

Provocari si recomandari privind elaborarea si gestionarea contractelor de delegare a serviciului public de transport si adaptarea lor in contextul legii zonelor metropolitane



Cuprins



1. Provocarile cadrului legislativ si institutional
2. Recomandari privind contractul de delegare de gestiune
3. Recomandari privind politica tarifara
4. Recomandari privind situatia bunurilor si investitiilor
5. Crearea cadrului pentru mobilitate urbană durabilă – in contextul legislatiei privind zonele metropolitane

Provocarile cadrului legislativ si institutional

Desi in ultimii ani au fost facute multe modificari legislative pentru transpunerea in practica a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători si a principiilor europene privind serviciul de transport public, exista o serie de neclaritati care duc la abordari diferite in contractele incheiate, si anume:

- Modul de calcul al compensatiei
- Nivelul si modul de utilizare a profitului rezonabil
- Situatia platii TVA
- Existenta a doua modele de contract cu abordari diferite
- Lipsa de transparenta a contractelor existente si a anexelor acestora pentru a se putea armoniza si a exista un sprijin pentru aplicarea corecta si coerenta a Regulamentului de catre toate entitatile contractante.
- Intirzieri in contractarea serviciului de transport public la nivel de judet, si lipsa de coordonare a transportului judetean cu transportul metropolitan



Provocarile cadrului legislativ si institutional – modul de calcul al compensatiei

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători

Ghidul Consiliului Concurenței privind conținutul actului de încredințare a serviciului comunitar de utilitate publică de transport local de călători din punct de vedere al regulilor de concurență și ajutor de stat , NEAPROBAT OFICIAL

ORDINUL ANRSC nr. 272 din 2007, modificat în 2019, privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile publice de transport local și județean de persoane

Compensatia

- costurile suportate în legătură cu o obligație de serviciu public
- minus eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatate în temeiul obligației/obligațiilor de serviciu public în cauză;
- minus sumele încasate din tarife sau orice alte venituri generate în îndeplinirea obligației/obligațiilor de serviciu public în cauză;
- plus un profit rezonabil;

$$\text{Compensația} = Ct - Efp - Vt - Vc + Pr$$

Ct - costurile totale suportate în legătură cu o obligație de serviciu public

Efp - eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatate în temeiul obligației/obligațiilor de serviciu public;

Vt – venituri din tarife;

Vc - venituri din activități comerciale;

Pr – profit rezonabil.

Similar cu Regulamentul 1370/2007

$$C = CE + P_r - V$$

CE - total cheltuieli eligibile suportate de operator, aferente cheltuielilor de exploatare și cheltuielilor financiare pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public,

P_r - profitul rezonabil al operatorului reprezintă 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 suportat de operator;

V - total venituri obținute de operator în legătură cu prestarea serviciului de transport public, aferente veniturilor realizate din vânzarea titlurilor de călătorie, veniturilor din alte activități legate de prestarea serviciului de transport public local și veniturilor din diferențele de tarif la care operatorul este îndreptățit.

Provocarile cadrului legislativ si institutional – modul de calcul a profitului rezonabil si a diferentei de tarif

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători	<u>Ghidul Consiliului Concurenței</u> privind conținutul actului de încredințare a serviciului comunitar de utilitate publică de transport local de călători din punct de vedere al regulilor de concurență și ajutor de stat , NEAPROBAT OFICIAL	<u>ORDINUL ANRSC nr. 272 din 2007</u>, modificat in 2019, privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile publice de transport local și județean de persoane
„Profitul rezonabil” trebuie înțeles ca rată de rentabilitate a capitalului care este normală pentru sectorul de activitate respectiv într-un stat membru dat si care ține seama de riscul sau de absența riscului suportat de către operatorul de serviciu public în virtutea intervenției autorității publice.	Dat fiind faptul că, până la această dată, la nivel național nu s-au facut analize de benchmarking și că nu există subiecte de comparație a unei societăți bine manageriate, iar autoritățile locale/ADI au afirmat că nu pot determina profitul rezonabil conform Anexei la Regulament (analiză de la caz la caz), Consiliul Concurenței a propus raportarea profitului rezonabil la rata de swap a cărei scadență și monedă corespund duratei și monedei prevăzute în actul de atribuire, plus o primă de 100 de puncte de bază. Diferențele de tarif se regăsesc în valoarea totală a compensației, respectiv în total cheltuieli (nu în venituri).	Nu mentioneaza modul de calcul al profitului rezonabil Veniturilor din diferențele de tarif la care operatorul este îndreptățit se adauga in componenta de venituri

