



## Licitații și contractele de servicii de transport cu autobuzul și instrumentul electronic de achiziții în cazul ZTM Varșovia

Licitația - ca formă de externalizare a serviciilor de transport public cu autobuzul - s-a dezvoltat la începutul anilor 1990. Ideea inițială a fost de a acoperi nevoile tot mai mari în material rulant la nivelul zonei metropolitane Varșovia, aflate în dezvoltare rapidă. În perioada respectivă, fosta Intreprindere de Transport Urban de Stat a avut probleme majore cu materialul rulant. Soluția a fost văzută în antrenarea inițiativei private în serviciile de transport public. Pe baza licitațiilor deschise, competitive, au fost selectate companii private. Cu timpul, procedurile de licitație au evoluat, nivelul de calitate solicitat devenind mai înalt. În prezent, în cazul noilor licitații, câștigătorul trebuie să dețină autobuze de foarte bună calitate, cu podea joasă și - în paralel cu sporirea nivelului de calitate al noii flote - costul serviciilor este constrâns să scadă, datorită competiției. La ultima licitație, noul instrument electronic de achiziții - ca etapă finală a procedurii de licitație - a furnizat beneficii suplimentare în ce privește costul serviciilor.

La nivelul anului 2010, pe raza Varșoviei și a zonei sale metropolitane funcționează zilnic, la ore de vârf, un număr de aproximativ 1500 de autobuze. Mai mult de 400 din aceste autobuze sunt în proprietatea a 3 companii private, în baza legală a 8 mari contracte rezultate din organizarea procedurilor de licitație deschise. O licitație tipică acoperă servicii în valoare de 4 milioane de vehicule-kilometrii pe an, pentru 50 de autobuze noi cu podea joasă. Specificația tehnică a autobuzelor este pregătită de ZTM, pe principii de calitate și ecologice, în consens cu strategia în domeniul transporturilor a orașului. Aceste principii sunt: informații 100% dinamice pentru călători, în interiorul și exteriorul vehiculului; aer condiționat; monitorizarea numărului de călători; supraveghere video; automate de vânzare a biletelor, sisteme de colectare a veniturilor etc. Lista de indicatori este evaluată de la licitație la licitație. Indicatorii de ordin strict tehnic nu sunt menționați, întrucât riscul operațional aparține operatorului, acesta optând pentru modelul final de autobuz. Contractul încheiat în baza licitației este un contract de cost global, riscul privind venitul este suportat 100% de autoritate. Operatorul va fi penalizat dacă nu respectă normele de calitate ale serviciului.

În 2009 a fost introdusă o etapă suplimentară a procedurii de licitație, în premieră în Polonia: licitația electronică. Licitația reprezintă ultima etapă a unui proces de achiziție obișnuit, cu cel puțin trei oferte valabile în etapa tradițională a procedurii (pe suport tipărit). Toți ofertanții sunt invitați la licitație. Aceasta este organizată prin intermediul unei platforme electronice specifice, implementate pentru Municipality Varșovia. Ofertanții trebuie să se autentifice cu o semnătură electronică oficială.

Licitația durează 30 de minute și ofertele sunt obligatorii pentru ofertanți câtă vreme nu există o ofertă mai bună. După încheierea procedurii se semnează un contract cu câștigătorul. Licitația

electronică a ajutat la scăderea prețului pe vehicul-kilometru la ultima licitație, cu aproximativ 10%.

Dacă este bine pregătită și gestionată, licitația pe baze concurențiale poate stimula dezvoltarea unor servicii de calitate simultan cu restrângerea costurilor, în comparație cu situația monopolului municipal sau al unei companii private. Materialul rulant este achiziționat de o companie privată ce suportă riscul operațional și de exploatare. Externalizarea acestui risc și a posibilelor elemente de cost constituie un beneficiu în plus. Contractele de servicii publice semnate în urma unui proces de licitație și a compensării de costuri (în cazul Varșoviei: metoda costului global) asigură un mediu organizațional și financiar stabil pentru servicii. Licitația electronică din etapa finală a licitației dă posibilitatea unei selecții mai avansate a ofertelor și la un cost mai scăzut al serviciilor pentru autoritatea de transport.

