

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

Sectiunea V Raportul de monitorizare si evaluare a Serviciului Integrat de Transport Public Local (01.01.2016 – 31.12.2016)

Autoritatea Municipală de Reglementare a Serviciilor Publice (AMRSP) este o institutie autonoma, neguvernamentala, non profit, infiintata de cele doua Parti ale *Contractului de Concesiune nr.1239/29.03.2000 incheiat intre Municipiul Bucuresti, in calitate de Concedent, si SC Apa Nova Bucuresti S.A., in calitate de Concesionar, cu privire la furnizarea de servicii de alimentare cu apa si canalizare pentru Municipiul Bucuresti* ca institutie independenta, care asigura arbitrajul intern si international, monitorizarea si reglementarea *Contractului de Concesiune* ca Autoritate de Reglementare Tehnica.

Partile *Contractului de Concesiune* au decis in anul 2009 extinderea activitatii AMRSP in domeniul serviciului de alimentare cu energie termica prin validarea HCGMB nr. 339 / 30.09.2009.

Ulterior, Partile *Contractului de Concesiune* au decis extinderea activitatii AMRSP in domeniul tuturor serviciilor comunitare de utilitati publice aflate in responsabilitatea Municipiului Bucuresti, prin validarea HCGMB nr. 112 / 30.08.2012 (*serviciul integrat de salubritate locala, serviciul integrat de iluminat public, serviciul integrat de transport public local (inclusiv serviciul de transport persoane in regim de taximetrie)*)

Pentru transparenta activitatii, in conformitate cu *Contractul de Concesiune*, Anexa C art.10.4 si art.11, AMRSP depune spre informare Consiliului General al Municipiului Bucuresti, in fiecare an pana la data de 31.05. **Raportul anual**, auditul independent si situatiile financiare.

Prin Statutul sau, AMRSP a fost mandatata sa elaboreze si sa prezinte autoritatilor publice locale ale Municipiului Bucuresti propuneri de reglementari locale si proceduri pentru aplicarea normelor nationale si locale in contractele incheiate cu operatorii si sa monitorizeze si sa realizeze coordonarea aplicarii acestora, astfel incat serviciile sa satisfaca necesitatile utilizatorilor.

Institutia efectueaza analize, studii, rapoarte, prognoze, consultanta si expertiza in vederea realizarii urmatoarelor obiective si atributii:

- monitorizarea realizarii indicatorilor de performanta a operatorilor ;
- conformarea operatorilor la obligatiile contractuale privind Nivelele de Serviciu stabilite de CGMB si prin contractele si conventiile aferente ;
- reglementarea activitatii serviciilor publice aferente pe teritoriul Municipiului Bucuresti ;
- intocmirea, actualizarea si gestionarea bancilor de date in domeniul serviciilor publice aferente ;
- alinirea la conceptele europene privind autoadministrarea si autogestionarea serviciilor publice aferente, precum si stimularea initiativei si motivarea introducerii tehnologiilor performante ;
- propunerea politicilor de preturi in domeniul serviciilor publice aferente ;
- asigurarea expertizei tehnice pentru rezolvarea disputelor dintre utilizatori si operatori, prin analiza impartiala a situatiilor pe cale amiabila.

CUPRINS:

Capitolul 1	INFIINTAREA 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. 8
	2.3. Gestiunea serviciului integrat de transport public local	Pag. 13
	2.4. Finantarea serviciului integrat de transport public local din Municipiul Bucuresti	Pag. 13
	2.5. Operatorul serviciului integrat de transport public local din Municipiul Bucuresti	Pag. 14
Capitolul 3	FUNCTIONAREA SERVICIULUI INTEGRAT DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL IN MUNICIPIUL BUCURESTI	Pag. 15
	3.1. Principii	Pag. 15
	3.2. Obiective	Pag. 15
	3.3. Realizarea Serviciului integrat de transport public local in Municipiul Bucuresti	Pag. 15
Capitolul 4	ACTIVITATEA DE URMARIRE A APLICARII REGLEMENTARILOR PRIVIND SERVICIUL INTEGRAT DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL DESFASURATA DE AMRSP (1.01.2016 – 31.12.2016)	Pag. 16
	4.1. Activitatea de reglementare	Pag. 16
	4.2. Monitorizarea indicatorilor de performanta pentru Serviciul Integrat de Transport Public Local in Municipiul Bucuresti	Pag. 41
	4.3 Acțiuni ale AMRSP desfășurate în 2016 în baza deciziilor și hotărârilor emise de administrația publică locală	Pag. 62
Capitolul 5	STAREA ACTUALA A SISTEMULUI	Pag. 67
Capitolul 6	CONCLUZII AMRSP	Pag. 77
Capitolul 7	SERVICIUL INTEGRAT DE TRANSPORT PERSOANE IN REGIM DE TAXI IN MUNICIPIUL BUCURESTI	Pag. 78
	7.1. ORGANIZAREA SERVICIULUI INTEGRAT DE TRANSPORT PERSOANE IN REGIM DE TAXI	Pag. 78
	7.1.1. Prezentarea Serviciului Integrat de Persoane in regim de Taxi	Pag. 78
	7.1.2. Legislatia specifica Serviciului Integrat de Persoane in regim de Taxi	Pag. 78
	7.1.3. Autoritati de reglementare a Serviciului Integrat de Transport Persoane in regim de Taxi	Pag. 81
	7.2. ACTIVITATEA DE MONITORIZARE	Pag. 82
	7.2.1. Monitorizarea indicatorilor de performanta pentru Serviciul Integrat de Transport Persoane in regim de Taxi in Municipiul Bucuresti	Pag. 84
	7.3. STAREA ACTUALA A SERVICIULUI	Pag. 86
	7.4. CONCLUZII AMRSP	Pag. 89

Capitolul 1

Infiintarea 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 fac 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 cu 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 Autonomia de Transport Bucuresti - RA pe baza Deciziei Primariei Municipiului Bucuresti nr. 1179/10.12.1990 prin reorganizarea Intreprinderii de Transport Bucuresti.

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

- OUG nr. 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 nr. 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 în Municipiul București

2.1 Infrastructura serviciului integrat de transport public local

Serviciul de transport public local se realizează prin intermediul unei infrastructuri tehnico-edilitare specifice care, împreună cu mijloacele de transport, formează Sistemul de Transport Public Local.

Infrastructura tehnico-edilitară cuprinde:

Cale de rulare pentru tramvaie și piese cale		
Linii tramvai		Lungimi linii
din care:	<i>în rețeaua stradală</i>	284.753 kmcs
	<i>în incinta depourilor</i>	33.697 kmcs
	<i>echivalent piese cale</i>	19.992 kmcs
Piese cale		1127 buc
din care:	<i>în rețeaua stradală</i>	644 buc
	<i>în depouri</i>	483 buc
Instalații automatizare și semaforizare		
Macazuri automate		260 buc
din care:	<i>în rețeaua stradală – automate/manuale</i>	153/257 buc
	<i>în depouri – automate/manuale</i>	107/340 buc
Macazuri manuale		597 buc
Rezistențe de încălzire macazuri		1036 buc
Ungătoare automate		197 buc
Refugii pietonale și mobilier stradal aferent, inclusiv gardurile de protecție tramvaie		
Refugii pietonale		473 buc
Adăposturi pentru călători		26 6 buc
Garduri protecție		39.348
din care:	<i>montate pe refugii</i>	15.22 km
	<i>de delimitare a zonei proprii</i>	15.22 km
	<i>între liniile de tramvai</i>	4.9 km
Indicatoare de stații pentru întreaga rețea de transport		2256 buc

Retele și substații de alimentare cu energie electrică

Lungime rețea aeriană		505,356 kmcs
din care	<i>tramvai</i>	361,602 kmcs
	<i>troleibuz</i>	143,754 kmcs
Alimentări cu energie electrică		
Stații electrice de tracțiune		38 buc
Substații în containere		11 buc
Cablu subteran de alimentare cu energie electrică la tensiune 750Vcc + și -		336,669 km
Putere instalată		140,239 Mw
din care	<i>pentru tracțiune</i>	137,2 Mw
	<i>pentru iluminat și forță</i>	3,039 Mw
Izolatori de tensiune		556 buc
Macazuri electrice		33 buc
Macazuri mecanice		48 buc
Izolatori de secțiune		347 buc
Stalpi susținere rețea de contact		15615 buc
din care	<i>beton</i>	9710 buc
	<i>metalici</i>	5905 buc

(i) Rețea de transport :

1. Parcul inventar de vehicule = 1930, din care:	
<i>a) tramvaie</i>	486*
<i>b) troleibuze</i>	297
<i>c) autobuze</i>	1147**
2. Lungime rețea = 623 (km cale dubla), din care:	
<i>a) tramvaie</i>	143
<i>b) troleibuze</i>	76

c) autobuze	390
d) linii urbane	335
e) linii preorasești	76
3. Lungime trasee = 1196 (km cale dubla), din care:	
a) tramvaie	241
b) troleibuze	148
c) autobuze	807
d) linii preorasești	120
4. Numar statii de oprire = 2017 din care:	
a) tramvaie	593
b) troleibuze	89
c) autobuze	1090
d) linii preorasești	277
e) statii comune (troleibuz si autobuz)	257
In judetul Ilfov	213

Nota:

**Din cele 486 tramvaie aflate in inventar, 10 tramvaie marca VTM au fost retrase de la transportul de persoane si transferate la transportul utilitar.*

***Din totalul de 1147 autobuze, 147 au fost scoase din uz si propuse la casare.*

(ii) Linii deservite in anul 2016

Tip transport	Orasenesti	Preorasești	Expres	Naveta	Noapte
Tramvai	24				
Troleibuz	15				
Autobuz	66	16	2	7	26
Total	105	16	2	7	26
Total general	156				

(iii) 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.

Stații pentru Inspecții Tehnice Periodice (ITP)

-	Stația ITP Titulescu, B0041 cu sediul în Bd. N. Titulescu nr. 177
-	Stația ITP Berceni, B0194 cu sediul în Str. Nițu Vasile nr. 5-7
-	Stația ITP Titan, B0042 cu sediul în Bd. Th. Palady nr. 64
-	Stația ITP Ferentari, B0044 cu sediul în Str. Iacob Andrei nr. 30
-	Stația ITP Pipera, B0420 cu sediul în Șos. Pipera nr. 55
-	Stația ITP Militari, B0416 cu sediul în Bd. Preciziei nr. 4-6

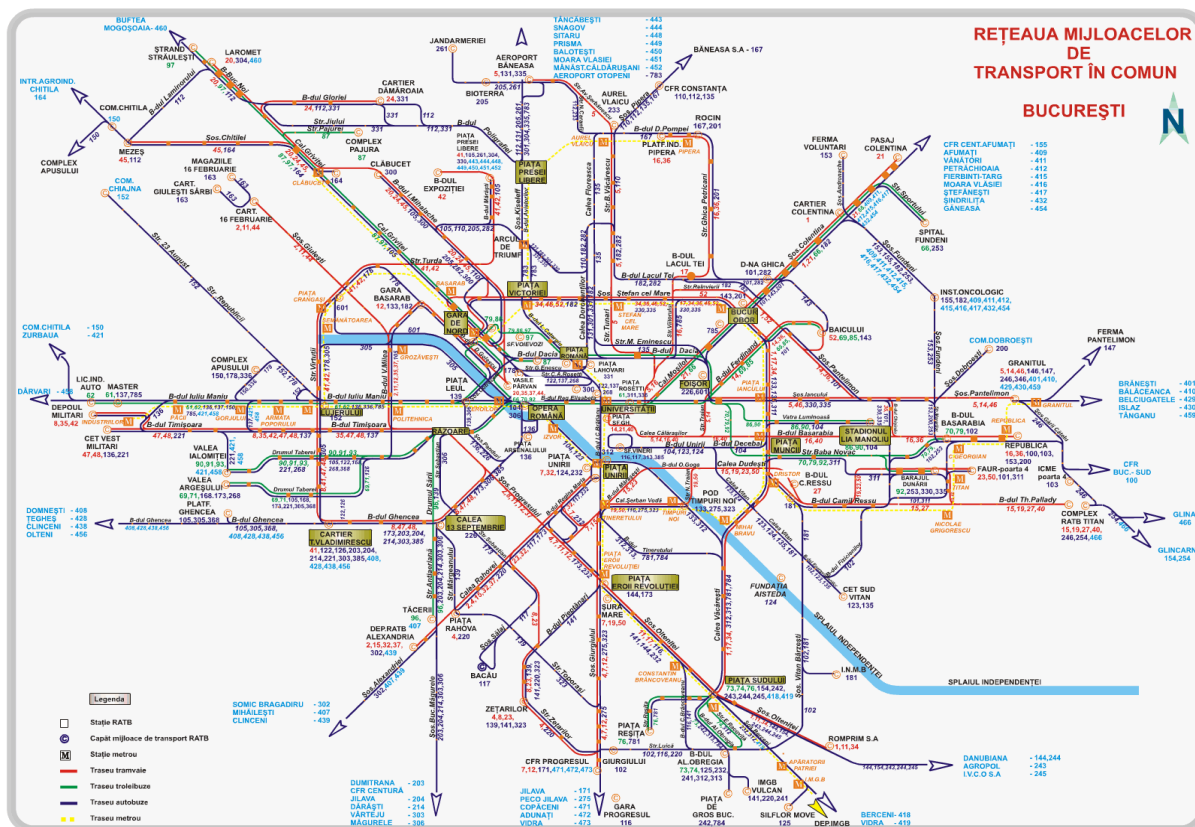


Figura 1 - Harta generala a rețelei mijloacelor de transport in comun din Municipiul Bucuresti

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

Uzina de Reparatii 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 Serviciului de Transport Public Local la nivelul Municipiului Bucuresti.

Uzina de Reparatii 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:

- ⇒ fabricarea si modernizarea de tramvaie la standardele actuale;
- ⇒ executarea reparațiilor agregatelor, vehiculelor de transport în comun și a celor utilitare;
- ⇒ confectionarea și repararea pieselor de schimb si subansamblelor
- ⇒ repararea masinilor unelte

(iv) Dispecerate și dotari speciale de urmarire și coordonare în trafic a vehiculelor de transport, de interventie si de depanare;

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

Mijloace de transport

VAGOANE CĂLĂTORI														
	SC	V3AM-CA	V3ACHPPC	V3AM 2s	V3APPC	V3AM	V2ST	V2AT	T4R	BUCURLF	BUCURLF CA	VTM*	TOTAL	Din care pentru casare
Victoria				14		29						2	45	
Bucureștii Noi					2	51						1	54	
Dudești			9			8				5	10	3	45	
Alexandria		3	27			41						1	72	
Colentina		1				70							71	
Militari	1 (T4R)						2	9	79				91	1
Giurgiu					2	39						1	42	
Titan	4 (V3AM)					59						2	65	
TOTAL	5	4	36	14	4	297	2	9	79	5	10	10	486	1

VAGOANE UTILITARE					
	REM+platforma	Vagon serv.	Pl. perie	Turb.	Vagon epoca+muzeu
Victoria	0	0	5	0	1
Bucureștii Noi	1	1	4		
Dudești	2	1	3		4
Alexandria	2	1	4	1	
Colentina		2	5		
Militari		2	4		
Giurgiu		1	4		
Titan	2	1	4	1	
TOTAL	7	9	33	2	5

TROLEIBUZE								
	SC		ROCAR		ASTRA		TOTAL	Din care pentru casare + Muzeu
	ASTRA IKARUS	IRISBUS	412 E	812 E	IKARUS	IRISBUS		
Bucureștii Noi					44		44	5
Vatra Luminoasă					54	50	104	14
Berceni	1				43		44	2
Bujoreni	1	1	1	1	52	49	105	0
TOTAL	2	1	1	1	193	99	297	21

AUTOBUZE		
Tip	Marca	Parc inventar
Autobuze scoase din circulație	ROCAR U412	79
	ROCAR U812	1
	DAF SB 220	60
	DAF LPG	2
	IK – 206.50	2
	Iveco	3
Parc disponibil autobuze Mercedes	Mercedes Euro 3	500
	Mercedes Euro 4	500
TOTAL INVENTAR		1147

Repartiție parc autobuze pe unități de exploatare

Tip parc disponibil	Floreasca	Ferentari	Nordului	Alexandria	Militari	Titan	Pipera	Obregia	Total
Mercedes Euro 3	40	81	49	74	69	84	72	31	500
Mercedes Euro 4	51	89	53	67	53	93	65	29	500
Disponibil pentru traseu*	91	170	102	141	122	175	137	60	998

* în parcul disponibil pentru traseu nu sunt luate în calcul doua autobuze care sunt utilizate exclusiv de Biroul Formare Profesională în activitatea de formare/specializare conducători autobuz pentru transport public urban – "școală" categoria "D"

2.2 Legislația specifică serviciului integrat de transport public local

- **Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului**

Scopul prezentului Regulament este acela de a defini modul în care, în conformitate cu normele dreptului comunitar, autoritățile competente pot acționa în domeniul transportului public de călători pentru a garanta prestarea de servicii de interes general care sunt, printre altele, mai numeroase, mai sigure, de calitate mai bună sau au costuri mai scăzute decât cele pe care le-ar fi permis numai acțiunea forțelor pieței. În acest scop, prezentul Regulament stabilește condițiile în care autoritățile competente, atunci când impun sau contractează obligații de serviciu public, compensează operatorii de servicii publice pentru costurile suportate și/sau acorda drepturi exclusive în schimbul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public. Regulamentul se aplică exploatarea națională și internațională a serviciilor publice de transport de călători pe calea ferată și cu alte moduri de transport pe sine, precum și de transport rutier, cu excepția serviciilor exploatare în principal pentru interesul lor istoric sau turistic.

- **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 nr. 96/26/CE a Consiliului**

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

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 referirile la întreprinderile care intenționează să se angajeze într-o astfel de ocupație.

Art. 2, alin. (2) prevede că: „*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 în 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 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 nr. 684/92 privind normele comune pentru transportul internațional de călători cu autocarul și autobuzul și Regulamentul nr. 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.

- **Legea nr. 225/2016 pentru modificarea și completarea Legii serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006**

Această lege stabilește cadrul juridic și instituțional unitar, obiectivele, competențele, atribuțiile și instrumentele specifice necesare înființării, organizării, gestionării, finanțării, exploatării, monitorizării și controlului furnizării/prestării reglementate a serviciilor comunitare de utilități publice.

În conformitate cu prevederile Legii nr. 51 / 2006, serviciile comunitare de utilități publice (servicii de utilități publice) sunt definite ca totalitatea activităților reglementate prin această lege și prin legi speciale, care asigură satisfacerea nevoilor esențiale de utilitate și interes public general cu caracter social ale colectivităților locale, cu privire la:

- ⇒ *alimentarea cu apă*
- ⇒ *canalizarea și epurarea apelor uzate*
- ⇒ *colectarea, canalizarea și evacuarea apelor pluviale*
- ⇒ *producția, transportul, distribuția și furnizarea de energie termică în sistem centralizat*
- ⇒ *salubritatea localităților*
- ⇒ *iluminatul public*
- ⇒ *administrarea domeniului public și privat al unităților administrativ-teritoriale, precum și altele*
- ⇒ *transportul public local*

Prevederile acestei legi se aplică serviciilor comunitare de utilități publice, înființate, organizate și furnizate/prestate la nivelul comunelor, orașelor, municipiilor, județelor, Municipiului București și, după caz, în condițiile legii, la nivelul subdiviziunilor administrativ-teritoriale ale municipiilor sau la nivelul asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, sub conducerea, coordonarea, controlul și responsabilitatea autorităților administrației publice locale, dacă prin legi speciale nu s-a stabilit altfel. În termen de un an de la data intrării în vigoare a acestei legi, autoritățile administrației publice locale vor proceda la reorganizarea serviciilor de utilități publice, în conformitate cu modalitățile de gestiune prevăzute la art. 23 alin. (2), conform căruia *“Gestiunea serviciilor de utilități publice se organizează și se realizează în următoarele modalități:*

- ⇒ *gestiune directă*
- ⇒ *gestiune delegată”*

“Constituie contravenție în domeniul serviciilor de utilități publice și se sancționează cu amendă de la 30.000 lei la 50.000 lei următoarele fapte:

e) delegarea gestiunii serviciilor de utilități publice fără respectarea prevederilor prezentei legi și a legislației specifice fiecărui serviciu”.

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

Acest act normativ are ca obiect stabilirea cadrului juridic unitar privind înființarea, organizarea, gestionarea și controlul funcționării serviciului public de transport public local.

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

(i) serviciul public de transport public local cuprinde următoarele activități:

- ⇒ *Transport prin curse regulate*
- ⇒ *Transport prin curse regulate speciale*
- ⇒ *Transport cu autoturisme în regim de taxi*
- ⇒ *Transport cu autoturisme în regim de închiriere*

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

- ⇒ *promovarea concurenței între operatorii de transport*
- ⇒ *garantarea accesului egal și nediscriminatoriu al operatorilor de transport la piața transportului public local*
- ⇒ *garantarea respectării drepturilor și intereselor utilizatorilor*
- ⇒ *rezolvarea problemelor de ordin economic, social și de mediu al localităților*
- ⇒ *administrarea eficientă al bunurilor aparținând unităților administrativ-teritoriale*
- ⇒ *utilizarea eficientă a fondurilor publice*
- ⇒ *deplasarea în condiții de siguranță și de confort al persoanelor transportate*
- ⇒ *asigurarea executării unui transport suportabil în ceea ce privește tariful de transport*
- ⇒ *recuperarea integrală a costurilor de exploatare prin tarife și taxe*
- ⇒ *satisfacerea cu prioritate al nevoilor de deplasare a populației, ale personalului instituțiilor publice și operatorilor economici prin servicii de calitate*
- ⇒ *dispecerizarea transportului public local de persoane realizat prin programe permanente*
- ⇒ *consultarea asociațiilor reprezentative a operatorului de transport și utilizatorilor în vederea stabilirii politicilor și strategiilor locale privind transportul public local*

(iii) Autoritatea deliberativă a autorității publice locale poate elabora și aproba strategiile locale cu privire la dezvoltarea și funcționarea pe termen mediu și lung a serviciului de transport public local, ținând seama de prevederile legislației în vigoare, de documentațiile de urbanism, amenajarea

teritoriului și protecția mediului, precum și de programele de dezvoltare economico-socială a autorității publice locale.

