislației incidente în vigoare.

Potrivit Ordonanței Guvernului nr. 64/2001 privind repartizarea profitului la societățile naționale, companiile naționale și societățile comerciale cu capital integral sau majoritar de stat, precum și la regiile autonome, profitul contabil rămas după deducerea impozitului pe profit se repartizează pe următoarele destinații, dacă prin legi speciale nu se prevede altfel:

- a) rezerve legale;
- b) alte rezerve reprezentând facilități fiscale prevăzute de lege;
- c) acoperirea pierderilor contabile din anii precedenți, cu excepția pierderii contabile reportate provenite din ajustările cerute de aplicarea IAS 29 «Raportarea financiară în economiile hiperinflaționiste», potrivit Reglementărilor contabile conforme cu Standardele internaționale de raportare financiară și Reglementărilor contabile armonizate cu Directiva Comunităților Economice Europene nr. 86/635/CEE și cu Standardele Internaționale de Contabilitate aplicabile instituțiilor de credit;

- cl) constituirea surselor proprii de finanțare pentru proiectele cofinanțate din împrumuturi externe, precum și pentru constituirea surselor necesare rambursării ratelor de capital, plăți dobânzilor, comisioanelor și a altor costuri aferente acestor împrumuturi externe;

- d) alte repartizări prevăzute de lege;
- e) participarea salariaților la profit; societățile naționale, companiile naționale și societățile comerciale cu capital integral sau majoritar de stat, precum și regiile autonome care s-au angajat și au stabilit prin bugetele de venituri și cheltuieli obligația de participare la profit, ca urmare a serviciilor angajaților lor în relație cu acestea, pot acorda aceste drepturi în limita a 10% din profitul net, dar nu mai mult de nivelul unui salariu de bază mediu lunar realizat la nivelul agentului economic, în exercițiul financiar de referință;

- f) minimum 50% vărsăminte la bugetul de stat sau local, în cazul regiilor autonome, ori dividende, în cazul societăților naționale, companiilor naționale și societăților comerciale cu capital integral sau majoritar de stat;

- g) profitul nerepartizat pe destinațiile prevăzute la lit. a)-f) se repartizează la alte rezerve și constituie sursă proprie de finanțare, putând fi redistribuit ulterior sub formă de dividende sau vărsăminte la bugetul de stat sau local în cazul regiilor autonome.

F. Așteptări privind politica de investiții aplicabilă întreprinderii publice

Programul anual și multianual de investiții va fi înaintat de Consiliul de administrație spre aprobare către Adunarea Generală a Acționarilor și Autoritatea publică tutelară, odată cu proiectul bugetului de venituri și cheltuieli.

Politica de investiții trebuie corelată cu Obiectivele strategice, respectiv în scopul modernizării și îmbunătățirii serviciilor de transport public local pe raza municipiului Ploiești și aria de acoperire a serviciului.

Realizarea investițiilor este oportună, iar riscurile asociate cu execuția – pentru care trebuie să existe strategii de atenuare a riscului – sunt imposibilitatea asigurării resurselor financiare și selectarea executanților care să asigure realizarea de investiții de calitate și la timp.

Ne așteptăm ca planurile de investiții propuse de conducerea întreprinderii publice să fie bazate pe note de fundamentare/studii de fezabilitate solide, întemeiate, care demonstrează eficiența și oportunitatea investițiilor, ca și potențiala valoare pentru acționari și pentru alți factori interesați. Astfel, planurile de investiții trebuie să aibă o valoare netă prezentă pozitivă, în condițiile unor asumptions rezonabile cu privire la beneficiile viitoare și la costul viitor cu capitalul.

În perioada 2025-2029, organele de conducere vor avea un rol determinant în conceperea unui program de investiții pe termen mediu și lung.