Al doilea atelier de lucru CAPRICE ‘Licitații și contractele de servicii de transport de călători’ (inclusiv aspecte privind managementul infrastructurii), organizat în Polonia

**Al doilea atelier de lucru CAPRICE a fost organizat la Varșovia (Polonia), din 14 până în 16 septembrie 2009. Toți partenerii s-au întâlnit în orașul lui Frederic CHOPIN pentru un schimb de experiență având ca obiect Licitațiile și contractele pentru servicii de transport de călători (inclusiv aspecte privind managementul infrastructurii). Tema a privit atât transportul feroviar regional, cât și transportul urban. Prin declarațiile partenerilor au fost evidențiate multe situații.**

### Licitațiile și contractele în cazul transportului feroviar regional

În Polonia, responsabilitatea privind căile regionale revine voievodatelor (regiuni administrative din Polonia, în număr de 16), unde municipalitățile se ocupă de aspectele de transport local. Compania de transport feroviar regional este autonomă. Municipalitățile din zona metropolitană trebuie să co-finanțeze neacoperirea serviciilor de transport de pe teritoriul lor, în baza unui contract semnat cu orașul Varșovia. Autoritatea de Transport Public din Varșovia (ZTM Varșovia) dezvoltă contracte pe termen lung (10-12 ani). În cazul contractelor pe termen scurt, prețurile se pot modifica anual. Operatorii nu doresc să suporte riscul aferent materialului rulant ce face obiectul unor contracte pe termen scurt derulate de aceștia (ca în cazul operatorilor mai mici, din cauza parcului restrâns de vehicule în rulaj). ZTM Varșovia s-a angajat să majoreze indicele modal al transportului public, pentru a spori atractivitatea transportului public. Aspectul este important în special în cazul suburbiilor orașului, unde atractivitatea transportului public este insuficientă.

În urmă cu câțiva ani s-a introdus un ‘bilet comun’, integrând căile feroviare cu transportul public local, inițial integrând linie cu linie și apoi integrând in-extenso zona metropolitană Varșovia. Costurile biletului integrat sunt rezultatul unor lungi negocieri ale ZTM Varșovia cu Căile Feroviare Mazoviene (KM) și Trenurile-Navetă din Varșovia (WKD). Costurile sunt calculate pe baza unui logaritm tren-kilometru. Un control al biletelor gestionat de ZTM se desfășoară de patru ori pe an, pentru a stabili numărul de călători utilizatori de bilete ZTM. În

cazul căilor feroviare regionale, ZTM Varșovia nu are în atribuții controlul biletelor, dar operatorii au proprii lor controlori.

În sfârșit, ZTM Vașovia urmărește să fundamenteze un sistem integrat de bilete și să înființeze o autoritate de transport regională comună cu întregul Voievodat Mazovia. Prin CAPRICE, primul obiectiv de îndeplinit este concordanța orarelor, suprapunerea în plan și corelarea liniilor și un planificator integrat de călătorii.

În Paris și în regiunea Île-de-France nu a existat până în prezent concurență. Există două companii proprietate de stat (RATP- operatorul liniilor de autobuz și de metrou și SNCF – operatorul liniilor feroviare) și câțiva operatori privați ce nu influențează monopolul companiilor anterior menționate. Totuși, regulamentele europene pot schimba situația actuală de monopol. STIF gestionează contracte cu durata de patru ani. Anual, acestea sunt remaniate încât să includă serviciile de transport implementate în cursul anului.

- Sistemul de salarizare: remunerația pentru serviciile operatorului înregistrează un trend ascendent evident. Întrucât riscul industrial este asumat de operator, subvențiile sunt stabilite când se negociază contractul și sunt indexate în acord cu prevederile contractuale. Câștigurile obținute din productivitatea estimată se întorc în bugetul STIF. În replică, STIF compensează impactul financiar al politicii de prețuri pentru bilete. Performanțele contractorilor sunt criteriul de distribuire a profitului.