Serviciul de transport public local se desfășoară cu respectarea următoarelor obiective:

- ⇒ asigurarea finanțării necesare dezvoltării componentelor sistemului de transport public local
- ⇒ înființarea de compartimente și servicii de specialitate pentru transport public local
- ⇒ informarea și consultarea periodică a populației asupra politicilor de dezvoltare durabilă din domeniul serviciului de transport public local
- ⇒ acordarea unor facilități de transport anumitor categorii de persoane
- ⇒ corelarea capacității mijloacelor de transport de persoane cu fluxurile de călători existente
- ⇒ asigurarea continuității serviciilor de transport

(iv) Autoritatea deliberativă a autorității publice locale are competențe exclusive în ceea ce privește înființarea, organizarea, gestionarea și coordonarea serviciului de transport public local al localităților, având următoarele atribuții în domeniu:

- ⇒ stabilirea programelor de reabilitare, extindere și modernizare a infrastructurii existente
- ⇒ coordonarea proiectării și executiei lucrărilor de investiții, în scopul realizării acestora într-o concepție unitară, corelată cu programele de dezvoltare economico-socială a localităților, de urbanism, amenajare a teritoriului și de mediu
- ⇒ elaborarea și aprobarea studiilor de fezabilitate privind reabilitarea, extinderea și modernizarea sistemelor de salubritate, cu respectarea cerințelor impuse de legislația privind protecția mediului în vigoare
- ⇒ participarea la constituirea unei asociații de dezvoltare intercomunitară, în vederea realizării unor investiții de interes comun din infrastructura tehnico-edilitară aferentă serviciului de transport public local, care se realizează în conformitate cu Legea nr. 51/2006, cu modificările și completările ulterioare
- ⇒ delegarea gestiunii serviciului de transport public local pe criterii de transparență, competitivitate și eficiență, precum și exercitarea atribuțiilor de administrare asupra bunurilor aparținând patrimoniului public sau privat al unităților administrativ-teritoriale aferente infrastructurii serviciului
- ⇒ contractarea sau garantarea împrumuturilor pentru finanțarea programelor de investiții din infrastructura aferentă serviciului de transport public local, pentru extinderi, dezvoltări de capacități, reabilitări și modernizări
- ⇒ elaborarea și aprobarea caietelor de sarcini și a regulamentelor serviciului, pe baza caietului de sarcini-cadru și a regulamentului-cadru al serviciului de transport public local, elaborate de Autoritatea Națională de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice
- ⇒ stabilirea și aprobarea indicatorilor de performanță ai serviciului de transport public local, după dezbaterile publice a acestora
- ⇒ stabilirea taxelor speciale și aprobarea tarifelor pentru servicii de salubritate, cu respectarea reglementărilor în vigoare
- ⇒ stabilirea, ajustarea ori modificarea tarifelor propuse de operator în conformitate cu normele metodologice elaborate și aprobate de A.N.R.S.C.
- ⇒ medierea conflictelor contractuale dintre utilizatori și operatorul serviciului de transport public local, la cererea oricăreia dintre părți
- ⇒ sancționarea operatorului, în cazul în care acesta nu operează la parametrii de eficiență și calitate la care s-a obligat ori nu respectă indicatorii de performanță ai serviciului de transport public local
- ⇒ monitorizarea și exercitarea controlului cu privire la furnizarea/prestarea serviciului de transport public local

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

- ⇒ gestiune directă
- ⇒ gestiune delegată

- Alegerea modalității de gestiune a serviciului de transport public local se face prin hotărâri a autorității deliberative a autorității publice locale sau ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, după caz, în conformitate cu strategiile și programele de transport public local adoptate la nivelul Municipiului București, precum și în conformitate cu prevederile Legii nr. 51/2006, cu modificările și completările ulterioare.

- Indiferent de modalitatea de gestiune adoptată, activitățile specifice serviciului de transport public local se organizează și se desfășoară pe baza unui regulament al serviciului și a unui caiet de sarcini, aprobate prin hotărâri a autorității deliberative a autorității publice locale sau ale asociației de dezvoltare intercomunitară, după caz, întocmite în 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 concurentiale prevazute de normele legale in vigoare privind achizitiile publice, si sa asigure totodata respectarea cerintelor specifice din legislatia privind protectia mediului.

- Ordonanta Guvernului Romaniei nr. 27/2007 privind transporturile rutiere

Constituie cadrul general pentru organizarea si efectuarea transporturilor rutiere de marfuri si persoane pe teritoriul Romaniei, precum si a activitatilor conexe acestora, in conditii de siguranta si calitate, cu respectarea principiilor liberei concurente, garantarea accesului liber si nediscriminatoriu la piata transportului rutier, protectia mediului inconjurator, a drepturilor si intereselor legitime ale persoanelor fizice si juridice si pentru satisfacerea necesitatilor economiei nationale si a nevoilor de aparare a tarii.

- 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 minime, 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.

Deasemenea 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.

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 modalității de gestiune a serviciului de transport public local se face prin hotărâri ale autorității deliberative a autorității publice locale, în conformitate cu strategiile și programele de transport public local adoptate la nivelul Municipiului București, precum și în conformitate cu prevederile Legii nr. 51/2006, cu modificările și completările ulterioare.

În prezent, gestiunea nu este organizată conform Legii nr. 51/2006, art. 23, alin. (2) conform căruia „gestiunea serviciilor de utilități publice se organizează și se realizează prin gestiune directă sau gestiune delegată”. Serviciul de transport public local este asigurat în prezent de către RATB în virtutea deciziei nr. 1179/1990 al Municipiului București.

- Indiferent de modalitatea de gestiune adoptată, activitățile specifice serviciului de transport public local se organizează și se desfășoară pe baza unui Regulament al Serviciului și a unui Caiet de Sarcini, aprobate prin Hotărârea autorității deliberative a autorității publice locale, întocmite în conformitate cu Regulamentul-cadru al Serviciului de Transport Public Local și Caietul de Sarcini-cadru, elaborate și aprobate de Ministerul Transporturilor, prin Ordin al ministrului.

- Operatorul trebuie să presteze serviciul de transport public local cu respectarea principiilor universalității, accesibilității, continuității și egalității de tratament între utilizatori.

- Operatorul are obligația să furnizeze atât autorităților publice locale, autorităților de reglementare competente, cât și Ministerului Transporturilor, toate informațiile de interes public solicitate și să asigure accesul la informațiile necesare, în vederea verificării și evaluării funcționării și dezvoltării serviciului de transport public local, în conformitate cu prevederile Regulamentului Serviciului de Transport Public Local.

- Operatorul se obligă să pună în aplicare metode performante de management care să conducă la reducerea costurilor de operare, inclusiv prin aplicarea procedurilor concurențiale prevăzute de normele legale în vigoare privind achizițiile publice și să asigure totodată respectarea cerințelor specifice din legislația privind protecția mediului.

2.4 Finantarea serviciului integrat de transport public local in Municipiul Bucuresti

Finantarea cheltuielilor curente si de capital necesare efectuării 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 nr. 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.

- 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.

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 (incarcata 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 Autonomă de Transport Bucuresti – R.A. care s-a constituit pe baza Deciziei Primăriei Municipiului Bucuresti nr. 1179/10.12.1990 prin reorganizarea Întreprinderii de Transport Bucuresti și în baza căreia funcționează și în prezent.

Conform *Anexei nr. 1 la* Decizia nr. 1179/10.12.1990 Regia Autonomă de Transport Bucuresti este unicul operator al activității de transport în comun în Municipiul Bucuresti și are ca obiect de bază al ⇒ *transportul urban de calatori pe teritoriul Municipiului Bucuresti si al comunelor suburbane;*

⇒ *intretinere si repararea mijloacelor de transport;*

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

⇒ *constructia de mijloace de transport si utilaje specifice;*

⇒ *executarea lucrarilor de investitii;*

⇒ *reparatii capitale;*

⇒ *service;*

Capitalul social inițial este deținut integral de Statul român ca acționar 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
- ⇒ tarifierea 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 urmări, în principal, următoarele 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 Autonomă de Transport Bucuresti, în baza Legii nr. 92/2007 cu modificarile si completarile ulterioare precum si a reglementarilor în vigoare trebuie sa isi desfasoare activitatea de exploatare pe baza unui program de transport (circulatie) aprobat de Autoritatea Publica Locala, în 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 calatori pe zi** prin curse regulate pe cele 156 linii, din care:

- ⇒ 116 linii de autobuz (din care 10 linii preorasenesti, Bucuresti – Judetul Ilfov si 26 de linii de noapte)
- ⇒ 15 linii de troleibuz
- ⇒ 25 de linii de tramvai (incluzand metroul usor)

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

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 nivel Municipiului București, Regia Autonomă Transport București - RATB, au elaborat Regulamentul Serviciului de Transport Public Local și Caietul 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.

Monitorizarea Indicatorilor de performanță ai serviciului de transport public local în anul – 2016

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

INDICATORI DE PERFORMANȚĂ	
I.1	Numărul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu numărul necesar pentru realizarea Programului de circulație.
I.2	Numărul de reclamații ale călătorilor privind calitatea transportului, dintre care:
a.	<i>numărul de reclamații justificate;</i>
b.	<i>numărul de reclamații rezolvate;</i>
c.	<i>numărul de reclamații la care călătorii nu au primit răspuns în termenele legale.</i>
I.3	Despăgubirile plătite de către operatorii de transport/transportatorii autorizați pentru nerespectarea condițiilor de calitate și de mediu privind desfășurarea transportului.
I.4	Nerespectarea abaterilor constatate și sancționate de personalul împuternicit privind nerespectarea prevederilor legale.
I.5	Numărul de accidente de circulație produse din vina personalului propriu sau a operatorului de transport/transportatorului autorizat.
I.6	Numărul autovehiculelor atestate Euro 3 sau Euro 4 raportat la numărul total de autovehicule necesar pentru realizarea programului de circulație.
I.7	Vechimea mijloacelor de transport și dotările de confort pentru călători.
I.8	Numărul de curse, trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație.
I.9	Numărul de trasee pe care operatorul nu a efectuat transportul public local de călători pe o perioadă mai mare de 24 de ore.
I.10	Numărul de călători afectați de situațiile prevăzute la indicatorii I.8 și I.9.

INDICATORI DE PERFORMANTA AI SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL – ANUL 2016

Indicatorul I.1 - Numărul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu numărul necesar pentru realizarea programului de circulație.

Evoluția trimestrială a numărului mediu zilnic de mijloace de transport utilizate la programul de transport (2016):

Tip transport	Trim. I-2016		Trim. II-2016		Trim. III-2016		Trim. IV-2016	
	Plan	Realizat	Plan	Realizat	Plan	Realizat	Plan	Realizat
Tramvai	272,2	225,9	223,6	223,10	224,5	223,86	222,9	222,36
Troleibuz	162,9	143	138	137,73	138,86	138,53	138,2	138
Autobuz	700,7	599,6	598,2	597,73	579,73	572,8	617,8	617,12
Total	1135	968,5	959,8	958,56	943,09	935,19	978,9	978,12
	85,27%		99,87%		99,13%		99,92%	

Tabel cu valorile indicatorului I.1 (2016)

Denumire indicator de performanta	UM	Valoare medie obtinuta in anul 2016
I.1. - Numarul total al mijloacelor de transport utilizate zilnic.	%	96,04

Tabel cu evolutia indicatorului in intervalul 2013-2016

Denumire indicator de performanta	UM	Valori medii anuale				Val. medie
		2013	2014	2015	2016	2013-2016
I.1. - Numarul total al mijloacelor de transport utilizate zilnic.	%	99,93	99,33	90,91	96,04	96,55

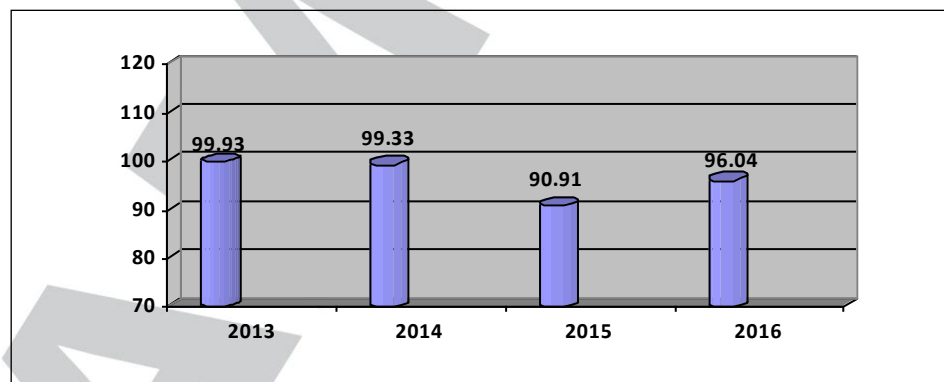


Fig.1 Grafic cu evolutia indicatorului I.1 in perioada 2013-2016

In anul 2016, s-a constatat o evolutie pozitiva a parcului circulant, aceasta neinsemnand ca prestatia a beneficiat de o crestere semnificativa a calitatii, in ceea ce priveste timpii de succedare in statie a mijloacelor de transport.

*In anul 2016, prestatia s-a efectuat in continuare tot in baza unui program de transport aprobat de Consiliul de Administratie al RATB si nu de catre Administratia Publica Locala, cum este prevazut in Normele de aplicare a Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007, art. 7. Modificarile aduse programului de transport in anul 2016, pe deplin justificate din punctul de vedere ale operatorului, ar fi trebuit sa se produca cu respectarea art. 36, lit. o din Ordinul nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului - cadru pentru efectuarea transportului public local si a Caietului de sarcini - cadru al serviciilor de transport public local, operatorii au obligatia ca: „in cazul in care sesizeaza existenta sau posibilitatea existentei vreunei cauze de natura sa conduca la reducerea activitatii, **sa notifice** de indata acest fapt **concedentului** in vederea luarii masurilor ce se impun pentru asigurarea activitatii”, iar la lit. w) din acelasi articol se precizeaza ca obligatie „să pună în aplicare metode performante de management, care să conducă la reducerea costurilor de operare, inclusiv prin aplicarea procedurilor concurențiale impuse de normele legale în vigoare privind achizițiile de lucrări sau bunuri”. Mentionam ca aceste notificari nu au mai fost facute in anul 2016, operatorul prestand serviciul pe baza unui program de transport aprobat doar de Consiliul de Administratie al RATB. Aceste precizari au menirea sa puna in garda factorii locali de decizie care, in aceasta situatie, trebuie sa analizeze cu discernamant riscurile posibile si sa decida masuri pentru redresare.*

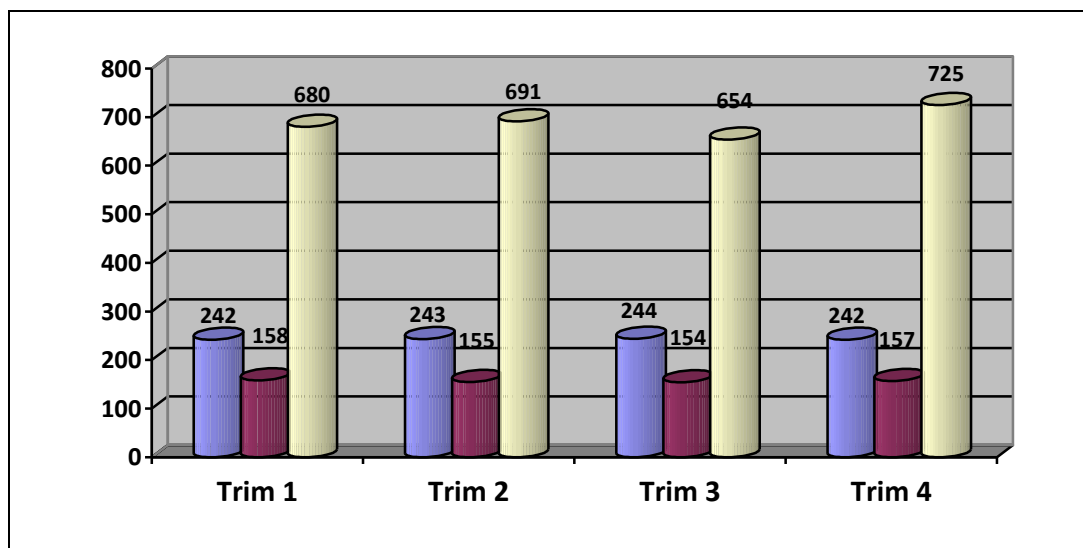


Fig. 2 Evoluția parcului realizat - 2016

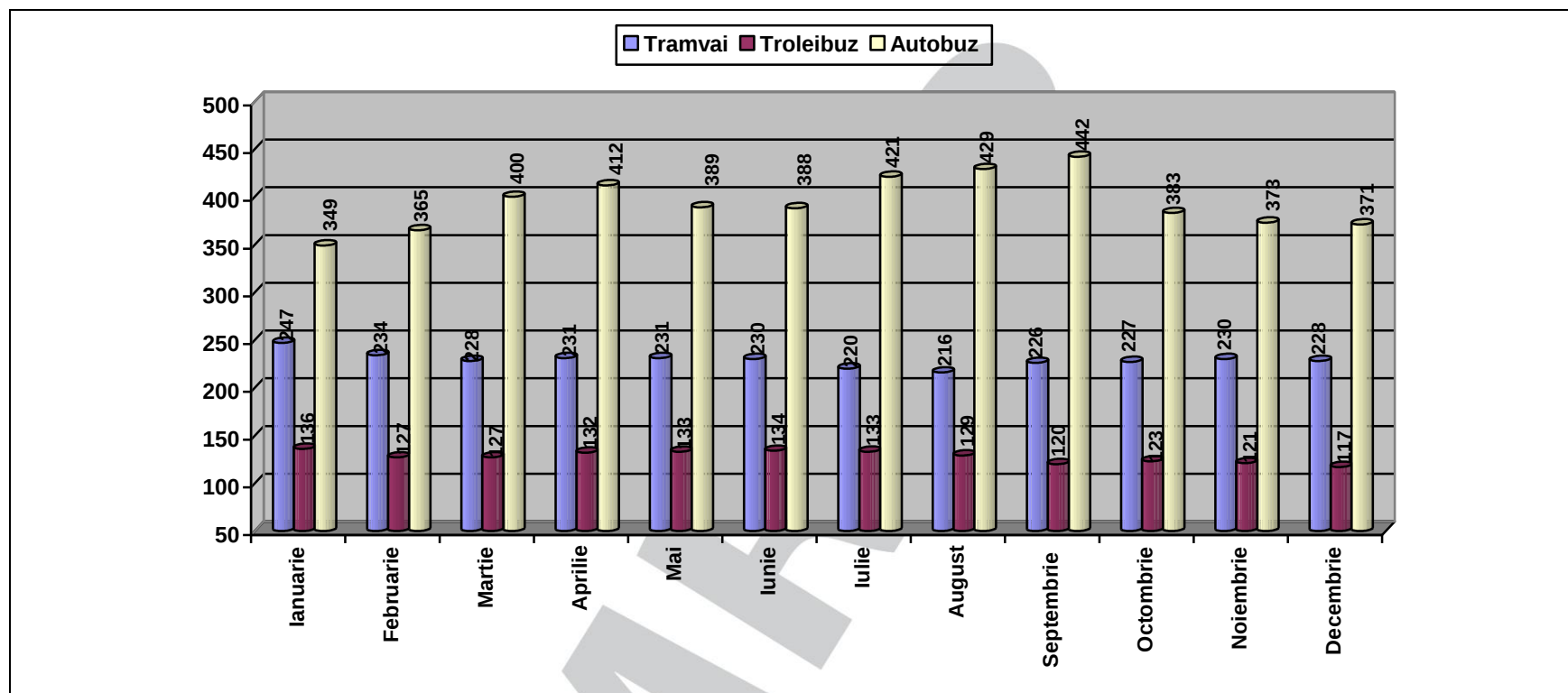


Fig. 3 Evoluția parcului neutilizat - 2016

I.2. – Numar total de reclamatii privind calitatea transportului din 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.

Evolutia Indicatorului de performanta I.2 pe trimestrul I-2016

Indicator de performanță I.2	Denumire indicator	Anul 2016 - valori			
		Ianuarie	Februarie	Martie	Trim. I - 2016
	<i>Număr total reclamații privind calitatea transportului din care:</i>	<i>385</i>	<i>446</i>	<i>309</i>	<i>1140</i>
	<i>a) număr reclamații justificate</i>	<i>74</i>	<i>34</i>	<i>24</i>	<i>132</i>
	<i>b) număr reclamații soluționate</i>	<i>385</i>	<i>446</i>	<i>309</i>	<i>1140</i>
	<i>c) număr de reclamații la care R.A.T.B. nu a răspuns în termen legal</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>

Criterii de clasificare	Ianuarie	Februarie	Martie	Trim. I - 2016
C1 (comportament salariați)	146	260	189	595
C2 (confort călători)	71	7	6	84
C3 (salubritate interior/exterior)	2	18	10	30
C4 (informarea călătorilor)	0	0	0	0
C5 (activitatea comercială)	120	93	58	271
C6 (securitatea călătorilor în vehicule)	385	446	309	1140
Total	724	824	572	2120

C1 (comportament salariați)	27 de reclamații justificate
C2 (confort călători) - deficiențe funcționare aerotermă	7 reclamații justificate
C3 (salubritate interior/exterior)	3 reclamații justificate
C4 (informarea călătorilor) - deficiențe anunț vocal stație	0 reclamație justificată
C5 (activitatea comercială)	63 reclamații justificate din care: - restituiri contravaloare suprataxă: 14 reclamații justificate - probleme reîncărcare online: 2 reclamații justificate - defectiuni la serverul bazei de date a SAT (serviciul de reîncărcare online și activitatea online a centrelor de emiter): 47 reclamații justificate
C6 (securitatea călătorilor în vehicule) - uzura și vechimea mare a parcului și deficiențe sină	32 reclamații justificate

Se observă că ponderea cea mai mare a reclamațiilor justificate o reprezintă în continuare vechimea materialului rulant și deficiențe la sină.

Fată de trimestrul I-2015 când numărul de reclamatii justificate era de 52, în trimestrul I - 2016 numărul acesta a crescut la 132. Creșterea numărului de reclamatii justificate vine pe fondul deprecierii prestatiei în condițiile în care investițiile în infrastructură și mijloace de transport au fost extrem de reduse.

Evolutia Indicatorului de performanta I.2 pe trimestrul II-2016

Indicator de performanță I.2	Denumire indicator	Anul 2016 - valori			
		Aprilie	Mai	Iunie	Trim. II - 2016
	<i>Număr total reclamații privind calitatea transportului din care:</i>	255	289	427	971
	<i>a) număr reclamații justificate</i>	16	28	59	103
	<i>b) număr reclamații soluționate</i>	255	289	427	971
	<i>c) număr de reclamații la care R.A.T.B. nu a răspuns în termen legal</i>	255	289	427	971

Criterii de clasificare	Aprilie	Mai	Iunie	Trim. II - 2016
C1 (comportament salariați)	141	159	201	500
C2 (confort călători)	6	8	120	134
C3 (salubritate interior/exterior)	8	10	18	36
C4 (informarea călătorilor)	2	2	1	5
C5 (activitatea comercială)	67	73	54	194
C6 (securitatea călătorilor în vehicule)	31	37	33	101
Total	255	289	427	971

C1 (comportament salariați)	22 de reclamații justificate
C2 (confort călători) - deficiențe funcționare aerotermă/nefuncționare aer conditionat	1/31 reclamații justificate
C3 (salubritate interior/exterior)	4 reclamații justificate
C4 (informarea călătorilor) - deficiențe anunț vocal stație	1 reclamație justificată
C5 (activitatea comercială)	14 reclamații justificate din care: - restituiri contravaloare suprataxă/titlu de calatorie: 5/2 reclamații justificate - probleme reîncărcare online: 6 reclamații justificate - defecțiuni la serverul bazei de date a SAT (serviciul de reîncărcare online și activitatea online a centrelor de emitere): 1 reclamație justificată
C6 (securitatea călătorilor în vehicule) - uzura și vechimea mare a parcului și deficiențe sină	17 reclamații justificate
C6-1 comportament calatori	13 reclamatii justificate

Se observă că ponderea cea mai mare a reclamațiilor justificate o reprezintă confortul calatorilor cu 31 reclamatii justificate, urmata de comportamentul salariatilor cu 22 de reclamatii justificate si vechimea materialului rulant și deficiențe la sină cu 17 reclamatii. Fata de trimestrul II-2015 când numărul de reclamatii justificate era de 127, în trimestrul II - 2016 numărul acesta a scazut la 103. Reclamatiiile privind modul in care este

asigurata aclimatizarea salonului de calatorie se justifica prin faptul ca R.A.T.B. are in dotare doar 512 mijloace de transport (autobuze) echipate cu instalatii de aer conditionat. Din toate cele 512 vehicule dotate cu echipament specific sezonului cald, doar 332 erau functionale la capacitate (la data intocmirii prezentului raport) si 38 partial functionale.

