

**ROMANIA
JUDETUL TIMIS
MUNICIPIUL TIMISOARA
CONSILIUL LOCAL**

PROCES - VERBAL

**Incheiat azi 10.07.2020 cu ocazia sedintei de indata a
Consiliului Local al Municipiului Timișoara**

Președinte de ședință – Viceprimar DAN DIACONU

Din cei 27 de consilieri au fost prezenți 17

Au absentat: Chindris Laura, Taropa Lucian, Tundrea Luminita, Dugulescu Marius, Idolu Dan, Blotiu Andra, Mateescu Ioan, Mihok Ciprian, Popovici Gabriela, Szatmari Ioan

Din partea executivului participa domnul primar NICOLAE ROBU, domnul viceprimar Dan Diaconu, domnul viceprimar Farkas Imre si secretar general Caius Suli;

DL.DIACONU: Avem un singur punct pe ordinea de zi. Domnule Primar, dacă doriți să faceți o scurtă prezentare.

DL.PRIMAR: Am retras proiectul de pe ordinea de zi data trecută pentru că era în el o prevedere cu care nu eram de acord. Din păcate, îl aveți la vot acum în varianta în care a fost și atunci și vă explic despre ce este vorba. Noi ne-am angajat să facem delegarea gestiunii serviciilor de transport public local, managementul transportului public local în aria metropolitană către S.M.T.T. Avem o asociație de dezvoltare intercomunitară, Societatea Metropolitană de Transport Public, dar ea este cu statut de asociație de dezvoltare intercomunitară. Angajamentul a fost luat în cunoștință de cauză, așa se rezolvă la nivel european problema transportului public, în jurul orașelor importante, ca să se asigure cuprindere și pentru zona metropolitană. Întrucât avem un operator de transport public la care acționar unic este Consiliul Local, și care a făcut progrese foarte mari în ultima vreme, și pentru care municipalitatea a asigurat o dezvoltare fără precedent a parcului auto și continuă să facă acest lucru, în final, acest operator, S.T.P.T., va asigura transportul public. Se interpune între administrația publică locală și operator această structură, asociație de dezvoltare intercomunitară. Trebuie să facem acest lucru rapid, pentru că noi trebuie să obținem și pentru pasul următor, atribuirea

către S.T.P.T. a sarcinii de a fi operator de transport public, avizul de la Consiliul Concurenței. Am retras proiectul pentru că nu era la modul cel mai inspirat rezolvată problema finanțării acestui A.D.I., S.M.T.T. Din păcate, așa este prevăzut în statut, ceea ce mie mi-a scăpat, fiindcă în vechiul statut nu era așa. Acum nu mai putem să schimbăm lucrurile fiindcă suntem în criză de timp, vom merge pe prevederea care este în statut, dar, în timp ce facem toate diligențele ca să ne achităm de sarcinile asumate față de Comisia Europeană, ca să fim eligibili pentru finanțare cu tot ceea ce am făcut noi, avem cele trei proiecte pe fonduri europene pentru achiziția de tramvaie. Continuăm procedura și vom demara și o modificare de statut care să asigure o finanțare mai bine gândită a acestui S.M.T.T. Banii se obțin ca procent 10% din încasările pe care le face S.T.P.T. din plățile care se fac către S.T.P.T., dar nu din plățile integrale, cuprinzând și gratuitățile și tot ce asigurăm noi la Timișoara și asigură și colegii primari și consiliile locale din localitățile membre ale societății metropolitane. Prin absurd, dacă noi am decide gratuitate pentru transportul public sau o comună ar decide asta, noi am făcut un experiment în acest sens, concluzia a fost că nu se justifică să facem așa ceva, dacă s-ar face, atunci societatea ar lua procent zero din încasările pe care le face de la călători. Aici este punctul slab. Vom avea timp să asigurăm un alt mecanism care să garanteze anumite venituri care vor fi sub controlul Consiliului Local care să acopere cheltuielile de funcționare. Aceasta înseamnă cheltuielile de personal, apoi, societatea metropolitană trebuie să facă studii, analize și să vadă ce se potrivește să se creeze ca linii de transport public, în toată zona metropolitană, să vadă ce frecvență trebuie să aibă mijloacele de transport public pe diversele linii și apoi să monitorizeze situația reală și să vadă dacă lucrurile merg bine, să propună soluții corective acolo unde ele nu merg bine sau soluții de îmbunătățire. Această delegare trebuie făcută, iar în pasul următor, săptămâna viitoare, vom supune la vot ceea ce vă spuneam, transferul către S.T.P.T. ca operator de transport public a sarcinii de a asigura transportul public local în zona metropolitană.

DL.ORZA: Conceptul de transport metropolitan este clar, ceea ce mă frapază este la pag.38, art.5.5., legat de finanțare. Cu toții știm care este situația la S.T.P.T., din punct de vedere financiar, se fac eforturi pentru ca lucrurile să meargă bine. S.T.P.T. duce tot greul cu transportul public, el este operatorul de bază, el face investiții, și Primăria face, desigur. Părerea mea, pe lângă redevența pe care o dă S.T.P.T. către Asociația Metropolitană de Transport, în momentul de față fiind o formă prin care putem să punem în colaborare pe cei de la S.T.P.T. cu comunele periurbane pentru a asigura acest transport public metropolitan. Suma de 10 % din cifra de afaceri mi se pare foarte mare.