- Politica în domeniul investițiilor: pentru următorii 4 ani sunt planificate investiții în valoare de 7 miliarde de EURO (servicii de transport feroviare și de transport urban) începând din 2008 până în 2011. STIF este implicat în politica de investiții în calitate de partener contractual, prin activități de organizare planificată și monitorizare. Proiectele strategice sunt finanțate prin investiții directe (de ex.: pentru material rulant, facilități pentru peroane etc.). Prima prioritate o au proiectele cele mai așteptate de călători.

- Proces avansat de monitorizare: întrucât subvențiile sunt atribuite de STIF, aceasta implică transparență privind conturile. Astfel, STIF se angajează în organizarea planificată și monitorizarea subvențiilor (de ex.: controlul utilizării subvențiilor, pregătirea ulterioarelor licitații ...).

- Contract specific cu managerul infrastructurii serviciilor feroviare: STIF alocă 650 de milioane de EURO anual pentru a întreține rețeaua utilizată de SNCF (deținută de 'Căile feroviare franceze'-RFF – companie de stat). Un audit extern este efectuat în comun cu RFF. Contractul semnat între STIF și RFF în iulie 2009 implică o responsabilitate mai mare pentru STIF, privind controlul instrumentelor plătite de STIF, pentru siguranța că acestea sunt re-investite la nivelul Île-de-France.

În regiunea Berlin-Brandenburg există două categorii distincte de reglementări în domeniul transportului de călători: guvernul federal (nivelul național) este responsabil cu legislația în domeniul căilor feroviare, municipalitățile fiind responsabile cu transportul urban. Cursele feroviare pentru navetiști (S-Bahn) sunt asimilate din punct de vedere legal transportului cu tramvaiul. VBB este responsabil cu achizițiile și contractele din partea municipalităților Berlin și Brandenburg. Licitările se desfășoară conform reglementărilor naționale (de ex. VOL/A, GWB, VgV). Privind trenurile expres regionale, noi contracte sunt convenite și vor intra în vigoare la finele lui 2011. Înainte, acestea au fost atribuite direct, dar procedura a devenit licitație competitivă. În 2004, contextul s-a modificat, trecându-se de la 'contract net' la 'contract



global', pentru a da posibilitate noilor competitori să se alăture sau să intre pe piață. Înainte, DB (Deutsche Bahn) din poziția de monopol deținea toate informațiile, competitorii însă nu. Astfel, DB a fost mereu cu un pas înainte în raport cu alte companii, ceea ce a pus DB într-o poziție dominantă, în lipsa competiției. Lipsa pieței proprii de vehicule rulate și a proprietății asupra rețelelor, liniilor și electricității este problematică pentru DB. În plus, VBB nu are influență directă asupra infrastructurii DB. Este un aspect pozitiv în ce privește operațiunile, materialul rulant și personalul. Dar serviciile pentru călători în stații/ la opriri sunt slab reprezentate, întrucât în această privință VBB nu are pârghii legale asupra infrastructurii DB. S-Bahn are un contract atribuit direct (în 2002), cu foarte puține condiții la capitolele 'norme de întreținere' și 'servicii'. Mai mult, VBB nu are posibilitatea controlului calității sau de a constrânge S-Bahn, datorită inconsistenței clauzelor contractuale. În sfârșit, licitația competitivă poate avea unele avantaje: prețuri mici, îmbunătățirea calității, satisfacția clienților, majorarea numărului de solicitări de transport, dar și unele dezavantaje: concurența tranșantă a prețurilor în cazul licitațiilor funcționale. Alte state federale respectă procedurile de licitație ale VBB și în prezent transferă sistemul licitației competitive.