Evolutia Indicatorului de performanta I.2 pe trimestrul III-2016

Indicator de performanță I.2	Denumire indicator	Anul 2016 - valori			
		Iulie	August	Septembrie	Trim. III - 2016
	Număr total reclamații privind calitatea transportului din care:	298	315	335	948
	a) număr reclamații justificate	48	45	60	153
	b) număr reclamații soluționate	298	315	335	948
	c) număr de reclamații la care R.A.T.B. nu a răspuns în termen legal	0	0	0	0

Criterii de clasificare	Iulie	August	Septembrie	Trim. III - 2016
C1 (comportament salariați)	172	191	206	569
C2 (confort călători)	33	22	6	61
C3 (salubritate interior/exterior)	6	9	8	23
C4 (informarea călătorilor)	2	2	0	4
C5 (activitatea comercială)	57	73	96	226
C6 (securitatea călătorilor în vehicule)	28	18	19	65
Total	298	315	335	948

C1 (comportament salariați)	52 reclamații justificate
C2 (confort călători) - deficiențe funcționare aerotermă/nefuncționare aer conditionat	24 reclamații justificate
C3 (salubritate interior/exterior)	6 reclamații justificate
C4 (informarea călătorilor) - deficiențe anunț vocal stație	3 reclamații justificate
C5 (activitatea comercială)	32 reclamații justificate din care: - restituiri contravaloare suprataxă/titlu de calatorie: 5/2 reclamații justificate; - probleme reîncărcare online: 6 reclamații justificate; - defecțiuni la serverul bazei de date a SAT (serviciul de reîncărcare online și activitatea online a centrelor de emitere): 1 reclamație justificată
C6 (securitatea călătorilor în vehicule) - uzura și vechimea mare a parcului și deficiențe șină	25 reclamații justificate
C6-1 comportament calatori	11 reclamații justificate

Se observă că ponderea reclamațiilor justificate o reprezintă comportamentul salariaților cu 54 de reclamații justificate, urmată de vechimea materialului rulant și deficiențe la șină cu 25 reclamații. Fata de trimestrul III-2015 când numărul de reclamații justificate era de 103, în trimestrul III -

2016 numărul acesta a crescut la 153. Nemulțumirile utilizatorilor au fost legate de confort (lipsa aer conditionat), precum și de uzura mare a materialului rulant la transportul pe sine, unde aproape 30% din calea de rulare necesită intervenții majore de readucere la o stare funcțională normală. De asemenea, un număr mare de reclamații justificate a mai fost constatat la activitatea comercială unde din nefuncționarea sistemului pentru reincarcarea titluri de călătorie la centre și a problemelor de reincarcare online, operatorul s-a înregistrat cu 32 de reclamații justificate.

Evoluția Indicatorului de performanță I.2 pe trimestrul IV-2016

Indicator de performanță I.2	Denumire indicator	Anul 2016 - valori			
		Octombrie	Noiembrie	Decembrie	Trim. IV - 2016
	<i>Număr total reclamații privind calitatea transportului din care:</i>	351	214	166	956
	<i>a) număr reclamații justificate</i>	49	45	31	125
	<i>b) număr reclamații soluționate</i>	351	214	166	956
	<i>c) număr de reclamații la care R.A.T.B. nu a răspuns în termen legal</i>	0	0	0	0

Criterii de clasificare	Octombrie	Noiembrie	Decembrie	Trim. IV - 2016
C1 (comportament salariați)	225	214	166	605
C2 (confort călători)	13	9	15	37
C3 (salubritate interior/exterior)	6	6	6	18
C4 (informarea călătorilor)	3	0	5	8
C5 (activitatea comercială)	83	68	58	209
C6 (securitatea călătorilor în vehicule)	21	34	24	79
Total	351	331	274	956

C1 (comportament salariați)	43 reclamații justificate
C2 (confort călători) - deficiențe funcționare aerotermă/nefuncționare aer conditionat	8 reclamații justificate
C3 (salubritate interior/exterior)	7 reclamații justificate
C4 (informarea călătorilor) - deficiențe anunț vocal stație	5 reclamații justificate
C5 (activitatea comercială)	33 reclamații justificate din care: - restituiri contravaloare suprataxă/titlu de călătorie: 23 reclamații justificate; - probleme reincărcare online: 7 reclamații justificate; - deficiențe la achiziționarea titlu de transport prin SMS: 3 reclamații justificate.
C6 (securitatea călătorilor în vehicule) - uzura și vechimea mare a parcului și deficiențe sină	5 reclamații justificate
C6-1 comportament calatori	14 reclamații justificate

Se observă că ponderea reclamațiilor justificate o reprezintă comportamentul salariaților cu 43 de reclamații justificate care vizează în principal agenții de control, casierii sau conducătorii de vehicule, urmată de activitatea comercială cu 33 reclamații. Față de trimestrul IV-2015, când numărul de

reclamatii justificate era de 83, în trimestrul IV-2016 numărul acesta a ajuns la **125**. Creșterea mai evidentă a sesizărilor justificate se referă la comportamentul salariaților (C1), unde numărul acestora aproape s-a dublat. Activitatea comercială (C1) se înregistrează cu 33 de reclamații justificate, ponderea cea mai mare (23 reclamații) se referă la restituiri contravaloare suprataxa/titlu de calatorie.

Evoluția trimestrială a Indicatorului I.2. în anul 2016

Indicator de performanță I.2	Denumire indicator	Anul 2016 - valori				
		Trim. I	Trim. II	Trim. III	Trim. IV	Total
	<i>Număr total reclamații privind calitatea transportului din care:</i>	<i>1140</i>	<i>971</i>	<i>948</i>	<i>956</i>	<i>4015</i>
	<i>a) număr reclamații justificate</i>	<i>132</i>	<i>103</i>	<i>153</i>	<i>125</i>	<i>513</i>
	<i>b) număr reclamații soluționate</i>	<i>1140</i>	<i>971</i>	<i>948</i>	<i>956</i>	<i>4015</i>
	<i>c) număr de reclamații la care RATB nu a răspuns în termen legal</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>

Criterii de clasificare	Trim.I	Trim.II	Trim.III	Trim.IV	Total - 2016
C1 (comportament salariați)	595	501	569	605	2270
C2 (confort calatori)	84	134	61	37	316
C3 (salubritate interior/exterior)	30	36	23	18	423
C4 (informarea calatorilor)	0	5	4	8	17
C5 (activitatea comerciala)	271	194	226	209	900
C6 (securitatea calatorilor in vehicule)	160	101	65	79	405
Total	1140	971	948	956	4105

În anul 2016, numărul de reclamații privind calitatea serviciului a ajuns la 4015, din care justificate 513. Comparativ cu anul 2015, numărul reclamațiilor justificate în anul 2016 a crescut cu 177, ponderea cea mai mare fiind reprezentată de comportamentul salariaților, activitatea comercială și salubritatea vehiculelor, aspecte care pot fi ușor sesizate de către utilizatori. Majoritatea sesizărilor care vizează comportamentul salariaților se referă la agenții de control care intra în contact direct cu călătorii și se referă la utilizarea unui limbaj neadecvat în relația cu aceștia. Referitor la activitatea comercială, aceasta privește aspecte legate de personalul de la unitățile de vânzare (casieri), probleme legate de sancțiuni, validare, reincarcare carduri, recuperare contravaloare. Reclamațiile care privesc confortul și securitatea utilizatorilor se referă în general la temperatura aerului în saloanele vehiculelor, uzura vehiculelor, mobilierul stradal din stații, supraaglomerarea în mijlocul de transport, precum și aspecte care privesc programul de transport. Procentul de reclamații justificate din totalul de reclamații înregistrate de operator în anul 2016 reprezintă 12,7%. Dacă avem în vedere faptul că RATB prestează serviciul de transport public local cu trei tipuri de mijloace de transport (tramvai, troleibuz, autobuz), utilizează zilnic în medie 970 de mijloace de transport, realizează anual în jur de 3,5- 4 milioane de curse, într-un trafic foarte aglomerat și o infrastructură care nu a beneficiat de investiții majore în ultimii ani, atunci putem considera că procentul de reclamații justificate realizat în 2016 nu poate fi considerat mare încât să influențeze negativ calitatea serviciului.

Tabel cu valorile indicatorului I.2

Denumire indicator performanta	UM	Valori obtinute in anul 2016
I.2.- Numarul de reclamatii ale calatorilor privind calitatea transportului dintre care:	nr.	4015
a) numarul de reclamatii justificate	nr.	513
b) numarul de reclamatii rezolvate	nr.	4015
c) numarul de reclamatii la care calatorii nu au primit raspuns in termene legale	nr.	0

Denumire indicator de performanta	UM	Valori medii anuale			
		2013	2014	2015	2016
I.2.- Numarul de reclamatii ale calatorilor privind calitatea transportului dintre care:	nr.	2173	3685	4105	4015
a) numarul de reclamatii justificate	nr.	203	319	366	513
b) numarul de reclamatii rezolvate	nr.	2152	3685	4105	4015
c) numarul de reclamatii la care calatorii nu au primit raspuns in termene legale	nr.	21	0	0	0

Cresterea numarului de reclamatii privind calitatea serviciului vine pe fondul unui comportament necorespunzator al salariatilor aflati in contact direct cu utilizatorii serviciului, dar si a conditiilor oferite de operator (confort, informare, salubritate, program). Pentru obiectivitate in evaluarea serviciului au fost luati in analiza toti factorii care au condus la o depreciere semnificativa a serviciului, indiferent de ce natura au fost acestia (interni sau externi). Diferenta intre serviciul asteptat si cel oferit se regaseste in evolutia indicatorului de performanta a carui evolutie este negativa. Raportat la anul 2013, in aceeaasi perioada a anului 2016 cresterea este semnificativa. Daca in 2013 operatorul inregistra o medie anuala de 203 reclamatii, in 2016 numarul acestora se ridica la 513, majoritatea dintre acestea fiind legata de programul de circulatie. Chiar daca din raportari procentul de reclamatii justificate din total reclamatii nu depaseste 5%, chiar daca procentul de reclamatii rezolvate din total reclamatii justificate este de 100%, constatarile facute in teren arata ca sunt necesare interventii majore in sistemul de transport de suprafata pentru a echilibra raportul cerere/oferta.

Unul dintre factorii care au dus la deprecierea serviciului il constituie starea tehnica a parcului de vehicule prin care se asigura prestatia serviciului. Nu trebuie neglijata insa nici starea actuala a infrastructurii care in ultimii ani nu a beneficiat de investitii majore in special la transportul pe sina.

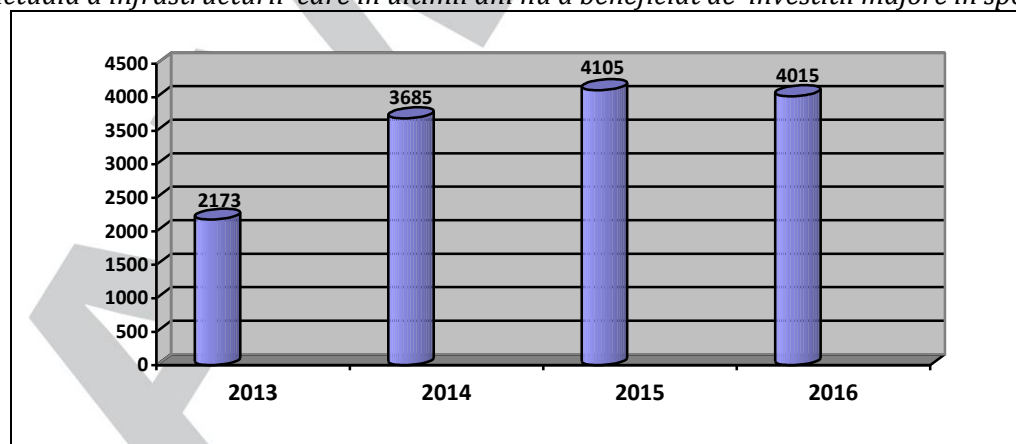


Fig. 4 Grafic cu evolutia indicatorului I.2 in perioada 2013-2016

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

Trimestrul I – 2016		
Programat nr. veh.	Realizat poluare redusă (nr. vehicule >Euro3)	%
18.175,3*	17948,7*	98,8
Trimestrul II – 2016		
Programat nr. veh.	Realizat poluare redusă (nr. vehicule >Euro3)	%
18152,3*	18131,3*	99,9
Trimestrul III – 2016		
Programat nr. veh.	Realizat poluare redusă (nr. vehicule >Euro3)	%
17.768,0*	17.560,0*	98,8
Trimestrul IV – 2016		
Programat nr. veh.	Realizat poluare redusă (nr. vehicule >Euro3)	%
18.972,7*	18.941,7*	99,8

Denumire indicator performanta	UM	Valori obtinute in anul 2016
I.3.- Numarul autovehiculelor atestate Euro 3, Euro 4 raportat la numarul total de autovehicule necesar pentru realizarea programului de circulatie.	%	99,32

Denumire indicator de performanta	UM	Valori medii anuale				Val. medie 2013-2016
		2013	2014	2015	2016	
I.3.- Numarul autovehiculelor atestate Euro 3, Euro 4 raportat la numarul total de autovehicule necesar pentru realizarea programului de circulatie.	%	99,86	99,3	90,67	99,32	97,29

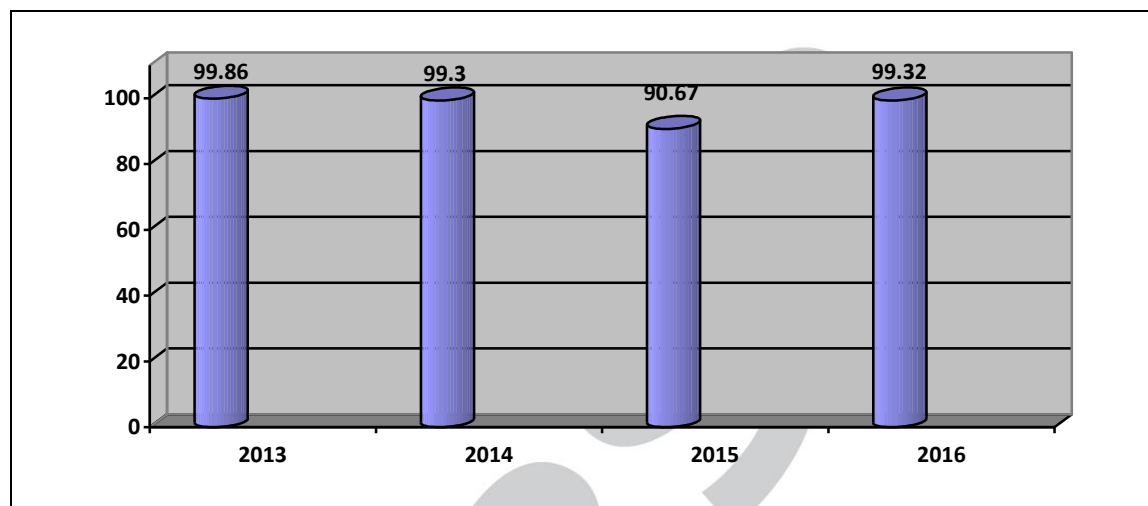


Fig. 5 Grafic cu evolutia indicatorului I.3 in perioada 2013-2016

La acest indicator - **Numărul autovehiculelor atestate Euro 3, Euro 4, raportat la numărul total de autovehicule necesar pentru realizarea programului de circulație** In anul 2016 se constată ca numărul de mijloace de transport mai puțin poluante care au participat la program a fost de **99,32%** din totalul parcului cu poluare redusă, fata de anul anterior cand procentul a fost de **90,67%**. Valoarea acestui indicator este strans legata de capacitatea administratiei de innoire a parcului cu mijloace de transport cu un grad de poluare redusa.

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

- Vechimea parcului de mijloace de transport rămâne principala cauză care determină nerealizări la program. Sarcina de transport nu mai poate fi realizată conform programului de transport, atât timp cât numărul de imobilizări este în creștere, iar punerea în funcțiune a parcului imobilizat din motive tehnice necesită resurse financiare destul de consistente de care operatorul nu dispune la acesta dată. Chiar dacă Uzina de Reparații are capacitatea de producție suficientă, necesară repunerii în funcțiune a mijloacelor de transport imobilizate, în special la tramvai, aceasta nu se poate realiza tocmai din lipsa resurselor financiare reduse.

Vechimea exagerat de mare a parcului de vehicule din dotarea RATB, reprezintă un mare handicap pentru flota actuală a RATB, în realizarea programului de transport. Mai grav este faptul că, în spatele cifrelor privind vârsta medie, se ascund o serie de vehicule care au o vârstă mai mare, așa cum indică tabelul de mai jos. Este vorba de parcul de tramvaie, în care punerea în circulație s-a făcut între anii 1972-1981. La troleibuze, anul punerii în circulație a acestora a fost făcut între anii 1997-2002 pentru marca Astra și între anii 2007-2008 pentru marca Irisbus. Pentru menținerea parcului la parametri după depășirea duratei normale de funcționare au fost luate o serie de măsuri privind reparațiile capitale. Astfel, majoritatea parcului de tramvaie a beneficiat de reparații capitale sau modernizări, între anii 1997-2003 pentru marca V3A, și între anii 1987-1997 pentru marca T4R. La parcul de troleibuze situația este la fel de dificilă ca și la parcul de tramvaie, cu mențiunea că la acest tip de transport numai 14% din troleibuze au beneficiat de Reparații Capitale.

Vechimea mijloacelor de transport constituie în continuare principala cauză care determină nerealizări la programul de transport. Prestația se realizează cu tipuri diferite de mijloace de transport (electric și auto) și tocmai de aceea tratarea trebuie făcută în mod diferit. Transportul electric, în special cel cu tramvaiul, nu a beneficiat în ultimii ani de atenția cuvenită, investițiile fiind foarte reduse aproape inexistente. Uzina de Reparații nu reușește să-și îndeplinească sarcina în raport cu planul de reparații, chiar dacă are capacitatea necesară, cauza principală fiind subfinanțarea. Gradul de uzură conform datelor furnizate de operator este unul destul de ridicat astfel că la transportul cu tramvaiul, 65% din parc uzură este de 100%, iar 18% cu un grad de uzură cuprins între 75-100%, în contextul în care mare parte din parc a beneficiat deja de reparații capitale sau modernizări la nivelul anilor 1980-1990. La transportul cu troleibuzul, din totalul de 297 de troleibuze, 240 au un grad de uzură de peste 100% și 57 de troleibuze cu un grad de uzură între 75-100%. Este evident că vechimea mare și gradul ridicat de uzură implică costuri ridicate cu menținerea acestora în exploatare și condiții de siguranță circulației. Trebuie menționat faptul că starea actuală a parcului este o consecință a infrastructurii (calea de rulare) care nu a beneficiat de investiții.

Tabel cu vechimea parcului

Tip transport	Vechimea parcului(ani)				Durata normală de utilizare conf H.G.2139/2004 [ani]
	Trim. I 2016	Trim. II 2016	Trim. III 2016	Trim. IV 2016	
Tramvai	18 ani și 10 luni	19 ani și 1 luna	19 ani și 4 luni	19 ani și 7 luni	12-18
Troleibuz	13 ani și 2 luni	13 ani și 5 luni	13 ani și 8 luni	13 ani și 11 luni	6-10
Autobuz	8 ani și 6 luni	8 ani și 9 luni	9 ani	9 ani și 3 luni	4-8

Denumire indicator performanta	UM	Valori obtinute in anul 2016
I.4.- Vechimea mijloacelor de transport si dotarile de confort pentru calatori.	ani	Ab. = 9 ani, 3 luni Tb. = 13 ani, 11 luni Tw. = 19 ani, 7 luni

Denumire indicator de performanta	UM	Valori medii anuale				
		2013	2014	2015	2016	2013-2016
I.4.-Vechimea mijloacelor de transport si dotarile de confort pentru calatori.	ani	Ab. = 5 ani, 11 luni Tb. = 10 ani, 10 luni Tw. = 16 ani, 6 luni	Ab. = 6 ani, 11 luni Tb. = 11 ani, 6 luni Tw. = 17 ani, 4 luni	Ab. = 8 ani, 4 luni Tb. = 12 ani, 8 luni Tw. = 18 ani, 5 luni	Ab. = 9 ani, 3 luni Tb. = 13 ani, 11 luni Tw. = 19 ani, 7 luni	Ab. = 9 ani, 3 luni Tb. = 13 ani, 11 luni Tw. = 19 ani, 7 luni

Factorii care pot influenta indicatorul cu efect imediat asupra calitatii serviciului sunt urmatoarii :

- *financiari (lipsa surselor de finantare necesare lucrarilor de investitii, modernizari si de reparatii atat a parcului activ, cat si a cailor de rulare, linii de contact substatii de tractiune etc)*
- *caile de rulare care nu au capacitate de a asigura un trafic fluent si nici o stare tehnica corespunzatoare*

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 in 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 mijloacele 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, au constituit 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 Generat 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

in ce privește prelungirea duratei de funcționare a mijlocului de transport. Astfel ca in anul 2016 au fost supuse procedurii in urma careia au fost emise un numar de 152 de avize tehnice.

Dotări minime de confort pe tipuri de vehicule:

Tip echipament confort	Tramvai	Troleibuz	Autobuz
<i>instalație ventilație</i>	469	273	999
<i>instalație informare călători</i>	184	273	998
<i>acces persoane dizabilități</i>	66	100	998

Indicatorul I.5-Despagubiri platite de catre operatorii de transport/transportatori autorizati pentru nerespectarea conditiilor de calitate si de mediu pentru desfasurarea transportului

- La acest indicator operatorul nu se înregistrează cu alte valori față de raportarea anterioară.

Suma cu care se inscrie la acest indicator este de 43.221,85 lei/1mil. km , sumă care a fost recuperată.

Denumire indicator performanta	UM	Valori obtinute in anul 2016
I.5.- Despagubiri platite de catre operatorii de transport/transportatori autorizati pentru nerespectarea conditiilor de calitate si de mediu pentru desfasurarea transporturilor	Lei/10 ⁶ km	53677,9

Denumire indicator de performanta	UM	Valori medii anuale				
		2013	2014	2015	2016	2013-2016
I.5.- Despagubiri platite de catre operatorii de transport/transportatori autorizati pentru nerespectarea conditiilor de calitate si de mediu pentru desfasurarea transporturilor	Lei/10 ⁶ km	1946,54	3200,58	131810,88	53677,9	193635,9

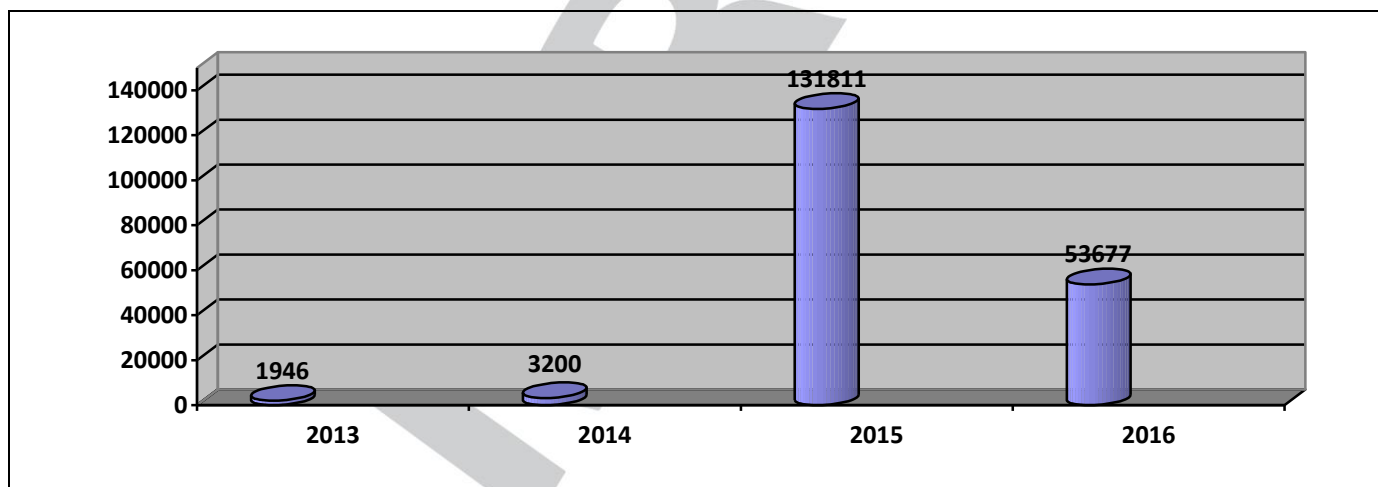


Fig.7 Grafic cu evolutia indicatorului I.5 in perioada 2013-2016

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

Denumire indicator performanta	UM	Valori obtinute in anul 2016
I.6.- Numarul abaterilor constatate si sanctionate de personalul imputernicit privind nerespectarea prevederilor legale	Nr./10 ⁶ km	1/14000

Denumire indicator de performanta	UM	Valori medii anuale				
		2013	2014	2015	2016	2013-2016
I.6.- Numarul abaterilor constatate si sanctionate de personalul imputernicit privind nerespectarea prevederilor legale	nr/10 ⁶ km	1/fv	-	-	1/14000	-

In anul 2016, operatorul se inregistreaza la acest indicator cu suma de 14000 lei.