Municipiul Ploiești își propune să realizeze următoarele investiții conform Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru municipiul Ploiești:

1. Creșterea mobilității traficului prin realizarea terminalului multimodal nord-vest, incluzând și spații de parcare pentru moduri de transport auto și biciclete (Zona Spital Județean) –
2. Modernizare str. Gh. Grigore Cantacuzino în zona pasaj CFR Podul Înalt prin lărgire la 4 benzi, reabilitare str. Gh. Grigore Cantacuzino, tronson Sos. Vestului - limita oras, inclusiv terminal multimodal -
3. Asigurarea mobilității traficului prin prelungirea legăturii rutiere și de transport public între Gara de Sud și Gara de Vest (strada Libertății), inclusiv lucrări de reabilitare a domeniului public al piețelor gărilor – Etapa I
4. Asigurarea mobilității traficului prin prelungirea legăturii rutiere și de transport public între Gara de Sud și Gara de Vest (strada Libertății), inclusiv lucrări de reabilitare a domeniului public al piețelor gărilor – Etapa II
5. Reabilitare baza materială transport auto (depou tramvaie și autobaza troleibuze și autobuze)
6. Achiziție de mijloace de transport public – autobuze
7. Achiziție de mijloace de transport public – troleibuze
8. Achiziție de mijloace de transport public – tramvaie
9. Reconfigurare infrastructură rutieră pe str. Ștrandului, construire piste pentru biciclete și pietoni, construire stație capăt linie, inclusiv amenajare sens giratoriu pe str. Ștrandului/ DN1B - 8.100.000 EURO valoare estimată - proiect în rezervă.

Programul lucrărilor de investiții se aprobă de către Consiliul Local al municipiului Ploiești odată cu aprobarea bugetului de venituri și cheltuieli. Finanțarea și realizarea lucrărilor de investiții se face cu respectarea legislației în vigoare privind inițierea, fundamentarea, promovarea investițiilor publice, a legislației privind achizițiile publice de lucrări, bunuri și servicii și cu respectarea dispozițiilor legale referitoare la calitatea și disciplina în construcții, urbanism și amenajarea teritoriului.

Finanțarea lucrărilor de investiții ale municipiului Ploiești se asigură din următoarele surse:

- fonduri nerambursabile conform unor programe de finanțare (POR 2014-2020, P.I.4.1);
- buget local;
- alte surse constituite potrivit legii.

G. Așteptările autorității publice tutelare și ale acționarilor, după caz, cu privire la comunicarea cu organele de administrare și conducere ale întreprinderii publice

Comunicarea dintre organele de administrare și conducere ale societății și Autoritatea publică tutelară și acționariat se va face conform prevederilor din contractul de delegare a gestiunii și conform prevederilor OUG 109/2011, aprobată cu modificări de Legea nr. 111/2016 și cele ale Hotărâri de Guvern nr. 639/2023.

Așteptări constau preponderent în:

a) *transparență și acces la informații* - acționarul așteaptă o comunicare transparentă din partea organelor de administrare și conducere ale întreprinderii publice. Acest lucru presupune furnizarea de informații clare, complete și la timp privind performanța financiară, deciziile strategice, riscurile și oportunitățile, precum și alte aspecte relevante ale activității întreprinderii;

b) *raportare periodică și detaliată* - acționarul se așteaptă la o raportare periodică și detaliată privind activitățile întreprinderii publice. Aceasta poate include rapoarte financiare trimestriale și anuale, rapoarte de activitate, planuri de afaceri, bugete și alte documente strategice care să reflecte starea actuală și perspectivele viitoare ale întreprinderii;

c) *implicare în deciziile strategice* - acționarul se așteaptă să fie implicat activ în luarea deciziilor strategice majore ale întreprinderii publice. Aceasta implică consultarea în legătură cu planurile de investiții, modificările organizaționale importante, angajamentele financiare semnificative și alte decizii care pot afecta interesul public;

d) *comunicare eficientă și continuă* - acționarul se așteaptă la o comunicare continuă și eficientă cu organele de administrare și conducere, care să faciliteze un dialog constructiv și să permită rezolvarea promptă a problemelor. Aceasta include organizarea de întâlniri periodice între acționar și conducerea întreprinderii, precum și canale clare de comunicare pentru abordarea preocupărilor sau propunerilor acționarului, cu respectarea obligației ca APT să nu intervină în activitatea operațională a întreprinderii publice;

e) *responsabilitate și responsabilizare* - organele de administrare și conducere trebuie să fie responsabile și să răspundă în mod corespunzător pentru deciziile luate și rezultatele obținute. Acționarul se așteaptă ca managementul întreprinderii să fie responsabilizat pentru performanța financiară și operațională, precum și pentru îndeplinirea obiectivelor strategice stabilite.

