

**Autoritatea Municipala de Reglementare a Serviciilor Publice
(A M R S P)**

**Sectiunea V
Raportul de monitorizare si evaluare a Serviciului Integrat de Transport
Public Local
(01.01.2014 – 31.12.2014)**

CUPRINS:

Capitolul 1	INFIIINTAREA SERVICIULUI INTEGRAT DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL IN MUNICIPIUL BUCURESTI	Pag. 3
Capitolul 2	ORGANIZAREA SERVICIULUI INTEGRAT DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL IN MUNICIPIUL BUCURESTI	Pag. 4
	2.1. Infrastructura serviciului integrat de transport public local	Pag. 4
	2.2. Legislatia specifica serviciului integrat de transport public local	Pag. 6
	2.3.Gestiunea serviciului integrat de transport public local	Pag. 10
	2.4.Finantarea serviciului integrat de transport public local din Municipiul Bucuresti	Pag. 11
	2.5.Operatorul serviciului integrat de transport public local din Municipiul Bucuresti	Pag. 11
Capitolul 3	FUNCTIONAREA SERVICIULUI INTEGRAT DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL IN MUNICIPIUL BUCURESTI	Pag. 12
	3.1.Principii	Pag. 12
	3.2.Obiective	Pag. 12
	3.3.Realizarea Serviciului integrat de transport public local in Municipiul Bucuresti	Pag. 12
	3.4.Analiza diagnostic a activității RATB și măsuri de creștere a performanței acesteia	Pag. 13
Capitolul 4	ACTIVITATEA DE URMARIRE A APLICARII REGLEMENTARILOR PRIVIND SERVICIUL INTEGRAT DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL DESFASURATA DE AMRSP (30.08.2012 - 31.05.2013)	Pag. 20
	4.1.Activitatea de reglementare	Pag. 20
	4.2.Monitorizarea indicatorilor de performanta pentru serviciul integrat de transport public local in Municipiul Bucurestictivitatea de reglementare	Pag. 20
Capitolul 5	STAREA ACTUALA A SISTEMULUI	Pag. 33
Capitolul 6	CONCLUZII AMRSP	Pag. 35
Capitolul 7	SERVICIUL INTEGRAT DE TRANSPORT PERSOANE IN REGIM DE TAXI IN MUNICIPIUL BUCURESTI	Pag. 36
	7.1. Organizarea Serviciului Integrat de Transport Persoane in Regim de Taxi	Pag. 36
	7.1.1.Prezentarea serviciului integrat de persoane in regim de taxi	Pag. 36
	7.1.2.Legislatia specifica serviciului integrat de persoane in regim de taxi	Pag. 36
	7.1.3.Autoritari de reglementare a serviciului integrat de transport persoane in regim de taxi	Pag. 39
	7.2.ACTIVITATEA DE MONITORIZARE	Pag. 40
	7.2.1.Monitorizarea indicatorilor de performanta pentru serviciul integrat de transport persoane in regim de taxi	Pag. 40
	7.3.STAREA ACTUALA A SERVICIULUI	Pag. 42
	7.4.CONCLUZII AMRSP	Pag. 44

Capitolul 1

Înfiintarea Serviciului Integrat de Transport Public Local in Municipiul Bucuresti

Serviciul de transport public local al Municipiului Bucuresti face parte din sfera serviciilor comunitare de utilitati publice si se desfasoara sub controlul si conducerea administratiei publice locale.

Serviciul de transport public local se organizeaza pentru satisfacerea nevoilor populatiei, ale institutiilor publice si ale agentilor economici de pe teritoriul Municipiului Bucuresti.

Organizarea, functionarea si exploatarea serviciului de transport public local, se face in conditiile prevazute de Legea serviciilor comunitare de utilitati publice nr.51/2006 cu modificarile si completarile ulterioare, cat si legii specifice – Legea serviciilor de transport public local nr.92/2007 modificarile si completarile ulterioare.

Transportul public local de persoane se desfasoara in forma organizata in Municipiul Bucuresti inca din anul 1909. cand s-a infiintat Societatea de Tramvaie Bucuresti.

După anul 1949, numele societății este schimbat în "Întreprinderea de Transport București" (ITB) și se înființează prima linie de troleibuz .

În anul 1990, se constituie Regia Autonomă de Transport Bucuresti -RA pe baza Deciziei Primăriei Municipiului Bucuresti nr.1179/10.12.1990 prin reorganizarea Întreprinderii de Transport Bucuresti.

In prezent acest statut juridic este acelasi, desi de-a lungul timpului au aparut modificari legislative si anume:

- OUG 30/2007 privind reorganizarea regiilor autonome, cu modificarile ulterioare;
- Legea nr. 207/1997 pentru aprobarea Ordonantei de urgenta a Guvernului nr.30/1997 privind organizarea regiilor autonome;
- Directiva 1370: Regulamentul (C.E.) nr. 1370/2007 al Parlamentului European si al Consiliului, privind serviciile publice de transport feroviar si rutier de calatori si abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 si nr. 1107/70 ale Consiliului.

Capitolul 2

Organizarea Serviciului Integrat de Transport Public Local in Municipiul Bucuresti

2.1 Infrastructura serviciului integrat de transport public local

Serviciul de transport public local se realizează prin intermediul unei infrastructuri tehnico-edilitare specifice care, impreuna cu mijloacele de transport, formeaza sistemul de transport public local.

Infrastructura tehnico-edilitară cuprinde:

1. Parcul inventar de vehicule = 1927, din care:	
a) tramvaie	483
b) troleibuze	297
c) autobuze	1147
2. Lungime retea = 509 (km cale dubla), din care:	
a) tramvaie	143
b) troleibuze	76
c) autobuze	390
d) linii urbane	335
e) linii preorasenesti	55
3. Lungime trasee = 1196 (km cale dubla), din care :	
a) tramvaie	241
b) troleibuze	148
c) autobuze	807
d) linii preorasenesti	120
4. Numar statii de oprire = 2019, din care:	
a) tramvaie	593
b) troleibuze	89
c) autobuze	1090
d) linii preorasenesti	279
e) statii comune (troleibuz si autobuz)	257

Infrastructura serviciului public de transport local este asigurata de:

(i) Reteaua mijloacelor de transport in comun din Municipiul Bucuresti prezentata astfel:

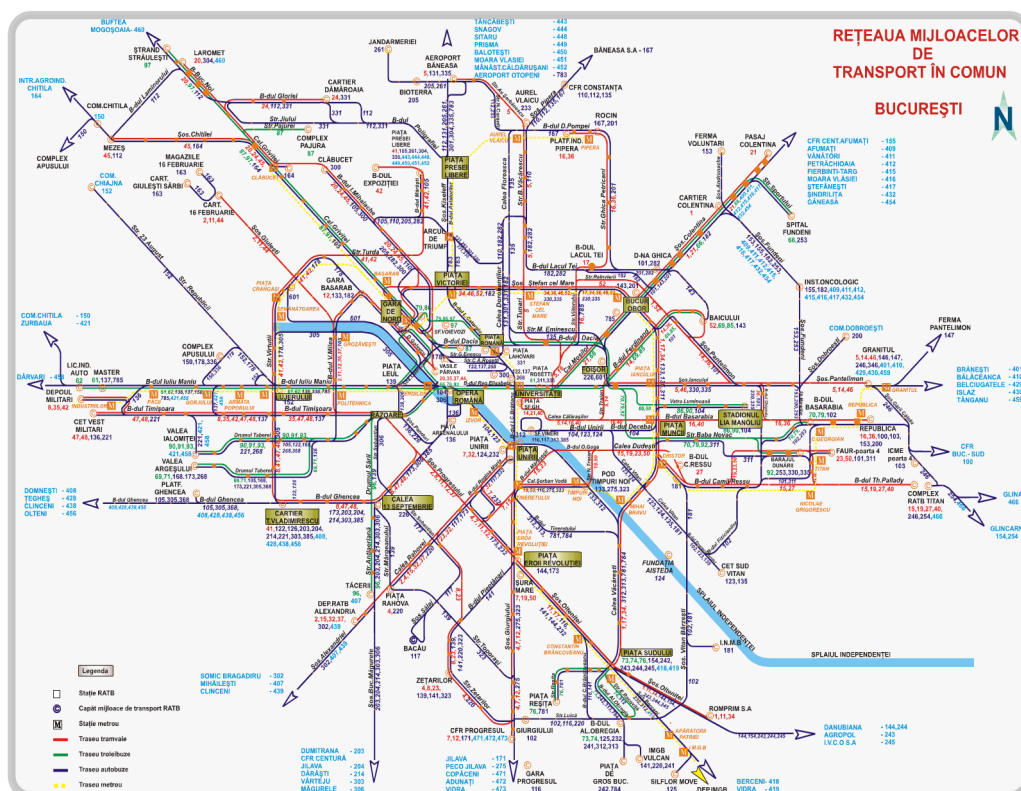


Figura 1 – Harta generala a rețelei mijloacelor de transport in comun din Municipiul Bucuresti

(ii) Constructii, instalatii si echipamente specifice pentru intretinerea, repararea si parcare mijloacelor de transport, precum: depouri, autobaze, garaje, ateliere, statii de spalare si igienizare.

In cadrul RATB functioneaza **19 unitati de exploatare si intretinere vehicule** care asigura mentenanta dupa cum urmeaza:

Autobaze:

Nr.crt	Denumire autobaza	Adresa
1	Obregia	Bd. Alexandru Obregia nr. 2- 10, sector 4;
2.	Nordului	Str. Capriorilor nr. 2-4, sector 1;
3.	Pipera	Sos. Pipera nr.55, sector 2;
4.	Militari	Bd. Preciziei nr. 2-4, sector 6;
5.	Alexandria	Sos. Alexandria nr.150, sector 5;
6.	Floreasca	Str. Donizetti nr. 8-10, sector 2;
7.	Ferentari	Str. Iacob Andrei nr.30, sector 5;
8.	Titan	Bd. Theodor Pallady nr.64, sector 5;

Depouri tramvaie:

Nr.crt	Denumire depou tramvaie	Adresa
1.	Giurgiului	Str. Actiunii nr.52, sector 4;
2.	Alexandria	Sos. Alexandria 150-152, sector 5;
3.	Militari	Bd. Preciziei 19-21, sector 6;
4.	Victoria	Str. Mexic nr.19, sector 1;
5.	Colentina	Sos. Colentina nr. 278, sector 2;
6.	Titan	Bd. Theodor Pallady nr. 64, sector 3;
7.	Giulesti	Calea Giulesti nr.250, sector 6;

Depouri troleibuze:

Nr.crt	Denumire depou troleibuze	Adresa
1.	Bujoreni	Bd. Timisoara nr. 62, sector 6;
2.	Berceni	Str. Emil Racovita nr. 7, sector 4;
3.	Vatra Luminoasa	Str. Tony Bulandra nr. 2, sector 2;

Depou comun de tramvaie si troleibuze:

Nr.ctr	Denumire depou comun (tramvaie-troleibuze)	Adresa
1.	Bucurestii Noi	Bd. Bucurestii Noi nr.42, sector 1.

De asemenea mentenanta intregului parc activ care participa la realizarea programului de transport este asigurata de **Uzina de Reparatii Ateliere Centrale**.

Uzina de „Reparatii Atelierele Centrale” este unitatea integrata in procesul de productie, care asigura repararea intregului parc de tramvaie si troleibuze aflat in exploatarea RATB, care impreuna cu subunitatile de exploatare asigura functionarea optima in conditii de siguranta si securitate a Serviciul de Transport Public Local la nivelul Municipiului Bucuresti.

Uzina are capacitatea la aceasta data (pe langa activitatea de mentenanta), prin linia de fabricatie creata in regie proprie, sa produca tramvaiele marca Bucur Low Floor cu platforma coborata.

Totodata uzina asigura:

⇒ modernizarea de tramvaie la standardele actuale

⇒ executarea reparatiilor agregatelor, vehiculelor de transport în comun și a celor utilitare

⇒ confecționarea și repararea pieselor de schimb si subansamblelor

(iii) Dispecerate și dotări speciale de urmărire și coordonare în trafic a vehiculelor de transport, de interventie si de depanare;

(iv) Echipamente, mijloace specifice de transport, cabluri și elemente de susținere, în cazul transportului pe cablu;

(v) Rețele electrice de contact pentru tramvaie, troleibuze;

Reteaua de contact este formata din:

⇒ retea electrica aeriana (firul de contact) montata deasupra caii de rulare

⇒ echipament de suspensie ,format din console,sarme si cabluri dispuse transversal sau longitudinal fata de calea de rulare

⇒ suportii, care pot fi stalpi, ziduri sau alte elemente de prindere

(vi) Sistemul energetic de alimentare a rețelilor de contact electrice, dispune de 38 de stații de transformare si redresare, sisteme de conectare, racorduri de alimentare aferente rețelilor de contact;
(vii) Amenajări stradale, precum: stații de îmbarcare-debarcare, centre de eliberare si de vânzare a titlurilor de calatorie;

2.2 Legislatia specifica serviciului integrat de transport public local

- **Legea nr. 51 / 2006 a serviciilor comunitare de utilitati publice**

Aceasta lege stabileste cadrul juridic si instituțional unitar, obiectivele, competențele, atributiile si instrumentele specifice necesare inființării, organizarii, gestionarii, finantarii, exploatarei, monitorizarii si controlului furnizarii/prestarii reglementate a serviciilor comunitare de utilitati publice.

In conformitate cu prevederile Legii nr. 51 / 2006, serviciile comunitare de utilitati publice (servicii de utilitati publice) sunt definite ca totalitatea activitatilor reglementate prin aceasta lege si prin legi speciale, care asigura satisfacerea nevoilor esentiale de utilitate si interes public general cu caracter social ale colectivităților locale, cu privire la:

- ⇒ alimentarea cu apa
- ⇒ canalizarea și epurarea apelor uzate
- ⇒ colectarea, canalizarea și evacuarea apelor pluviale
- ⇒ productia, transportul, distributia si furnizarea de energie termica in sistem centralizat
- ⇒ salubritatea localitatilor
- ⇒ iluminatul public
- ⇒ administrarea domeniului public si privat al unităților administrativ-teritoriale, precum si altele
- ⇒ transportul public local

Prevederile acestei legi se aplica serviciilor comunitare de utilitati publice, infiintate, organizate si furnizate/prestate la nivelul comunelor, oraselor, municipiilor, judetelor, Municipiului Bucuresti si, după caz, in conditiile legii, la nivelul subdiviziunilor administrativ-teritoriale ale municipiilor sau la nivelul asociatiilor de dezvoltare intercomunitara, sub conducerea, coordonarea, controlul si responsabilitatea autorităților administratiei publice locale, dacă prin legi speciale nu s-a stabilit altfel. In termen de un an de la data intrării in vigoare a acestei legi, autoritatile administratiei publice locale trebuie sa procedeze la reorganizarea serviciilor de utilități publice, in conformitate cu modalitatile de gestiune prevăzute la art. 23 alin. (2), conform caruia *“Gestiunea serviciilor de utilitati publice se organizeaza si se realizeaza in urmatoarele modalitati:*

- gestiune directa
- gestiune delegata”

“Constituie contraventie in domeniul serviciilor de utilitati publice si se sancționeaza cu amenda de la 30.000 lei la 50.000 lei urmatoarele fapte: e) delegarea gestiunii serviciilor de utilitati publice fără respectarea prevederilor prezentei legi și a legislatiei specifice fiecărui serviciu”.

- **Legea nr. 92/2007 a serviciului de transport public local**

Acest act normativ are ca obiect stabilirea cadrului juridic unitar privind infiintarea, organizarea, gestionarea si controlul functionarii serviciului public de transport public local.