Pentru a calcula profitul rezonabil, se vor adăuga 100 de puncte de bază la rata swap relevantă.

Ratele swap valabile de la 01.01.2022 la 30.06.2022

Currency	1-year rate	2-year rate	3-year rate	4-year rate	5-year rate	6-year rate	7-year rate	8-year rate	9-year rate	10-year rate
EUR	-0,49	-0,39	-0,29	-0,22	-0,15	-0,09	-0,02	0,04	0,10	0,16
BGN	0,00	0,10	0,20	0,27	0,34	0,40	0,47	0,53	0,59	0,65
CZK	2,90	3,00	2,97	2,90	2,84	2,78	2,70	2,63	2,57	2,53
DKK	-0,16	-0,08	0,00	0,07	0,13	0,19	0,25	0,31	0,37	0,42
HRK	0,26	0,36	0,46	0,53	0,60	0,66	0,73	0,79	0,85	0,91
HUF	2,82	3,16	3,32	3,39	3,43	3,47	3,49	3,52	3,54	3,57
RON	3,03	3,18	3,23	3,28	3,34	3,40	3,46	3,54	3,61	3,67
PLN	1,61	2,01	2,22	2,32	2,39	2,43	2,45	2,48	2,50	2,54
SEK	0,04	0,18	0,32	0,44	0,54	0,63	0,70	0,76	0,82	0,87
GBP	0,59	0,88	1,00	1,04	1,07	1,08	1,10	1,11	1,13	1,15
ISK	2,79	3,06	3,62	3,94	4,22	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
NOK	1,08	1,41	1,58	1,67	1,72	1,76	1,78	1,80	1,81	1,83
CHF	-0,68	-0,56	-0,45	-0,35	-0,26	-0,17	-0,09	-0,01	0,05	0,11

Source: Own calculations, based on data provided by Bloomberg

Swap rates are based on average of daily observations (px_mid) from 01.09.2021 to 30.11.2021 excluding non-trading days

For BGN: no longer swap rates available (EUR + 49 bps)

For HRK: no longer swap rates available (EUR + 75 bps)

Provocarile cadrului legislativ si institutional – modul de stabilire a profitului rezonabil conform Ghidului Consiliului Concurentei

<http://www.ajutordestat.ro/despre-noi/rate-swap-sieg/>

- Nu este foarte clar la ce element din formula se aplica acest procent, lucru care duce la diferente de compensatie.
- Daca se aplica la cheltuieli – profitul este mai mare decit cel care se aplica la diferenta intre cheltuieli si venituri (model ANRSC)
- Daca se aplica la diferenta dintre cheltuieli si venituri (model Regulament) trebuie gasite solutii pentru ca operatorul sa fie interesat de cresterea veniturilor, chiar daca acest lucru duce la scaderea profitului.
- Ghidul Consiliului Concurentei, singurul care prezinta o abordare privind valoarea profitului rezonabil, nu este oficial aprobat
- Exista diferente in contractele existente de delegare privind selectarea procentului ratei swap. In unele cazuri procentul se actualizeaza la 6 luni, in altele se considera definitiv pe intreaga perioada a contractului.
- In contractul incheiat de MT cu METROREX nu s-a inclus profit.