DL.PRIMAR: Nu trebuie să fie din cifra de afaceri ci numai dintr-o parte din încasări. Noi trebuie să modificăm pentru că nu este în regulă așa cum este. Trebuie să fim în consonanță cu statutul. Nu face S.M.T.T.-ul investiții. De aceea

am retras data trecută, eram nemulțumit exact de acest articol. Dar m-am trezit în situația în care mi s-a arătat că așa este în statutul actual. Nu putem fi în contradicție cu statutul, pentru că ne ducem mai departe la Consiliul Concurenței și suntem analizați pe documente care trebuie să fie consonante, dar, trebuie să modificăm și statutul și această prevedere, pentru că nu e în regulă. Din două considerente: unul, în privința modului în care se constituie veniturile și al doilea, scoaterea investițiilor. Direcția de specialitate a S.T.P.T.-ului face investițiile, ca și până acum. Se poate modifica, mai puțin gratuitățile, pentru că grosul banilor provine din gratuități. Faceți un amendament în care să scrieți mai puțin gratuitățile.

DL.ORZA: Sau să modificăm procentul de 10%, mie mi se pare foarte mare.

DL.PRIMAR: Așa scrie în statut, cifra nu o putem modifica. Dacă scoatem gratuitățile, se va ajunge la o sumă rezonabilă. Nu contrazicem statutul.

DL.ORZA: Dacă scoatem subvenția, da. Trebuie modificat chiar în fraza asta, unde este paranteza, cu ce înseamnă bilet, abonament, facilități acordate, scriem doar bilete și abonamente.

DL.DIACONU: Trebuie scos inclusiv „facilități” din paranteza respectivă.

DL.PRIMAR: Nu știu dacă este bine, subvenția pe bilet există. Să rămână asta, dar să scriem mai puțin gratuitățile care sunt și ele facilități. Constat că directorul general al S.T.P.T. s-a panicat, văd că nu s-a mulțumit să aibă o discuție cu mine și vrea să pregătească altceva. Este un gest total incorect care mă supără foarte tare fiindcă eu cunosc toate aspectele. Nu se poate cum vrea el și nu el își asigură veniturile, le asigurăm noi. Eu, ca ordonator de credite, i le-am asigurat până în momentul de față, deci, dacă are cineva motive să fie neliniștit, nu este el, ci eu sunt primul care trebuie să fie neliniștit dacă nu merge bine transportul public. La mine vin toate.

DL.ORZA: Fac amendamentul care se va referi doar la partea a doua a aliniatului 5.5: „Veniturile lunare obținute de operatorul de transport din vânzarea titlurilor de călătorie, mai puțin gratuitățile acordate de Consiliul Local se vor comunica S.M.T.T. până la data de 15 a lunii pentru luna precedentă”.

DL.SANDU: Nu știu dacă „gratuitățile” este formularea ideală.

DL.PRIMAR: S-a mers pe textul existent, unde scrie inclusiv facilitățile, mai puțin gratuitățile, se poate reformula totul, așa este în statut.

DL.SANDU: Pentru noi este clar ce înseamnă gratuități, dar nu știu dacă pentru cineva din exterior este foarte limpede.

DL.ORZA: Pentru exterior trebuie să fie clar pentru Direcția Economică a primăriei. Sau zicem doar „din vânzarea titlurilor de călătorie, doar bilete și abonamente”.

DL.PRIMAR: Eu zic să tăiem aspectul cu „facilitățile” și să precizăm mai puțin contravaloarea gratuităților.

DL.ORZA: Sau să zicem mai puțin subvenția, direct.

DL.PRIMAR: Subvenția se regăsește și în bilete și abonamente, unde nu este gratuit, ci numai o cotă-parte. Subvenția la unii este cotă-parte din valoarea serviciului, la alții este 100%.

DL.ORZA: Atunci scoatem numai „facilitățile” și lăsăm în paranteză numai „bilete și abonamente”. Dar și aici, subvenția este inclusă și în ele și tot mare este, dacă se adună toate.

DL.PRIMAR: LA noi cea mai mare parte din venituri se asigură din gratuități.

DL.CĂLDĂRARU: A facilita nu înseamnă neapărat gratuit.

DL.PRIMAR: Și așa putem lăsa, numai „bilete și abonamente”, nu mai facem nici o precizare, știm noi care este înțelesul.

DL.DIACONU: Rămânem așa, pentru că în contractul de servicii publice care urmează să fie încheiat ulterior, termenii aceștia nu cred că mai sunt aceiași, gratuitate, facilitate, ci sunt compensări. Există riscul de a avea o diferență de terminologie între cele două elemente.

DL.PRIMAR: Nu zicem nimic despre facilități, nici că intră, nici că nu intră, zicem „bilete și abonamente”.

DL.DIACONU: Rămâne așa amendamentul, este în regulă?

DL.ORZA: Dacă tradus economic va fi ceea ce am discutat...

DL.DIACONU: Este cineva împotriva acestui amendament? Nu îl am în sistem și vă rog să va exprimați verbal.

Dacă nu, lansez spre vot proiectul întreg, inclusiv amendamentul:

PUNCTUL 1 AL ORDINEI DE ZI

PROIECT DE HOTĂRÂRE PRIVIND APROBAREA STUDIULUI DE OPORTUNITATE PENTRU DELEGAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PERSOANE PRIN CURSE REGULATE DE CĂTRE ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ, „SOCIETATEA METROPOLITANĂ DE TRANSPORT TIMIȘOARA”

-17 voturi pentru.

**PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,
Viceprimar DAN DIACONU**

**SECRETAR GENERAL,
Jr. CAIUS ȘULI**