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

2016							
Trimestrul I		Trimestrul II		Trimestrul III		Trimestrul IV	
Număr accidente	Km.rulati	Număr accidente	Km.rulati	Numar accidente	Km. rulati	Numar accidente	Km. rulati
Număr accidente/1 mil. km		Număr accidente/1 mil. km		Numar accidente/1 mil. km		Numar accidente/1 mil. km	
109	18.247.023	70	17.948.379	62	17.753.538	75	18.363.224
5,97		3,90		3,49		4,08	

Denumire indicator de performanta	UM	Valoare medie obtinuta in anul 2016
I.7.- Numarul de accidente de circulatie produse din vina personalului propriu sau a operatorului de transport autorizat	lei/10 ⁶ km	4,36

La nivelul anului 2016, operatorul se inregistreaza, la acest indicator, cu un numar de 316 accidente la un rulaj de 72.312.164 km. Raportat la anul 2015, numarul accidentelor produse in timpul procesului in 2016 este in scadere. Astfel ca in 2015 procentul de accidente la 1 mil. de km rulati a fost de 5,2, fata de 4,38 de accidente produse in 2016. Dincolo de cifre, tratarea acestui indicator trebuie facuta nu ca un indicator statistic, ci ca un indicator care poate oferi suficiente informatii despre starea sistemului de transport, reseaua de transport, resursa umana care participa la prestatia serviciului, precum si informatii despre efecte ca rezultat al producerii acestora, indiferent de natura lor.

Denumire indicator de performanta	UM	Valori medii anuale				
		2013	2014	2015	2016	2013-2016
I.7.- Numarul de accidente de circulatie produse din vina personalului propriu sau a operatorului de transport autorizat	lei/10 ⁶ km	3,34	4,93	5,16	4,36	4,44

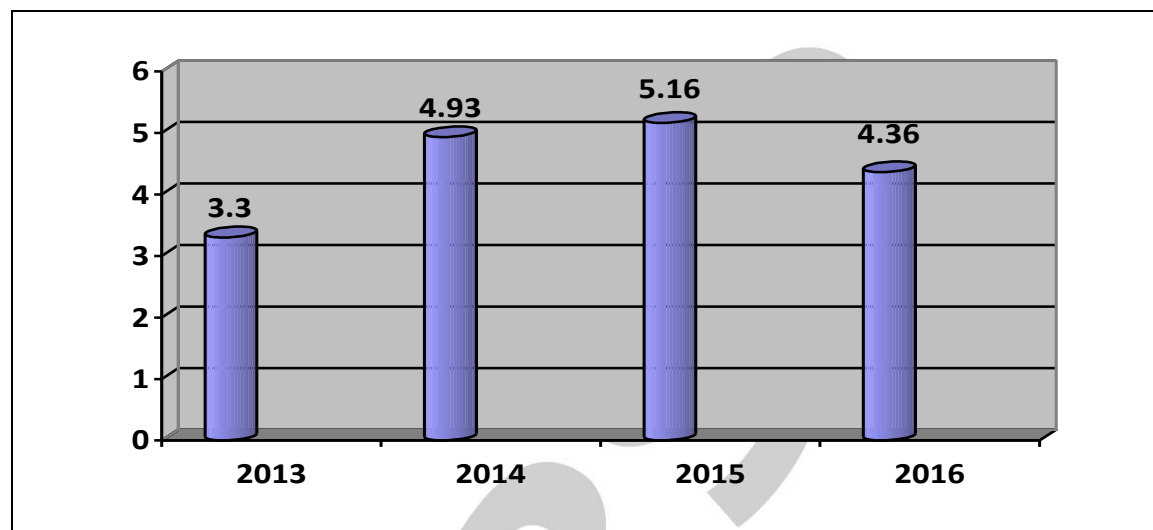


Fig. 8 Grafic cu evolutia indicatorului 1.7 în perioada 2013-2016

Cauzele principale care pot influența indicatorul sunt următoarele:

- condițiile meteo nefavorabile
- dotarea necorespunzătoare și starea tehnică precară a mijloacelor de transport
- indisciplina din partea personalului de bord
- sisteme de comandă și acționare defecte
- cale de rulare degradată și porțiuni de șină cu uzură mare
- linie de contact pentru alimentare cu tensiune uzată

- Din datele furnizate de operator se observă că operatorul înregistrează o scădere a numărului de accidente/1 mil. km. rulați, scădere care are corespondent în numărul mai scăzut de km. rulați. Ponderea cea mai mare de accidente se constată în continuare la transportul cu autobuzul, unde una din cauze se poate atribui și defectării sistemului de management al traficului, care a perturbat întregul trafic în special în zilele de lucru, la orele de vârf ale acestuia, ducând la ambuteiaje și chiar la evenimente de circulație cu implicarea mijloacelor de transport aparținând operatorului.

Pe tipuri de transport, numărul de accidente în anul **2016** situația se prezintă astfel:

Tramvai nr. acc./km rulați	Troleibuz nr. acc./km rulați	Autobuz nr. acc./km rulați
28/17.292.318	34/8.952.480	254/46.067.366
Total nr.acc/km rulați -2016	316/72.312.164	

Indicatorul I.8 - Numărul de curse (semicurse), trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație

Luna	Curse pierdute		
	Tramvai	Troleibuz	Autobuz
Ianuarie 2016	10377	5185	29442
Februarie 2016	9622	4944	31927
Martie 2016	9113	5281	30472
Aprilie 2016	1023	773	6471
Mai 2016	815	805	7239
Iunie 2016	1147	870	5113
Iulie 2016	790	919	5887
August 2016	906	793	6211
Septembrie 2016	1089	920	10380
Octombrie 2016	1547	1647	8852
Noiembrie 2016	1388	1144	8096
Decembrie 2016	1408	1430	8785
Total 2016	39225	24711	158875
		222811	

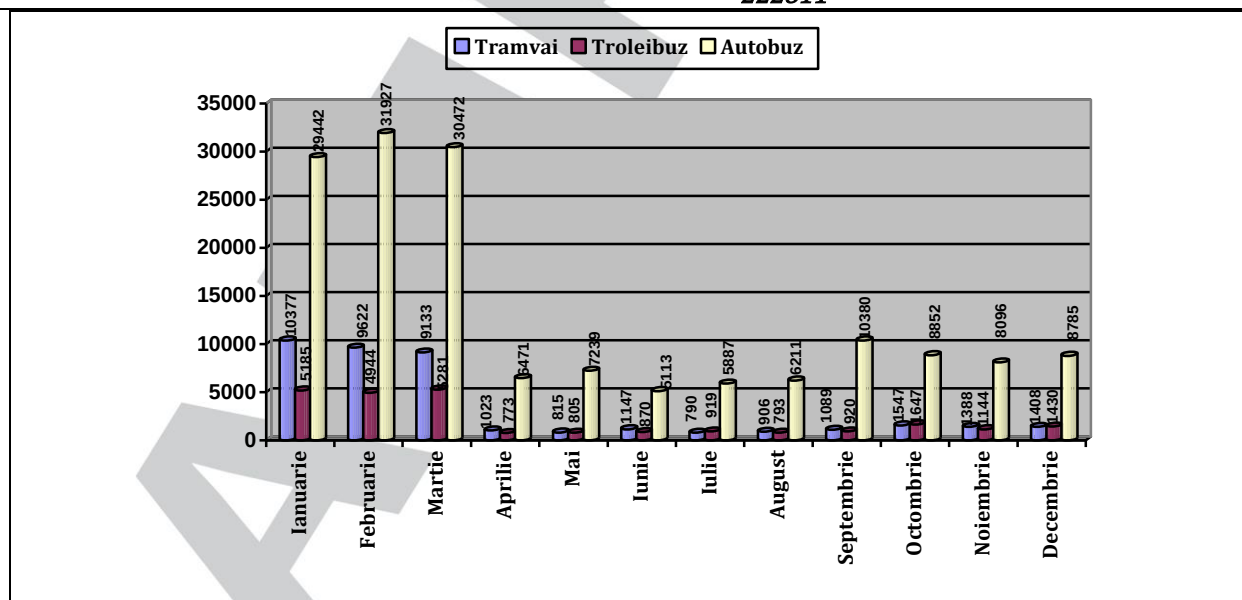


Fig. 9 Grafic cu evolutia curselor pierdute in anul 2016

Tabel cu evolutia curselor pierdute la transportul electric si auto:

<i>Trimestrul</i>	<i>Divizia Transport Electric (E.T.E)</i>		<i>Divizia Transport Auto (E.T.A.)</i>
	<i>Tw.</i>	<i>Tb.</i>	
<i>I</i>	29.112	15.410	91.841
<i>II</i>	2.985	2.448	18.823
<i>III</i>	2785	2632	22478
<i>IV</i>	4343	4221	25733
<i>Total 2016</i>	<i>39.225</i>	<i>24.711</i>	<i>158.875</i>

Valorile realizate la programul de transport in anul 2016 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)	Procent de pierdere din program (%)
0	1	2	3	4 (col.3/col.2)
1.	<i>Tramvai</i>	849382	39225	4,61
2.	<i>Troleibuz</i>	622741	24711	3,96
3.	<i>Autobuz</i>	2341366	158875	6,78
4.	<i>Total General</i>	3813489	222811	5,84

Denumire indicator performanta	UM	Valoare medie obtinuta in anul 2016
I.8.- Numarul de curse, trasee pe care operatorul a suspendat sau a intarziat executarea transportului fata de programul de circulatie	Nr.	222811

Denumire indicator de performanta	UM	Valori medii anuale			
		2013	2014	2015	2016
I.8.- Numarul de curse, trasee pe care operatorul a suspendat sau a intarziat executarea transportului fata de programul de circulatie	Nr.	53091	66044	363975	222811

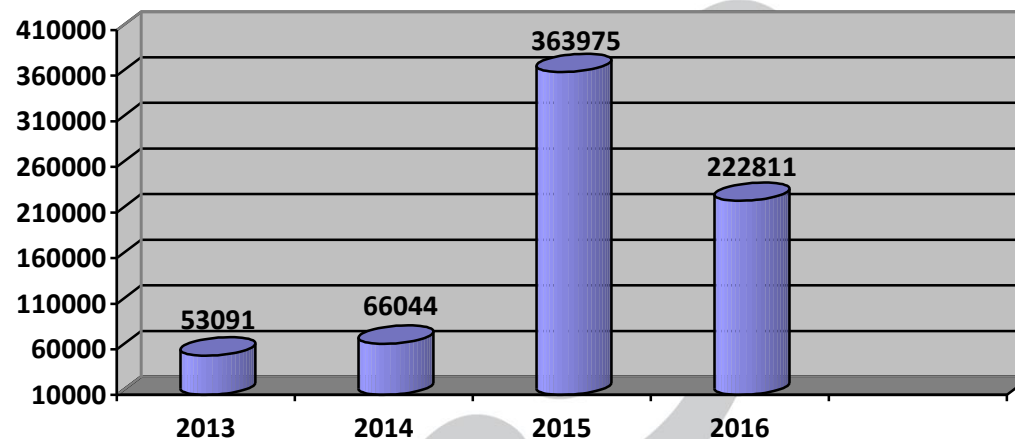


Fig. 10 Grafic cu evolutia indicatorului 1.8 in perioada 2013-2016

La nivel de operator în anul **2016** se constată o scădere a numărului de semicurse pierdute fata de anul precedent. Procentul de semicurse pierdute la nivelul anului 2016 pe cele trei tipuri de transport se ridică la **5,84%** din total curse programate, o scădere semnificativă fata de anul precedent. Facem precizarea că realizările la acest indicator sunt raportate la un program propus de operator și nu la un program de transport întocmit în conformitate cu cererea. Un astfel de program trebuie propus și aprobat de Administratia Publica a Municipiului București. În cursul anilor anteriori au fost propuse programe de transport ale RATB, dar care nu au fost niciodată aprobate de Consiliul General al Municipiului București. Sperăm ca din acest punct de vedere să se schimbe fundamental lucrurile, astfel încât să existe un **Program de transport** mult îmbunătățit în concordanță cu nevoile orașului și susținut de o finanțare optimă și echitabilă.

Procentul mai mare de semicurse pierdute se regăsește la transportul cu autobuzul, unde în anul 2016, numărul acestora a ajuns la **158875** semicurse pierdute reprezentând **6,78%** din cele programate. Chiar și în aceste condiții în care operatorul prestează serviciul în baza unui program de transport bazat pe potențialul real de exploatare a parcului procentul de curse pierdute este mare.

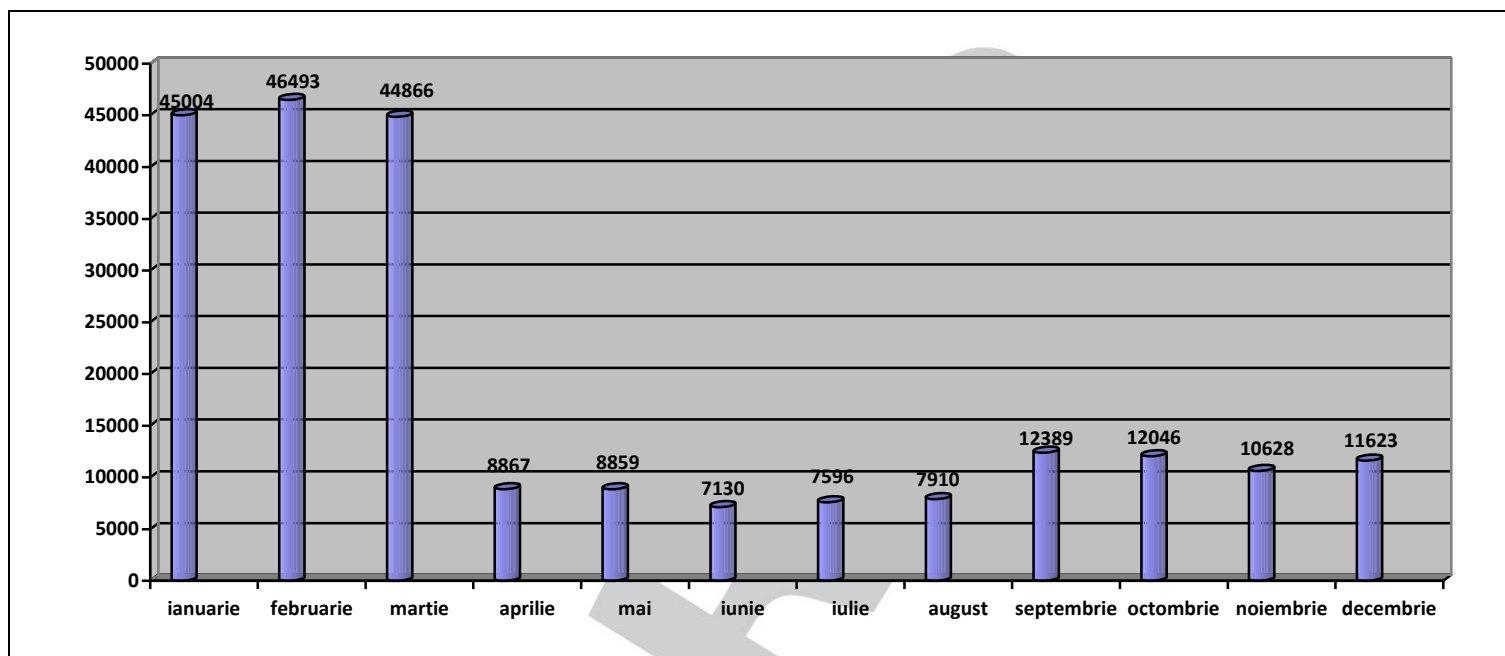


Fig. 11 Grafic cu evolutia curselor pierdute la nivel de operator pe toate cele trei tipuri de transport 2012-2016

Principalele cauze care au generat pierderi la program sunt următoarele:

- condițiile meteo nefavorabile
- căi de rulare cu capacitate de circulație redusă
- indisciplina din partea celorlalți participanți la trafic
- avarii în rețeaua de transport a energiei electrice (independente de vointa 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 exploatare
- creșterea frecvenței în ceea ce privesc imobilizările din motive tehnice
- lipsă personal (conducători vehicule)
- creșterea numărului de zone de conflict

Indicatorul I.9 - Număr de trasee pe care operatorul nu a efectuat transportul public local de călători pe o perioadă mai mare de 24 de ore

In anul **2016**, la acest indicator operatorul se inregistreaza cu un numar de 18 trasee, dupa cum urmeaza:

Denumire indicator performanta	UM	Valoare medie obtinuta in anul 2016
I.8.- Numarul de curse, trasee pe care operatorul a suspendat sau a intarziat executarea transportului fata de programul de circulatie	Nr.	222811

Luna	Linia	Traseu	Perioada suspendarii	Cauza suspendarii	Masuri de inlocuire
Martie 2016	11	Cartier 16 Februarie – Cal. Giulesti – Sos. Orhideelor	07 – 11.03.2016	Lucrari remediere avarie la reseaua de apa pe Cal. Giulesti	Linia naveta 644
	44				
Mai 2016	23	Cal. Rahovei, Bd. G. Cosbuc, Bd. Regina Maria	21 – 22.05.2016	Lucrari la calea de rulare in intersectia Cal. Rahovei/Str. T. Vladimirescu/Str. Odoarei	Linia naveta 632
	32				
Iunie 2016	14, 36	Bd. Basarabia, Cal. Calarasilor	02 – 04.06.2016	Lucrari la calea de rulare in zona intersectiei Bd. Basarabia/Sos. Morarilor	Linia naveta 636, 640, 656
	40				
	46, 56				
Iulie 2016	24, 42, 45 respectiv 46	Bd. Bucurestii Noi, Bd. Ion Mihalache, respectiv Bd. Iancu de Hunedoara, Str. Dr. Felix, Bd. Ion Mihalache	25.07. – 09.09.2016	Lucrari la reseaua de termoficare de pe Bd. Ion Mihalache, in zona str. Monetariei – spitalul Filantropia	Linia naveta 624
August 2016					
Septembrie 2016					
Noiembrie 2016	4, 7, 25	Sos. Giurgiului	24. 11 – 10.12.2016	Lucrari de interventie la reseaua de canalizare	Linia naveta 604
	16, 36	Sos. Petricani	26.11.2016	Lucrari de revizie la calea de rulare	Linia naveta 636

Denumire indicator performanta	UM	Valoare medie obtinuta in anul 2016
I.9.- Numarul de trasee pe care operatorul nu a efectuat transportul public local de calatori pe o perioada mai mare de 24 ore	Nr.	18 trasee

Denumire indicator de performanta	UM	Valori medii anuale				
I.9.- Numarul de trasee pe care operatorul nu a efectuat transportul public local de calatori pe o perioada mai mare de 24 ore	Nr.	2013	2014	2015	2016	2013-2016
		14 trasee	9 trasee	3 trasee	18 trasee	11 trasee

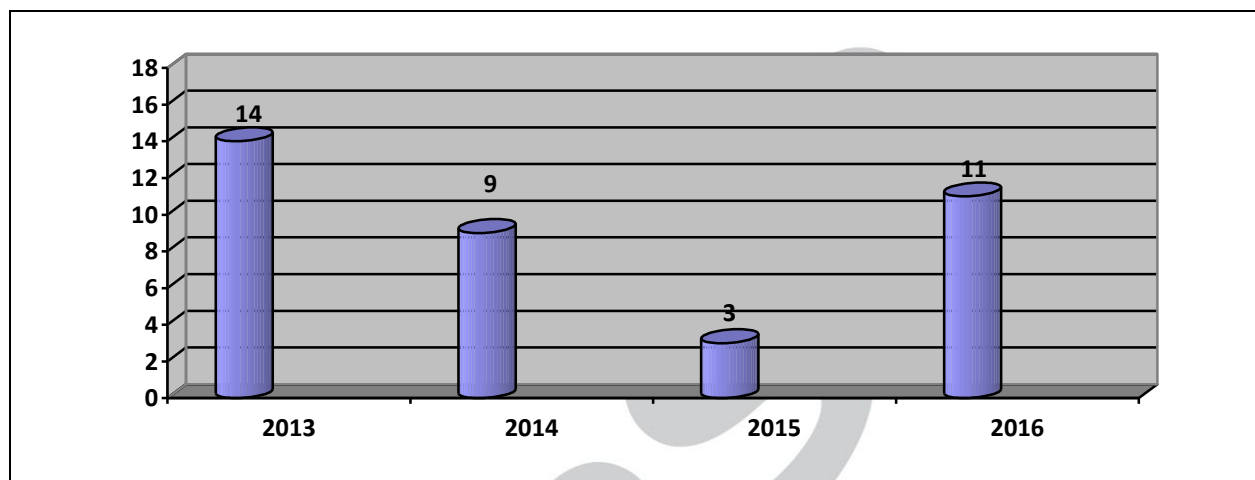


Fig. 12 Grafic cu evolutia indicatorului I.9 in perioada 2013-2016

- 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 - Număr de călători afectați de I.8 și I.9:

- Întrucât operatorul nu dispune de un sistem integrat automat de monitorizare, numărare și cuantificare a fluxului de călători, la nivel de serviciu de transport valid, pe fiecare mijloc de transport/flotă/pe intervale orare și zile, nu poate furniza informații reale cu privire la numărul de călători afectați de indicatorii I.8 și I.9

Denumire indicator performanta	UM	Valoare medie obtinuta in anul 2016
I.10.- Numarul de calatori afectati de I.8 si I.9	Nr.	Operatorul nu dispune de echipament pentru numararea calatorilor

Denumire indicator de performanta	UM	Valori obtinute				
		2013	2014	2015	2016	2013-2016
I.10.- Numarul de calatori afectati de I.8 si I.9	Nr.	Operatorul nu dispune de echipament pentru numararea calatorilor				

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 I.8 si I.9 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 sistemul deja existent.