Conform prevederilor **Legii nr. 92 / 2007:**

(i) serviciul public de transport public local cuprinde urmatoarele activitati:

- ⇒ Transport prin curse regulate
- ⇒ Transport prin curse regulate speciale
- ⇒ Transport cu autoturisme in regim de taxi
- ⇒ Transport cu autoturisme in regim de inchiriere

(ii) Serviciul de transport public local se organizeaza si functioneaza pe baza urmatoarelor principii:

- ⇒ promovarea concurentei intre operatorii de transport
- ⇒ garantarea accesului egal si nediscriminatoriu al operatorilor de transport la piata transportului public local
- ⇒ garantarea respectarii drepturilor si intereselor utilizatorilor
- ⇒ rezolvarea problemelor de ordin economic, social si de mediu al localitatilor
- ⇒ administrarea eficienta al bunurilor apartinand unitatilor administrativ-teritoriale
- ⇒ utilizarea eficienta a fondurilor publice
- ⇒ deplasarea in conditii de siguranta si de confort al persoanelor transportate

- ⇒ asigurarea executarii unui transport suportabil in ceea ce priveste tariful de transport
- ⇒ recuperarea integrala a costurilor de exploatare prin tarife si taxe
- ⇒ satisfacerea cu prioritate al nevoilor de deplasare a populatiei, ale personalului institutiilor publice si operatorilor economici prin servicii de calitate
- ⇒ dispecerizarea transportului public local de persoane realizat prin programe permanente
- ⇒ consultarea asociatiilor reprezentative a operatorului de transport si utilizatorilor in vederea stabilirii politicilor si strategiilor locale privind transportul public local

(iii) Autoritatea deliberativa a autoritatii publice locale poate elabora si aproba strategiile locale cu privire la dezvoltarea si functionarea pe termen mediu si lung a serviciului de transport public local, tinand seama de prevederile legislatiei in vigoare, de documentatiile de urbanism, amenajarea teritoriului si protectia mediului, precum si de programele de dezvoltare economico-sociala a autoritatii publice locale.

Serviciul de transport public local se desfasoara cu respectarea urmatoarelor obiective:

- ⇒ asigurarea finantarii necesare dezvoltarii componentelor sistemului de transport public local
- ⇒ infiintarea de compartimente si servicii de specialitate pentru transport public local
- ⇒ informarea si consultarea periodica a populatiei asupra politicilor de dezvoltare durabila din domeniu serviciului de transport public local
- ⇒ acordarea unor facilitati de transport anumitor categorii de persoane
- ⇒ corelarea capacitatii mijloacelor de transport de persoane cu fluxurile de calatori existente
- ⇒ asigurarea continuitatii serviciilor de transport

(iv) Autoritatea deliberativa a autoritatii publice locale au competente exclusive in ceea ce priveste infiintarea, organizarea, gestionarea si coordonarea serviciului de transport public local a localitatilor, avand urmatoarele atributii in domeniu:

- ⇒ stabilirea programelor de reabilitare, extindere si modernizare a infrastructurii existente
 - ⇒ coordonarea proiectarii si executiei lucrărilor de investitii, in scopul realizarii acestora intr-o conceptie unitara, corelata cu programele de dezvoltare economico-sociala a localitatilor, de urbanism, amenajare a teritoriului si de mediu
 - ⇒ elaborarea si aprobarea studiilor de fezabilitate privind reabilitarea, extinderea si modernizarea sistemelor de salubritate, cu respectarea cerintelor impuse de legislatia privind protectia mediului in vigoare
 - ⇒ participarea la constituirea unei asociatii de dezvoltare intercomunitara, in vederea realizarii unor investitii de interes comun din infrastructura tehnico edilitara aferenta serviciului de transport public local, care se realizeaza in conformitate cu Legea nr. 51/2006, cu modificarile si completarile ulterioare
 - ⇒ delegarea gestiunii serviciului de transport public local pe criterii de transparenta, competitivitate si eficienta, precum si exercitarea atributiilor de administrare asupra bunurilor apartinand patrimoniului public sau privat al unitatilor administrativ-teritoriale aferente infrastructurii serviciului
 - ⇒ contractarea sau garantarea imprumuturilor pentru finantarea programelor de investitii din infrastructura aferenta serviciului de transport public local, pentru extinderi, dezvoltări de capacitati, reabilitări si modernizari
 - ⇒ elaborarea si aprobarea caietelor de sarcini si a regulamentelor serviciului, pe baza caietului de sarcini-cadru si a regulamentului-cadru al serviciului de transport public local, elaborate de Autoritatea Nationala de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilitati Publice
 - ⇒ stabilirea si aprobarea indicatorilor de performanta ai serviciului de transport public local, dupa dezbaterile publice a acestora
 - ⇒ stabilirea taxelor speciale si aprobarea tarifelor pentru servicii de salubritate, cu respectarea reglementarilor in vigoare
 - ⇒ stabilirea, ajustarea ori modificarea tarifelor propuse de operator in conformitate cu normele metodologice elaborate si aprobate de A.N.R.S.C.
 - ⇒ medierea conflictelor contractuale dintre utilizatori si operatorul serviciului de transport public local, la cererea oricareia dintre parti
 - ⇒ sanctionarea operatorului, in cazul in care acesta nu opereaza la parametrii de eficienta si calitate la care s-a obligat ori nu respecta indicatorii de performanta ai serviciului de transport public local
 - ⇒ monitorizarea si exercitarea controlului cu privire la furnizarea/prestarea serviciului de transport public local
- (v)** Gestiunea serviciului de transport public local se realizeaza in conditiile Legii nr. 51/2006, prin urmatoarele modalitati:
- ⇒ gestiune directa

⇒ *gestiune delegata*

- Alegerea modalitatii de gestiune a serviciului de transport public local se face prin hotarari a autoritatii deliberative a autoritatii publice locale sau ale asociatiilor de dezvoltare intercomunitara, după caz, in conformitate cu strategiile si programele de transport public local adoptate la nivelul Municipiului Bucuresti, precum si in conformitate cu prevederile Legii nr. 51/2006, cu modificarile si completarile ulterioare.
- Indiferent de modalitatea de gestiune adoptata, activitatile specifice serviciului de transport public local se organizeaza si se desfasoară pe baza unui regulament al serviciului si a unui caiet de sarcini, aprobate prin hotărâri a autoritatii deliberative a autoritatii publice locale sau ale asociatiei de dezvoltare intercomunitara, dupa caz, intocmite in conformitate cu regulamentul-cadru al serviciului de transport public local si caietul de sarcini-cadru, elaborate si aprobate de Ministerul Transporturilor, prin Ordin al ministrului acestuia.
- Operatorul trebuie să presteze serviciul de transport public local cu respectarea principiilor universalitatii, accesibilitatii, continuitatii si egalitatii de tratament intre utilizatori.
- Operatorul are obligatia să furnizeze, atat autoritatii publice locale, cat si Ministerului Transporturilor, toate informatiile de interes public solicitate si sa asigure accesul la informatiile necesare, in vederea verificarii si evaluarii functionarii si dezvoltarii serviciului de transport public local, in conformitate cu prevederile regulamentului serviciului de transport public local.
- Operatorul se obliga sa puna in aplicare metode performante de management care sa conduca la reducerea costurilor de operare, inclusiv prin aplicarea procedurilor concurențiale prevazute de normele legale in vigoare privind achizițiile publice, si sa asigure totodată respectarea cerintelor specifice din legislatia privind protectia mediului.

- **Ordinul A.N.R.S.C. nr. 272/2007 privind aprobarea Normelor metodologice de stabilire, ajustare si modificare a tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane**

Prin acest act normativ se reglementeaza modul de determinare a tarifelor pentru activitatile specifice serviciului de transport public local in Municipiul Bucuresti, prestate de operatori.

- Tarifele pentru activitatile specifice serviciului de transport public local se fundamenteaza pe baza cheltuielilor de productie, exploatare, a cheltuielilor de intretinere si reparatii, a amortismentelor aferente capitalului imobilizat in active corporale si necorporale, a costurilor de protectie a mediului, a costurilor de sanatate si securitatea in munca, a cheltuielilor financiare si includ o cota pentru crearea surselor de dezvoltare si modernizare a sistemelor de utilitati publice, precum si o cota de profit.
- Tarifele pentru activitatile specifice serviciului de transport public local in Municipiul Bucuresti se stabilesc, se modifica sau se ajusteaza pe baza solicitarilor operatorilor, in conformitate cu prevederile elaborate si aprobate de autoritatea de publica locala.

Tarifele pentru aceste activitati pot fi modificate in urmatoarele conditii:

⇒ *datorita cresterii preturilor de consum: energie, carburanti si alte cheltuieli de exploatare*

- **Ordinul Ministerului Transporturilor nr. 972/2007 privind aprobarea Regulamentului - cadru pentru efectuarea transportului public local si a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local**

(i) Regulamentul-Cadru stabileste cadrul juridic unitar privind efectuarea serviciilor de transport public local, cu exceptia transportului public pe caile navigabile interioare, a transportului in regim de taxi si in regim de inchiriere si a transportului cu metroul, definand modalitatile si conditiile – cadru ce trebuie indeplinite pentru efectuarea serviciului, indicatorii de performanta, conditiile tehnice, precum si raporturile dintre operatorii de transport rutier/transportatorii autorizati si utilizatorii serviciilor. Prevederile acestui regulament-cadru se aplica la:

⇒ *servicii de transport public local de persoane prin:*

- *curse regulate efectuat cu autobuze, troleibuze si tramvaie*
- *curse regulate speciale*

⇒ *servicii de transport public local de marfuri in regim contractual*

⇒ *servicii de transport public local de marfuri efectuat cu tractoare cu remorci*

⇒ *servicii de transport public local efectuat cu vehicule speciale destinate serviciilor funerare*

Operatorii serviciului de transport public local, indiferent de forma de proprietate si de modul in care este organizata gestiunea serviciului de transport public local in cadrul autoritatii publice locale, se vor conforma prevederilor regulamentului-cadru.

Conditii tehnice si indicatorii de performanta prevazuti in regulamentul-cadru au caracter minimal.

Consiliile locale, Consiliile județene, Asociația de Dezvoltare Intercomunitară și Consiliul General al Municipiului București, după caz, pot aproba și alți indicatori de performanță sau condiții tehnice pentru serviciul de transport public local, pe baza unor studii de specialitate, după dezbaterile publice a acestora.

Autoritățile administrației publice locale și Asociația de Dezvoltare Intercomunitară, după caz, în coordonarea cărora funcționează serviciile de transport public local, stabilesc și aproba strategia de dezvoltare a acestora.

(ii) Caietul de sarcini al serviciului de transport public local a fost întocmit în concordanță cu necesitățile obiective ale Autorității Publice Locale și cu respectarea în totalitate a regulilor de bază prevăzute în caietul de sarcini-cadru și Regulamentul pentru efectuarea serviciului de transport public local deja elaborat.

Conținutul caietului de sarcini cuprinde activitățile și condițiile tehnice specifice activității serviciului de transport public local, precum și un set de formulare obligatorii, la care au mai fost adăugate și alte formulare necesare pentru efectuarea corespunzătoare a serviciului.

În caietul de sarcini elaborat au fost incluse o serie de cerințe organizatorice minimale, care prin respectarea și punerea lor în aplicare pot asigura un serviciu de calitate utilizatorilor serviciului.

În același timp cerințele din caietul de sarcini al serviciului s-au extins atât în sfera obligațiilor cât și răspunderilor personalului cu funcții care concure la siguranța circulației și care au fost incluse în regulamentul serviciului de transport public local.

Deasemeni au fost incluse în caietul de sarcini o serie de condiții obligatorii, care privesc funcționarea serviciului atât prin adaptarea cât și prin introducerea în sistem de elemente sau mijloace care să îndeplinească cerințele utilizatorilor și să concure la efectuarea unui serviciu civilizat și de calitate.

Caietul de sarcini va fi supus aprobării Consiliului General al Municipiului București și Asociației de Dezvoltare Intercomunitară, după caz.

- Ordonanța Guvernului României nr. 27/2007 privind transporturile rutiere

Constituie cadrul general pentru organizarea și efectuarea transporturilor rutiere de marfuri și persoane pe teritoriul României, precum și a activităților conexe acestora, în condiții de siguranță și calitate, cu respectarea principiilor liberei concurențe, garantarea accesului liber și nediscriminatoriu la piața transportului rutier, protecția mediului înconjurător, a drepturilor și intereselor legitime ale persoanelor fizice și juridice și pentru satisfacerea necesităților economiei naționale și a nevoilor de apărare a țării.

- Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului

Regulamentul reglementează accesul la ocupația de operator de transport rutier și respectarea respectivei ocupații.

Acesta se aplică tuturor întreprinderilor stabilite pe teritoriul Comunității care exercită ocupația de operatori de transport rutier, sau care intenționează să exercite ocupația de operatori de transport rutier. Trimiterile la întreprinderile care exercită ocupația de operatori de transport rutier, după caz, se consideră că includ o trimitere la întreprinderile care intenționează să se angajeze într-o astfel de ocupație.

Art. 2, alin (2) prevede ca : „*„ocupația de operator de transport rutier de persoane” înseamnă activitatea oricărei întreprinderi care efectuează, cu ajutorul unor autovehicule construite și echipate astfel încât să fie potrivite pentru transportul a mai mult de nouă persoane, inclusiv conducătorul auto, și destinate acestui scop, servicii de transport de persoane pentru public sau pentru anumite categorii de utilizatori, contra cost, plătite de către persoana transportată sau de către organizatorul transportului.*”

Regulamentul urmărește clarificarea și simplificarea dispozițiilor legale în materia accesului la profesia de operator de transport rutier. Cu toate acestea, acest regulament nu se aplică serviciilor de transport rutier de călători efectuat exclusiv în scopuri necomerciale sau în regim gratuit, și nici întreprinderilor care exercită activitatea de operator de transport rutier exclusiv cu ajutorul unor autovehicule care nu depășesc 40 km/h.

În plus, regulamentul prevede că statele membre pot fi exceptați operatorii de transport rutier care efectuează exclusiv operațiuni de transport național cu un impact minor asupra pieței transporturilor, dată fiind natura mărfurilor transportate sau distanța scurtă parcursă.

- **Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind normele comune pentru accesul la piața internațională transportului rutier internațional de mărfuri**

Acest regulament privind normele comune de acces pe piața transportului rutier internațional de mărfuri, are drept obiectiv favorizarea concurenței loiale prin sporirea gradului de comparabilitate, coerență și aplicabilitate a acestor norme. Regulamentul încurajează, de asemenea, optimizarea încărcăturii vehiculelor în cursele internaționale în scopul de a contribui la reducerea impactului transportului asupra mediului.

Regulamentul stabilește normele privind accesul la piața de transport internațional de mărfuri și consolidează, unifică și modifică substanțial legislația comunitară în vigoare în prezent prin stabilirea unei definiții simple, clare și aplicabile pentru cabotaj.

De asemenea, regulamentul simplifică formatul standardizat pentru licența comunitară, copiile conforme și atestatul de conducător auto. Acesta reglementează, în special, perioadele de valabilitate a licenței comunitare și verificarea respectării conformității acestora și stabilește o listă de elemente de securitate în vederea evitării manipulării și falsificării acestor documente. În plus, regulamentul consolidează dispozițiile legale în vigoare privind schimbul de informații și asistența reciprocă dintre statele membre, precum și în ceea ce privește sancțiunile, și anume sancționarea de către statul membru de stabilire și de către statul membru gazdă a încălcărilor comise de un transportator. De asemenea, aceasta impune statelor membre să înscrie în registrele lor naționale ale întreprinderilor de transport rutier toate încălcările grave comise de transportatorii rutieri ai acestora, care au determinat impunerea unei sancțiuni. Regulamentul introduce totodată obligația Comisiei de a evalua, într-un raport care urmează a fi publicat la sfârșitul anului 2013, dacă progresul în armonizarea anumitor norme (și anume, cele privind punerea în aplicare și privind taxele de utilizare a infrastructurii rutiere) va permite o deschidere mai mare a piețelor de transport național, inclusiv a cabotajului.

