

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

Secțiunea XI Raportul de monitorizare și evaluare a Serviciului Integrat de Transport Public Local (01.01.2018 – 17.09.2018)

Autoritatea Municipală de Reglementare a Serviciilor Publice (AMRSP) este o instituție autonomă, neguvernamentală, non profit, înființată de cele două Părți ale *Contractului de Concesiune nr. 1239/29.03.2000 încheiat între Municipiul București, în calitate de Concedent, și S.C. Apa Nova București S.A., în calitate de Concesionar, cu privire la furnizarea de servicii de alimentare cu apă și canalizare pentru Municipiul București* ca instituție independentă, care asigură arbitrajul intern și internațional, monitorizarea și reglementarea *Contractului de Concesiune* ca Autoritate de Reglementare Tehnică.

Părțile *Contractului de Concesiune* au decis în anul 2009 extinderea activității AMRSP în domeniul serviciului de alimentare cu energie termică prin validarea HCGMB nr. 339/30.09.2009.

Ulterior, Părțile *Contractului de Concesiune* au decis extinderea activității AMRSP în domeniul tuturor serviciilor comunitare de utilități publice aflate în responsabilitatea Municipiului București, prin validarea HCGMB nr. 112/30.08.2012 (*serviciul integrat de salubritate locală, serviciul integrat de iluminat public, serviciul integrat de transport public local (inclusiv serviciul de transport persoane în regim de taximetrie)*).

Pentru transparența activității, în conformitate cu *Contractul de Concesiune*, Anexa C art. 10.4 și art. 11, AMRSP depune spre informare Consiliului General al Municipiului București, în fiecare an până la data de 31.05. **Raportul anual**, auditul independent și situațiile financiare.

Prin Statutul său, AMRSP a fost mandatată să elaboreze și să prezinte autorităților publice locale ale Municipiului București propuneri de reglementări locale și proceduri pentru aplicarea normelor naționale și locale în contractele încheiate cu operatorii, să monitorizeze și să realizeze coordonarea aplicării acestora, astfel încât serviciile să satisfacă necesitățile utilizatorilor.

Instituția efectuează analize, studii, rapoarte, prognoze, consultanță și expertiză în vederea realizării următoarelor obiective și atribuții:

- monitorizarea realizării indicatorilor de performanță a operatorilor;
- conformarea operatorilor la obligațiile contractuale privind Nivelele de Serviciu stabilite de CGMB și prin contractele și convențiile aferente;
- reglementarea activității serviciilor publice aferente pe teritoriul Municipiului București;
- întocmirea, actualizarea și gestionarea băncilor de date în domeniul serviciilor publice aferente;
- alinierea la conceptele europene privind autoadministrarea și autogestionarea serviciilor publice aferente, precum și stimularea inițiativei și motivarea introducerii tehnologiilor performante;
- propunerea politicilor de prețuri în domeniul serviciilor publice aferente;
- asigurarea expertizei tehnice pentru rezolvarea disputelor dintre utilizatori și operatori, prin analiza imparțială a situațiilor pe cale amiabilă.

CUPRINS:

Capitolul 1	ÎNFIINȚAREA SERVICIULUI INTEGRAT DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL ÎN MUNICIPIUL BUCUREȘTI	Pag. 3
Capitolul 2	ORGANIZAREA SERVICIULUI INTEGRAT DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL ÎN MUNICIPIUL BUCUREȘTI	Pag. 4
	2.1. Infrastructura serviciului integrat de transport public local	Pag. 4
	2.2. Legislația specifică serviciului integrat de transport public local	Pag. 8
	2.3. Gestiunea serviciului integrat de transport public local	Pag. 13
	2.4. Finanțarea serviciului integrat de transport public local din Municipiul București	Pag. 13
	2.5. Operatorul serviciului integrat de transport public local din Municipiul București	Pag. 14
Capitolul 3	FUNCȚIONAREA SERVICIULUI INTEGRAT DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL ÎN MUNICIPIUL BUCUREȘTI	Pag. 15
	3.1. Principii	Pag. 15
	3.2. Obiective	Pag. 15
	3.3. Realizarea Serviciului integrat de transport public local în Municipiul București	Pag. 15
Capitolul 4	ACTIVITATEA DE URMĂRIRE A APLICĂRII REGLEMENTĂRIILOR PRIVIND SERVICIUL INTEGRAT DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL DESFĂȘURATĂ DE AMRSP (1.01.2018 - 17.09.2018)	Pag. 16
	4.1. Activitatea de reglementare	Pag. 16
	4.1.1. Monitorizarea Indicatorilor de performanță ai serviciului de transport public local în anul - 2018	Pag. 17
	4.2. Monitorizarea indicatorilor de performanță pentru Serviciul Integrat de Transport Public Local în Municipiul București	Pag. 41
Capitolul 5	STAREA ACTUALĂ A SISTEMULUI	Pag. 70
Capitolul 6	CONCLUZII AMRSP	Pag. 74
Capitolul 7	SERVICIUL INTEGRAT DE TRANSPORT PERSOANE ÎN REGIM DE TAXI ÎN MUNICIPIUL BUCUREȘTI	Pag. 75
	7.1. ORGANIZAREA SERVICIULUI INTEGRAT DE TRANSPORT PERSOANE ÎN REGIM DE TAXI	Pag. 75
	7.1.1. Prezentarea Serviciului Integrat de Persoane în regim de Taxi	Pag. 75
	7.1.2. Legislația specifică Serviciului Integrat de Persoane în regim de Taxi	Pag. 75
	7.1.3. Autorități de reglementare a Serviciului Integrat de Transport Persoane în regim de Taxi	Pag. 78
	7.2. ACTIVITATEA DE MONITORIZARE	Pag. 79
	7.2.1. Monitorizarea indicatorilor de performanță pentru Serviciul Integrat de Transport Persoane în regim de Taxi în Municipiul București	Pag. 80
	7.3. STAREA ACTUALĂ A SERVICIULUI	Pag. 99
	7.4. CONCLUZII AMRSP	Pag. 101

Capitolul 1

Inițierea Serviciului Integrat de Transport Public Local în Municipiul București

Serviciul de Transport Public Local al Municipiului București face parte din sfera serviciilor comunitare de utilități publice și se desfășoară sub controlul și conducerea Administrației Publice Locale.

Serviciul de Transport Public Local se organizează pentru satisfacerea nevoilor populației, ale instituțiilor publice și ale agenților economici de pe teritoriul Municipiului București.

Organizarea, funcționarea și exploatarea serviciului de transport public local se fac 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.

Transportul public local de persoane se desfășoară în forma organizată în Municipiul București încă din anul 1909, când s-a înființat Societatea de Tramvaie București.

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

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

În prezent acest statut juridic este același, deși de-a lungul timpului au apărut modificări legislative și anume:

- OUG nr. 30/2007 privind reorganizarea regiilor autonome, cu modificările ulterioare;
- Legea nr. 207/1997 pentru aprobarea Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 30/1997 privind organizarea regiilor autonome;
- Directiva nr. 1370: Regulamentul (C.E.) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului, privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și 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
		342,225 kmcs
din care:	<i>în rețeaua stradală</i>	288.563 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 în 4 depouri modernizate		122 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		281 buc
Garduri protecție pe refugii		10141 buc
Garduri protecție linie tramvai		20,12 km
din care	<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

Rețele 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
Stâlpi 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 dublă), din care:	
a) tramvaie	143
b) troleibuze	76
c) autobuze	390
d) linii urbane	335
e) linii preorășenești	76
3. Lungime trasee = 1196 (km cale dublă), din care:	
a) tramvaie	241
b) troleibuze	148
c) autobuze	807
d) linii preorășenești	120
4. Număr stații de oprire = 2017 din care:	
a) tramvaie	593
b) troleibuze	89
c) autobuze	1090
d) linii preorășenești	277
e) stații comune (troleibuz și autobuz)	257
f) în județul Ilfov	213

Notă:

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

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

(ii) Linii deservite în anul 2018

Tip transport	Orășenești	Preorășenești	Expres	Navetă	Noapte
Tramvai	26	-	-	-	-
Troleibuz	16	-	-	-	-
Autobuz	68	21	2	4	26
Total	110	21	2	4	26
Total general	163				

(iii) Construcții, instalații și echipamente specifice pentru întreținerea, repararea și parcare mijloacelor de transport, precum: depouri, autobaze, garaje, ateliere, stații de spălare și igienizare.