Repartizare profit - ORDONANȚĂ nr. 64 din 2001, actualizata in 2017, privind repartizarea profitului la societățile naționale, companiile naționale și societățile comerciale cu capital integral sau majoritar de stat,

Articolul 1

(1) 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,

c¹) constituirea surselor proprii de finanțare pentru proiectele cofinanțate din împrumuturi externe, precum și pentru constituirea surselor necesare rambursării ratelor de capital, plății dobânzilor, comisioanelor și a altor costuri aferente acestor împrumuturi externe

- d) alte repartizări prevăzute de lege;
- e) participarea salariaților la profit - 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 sursa proprie de finanțare.

Provocarile cadrului legislativ si institutional – neclaritati privind plata TVA

Ordinului ANRSC 274 - actualizat in 2019	Recomandarea ANAF urmare unor solicitari de clarificare, ultima primita in 2021-	Legea 92 / 2007, Art 41 (2)
Tarifele pentru serviciile publice de transport local sau județean de persoane efectuat prin curse regulate se fundamentează fără includerea TVA în cheltuielile materiale, aceasta urmând să fie aplicată la totalul cheltuielilor rezultate plus cota de profit rezonabilă.	“Compensatia pentru obligatia de serviciu public de transport de calatori reprezinta o subventie, nu intra in baza de impozitare TVA, astfel ca nu se colecteaza TVA la sumele primite sub forma compensatiei pentru obligatia de serviciu public de transport calatori, daca este acordata operatorilor direct sau indirect din resurse de stat in perioada de punere in aplicare a unei/ unor obligatii de serviciu public”	Veniturile operatorilor de transport rutier și ale transportatorilor autorizați se formează din încasarea de la utilizatorii serviciului a tarifelor, denumite în continuare taxe de călătorie, reprezentând contravaloarea serviciului prestat, și/sau din subvenții de la bugetul de stat și de la bugetele locale, calculate ca diferență de tarif, în condițiile legii.

Situatia practica - Exista cazuri in care se plateste TVA numai pentru titluri de calatorie si alte cazuri in care se plateste TVA pentru titluri de calatorie si pentru diferentele de tarif

De clarificat daca diferentele de tarif, in cazul in care sunt parte din compensatie / subventie mai sunt purtatoare de TVA? In cazul in care nu ar fi purtatoare de TVA, s-ar simplifica foarte mult contractul de delegare de gestiune si documentele administrative

2. Recomandari privind contractul de delegare de gestiune – modele de contract

**Modelul BERD - Varianta operator intern/
regional contractat prin atribuire directa**

**Modelul ANRSC / ANAP - Ordinul președintelui A.N.R.S.C. și A.N.A.P.
nr .131/1401/17.04.2019**

**CONTRACT-CADRU DE DELEGARE A GESTIUNII SERVICIILOR PUBLICE
DE TRANSPORT PERSOANE care se refera numai la operatorii privati
selectati prin licitatie**

**Recomandat de MDRAP in contextul achizitiilor
de echipamente din fonduri europene; este
folosit in majoritatea cazurilor**

<https://www.nord-vest.ro/wp-content/uploads/2016/07/Model-contract-servicii-publice-operator-municipa.pdf>

Canuală = $(T_{cm} - T_c) \times N$ estimat căl.unde:

Canuală [lei] - reprezintă Compensația anuală estimată a fi plătită Operatorului;

T_{cm} [lei/călătorie] - tariful mediu pe călătorie, oferat și fundamentat de către Operator în conformitate cu Ordinul A.N.R.S.C nr. 272/2007;

T_c [lei/călătorie] - tariful de călătorie, impus de Entitatea contractantă pe criterii sociale;

N estimat căl. - numărul de călătorii estimate a fi efectuate în anul de referință.