- **Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul și de modificare a Regulamentului (CE) nr.561/2006**

Acest regulament a fost inițiat ca propunere de către Comisia Europeană ca urmare a „Concluziilor privind contribuția sectorului transporturilor la strategia de la Lisabona”, adoptate de Consiliul European din primăvara anului 2007, în vederea revizuirii cadrului legislativ existent privind accesul la ocupația de operator de transport și accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul și pentru a garanta, printre altele, că sarcinile administrative sunt adecvate și proporționale. În ansamblu, aceste noi propuneri au drept obiectiv modernizarea, înlocuirea și unificarea dispozițiilor care reglementează activitatea operatorilor de transport rutier de persoane, precum și accesul la piața de transport cu autocarul și autobuzul.

Acest regulament privind normele comune pentru accesul la piața serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul înlocuiește două regulamente aplicabile în prezent, respectiv *Regulamentul 684/92 privind normele comune pentru transportul internațional de călători cu autocarul și autobuzul* și *Regulamentul 12/98 de stabilire a condițiilor în care transportatorii nerezidenți pot efectua servicii de transport rutier național de persoane într-un stat membru*. Obiectivul principal al acestuia este de a simplifica procedura de autorizare pentru serviciile regulate de transport internațional de persoane în vederea realizării unei mai bune armonizări și pentru a promova concurența loială în cadrul pieței interne.

Astfel, acest regulament instituie un cadru coerent pentru transportul internațional de persoane cu autocarul și autobuzul în întreaga Comunitate. Totodată, acesta prevede o procedură mai simplă și mai rapidă de autorizare a serviciilor regulate de transport internațional. În plus, sunt simplificate și standardizate formatul licenței comunitare și al copiilor conforme pentru a reduce povara administrativă și întârzierile, în special în timpul controalelor rutiere.

2.3 Gestiunea serviciului integrat de transport public local

Gestiunea serviciului de transport public local se realizează în condițiile Legii nr. 51/2006, prin următoarele modalități:

- ⇒ *gestiune directă;*
- ⇒ *gestiune delegată.*

Alegerea modalitatii de gestiune a serviciului de transport public local se face prin hotarari ale autoritatii deliberative a autoritatii publice locale, in conformitate cu strategiile si programele de transport public local adoptate la nivelul Municipiului Bucuresti, precum si in conformitate cu prevederile Legii nr. 51/2006, cu modificarile si completarile ulterioare.

In prezent gestiunea nu este organizata conform Legii nr.51/2006, art.23, alin.2 conform caruia: gestiunea serviciilor de utilitati publice se organizeaza si se realizeaza prin gestiune directa sau gestiune delegata. Serviciul de transport public local este asigurat in prezent de catre RATB in virtutea deciziei nr. 1179/1990 al Municipiului Bucuresti.

2.4 Finantarea serviciului integrat de transport public local in Municipiul Bucuresti

Finantarea cheltuielilor curente si de capital necesare efectuarii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate se asigura din veniturile proprii ale operatorului care se formeaza din incasari de la utilizatorii serviciului de transport public ca titluri de calatorie si/sau din subventii de la bugetul local, calculate ca diferenta de tarif.

Finantarea activitatii de investitii(reabilitare, modernizare sau dezvoltare) a sistemului de transport public local se face cu fonduri de la bugetul local.

Metodologia de calcul privind stabilirea, ajustarea si modificarea tarifelor este reglementata de Autoritatea Nationala de Reglementare a Serviciilor Comunitare - ANRSC care prin ORDINUL 272/2007 emis de aceasta asigura cadrul legal. Potrivit acestora operatorul va asigura corelarea tarifelor de transport cu gradul de confort si siguranta a mijlocului de transport.

La aceasta data contravaloarea unei calatorii este de:

⇒ 1,3 lei pe linii urbane

⇒ 1,5 lei linii preorasenesti

⇒ 3,5 lei pe linii Expres

Vanzarea unei calatorii se face pe tipuri de titluri de calatorie si anume:

⇒ abonamente

- fractionale(de 1, 7 si 15 zile)

- lunare urbane nominale cu tarif integral si cu tarif redus

- lunare nenominale cu tarif integral

- lunare nominale preorasenesti cu tarif integral si redus 50%

⇒ portofel electronic(incarcate pe cardurile Activ si Multiplu) si calatorii electronice(incarcate pe cardul Multiplu)

⇒ biletul unic" RATB – Metrorex

Potrivit art.14 alin(2) din Ordinul nr. 272/2007 - pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea si modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane, "veniturile operatorilor de transport public local de persoane /transportatorilor autorizati se formeaza din incasarea de la utilizatorii serviciului a tarifelor reprezentand contravaloarea serviciului prestat si /sau din subventii de la bugetul local calculate ca diferente de tarif, in conditiile legii".

2.5 Operatorul serviciului integrat de transport public local din Municipiul Bucuresti

Operatorul serviciului de transport public local la nivelul Municipiului Bucuresti este Regia Autonoma de Transport Bucuresti - RA care s-a constituit pe baza Deciziei Primariei Municipiului Bucuresti nr.1179/10.12.1990 prin reorganizarea Intreprinderii de Transport Bucuresti si in baza careia functioneaza si in prezent.

Conform anexei 1 la Decizia nr.1179/10.12.1990 Regia Autonoma de Transport Bucuresti este unicul operator a activitatii de transport in comun in Municipiul Bucuresti si are ca obiect de baza al activitatii:

⇒ transportul urban de calatori pe teritoriul Municipiului Bucuresti si al comunelor suburbane;

⇒ intretinere si repararea mijloacelor de transport;

⇒ intretinerea si repararea caii de rulare a retelei de transport;

⇒ constructia de mijloace de transport si utilaje specifice;

⇒ executarea lucrarilor de investitii;

⇒ reparatii capitale;

⇒ service;

Capitalul social initial este detinut integral de Statul roman ca actionar unic.

Capitolul 3

Functionarea Serviciului Integrat de Transport Public Local in Municipiului Bucuresti

3.1 Principii

Serviciul de transport public local se organizează și funcționează pe baza următoarelor principii:

- ⇒ dezvoltarea durabila
- ⇒ autonomia locala și descentralizarea serviciilor
- ⇒ responsabilitatea fata de cetateni
- ⇒ conservarea si protectia mediului inconjurator
- ⇒ asigurarea calitatii si continuitatii serviciului
- ⇒ tarifiera echitabila, corelata cu calitatea si cantitatea serviciului prestat
- ⇒ nediscriminarea si egalitatea de tratament al utilizatorilor
- ⇒ transparenta, consultarea si antrenarea in decizii a cetatenilor
- ⇒ administrarea corecta și eficienta a bunurilor din proprietatea publica sau privată a unitatilor administrativ-teritoriale si a banilor publici
- ⇒ securitatea serviciului

3.2 Obiective

Strategiile serviciului de transport public local adoptate la nivelul Municipiului Bucuresti va urmari, in principal, urmatoarele obiective:

- ⇒ imbunatatirea conditiilor de viata ale populatiei
- ⇒ sustinerea dezvoltarii economico-sociale a localitatilor
- ⇒ promovarea calitatii si eficientei serviciului de transport public local
- ⇒ stimularea mecanismelor economiei de piata
- ⇒ dezvoltarea durabila a serviciului
- ⇒ gestionarea serviciului de transport public local pe criterii de transparenta, competitivitate si eficienta
- ⇒ promovarea programelor de dezvoltare și reabilitare a sistemului de transport public local, pe baza unui mecanism eficient de planificare multianuală a investitiilor
- ⇒ protectia si conservarea mediului inconjurator si a sanatatii populatiei
- ⇒ consultarea cu utilizatorii serviciului de transport public local, in vederea stabilirii politicilor si strategiilor locale si regionale in domeniu
- ⇒ adoptarea normelor locale referitoare la organizarea si functionarea serviciului de transport public local, precum si a procedurilor de delegare a gestiunii acestuia
- ⇒ informarea periodica a utilizatorilor asupra politicilor de dezvoltare a serviciului de transport public local
- ⇒ respectarea cerintelor din legislatia privind protectia mediului referitoare la transportul public local

3.3 Realizarea Serviciului integrat de transport public local din Municipiul Bucuresti

Regia Autonoma de Transport Bucuresti, in baza Legii nr.92/2007 cu modificarile si completarile ulterioare precum si a reglementarilor in vigoare isi desfasoara activitatea de exploatare pe baza programului de transport (circulatie) aprobat de Autoritatea Publica Locala in speta Consiliul General al Municipiului Bucuresti.

Reteaua de transport din Bucuresti este printre cele mai dense din Europa si transporta cca **2,26 milioane de pasageri pe zi** prin curse regulate pe cele 148 de linii, din care:

- ⇒ 107 linii de autobuz (din care 10 linii preorasenesti, Bucuresti – Judetul Ilfov si 26 de linii de noapte)
- ⇒ 17 linii de troleibuz
- ⇒ 24 de linii de tramvai (incluzand metroul usor)

De asemenea, RATB efectueaza curse ocazionale si curse turistice de transport public de persoane.

Desfasurarea Serviciului de Transport Public Local la nivelul Municipiului Bucuresti se realizeaza, avand ca rezultat urmatoarele date prezentate astfel:

1. Aria deservita = 429 km ² , din care:	
(a) zona urbana	228
(b) densitate retea(km/kmp)	2.05

(c) tramvaie	1.25
(e) troleibuze	0.66
(f) autobuze	2.9
(g) zona preorasească	0.05

3.4 Analiza diagnostic a activității RATB și măsuri de creștere a performanței acesteia

În scopul cunoașterii stării economice și financiare a RATB pentru fundamentarea unor căi de acțiune în ceea ce privește alocarea, dimensionarea și utilizarea eficientă a resurselor materiale, umane și financiare, s-a procedat la efectuarea de analize economico-financiare pe baza tratării informațiilor interne și externe regiei cu privire la rezultatele financiare, cheltuieli și costuri.

Studiul a fost elaborat de AMRSP și echipa sa de consultanți și va fi utilizat ca instrument de eficientizare a activității operaționale la RATB sau în alte scopuri legale.

Obiectivele majore ale analizei economico-financiare au fost:

⇒ *Diagnosticul general al performanțelor economice ale RATB pentru perioada ianuarie 2009-iunie 2014*

⇒ *Analiza eficienței costurilor elementelor cu ponderea cea mai mare în structura cheltuielilor de exploatare*

⇒ *Stabilirea modelului de fundamentare a tarifului pentru transportul public de călători, în conformitate cu reglementările în vigoare*

⇒ *Identificarea unor soluții de reducere a volumului subvenției de exploatare*

Analiza realizată are un caracter postfactum și nu are caracter de control financiar, legislativ sau economic. Ea a fost efectuată pe baza datelor efective furnizate de RATB reflectate sub forma informației economice prelevată din următoarele surse:

⇒ *Situații financiare 2009-2013*

⇒ *Rapoarte de gestiune ale administratorului 2009-2013*

⇒ *Bugetele de Venituri și Cheltuieli pentru perioada 2009 – 2014*

⇒ *Situații lunare analitice de cheltuieli și venituri aferente perioadei 2009 – iunie 2013*

⇒ *Alte documente primite în cadrul unui protocol de informare stabilit între AMRSP și RATB*

Cercetarea realizărilor obținute de către RATB s-a bazat pe relațiile cauzal-funcționale, având ca finalitate furnizarea de informații privind gradul de realizare a principalilor indicatori economico-financiar care caracterizează starea și performanța regiei. S-a urmărit cunoașterea și comensurarea influenței diversilor factori care au condus la actuala stare de fapt în care se regăsește astăzi RATB din perspectiva identificării unor soluții de eficientizare a activității desfășurată de regie.

Studiul reprezintă o analiză de semnalizare asupra aspectelor care generează performanțele economice ale RATB din perspectiva cheltuielilor acesteia.

În baza analizei tarifelor, cheltuielilor și costurilor, și în baza scenariilor de ameliorare a veniturilor și de scădere a nivelului subvenției de exploatare propuse în cadrul studiului, s-au făcut următoarele recomandări:

Recomandări de ordin general și punctuale:

a	Organizarea regiei pe centre de responsabilitate: - <i>Fiecare centru de responsabilitate trebuie investit cu o misiune și cu obiective care trebuie atinse. Aceste obiective sunt în general de ordin financiar și depind de natura centrului (ex. nivelul cifrei de afaceri de realizat; costuri care nu trebuie depășite; profitul scontat).</i> - <i>Centrul trebuie să fie dotat cu un sistem de măsurare a performanțelor care să informeze Direcția Generală asupra nivelului de realizare al obiectivelor, al consumurilor de resurse și asupra altor indicatori de calitate, termene etc.</i> - <i>Alegerea indicatorilor de performanță relevanți și acceptați de responsabilii acestor centre reprezintă o condiție esențială bunei funcționări a regiei.</i> <i>Organizarea în centre de responsabilitate creează în cadrul organizației relații de tip client-furnizor între entități autonome (centrele de responsabilitate) pentru a valorifica avantajele de suplețe și reacție ale entităților de mici dimensiune, menținând totodată caracteristicile legate de mărimea entității. Este și cazul RATB, pentru activitățile sale conexe, care ar trebui organizate într-o manieră descentralizată, cu obiective clar definite în ceea ce privește performanțele propuse și realizate, dar la nivelul cărora să se identifice cu acuratețe toate consumurile de resurse care contribuie la realizarea veniturilor. Organizarea ca centre de</i>
----------	--