### Licitațiile și contractele de transport urban

Pentru ZTM Varșovia, licitațiile în domeniul transportului au început în 1991. La acel moment, o mică întreprindere privată având în proprietate 3-4 autobuze semna primul contract de transport. Din anul 2000 s-au realizat îmbunătățiri importante și trei companii private au început să funcționeze pe liniile ZTM. Este, deci, mai bine să fie contractat un volum mai mare de vehicule - de ex. autobuze -, pentru a le întreține sau achiziționa mai ușor. La nivelul municipalităților, patru companii au contracte cu prevederi detaliate, monitorizarea operatorului fiind una dintre acestea. Anual, ZTM Varșovia semnează un nou contract cu Căile Feroviare Urbane Rapide. În ce privește structura contractului, numărul de anexe nu este standard, ci este prevăzut special la nivelul unui contract (de cele mai multe ori, în funcție de tipul de vehicul- de ex. tramvai sau autobuz). În anexe sunt prevăzute toate reglementările, de ex. spațiile pentru publicitate, aer condiționat... Compania urbană de autobuze desfășoară activități pe 75% din liniile de autobuz în zona metropolitană Varșovia, aceasta poate deveni o problemă dacă operatorul intră în faliment.

La Vilnius, contractele cu operatorii municipali sunt achiziții directe fără competiție. Contractele cu operatorii privați pot fi achiziții directe sau licitații competitive. Licitațiile competitive se organizează pentru liniile comerciale; operatorul obține dreptul de a utiliza linia. Contractele se semnează cu Municipality Vilnius în cazul operatorilor privați. În cazul operatorilor municipali, contractele se semnează cu MESP (Autoritatea de Transport Public). Totuși, și MESP este deținută de municipalitate. Aproximativ 67% din piața din transporturi reprezintă o parte din operatorii municipali. În prezent, MESP are două contracte în vigoare din 1999. Privite în ansamblu, contractele sunt restrânse în conținut sau reglementări și pot fi prelungite pentru încă 3 – 5 ani în caz că nu au avut loc încălcări ale contractului. Cu alte cuvinte, contractele sunt convenite pentru o perioadă determinată, dar termenii contractuali nu sunt efectiv definiți.

- Procedurile de licitație: acestea sunt stabilite în conformitate cu reglementările speciale naționale. Operatorii străini nu depun oferte, din cauza dimensiunii restrânse a rețelei obiect al licitației. În cadrul unei licitații sunt prezentate în medie 2-3 oferte, exclusiv de la nivel național;



- Regulamente privind licitația: anunțul de participare la licitație este valabil numai 30 de zile; ofertanții trebuie să demonstreze că dețin o infrastructură pentru realizarea serviciului de transport, dar și vehicule ce nu au mai mult de 12 ani vechime;
- Finanțare: un operator pe liniile comerciale nu obține subvenții de la municipalitate, ci numai bani din veniturile din vânzări de bilete. În cazul liniilor necomerciale, câștigătorul primește veniturile din vânzări de bilete, și subvenții de la municipalitate;
- Managementul calității: monitorizarea cu dispozitive GPS (inclusiv pentru planuri orare și trasee) se desfășoară și dacă autobuzele sunt de bună calitate (sau de calitate depășită). Operatorul deține materialul rulant și infrastructura.