Compensația lunară plătită Operatorului se calculează după următoarea formulă:

$C_{lunară} = CE + Pr - V$

3. Recomandari privind politica tarifara

- Elaborarea unei politici tarifare integrate, la nivelul zonei metropolitan si eventual integrata / corelata cu politica tarifara a transportului judetean
- Revizuirea politicii de gratuitati, actualizarea deciziilor autoritatilor locale deoarece multe sunt date cu multi ani in urma, existind si unele suprapuneri si interpretari
- Se pot realiza titluri de calatorie pentru gratuitati, in cazul persoanelor cu mobilitate redusa, diferite fata de abonamentele normale.
- Introducerea de sisteme de taxare automata
- Monitorizarea implementarii politicii tarifare si a recuperarii eventualelor costuri de la institutiile nationale, utilizarea analizelor comparative, de eficienta ce se pot realiza prin aplicatia de benchmarking



4. Investiții pentru infrastructura de transport

Investitiile in infrastructura de transport pot fi realizate si de catre autoritatile locale cu finantare publica sau europeana si de catre operatori din fonduri proprii sau alte resurse

Compensația poate include și costurile aferente investițiilor necesare pentru prestarea SIEG.

Astfel, există următoarele situații:

a) **Dacă investițiile sunt efectuate din surse publice (locale sau europene)**, sunt în proprietatea autorității și puse la dispoziția operatorului pentru utilizare, operatorului i se va calcula o redevență la nivelul pieței

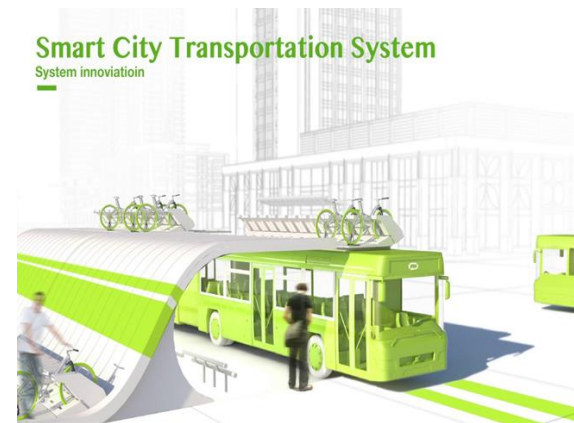
b) **Dacă operatorul efectuează investițiile din surse proprii**, atunci acesta poate să includă în calculul compensației, la costuri, amortizarea aferentă investiției făcute, dar doar pentru perioada pe care acesta prestează serviciul de transport public.

Investitii din surse atrase de catre operatori

- Surse de finantare proprii: profit rezonabil → investitii de valoare mica
- Surse de finantare atrase: imprumuturi → investitii de valoare mare
- Garantie: contractul de delegare cu sau **fara** garantia autoritatii locale
- Plata serviciului datoriei:
 - Principal: corelarea amortizarii cu perioada de rambursare a creditului si cu perioada ramasa a contractului de delegare

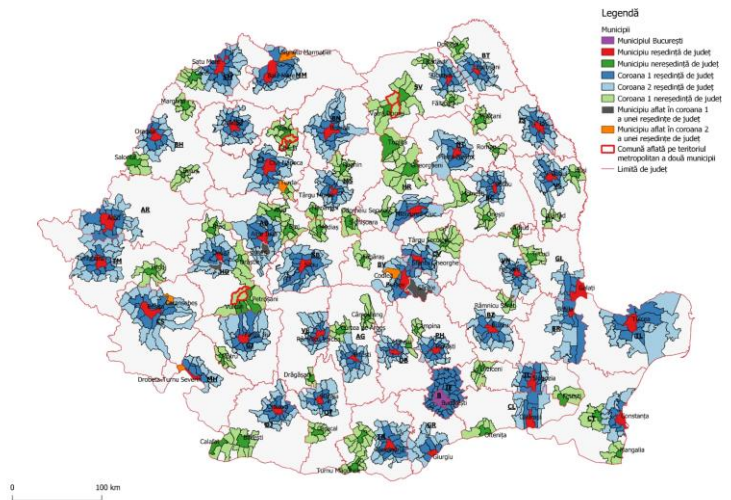
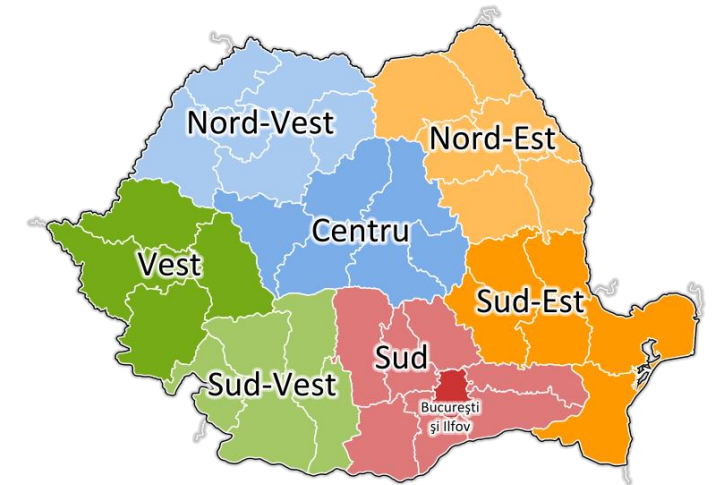
5. Crearea cadrului pentru mobilitate urbană durabilă – în contextul legislației privind zonele metropolitane