	profit descentralizate a Cantinei, Centrului de sănătate, Uzinei de reparații, Casei de odihnă de la Predeal, a Școlii de șoferi ar crește gradul de responsabilizare a conducătorilor acestora în ceea ce privește nivelul unui profit programat a fi realizat, dar și asupra costurilor aferente. Schimbările interne între centrele de responsabilitate ridică problema evaluării prețului de cedare a produselor și/sau a serviciilor (prețuri de cesiune internă) între centrul furnizor și centrul client.
b	Implementarea gestiunii bugetare (a unui sistem de bugete și a unui control bugetar intern): Obiectivul gestiunii bugetare este ameliorarea performanțelor economice ale regiei, în sensul perfecționării interne. Aceasta ar trebui să permită responsabililor să influențeze variabilele controlabile, de preferință prin anticipare. Evident nu discutăm aici despre Bugetul de Venituri și Cheltuieli al regiei, pe care aceasta îl folosește exclusiv ca instrument de pilotaj al activității. Gestiunea bugetară este un mod de gestiune pe termen scurt care înglobează toate aspectele activității organizației într-un ansamblu coerent de previziuni: bugete. Periodic, realizările sunt confruntate cu previziunile și permit punerea în evidență a abaterilor care trebuie să antreneze acțiuni corective. Elaborarea bugetelor constituie o etapă a gestiunii previzionale. Acest proces se caracterizează prin: - definirea obiectivelor organizației (politică generală). Obiectivele se referă la: profit, asigurarea durabilității în viitor, dezvoltare, aspecte sociale etc. - examinarea diferitelor strategii care permit îndeplinirea obiectivelor, ținând seama de punctele forte și punctele slabe ale regiei, inclusiv oportunitățile și amenințările mediului; - alegerea unei strategii și determinarea mijloacelor de aplicare; - evaluarea bugetelor. Considerăm posibilă implementarea unei gestiuni bugetare la nivelul RATB pe baza unui ansamblu de bugete definite pe funcțiuni, activități și centre de responsabilitate care să aibă ca finalitate articularea Situațiilor financiare previzionate, întrucât există resursa umană și specialiștii necesari în cadrul RATB care au ca obiect de activitate elaborarea de analize, bugete etc. (Serviciul Buget, Analize Economice în cadrul Direcției Financiar Contabilitate).
c	Creșterea veniturilor din vânzarea titlurilor de călătorie prin eliminarea gratuităților pentru personalul Primăriei Municipiului București și instituțiilor și serviciilor publice de interes local ale Municipiului București (abrogarea HCGMB 33/27.11.2011): Municipalitatea are în subordine 37 de instituții și servicii publice cu un număr de 6.407 posturi aprobate cu un grad de ocupare de 97%, adică aproximativ 5.960 posturi ocupate. Din administrația locală mai face parte și RADET cu un număr aproximativ de angajați de 4.000 persoane. În acest context valoarea maximă a veniturilor posibil de realizat din vânzarea titlurilor de călătorie este de: 9.960 persoane *40,323 lei (abonament nominal toate liniile fără TVA) = 401.617 lei/lună, ceea ce înseamnă pe an 4.819.405 lei. Rezultă o reducere a volumului subvenției de exploatare cu 4.819.405 lei/an.
d	Creșterea veniturilor din vânzarea titlurilor de călătorie prin eliminarea gratuităților pentru pensionarii cu o pensie mai mare de 2.500 lei Am estimat un număr de 12.000 pensionari, care astfel ar contribui la creșterea veniturilor din vânzarea titlurilor de călătorie: 12.000 persoane*40,323 lei (abonament nominal toate liniile fără TVA) = 483.876 lei/lună, adică 5.806.512 lei/an. Subvenția de exploatare s-ar putea astfel diminua cu încă 5.806.512 lei/an.
e	Creșterea tarifului de transport de la 1,3 lei cu TVA la 1,8 lei cu TVA. În această situație valoarea subvenției ar scădea cu 11,5 % față de nivelul actual (aproximativ 58.811.477 lei/an.)
f	Urmărirea mai bună a subvenției de exploatare, în sensul evidențierii destinației și a modului de utilizare a acesteia. Se asigură astfel transparența necesară în utilizarea fondurilor publice
g	În condițiile diminuării costurilor totale cu 10% (reducerea va trebui să vizeze activitățile adiacente activității de transport dar și reducerea cheltuielilor de personal) subvenția ar trebui să se diminueze cu 16%, ceea ce reprezintă o valoare anuală de

	83.602.839 lei/an
h	Utilizarea datelor contabilității manageriale în activitatea zilnică a managerilor pentru cunoașterea operativă a informațiilor privind nivelul de performanță al activităților desfășurate de RATB

AMRSP

Soluții alternative de reorganizare a regiei

Soluția 1	Separarea de regie a tuturor activităților conexe activității de transport, inclusiv a Uzinei de reparații <i>În această variantă, regia ar desfășura doar activitatea de transport electric și auto, ceea ce ar conduce la identificarea mai bună a destinației subvenției pentru diferență de tarif și pentru gratuități, acordată de către PMB. În aceste condiții, regia nu va mai realiza venituri din alte activități și, am estimat în cuprinsul raportului, subvenția de exploatare necesară acoperirii costurilor activității de transport va avea un volum mai mare.</i> <i>Pe de altă parte, procesul de reorganizare a regiei în această variantă și transferul celorlalte activități direct către PMB și/sau către alte structuri subordonate PMB reprezintă un amplu proces birocratic, de lungă durată din punct de vedere al formalităților și care nu va duce neapărat obținerea de economii la nivelul bugetului general consolidat.</i>
Soluția 2	Separarea de regie a tuturor activităților conexe activității de transport (inclusiv a Uzinei de reparații) și de asemenea, organizarea în trei servicii distincte a activității de transport: auto, tramvaie, troleibuze <i>În această variantă, segmentarea prestării activității de transport în trei servicii distincte va conduce obligatoriu la creșterea cheltuielilor de natura administrativă, prin apariția unor structuri administrative și comerciale costisitoare din punct de vedere financiar. Se estimează, de asemenea, creșterea volumului de activitate la nivelul departamentelor specializate din cadrul PMB, pentru că vor trebui gestionate și subvenționate trei entități distincte de prestare a transportului în comun la nivelul municipiului București.</i> <i>Pe de altă parte, activitatea de transport troleibuze reprezintă doar 10% din volumul total al activității de transport la nivelul capitalei, motiv pentru care existența unui serviciu de transport distinct nu se justifică din punct de vedere economic.</i> <i>În această variantă de prestare a serviciilor de transport, volumul subvenției ar fi mult mai mare decât în prezent, cu atât mai mult cu cât veniturile obținute din prestarea diferită a serviciilor de transport vor fi dificil de cuantificat.</i> <i>Poate apărea și posibilitatea practicării unor tarife diferențiate pentru cele trei categorii de mijloace de transport în comun, cu efecte nefavorabile asupra percepției calității serviciului de transport de către călători</i>
Soluția 3	Prestarea gratuită a serviciului de transport public de călători la nivelul capitalei <i>Renunțarea la vânzarea titlurilor de călătorie conduce obligatoriu la creșterea nivelului subvenției de exploatare acordată de PMB regiei. Se ridică problema dacă transportul va fi gratuit doar pentru bucureșteni, sau pentru orice persoană care circulă cu mijloacele de transport în comun în București (provinciali și cetățeni străini).</i> <i>Raționamentul unei astfel de soluții decurge din faptul că veniturile obținute de regie din vânzarea titlurilor de călătorie și abonamentelor reprezintă valori nesemnificative. În realitate, producția vândută realizată de regie reprezintă aproximativ 30% - 40% din volumul subvenției. Evident că vor dispărea o serie întreagă de cheltuieli generate de activitatea de vânzare a biletelor și abonamentelor: cheltuielile cu personalul pentru casiere și controlori, cheltuielile cu suportul material al titlurilor de călătorie (o valoare de 3.532.885 lei la nivelul anului 2013), cheltuieli cu întreținerea și exploatarea centrelor de vânzare etc.</i> <i>Sistemul automat de taxare ar deveni inutil din perspectiva utilizării lui pentru emiterea și validarea titlurilor de călătorie, sistem pentru care au fost investite sume considerabile în implementare și modernizare de-a lungul ultimilor ani (a se vedea capitolul de diagnosticul activității IT din cuprinsul raportului).</i> <i>Dacă gratuitatea nu se acordă și altor persoane (care locuiesc în provincie sau cetățenii străini) va trebui să rămână organizată infrastructura de vânzare și control, deși probabil la o dimensiune mai redusă.</i>
Soluția 4	Organizarea regiei pe centre de profit și centre de costuri în structura actuală

	<i>Centrele de profit și de costuri reprezintă segmente ale unei afaceri care pot funcționa, cel puțin la nivel teoretic, independent de restul activității. Sunt perfect adaptabile multitudinii activităților desfășurate de RATB. Avantajele organizării RATB pe centre de profit și de costuri derivă din cel puțin următoarele considerente:</i> <i>-activitatea regiei poate fi ușor reorganizată prin închiderea centrelor de profit nerentabile, în situația în care optimizarea lor nu este posibilă;</i> <i>-se obține un control superior asupra cheltuielilor;</i> <i>-se fundamentează și se urmăresc corect a cheltuielile pe locurile lor de formare;</i> <i>-se delimitează corect cheltuielile care nu depind strict de activitatea de transport de cele care sunt condiționate de aceasta;</i> <i>-introducerea unui sistem de alocare a resurselor și de urmărire a modului de utilizare a acestora, prin elaborarea unor bugete de cheltuieli specifice fiecarui centru de profit.</i> <i>-stabilirea abaterilor de la nivelurile prestabilite ale acestor cheltuieli;</i> <i>-instituirea unui sistem de indicatori de performanță care să permită evidențierea responsabilităților persoanelor de conducere a centrelor;</i> <i>-calcularea cu precizie a volumul subvenției pentru diferența de tarif și pentru gratuități;</i> <i>-se poate cunoaște exact destinația și modul de utilizare a subvenției pentru diferența de tarif și pentru gratuități.</i>
--	---

Propuneri pentru eficientizarea activitatii la solutiile identificate

Propunerea 1	<i>În fiecare moment RATB deține o bază de date cu CNP posesorilor de abonamente și perioada de valabilitate a titlului de călătorie – abonament, cel puțin la ora 24.00 a zilei precedente. Baza de date are dimensiunea de cca 10 Mocteți. Fiecare controlor are asupra sa un dispozitiv de tip tabletă, care are o memorie disponibilă de 64 Gb. Fără nici un cost suplimentar, la plecarea în acțiunea de control, propunem ca baza de date cu titlurile să fie descărcată în memoria dispozitivului tip tabletă. Să existe un număr de telefon, la care să răspundă un operator RATB, cu program permanent în timpul orelor în care se desfășoară activitatea de control plată taxă de călătorie, care să poată confirma că pentru CNP – ul călătorului fără titlu valabil asupra sa există un abonament valabil.</i> <i>Din discuțiile purtate la RATB se desprinde următoarea soluție care ar permite economisirea a 1.000.000 lei anual și ar permite și reducerea numărului de personal. Controlorii RATB au sisteme de telefoane mobile care sunt performante, au o capacitate RAM de 64 Gb și permit încărcarea bazei de date cu abonamentele valabile la ora 24.00 a zilei precedente. Soluția nu costă absolut nimic. Este vorba numai de bunăvoință. Se încarcă baza de date pe telefonul mobil și dacă călătorul fără titlu valabil afirmă că are un titlu valabil, dar nu este asupra lui, se verifică CNP și în două sec. se confirmă veridicitatea celor afirmate, respectiv dacă are un titlu valabil pe traseul respectiv.</i> <i>Legea existentă pedepsește călătoria fără titlu valabil, dar nu spune că trebuie să ai titlul asupra ta, atît timp cît nu produci nici un prejudiciu RATB dacă ai achita costul călătoriei cu anticipație.</i>
Propunerea 2	<i>Se apreciază că cca 60% din călători nu validează cardul, drept care propunem următoarea soluție care nu implică costuri cu investiții costisitoare. Cu modificări minime, aparatele de validat pot fi setate să simtă cardul inteligent, activ de la cca 70cm. În mijlocul de transport sunt suficient de multe validatoare, astfel că practic un călător nu poate fi mai departe de 70 cm de un validator și oricum trece pe lângă el când se urcă în vehicul. Chiar dacă cu intenție stă pe scară și nu circulă prin vehicul, tot se află în apropierea unui validator. Dacă are titlu valabil, sistemul va anula prețul unei călătorii sau va înregistra un călător cu abonament valabil.</i> <i>Pentru a nu crea un nou motiv de a acționa în judecată RATB, este necesar ca sistemul audio să facă, cu titlu de exemplu, următoarea informare a călătorilor: Circulă pe traseul 368 în direcția Piața Romană, sau circulă pe traseul 268 în direcția Universitate. După închiderea ușilor cardul dv.</i>

	va fi validat și se va reține costul unei călătorii. Astfel, călătorii rău intenționați nu vor putea afirma că nu știau în ce direcție circulă. Nu sunt necesare investiții, artista care anunță stațiile și alte informații este plătită oricum lunar cu 2000 lei indiferent de numărul de mesaje audio. Sistemul inteligent de validare, nu mai permite validarea altei călătorii până la cap de linie, oricât de mult s-ar plimba prin vehicul călătorul. Dacă dorește validarea a mai multor călătorii, are însoțitori de exemplu, sistemul permite validarea manuală și în prezent a mai multor călătorii. În afară de creșterea încasărilor, reiterăm că peste 60% din călători au titlu valabil dar nu îl validează decât dacă se urcă controlorul, RATB va avea date reale privind fluxul de călători pe diferite trasee, se înregistrează automat și numărul de abonați care circulă pe traseul respectiv, dar opinăm că este absolut obligatoriu ca și cei care se bucură de diferite gratuități să fie obligați să aibă asupra lor un card activ, costă 5 lei și își pot achita singuri acest preț, cardul activ putând fi reîncărcat cu titlul de călătorie anual, dar pe termen nedefinit, sau poate avea o perioadă limitată de valabilitate, cât timp posesorul beneficiază de gratuitate. Pentru a evita procese în care călătorul fără titlu valabil invocă cu rea credință că nu a știut cum se validează titlul de călătorie, de exemplu că trebuie ținut cardul 3 sec în fața aparatului de validare, propunem ca pe spatele cardului activ, unde se găsește un spațiu alb de 50x80mm, să fie trecute toate instrucțiunile necesare pentru validarea titlului de călătorie. Cu numai o investiție de 300 lei se poate monta și câte o antenă suplimentară la fiecare ușă – s-a discutat cu UTI, care a montat validatoarele de carduri. Fiecare card de abonament care trece prin dreptul ușii va fi sesizat și contorizat. Este vorba numai de abonamente. Astfel managementul traficului, a repartizării mijloacelor de transport și costurilor se va putea realiza în mod eficient, cunoscând situația reală din teren. Sistemul informatic va necesita modificări minore, în sensul ca după contorizarea unui card, pe un interval de timp de 2 ore, suficient pentru a parcurge orice traseu RATB din București, să nu mai contorizeze același card. În prezent, în momentul validării cardului, sistemul recunoaște instantaneu seria cardului și posesorul, deci nu este o problemă tehnică ca timp de 2 ore, cardul să nu mai fie contorizat în același vehicul. Pentru încărcarea unui abonament valabil se poate folosi și un telefon inteligent care are înglobată tehnologia NFC. Tehnologia NFS constă într-un dispozitiv de tip fără fir, care lucrează în banda de 13,56 Mhz, cu o viteză de transmitere a datelor de 106-424 Kbit/secundă. Funcționează într-o plajă de 1-4 cm față de receptorul de bază - inițiator, care generează și un câmp de radiofrecvență ce poate alimenta dispozitivul NFC din carcasa telefonului mobil, fără a folosi altă energie decât cea emisă de antena receptorului inițiator. Are loc o interogare pasivă a telefonului mobil al călătorului, respectiv validarea și înregistrarea călătoriei. Platforma de programare este liberă la utilizare sub licența GNU Lesser General Public, neimplicând costuri de menținere cu plata licenței, ca celelalte programe informatice folosite de RATB.
Propunerea 3	Având în vedere că 99% dintre călătorii care au un abonament valabil nu validează cardul, iar cel puțin 50% din călători au un tip de abonament sau gratuitate, propunem: -Să fie eliberate, contra cost, carduri valabile 1 an și celor care în prezent au dreptul la călătorie gratuită cu mijloacele de transport în comun RATB, dar care își justifică acest drept cu diferite înscrisuri: talon de pensie, legitimație de serviciu etc., înscrisuri care nu pot fi recunoscute de validatoarele existente. -Ținând cont că peste 70% din călătorii care folosesc mijloacele de transport în comun RATB nu validează un titlu de călătorie, deși 90% dintre aceștia au un titlu valabil, propunem ca o validare a titlului de călătorie să fie valabilă 2 ore, din momentul validării, indiferent câte mijloace de transport se schimbă. Astfel se justifică și creșterea tarifului la o călătorie. Dar cel mai important este că sistemul propus la Propunerea 2 de mai sus, va valida cardul când posesorul se urcă în mijlocul de transport în comun, indiferent dacă posesorul dorește acest lucru, dar și indiferent de câte ori va trece prin fața sistemului de validare, nu va fi taxat a doua