În Paris și în regiunea Île-de-France, RATP și STIF au încheiat un contract pe o durată de 4 ani, privind trenurile din subteran și suburbane, dar acesta nu este îndeajuns de detaliat (de ex. privind organizarea serviciilor pe durata orelor de vârf). Un alt contract, vizând autobuzele și tramvaiele, este aproape la fel cu cel menționat mai înainte, dar serviciile sunt mult mai adaptate cazurilor (de ex. pentru școli și vacanța de vară, transport în zilele de sâmbătă și duminică...). În plus, este prevăzut un indicator non-contractual (gradul de saturare al autobuzului), pentru îmbunătățirea organizării planificate a serviciului. Monitorizarea ține cont de kilometrii parcurși anual. Este utilizată o franciză și aceasta poate acoperi riscurile normale în exploatare, riscuri ce pot implica limitarea sau contramandarea ofertei. Variaza de la 3% la 4% în funcție de sub-contract. Auditul și controlul sunt atribuții ale STIF, în special privind performanța livrării, prin contabilizarea actuală a numărului de servicii cu autobuzul, tramvaiul sau metroul efectuate de firmele de control extern. Deși comitetele se întâlnesc trimestrial pentru a monitoriza cauzele neîndeplinirii contractului (exemple de cauze interne: defecțiuni ale materialului rulant, indisponibilitatea angajaților; exemple de cauze externe: pasageri căzuți pe linii), RATP trebuie să asigure securitatea metroului. În timpul grevelor, 50% din sistem trebuie să funcționeze prin activitățile desfășurate pe durata orelor de vârf. Pe baza întârzierilor se măsoară satisfacția călătorilor și se calculează bonusurile. Satisfacția călătorilor este principala prioritate a STIF. În consecință, capacitățile liniilor ar putea fi adaptate pentru a acoperi nevoia de călători (în limitele posibilităților bugetare). Optile, o asociație de 75 de operatori privați, dezvoltă activități pe un număr de 4200 de autobuze, pe 1082 de linii, în inelul exterior al regiunii Île-de-France. Prima versiune de contract a fost implementată la începutul anului 2007, pe o durată de cel mult 4 ani (până în 2010). A doua versiune de contract (cu valabilitate până la sfârșitul anului 2016) se estimează a fi mai ambițioasă și pregătește cadrul implementării Reglementării Europene privind Obligativitatea Serviciului Public. Cel de al doilea tip de contract are toate elementele unui contract de servicii publice și se derulează pe o perioadă de minim 6 ani.

A doua versiune de contract este focusată pe interesul călătorilor, incluzând reglementări privind grevele. Scopul este de a îmbunătăți serviciile pentru călători, în special în ce privește accesibilitatea și informațiile în timp real. Un astfel de contract a fost pentru prima dată convenit în decembrie 2008 cu o companie aparținând grupului Veolia. În 2009 și 2010 se vor organiza următoarele sesiuni de licitații și contracte.

VBB acoperă zona statelor federale Berlin și Brandenburg. Ca autoritate locală, Berlinul are în responsabilitate metroul, rețeaua de autobuze și de tramvaie. Municipality Berlin (Divizia de Transporturi) definește coordonatele sistemului de transport în cadrul unui plan de transport



public (din 4 în 4 ani). Statele federale au în responsabilitate căile feroviare regionale. Managementul general al transporturilor este în atribuțiile VBB.

BVG\* este un operator municipal, având în proprietate toate vehiculele și infrastructura de metrou, tramvaie și autobuze din Berlin, prin contract atribuit direct de VBB și semnat în 2008 (și valabil până în 2020).

BVG are un contract net, întrucât reține veniturile și primește fonduri suplimentare de la municipalitate, în afară de sistemul bonusuri- penalități. Privind sistemul de control al calității serviciilor și infrastructurii, este obligatorie raportarea cu regularitate către autoritate. Noile autobuze trebuie să respecte standarde ecologice riguroase, dar și flota veche trebuie degajată de vehiculele ce nu întrunesc standardele.

Responsabilitatea politică rămâne o atribuție a municipalității, responsabilitatea acțiunilor rămânând în atribuțiile BVG.

\*Berliner Verkehrsbetriebe – Compania de Transport Berlin

### Accent special pe Municipality București

În România există mai mulți operatori de transport public. Infrastructura este deținută de Ministerul Transporturilor, prețul fiind stabilit la nivel național. Prețul pentru infrastructură este foarte scăzut (viteză comercială nesatisfăcătoare, multe linii nu sunt utilizate, în plus, existând linii închise datorită prețului scăzut al infrastructurii).