- **Dezvoltarea urbană și rurală** reprezintă factori cheie pentru îndeplinirea obiectivului propus de creștere a rezilienței localităților urbane și rurale la provocările generate de crizele economice și sociale de la nivel global.
- Conceptul de mobilitate urbană trebuie să țină seama în special de **conectarea zonelor suburbane, a zonelor metropolitane și a traficului transfrontalier.**
- Legătura puternică dintre mobilitate și **calitatea mediului** trebuie privită ca un mod eficient de atingere a valorilor convenite privind **clima, calitatea aerului și zgomotul.**



Crearea cadrului pentru mobilitate urbană durabilă – prevazut in PNRR – Planul National de Redresare si Rezilienta (2)

- Reforma prevazuta in PNRR va asigura preluarea la nivel național a prevederilor **Strategiei pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului, inclusă în Comunicarea Comisiei Europene C(2020) 789 din 9 decembrie 2020**, ce cuprinde prevederi referitoare la:
 - reducerea emisiilor în sectorul transporturilor,
 - vehicule și flotă cu emisii zero,
 - puncte de alimentare cu combustibili alternativi,
 - inovare în tehnologii verzi,
 - digitalizare, mobilitate conectată și automata
 - o mai bună planificare urbană, privind conectivitatea cu zonele rurale și suburbane, astfel încât navetiștilor să li se ofere opțiuni de mobilitate sustenabilă.
- https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5e601657-3b06-11eb-b27b-01aa75ed71a1.0023.02/DOC_1&format=PDF



Obiectivele zonelor metropolitane

Articolul 10

(1) Zonele metropolitane se pot constitui pentru următoarele obiective:

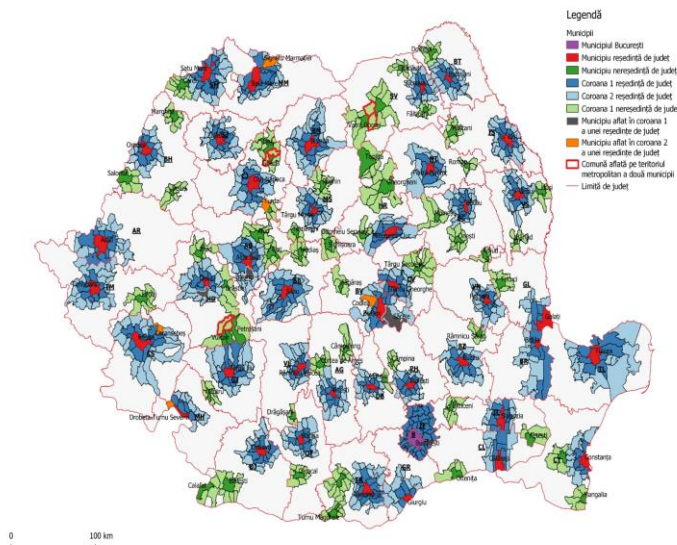
- a) asigurarea unei planificări teritoriale integrate și durabile;
- b) dezvoltarea infrastructurilor și a obiectivelor de dezvoltare de interes comun care să asigure mobilitatea în cadrul zonei metropolitane;
- c) îmbunătățirea, modernizarea și dezvoltarea infrastructurii tehnico-edilitare;
- d) modernizarea, dezvoltarea, interconectarea și creșterea eficienței serviciilor publice;
- e) furnizarea în comun a unor servicii publice sau de interes local;
- f) dezvoltarea integrată și durabilă a teritoriului tuturor unităților administrativ-teritoriale care compun zona metropolitană;
- g) dezvoltarea economică integrată și creșterea competitivității economice;
- h) dezvoltarea resurselor umane și a capitalului uman, creșterea ratei de ocupare și combaterea excluziunii și a dezechilibrelor sociale pentru toate categoriile sociale;
- i) abordarea integrată a problematicii specifice grupurilor vulnerabile și comunităților marginalizate;
- j) diminuarea dezechilibrelor socio-economice în dezvoltarea teritorială, la nivelul unităților administrativ-teritoriale aferente coroanei 1 și coroanei 2 ale teritoriilor metropolitane;
- k) alte obiective care se circumscriu obiectivelor generale ale politicii de dezvoltare metropolitană prevăzute la art. 3

(2) Zona metropolitană poate îndeplini unul sau mai multe dintre obiectivele prevăzute la alin. (1).

Corelarea sistemelor de transport public local de calatori la nivelul judetului intre sistemul de transport public metropolitan si transportul public judetean

- Fiecare judet poate avea 1,2,3,4 sau 5 zone metropolitane pentru care serviciul de transport public este coordonat de catre ADI-uri.
- Gestionarea serviciului de transport public pentru zonele exterioare zonelor metropolitane intra in responsabilitatea consiliilor judetene.
- Este necesara o strinsa colaborare intre UAT-urile unui judet pentru realizarea unei gindiri integrate a transportului public, care urmeaza a fi gestionat de zonele metropolitane si de catre Consiliul Judetean.
- Consiliul Judetean are de asemenea obligatia de a incheia contracte de delegare a gestiunii serviciului public de transport pe zona extra metropolitana, in conformitate cu Regulamentul 1370/2007 si legislatia nationala.
- Zona metropolitana Bucuresti – Ilfov a fost constituita pe intreg teritoriul Judetului Ilfov, in jurul municipiului Bucuresti, fiind singura zona / judet care nu necesita modificari substantiale.

Recomandarea este de a se realiza un singur studiu de oportunitate pentru intregul judet, care sa stabileasca obiectivele si responsabilitatile fiecărei structuri desemnate sa gestioneze serviciul de transport public de calatori.



Impactul asupra contractelor existente de delegare de gestiune privind serviciul de transport public (1)

1. Refacerea studiului de oportunitate privind delegarea serviciului de transport public pe noua zona metropolitana sau pe toata aria judetului pentru a se realiza corelarea intre zonele metropolitane si cu transportul judetean

- Descrierea sistemului existent, inclusiv a bunurilor publice care constituie sistemul de transport public existent;
- Descrierea cadrului institutional si de reglementare
- Principiile de dezvoltare a noului serviciu extins de transport public
 - Dezvoltarea cererii de transport
 - Principiul de creare a unei rețele de transport local / judetean interconectat, pentru cresterea accesibilității
 - Tratatment egal față de operatorii prestatori ai serviciului
- Programul Integrat de Transport Public pe zona metropolitana sau pe zona judetului si prezentarea rutelor pentru fiecare ADI/Judet.
- Tarife și politica tarifară integrată pentru transportul public de călători
- Politica investitionala, necesarul de echipamente pentru realizarea sistemului integrat de transport public
- Prezentarea operatorilor regionali propusi pentru delegarea serviciului public sau a procedurii de selectare a operatorilor privati.