	oară. Propunem totuși, ca un titlu de călătorie să fie valabil pentru 1-2 persoane adulte și 2-3 copii, care călătoresc în grup. Apreciem că o ofertă pentru călătoria în grup a 2-3 persoane la același preț pe care trebuie să-l plătească dacă ar călători singur, ar fi stimulată folosirea mijloacelor de transport în comun în detrimentul folosirii autovehiculelor personale, rezultatul fiind un mediu mai curat, mai sănătos pentru bucureșteni și reducerea cheltuielilor pentru combaterea poluării, amenajării de spații de parcare în centrul Bucureștiului și implicit cheltuieli mai mici de la bugetul PMB pentru sănătate
Propunerea 4	Referitor la managementul dosarelor și avizelor de legalitate, față de oportunitățile prezentate apreciem absolut necesar implementarea unui sistem electronic de management al acestora, care ar permite degrevarea consilierilor juridici de o activitate anostă de căutat prin dosare pentru practică juridică, toate documentele urmînd a fi scanate și putînd fi găsite printr-o simplă interogare
Propunerea 5	Din discuțiile purtate în cadrul serviciului juridic a rezultat necesitatea existenței unor abonamente la Monitorul Oficial, la Buletinul Insolvenței și la un program legislativ performant, avînd în vedere dinamica modificărilor legislative. Sugerăm următoarele posibilități de rezolvare: - un soft de legislație, gratuit la http://www.lege-online.ro/portal-legislatie, - sau, de exemplu LEX - Consilier Juridic cu 1 an abonament inclus: 300 lei; - Monitorul Oficial părțile I-VII 180lei/lună pt. 5 posturi; - Buletinul insolvenței, abonament anual 950 lei sau informații punctuale despre debitor pe bază de tarife: http://www.buletinulinsolventei.ro/index.php/ro/tarife-bpi/furnizare-bpi. Fără aceste instrumente, serviciul juridic nu poate desfășura o activitate în acord cu cerințele de calitate ale profesiei de consilier juridic
Propunerea 6	Propunem aducerea tuturor consilierii juridici în cadrul Serviciului Juridic Contencios, dar și dimensionarea corespunzătoare a numărului de angajați conform sarcinilor de lucru, în contextul unei largi reorganizări a tuturor compartimentelor structurale din cadrul RATB. - Interzicerea de a fi încheiate contracte cu diverse persoane, fără avizul juridic de specialitate sau cu avizul negativ al serviciului juridic contencios. - Participarea șefului Serviciului Juridic Contencios la toate comandamentele în care se analizează situația creanțelor și debitelor RATB pentru evitarea producerii unor prejudicii suplimentare regiei. - Cu privire la Contractul Colectiv de Muncă apreciem că se impune cu stringență acordarea tuturor sporurilor și primelor care nu sunt prevăzute în mod expres de legislația muncii numai în condițiile realizării unui exercițiu financiar pozitiv.
Propunerea 7	Deși nu intră strict în domeniul echipei analiză dosare, trebuie să supunem atenției factorilor de decizie faptul că un sistem modern de gestiune electronică a flotei de mijloace de transport în comun – tramvaie, linia 41, de management inteligent care indica în fiecare stație și timpul rămas până la sosirea următorului tramvai, a fost distrus și conducerea RATB nu a întreprins absolut nici o acțiune pentru a încerca depistarea făptașilor și tragerea acestora la răspundere. Nu este vorba de acțiunea unor persoane fizice care au acționat în mod singular, ci de distrugerea centrului de management inteligent al traficului pe linia 41, care se afla în zona de securitate a angajaților RATB, acești fiind primii care ar trebui întrebați cine a distrus și de ce, acest sistem modern de management inteligent al traficului. Propunem repunerea în funcțiune a acestui sistem de management inteligent al traficului pe linia 41 și extinderea acestuia pe majoritatea traseelor RATB
Propunerea 8	În 2020 România, respectiv Bucureștiul, găzdui meciuri de fotbal din cadrul Campionatului European de fotbal. RATB trebuie să se pregătească din timp pentru a asigura un transport în comun în București și pe o rază de 30 km în jur, conform cerințelor UEFA, pentru ca aceasta din urmă să

	accepte desfășurarea unor meciuri din cadrul Campionatului European de fotbal 2020, în România, pe stadionul Național – clasificat 5 stele UEFA. Primarii dintr-un număr de comune limitrofe Bucureștiului, Dragomirești Vale, Ciorogârla, Domnești etc. și-au arătat disponibilitatea de a subvenționa traseul lunar pentru contravaloarea călătoriilor elevilor și pensionarilor din aceste comune. Se poate implementa urcarea numai prin față a călătorilor, unde să fie instalat un sistem de turnichet identic cu cel de la metrou. Acesta costă cca. 4.000 lei. Cu excepția stației de plecare de la cap de linie, unde oricum timpul de staționare este mare, pe parcurs nu sunt mulți călători care se urcă, exceptând centrele comerciale, unde oricum se poate staționa suficient fără a perturba circulația celorlalți participanți la trafic
Propunerea 9	Folosind ocazia că în 2020 Bucureștiul va găzdui, pe stadionul Național, meciuri de fotbal din cadrul Campionatului European de fotbal, pentru a oferi servicii de transport în comun personalizate și moderne, propunem ca RATB să organizeze, experimental, un sistem de transport cu autoturisme fără șofer, dar în regim taxi. La urcarea în autoturism, clientul are nevoie de un card bancar pe care îl introduce în aparatul de taxat. Imediat după pornirea motorului se retrage de pe card tariful de pornire. Ulterior, la începerea fiecărui km se retrage suma echivalentă costului pe km. Dacă autoturismul staționează se retrage suma echivalentă unității de taxare la staționare: 1-3 minute. Astfel cât are bani pe card taxiul poate circula. La bord există un dispozitiv GSM care permite dispeceratului să urmărească în timp real fiecare autovehicul, iar în caz că părăsește zona permisă din București și 30 km în jurul centrului Bucureștiului, cerință UEFA, asigură imobilizarea auto, întâi un minut, apoi îi mai lasă 5 minute pentru a putea reveni în perimetrul permis. Dacă nu revine, motorul se blochează și este trimisă o echipă de intervenții. Pentru un număr de 20 de autoturisme noi Logan, estimăm o investiție necesară de 200000 euro, inclusiv echipamentul de monitorizare. Subliniem că toate băncile au implementat un sistem de tip pay-wave, care permit plăți de valoare mică, sub 100 lei, fără a fi necesară validarea plății cu PIN.
Propunerea 10	Propunem renunțarea complet la sistemul de monitorizare AB Thoreb, complet inutil și depășit complet de tehnologiile existente în prezent. Se va implementa un sistem de monitorizare a flotei auto folosind doar rețeaua de telefonie mobilă. Echipamentul fizic necesar a fi montat pe vehicul costă până la 80 euro. Instalarea se poate face de electricienii RATB. Implementarea sistemului înseamnă: - se pot conecta diferiți senzori digitali (de contact), analogi (temperatură, greutate pe osie, sondă litrometrică analogică), periferice RS-232 (sondă litrometrică digitală- neinvazivă, GPS, RFID reader), se pot da comenzi către relee (e.g. oprit motor de la dispecerat, blocare vehicul furat), se pot conecta interfețe CAN/FMS, senzori 1-wire (temperatură, dallas key etc). - se pot urmări în timp real vehiculele pe hartă; - vizualizarea rutelor, a timpilor de tranzit și a timpilor morți, a vitezelor de deplasare; - identificarea traseelor neplanificate și a rutelor parcurse în interes personal; - urmărirea nivelului și variației carburantului din rezervor; - reducerea lucrului administrativ prin rapoartele generate automat; - responsabilizarea șoferilor; - reducerea costurilor de comunicații cu șoferii, prin cunoașterea în orice moment a poziției și direcției vehiculelor; - urmărirea modului de exploatare a vehiculelor și atenționarea șoferilor în sensul exploatării corespunzătoare; - urmărirea costurilor pe centre de costuri, per vehicul și managementul ușor al reviziilor, asigurărilor, taxelor de drum, inspecțiilor tehnice și reparațiilor prin integrarea simplă cu sistemele existente; - minimizarea exploatării flotei în afara programului normal;

	- <i>reducerea ratei asigurării CASCO, asiguratorii oferind reduceri între 5%-15% pentru vehicule incluse într-un sistem de monitorizate a flotei de vehicule.</i> <i>Se poate asigura prevenția accidentelor în care sunt implicați pietoni, îmbunătățirea vizibilității în condiții de ceață – prin instalarea unor camere monoculare/termale, cu infraroșu și creșterea siguranței prin asistarea inteligentă folosind camerele video instalate și opțiunea gratuită DDNS, care permite folosirea unui IP dinamic simultan cu o adresă fixă de accesare de tip 4321.ratb.go.ro, în vederea unei asigurării unei conduite preventive.</i> <i>Se poate implementa un sistem undă verde pentru vehiculele RATB, folosind infrastructura existentă și dispozitivele GPRS ce urmează a fi montate pe vehicule.</i> <i>Pentru 1000 de vehicule, costul total al implementării este de cca 100.000 euro, dar nu necesită plăți ulterioare pentru licențe și mentenanță decât un cost de 2euro/cartelă SIM lunar, trafic nelimitat de date cu viteze de până la 200Mbps și convorbiri în rețea, conducătorii vehiculului putând să fie permanent în legătură cu dispeceratul.</i>
--	--

Capitolul 4

Activitatea AMRSP de urmarire a aplicarii reglementarilor privind Serviciul Integrat de Transport Public Local

4.1 Activitatea de reglementare

Statutul Autorității Municipale de Reglementare a Serviciilor Publice București – AMRSP aprobat prin Hotărârea CGMB nr. 339/2009 și nr.112/2012 prevede în Capitolul 1, la art.4 ca „Instituția elaborează și prezintă autorităților publice locale ale Municipiului București, propuneri de reglementări locale și proceduri pentru aplicarea normelor naționale și locale, monitorizează și realizează coordonarea aplicării acestora, pentru ca serviciile să satisfacă necesitățile utilizatorilor.

În baza prevederilor Legii nr.92/2007 privind transportul public local și Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului – Cadru și Caietul de Sarcini – Cadru ale Serviciului, Autoritatea Municipală de Reglementare a Serviciilor Publice în colaborare cu operatorul actual al Serviciului de Transport Public Local la nivelul Municipiului București, Regia Autonomă Transport București-RATB, au elaborat Regulamentul Serviciului de Transport Public Local și a Caietului de sarcini al serviciului, ca documente de reglementare locală, esențiale pentru creșterea calității Serviciului de Transport Public Local în Municipiul București. Aceste documente esențiale pentru serviciul public de transport nu au fost aprobate până în prezent.

Proiectul în formă finală a celor două documente au fost transmise de AMRSP la Primăria Municipiului București, Direcția Generală Infrastructură și Servicii, cu adresa nr. 1173217/12.07.2013, în vederea supunerii spre aprobare la Consiliul General al Municipiului București.

Organizarea, funcționarea și exploatarea Serviciului de Transport Public Local, se face în condițiile prevăzute de Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006 cu modificările și completările ulterioare, cât și legii specifice – Legea Serviciilor de Transport Public Local nr. 92/2007 cu modificările și completările ulterioare.

Până la aprobarea celor două proiecte privind „Regulamentul” și „Caietul de sarcini”, monitorizarea Serviciului Public de Transport Local se face în concordanță cu prevederile Regulamentului-Cadru pentru efectuarea Transportului Public Local și a Caietului de sarcini-cadru al Serviciului de Transport Public Local, aprobat prin Ordin al ministrului transporturilor nr. 972/2007.

În cadrul Regulamentului Serviciului de Transport Public Local au fost stabiliți următorii indicatori de performanță:

INDICATORI DE PERFORMANTA	
I.1	Numarul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu numarul necesar pentru realizarea Programului de circulatie;
I.2	Numarul de reclamatii ale calatorilor privind calitatea transportului, dintre care:
a.	<i>numarul de reclamatii justificate</i>
b.	<i>numarul de reclamatii rezolvate</i>
c.	<i>numarul de reclamatii la care calatorii nu au primit raspuns in termenele legale</i>
I.3	Despagubirile platite de catre operatorii de transport/transportatorii autorizati pentru nerespectarea conditiilor de calitate si de mediu privind desfasurarea transportului
I.4	Nerespectarea abaterilor constatate si sanctionate de personalul imputernicit privind nerespectarea prevederilor legale
I.5	Numarul de accidente de circulatie produse din vina personalului propriu sau a operatorului de transport/transportatorului autorizat.
I.6	Numarul autovehiculelor atestate Euro 3 sau Euro 4 raportat la numarul total de autovehicule necesar pentru realizarea programului de circulatie;
I.7	Vechimea mijloacelor de transport si dotarile de confort pentru calatori;
I.8	Numarul de curse, trasee pe care operatorul a suspendat sau a intarziat executarea transportului fata de programul de circulatie
I.9	Numarul de trasee pe care operatorul nu a efectuat transportul public local de calatori pe o perioada mai mare de 24 de ore
I.10	Numarul de calatori afectati de situatiile prevazute la indicatorii I.8 si I.9

4.2 Monitorizarea indicatorilor de performanță pentru Serviciul Integrat de transport Public Local în Municipiul București

În anul 2014, personalul de specialitate din cadrul *Compartimentului de Urmărire a Aplicării Reglementărilor Privind Serviciul Public de Transport Public Local* al AMRSP a verificat, conform Programelor de monitorizare transmise la RATB, indicatorii de performanță ai Serviciului de Transport Public Local în următoarele locații:

- Serviciul Vânzare și Control

Conform „Fișei de Inspecție” s-au verificat următoarele informații:

- ⇒ vânzarea produselor tarifare
 - ⇒ constatarea și sancționarea contravențiilor în mijloacele de transport
 - ⇒ preluarea tuturor reclamațiilor și sesizărilor cu privire la distribuția produselor tarifare (Call Center)
- În urma analizei informațiilor menționate mai sus, s-au constatat următoarele:
- ⇒ activitatea comercială de vânzare a produselor tarifare este strâns legată de aceea de **verificare și control** în mijloacele de transport, dar și a modului în care utilizatorii serviciului de transport folosesc titlurile de călătorie
 - ⇒ cele două activități, de vânzare a produselor tarifare și cea de control sunt asistate de Compartimentul Call Center care este interfața de comunicare, punctul de legătură dintre operator și clienți, sau potențialii săi clienți
 - ⇒ îmbunătățirea sistemului de informare în ceea ce privește modul de utilizare în mijloacele de transport a produselor tarifare puse în vânzare și supuse validării, în special pentru persoanele cu dizabilități
 - ⇒ găsirea de resurse financiare în vederea acoperirii deficitului de personal la activitatea de control în mijloacele de transport, în prezent sunt 320 de controlori și ar trebui un necesar aprox. de 550 controlori

- Serviciul Relații Publice

Conform „Fișei de Inspecție” s-au verificat următoarele documente și informații:

- ⇒ înregistrarea și rezolvarea tuturor sesizărilor și reclamațiilor primite din partea utilizatorilor
 - ⇒ clasificarea sesizărilor și reclamațiilor
- În urma analizei documentelor și informațiilor menționate mai sus, s-au constatat următoarele:
- ⇒ informațiile care se obțin prin procesul de tratare a reclamațiilor ajută la îmbunătățirea serviciului, contribuind la remedierea aspectelor care nu au acoperit în totalitate așteptările clienților. Atunci când reclamațiile sunt tratate corespunzător, rezultatul este o îmbunătățire a reputației operatorului atingându-se astfel obiectivul propus și anume cel de calitate
 - ⇒ procedura după care RATB desfășoară activitatea de rezolvare a tuturor reclamațiilor la această dată, este una obișnuită și utilizată de mai toate organizațiile în momentul de față