4.2 Monitorizarea indicatorilor de performanta pentru Serviciul Integrat de Transport Public Local in Municipiul Bucuresti

In anul 2016 personalul de specialitate din cadrul Compartimentului de Urmarire a Aplicarii reglementarilor privind Serviciul Public de Transport Public Local al AMRSP a verificat conform Programelor de monitorizare transmise la RATB, Indicatorii de performanta ai Serviciului de Transport Public Local dupa cum urmeaza:

Unitati de exploatare	Data verificarii
Autobaze	
<i>Floreasca</i>	<i>22.02.2016/23.06.2016/06.10.2016</i>
<i>Ferentari</i>	<i>15.01.2016/21.04.2016/03.11.2016</i>
<i>Nordului</i>	<i>10.03.2016/07.07.2016/24.11.2016</i>
<i>Alexandria</i>	<i>11.02.2016/12.05.2016/29.09.2016</i>
<i>Militari</i>	<i>21.03.2016/04.08.2016/22.09.2016</i>
<i>Titan</i>	<i>05.02.2016/16.06.2016/22.09.2016</i>
<i>Pipera</i>	<i>07.04.2016/26.05.2016/20.10.2016</i>
<i>Obregia</i>	<i>07.01.2016/14.07.2016/15.12.2016</i>
Depouri Tramvai	
<i>Victoria</i>	<i>11.08.2016/28.07.2016/22.12.2016</i>
<i>Alexandria</i>	<i>11.02.2016/02.06.2016/22.12.2016</i>
<i>Colentina</i>	<i>03.03.2016/02.06.2016/13.10.2016</i>
<i>Militari</i>	<i>28.01.2016/09.06.2016/10.11.2016</i>
<i>Giurgiu</i>	<i>21.04.2016/15.09.2016</i>
<i>Titan</i>	<i>05.02.2016/19.05.2016/22.09.2016</i>
<i>Bucurestii Noi</i>	<i>11.08.2016</i>
Depouri Troleibuze	
<i>Vatra Luminoasa</i>	<i>25.03.2016/30.06.2016/17.11.2016</i>
<i>Bucurestii Noi</i>	<i>24.03.2016/11.08.2016</i>
<i>Berceni</i>	<i>21.01.2016/21.07.2016</i>
<i>Bujoreni</i>	<i>21.03.2016/21.07.2016</i>
Servicii/sectii	
<i>Serv. Relatii Publice</i>	<i>31.03.2016/16.01.2016/01.09.2016</i>
<i>DTE (ETE)</i>	<i>05.05.2016/08.09.2016</i>
<i>DTA (ETA)</i>	<i>05.05.2016/08.09.2016</i>
<i>Sectia linii</i>	<i>28.04.2016</i>
<i>SDC</i>	<i>31.03.2016/14.04.2016/27.10.2016</i>

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;
- registrul foi de parcurs;
- realizari la prestatie;
- imobilizari de parc;
- cauze care au generat pierderi la program

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

1.1 - Numărul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu numărul necesar pentru realizarea programului de circulație

- in perioada 13.06-19.06.2016

- autobaza este organizata si dispune de intregul flux operational atat scriptic cat si faptic, astfel incat activitatea sa se desfasoare conform proceselor stabilite;
- repartitia parcului pe linii si schimburi s-a realizat cu respectarea programului de circulatie;
- procentul de realizare al parcului este de **88,56%** fata de program, peste media de **83,6%**, realizată de operator la nivelul intregului parc;
- parcul imobilizat reprezinta **12%** din parcul inventar, o situatie ceva mai buna comparativ cu

- celelalte autobaze.
- completarea foilor de parcurs se face cu respectarea inscrierilor din fiecare coloana de catre personalul de bord in traseu, cat si de personalul responsabil cu verificarea si avizarea din punct de vedere tehnic si siguranta circulatiei;
- graficele de circulatie a fost actualizate la perioada;
- **cauze care au condus la nerealizarea parcului fata de program:**
 - lipsa pieselor de schimb si consumabilelor care au condus la imobilizari;
 - lipsa personal

I.8 - Numărul de curse (semicurse), trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație,

- in data de 17.02.2016

- numarul de semicurse pierdute este de **132** la nivelul intregii prestatii, linia cu cea mai mare pierdere fiind linia 253 cu 52 semicurse pierdute;

- in data de 23.06.2016

- numarul de semicurse pierdute este de **191** semicurse. Linia cea mai afectata de pierderi de semicurse este linia 282 cu **39** semicurse pierdute, majoritatea în schimbul II.

- in intervalul 01.07-30.09.2016

- numarul de semicurse pierdute este de 4721 dintr-un total programat de 81507, reprezentand 5,7%
- **cauze care au condus la nerealizari fata de program:**
 - aglomeratie in trafic;
 - sistemul de management al traficului functional partial;
 - starea tehnica precara;
 - grad mare de incarcare a saloanelor de transport ;
 - lucrari edilitare;
 - restrictii de viteza motivate de starea tehnica a caii de rulare;
 - indisciplina participantilor in trafic;
 - conditii meteo nefavorabile.

Autobaza Ferentari

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;
- registrul foi de parcurs;
- realizari la prestatie;
- imobilizari de parc;
- cauze care au generat pierderi la program

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

I.1- Numărul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu numărul necesar pentru realizarea programului de circulație

- in data de 21.04.2016

- parcul disponibil este de 169 de autobuze si nu poate fi utilizat in totalitate
- programul de circulatie s-a realizat in procent de 100% in conditiile in care fundamentarea acestuia s-a facut in baza parcului activ din punct de vedere tehnic si nu in functie de necesitati;
- număr mare de autobuze imobilizate din motive tehnice (50 autobuze);
- starea tehnica deficitara a parcului;
- lipsa rezerve;

- in data de 03.11.2016

- procentul de realizarea a parcului 99,62%
- parc imobilizat in procent de 30% din parcul inventar

1.8-Numărul de curse (semicurse), trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație,

- se constată că numărul de semicurse pierdute pentru ziua în care s-a efectuat sondajul a fost de 67 , care pot fi puse pe seama unui trafic aglomerat, viteza comercială redusă sau alți factori care nu au legătură cu serviciul de transport.

Autobaza Nordului

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

- date cu privire la parcul existent aflat în exploatare ;
- distribuția acestuia pe fiecare linie;
- programele de circulație;
- registrul foi de parcurs;
- realizări la prestație;
- imobilizări de parc;
- cauze care au generat pierderi la program

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

1.1 - Numărul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu numărul necesar pentru realizarea programului de circulație

- în data de 09.03.2016

- parcul disponibil la data verificării a fost de **109** autobuze ;
- linii deservite - **10**, din care **7** linii urbane, **2** preorăsenesti și **1** linie de navetă;
- programul de circulație pentru intervalul monitorizat s-a realizat în procent de **92,85%** ;
- tururi neefectuate din lipsa de personal conducător de vehicule;
- foile de parcurs au toate rubricile (coloanele) completate pe fiecare zi (schimb) cu mențiunile respective, semnate și stampilate de factorii responsabili din punct de vedere tehnic, confirmări pentru sosiri și plecări (ore retragere și acces) în și din autobaza sau capete/terminale de traseu;
- prestația s-a efectuat conform programului de circulație.

- în data 07.07.2016

- s-a verificat evoluția realizărilor față de program, în intervalul **27.06 - 03.07.2016**.
- parc inventar **109** autobuze;
- parcul realizat este de **69** autobuze în zi lucră și **34** autobuze în zilele de sâmbătă, duminică și sărbători legale;
- programul este unul de vară, redus, întrucât cererea de transport pe anumite linii scade;
- autobuzele participante la program nu sunt în totalitate dotate cu instalație de aer condiționat. Din total inventar de **109** autobuze doar **43** sunt din construcție dotate cu echipament de aclimatizare ;
- imobilizările de parc se ridică la **15%** din parcul inventar și sunt cauzate de lipsa de personal și defecte tehnice.
- imobilizările de parc se ridică la **15%** din parcul inventar și sunt cauzate de lipsa de personal și defecte tehnice.
- graficele de circulație sunt respectate atât timp cât traficul nu este aglomerat, nu sunt restricții sau reduceri de viteză pe anumite sectoare de drum sau lucrări edilitare.

- în data 24.11.2016

- linii deservite - **10** din care **2** linii de navetă și **2** linii preorăsenesti
- numărul de linii aflate la program corespunde cu cele din programul de transport;
- procentul de realizare la nivel de autobază este de **99,70%**, peste media de 98,80% realizată de operator.
- autobuze participante la program **86**, din total inventar de **109**, cu rezerve **5** și în reparații curente **3**;
- parcul este unul format din autobuze Mercedes Citaro E3 și E4 cu un rulaj peste 400 mii de km și cu o vechime de 9-10 ani. Parcul are o uzură ridicată care se reflectă și în creșterea numărului de defecte tehnice.

I.8 - Numărul de curse (semicurse), trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație,

- in data 10.03.2016

- au fost verificate in autobaza documentele care au stat la baza prestatiei in ziua de 09.03.2016, zi in care s-a facut monitorizarea liniei 123 (Gara de Nord-CET Sud Vitan). In urma compararii rezultatelor obtinute in teren prin masuratori cu graficele de circulatie si inregistrările din foile de parcurs s-a constatat ca nu sunt diferente mari intre acestea. Diferențele s-au regasit la sosirea în terminalul CET Sud Vitan (3-5 minute) care au fost reglate de către personalul responsabil cu circulația (controlor de cap linie/terminal) Monitorizarea s-a facut in intervalul 12.00-16.00. Numarul de semicurse pierdute in data de 09.03.2016 pe toate liniile a fost de 104 semicurse in cele doua schimburi. Procentul de realizare a fost de **95,53%**. Cauza care a condus la pierderi o reprezinta in principal aglomeratia din trafic, majoritatea traseelor traversand zona de nord a municipiului, zona extrem de aglomerata.

- in data 07.07.2016

- se înregistrează cu **47** semicurse pierdute in cele doua schimburi;
- pierderea fata de program este de 1%, si se incadreaza in pierderi de proces acceptabile si sunt cauzate de trafic;
- linia cea mai afectata de pierderi de semicurse in saptamana verificata este linia **131** (Piata Romana- Complex Comercial Baneasa) cu **12** semicurse pierdute in data de 29.06.2016;
- pierderile inregistrate sunt cauzate de trafic prin reducerea vitezei comerciale, dar si a complexitatii traseului;
- cele zece linii urbane pe care le deserveste Autobaza Nordului (123,182,331) nu inregistreaza pierderi la program.

- in data 24.11.2016

- La acest indicator, autobaza Nordului nu inregistreaza pierderi. Procentul de realizare este de 100%, iar numarul de semicurse realizate peste program este de 528.

Autobaza Alexandria

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;
- realizari la prestatie;
- imobilizari de parc;
- cauze care au generat pierderi la program

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

I.1- Numărul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu numărul necesar pentru realizarea programului de circulație

- in data de 11.02.2016

- s-a verificat registrul operativa zilnica privind distributia parcului pe linii, imobilizari, cauze;
- parcul programat a fost de 116 tururi pe cele 12 linii;
- procentul de realizare la transportul urban, mai putin liniile de noapte și preorășenești, este de **77,57%**;
- liniile urbane cele mai afectate sunt 227, 222, 226, 168 si 117 cu 1-3 tururi in cele doua schimburi;
- nerealizarile sunt cauzate de numarul mare de imobilizari din motive tehnice

- in data de 12.05.2016

- s-a verificat evolutia realizărilor față de program, în intervalul 02.05.2016-08.05.2016.
- din cele 159 autobuze aflate în inventarul autobazei au participat la program zi lucru, în săptămâna verificată, un număr de **91** de autobuze dintr-un parc activ de **95**;
- programul s-a realizat în procent de 100% cu o rezervă în zi lucru de 4 autobuze;
- in intervalul în care a fost făcută verificarea, parcul imobilizat a fost unul oscilant și reprezintă

- aproximativ 29% din parcul inventar în zi lucru;
- procentul mare de imobilizări are drept cauză lipsa pieselor de schimb și subansamblelor necesare repunerii în funcțiune a autobuzelor cu defecte tehnice și mai puțin lipsa de personal din diverse motive;
- față de aceeași perioadă, în anul 2015, autobaza Alexandria participă la program în zi lucru cu un număr de 99 autobuze, la un parc programat de 116, iar în anul 2014 cu 116 din tot atâtea programate;

- în data de 29.09.2016

- s-a verificat evoluția realizărilor față de program, în intervalul 19.09.-25.09.2016
- pierderile la program în zilele de lucru sunt de 12-13 tururi;
- cauza principală o constituie lipsa anvelopelor, fapt constatat și la celelalte autobaze verificate;
- pe lângă autobuzele imobilizate din lipsa de anvelope, autobaza mai are un număr însemnat de autobuze care nu pot participa la program din motive tehnice;
- parcul imobilizat în zi de lucru se ridică la 61 de autobuze, fapt care contribuie la o viciere a prestației.

I.8 - Numărul de curse (semicurse), trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație,

- în data de 11.02.2016

- procentul de realizare se ridică la 81,48% la un parc disponibil de 141 de autobuze din 159 parc inventar;
- pierderile la semicurse se reflectă și în situația privind prestația liniei 226 din data de 10.02.2016, când s-a efectuat sondajul;
- creșterea timpilor de succedare față de programul de circulație se regăsește nu numai la linia supusă monitorizării, dar și la celelalte linii de transport.
- în perioada 19.09.-25.09.2016 pe cele 11 linii autobaza se înregistrează cu 1264 semicurse pierdute -procentul de pierdere la semicurse este de 12,2% din cele programate, majoritatea din cauza lipsei de anvelope. Liniile cele mai afectate au fost linia 117 cu 300 semicurse pierdute, respectiv linia 226 cu 227 semicurse pierdute. În condițiile în care pierderile la program depășesc cu mult pierderile de proces, considerăm ca prestația este viciată, prin faptul că nu sunt realizați indicatorii de plan, dar va avea efect direct asupra indicatorilor de performanță ai serviciului.

- în data de 12.05.2016

- autobaza se înregistrează cu 78 semicurse pierdute din care 19 în schimbul I și 59 în schimbul II.
- liniile cele mai afectate de pierderi de semicurse sunt linia 385 (Valea Oltului- Piata Sfânta Vineri) cu 20 semicurse pierdute și linia 117 (Bacău-Piata Sfânta Vineri) cu 25 semicurse pierdute în data de 06.05.2016, majoritatea în schimbul II;
- pierderile sunt cauzate de trafic, ambele linii având trasee cu multe zone de conflict în special în zona Piata Unirii, unde atât linia 385 cât și linia 117 au capăt de traseu comun (Piata Sfânta Vineri).
- intervalele de succedare în stații de 4-7 minute în orele de vârf pentru linia 117 și 6-8 minute pentru linia 385 sunt respectate în măsura în care traficul oferă condiții optime pentru respectarea vitezei comerciale de deplasare a vehiculelor, viteza luată în calcul la stabilirea programului de circulație;
- din verificările făcute în teren s-a constatat că o influență asupra respectării programului de circulație o are fluxul captiv de călători în anumite zone, unde traseele au trunchii comuni
- în săptămâna 02.05.2016-08.05.2016 când a fost făcută verificarea, pierderile sunt de 1%, acestea fiind considerate pierderi de proces.

- în intervalul 19.09-25.09.2016

- semicurse pierdute 1264 pe cele 11 linii;
- procentul de pierdere la semicurse este de 12,2% din cele programate, majoritatea se datorează lipsei de anvelope;
- liniile cele mai afectate au fost: linia 117 cu 300 semicurse pierdute, respectiv linia 226 cu 227 semicurse pierdute. În condițiile în care pierderile la program depășesc cu mult pierderile de proces, considerăm ca prestația este viciată, prin faptul că nu sunt realizați indicatorii de plan, dar va avea efect direct asupra indicatorilor de performanță ai serviciului;

Autobaza Militari

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

- date cu privire la parcul existent aflat în exploatare ;
- distribuția acestuia pe fiecare linie;
- programele de circulație;
- registrul foi de parcurs;
- realizări la prestație;
- imobilizări de parc;
- cauze care au generat pierderi la program

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

I.1 - Numărul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu numărul necesar pentru realizarea programului de circulație

- în data de 21.03.2016

- procentul de realizare la liniile urbane regulate pentru perioada ziua de 16.03.2016 este de **91,58%** în condițiile în care parcul disponibil este în continuare deficitar;
- pierderile sunt evidente și la numărul de ore realizate unde procentul este de **88,80%**.
- cauzele care determină nerealizări la program rămân în continuare imobilizările din motive tehnice în număr din ce în ce mai mare;

- în data de 04.08.2016

- s-a verificat evoluția realizărilor față de program, în intervalul **02.05.2016-08.05.2016**.
- din cele 159 autobuze aflate în inventarul autobazei au participat la program zi lucru, în săptămâna verificată, un număr de 91 de autobuze dintr-un parc activ de 95 ;
- programul s-a realizat în procent de 100% cu o rezervă în zi lucru de 4 autobuze;
- în intervalul în care a fost făcută verificarea parcul imobilizat a fost unul oscilant și reprezintă aproximativ 29% din parcul inventar în zi lucru;
- procentul mare de imobilizări are drept cauză lipsa pieselor de schimb și subansamblelor necesare repunerii în funcțiune a autobuzelor cu defecte tehnice și mai puțin lipsa de personal din diverse motive;
- față de aceeași perioadă, în anul 2015, autobaza Alexandria participă la program în zi lucru cu un număr de **99** autobuze, la un parc programat de 116, iar în anul 2014 cu 116 din tot atâtea programate. Se constată așadar că, din anul 2014 și până în prezent, parcul circulant s-a diminuat cu aproximativ **25** unități de transport, afectând astfel capacitatea de transport.

- în data de 08.12.2016

- s-a verificat evoluția realizărilor față de program, în intervalul **01.07-31.09.2016**.
- procentul de realizare la acest indicator pe cele trei luni este de **98,22 %**;
- pierderi semnificative la program s-au înregistrat în luna septembrie când, procentul de realizare a fost de 93,32%. Liniile cele mai afectate au fost 137, 178 și 138, linii cu trasee a caror lungimi depășesc 13 km și care au o caracteristică comună și anume, fac legătura dintre cartierul Militari (terminale diferite) și zona centrală a orașului. Ambele zone sunt extrem de aglomerate, fapt care constituie unul dintre factorii care generează pierderi la programul de circulație;
- procentul realizat de Autobaza Militari la acest indicator este mai mic față de cel global obținut de RATB (99.14% dar nu în așa fel încât să influențeze major prestația la nivel de operator).

I.8 - Numărul de curse (semicurse), trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație,

- în data de 21.03.2016

- procentul de realizare este de **87,98%** la un parc disponibil de 107 de autobuze din 147 parc inventar;
- pierderile la semicurse se reflectă și în situația privind prestația liniei 336 din data de 16.03.2016, când s-a efectuat sondajul. Modificări ale intervalelor de succedare față de programul de circulație se regăsește nu numai la linia supusă monitorizării, dar și la celelalte linii de transport. În fișa de monitorizare apar unele neconcordanțe între orele înscrise în fișele de parcurs și masuratori și sunt evidențiate în fișele de monitorizare anexate la raport;

- se înregistrează cu 78 semicurse pierdute din care 19 în schimbul I și 59 în schimbul II. Liniile cele mai afectate de pierderi de semicurse sunt linia 385 (Valea Oltului - Piata Sfânta Vineri) cu 20 semicurse pierdute și linia 117 (Bacău - Piata Sfânta Vineri) cu 25 semicurse pierdute în data de 06.05.2016, majoritatea în schimbul II;

- în data de 04.08.2016

- nerealizarile sunt cauzate de trafic, ambele linii având trasee cu multe zone de conflict în special în zona Piata Unirii, unde atât linia 385 cât și linia 117 au capăt de traseu comun (Piata Sfânta Vineri). Intervalele de succedare în stații de 4 - 7 minute în orele de vârf pentru linia 117 și 6 - 8 minute pentru linia 385 sunt respectate în măsura în care traficul oferă condiții optime pentru respectarea vitezei comerciale de deplasare a vehiculelor, viteza luată în calcul la stabilirea programului de circulație;
- din verificările făcute în teren s-a constatat că o influență asupra respectării programului de circulație, o are fluxul captiv de călători în anumite zone, unde traseele au trunchi comun;
- pierderile la acest indicator, în săptămâna 02.05.2016-08.05.2016 când a fost făcută verificarea, sunt de 1%, pierderi care pot fi considerate acceptabile, ținând cont că sunt rezultatul unor influențe externe și nu rezultate din proces;

- în data de 08.12.2016

- registrele cu foi de parcurs sunt completate și calculate la zi;
- realizările la prestații (ore, km, semicurse) sunt calculate și introduse în baza de date;
- în intervalul verificat (01.07-31.09.2016,) autobaza se înregistrează cu 5668 semicurse pierdute;
- procentul de semicurse pierdute este de 4,48% din cele programate;
- liniile afectate au fost 178 cu 1216 semicurse pierdute și linia 336 cu 1846;

Autobaza Titan

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

- date cu privire la parcul existent aflat în exploatare ;
- distribuția acestuia pe fiecare linie;
- programele de circulație;
- registrul foi de parcurs;
- realizări la prestație;
- imobilizări de parc;
- cauze care au generat pierderi la program

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

I.1- Numărul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu numărul necesar pentru realizarea programului de circulație

- în data de 16.06.2016

- în intervalul verificat (06.06.-12.06.2016) s-a constatat că, din cele 226 autobuze aflate în inventarul autobazei, 50 autobuze sunt propuse la casare, diferența de 177 autobuze fiind disponibilă;
- în săptămâna în care a fost făcută verificarea au participat la program zi lucru, un număr de 109 de autobuze;
- programul s-a realizat în procent de 100% cu o rezervă în zi lucru;
- parcul inactiv se ridică la 66 autobuze din care 60 cu defecte tehnice și 6 incluse în programul reparații curente;
- procentul de 37%, ce constituie imobilizări sunt cauzate de lipsa anvelopelor și pieselor de schimb.

- în data de 22.09.2016

- s-a verificat evoluția realizărilor față de program, în intervalul 12.09.-18.09.2016;
- parcul nu s-a realizat decât în zilele de sâmbătă și duminică;
- zilnic nu au participat la program 11-12 tururi, procentul de realizare a programului de circulație fiind de 90%;
- cauza principală o constituie lipsa anvelopelor necesare echipării autobuzelor imobilizate din motive de uzură a pneurilor peste limita admisă de norme privind circulația pe drumurile

publice;

- numărul de autobuze imobilizate din lipsa de anvelope este de 79 . Aceasta situație urma să se rezolve întrucât necesarul de anvelope era achiziționat, dar din motive procedurale nu au fost puse în consum pentru echiparea autobuzelor imobilizate.

I.8-Numărul de curse (semicurse), trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație,

- în data de 16.06.2016

- intervalul verificat (**06.06.-12.06.2016.**) autobaza se înregistrează cu **924** semicurse pierdute;
- liniile cele mai afectate de pierderi de semicurse sunt linia 102 cu **185** semicurse pierdute și linia 202 cu **264** semicurse pierdute, majoritatea în schimbul II. Cea mai mare parte a pierderilor sunt cauzate de trafic, lipsa de personal sau defecte tehnice aparute în trafic. Procentul de pierdere la semicurse este de 7% la un număr planificat de semicurse de 12746 pe cele 9 linii urbane. Deși se fac eforturi pentru repunerea în funcțiune a parcului imobilizat există riscul ca, din lipsa de personal (soferi,) autobuzele repuse în funcțiune să nu poată participa la program.

- în data de 22.09.2016

- în perioada **12.09-18.09.2016**, autobaza se înregistrează cu 1332 semicurse pierdute pe cele 13 linii. Procentul de pierdere la semicurse este 10,6% din cele programate, majoritatea din cauza lipsei de anvelope, care depășește cu mult procentul de pierderi acceptate de proces.

Autobaza Pipera

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

- date cu privire la parcul existent aflat în exploatare ;
- distribuția acestuia pe fiecare linie;
- programele de circulație;
- registrul foi de parcurs;
- realizări la prestație;
- imobilizări de parc;
- cauze care au generat pierderi la program.

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

I.1- Numărul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu numărul necesar pentru realizarea programului de circulație

- în data 07.04.2016

- pentru data de **06.04.2016** parcul este realizat în procent de 100% la nivel de autobază;
- numărul de autobuze imobilizate din motive tehnice este de 40 la nivel de autobază;
- începând cu 01.04.2016 operatorul a încercat o adaptare a programului de circulație în funcție de parcul activ din fiecare autobază la care să se adauge și numărul de vehicule care în funcție de bugetele alocate vor fi scoase din imobilizări. Această măsură ar ajuta îmbunătățirea procentului indicatorului de performanță, dar nu și calitatea serviciului întrucât numărul autovehiculelor scoase la program rămâne cam același. Operatorul serviciului – R.A.T.B. invocă faptul că finanțarea din partea PMB este precară și că această stare de fapt creează probleme grave cu care se confruntă R.A.T.B., în special în ceea ce privește asigurarea ritmică cu piesele de schimb;

- în data de 25.08.2016

- s-a verificat evoluția realizărilor față de program, în intervalul **15.08 – 21.08.2016**.
- din cele **142** autobuze din inventarul autobazei au participat la program zi lucru, în săptămâna verificată, un număr maxim de **91** de autobuze în zilele lucrătoare și **50** de autobuze în zilele de sâmbătă și duminică;
- parcul imobilizat se ridică la 44 autobuze din care 21 sunt din lipsa anvelopelor (4-6/autobuz), iar diferența, defecte de natură tehnică (instalație racord, transmisie etc). Lipsa anvelopelor s-a constatat și la alte unități de exploatare care au în dotare vehicule pe pneuri. Piesele de schimb și materialele necesare repunerii în funcțiune a autobuzelor imobilizate rămân în continuare

o problema care nu depinde numai de operator dar si de autoritatea publica locala. Vechimea ridicata a parcului si gradul de uzura avansat a acestuia pune in mare dificultate operatorul incepand cu luna octombrie, cand programul de transport va impune o crestere a numarului de vehicule;

I.8-Numărul de curse (semicurse), trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație,

- in data 07.04.2016

- operatorul se înregistrează la acest indicator cu 27 semicurse pierdute în zi lucru. Având în vedere faptul că indicatorul I.1 este realizat în procent de 100%, înseamnă că semicursele pierdute sunt înregistrate pentru cele 96 de autobuze scoase la program. Cealaltă categorie de semicurse pierdute aferente autobuzelor care nu pot fi scoase la programul zilnic nu se mai regasesc în situatia în care valoarea indicatorului I.1. este de 100%. De aceea considerăm că procedura operatorului de a programa mijloacele de transport în functie de ceea ce este activ din parc și nu în functie de cererea din stradă, nu este corectă și ca atare, valoarea indicatorului I.8 nu este în concordantă cu ceea ce ar fi trebuit ca parc programat functie de cerintele utilizatorilor;
 - starea tehnică a parcului, vechimea acestuia, dar și capacitatea tehnică actuală redusă de repunere în funcțiune a parcului de vehicule imobilizat rămâne în continuare o problemă la care atât operatorul cât și administratia publică locală caută solutii. Operatorul invocă o finanțare precară din partea PMB;
- sondajul făcut la data de 06.04.2016, la capătul de traseu Faur pentru linia de autobuz 330, înregistrează întârzieri de 11 minute doar la turul 9. Sondajul a fost efectuat in schimbul I, iar masuratorile au fost comparate cu cel din foile de parcurs;

- in data de 25.08.2016

- autobaza se înregistrează cu **157** semicurse pierdute;
- pierderi mai mari se inregistreaza la linia 301 (Piata Romana-Jolie Ville Baneasa) cu 62 semicurse pierdute. La nivel de autobaza procentul de semicurse pierdute nu depaseste 2% din cele programate. -pierderile chiar si in procent mai mic raman o constatare si sunt in majoritatea lor rezultatul traficului aglomerat.