f) *respectarea cadrului legal și de guvernanta* - acționarul așteaptă ca întreprinderea publică să respecte toate cerințele legale, reglementările aplicabile și bunele practici de guvernanta corporativă. Aceasta include respectarea obligațiilor de raportare, transparența în procesul decizional și respectarea drepturilor acționarilor;

g) *proactivitate în gestionarea riscurilor* - organele de administrare și conducere trebuie să fie proactive în identificarea și gestionarea riscurilor care pot afecta întreprinderea.

H. Așteptările autorității publice tutelare și ale acționarilor, după caz, privind calitatea și siguranța serviciilor și produselor oferite de întreprinderea publică

Următoarele rezultate strategice sunt așteptate a fi atinse în următorii patru ani, la standarde/costuri raționale, eficiente, scăzute, etc.:

a) satisfacerea cu prioritate a nevoilor de transport ale populației și ale operatorilor economici pe teritoriul unități administrativ-teritoriale;

b) îmbunătățirea siguranței rutiere, protecției mediului și calității transportului public local;

- c) deplasarea în condiții de siguranță și de confort, inclusiv prin asigurarea de risc a persoanelor transportate, precum și a bunurilor acestora prin polițe de asigurări;
- d) accesul egal și nediscriminatoriu al operatorilor de transport, respectiv al transportatorilor autorizați, la piața transportului public local;
- e) optimizarea funcționării pieței transportului public local prin asigurarea unui cadru concurențial normal, dinamic și loial.

Acționarul majoritar Consiliul Local al municipiului Ploiești este conștient de importanța calității și siguranței serviciilor oferite de întreprinderea publică Transport Călători Express S.A. Ploiești. De aceea, solicităm ca întreprinderea publică să contribuie la implementarea de obiective de îmbunătățire a calității serviciilor de transport public local prestate.

Pe cale de consecință, ne așteptăm ca administratorii să fie informați cu privire la gradul de satisfacție al clienților/consumatorilor și să permită accesul la informații reale, cu costuri scăzute.

Aceste rezultate strategice trebuie evidențiate prin acțiuni specifice propuse în Planul de Administrare.

Ne așteptăm ca toți membrii consiliului de administrație să fie informați cu privire la această Scrisoare de Așteptări, iar aceasta să fie publicată pe pagina web a întreprinderii publice, cu tratarea pertinentă a informației confidențiale și sensibile din punct de vedere concurențial.

I. Așteptări în domeniul eticii, integrității și guvernantei corporative

Respectarea normelor de etică (a), integritate (b) și guvernanță corporativă (c) este esențială pentru funcționarea eficientă și responsabilă a unei întreprinderi publice. Aceste cerințe sunt necesare pentru a asigura că întreprinderea publică își îndeplinește misiunea de a servi comunitatea într-un mod care promovează încrederea publică și utilizarea corectă a resurselor. Etica asigură că toate deciziile și acțiunile sunt ghidate de principii morale solide, prevenind abuzurile și protejând interesele cetățenilor. Integritatea este crucială pentru menținerea unui climat de transparență și corectitudine în cadrul organizației, contribuind la prevenirea corupției și a altor practici neetice. În plus, o activitate de guvernanță corporativă solidă garantează că procesele decizionale sunt transparente, responsabile și orientate către obiectivele strategice pe termen lung ale întreprinderii publice.

a) Așteptări în ceea ce privește etica:

- a.1. *Respectarea codului de etică* - întreprinderea publică adoptă și respectă un cod de etică bine definit, care să ghideze comportamentul și deciziile la toate nivelurile organizației;
- a.2. *Evitarea conflictelor de interese* - implementarea unor mecanisme eficiente pentru identificarea și gestionarea conflictelor de interese;
- a.3. *Transparență în deciziile de afaceri* - toate deciziile de afaceri să fie luate în mod procedural și transparent, cu o justificare clară și deschisă pentru toate părțile interesate.