- Divizia Transport Electric și Autobuze

Conform „Fișei de Inspecție” s-au verificat următoarele documente și informații:

- ⇒ centralizatorul privind repartizarea parcului de vehicule
 - ⇒ diagrama de circulație pentru transport rutier și cel electric
 - ⇒ exploatarea parcului circulant de vehicule în condiții de siguranță a circulației în trafic
- În urma analizei documentelor și informațiilor s-au constatat următoarele:
- ⇒ capacitatea de a asigura parcul zilnic activ necesar realizării programului de transport prin menținerea stării tehnice în limitele impuse de securitatea și siguranța circulației (programe de revizii și reparații realizate la timp) corelate cu sursele de finanțare puse la dispoziție de Autoritatea Publică Locală

- Serviciul Dispecerizarea Circulației

Conform „Fișei de Inspecție” s-au verificat următoarele documente și informații:

- ⇒ situația evenimentelor produse în intervalul 24 de ore
- ⇒ registrul trafic – evenimente grave
- ⇒ registrul trafic – evenimente mijlocii
- ⇒ registrul trafic – evenimente ușoare
- ⇒ linii afectate la orele de raportare
- ⇒ linii afectate între orele de raportare
- ⇒ registrul semicurse pierdute

În urma analizei documentelor și informațiilor menționate mai sus, s-au constatat următoarele:

⇒ *serviciul asigură atât dirijarea și dispecerizarea mijloacelor de transport puse la dispoziție de unitățile de exploatare conform programelor zilnice de circulație, cât și remedierea operativă la capete de traseu a eventualelor defecțiuni tehnice apărute la mijloacele de transport*

⇒ *programele pe calculator folosite în derularea procesului de dispecerizare necesită unele îmbunătățiri și adaptări la noile cerințe ale transportului urban actual în sensul de a prelua și furniza cât mai rapid informațiile din trafic factorilor responsabili, în vederea luării cât mai rapid a unor decizii*

- Serviciul Programare

Conform „Fișei de Inspecție” s-au verificat următoarele informații:

⇒ *modul în care operatorul elaborează programul de transport public local prin curse regulate*

⇒ *probleme care concurează la nerealizarea programului de transport public local prin curse regulate*

⇒ *factorii care influențează calitatea*

În urma analizei acestor informații s-au constatat următoarele:

⇒ *la data de 16.06.2014 conform programului de transport în baza căruia se desfășoară serviciul de transport public local prin curse regulate, operatorul a redus parcul de vehicule cu un procent mai mare decât cel impus de sezon, cauzele având un numitor comun și anume lipsa sursei de finanțare pentru asigurarea parcului activ în condiții de maximă siguranță și confort*

- Uzina de Reparații „Atelierele Centrale București

Conform „Fișei de Inspecție” s-au verificat următoarele informații:

⇒ *construcția și modernizarea de tramvaie*

⇒ *executarea reparațiilor agregatelor, vehiculelor de transport în comun și a celor utilitare*

⇒ *confeccionarea și repararea pieselor de schimb și subansamblelor*

În urma analizei informațiilor menționate mai sus, s-au constatat următoarele:

⇒ *Uzina are capacitatea la această dată prin linia de fabricație creată în regie proprie, să producă tramvaiele marca Bucur Low Floor cu platforma coborâtă*

În cursul anului 2014, personalul de specialitate din cadrul Compartimentului de Urmărire a Aplicării Reglementărilor Privind Serviciul Public de Transport Public Local al AMRSP a verificat, conform Programelor de monitorizare transmise la RATB, indicatorii de performanță ai Serviciului de Transport Public Local în următoarele autobaze:

- Autobaza Nordului

Conform „Fișelor de Inspecție”, au fost verificate următoarele documente și informații:

⇒ *registru trafic*

⇒ *foi de parcurs*

⇒ *program de transport*

⇒ *documentele obligatorii pe care trebuie să dețină conducătorul mijlocului de transport în comun*

În urma analizei documentelor și informațiilor menționate mai sus, s-au constatat următoarele:

⇒ *există o evidență a întregului parc auto de 102 autobuze cu datele de identificare (număr de inventar, data punerii în circulație, date tehnice și de confort ale acestora), precum și toate informațiile care atestă menținerea în exploatare a autobuzelor*

- Autobaza Titan

Conform „Fișelor de Inspecție” s-au verificat următoarele documente și informații:

⇒ *registru trafic*

⇒ *diagrama de circulație pentru transport rutier*

⇒ *program de transport*

În urma analizei documentelor și informațiilor menționate mai sus, s-au constatat următoarele:

⇒ *circuitul documentelor precum și procedura folosită asigură o bună urmărire a întregului proces de exploatare zilnic a parcului*

⇒ *extragerea de date necesare monitorizării este accesibilă atât la nivel de autobază cât și la nivel centralizat, programul informatic existent fiind unul comun*

- Autobaza Obregia

Conform „Fișelor de Inspecție” s-au verificat următoarele documente si informatii:

- ⇒ *modul in care operatorul presteaza serviciul de transport public local*
- ⇒ *modul de urmarire a intregului proces de exploatare a parcului auto existent*
- ⇒ *inregistrarea datelor rezultate din procesul de exploatare si circuitul acestora*

In urma analizarii documentelor si informatiilor mentionate mai sus, s-au constatat urmatoarele:

- ⇒ *sunt necesare luarea unor masuri in ce priveste procurarea atat a aplicatiile necesare desfasurarii procesului folosite in sistem, cat si efectuarea unor studii care sa permita o readaptare a retelei de transport la solicitarile utilizatorului, tinand cont ca in ultimii ani au avut loc transformari esentiale in dinamica demografica, restructurarilor din economie la nivelul Municipiului Bucuresti*

- Autobaza Ferentari.

Conform „Fișelor de Inspecție” s-au verificat următoarele documente si informatii:

- ⇒ *repartitia parcului de vehicule*
- ⇒ *registru cu programul de prestatii parc de zi, parc sambata si parc duminica*
- ⇒ *diagrama liniei 133*

In urma analizarii documentelor si informatiilor mentionate mai sus, s-au constatat urmatoarele:

- ⇒ *dispecerizarea lor poate fi facuta mult mai eficient prin activarea programului Thoreb, program care poate asigura toate datele necesare unei exploatare, dispecerizari si planificari eficiente a traficului, precum si corelarea acestuia cu alte retele de transport existente pe raza Municipiului Bucuresti*

- Autobaza Alexandria

Conform „Fișelor de Inspecție” s-au verificat următoarele documente si informatii:

- ⇒ *parcul existent aflat in exploatare*
- ⇒ *distributia acestuia pe fiecare linie*
- ⇒ *diagrame de lucru*
- ⇒ *programele de circulatie*

In urma analizarii documentelor si informatiilor mentionate mai sus, s-au constatat urmatoarele:

- ⇒ *graficele de iesire in traseu impune o anumita strictete in ce priveste respectarea acestora, cu toate ca la aceasta data autobaza se confrunta cu o problema in ceea ce priveste incadrarea in grafice la orele de iesire in trafic a autobuzelor, cand frecventa de iesire este de 36 secunde (04.30-06.00 si 12.30-14.30). Problema consta in faptul ca semaforul instalat la intersectia Sos.Alexandriei cu Strada Ion Conea, nu functioneaza, fapt care ingreuneaza iesire autobuzelor in trafic prin folosirea indicatorului „cedeaza trecerea”*

- Autobaza Pipera

Conform „Fișelor de Inspecție” s-au verificat următoarele documente si informatii:

- ⇒ *date cu privire la situatia parcului*
- ⇒ *registrele cu documentele primare care stau la baza desfasurarii programului de exploatare a parcului*
- ⇒ *documentele obligatorii pe care trebuie sa le detina conducatorul la bordul vehiculului*

In urma analizarii documentelor si informatiilor mentionate mai sus, s-a constatat faptul ca la aceasta data opereaza in paralel cu operatorul existent (RATB), pe anumite sectoare de traseu, operatori de transport in regim de taxi(maxi-taxi) altii decat RATB, folosind acelasi indicativ. In acest sens poate fi dat ca exemplu traseul RATB „449”, care este dublat in zona Corbeanca, de un alt traseu care se executa de un operator privat in regim de taxi, purtator al aceleiasi indicativ de linie „449”si care creeaza confuzie in randul calatorilor

- Autobaza Floreasca

Conform „Fișelor de Inspecție” s-au verificat următoarele documente si informatii:

- ⇒ *date cu privire la parcul existent aflat in exploatare*
- ⇒ *distributia acestuia pe fiecare linie*
- ⇒ *programele de circulatie*
- ⇒ *registru foi de parcurs*

In urma analizarii documentelor si informatiilor mentionate mai sus, s-au constatat urmatoarele:

⇒ autobaza este organizata astfel incat fluxul creat, permite ca dupa terminarea programului de lucru, mijloacele de transport sa beneficieze de salubritatea salonului, de recapatarea aspectului ingrijit al exteriorului si nu in ultimul rand de verificarea starii tehnice

- Autobaza Militari

Conform „Fişelor de Inspecţie” s-au verificat următoarele documente si informatii:

- ⇒ registrele care contin date cu privire la realizarile programului de exploatare tehnica
- ⇒ registrele care contin date cu privire la realizarile programului de exploatare comerciala

În urma analizei documentelor si informatiilor mentionate mai sus, s-au constatat urmatoarele:

⇒ autobaza este organizata si dispune de intregul flux operational atat scriptic cat si faptic, astfel incat orice activitate se desfasoara pe baza unor proceduri stabilite

În cursul anului 2014, personalul de specialitate din cadrul Compartimentului de Urmărire a Aplicării Reglementărilor Privind Serviciul Public de Transport Public Local al AMRSP a verificat, conform Programelor de monitorizare transmise la RATB, indicatorii de performanță ai Serviciului de Transport Public Local în urmatoarele depouri:

- Depoul Titan

Conform „Fişelor de Inspecţie” s-au verificat următoarele documente si informatii:

- ⇒ registrul cu situatia miscarii zilnice a vagoanelor pe trasee
- ⇒ registrul cu foi de parcurs pe zile, confirmate de personalul participant si responsabil cu activitatea de intretinere miscare si exploatare a parcului de tramvaie existent la data la care s-a efectuat inspectia
- ⇒ diagrama de circulatie
- ⇒ programul de circulatie

În urma analizei documentelor si informatiilor mentionate mai sus, s-au constatat urmatoarele:

⇒ starea tehnica a parcului este corespunzatoare cu vechimea acestuia, volumul lucrarilor de intretinere si reparatii necesar mentinerii parcului de tramvaie in exploatare (cu respectarea indicilor de calitate si de siguranta in exploatare), este de amploare asa cum reiese din inregistrările zilnice de interventii (defectiuni, interventii cu caracter tehnic, etc.)

- Depoul Vatra Luminoasa

Conform „Fişelor de Inspecţie” s-au verificat următoarele documente si informatii:

- ⇒ proceduri RATB „Prevenirea si tratarea evenimentelor de circulatie”
- ⇒ registrul trafic
- ⇒ registrul semicurse pierdute
- ⇒ programul de circulatie

În urma analizei documentelor si informatiilor mentionate mai sus, s-au convenit urmatoarele:

⇒ vehiculele inlocuite sa fie evidentiata separat intr-un tabel, care sa cuprinda date de identificare a vehiculului si motivul inlocuirii (defectiuni tehnice, accidente, alte cauze)

- Depoul Colentina

Conform „Fişelor de Inspecţie” s-au verificat următoarele documente si informatii:

- ⇒ registru cu foi de parcurs calculate pe zile, confirmate de personalul participant si responsabil cu activitatea de intretinere, miscare si exploatare a parcului de tramvaie existent la data la care s-a efectuat inspectia
- ⇒ registrul cu situatia miscarii zilnice a vagoanelor pe trasee
- ⇒ diagrama de circulatie pentru liniile 14 si 16
- ⇒ programul de circulatie

În urma analizei documentelor si informatiilor mentionate mai sus, s-au constatat urmatoarele:

⇒ faptul ca depoul nu a beneficiat de modernizari, starea tehnica a parcului este corespunzatoare cu vechimea acestuia, de unde si volumul lucrarilor de intretinere si reparatii necesar mentinerii parcului de tramvaie in exploatare (cu respectarea indicilor de calitate si de siguranta in exploatare), este de amploare asa cum reiese din inregistrările zilnice de interventii (defectiuni, interventii cu caracter tehnic, etc.)

- Depoul Berceni

Conform „Fișelor de Inspecție” s-au verificat următoarele documente si informatii:

- ⇒ *registru trafic*
- ⇒ *programul de transport*
- ⇒ *diagramele de lucru*

In urma analizarii documentelor si informatiilor mentionate mai sus, s-au constatat urmatoarele:

- ⇒ *in cadrul depoului se executa Inspectiile Tehnice Periodice(ITP) atat pentru parcul propriu cat si pentru troleibuzele din celelalte depouri, cu respectarea tuturor reglementarilor in vigoare*

- Depoul Alexandria

Conform „Fișelor de Inspecție” s-au verificat următoarele documente si informatii:

- ⇒ *situatia parcului de vehicule*
- ⇒ *situatia starii tehnice a vagoanelor, gestiunea si distributia acestora*
- ⇒ *diagramele liniilor*

In urma analizarii documentelor si informatiilor mentionate mai sus, s-au constatat urmatoarele:

- ⇒ *datele culese în urma monitorizării în terminale au fost comparate cu datele din graficele de circulație și foile de parcurs verificate la operator, reiese faptul că, orele de sosire-plecare în/din terminal/capăt traseu, confirmate în foile de parcurs de către controlorul de capăt sau de conducatorul vehiculului, sunt apropiate de măsurătorile făcute în teren*

- Depoul Bujoreni

Conform „Fișelor de Inspecție” s-au verificat următoarele documente si informatii:

- ⇒ *registru trafic*
- ⇒ *diagrama de lucru*
- ⇒ *programul de transport*

In urma analizarii documentelor si informatiilor mentionate mai sus, s-a constatat faptul ca documentele verificate, genereaza suficiente date, care prin centralizarea si evaluarea lor pot oferi o imagine a evolutiei in sens pozitiv sau negativ a indicatorilor de performanta

- Depoul Victoria

Conform „Fișelor de Inspecție” s-au verificat următoarele documente si informatii:

- ⇒ *registru cu planificarea parcului*
- ⇒ *registru cu documentele care au stat la baza intregului proces de exploatare a parcului*

In urma analizarii documentelor si informatiilor mentionate mai sus, s-a constatat faptul ca depoul nu a beneficiat de modernizari, nu dispune de un sistem de monitorizare in timp real a intregului parc de vagoane aflat in traseu(transponder) de unde si imposibilitatea de a culege informatiile utile in timp real,o astfel de aplicatie(existenta deja la alte depouri) poate rezolva suficiente probleme aparute in traseu

- Depoul Bucurestii Noi.