Autobaza Obregia

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;
- realizari la prestatie;
- imobilizari de parc;
- cauze care au generat pierderi la program.

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

I.1- Numărul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu numărul necesar pentru realizarea programului de circulație

- in data de 26.05.2016

- în intervalul 23.05.2016-29.05.2016 s-a constatat ca , din cele **60** autobuze aflate în inventarul autobazei au participat la program zi lucru, în săptămâna verificată , un număr de **42** de autobuze. Programul s-a realizat în procent de 100% cu o rezervă în zi lucru în data de 19 și 20 mai;
- in intervalul în care a fost făcută verificarea, parcul imobilizat din motive tehnice sau avarii a fost constant de 12 autobuze zilnic;
- imobilizările au drept cauză lipsa pieselor de schimb și subansamblelor necesare repunerii în funcțiune a autobuzelor cu defecte tehnice și mai puțin lipsa de personal din diverse motive. La un parc relativ mic, care deservește patru linii, procentul mare al parcului inactiv pune în mare dificultate operatorul în a-și realiza zilnic programul de circulatie la nivelul prognozat;

- in data de 20.10.2016

- verificarea s-a facut pentru intervalul **01.07-30.09.2016**
- procentul de realizare: iulie 97,5%, august 100% si septembrie 98,80%;
- nerealizari fata de program se inregistreaza in lunile iulie, septembrie si se datoreaza numarului mare de imobilizari din motive tehnice, care nu pot asigura necesarul de autobuze la program;
- s-a fost verificata vechimea si situatia starii tehnice a parcului de vehicule imobilizate la data de 06.10.2016
- din verificari s-a constatat ca ponderea imobilizarilor a fost de 30% din parcul inventar;
- cauzele o reprezinta gradul de uzura mare a vehiculelor si lipsa pieselor de schimb.

I.8-Numărul de curse (semicurse), trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație,

- in data de 26.05.2016

- in urma masuratorilor facute in teren si confruntate cu documentele din autobaza s-a constatat ca autobaza înregistrează **354** semicurse pierdute din care **80** în schimbul I și **290** în schimbul II;
- liniile cele mai afectate de pierderi de semicurse sunt linia **313** (Turnu Magurele-Piata Sfânta Vineri) cu **178** semicurse pierdute și linia **381** (Piata Reșita-Piata Victoriei) cu **158** semicurse pierdute majoritatea în schimbul II. Cea mai mare parte a pierderilor sunt cauzate de trafic și de lucrările la pasajul Piata Sudului. Deasemeni, s-a constatat un număr de **19** semicurse pierdute din lipsa de personal, validator defect, defecte tehnice de natură mecanică apărute în traseu;

- in data de 14.07.2016

- autobaza Obregia se înregistrează in perioada 01.07-30.09.2016 cu **2126** semicurse pierdute din 59454 semicurse;
- procentul de pierdere la semicurse este 3,57 % din cele programate;
- linia cu cele mai multe pierderi inregistrate este linia 381, cu 1425 semicurse pierdute, traseu Piata Resita-Piata Victoriei;
- cauza principala o constituie aglomeratia care se creeaza in zona Piata Sudului, datorita lucrarilor la pasajul subteran.

Depoul Victoria

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;
- realizari la prestatie;
- imobilizari de parc;
- cauze care au generat pierderi la program.

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

I.1-Numărul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu numărul necesar pentru realizarea programului de circulație

- in data de 17.02.2016

- depoul dispune de un parc de tramvaie mai mic comparativ cu celelalte depouri;
- repartitia parcului pe linii si schimburi s-a realizat cu respectarea programului de circulatie;
- procentul de realizare al parcului este de **84,62%**, fata de program, peste media de **78,95%**, cu care se inregistra operatorul la nivelul intregului parc;
- deficitul parcului a ramas constant pe toata luna februarie, ceea ce a dus la dezechilibre la programul de circulatie;

- in perioada: 27.06.-03.07.2016

- depoul functioneaza la limita cu parcul de tramvaie, rezerva fiind minima sau deloc;
- depoul functioneaza la limita cu parcul de tramvaie, rezerva fiind minima sau deloc;
- parcul inactiv reprezinta 37% din parcul inventar;

- in perioada: 01.07.-30.09.2016

- programul s-a realizat in procent de 100%;
- imobilizarile reprezinta 32% din parcul inventar;
- **Cauze care au condus la nerealizarea parcului fata de program:**
 - parcul are o vechime considerabila
 - lipsa pieselor de schimb si a consumabilelor care au condus la imobilizari
 - lipsa personal
 - deficit parc

1.8-Numărul de curse (semicurse), trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație,

- in data de 17.02.2016

- numarul de semicurse pierdute este de **65** semicurse, iar procentul de pierdere la nivelul prestației este de 14,96%, linia cu cea mai mare pierdere fiind linia 1;

- in perioada: 27.06-03.07.2016

- numarul de semicurse pierdute este de **58** semicurse, pierderile reprezinta 2% din semicursele programate. Linia cea mai afectata de pierderi de semicurse este linia 10, ramura a liniei 1 cu 10 cu 24 semicurse pierdute.

- in intervalul 01.07-30.09.2019

- numarul de semicurse pierdute este de **232**, reprezentand 0,6% din semicursele programate;
- pierderile de semicurse sunt la linia 10, ramura a liniei 1 cu 10 cu 159 semicurse pierdute, reprezentand 65% din semicursele pierdute pe cele 4 linii;
- **Cauze care au condus la pierderi :**
 - parcul are o vechime considerabila
 - starea tehnica precara a parcului
 - lipsa pieselor de schimb si a consumabilelor care au condus la imobilizari
 - trafic aglomerat, blocaje, indisciplina participantilor la trafic

Depoul Bucurestii Noi

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;
- realizari la prestatie;
- imobilizari de parc;
- cauze care au generat pierderi la program.

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

1.1-Numărul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu numărul necesar pentru realizarea programului de circulație

- in data de 23.03.2016- troleibuz

- procentul de realizare al parcului este de **84,00%**, fata de program;

- in perioada: 01.08.-07.08.2016

- programul s-a realizat zilnic in procent de 100%;
- 25% din parcul de troleibuze a beneficiat de reparatii capitale;
- rezerva de parc este minima;

- in perioada: 01.08.-07.08.2016 – tramvai

- din parcul inventar de 54 de tramvaie au participat la program 25 de tramvaie;
- procentul de realizare a programului de circulatie este de 100% (ca raport intre parcul programat si cel realizat);
- **Cauze care au condus la nerealizarea parcului fata de program:**

- parcul are o vechime considerabila
- grad ridicat de uzura
- imobilizari tehnice

I.8-Numărul de curse (semicurse), trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație,

- in data de 23.03.2016 – troleibuze

- numărul de semicurse pierdute este de **42 semicurse**, linia cu cea mai mare pierdere fiind linia 65 cu 29 semicurse pierdute;

- in perioada: 01.08.-07.08.2016 – troleibuze

- numărul de semicurse pierdute este de **25 semicurse**, pierderile reprezinta 1,2% din semicursele programate. Linia cea mai afectata de pierderi de semicurse este linia 65, cu 6 semicurse pierdute.

- in perioada: 01.08.-07.08.2016 – tramvaie

- numărul de semicurse pierdute este de **48 semicurse**, pierderile reprezinta 1% din semicursele programate. Linia cea mai afectata de pierderi de semicurse este linia 41, cu 24 semicurse pierdute.
- **Cauze care au condus la pierderi :**
 - parcul are o vechime considerabila
 - starea tehnica precara a parcului
 - trafic aglomerat, blocaje, indisciplina participantilor la trafic
 - portiuni de cale de rulare nemodernizate (tramvaie)

Depoul Alexandria

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;
- realizari la prestatie;
- imobilizari de parc;
- cauze care au generat pierderi la program

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

I.1-Numărul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu numărul necesar pentru realizarea programului de circulație

- in data de 10.02.2016

- procentul de realizare al parcului este de **84,62%**, peste media la nivel de operator de 78,0%;

- in perioada: 18.07.-24.07.2016

- din cele 71 tramvaie aflate in inventarul depoului a participat la program un numar de 46 de tramvaie in zilele lucratoare si 32 de tramvaie in zilele de sambata si duminica;
- parcul activ dispune zilnic de o rezerva cuprinsa intre 4 si 6 unitati de transport zilnic;
- parcul inactiv cuprinde 21 tramvaie din parcul inventar, 17 tramvaie cu diverse defecte tehnice si 4 tramvaie incluse in programul de revizii si reparatii;
- din cele 38 vagoane cu DNU expirata, 22 au beneficiat de aviz tehnic, 8 sunt imobilizate in depou, 2 vagoane sunt la Uzina de Reparatii, iar 6 circula si urmeaza sa fie supuse evaluarii comisiei tehnice de avizare;

- in perioada: 01.07.-30.09.2016

- procentul de realizare a programului de circulatie este de 99,86%;
- programul de transport se realizeaza cu un parc circulant diminuat;
- procentul ridicat de imobilizari se ridica la 35% din parcul inventar;
- rezerva de parc este minima sau deloc
- **cauze care au condus la nerealizarea parcului fata de program:**
 - cresterea timpilor de succedare

- pierderi de semicurse sau chiar tururi

I.8-Numărul de curse (semicurse), trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație

- în data de 10.02.2016

- procentul de pierdere la program este de 11,06% pentru data de 10.02.2016;

- în perioada: 18.07.-24.07.2016

- numărul de semicurse pierdute este de **116** semicurse, pierderile nu depășesc 1,5% din totalul semicursei programate. Linia cea mai afectată de pierderi de semicurse este linia 41, cu 96 semicurse pierdute (pierderile au fost din cauza unui eveniment de circulație);

- în perioada: 01.08.-07.08.2016

- numărul de semicurse pierdute este de **1344** semicurse pierdute, procentul de pierdere pentru această perioadă reprezintă 1,34% din semicursele programate. Liniile cu pierderi mari sunt linia 41, cu 657 semicurse pierdute și linia 32 cu 546 semicurse pierdute.
- **cauze care au condus la pierderi :**
 - grad mare de încărcare
 - trasee cu multe zone de conflict

Depoul Colentina

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

- date cu privire la parcul existent aflat în exploatare ;
- distribuția acestuia pe fiecare linie;
- programele de circulație;
- registrul foi de parcurs;
- realizări la prestație;
- imobilizări de parc;
- cauze care au generat pierderi la program

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

I.1-Numărul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu numărul necesar pentru realizarea programului de circulație

- în data de 02.03.2016

- procentul de realizare al parcului este de **86,04%** în zi de lucru;

- în perioada: 23.05-29.05.2016

- din cele 74 tramvaie aflate în inventarul depoului au participat la program un număr de 36 de tramvaie în zilele lucrătoare și 28 de tramvaie în zilele de sâmbătă și duminică;
- programul s-a realizat în procent de 100%;
- parcul imobilizat a fost de aproximativ 50% din parcul inventar cu mici fluctuații zilnice;

- în perioada: 01.07.-30.09.2016

- procentul de realizare a programului de circulație este de 97,65%;
- programul de transport se realizează cu un parc circulant diminuat;
- procentul ridicat de imobilizări se ridică la 53,52% din parcul inventar;
- **cauze care au condus la nerealizarea parcului față de program:**
 - pierderi la program care creează dezechilibre în funcționarea serviciului cu efecte asupra serviciului
 - creșterea gradului de încărcare a mijloacelor de transport, nemulțumiri în rândul utilizatorilor
 - creșterea duratei intervalelor de succedare între tururi;
 - imobilizări pe termen lung
 - parc de tramvaie îmbătrânit
 - defecte tehnice

I.8-Numărul de curse (semicurse), trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație,

- în data de 02.03.2016

- numărul de semicurse pierdute este de **88** semicurse;
- coeficientul de utilizare a parcului este de 52% din cauza imobilizărilor tehnice.

- în perioada: 23.05-29.05.2016

- numărul de semicurse pierdute este de **40** semicurse, din care 16 în schimbul I și 26 în schimbul II. Pierderile față de program reprezintă 1% din totalul semicurselor programate. Linia cea mai afectată de pierderi de semicurse este linia 21, cu 20 semicurse pierdute;

- în perioada: 01.07.-30.09.2016

- numărul de semicurse pierdute este de **1643** semicurse, procentul de pierdere pentru această perioadă reprezintă 3,74% din semicursele programate. Liniile cu pierderi mari sunt linia 14, cu 797 semicurse pierdute și linia 2 cu 610 semicurse pierdute.
- **cauze care au condus la pierderi :**
 - grad ridicat de uzură a vagoanelor de călători
 - imobilizări tehnice
 - terminale în zona centrală a orașului, zona extrem de aglomerată

Depoul Militari

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

- date cu privire la parcul existent aflat în exploatare;
- distribuția acestuia pe fiecare linie;
- programele de circulație;
- registrul foilor de parcurs;
- realizări la prestație;
- imobilizări de parc;
- cauze care au generat pierderi la program.

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

I.1-Numărul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu numărul necesar pentru realizarea programului de circulație

- în perioada: 30.05-05.06.2016

- programul s-a realizat în procent de 99%;
- parcul activ nu depășește 41 de tramvai , ceea ce reprezintă 45% din parcul inventar;
- parcul inactiv este de 55%, iar 76% din acesta necesită reparații majore;

- în perioada: 01.07.-30.09.2016

- procentul de realizare a programului de circulație este de 99,55% față de programul propus, acesta se situează sub procentul mediu de 99,09%;
- programul de transport se realizează cu un parc circulant diminuat;
- procentul ridicat de imobilizări se ridică la 53,52% din parcul inventar;
- **cauze care au condus la nerealizarea parcului față de program:**
 - lipsa unor repere sau subansamble care au ieșit din fabricație
 - nealocarea de fonduri de la PMB
 - vechimea mare și gradul de uzură foarte ridicate a parcului de tramvaie

I.8-Numărul de curse (semicurse), trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație,

- în perioada: 30.05-05.06.2016

- numărul de semicurse pierdute este de **148** semicurse, pierderile față de program reprezintă 4% din totalul semicurselor programate. Liniile afectate de pierderi de semicurse sunt linia 8, respectiv 25 a căror trasee sunt de 14,2 km, respectiv 17 km;

- în perioada: 01.07.-30.09.2016

- numărul de semicurse pierdute este de **822** semicurse pierdute, procentul de pierdere pentru această perioadă reprezintă 1,7% din semicursele programate. Liniile cu pierderi mari sunt linia 35, cu 241 semicurse pierdute și linia 25 cu 231 semicurse pierdute.
- **cauze care au condus la pierderi :**
 - zone cu aglomerări de trafic în special la orele de vârf și sectoare de cale de rulare cu restricții de viteză

Depoul Giurgiu

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

- date cu privire la parcul existent aflat în exploatare ;
- distribuția acestuia pe fiecare linie;
- programele de circulație;
- registrul foilor de parcurs;
- realizări la prestație;
- imobilizări de parc;
- cauze care au generat pierderi la program

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

I.1-Numărul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu numărul necesar pentru realizarea programului de circulație

- în data de 18.04.2016

- programul de circulație este realizat în procent de 100%;

- în perioada: 05.09-11.09.2016

- programul de circulație este realizat în procent de 100%;
- din cele 41 tramvaie aflate în inventarul depoului au participat la program un număr de 23 tramvaie în zilele lucrătoare și 18 tramvaie în zilele de sâmbătă și duminică;
- programul se realizează cu mare dificultate deoarece nu există rezerva de parc necesară înlocuirii materialului rulant în cazul apariției unor defectiuni;
- parcul imobilizat se ridică la 43% din parcul inventar;
- **cauze care au condus la nerealizarea parcului față de program:**
 - număr mare de tramvaie imobilizate din cauze tehnice
 - intervale mari de succedare între stații

I.8-Numărul de curse (semicurse), trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație,

- în data de 18.04.2016

- procentul de realizare al parcului este de 99,45%;
- diferențe între graficul de circulație și măsurători la linia 11.

- în perioada: 05.09-11.09.2016

- numărul de semicurse pierdute este de **31** semicurse, pierderile față de program reprezintă 1% din totalul semicurselor programate. Linia afectată de pierderi de semicurse este linia 25, cu 15 semicurse pierdute. Aceasta linie are o lungime de 17,00 km;

- în perioada: 01.07.-30.09.2016

- numărul de semicurse pierdute este de **822** semicurse pierdute, procentul de pierdere pentru această perioadă reprezintă 1,7% din semicursele programate. Liniile cu pierderi mari sunt linia 35, cu 241 semicurse pierdute și linia 25 cu 231 semicurse pierdute;
- **cauze care au condus la pierderi :**
 - parc redus din motive tehnice
 - zone cu aglomerări de trafic în special la orele de vârf

Depoul Titan

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

- date cu privire la parcul existent aflat în exploatare ;
- distribuția acestuia pe fiecare linie;
- programele de circulație;
- registrul foilor de parcurs;
- realizări la prestație;
- imobilizări de parc;
- cauze care au generat pierderi la program.

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

I.1-Numărul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu numărul necesar pentru realizarea programului de circulație

- in data de 03.02.2016

- programul de circulatie este realizat in procent de 71,79%;

- in perioada: 09.05-15.05.2016

- programul de circulatie este realizat in procent de 100%;
- parcul imobilizat se ridica la 50% din parcul inventar;

- in perioada: 12.09-18.09.2016

- programul s-a realizat in conditiile in care depoul nu a dispus de nicio rezerva de parc care sa-i permita interventia in cazul retragerii unui tur din diverse motive;
- procent mare de imobilizari 49% din parcul inventar.
- **cauze care au condus la nerealizarea parcului fata de program:**
 - rulaj mare al vagoanelor si vechimea ridicata
 - tramvaie prinse in programele de reparatii inca din anii 2009-2010 care nici in prezent nu au fost reparate
 - nerespectarea Uzinei de Reparatii a graficelor de reparatii din cauza lipsei pieselor si a materialelor necesare
 - starea tehnica a parcului de tramvaie este precara

I.8-Numărul de curse (semicurse), trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație

- in data de 03.02.2016

- numarul de semicurse pierdute este de 150 semicurse;
- coeficientul de utilizare al parcului este sub 50% din cauza imobilizarilor din motive tehnice;

- in perioada: 09.05-15.05.2016

- numarul de semicurse pierdute este de **18** semicurse, pierderile fata de program reprezentand 1% din totalul semicurselor programate. Linia afectata de pierderi de semicurse este linia 25, cu 15 semicurse pierdute. Aceasta linie are o lungime de 17,00 km;

- in perioada: 12.09-18.09.2016

- numarul de semicurse pierdute este de **7** semicurse, procentul de pierdere pentru aceasta perioada reprezinta sub 1% din semicursele programate.
- **cauze care au condus la pierderi :**
 - parc redus din motive tehnice
 - zone cu aglomerari de trafic in special la orele de varf
 - indisciplina participantilor la trafic in special in zonele in care este permisa circulatia pe sinele de tramvai
 - necorelarile intervalelor de succedare la anumite linii de transport care au trunchi comun (linia 27 si 23 au trunchi comun pe aproximativ 65% din traseu)
 - gradul de uzura ridicat a materialului rulant
 - gradul de satisfactie al utilizatorilor este unul foarte scazut
 - necesarul de mijloace de transport puse la dispozitia utilizatorilor nu asigura capacitatea si intervalele de succedare convenabile

Depoul Vatra Luminoasa

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;
- realizari la pretatie;
- imobilizari de parc;
- cauze care au generat pierderi la program

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

I.1-Numărul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu numărul necesar pentru realizarea programului de circulație

- in data de 25.02.2016

- programul de circulatie este realizat in procent de 87,69%;

- in perioada: 20.06-26.06.2016

- programul de circulatie este realizat in procent de 100%;
- parcul inactiv se ridica la 38 troleibuze (42%) din parcul inventar;
- din totalul de 104 troleibuze aflate in inventarul depoului, 54 sunt marca IKARUS cu o vechime considerabila, iar dintre acestea 14 troleibuze sunt propuse pentru casare;

- in perioada: 01.10.-31.12.2016

- programul de circulatie este realizat in procent de 99,61%, valoare apropiata de cea medie (99,76%) realizata de operator la nivelul intregului parc de troleibuze;
- procent mare de imobilizari din motive tehnice 44,23% din parcul inventar;
- **cauze care au condus la nerealizarea parcului fata de program:**
 - numar mare de imobilizari din motive tehnice
 - troleibuze imobilizate cu defecte la motoarele de tractiune
 - 50% din parc include troleibuze marca IKARUS cu vechime si grad de uzura mari
 - lipsa materialelor si a pieselor de schimb (piese electrice: acumulatori, convertizor static, bloc lumini)
 - lipsa anvelopelor

I.8-Numărul de curse (semicurse), trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație

- in data de 25.02.2016

- numărul de semicurse pierdute este in procent de 14,44% fata de program;
- la linia 85 rezulta ca timpii de succedare sunt mai mari fata de grafic;

- in perioada: 20.06-26.06.2016

- numărul de semicurse pierdute este de **130** semicurse, pierderile fata de program reprezinta 2% din totalul semicurselor programate. Linia cea mai afectata de pierderi de semicurse este linia 86, cu 38 semicurse pierdute. Aceasta linie are o lungime de 17,00 km;

- in perioada: 01.10.-31.12.2016

- numărul de semicurse pierdute este de **1616** semicurse pierdute din totalul de 76253 semicurse programate. Procentul de pierdere pentru aceasta perioada reprezinta 2,1% din semicursele programate. Liniile cele mai afectate de pierderi sunt linia 66 cu 666 semicurse pierdute si linia 70 cu 390 semicurse pierdute;
- **cauze care au condus la pierderi :**
 - starea precară a parcului
 - numar mare de imobilizari din motive tehnice
 - lipsa materialelor si a pieselor de schimb
 - reducerea vitezei comerciale
 - evenimente produse in trafic din cauza participantilor la trafic
 - trafic aglomerat

Depoul Berceni

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;
- realizari la pretatie;
- imobilizari de parc;
- cauze care au generat pierderi la program

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

I.1-Numărul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu numărul necesar pentru realizarea programului de circulație

- in perioada: 11.07.-17.07.2016

- programul de circulatie este realizat in procent de 100% cu o rezerva in zi de lucru de 1-2 troleibuze;
- parcul inactiv se ridica la 17 troleibuze din parcul inventar;
- din totalul de 44 troleibuze aflate in inventarul depoului, 2 troleibuze sunt propuse pentru casare;
- parcul imobilizat se ridica la 40% din parcul inventar;
- **cauze care au condus la nerealizarea parcului fata de program:**
 - numar mare de imobilizari din motive tehnice
 - lipsa materialelor si a pieselor de schimb
 - vechimea si uzura mare a parcului

I.8-Numărul de curse (semicurse), trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație

- in perioada: 11.07.-17.07.2016

- numarul de semicurse pierdute este de **60** semicurse, procentul de pierdere semicurse fata de program nu depaseste 1% din totalul semicurselor programate.
- **cauze care au condus la pierderi :**
 - lipsa personalului de bord
 - starea precara a parcului
 - numar mare de imobilizari din motive tehnice
 - lipsa materialelor si a pieselor de schimb

Depoul Bujoreni

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;
- realizari la prestatie;
- imobilizari de parc;
- cauze care au generat pierderi la program.