Municipality București a considerat necesar să încheie un contract de servicii publice - în prezent neexistând nici unul - și să implementeze o autoritate de coordonare, având în responsabilitate întregul transport de călători din regiunea *capitalei București*.

Partenerul din România în Proiectul CAPRICE (PMB) este, deci, interesat de procedurile de achiziție de servicii și mentenanță, de lucrări de construcții pentru infrastructură, de echipamente și flote, având la bază reglementări legislative la nivel național și european.

Pe lângă aceasta, trebuie clarificate aspectele tehnice și trebuie configurate în cel mai bun mod: un sistem de management al traficului urban, un sistem de management al transportului public, un sistem video de monitorizare a traficului, sisteme de informații pentru călători și coridoare prioritare pentru transportul public.



## Orientările CAPRICE

Orientările au fost conturate în cadrul celui de al doilea atelier de lucru, organizat la Varșovia în perioada 14-16 septembrie 2009. În ultimii ani, participanții la Proiectul CAPRICE au dezvoltat experiențe în domeniul licitațiilor sau contractelor pentru serviciile de transport de călători. Licitațiile și contractele au fost utile partenerilor pentru îmbunătățirea calității serviciilor și a satisfacției călătorilor, odată cu restrângerea cuantumului subvențiilor publice pentru serviciile de transport. Pe baza experienței lor, partenerii CAPRICE au formulat câteva orientări.

### Orientări la nivel regional

- Licitațiile competitive și contractele subsecvente s-au dovedit un instrument eficient de îmbunătățire a calității serviciilor de transport public și a satisfacției călătorilor, odată cu restrângerea cuantumului subvențiilor publice oportune bunei funcționări;
- Licitațiile și contractele pentru serviciile de transport public au nevoie de o entitate foarte specializată pentru a pregăti licitația, a defini nivelul de servicii așteptat de călători, a realiza procedura de licitație și a controla contractele. Acesta este în special cazul regiunilor de capitale cu tradiție îndelungată în operatori publici agreați. Autoritățile și asociațiile în domeniul transportului public trebuie sprijinite și dotate cu suficienți angajați și fonduri, și cu sarcini și responsabilități bine definite;
- Municipality au de asemenea posibilitatea să atribuie direct contracte operatorului lor propriu, de ex. în cazul contractelor pe termen scurt. Deși contractele pot fi atribuite direct, CAPRICE este favorabilă implementării sistemelor complexe de control al calității în clauzele contractuale, pentru ca operatorul să fie obligat să furnizeze un serviciu de înaltă calitate pentru călători. Dacă serviciul este slab calitativ, operatorul va fi constrâns să plătească penalități pentru a stimula o calitate mai bună. Aceasta necesită o definiție explicită a atribuțiilor autorității și operatorului. Autoritățile vor defini calitatea serviciului dorită de călători; operatorul va fi răspunzător pentru acțiunile unde poate influența (ne)îndeplinirea lor;
- Pentru a fi funcționale, contractele de servicii trebuie să se deruleze pe perioade mai lungi de timp, întrucât operatorul are nevoie de posibilitatea de a-și amortiza investițiile. Aceasta înseamnă că autoritățile publice în domeniul transporturilor au nevoie de decizii politice și de finanțe sigure, pentru a încheia contracte de servicii cu operatorii;
- Autoritățile de transport public au de regulă relații contractuale numai cu operatorii. În situația că operatorii nu sunt ei proprietarii infrastructurii, autoritățile au nevoie și de o siguranță a calității infrastructurii. Calitatea serviciilor de transport public deseori este dependentă de înalta calitate a infrastructurii. Astfel, Proiectul CAPRICE întrevide că garanția unei bune calități a infrastructurii este dată fie de regulamentele naționale sau europene, fie de contractele speciale în domeniul infrastructurii. Costurile pentru accesul la infrastructură trebuie să exprime calitatea infrastructurii.