Conform „Fișelor de Inspecție” s-au verificat următoarele documente si informatii:

- ⇒ *registrele cu foi de parcurs zilnice*
- ⇒ *registrele cu evenimente de circulatie*
- ⇒ *programul de transport*

In urma analizarii documentelor si informatiilor mentionate mai sus, s-a constatat faptul ca depoul dispune de aceeasi organizare ca si celelalte depouri, in ce priveste intretinerea zilnica, cat si pentru interventiile cu caracter tehnic

- Depoul Militari

Conform „Fișelor de Inspecție” s-au verificat următoarele documente si informatii:

- ⇒ *structura parcului existent*
- ⇒ *modul de desfasurare a activitatii de exploatare a parcului*
- ⇒ *programul de transport*

In urma analizarii documentelor si informatiilor mentionate mai sus, s-au constatat urmatoarele:

⇒ *registrele puse la dispozitie au evidentiat faptul ca, activitatea ce se desfasoara zilnic, are la baza un program de lucru si un program de circulatie adaptat la nivelul si dinamica cererii, cu scopul de a utiliza intreaga capacitate de transport*

- Depoul Giurgiului

Conform „Fişelor de Inspecție” s-au verificat următoarele documente si informatii:

- ⇒ *registrele cu foi de parcurs*
- ⇒ *registrele cu evidenta defectiunilor*
- ⇒ *rapoartele zilnice cu evenimente din trafic*
- ⇒ *documentele care au stat la baza efectuării programului de transport*

In urma analizei documentelor si informatiilor mentionate mai sus, s-au constatat urmatoarele:

⇒ *depoul a fost inclus in programul de modernizare, a beneficiat atat de o logistica noua, in ce priveste partea de exploatare comerciala, cat si de dotari tehnice la reseaua de alimentare cu energie electrica, cale de rulare, vagoane etc*

În anul 2014, personalul de specialitate din cadrul Compartimentului de Urmărire a Aplicării Reglementărilor Privind Serviciul Public de Transport Public Local al AMRSP a colectat date din teren prin măsurători facute(sondaje) in terminale si capete de traseu, precum și in trafic.

In decursul anului au fost supuse măsurătorilor si evaluate un număr de 43 linii de transport calatori dupa cum urmeaza:

- ⇒ *18 linii de autobuze din 98 linii existente*
- ⇒ *16 linii de tramvaie din 24 linii existente*
- ⇒ *9 linii de troleibuze din 15 linii existente*

In urma masuratorilor, s-au constatat urmatoarele:

⇒ *din fişele rezultate in urma procesului de monitorizare s-a observat că orele de sosire-plecare în /din terminal (capăt traseu), confirmate în foile de parcurs au fost apropiate sau au coincis cu măsurătorile făcute în teren de către reprezentanţii AMRSP, diferenţele fiind cuprinse în medie între 1-6 minute pentru intervalele in care s-a facut sondajul*

Valorile indicatorilor de performanta raportate de operatori pentru anul **2012**, **2013** si anul **2014** sunt sintetizate in tabelul de mai jos:

Nr. crt.	Denumire indicator de performanta	UM	Valori ale indicatorilor de performanta realizati		
			2012	2013	2014
1	I.1-Numarul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu numarul necesar pentru realizarea programului de circulatie	%	99,57	99,93	99,33
2	I.2-Numarul de reclamatii ale calatorilor privind calitatea transportului dintre care:	nr.	1792	2173	3685
	a) numarul de reclamatii justificate		572	203	319
	b) numarul de reclamatii rezolvate		1792	2152	3685
	c) numarul de reclamatii la care calatorii nu au primit raspuns in termene legale		0	21	0
3	I.3-Numarul autovehiculelor atestate Euro 3, Euro 4 raportat la numarul total de autovehicule necesar pentru realizarea programului de circulatie	%	98,66	99,86	99,30
4	I.4-Vechimea mijloacelor de transport si dotarile de confort pentru calatori	ani	5,74	10,92	12,33
5	I.5 -Despagubiri platite de catre operatorii de transport/ transportatori autorizati pentru nerespectarea conditiilor de calitate si de mediu pentru desfasurarea transportului	lei/10 ⁶ km	210003,9	1946,54	3200,58
6	I.6-Numarul abaterilor constatate si sanctionate de personalul imputernicit privind respectarea prevederilor legale	nr./10 ⁶ km	3	1	0
7	I.7-Numarul de accidente de circulatie produse din	nr./10 ⁶	5,64	3,34	4,93

	vina personalului propriu, sau a operatorului de transport autorizat	km			
8	I.8-Numar de curse, trasee pe care operatorul a suspendat sau a intarziat executarea transportului fata de programul de circulatie	nr.	87446	53091	66044
9	I.9-Numar de trasee pe care operatorul nu a efectuat transportul public local de calatori pe o perioada mai mare 24 de ore	nr.	2	14	9
10	I.10-Numarul de calatori afectati de situatiile prevazute la I8 si I9	nr.	-	-	-

Evolutia indicatorilor de performanta a serviciului va reflecta modul in care operatorul furnizeaza utilizatorilor serviciul public de transport local, dar vor avea o contributie esentiala pentru stabilirea unor standarde de performanta pe care operatorul serviciului va trebui sa le realizeze, intr-o perioada de timp definita, in baza performantelor realizate in perioada monitorizata, ca standarde de baza.

Indicatorul I.1 - Numarul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu numarul necesar pentru realizarea programului de circulatie

Se constata o scadere a numarului de mijloace de transport participante la programul de circulatie.

Procentual scaderea este de **0,42%** fata de anul precedent si vine pe fondul incapacitatii operatorului de a asigura numarul de vehicule conform programului de transport.

Fiind un indicator de performanta ce priveste ca sector de activitate, sectorul de exploatare a parcului de vehicule activ aflat in dotare, trebuie tinut cont si de vechimea parcului activ actual, modul in care s-au efectuat lucrarile de intretinere si reparatii si sumele alocate acestei activitati, finantarea activitatii de investitii in ce priveste inoirea parcului, modernizarea cailor de rulare si a liniilor de contact si alti factori, fara a omite si cazurile de imobilizari datorate unor acte de vandalism din partea utilizatorilor, asupra mijloacelor de transport

Indicatorul I.2 -Numarul de reclamatii ale calatorilor privind calitatea transportului dintre care:

a) nr.de reclamatii justificate

b) nr. de reclamatii rezolvate

c) nr. de reclamatii la care calatorii nu au primit raspuns in termene legale

Evoluția indicatorului de performanță I.2 pe anul 2014				
Denumire indicator	2014			
	Trim. I	Trim. II	Trim. III	Trim. IV
I.2 - Număr total reclamații privind calitatea transportului din care:	849	948	957	931
a) număr reclamații justificate	116	121	53	29
b) număr reclamații soluționate	849	948	957	931
c) număr de reclamații la care RATB nu a răspuns în termen legal	0	0	0	0

În trimestrul IV- 2014, RATB se înscrie la acest indicator cu un număr total de 931 reclamații privind calitatatea serviciului. Numărul de reclamații justificate în trim IV a scăzut de la 53 reclamații justificate. În trimestrul III, la 29 de reclamații justificate în trim IV 2014. Conform clasificărilor făcute de operator, ponderea cea mai mare a reclamațiilor se referă la comportamentul salariaților, care sunt în contact direct cu utilizatorii serviciului, numărul acestora fiind de 483, urmată de 303 reclamații care privesc activitatea comercială. Cu toate că din analizele făcute pe evoluția și starea tehnică a parcului mijloacelor de transport, se constată o evoluție aproape constantă, numărul de reclamații justificate reducându-se la jumătate. Acesta nu înseamnă că serviciul a beneficiat de o creștere a calității.

Reclamațiile inregistrate de utilizatori la RATB au avut ca teme următoarele:

⇒ comportamentul salariaților operatorului care participa la programul de transport

⇒ confortul nesatisfacator al mijloacelor de transport, aclimatizare-aer coditionat

⇒ starea tehnica si de salubritate a salonului interior/exteriorul mijloacelor de transport

⇒ lipsa de informare a calatorilor privind itinerariile si programul de succedare in statii a mijloacelor de transport

- ⇒ neajunsuri privind activitatea comercială (nr. insuficient de puncte de eliberare titluri de calatorie și încarcare carduri)
⇒ securitatea calatorilor

Indicatorul I.3 - Numărul autovehiculelor atestate Euro 3, Euro 4 raportat la numărul total de autovehicule necesar pentru realizarea programului de circulație

Trimestrul I - 2014		
Programat nr. veh.	Realizat poluare redusă (nr. vehicule >Euro3)	%
698*	692,4*	99,2
Trimestrul II - 2014		
Programat nr. veh.	Realizat poluare redusă (nr. vehicule >Euro3)	%
672,1*	665,5	99
Trimestrul III - 2014		
Programat nr. veh.	Realizat poluare redusă (nr. vehicule >Euro3)	%
576,5*	575,6*	99,8
Trimestrul IV - 2014		
Programat nr. veh.	Realizat poluare redusă (nr. vehicule >Euro3)	%
590,9*	585,5*	99,3

*media la perioada

La acest indicator privind numărul autovehiculelor atestate peste Euro3, care au participat la program în trimestrul IV, se constată o scădere 0,5% față de trimestrul anterior. Această scădere a fost influențată și de reducere a parcului de vehicule, reducere impusă de factori economici.

Privind numărul autovehiculelor atestate peste Euro3, care au participat la realizarea programului de transport pe anul 2014, față de anul anterior a înregistrat o scădere, fapt care a dus la o creștere a gradului de poluare prin utilizarea la program a acelor mijloace cu potențial mai mare de poluare. Asadar creșterea gradului de poluare cu 0,56 unități față de anul anterior (99,86) a dus la o reducere a procentului de mijloacele de transport atestate Euro4 participante la program și implicit a procentului de poluare redusă.

Indicatorul I.4 - Vechimea mijloacelor de transport și dotările de confort pentru calatori

La acest indicator de performanță se impune o analiză pe tipuri de transport având în vedere că fiecare tip de transport (autobuz-troleibuz-tramvai) au durate normale de utilizare diferite conf H.G.2139/2004.

Tip transport	Vechimea parcului (ani)		Durata normală de utilizare conf H.G.2139/2004 [ani]
	Anul 2013 [ani]	Anul 2014 [ani]	
Tramvai	16,32	17,75	12-18
Troleibuz	10,65	11,92	6-10
Autobuz	5,78	7,33	4-8

Vechimea parcului de mijloace de transport este strâns legată de finanțarea serviciului. Așadar veniturile operatorului în ultimul an, nu au fost suficiente pentru a repune în funcțiune partea de parc imobilizat din lipsa pieselor de schimb și materialelor. Uzina de reparații nu a mai beneficiat de fonduri atât pentru reparații cât și pentru a continua programul de investiții în ce privește execuția în regie proprie a tramvaielor Bucur LF-CA, fapt care a agravat actuala stare tehnică a întregului parc de vagoane.

Factorii care pot influența indicatorul cu efect imediat asupra calității serviciului sunt următorii:

- ⇒ financiare (lipsa surselor de finanțare necesare lucrărilor de investiții, modernizări și de reparații, atât a parcului activ cât și a cailor de rulare, linii de contact, substații de tracțiune, etc)
⇒ caile de rulare care nu au capacitate de a asigura un trafic fluent și nici o stare tehnică corespunzătoare

Potrivit Ordinului ministrului transporturilor nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru, pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru a serviciilor de transport public local la Secțiunea a 3-a „Siguranța rutieră” art 25 – îndatoriri ale operatorilor autorizați care efectuează servicii publice de transport, la alin 2 se precizează: „să utilizeze mijloace de transport a căror stare tehnică corespunde reglementărilor naționale de siguranță rutieră și de protecție a mediului înconjurător, cu inspecția tehnică periodică/revizia tehnică periodică valabilă și certificate /clasificate/incadrate corespunzător, conform prevederilor legale în vigoare”.

Pornind de la prevederile legale existente și de la starea actuală a parcului de vehicule, prin care se asigură Serviciul de transport public local de către RATB la nivelul Municipiului București, AMRSP prin compartimentul de specialitate, în limita competențelor, a considerat că sunt necesare o serie de măsuri ce trebuie luate de operator și de elaborare a unor **proceduri** în ceea ce privește siguranța călătorilor, astfel încât mijloacelor de transport utilizate în procesul de exploatare să corespundă din punct de vedere al siguranței. Vechimea ridicată a mijloacelor de transport utilizate, starea tehnică precară, precum și lipsa unor acte normative, a fost punctul de plecare în elaborarea unor norme privind acordarea **avizului tehnic** vehiculelor urbane care circulă pe șină (tramvaie) și care au depășit durata normală de funcționare/durata de serviciu. În acest sens o comisie tehnică numită prin Decizia Directorului General al R.A.T.B., a procedat la întocmirea unui normativ propriu care a fost aprobat în C.T.E.-R.A.T.B. și în C.C.E.. Faptul că, transportul urban pe șină, nu diferă cu mult de cel feroviar, în elaborarea normativului propriu a fost consultat *Ordinul nr. 1484/2008 pentru aprobarea Normelor privind acordarea avizului tehnic vehiculelor feroviare care au depășit durata normală de funcționare/durata de serviciu* emis de Ministerul Transporturilor.

Așadar la această dată, operatorul dispune de o procedura clară în baza căreia o comisie tehnică, poate emite **avizul tehnic** pentru menținerea în funcțiune și acordarea unei noi durate normale de funcționare a unui vehicul electric de transport pe șină care a depășit durata normală de funcționare. Avizul tehnic potrivit noii proceduri este însoțit de un raport tehnic întocmit de către comisia constituită și conține toată documentația aferentă. Potrivit procedurii, avizul eliberat de S.M.C. și aprobat de Directorul M.A.S. se va atașa cărții vehiculului și va constitui document de referință în analiza viitoare în ce privește prelungirea duratei de funcționare a mijlocului de transport.

Indicatorul I.5-Despagubiri platite de către operatorii de transport/transportatori autorizați pentru nerespectarea condițiilor de calitate și de mediu pentru desfasurarea transportului

La acest indicator operatorul nu se înregistrează cu alte valori față de raportarea anterioară. Suma cu care se înscrie la acest indicator este de 3200,58 lei/1 mil. km, sumă care a fost recuperată.

Indicatorul I.6 - Numarul abaterilor constatate si sanctionate de personalul imputernicit privind respectarea prevederilor legale

Fata de anul 2013, cand numarul de abateri constatate si sanctionate de personalul imputernicit privind respectarea prevederilor legale operatorul s-a înregistrat cu o singura abatere, în anul 2014 operatorul nu se înregistrează cu valori la acest indicator. Deci se poate trage concluzia ca prin măsurile luate s-a diminuat numarul de cazuri.

Indicatorul I.7-Numarul de accidente de circulatie produse din vina personalului propriu, sau a operatorului de transport autorizat

2014							
Trimestrul I		Trimestrul II		Trimestrul III		Trimestru IV	
Număr accidente	Km.rulaj	Număr accidente	Km.rulaj	Număr accidente	Km. rulati	Număr accidente	Km. rulati
Număr accidente/1 mil. km		Număr accidente/1 mil. km		Număr accidente/1 mil. km		Număr accidente/1 mil. km	
106	20.633.278	97	20.137.569	83	18048079	96	18497960
5,14		4,82		4,60		5,19	

Pe trimestrul IV-2014 procentul de accidente raportate la un 1 milion de km se constată o creștere față de trimestrul anterior, creștere datorată condițiilor de trafic în perioada de iarnă oferite de căile de transport, dar și a stării tehnice necorespunzătoare a mijloacelor de transport.

Dacă în anul 2013 la indicatorul de performanță I.7, operatorul se înregistra cu 3,34 accidente de circulație la un milion de km efectivi parcurși, în anul 2014 numarul acestora a crescut la 4,93 accidente pe milion de km efectivi parcurși.

Cauzele principale care pot influența indicatorul sunt următoarele:

- ⇒ condiții meteo nefavorabile
- ⇒ dotare necorespunzătoare și stare tehnică precară a mijloacelor de transport
- ⇒ indisciplina din partea personalului de bord
- ⇒ sisteme de comandă și acționare defecte

- ⇒ cale de rulare degradata si portiuni de sina cu uzura mare
- ⇒ linie de contact pentru alimentare cu tensiune uzata

Indicatorul I.8 - Numarul de curse (semicurse), trasee pe care operatorul a suspendat sau a intarziat executarea transportului fata de programul de circulatie

Evolutia indicatorului pune cel mai bine in evidenta modul in care activitatea de exploatare a parcului s-a desfasurat.