b) Așteptări în ceea ce privește integritatea:

- b.1. *Toleranță zero față de corupție* - emiterea unei politici stricte de toleranță zero față de corupție, fraudă și alte practici neetice și implementarea unor mecanisme simple și eficiente de monitorizare;
- b.2. *Implementarea unor politici clare de conformitate* - întreprinderea publică trebuie să dezvolte și să aplice politici clare de conformitate, care să asigure respectarea legilor și regulamentelor aplicabile.

c) Așteptări în ceea ce privește guvernanța corporativă:

c.1. *Transparență în raportare* - întreprinderea publică trebuie să ofere rapoarte clare și detaliate despre performanța sa financiară și operațională, precum și despre respectarea normelor de guvernanță corporativă;

c.2. *Responsabilitatea organelor de conducere* - membrii organelor de conducere trebuie să fie responsabili pentru deciziile lor și să acționeze în interesul comunității și al întreprinderii publice.

c.3. *Implicare în procesul decizional* – acționarii, în calitatea lor de UAT, așteaptă să fie implicate în mod activ în procesul decizional, asigurându-se că interesele comunității sunt luate în considerare în toate deciziile strategice majore.

Așteptările autorității tutelare se îndreaptă cu precădere către:

- conformitatea totală a situației societății cu cerințele legislative incidente;
- promovarea și respectarea valorilor organizaționale (profesionalism, tradiție, dialog social, respect față de oameni și mediu, respect față de cultura organizațională, etc);
- optimizarea calității implementării principiilor de bună guvernanță corporativă, etică și integritate;
- identificarea și evitarea incompatibilităților și a conflictelor de interese, prevenirea și raportarea fraudelor, actelor de corupție și semnalarea neregularităților.

Obiectivele strategice ale societății:

Pentru realizarea misiunii sale, SC Transport Călători Express SA Ploiești își propune următoarele obiective strategice:

A.Eficiența economică

- Optimizarea permanentă a costurilor;
- Promovarea unei metodologii de stabilire a tarifelor conform Contractului de delegare, precum și principiului eficienței costului și a calitatii maxime a serviciilor prestate, luând în considerare și gradul de suportabilitate al populației.

B. Modernizarea și îmbunătățirea serviciilor

- Modernizarea și creșterea flotei de vehicule prin care se asigură transportul călătorilor, în beneficiul acestora și al mediului înconjurător din aria de operare;
- Asigurarea dezvoltării durabile și creșterea flexibilității organizației;
- Extinderea ariei de operare și diversificarea ofertei de servicii către populație;
- Îmbunătățirea serviciului din punct de vedere al calității prin: reducerea timpilor de așteptare în stații, sporirea siguranței în mijloacele de transport în comun, punctualitate, creșterea accesibilității spre mijloacele de transport public, asigurarea unor conexiuni între trasee în avantajul călătorilor.

C. Orientarea către călători/beneficiari

- Preocuparea permanentă pentru creșterea gradului de încredere al călătorilor și pentru asigurarea unei transparențe legate de acțiunile întreprinse;
- Informarea eficientă a călătorilor asupra traseelor și a orarului de mers a vehiculelor de transport public local, a locațiilor stațiilor de oprire, a tarifelor, a impactului asupra mediului înconjurător, a mijloacelor de transport public în comparație cu autoturismele proprii, etc.

D. Competența profesională

Creșterea eficienței generale a societății, prin corecta dimensionare, informare și motivare a personalului societății;

Instruirea permanentă a personalului, pentru creșterea gradului de profesionalism.

Așteptări privind cheltuielile de capital reducerea cheltuielilor

1. Așteptări în legătură cu cheltuielile de capital:

- administratorii vor analiza, fundamenta, aviza și propune spre aprobare, anual, Autorității publice tutelare și acționarilor, programul de dezvoltare și de investiții necesar îndeplinirii obiectivelor strategice ale Societății. Cheltuielile de capital propuse prin programul de dezvoltare și investiții trebuie să fie în corelare directă cu obiectivele strategice ale Societății.