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

I.1-Numărul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu numărul necesar pentru realizarea programului de circulație

- in data de 16.03.2016

- programul de circulatie este realizat in procent de 70,27%;
- coeficientul de utilizare a parcului este de 49%.

- in perioada: 08.08-14.08.2016

- parcul inactiv se ridica la 42 troleibuze din parcul inventar;
- din totalul de 105 troleibuze aflate in inventarul depoului, au participat la program un numar de 60 troleibuze;
- rezerva zilnica este de 1-2 unitati de transport;
- **cauze care au condus la nerealizarea parcului fata de program:**
 - numar mare de imobilizari din motive tehnice
 - lipsa materialelor si a pieselor de schimb
 - vechimea mare si lipsa fondurilor necesare modernizarii parcului

I.8-Numărul de curse (semicurse), trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație

- in data de 16.03.2016

- numarul de semicurse pierdute este de 303 semicurse;
- la linia 93 apar diferente semnificative intre grafic si masuratori la turul 8 si turul 7 (valorile rezultate in urma masuratorilor se regasesc in fisele de monitorizare);

- in perioada: 08.08-14.08.2016

- *numarul de semicurse pierdute este de **184** semicurse, pierderile fata de program reprezinta 2,9% din totalul semicurselor programate. Linia cea mai afectata de pierderi de semicurse este linia 62, cu 35 semicurse pierdute.*
- **cauze care au condus la pierderi :**
 - *starea precara din punct de vedere tehnic a parcului*
 - *numar mare de imobilizari din motive tehnice*
 - *lipsa materialelor si a pieselor de schimb*

Serviciul Relatii Publice

Conform „Fișelor 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 analizării documentelor și informațiilor menționate mai sus s-au constatat următoarele:

- *informațiile care se obțin prin procesul de rezolvare 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 R.A.T.B. desfășoară activitatea de rezolvare a tuturor reclamațiilor la această dată este una obișnuită și utilizată de mai toate organizațiile în momentul de față;*
- *implementarea unei noi proceduri pentru dezvoltarea activității în vederea preluării reclamațiilor adresate telefonic și clasificarea acestora (solicitări de informații, propuneri și sesizări, clasări, probleme diverse etc.)*
- *clasificarea sesizărilor în funcție de:*
 - a) comportamentul salariaților;*
 - b) controlori;*
 - c) casieri;*
 - d) confortul călătorilor;*
 - e) salubritate interior/exterior;*
 - f) informarea călătorilor;*
 - g) activitatea comercială;*
 - h) securitatea călătorilor în vehicule;*

INDICATORI DE PERFORMANTA AI SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL - anul 2016

Nr. crt.	Denumire indicator de performanta	U.M.	Trim. I 2016			Trim. II 2016			Trim. III 2016			Trim. IV 2016			Medie anuala/ Total
			Ian.	Febr.	Martie	Aprilie	Mai	Iunie	Iulie	August	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.	
1.	I.1 - Numar total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu nr. necesar pentru realizarea programului de circulatie	%	85.27			99.87			99.13			99.92			96.04
2.	I.2 – Numarul de reclamatii ale calatorilor privind calitatea transportului, dintre care:	nr.	1140			971			948			956			4015
	a)numar de reclamatii justificate	nr.	132			103			153			125			513
	b)numar de reclamatii rezolvate	nr.	1140			971			948			956			4015
	c)numar de reclamatii la care calatorii nu au primit raspuns in termene legale	nr.	0			0			0			0			0
3.	I.3 – Numarul autovehiculelor atestate Euro 3, Euro 4 raportat la numarul total de autovehicule necesar pentru realizarea programului de circulatie	%	98.8			99.9			98.8			99.8			99.32
4.	I.4 – Vechimea mijloacelor de transport si dotarile de confort pentru calatori	ani	Ab. – 8 ani, 6 luni Tb. – 13 ani, 2 luni Tw. – 18 ani, 10 luni			Ab. – 8 ani, 9 luni Tb. – 13 ani, 5 luni Tw. – 19 ani, 1 luna			Ab. – 9 ani Tb. – 13 ani, 8 luni Tw. – 19 ani, 4 luni			Ab. – 9 ani, 3 luni Tb. – 13 ani, 11 luni Tw. – 19 ani, 7 luni			
5.	I.5 – Despagubiri platite de catre operatorii de transport/ transportatori autorizati pentru nerespectarea conditiilor de calitate si mediu pentru desfasurarea transportului	lei 10 ⁶	21.711,05*			11.004,75*			10.506,05*			10.456.05*			53.677,9*
6.	I.6 – Numarul abaterilor constatate si sanctionate de personalul imputernicit privind nerespectarea prevederilor legale	nr./lei /10 ⁶ km	-			1/14.000			-			-			
7.	I.7 – Numarul de accidente de circulatie produse din vina personalului propriu sau a operatorului de transport autorizat	nr./10 ⁶ km	5,97			3,90			3,49			4,08			4,36
8.	I.8 – Numarul de curse, trasee pe care operatorul a suspendat sau a intarziat executarea transportului fata de programul de circulatie	nr.	Tw-10377 Tb -5185 Ab-29442	Tw-9622 Tb-4944 Ab-31927	Tw-9113 Tb-5281 Ab-30472	Tw-1023 Tb -773 Ab-6471	Tw-815 Tb -805 Ab-7239	Tw-1147 Tb -870 Ab-5113	Tw-790 Tb -919 Ab-5887	Tw-906 Tb -793 Ab-6211	Tw-1089 Tb -920 Ab-10380	Tw-1547 Tb -1647 Ab-8852	Tw-1388 Tb -1144 Ab-8096	Tw-1408 Tb -1430 Ab-8785	
			45004	46493	44866	8267	8859	7130	7596	7910	12389	12046	10628	11623	
			136363			24256			27895			34297			
9.	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	nr.	-	-	2 trasee	-	2 trasee	5 trasee	-	4 trasee	-	-	5 trasee	-	
10.	I.10 – Numarul de calatori afectati de I.8 si I.9	nr.	Operatorul nu dispune de echipament pentru numararea calatorilor												

4.3 Acțiuni ale AMRSP desfășurate în 2016 în baza deciziilor și hotărârilor emise de administrația publică locală

Prin HCGMB nr. 209/26.11.2015, Autoritatea Municipală de Reglementare a Serviciilor Publice a fost împuternicită să elaboreze „Studiul de Oportunitate privind reorganizarea Regiei Autonome de Transport București”.

Perioada de analiză 01.01.2013-31.12.2015.

Studiul a fost elaborat în perioada decembrie 2015 - aprilie 2016.

1. Obiectivele studiului de oportunitate privind reorganizarea Regiei Autonome de Transport București	
A. Identificarea oportunităților de reorganizare a RATB cu respectarea criteriilor specifice	
-	<i>economicitate;</i>
-	<i>eficientă;</i>
-	<i>eficacitate;</i>
B. Identificarea soluțiilor de optimizare a gestiunii economico - financiare	
-	<i>necesitatea modificării tarifului;</i>
-	<i>analiza de sensibilitate a subvenției de exploatare;</i>
-	<i>gratuități și reduceri la titluri de călătorie;</i>
-	<i>recomandări metodologice de determinare a compensației financiare;</i>
C. Crearea premiselor de respectare a legislației interne și internaționale în domeniu	
-	<i>aplicarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului și Consiliului European;</i>
-	<i>introducerea Contractului de Delegare a Gestiunii Serviciului;</i>
D. Stabilirea unei noi structuri organizatorice care să permită trasabilitatea costurilor	
-	<i>zonarea tuturor activităților;</i>
-	<i>asigurarea unei entropii minime;</i>
-	<i>crearea cadrului structural pentru o guvernare corporativă;</i>
2. Structura studiului de oportunitate	
-	<i>analiza SWOT a legislației primare, secundare și terțiare specifică serviciului public de transport local (oportunități și amenințări care justifică procesul de reorganizare a RATB. Analize SWOT);</i>
-	<i>direcții și soluții de reorganizare a RATB (fluidizarea relațiilor cu CGMB și PMB);</i>
-	<i>justificarea necesității ca RATB să devină Societate (etapele necesare transformării RATB în Societate);</i>
3. Principalele concluzii ale analizei SWOT	
A. Starea deficitară a infrastructurii serviciului și a flotei	
-	<i>lipsa reabilitărilor sau modernizărilor la calea de rulare și rețeaua electrică aeriană pentru transportul electric;</i>
-	<i>deficit de capacitate de transport datorat neutilizării întregului parc disponibil;</i>
-	<i>grad de uzură ridicat al parcului, în special în cazul tramvaielor și troleibuzelor;</i>
-	<i>unități de exploatare – depouri și autobaze nemodernizate;</i>
B. Inexistența relației contractuale obligatorie între CGMB și RATB, sub forma contractului de delegare a gestiunii serviciului	
-	<i>Între RATB și CGMB nu există o relație contractuală pentru prestarea serviciului public de transport local (cf. art. 2, lit. e din Legea nr. 51/2006 privind serviciile de utilitate publică). Este vorba de “contractul de serviciu” sau “contractul de delegare a gestiunii serviciului”.</i>
B.1. Efecte ale inexistenței contractului de delegare:	
-	<i>RATB nu are în prezent obligația respectării unui program de transport stabilit și asumat de PMB;</i>
-	<i>inexistența unui mecanism riguros de calcul și acordare a subvențiilor de investiții (lipsa programelor multianuale de investiții), precum și a subvenției de exploatare;</i>
-	<i>lipsa unei delimitări a subvențiilor legate direct de pret (acordate pentru gratuități și diferențe de 50% tarif pentru abonamente), purtătoare de TVA, de subvențiile acordate pentru acoperirea unor cheltuieli, nepurtătoare de TVA;</i> Precizare: <i>Categoriile de subvenții, destinația acestora și metodologia de fundamentare trebuie explicitate în mod expres în conținutul contractului de delegare.</i>

-	lipsa de diferentiere a subventiei de exploatare pe destinatii: a) subventii legate direct de pret (pentru gratuități și diferențe de tarif); b) subventii pe acoperirea cheltuielilor de exploatare, au condus la neînregistrarea și în consecință, neplata către bugetul de stat a datoriilor privind TVA-ul aferent gratuităților și diferențelor de tarif, pentru perioada septembrie 2007 – martie 2013; Exemplu: Pentru perioada septembrie 2007 – decembrie 2011, prin Raportul de Inspectie Fiscală nr. 197/2013 și Decizia de Impunere nr. 688/2013, s-au stabilit obligatii fiscale suplimentare privind TVA la gratuități și reduceri de tarif de 193.455.526 lei, după solutionarea contestatiilor Regiei;
-	creșterea gradului de îndatorare a Regiei;
-	dublarea datoriilor pe termen scurt în 2014 față de 2013 ca urmare a inspectiilor efectuate de ANAF.
B.2. Efecte ale inexistentei contractului de delegare:	
-	un orizont mare de timp (februarie 2008 – februarie 2016) de neajustare/modificare a tarifului de transport;
-	gratuități la transport, acordate de CGMB fără fundamentarea influențelor financiare ale acestora asupra operatorului și asupra bugetului local;
-	inexistenta unor pârgii de control ale CGMB – ului asupra activității operatorului; Precizare: Functionarea optimă a RATB pe principii de performanță operatională și financiară nu se poate realiza decât în condițiile existentei contractului de serviciu, indiferent de statutul juridic al operatorului: regie sau societate.
C. Lipsa unei delimitari clare între cheltuielile aferente activității de transport și cheltuielile altor activități	
-	cheltuielile nu sunt raportate în funcție de destinația acestora ;
-	se manifestă fenomenul de “alunecare” a cheltuielilor de la un domeniu la altul . Este vorba de domeniile delimitate prin SAP;
-	nu se realizează conectarea costurilor aferente cu veniturile realizate, iar rezultatul financiar obținut nu reflectă exact performanța economică realizată la nivelul fiecărui domeniu;
D. Dependenta financiară a RATB față de CGMB	
-	finanțarea insuficientă a programelor investitoriale propuse de RATB a încetinit procesul de înnoire și modernizare a flotei;
-	veniturile proprii realizate de regie sunt nesemnificative ca volum și nu asigură necesarul de lichidități pentru desfășurarea activității. Astfel, ele trebuie completate cu subvențiile de exploatare primite de la CGMB;
-	lipsa de lichidități a afectat întotdeauna negativ programul de transport (deoarece sunt afectate cheltuielile variabile, în timp ce cheltuielile fixe rămân neschimbate);
E. O aplicare relativă a principiilor guvernării corporative	
-	lipsa unor obiective și criterii de performanță stabilite de CGMB care să stea la baza Programului de Administrare a Serviciului asumat de Consiliul de Administrație;
-	un sistem nerealist de indicatori de performanță stabiliți pentru Directorul General și lipsa unui mecanism de monitorizare și evaluare a gradului de îndeplinire al acestora.
F. Soluții IT&C insuficient dezvoltate sau depășite moral	
-	exploatarea de aplicații informatice eterogene, dezvoltate sub medii diverse de programare, interfatate, care au un grad redus de eficiență (generat și de implementarea parțială a modulelor sistemului SAP);
-	inexistenta unui sistem intranet care să facă posibilă interconectarea tuturor verigilor organizatorice și implementarea unor metode și tehnici performante de management specifice unui operator care prestează serviciul public de transport călători; Precizare: Numai un sistem informatic complet integrat, dezvoltat pe specificul serviciului public de transport, implementat pentru managementul activităților de bază și a celor conexe, va face posibilă functionarea operatorului pe criterii de eficiență economică și de performanță managerială.
4. Directii propuse pentru reorganizarea RATB	
A. Cerinte care impun reorganizarea structurală a operatorului	
-	zonarea activităților în vederea trasabilității costurilor aferente acestora;

-	crearea cadrului organizatoric necesar încheierii și derulării contractului de serviciu, în concordantă cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European;
-	crearea cadrului organizational adecvat pentru elaborarea, implementarea și exploatarea unor solutii IT&C care să contribuie la functionarea operatorului în condițiile celor 3E;
-	crearea premiselor de aplicare a principiilor guvernării corporative;
-	realizarea unei noi organizări structurale care să îmbine caracteristile de tip functional ierarhic cu cele de tip divizional;
-	asigurarea unei entropii organizationale minime, care să permită operatorului practicarea unui management strategic.
B. Principii care stau la baza reorganizării structurale	
-	suprematia obiectivelor , prin corelarea obiectivelor operatorului cu cele care vor fi stabilite la nivel de verigi organizatorice (efect posibil: premise pentru un nou model de bugetare);
-	apropierea managementului superior de nivele ierarhice unde se desfășoară procesele de executie;
-	flexibilitatea structurii organizatorice;
-	măsurarea și controlul performanțelor .
C. Efecte urmărite prin reorganizarea structurală a operatorului	
-	întărirea rolului CGMB ca organ de conducere strategică a activității operatorului;
-	reconsiderarea managementului superior al operatorului prin promovarea conceptului de echipă managerială;
-	crearea condițiilor de implementare și aplicare a principiilor guvernării corporative ;
-	asigurarea unui management echilibrat al activităților de bază și al celor cu caracter functional;
-	o creștere a calității proceselor de achizitii publice;
-	reconsiderarea rolului tehnologiilor de tip IT&C ;
-	delimitarea cheltuielilor și a veniturilor corespunzătoare activității de bază, de cheltuielile și veniturile corespunzătoare celorlalte activități derulate de operator.
D. Modificări aduse organigramei aprobate de CA în 08.09.2015	
-	înființarea "Directiei Generale Transport și Mentenanta" și a "Directiei Generale Dezvoltare și Politici Economice";
-	înființarea în cadrul celor două directii generale a câte unui compartiment distinct destinat achizitiei de bunuri și servicii pentru activitatea de bază, respectiv pentru activitatea internă;
-	înființarea "Directiei Tehnologii Informatice și de Comunicatie";
-	înființarea serviciului "Prevenire Fraudă", cu atributii de prevenire și investigare a situatiilor: de deturnare de active, raportare financiară frauduloasă și cazuri de mită și coruptie;
-	înființarea "Directiei Administrare Alte Activități" având ca atributie asigurarea derulării în conditii de profitabilitate a activităților din: Complexul sportiv, Cantina și bufetele de incintă, Casa de odihnă Predeal; Centrul de Sănătate și tipografie;
-	înființarea compartimentului "Evidenta reduceri și gratuități", cu atributii în gestiunea lunară a numărului de călători care beneficiază de gratuități și reduceri de tarif, pentru calculul corect al subventiei;
-	înființarea compartimentului "Gestiune Identitate Electronică Personal", care va gestiona identitatea electronică a personalului la locul de muncă și va permite determinarea balanțelor timpului de muncă pentru fiecare angajat;
-	desființarea unor compartimente și transferul atributiilor acestora către alte compartimente din cadrul operatorului.
E. Consideratii privind o nouă proiectie tarifară	
-	Necesitatea stabilirii unui nou tarif , printr-o nouă fundamentare a acestuia și nu prin ajustarea sau modificarea tarifului actual; Argumentare: Intervalul mare de timp (peste 8 ani) care a trecut de la ultima actualizare de tarif face imposibilă asigurarea comparabilității între situatia economică a operatorului din mai 2007, față de situatia economică din prezent; nu se cunoaște numărul real de călătorii datorită faptului că nu poate fi stabilit numărul călătoriilor efectuate de beneficiarii de gratuități.
F. Recomandări privind determinarea volumului subventiei de exploatare	
-	Delimitarea metodologică a subventiei acordate de CGMB pentru gratuități și diferite de tarif, de subventia acordată pentru acoperirea unor cheltuieli de exploatare, după următoarea logică:

	- subvenția pentru acoperirea cheltuielilor este acea parte din cheltuielile necesare realizării obligației de serviciu care rămâne neacoperită după deducerea din aceste cheltuieli a veniturilor directe și a celor indirecte obținute de operator prin realizarea obligației de serviciu, precum și a subvenției calculate pentru gratuități și reduceri de 50% la abonamente. În prezent, nu sunt clar delimitate veniturile aferente obligației de serviciu (activitatea de bază) de veniturile indirecte rezultate ca urmare a exploatării rețelei de transport;
-	toti beneficiarii de gratuități și reduceri de 50% la pretul abonamentelor să călătorească pe bază de carduri , valabile din luna eliberării, până încetează calitatea pentru care i-a fost acordată
-	pentru a degreva operatorul și municipalitatea de efortul financiar determinat de acordarea de carduri, cardul de călătorie să fie eliberat contra cost (estimat astăzi la 4,20 lei cu TVA)
-	crearea unor noi titluri de călătorie specifice gratuităților de tip abonament gratuit: Abonament Gratuit General Urban cf. HCGMB nr. 139/2006, Abonament Gratuit General Urban cf. HCGMB nr. 33/2011
-	lunar, beneficiarii (pensionari, personalul PMB și al instituțiilor din subordine) își vor reîncărca gratuit cardul , astfel încât să poată fi luati în calcul la întocmirea decontului lunar al subvenției legate de pret
G. Analiza de senzitivitate privind volumul global al subvenției de exploatare (concluzii)	
-	O eventuală creștere a tarifului de transport va duce la încasări mai mari pentru operator și la un nivel mai ridicat al subvenției pentru gratuități și reduceri de 50% la abonamente, datorată de municipalitate;
-	în condițiile majorării tarifului, conform ipotezelor analizei, subvenția pentru acoperirea cheltuielilor necesare realizării obligației de serviciu va reprezenta aprox. 11% din totalul subvenției de exploatare, în timp ce restul de 89% va reprezenta subvenția pentru gratuități și reduceri de tarif (purtaătoare de TVA);
-	se impune identificarea și reglementarea explicită și clară în contractul de delegare și a celorlalte venituri obținute de operator în cadrul exploatării sistemului de transport (rețeaua de transport), în scopul diminuării volumului subvenției de exploatare pentru acoperirea de cheltuieli;
-	subliniem faptul că subvenția pentru gratuități și reduceri de 50% la abonamente trebuie să se determine lunar în funcție de numărul celor care beneficiază efectiv de aceste facilități, independent de veniturile și costurile operatorului.
H. Tehnologii informatice și de comunicare	
-	Un nou concept de intranet a) folosirea semnăturii electronice; b) grupuri de informare periodică; c) asigurarea implementării unui nou model de bugetare la nivelul verigilor organizatorice; Efecte scontate: a) creșterea culturii organizatorice; b) premise pentru realizarea și implementarea unui sistem de tip Business Intelligence.
-	Extranet - Realizarea unei platforme de tip CRM pentru Front – Office. Efecte scontate: a) creșterea transparenței activității operatorului în relațiile cu beneficiarii serviciului prestat; b) îmbunătățirea activității operatorului și creșterea calității serviciului prin preluarea propunerilor făcute de cetățeni; c) creșterea încrederii stakeholderilor în serviciul prestat.
-	Dezvoltarea unei platforme colaborative între RATB și PMB Efecte scontate: a) optimizarea timpului necesar cunoașterii de către PMB a unor probleme cu care se confruntă operatorul la un moment dat; b) creșterea vitezei de răspuns din partea PMB; c) crearea posibilităților de cunoaștere de către CGMB a evoluției indicatorilor de performanță ai echipei manageriale; d) creșterea calității actului decizional la nivelul operatorului.
I. De ce RATB trebuie să devină societate	
-	Pentru respectarea dispoziției OUG nr. 30/1997 privind reorganizarea Regiilor Autonome, aprobată prin Legea nr. 207/1997 care prevede (art. 1, alin. 3 și art. 2, alin. 1):

	a) Reorganizarea regiilor ca societăți comerciale; b) Dizolvarea și lichidarea prin vânzare de active;
-	dizolvarea și lichidarea prin vânzarea de active este evident exclusă în cazul RATB, care prestează un serviciu de utilitate publică a cărui continuitate este imperativ obligatorie (Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilitate publică);
-	pentru elaborarea, implementarea și respectarea strategiei serviciului de transport public local, prin reconsiderarea totală a rolului și implicării CGMB în calitate de unic actionar în viitoarea societate;
-	pentru așezarea activității operatorului pe noi principii organizatorice, metodologice, economico-financiare și de performanță specifice societăților;
-	pentru crearea cadrului juridic necesar atragerii de surse financiare nerambursabile, credite bancare etc.
-	pentru urgentarea apariției contractului de delegare a gestiunii serviciului , ca document obligatoriu pentru prestarea acestuia;
-	pentru responsabilizarea personalului noii societăți de pe toate nivelurile ierarhice în îndeplinirea obiectivelor și criteriilor de performanță stabilite de CGMB;

Studiul de Oportunitate privind reorganizarea Regiei Autonome de Transport București a fost prezentat spre analiză tuturor entităților implicate, a fost supus dezbaterii și aprobat prin HCGMB nr. 107/26.05.2016.