Link-ul prezinta un model de studiu de oportunitate la nivel de judet realizat pentru transportul public in zona metropolitana Bucuresti – Ilfov.

<https://tpbi.ro/file/2021/04/Studiul-de-Oportunitate.pdf>

Impactul asupra contractelor existente de delegare de gestiune privind serviciul de transport public (2)

2. Modificarea contractelor existente

- **Stabilirea membrilor ADI**
- **Stabilirea programului de transport si de circulatie**
- **Categoriile de bunuri folosite , inclusiv redeventa**
- **Politica tarifara, propunere de tarificare zonala,**
- **Stabilirea cheltuielilor necesare pentru aplicarea noului program de transport**
- **Revizuirea listei privind gratuitatile si a modalitatii de distribuire a diferentelor de tarif pe fiecare UAT**
- **De analizat posibilitatea cresterii veniturilor printr-o politica eficienta si validare obligatorie.**
- **Revizuirea programelor de investitii**
- **Corelarea programului de transport pentru zona metropolitana cu programul judetean precum si cu alte zone metropolitane din cadrul judetului.**

Impactul asupra contractelor existente de delegare de gestiune privind serviciul de transport public (3)

3. Luarea unor masuri de eficientizare a activitatii operatorilor regionali pentru a putea face fata unor noi cerinte precum si organizarea sistemului extins de transport public, conform studiului de oportunitate

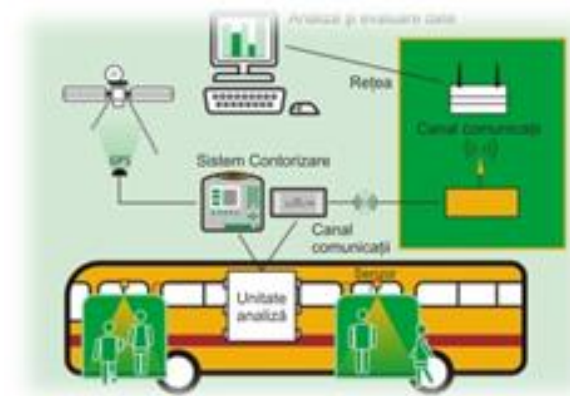
Pentru evitarea supra sau sub compensarea serviciului public, Entitatea Contractantă va realiza un Audit Tehnico-Economic privind serviciul de transport public de călători delegat ce va fi finalizat până la data de 31 martie a anului următor pentru anul precedent.

Raportul de audit va stabili:

- i. costul/km eligibil pentru fiecare tip de transport (tramvai, troleibuz, autobuz urban și regional),
- ii. valoarea anuală a compensării pe baza cheltuielilor efective eligibile suportate de operator pentru prestarea obligației de serviciu public efective, pe categorii de costuri ;
- iii. valoarea decontului anual pentru regularizarea compensației;
- iv. recomandări privind îmbunătățirea modului de gestiune a contractului referitoare la modul de organizare a evidenței contabile, procedurilor și normelor interne precum și activității operaționale pentru realizarea obligației de serviciu public contractată
- v. verificarea și certificarea nivelului de realizare a Țintelor anuale din *Planul de eficientizare*
- vi. costul/km eligibil pentru fiecare mod de transport (tramvai, troleibuz, autobuz urban și regional) pentru anul următor anului auditat. Aplicarea noului cost/km se va face prin încheierea unui act adițional la Contract.