- administratorii pot aproba, în limita bugetului de venituri și cheltuieli aprobat de Adunarea Generală a Acționarilor, modificări în structura acestuia, în limita competențelor pentru care a primit mandat.

2. Așteptări în legătură cu reducerea cheltuielilor:

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

- consiliul de administrație, prin administratorii săi, trebuie să urmărească încasarea la termen a creanțelor Societății și să dispună toate măsurile de recuperare a acestora în termenul legal de prescripție. În caz de nerecuperare a creanțelor în termenul legal, ca urmare a neluării măsurilor legale și necesare pentru aceasta, administratorii vor răspunde în solidar cu directorii pentru prejudiciul cauzat Societății.

- angajarea oricăror cheltuieli a Societății trebuie să respecte principiile eficienței, eficacității și economicității.

Trebuie avute în vedere măsuri pentru reducerea cheltuielilor, astfel:

- Eficientizarea Programului de transport, stabilit prin contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local;
- Întocmire documentații pentru accesarea de fonduri europene pentru finanțarea înnoirii parcului auto. Astfel, cheltuielile de exploatare ar scădea semnificativ și, totodată ar crește calitatea serviciului prestat;
- Optimizarea consumului de combustibil și energie prin verificări tehnice periodice;
- Reducerea cheltuielilor cu energia și apa;
- Reevaluarea necesarului de materiale consumabile, reducerea achizițiilor prin centralizare și licitații;
- Digitalizarea proceselor interne și reducerea consumului de papetărie și stocuri fizice.

Măsuri operaționale pentru reducerea cheltuielilor – fiecare legată de un indicator-cheie măsurabil

	Domeniu de cost	Măsura concretă	KPI de urmărit	Țintă realistă / Impact tipic*
A	Carburant & energie	1. Eco-driving + feedback telematic (curs 4 h + module scoring în bord)	Consum carburant (L/veh-km)	-7 ... -12 % în 6-12 luni

		2. Limitare ralanti prin oprire automată motor	Minute ralanti /100 km	-20 %
		3. Presiune anvelope monitorizată prin TPMS	Consum carburant (L/veh-km)	-2 %
		4. Smart charging & energy-management în depouri (algoritm de încărcare + fotovoltaic + stocare)	kWh/veh-km; vârf putere (kW)	-10 % kWh și aplatizare vârfuri
B	Întreținere & piese	5. AI predictive maintenance pe tren de rulare & sistem SCR	Cost mentenanță/veh-km; MDBF	-24 % cost piese, +43 % productivitate atelier
		6. Lubrifiere/filtre condition-based (senzori ulei)	Interval km între schimburi	+30 % interval ⇒ -8 % cost consumabile
		7. Optimizare stoc piese (ABC + reorder automat)	Valoare stoc / cifra piese; rotație (zile)	-15-20 % capital blocat
C	Planificare flotă	8. Optimizare rețea + duty scheduling software	Vehicule necesare/zi	-5-8 % vehicule ⇒ ex. €0,6 mil./trim.
		9. Crew rostering dinamic (ture după cerere real-time)	Ore șofer/veh-km; % ore suplim.	-5 % ture, -30 % ore suplim.
		10. Reducere kilometri „în gol” prin garare satelit	Km fără pasageri (%)	-10 %
D	Achiziții & consumabile	11. Contracte-cadru & e-licitații combustibil, piese	Index preț vs. Platts / producători	-5 %
		12. Standardizare agregate (anvelope, filtre)	Nr. SKU piese critice	-15 % SKU
E	Imobile & utilități	13. Depou ISO 50001 (LED, HVAC smart, recuperare apă spălătorie)	kWh/m²; m³ apă/veh.	-30 % energie, -50 % apă
F	Resurse umane	14. Program „Zero ore suplimentare” + bancă de ore	Ore suplim./total	< 5 %
		15. Training tehnologic cross-skill (șofer-manipulator)	Cost salarizare/veh-km	-3 %
G	Fraudă & leak-uri de venit (indirect cost)	16. E-ticketing + porți de acces	Cost cash-handling/venit	-70 % cost numerar