Valorile realizate la programul de transport pentru indicatorul I.8 in perioada 2012-2014			
	Perioada monitorizata		
	2012	2013	2014
Numar curse programate	4 196 110	4 198 663	3911274
Numar curse pierdute	87 446	53 091	66044
Valoare indicator realizata (%)	2,08	1,26	1,69

Valorile realizate la programul de transport in anul 2012 pentru indicatorul I.8 - pe tipuri de transport				
Nr.crt	Tip de transport	Numar de curse planificate conf.program (curse)	Numar de curse pierdute la realizari conf.raportarilor (curse)	Valoare Indicator de performanta (%)
0	1	2	3	4(col.3/col.2)
1	Tramvai	936125	13766	1,47
2	Troleibuz	714947	14607	2,04
3	Autobuz	2545038	59073	1,41
4	Total general	4196110	87446	2,08

Valorile realizate la programul de transport in anul 2013 pentru indicatorul I.8 - pe tipuri de transport				
Nr.crt	Tip de transport	Numar de curse planificate conf.program (curse)	Numar de curse pierdute la realizari conf.raportarilor (curse)	Valoare Indicator de performanta (%)
0	1	2	3	4(col.3/col.2)
1	Tramvai	952631	7436	0,78
2	Troleibuz	707916	8646	1,22
3	Autobuz	2538116	37009	1,46
4	Total general	4198663	53091	1,26

Valorile realizate la programul de transport in anul 2014 pentru indicatorul I.8 - pe tipuri de transport				
Nr.crt	Tip de transport	Numar de curse planificate conf.program (curse)	Numar de curse pierdute la realizari conf.raportarilor (curse)	Valoare Indicator de performanta (%)
0	1	2	3	4(col.3/col.2)
1	Tramvai	864939	11712	1,3
2	Troleibuz	665868	9589	1,4
3	Autobuz	2380467	44744	1,8
4	Total general	3911274	66044	1,69

Evolutia indicatorului I.8 - "Numarul de curse (semicurse), trasee pe care operatorul a suspendat sau a intarziat executarea transportului fata de programul de circulatie", in anul 2014 a avut o evolutie negativa.

Daca in anul **2012** operatorul se inregistra la acest indicator cu un numar de **87446** curse pierdute, in anul **2013** se inscrie cu un numar de **53091** curse pierdute, ceea ce inseamna ca printr-o evaluare corecta a deficientelor care au condus la nerealizari, corelat cu un management mai eficient au facut ca valoarea indicatorului se apropie de potentialul actual al operatorului (vezi **Fig. 1**)

Evolutia indicatorului I.8 in anul **2014** este una negativa, numarul de semicurse pierdute inregistrate depasind 66 mii semicurse pierdute, o crestere de **12593** curse pierdute, fapt care a dus la o depreciere a valorii indicatorului de performanta **I.8** - "Numarul de curse (semicurse), trasee pe care operatorul a suspendat sau a intarziat executarea transportului fata de programul de circulatie.

Dacă în anul **2013** valoarea acestuia era de **1,24 %** curse pierdute din totalul de curse programate, în anul **2014** procentul se ridică la **1,69** curse pierdute din total curse programate, o creștere care are la bază vechimea considerabilă a parcului de vehicule la care se adaugă și alte cauze:

- ⇒ condițiile meteo nefavorabile
- ⇒ căi de rulare cu capacitate de circulație redusă
- ⇒ indisciplina din partea celorlalți participanți la trafic
- ⇒ avarii în rețeauă de transport a energiei electrice (independente de voința operatorului) și altele datorate condițiilor meteo deosebite
- ⇒ capacitatea redusă de asigurare a necesarului de materiale și piese de schimb
- ⇒ nemodernizarea infrastructurii rețelei de transport și dotarea tehnică necorespunzătoare a unităților de unităților de exploatare

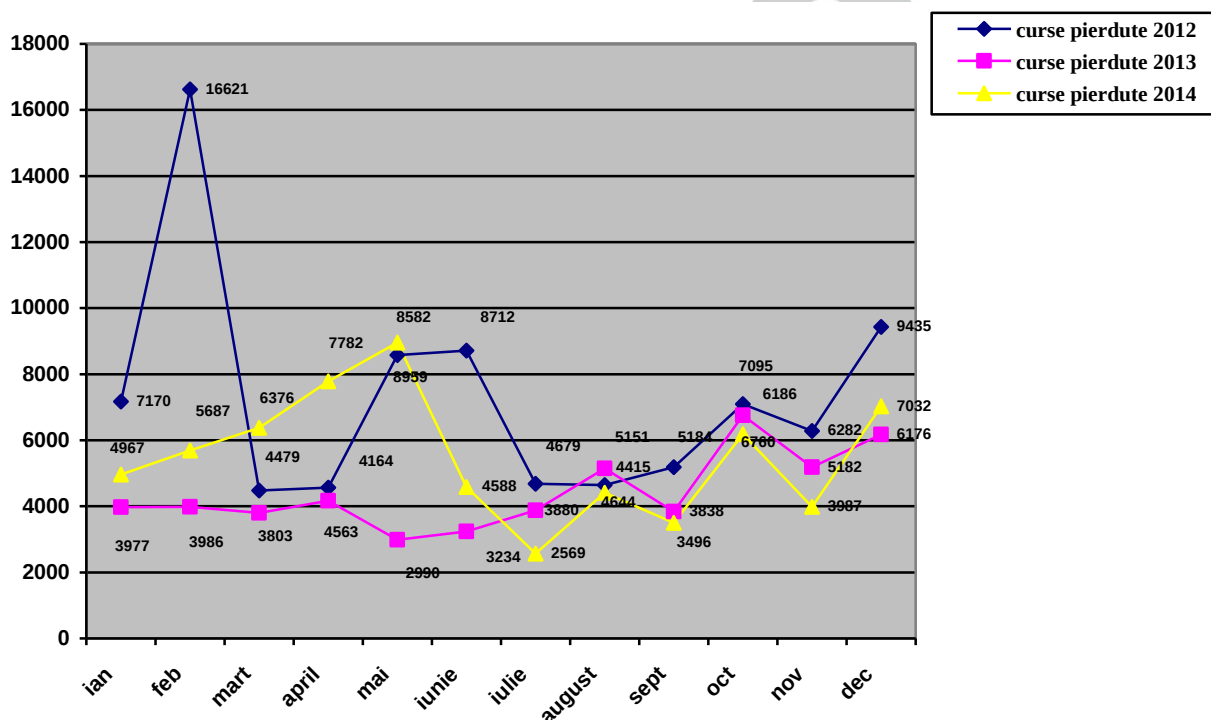


Fig.1 - Grafic cu evoluția curselor pierdute 2012-2014

Indicatorul I.9- Numar de trasee pe care operatorul nu a efectuat transportul public local de calatori pe o perioada mai mare 24 de ore

Este un indicator specific curselor inter judetene.

La transportul public local prin curse regulate operatorul are asigurate conditii si dispune de alternative. In conditiile in care din motive diverse(lucrari edilitare, avarii la retelele de utilitati,etc.) un traseu(sau segment de traseu) a fost suspendat, sunt asigurate conditii pentru preluarea fluxului de calatori afectati prin solutii de provizorat.

Indicatorul I.10 - Numarul de calatori afectati de situatiile prevazute la I.8 si I.9

Indicatorul poate capata relevanta atunci cand marimile sau valorile care sunt luate in calcul, sunt reale. Pentru a avea o imagine clara asupra numarului de calatori afectati de I8 si I9 sunt necesare evaluari corecte a numarului de calatori transportati.Acesta inseamna ca operatorul sa dispuna de un sistem video pe fiecare mijloc pentru numararea si cuantificarea calatorilor (care sa functioneze permanent) si interconectat cu sistemul de validare a titlurilor de calatorie.

Volumul de calatori care au tranzitat salonul (in orice moment) mijlocului de transport pe fiecare zi pe orice linie, tip de transport, confirma consumarea serviciului. In acest sens pana la evaluarea si cuantificarea indicatorului, operatorul va fi obligat ca in termen de un an, sa reactiveze sistemului deja existent.

Starea actuala a sistemului

Sistemul se confrunta cu o serie de probleme legate atat de starea tehnica a parcului aflat in dotare cat si a cailor de rulare. Daca la transportul pe pneuri (autobuz-troleibuz) calea de rulare permite o deplasare a mijloacelor de transport in functie de trafic, la transportul pe sina lipsa investitiilor in ce priveste modernizarea la calea de rulare, face ca pe anumite tronsoane deplasarea vagoanelor sa fie lenta cu efecte negative asupra programului de circulatie, cat si asupra mediului inconjurator (zgomot peste limitele admise in zonele urbane).

La aceasta data situatia liniilor de tramvai se prezinta astfel:

Artera	LT (sina tramvai- metri)	Lungimi- mcd (metri cale dubla)	Linii tramvai
Bd. Vasile Milea	1441	361	1,11,35
	1442	339	1,11,35
Str. Barbu Vacarescu	1443	4199	5
Str. Putul Lui Craciun	1815	372	42
Bd. Expozitiei	1425	766	42
Bd. Gloriei	1422	1059	24
	1810	113	24
Bd. I. Mihalache	1423	1913	24,42,45
	1405	877	24,42,45
Bd. Bucurestii Noi	1418	120	24
	1419	44	24
	1420	605	24
	1421	1465	nu se circula
Calea Grivitei	1822	237	-
Bd. Ferdinand	1200	446	14
	1233	926	14
Sos. Pantelimon	1230	551	14,36,46
	1222	870	14,36,46
	1235	372	14,36,46
	1201	1909	nu se circula
	1240	-	nu se circula
Calea Calarasi	1209	686	14,40,56
	1206	1384	40,56
Bd. Basarabia	1205	1735	40,56
	1236	1030	14,40,46,56
	1237	1046	36,46,56
Bd. Chisinau	1238	922	14,36,46
Str. Lizeanu	1122	397	16
Str. Maica Domnului	1124	1377	16,36
Str. Reinvierii	1151	490	36
Str. Ziduri Mosi	1155	933	36
	1154	90	36
Bd. Pache Protopopescu	1232	1019	nu se circula
Str. Vasile Lascar	1138	1006	16
Str. Traian	1208	622	14
Sos. Petricani	1126	3173	16,36

La aceasta data situatia patrimoniala a parcului de vehicule administrat de RATB care asigura prestarea Serviciului de Transport Public Local se prezinta astfel :

Tramvai		Troleibuz		Autobuz	
Parc inv.	Parc. activ	Parc inv.	Parc. activ	Parc. inv	Parc. activ
483	261	297	192	1147	722

Din cauza lipsurilor la capitolul materiale de intretine la liniile de contact, exploatarea parcului are de suferit iar efectele se regasesc in nerealizari la program.

Vechimea parcului si dotarile mijloacelor de transport constituie un alt impediment in prestarea unui serviciu de calitate:

⇒ din cele 483 de tramvaie, doar 9 au o vechime sub 14 ani, diferenta de 474 fiind inregistrate cu o vechime medie care depaseste durata normala de functionare/utilizare. Mentinute in continuare in exploatare se face pe baza unor avize tehnice emise de operator

⇒ din totalul de 297 troleibuze aflate in inventar, 107 au fost puse in functiune anterior anului 2000, iar 190 intre anul 2000-2010

⇒ din cele 1147 autobuze incluse in parcul inventar, doar 1000 de autobuze Mercedes participa la program, si a caror vechime este de 6-7 ani pentru 480 autobuze, respectiv 8-9 ani pentru celelalte 580 autobuze, cu un rulaj efectiv realizat de 300-400 mii km/autobuz

Asadar uzura tehnica si morala a parcului, coroborata cu lipsa de finantare in ce privesc investitiile in modernizari si inlocuiri de mijloace de transport, nu fac decat sa scada calitatea serviciului prestat si sa creasca nemulțumirea utilizatorilor.

In tabelul de mai jos sunt prezentate valorile privind vechimea parcului comparativ cu duratele normale de utilizare prevazute in HG 2139/2004:

Tip transport	Vechimea parcului(ani)		Durata normala de utilizare conf H.G.2139/2004 [ani]
	Anul 2013 [ani]	Anul 2014 [ani]	
<i>Tramvai</i>	<i>16,32</i>	<i>17,75</i>	<i>12-18</i>
<i>Troleibuz</i>	<i>10,65</i>	<i>11,92</i>	<i>6-10</i>
<i>Autobuz</i>	<i>5,78</i>	<i>7,33</i>	<i>4-8</i>

Dotarile din autobaze si depouri prin care se asigura intretinerea si repararea parcului activ de mijloace de transport nu se ridica la nivelul cerintelor actuale fiind grevate de o multitudine de lipsuri. De asemenea, liniile de salubritate care asigura intretinerea zilnica a salonului mijlocului de transport, necesita dotari.

Capitolul 6

Concluzii AMRSP

Rezultatele activitatii de monitorizare, evaluare, concluzii si propuneri au fost incluse in rapoartele lunare insusite de RATB.

In urma activitatii de monitorizare desfasurata de AMRSP, s-au constatat o serie de probleme cu care se confrunta la aceasta si anume:

- ⇒ *necesitatea modernizarii actualului parc de vagoane si continuarea programului de fabricatie a tramvaielor Bucur LF;*
- ⇒ *stabilirea unor locatii pentru terminalele intermodale cu asigurarea conditiilor specifice de functionare;*
- ⇒ *implementarea facilitatilor specifice pentru transportul public (benzi proprii, semaforizare preferentiala) cu scopul de a imbunatatii performantele pe rute, fapt prevazut si in Programul integrat de gestionare a calitatii aerului in Municipiul Bucuresti;*
- ⇒ *achizitionarea unui sistem automat de monitorizare si dispecerizare in timp real, pentru informarea calatorilor in vehicule, statii si terminale;*
- ⇒ *diversificare capacitatii de transport cu autobuze prin achizitionarea unor autobuze articulate sau/si minibus-uri pentru liniile unde sunt solicitari peste sau sub capacitatile existente;*
- ⇒ *studii in vederea identificarii zonelor de conflict si a masurilor optime de deblocare in caz de incidente sau evenimente care afecteaza sistemul de transport urban in special cele electric;*
- ⇒ *introducerea obligativitatii in ce priveste validarea pentru toate categoriile de utilizatori, in scopul determinarii exacte a cererii de transport;*
- ⇒ *implementarea unui sistem de securitate in toate mijlocele de transport public precum si in unitatile RATB in scopul evitarii actelor de violenta si de distrugere;*
- ⇒ *modernizarea cailor de rulare in vederea reducerii nivelului de zgomot si vibratii;*
- ⇒ *implementarea unor strategii de dezvoltare urbana si a transportului public;*
- ⇒ *implementare de locatii parc&ride la intrarile principale in Municipiul Bucuresti prin a limita deplasările cu autoturismul din afara orasului catre zona centrala;*
- ⇒ *tarife diferite in functie de zone si intervale orare;*
- ⇒ *implementare politicilor de dezvoltare a parcarilor pentru cresterea capacitatii retelei de transport existente;*
- ⇒ *adoptarea unor masuri de politica fiscala prin limitarea accesului autovehiculelor in zona centrala, care sa se faca pe baza de taxa;*
- ⇒ *infintarea unui serviciu specializat(eventual in cadrul RATB), sau alte structuri din cadrul PMB, pentru ridicarea vehiculelor parcate ilegal de pe spatiile sau caile de circulatie aferente mijloacelor de transport public in scopul fluidizării traficului*