### Orientări la nivel european

-Prin dispunerea Reglementării Europene nr. 1370/ 2007, Uniunea Europeană stabilește cadrul legal pentru procedurile de licitații și contracte în domeniul transportului public. Această reglementare, combinată cu regulile în domeniul achizițiilor la nivel european, întrunesc



condițiile suficiente pentru organizarea licitațiilor conform legii. Astfel, la nivel legislativ nu trebuie adusă nicio reglementare suplimentară;

- Proiectul CAPRICE transmite Comisiei Europene să susțină în continuare schimbul de experiențe pe tema ‘licitațiile și contractele în domeniul transportului public’ prin inițiative de tipul Proiectului CAPRICE. Proiectul CAPRICE demonstrează că schimbul de diverse concepte la nivel european este productiv pentru toți participanții;
- pentru a asigura licitații funcționale, un acces pe piața deschisă în cazul operatorilor privați este esențial pentru a obține un serviciu de înaltă calitate la prețuri convenabile. Obstacolele de acces – în special din domeniul feroviar – trebuie limitate. Reglementările de natură legislativă și tehnică din domeniul feroviar vor fi puse în consonanță la nivelul întregii Europe.

## Evenimente & reuniuni europene

**2010 O serie amplă de evenimente corelate cu transportul public în zonele urbane se organizează periodic sau sunt inițiate de diverse instituții, organizații și asociații la nivel european și internațional, de ex. EMTA, POLIS, CIVITAS, EUROCITIES, UITP și CODATU.**

### EMTA

**15- 16 aprilie:** Adunarea Generală de Primăvară (Budapesta, Ungaria)

**30 septembrie & 1 octombrie:** Reuniunea Consiliului Director (Bruxelles, Belgia)

**11 -12 noiembrie:** Adunarea Generală de Toamnă (Barcelona, Spania)

Pentru mai multe informații: [www.emta.com](http://www.emta.com)

### POLIS

**23-26 martie:** Salonul expozițional Intertrafic ‘Conectând inovația cu infrastructura’ (Amsterdam, Olanda)

Pentru mai multe informații: [www.polis-online.org](http://www.polis-online.org)

### CIVITAS

**28 & 29 septembrie:** Conferința Forumul CIVITAS 2010 (Malmö, Suedia)

Pentru mai multe informații: [www.civitas.eu](http://www.civitas.eu)

### CODATU

**26-28 mai:** Forumul Internațional în Transporturi (Leipzig, Germania)

**8-10 iunie:** IT-TRANS- spațiu internațional de reuniuni al factorilor de decizie din domeniul transportului public, căilor feroviare și mobilității (Paris- Porte de Versailles, Franța)

**11-15 iulie:** A 12-a Conferința Mondială privind investigațiile în domeniul transporturilor (Lisabona, Portugalia)

Pentru mai multe informații: [www.codatu.org](http://www.codatu.org)







## UITP

**22-23 aprilie:** Contractele în domeniul transportului public (Bologna, Italia)

**4-5 mai:** Forumul IFM\* (Leeds, Marea Britanie)

**9-10 iunie:** A 6-a Conferință Internațională Autobuzul & tur de studiu pe tema alimentării cu combustibil în transportul public ,Optează pentru autobuzele verzi mai mulți călători?’ (Lyon, Franța). Tur de studiu premergător conferinței, în perioada **5-9 iunie 2010**, la Londra, Lille, Paris și Lyon

**12 iunie:** Atelier de lucru Troleibuzul și a 6-a Conferință Internațională Autobuzul, corelate în **9-10 iunie 2010** (Lyon, Franța)

\*Salonul de Management Interoperabil

Pentru mai multe informații: [www.uitp.org](http://www.uitp.org)

## EUROCITIES

**5-7 mai:** ECOMM /Conferința Europeană pe tema managementului mobilității ,Oameni mișcându-se – Punți în spațiu’ (Graz, Austria)

**19 –21 mai:** A 6-a Conferință ,Orașe europene durabile & Conferința orașelor’ (Dunkerque, Franța).

Pentru mai multe informații: [www.eurocities.eu](http://www.eurocities.eu)