Capitolul 5

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 (tramvai) 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:

A. SISTEMUL SI INFRASTRUCTURA

AUTOBAZE:

Nr. crt.	Denumire autobază	Adresa
1.	Obregia	Bd. Alexandru Obregia nr. 2- 10, sector 4;
2.	Nordului	Str. Căpriorilor nr. 2-4, sector 1;
3.	Pipera	Șos. Pipera nr. 55, sector 2;
4.	Militari	Bd. Preciziei nr. 2-4, sector 6;
5.	Alexandria	Șos. 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	Șos. Alexandria nr. 150-152, sector 5;
3.	Militari	Bd. Preciziei 19-21, sector 6;
4.	Victoria	Str. Mexic nr. 19, sector 1;
5.	Colentina	Șos. Colentina nr. 278, sector 2;
6.	Titan	Bd. Theodor Pallady nr. 64, sector 3;
7.	Giulești	Calea Giulești nr. 250, sector 6;

DEPOURI TROLEIBUZE:

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

DEPOU COMUN DE TRAMVAIE SI TROLEIBUZE:

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

STAȚII PENTRU INSPECȚII TEHNICE PERIODICE (ITP)

-	Stația ITP Titulescu, B0041 cu sediul în Bd. N. Titulescu nr. 177
-	Stația ITP Berceni, B0194 cu sediul în Str. Nițu Vasile nr. 5-7
-	Stația ITP Titan, B0042 cu sediul în Bd. Th. Palady nr. 64
-	Stația ITP Ferentari, B0044 cu sediul în Str. Iacob Andrei nr. 30
-	Stația ITP Pipera, B0420 cu sediul în Șos. Pipera nr. 55
-	Stația ITP Militari, B0416 cu sediul în Bd. Preciziei nr. 4-6

REPARTIȚIE PARC INVENTAR AUTOBUZE PE UNITĂȚI DE EXPLOATARE

Tip parc disponibil	Floreasca	Ferentari	Nordului	Alexandria	Militari	Titan	Pipera	Obregia	Total
<i>Mercedes Euro 3</i>	40	81	49	74	69	84	72	31	500
<i>Mercedes Euro 4</i>	51	89	53	67	53	93	65	29	500
<i>Disponibil pentru traseu*</i>	91	170	102	141	122	175	137	60	998

*În parcul disponibil pentru traseu nu sunt luate în calcul doua autobuze care sunt utilizate exclusiv de Biroul Formare Profesională în activitatea de formare/specializare conducători autobuz pentru transport public urban – "școală" categoria "D"

REPARTIȚIE PARC INVENTAR TRAMVAIE PE MĂRCI ȘI UNITĂȚI DE EXPLOATARE

VAGOANE CĂLĂTORI														
	SC	V3AM-CA	V3ACHPPC	V3AM 2s	V3APPC	V3AM	V2ST	V2AT	T4R	BUCURLF	BUCURLF CA	VTM*	TOTAL	Din care pentru casare
<i>Victoria</i>				14		29						2	45	
<i>Bucureștii Noi</i>					2	51						1	54	
<i>Dudești</i>			9			8				5	10	3	45	
<i>Alexandria</i>		3	27			41						1	72	
<i>Colentina</i>		1				70							71	
<i>Militari</i>	1 (T4R)						2	9	79				91	1
<i>Giurgiu</i>					2	39						1	42	
<i>Titan</i>	4 (V3AM)					59						2	65	
TOTAL	5	4	36	14	4	297	2	9	79	5	10	10	486**	1

** Din cele **486** vagoane **10** vagoane VTM au fost transferate de la transport tehnologic, iar **5** vagoane (14TR + V3AM) pentru școala. Pentru prestarea serviciului în inventar au mai rămas **470** vagoane calatori.

REPARTIȚIE PARC INVENTAR TROLEIBUZE PE MĂRCI ȘI UNITĂȚI DE EXPLOATARE

TROLEIBUZE								
	SC		ROCAR		ASTRA		TOTAL	Din care pentru casare + Muzeu
	ASTRA IKARUS	IRISBUS	412 E	812 E	IKARUS	IRISBUS		
<i>Bucureștii Noi</i>					44		44	5
<i>Vatra Luminoasă</i>					54	50	104	14
<i>Berceni</i>	1				43		44	2
<i>Bujoreni</i>	1	1	1	1	52	49	105	0
TOTAL	2	1	1	1	193	99	297	21

SITUATIA PARCULUI (ACTIV+INACTIV)

Situatia parcului de mijloace de transport la data de 31.12.2016

Categorie de vehicule	Parc activ						Scoala	Real disp. %	Real progr. %	Activ disp. %	Parc inactiv					
	Total	din care									Total	din care				
		Prog	Real	Rez	Rdj	Curente						RK	RC	Defecte	Casare	Avariate
Tramvai	253	245	243	14	0	6	5	50,1	99,2	54,2	217	2	22	0	1	192
Troleibuz	177	181	180	10	0	7	3	53,9	99,4	59,6	117	2	1	0	21	93
Autobuz	780	739	737	26	0	17	2	64,3	99,7	68	365	0	0	209	147	9

**RETEAUA DE TRANSPORT
MIJLOACE DE TRANSPORT
REPARTITIA PE MARCI SI SUBUNITATI**

1. Linii deservite la data de 31.10.2016

Tip transport	Orasenesti	Preorasenesti	Expres	Naveta	Noapte
Tramvai	24				
Troleibuz	15				
Autobuz	66	16	2	7	26
Total	105	16	2	7	26
Total general	156				

Aria deservită = 601 km², din care:	
- zona urbană	228
Densitate retea (km/kmp)	2.05
- tramvaie	1.25
- troleibuze	0.66
- autobuze	2.9

2. Lungimea rețelei electrice:

-	Tramvai	353,225 kmcs
-	Troleibuz	144,152 kmcs

Lungimea rețelei de transport, lungimea traseelor, statii de oprire:

3. Lungime rețea de transport = 623 (km cale dublă), din care:	
a) tramvaie	143
b) troleibuze	76
c) autobuze	390
d) linii urbane	335
e) linii preorășenești	76
4. Lungime trasee = 1196 (km cale dublă), din care:	
a) tramvaie	241
b) troleibuze	148
c) autobuze	807
d) linii preorășenești	120
5. Număr stații de oprire = 2117, din care:	
- in judetul ilfov	213

UZURA MIJLOACELOR DE TRANSPORT

Uzura parcului de autobuze la data de 31.12.2016

Marca autobuz		Nr. autobuze inventar la data de 01.01.2016	Perioada intrare în exploatare (ani)	Grad uzură (ani)	Rulaj mediu (km. efectivi)	Observații
Autobuze scoase din circulație	ROCAR U412	79	1995-2000	15 - 20	647.953	Scoase din circulație cu aprobare pentru valorificare în vederea dezmembrării (Iveco an fabricatie 1991)
	ROCAR U812	1	2001	14	575.595	
	DAF SB 220	60	1995-1998	17 - 20	827.527	
	DAF LPG	2	2000	15	147.876	
	IK-206.50	2	1993	22	581.819	
	Iveco	3	2006	9 ani RATB	168.536	
Parc disponibil autobuze Mercedes	Mercedes Euro 3	400	2006	11	504.531	Medie Euro 3 497.19 km
		100	2007	10	466.70	
	Mercedes Euro 4	20	2007	10	421.903	Medie Euro 4425.699 km
		330	2008	9	428.481	
		150	2009	8	428.086	
TOTAL		1147 autobuze (din care 1000 Mercedes în exploatare)			461.359	461.359

Uzura parcului de tramvaie la data 31.12.2016

Nr. crt.	Marca	Parc inv.	0 - 25%	25 - 50%	50 - 75%	75- 100%	Peste 100%
1	V2 ST	2					2
2	V2 AT	9			6	3	
3	V3 AM	298				57	241
4	V3AM-CA	3	3				4
5	V3AM 2S	14		4	10		
6	V3 APPC	4				4	
7	V3AMCHPPC	46		3	43		
8	VTM*	10					10
9	T4R	80					80
10	BUCUR LF	5		4	1		
11	BUCUR LF-CA	11	6	5			
TOTAL TRAMVAIE		486	6	16	60	64	337

Uzura parcului de troleibuze la data 31.10.2016

Nr. crt.	Marca	Parc inv.	0 - 25%	25 - 50%	50 - 75%	75- 100%	Peste 100%
1	DAC 412 E	1					1
2	DAC 812 E	1					1
3	ASTRA	195					195
4	IRIS BUS	100					43
TOTAL TROLEIBUZE		297	0	0	0	0	297

UZURA CAII DE RULARE SI A RETELEI ELECTRICE

Reteaua electrica de contact:

-	Modernizata	229,229 kmfs (kilometri fir simplu)
-	Nemodernizata	119,121 kmfs (kilometri fir simplu)

Calea de rulare:

Din cei 327,93 kmcs (kilometri cale simpla), 31,82 kmcs (kilometri cale simpla) necesita reparatii.

Situația autobuzelor nefunctionale la data de 01.01.2017

Nr. crt.	Autobaza	Parc inventar	Autobuze imobilizate	Pondere imobilizări
1	<i>Floreasca</i>	91	6	6,5%
2	<i>Ferentari</i>	170	46	27,05%
3	<i>Nordului</i>	102	3	2,9%
4	<i>Alexandria</i>	141	31	21,9%
5	<i>Militari</i>	122	10	8,19%
6	<i>Titan</i>	177	48	27,11%
7	<i>Pipera</i>	137	26	18,97%
8	<i>Obregia</i>	60	14	23,33%
Total		1000	184	18,4%

Situația imobilizărilor la tramvaie la data de 01.01.2017

Nr. crt.	Depou	Parc inventar	Vagoane imobilizate	Pondere imobilizări
1	<i>Victoria</i>	43	15	34,88%
2	<i>Bucureștii Noi</i>	54	30	55,55%
3	<i>Dudești</i>	38	13	34,21%
4	<i>Alexandria</i>	71	26	36,6%
5	<i>Colentina</i>	75	40	53,33%
6	<i>Militari</i>	91	45	49,45%
7	<i>Giurgiu</i>	41	19	46,34%
8	<i>Titan</i>	63	31	49,20%
Total		476	219	46,00%

Nota: Din parcul inventar de 486 tramvaie, 10 tramvaie marca VTM au fost retrase de la activitatea de transport persoane si trecute la activitati utilitare.

Situația imobilizărilor la troleibuze la data de 31.12.2016

Nr. crt.	Depou	Parc inventar	Vagoane imobilizate	Pondere imobilizări
1	Vatra Luminoasă	105	35	33,65%
2	Bucureștii Noi	44	9	20,45%
3	Berceni	44	4	9%
4	Bujoreni	104	35	33,65%
Total		297	83	27,94%

Pentru menținerea în exploatare în condiții de siguranță a tramvaielor cu duratele de funcționare depășite, în baza unei proceduri interne, R.A.T.B., prin comisia tehnică constituită, poate emite, în baza unui raport tehnic de specialitate, un aviz tehnic care va permite prelungirea cu încă un an a duratei de exploatare, dacă sunt îndeplinite condițiile de siguranță impuse de normativele în vigoare.

Astfel, în anul 2016 au fost emise un număr de 152 de avize tehnice pentru tramvaiele care sunt utilizate la transportul de persoane:

Nr. crt.	Depou	Parc inventar	Număr de avize emise
1	<i>Victoria</i>	43	16
2	<i>Bucureștii Noi</i>	54	16
3	<i>Dudești</i>	38	5
4	<i>Alexandria</i>	71	18
5	<i>Colentina</i>	75	29
6	<i>Militari</i>	91	43
7	<i>Giurgiu</i>	41	13
8	<i>Titan</i>	63	12
Total		476	152

DINAMICA PARCULUI DE MIJLOACE DE TRANSPORT PE ULTIMII 3 ANI

În perioada 2013-2016 (31.10.2016) dinamica parcului de mijloace de transport se prezintă astfel:

1. Autobuze

	2013	2014	2015	2016
Parc inventar	1147*(1000)	1147*(1000)	1147*(1000)	1147*(1000)
Parc disponibil	998	998	998	998
Parc programat	858	800	820	739
Parc realizat	835	769	724	737

* Din cele 1147 autobuze, 147 autobuze au fost propuse la casare.

Din cele 1000 de autobuze marca MERCEDES, două sunt utilizate pentru activitatea de instruire (scoala).

Evoluția parcului de autobuze în perioada 2013-2016 este negativă.

Principalele cauze care au condus la nerealizarea programelor în ce privește parcul de vehicule sunt următoarele:

- ⇒ *trafic aglomerat*
- ⇒ *lipsa de personal de bord*
- ⇒ *vechimea parcului*
- ⇒ *sistemul de management al traficului funcțional parțial*
- ⇒ *lipsa benzilor unice pentru fluidizare*
- ⇒ *indisciplina din partea participanților la trafic*

2. Tramvaie:

	2013	2014	2015	2016
Parc inventar	481	483	485	486
Parc disponibil	299	274	251	248
Parc programat	269	247	258	245
Parc realizat	267	243	230	245

Realizarea programului de transport este strâns legată de parcul disponibil care în intervalul 2013-2016 a avut o evoluție negativă.

Cauzele care au generat dezechilibre în exploatarea parcului de tramvaie au fost de natură tehnică, care au condus la imobilizări de vehicule :

- ⇒ *parc de tramvaie îmbătrânit care necesită achiziții sau modernizări și care să respecte condițiile de calitate, confort și siguranță în exploatare*
- ⇒ *unități de exploatare care gestionează, întrețin și repară parcul de tramvaie care nu dispune de dotări corespunzătoare, efectuării tuturor lucrărilor de (I+R)*
- ⇒ *tramvaie cu durate normale de funcționare depășite*
- ⇒ *incapacitatea Uzinei de Reparații de a îndeplini programele de reparații planificate, din cauza unei finanțări necorespunzătoare*

3. Troleibuze:

	2013	2014	2015	2016
Parc inventar	297	297	297	297
Parc disponibil	197	176	169	168
Parc programat	187	178	183	161
Parc realizat	187	176	169	160

Evoluția parcului de troleibuze în perioada 2013-2016 este una satisfăcătoare, cu toate că și acest tip de transport se confruntă cu o serie de probleme și anume:

- ⇒ *vechimea mare a parcului de troleibuze, care depășește DNU, conform normativelor*
- ⇒ *imposibilitatea Uzinei de Reparații de a îndeplini programele de reparații aferente tipului de transport datorită lipsei pieselor de schimb necesare*
- ⇒ *troleibuze cu durate normale de funcționare depășite*

B. PRESTAREA SERVICIULUI PUBLIC DE TRANSPORT

Număr de curse, trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație în perioada 2013-2016

Nr. crt.	Tip transport	2013	2014	2015	2016
1.	Tramvai	7436	9589	81897	39225
2.	Troleibuz	8646	11712	38512	24711
3.	Autobuz	37009	44743	243566	158875
TOTAL		53091	66044	363975	222811

Principalele cauze care au generat pierderi la program sunt următoarele:

- ⇒ *coeficientul (grad) de încărcare al salonului peste limita normală, în orele de vârf;*
- ⇒ *stații comune de îmbarcare/debarcare a călătorilor extrem de aglomerate;*
- ⇒ *căi de circulație subdimensionate;*
- ⇒ *restricții impuse de anumite situații (lucrări edilitare programate sau accidentale);*
- ⇒ *creșterea numărului de zone de conflict datorate defectării sistemului automat de management al traficului;*
- ⇒ *imobilizări de vehicule active din motive tehnice;*
- ⇒ *devierile de la traseul inițial datorate lucrărilor edilitare;*
- ⇒ *sectoare din infrastructura de transport electric pe șină nemodernizate;*
- ⇒ *lipsă de personal (conducători de vehicule);*
- ⇒ *rețea de drumuri, precum și construcții și instalații aferente necorespunzătoare;*
- ⇒ *amenajări stradale, aferente liniilor de transport (stații de îmbarcare-debarcare) comune care crează aglomerație;*
- ⇒ *rețea de transport nefluidizată corespunzător (reducerea vitezei comerciale de deplasare);*
- ⇒ *lipsa pieselor de schimb necesare proceselor de întreținere și reparații;*
- ⇒ *benzi insuficiente dedicate transportului public;*
- ⇒ *indisciplina participanților la trafic*

PROBLEME IDENTIFICATE

Probleme cu care se confruntă R.A.T.B.

- ⇒ *lipsă program de transport aprobat de CGMB;*
- ⇒ *lipsă licențe de traseu;*
- ⇒ *cale de rulare pentru transportul pe șină care nu a beneficiat de reabilitări;*

- ⇒ creșterea intervalelor de succedare în stații (timp de așteptare);
- ⇒ scăderea vitezei comerciale cu implicații asupra realizării sarcinii și programului de transport;
- ⇒ sistem de monitorizare și dispecerizare on line care nu acoperă întregul parc aflat în exploatare, precum și sistem pentru informarea călătorilor în vehicule, stații și terminale deficitar;
- ⇒ unități de exploatare care gestionează parcul de vehicule (depouri, autobaze) care necesită modernizări;
- ⇒ benzi insuficiente dedicate transportului în comun, iar dintre cele existente unele sunt utilizate ca spațiu de parcare;
- ⇒ lipsa unui sistem de monitorizare, numărare și cuantificare a fluxului de călători, la nivel de serviciu de transport valid, pe fiecare mijloc de transport/flotă/pe intervale orare și zile;
- ⇒ scăderea numărului de călătorii;
- ⇒ număr mare de reduceri și gratuități care au un impact semnificativ în construirea veniturilor de bază, pentru susținerea serviciului. Unele dintre aceste reduceri/gratuități nu sunt acoperite de compensații acordate operatorului;
- ⇒ tarif de prestare a serviciului scăzut (1,30 lei călătoria), care nu a mai fost modificat din anul 2008, Ordinul ANRSC nr. 272-2007 „pentru aprobarea normelor cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport local de persoane” nu oferă o metodologie clară de fundamentare a majorării tarifelor;
- ⇒ între RATB și Consiliul General al Municipiului București nu există încheiat un contract de delegare a gestiunii. În aceste condiții, modificarea tarifelor și subvenționarea serviciului de transport prezintă un nivel ridicat de relativitate, subiectivism și dependență de voința politică a momentului;
- ⇒ randamentul forței de muncă scăzut în raport cu sarcinile serviciului;
- ⇒ deficit de personal (conducători de vehicule);
- ⇒ evaluarea patrimoniului public și privat utilizat de RATB, precum și atestarea apartenenței acestuia la domeniul public al Municipiului București, lucru care trebuia făcut prin Hotărâre de Guvern;
- ⇒ Prin HCGMB nr. 107/26.05.2016 s-a aprobat Studiul de Oportunitate privind reorganizarea Regiei Autonome de Transport București (RATB) în Societate Comercială - Studiu realizat de AMRSP;
- ⇒ Prin adresa nr. 2061/06.09.2016 a fost transmis la PMB pentru a fi supus dezbaterii publice proiectul Regulamentului pentru efectuarea serviciului de transport public local în municipiul București, precum și proiectul Caietului de sarcini al serviciului de transport public local în municipiul București

ANALIZA SWOT

Puncte slabe	Puncte tari
- calea de rulare și rețeaua electrică aeriană pentru transportul electric care nu au beneficiat de reabilitări sau modernizări; - deficit de capacitate de transport datorat neutilizării întregului parc disponibil; - necorelare între rețeaua de transport existentă și planul de dezvoltare urbanistic (studiu privind reconfigurarea rețelei de transport); - sistem de monitorizare și dispecerizare on line care nu acoperă întregul parc aflat în exploatare, precum și un sistem deficitar pentru informarea călătorilor în vehicule, stații și terminale; - unități de exploatare – depouri și autobaze, nemodernizate; - lipsa unui sistem de monitorizare, numărare și cuantificare a fluxului de călători, pe fiecare mijloc de transport/flotă/ pe intervale orare și zile; - scăderea numărului de călătorii validate; - deficit de personal pentru activitatea de bază a serviciului (conducători de vehicule și alte categorii de personal implicate în activitatea de transport), ca urmare a subfinanțării accentuate din ultimii ani; - grad de uzură ridicat al parcului în special la	- RATB are licență comunitară pentru autobuzele CITARO, Mercedes; - rețea densă de transport cu potențial mare de extindere sau restrângere și adaptabilă la cerințele de dezvoltare urbană; - spații de garare suficiente, care permit creșterea parcului de vehicule; - posibilitatea introducerii de mijloace de transport nepoluante sau de capacitate mică pe traseele cu solicitări reduse; - existența rutelor preorășenești cu posibilitate de extindere; - adaptabilitate la orice reconfigurare a rețelelor de transport public local (logistică, tehnică și experiență) capacitate de adaptare rapidă prin introducerea de linii navetă în situațiile în care anumite linii electrice sunt suspendate (lucrări edilitare, accidente etc); - capacitate mare de adaptare la cerințele pieței; - gestiunea delegată a serviciului de transport public local trebuie să se realizează prin intermediul unor operatori organizați ca societăți reglementate de Legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, inclusiv

transportul cu tramvaiele și troleibuzele; - lipsa unui sistem de informare a călătorilor în stațiile de îmbarcare-debarcare, cu privire la programul orar de circulație; - lipsa unei autorități la nivel PMB de integrare tarifară pentru toate tipurile de transport, în baza căruia să se permită călătorilor utilizarea aceluiași titlu de călătorie atât pe mijloacele de transport RATB cât și Metrorex; - lipsa contractului privind gestiunea serviciului între RATB și CGMB; - se circulă fără călători pe anumite porțiuni de traseu neexistând condiții de amenajare de capete de traseu în locații noi (spații); - reducerea subvenției în paralel cu menținerea valorilor actuale ale titlurilor de călătorie; - reduceri și gratuități legale neacoperite prin compensare din surse specificate de lege (bugetele locale) care au un impact negativ în construirea veniturilor de bază, pentru susținerea serviciului; - SAP utilizat parțial și nu la capacitatea pe care o poate oferi acesta; - neaprobarea bugetului de venituri și cheltuieli ale RATB în termenele legale; - lipsa aprobării programului de transport ; - lipsa autorizației de transport pentru transport rutier; - influența factorului politic prin blocarea programului de reorganizare a regiei pentru transformarea în societate; - lipsa dotărilor și mijloacelor tehnice pentru realizarea obligației călătorilor de a nu folosi mijloacele de transport fără a plăti; - lipsa benzilor dedicate (unice) transportului în comun insuficiente sau unele din cele existente utilizate ca spațiu de parcare; - scăderea vitezei comerciale cu implicații asupra realizării sarcinii și a programului de transport.	prin societăți rezultate ca urmare a reorganizării regiilor autonome de interes local, existente în anul 2006, al căror capital social este deținut în majoritate de CGMB, în calitate de acționar majoritar; - CGMB poate acorda compensatii noii societăți pentru costurile suportate și/sau acorda drepturi exclusive în aria metropolitană, în schimbul prestării serviciului de transport public local de persoane; Art. 1 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători. - întrucât dreptul intern permite, CGMB, poate decide să presteze ea însăși servicii publice de transport de călători sau să atribuie Contracte de servicii publice în mod direct unei entități cu personalitate juridică distinctă asupra căreia CGMB să exercite un control asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente; Art. 5 alin. (2) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători.
Amenintari	Oportunitati
- creșterea numărului de autovehicule care circulă pe străzile din București; - migrația fluxului de călători de la suprafață către subteran și alte mijloace de transport; - subfinanțarea serviciului prin neacordarea subvenției la nivelul solicitat de către operator; - influența în continuare a factorului politic în administrarea operatorului.	- trecerea transportului subteran (metrou) sub coordonarea administrației publice locale; - disponibilitate cu privire la dezvoltarea viitoare a transportului public de persoane în corelare cu transformarea în operator regional pentru Zona Metropolitană; - transformarea în societate și apariția contractului de gestiune a serviciului; - Master-plan-ul de transport elaborat de BERD și aplicarea măsurilor în acest document.

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 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 imbunatati 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;*
- ⇒ *diversificarea 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 cel electric;*
- ⇒ *introducerea obligativitatii in ceea ce priveste validarea pentru toate categoriile de utilizatori, in scopul determinarii exacte a cererii de transport;*
- ⇒ *implementarea unui sistem de securitate in toate mijloacele 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;*
- ⇒ *implementarea unor locatii parc&ride la intrarile principale in Municipiul Bucuresti pentru a limita deplasarile cu autoturismul din afara orasului catre zona centrala;*
- ⇒ *tarife diferite in functie de zone si intervale orare;*
- ⇒ *implementarea 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;*
- ⇒ *infiintarea 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 fluidizarii traficului*