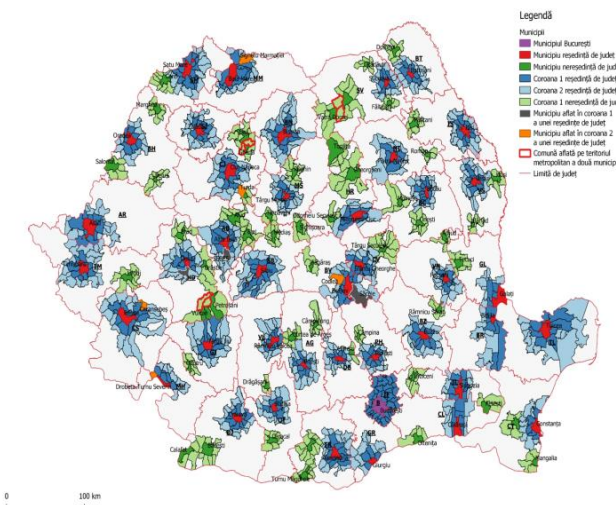
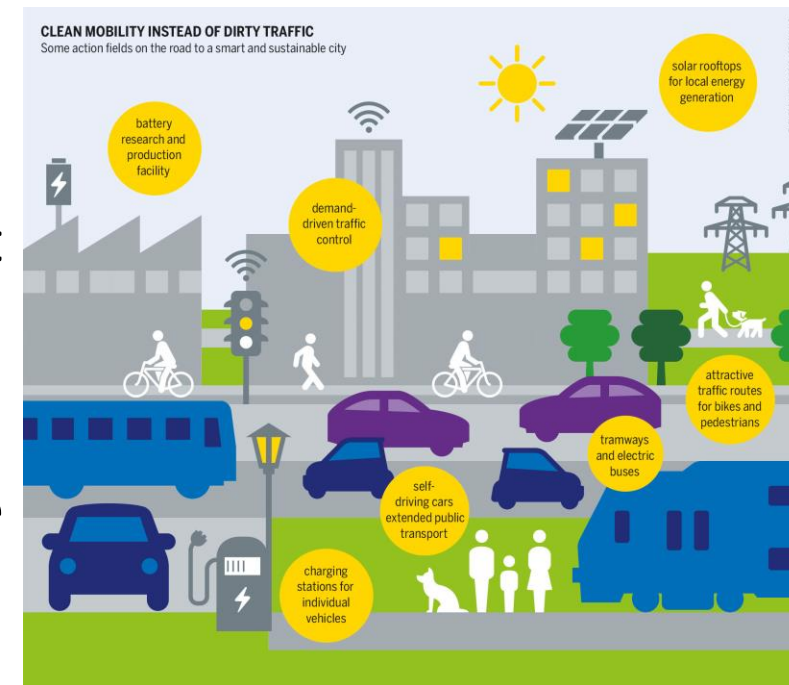
Recomandari privind contractele de delegare de gestiune

- Realizarea unei analize privind numarul de contracte de delegare de gestiune incheiate in tara in conformitate cu Regulamentul 1370/2007, formula utilizata pentru compensatie, modul de plata a TVA,
- Stabilirea abordarii unitare si ulterior realizarea unui ordin comun Consiliul Concurentei si ANRSC privind modelul de contract de delegare de gestiune si calculul compensatiei
- Utilizarea aceleiasi metode de calculare compensatie si TVA pentru toti operatorii, interni, regionali sau privati.
- Realizarea programelor de dezvoltare / investitii pe intreaga zona metropolitana si corelat cu dezvoltarea sistemului de transport public judetean



Principalele recomandari pentru realizarea transportului public in contextul noii legislatii privind zonele metropolitane

- Realizarea unui grup de lucru la nivelul fiecarui judet pentru stabilirea modalitatii de aplicarea a noii legislatii;
- Stabilirea unui plan cu actiunile ce trebuiesc realizate pe termen scurt si pe termen mai lung;
- Utilizarea structurilor asociative a zonelor metropolitane pentru aplicarea unor modele de succes;
- Includerea Consiliului Judetean in structurile ADI pentru a se realiza o dezvoltare integrata a judetului si cu posibilitatea de a contribui la finantarea proiectelor de dezvoltare (ex- model Bucuresti – Ilfov, Iasi , etc.)
- Utilizarea sistemului de benchmarking, realizat pentru stabilirea performantelor in domeniul transportului public, ce poate fi ulterior extins la transportul metropolitan si transportul judetean.



Va multumim si va stam la dispozitie pentru orice intrebare si clarificare!



***An efficient, integrated, sustainable and safe,
transportation system, designed to promote socially
inclusive economic development.***