În cadrul RATB funcționează 19 unități de exploatare și întreținere vehicule care asigură mentenanță după cum urmează:

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	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. Acțiunii nr.52, sector 4;
2.	Alexandria	Șos. Alexandria nr. 150-152, sector 5;
3.	Militari	Bd. Preciziei nr. 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 și 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

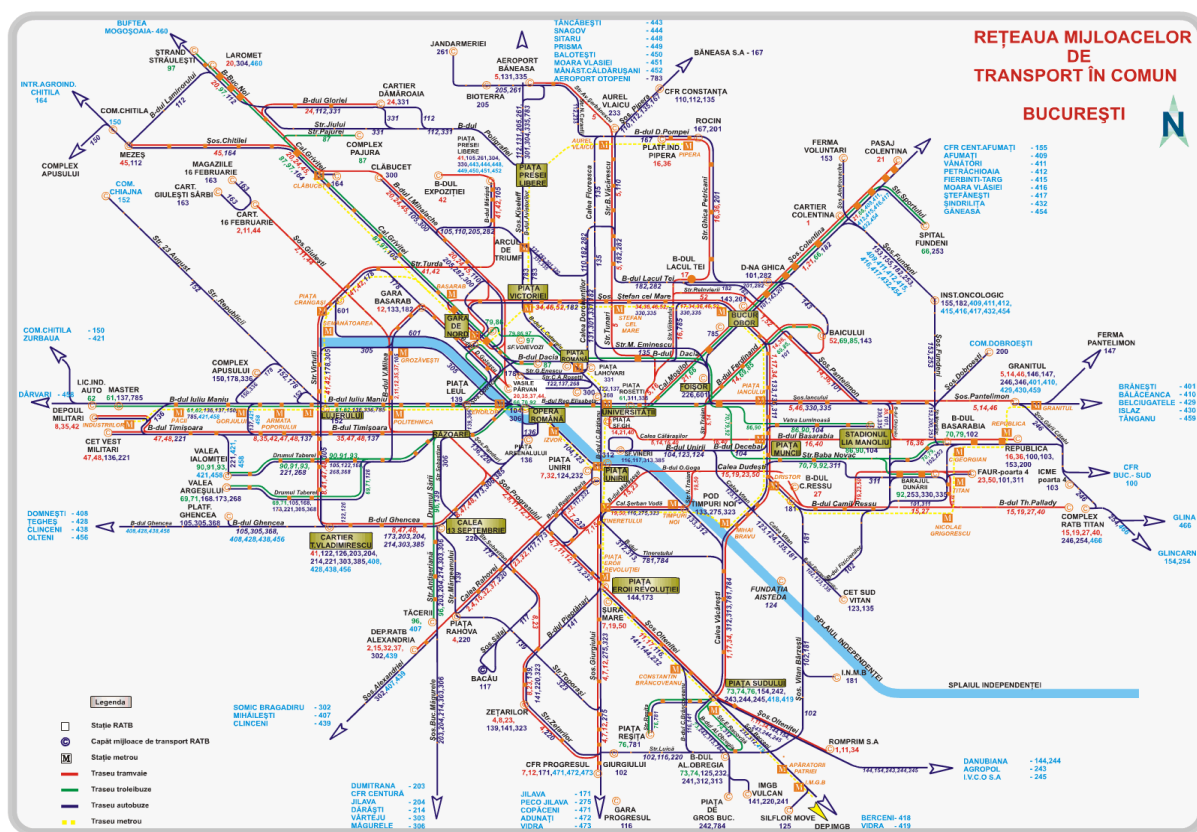


Figura 1 – Harta generală a rețelei mijloacelor de transport în comun din Municipiul București

De asemenea, mentenanța întregului parc activ care participă la realizarea programului de transport este asigurată de **Uzina de Reparații**.

Uzina de Reparații este unitatea integrată în procesul de producție, care asigură repararea întregului parc de tramvaie și troleibuze aflat în exploatarea RATB, care împreună cu subunitățile de exploatare asigură funcționarea optimă în condiții de siguranță și securitate a Serviciului de Transport Public Local la nivelul Municipiului București.

Uzina de Reparații are capacitatea la această dată (pe lângă activitatea de mentenanță), prin linia de fabricație creată în regie proprie, să producă tramvaiele marca Bucur Low Floor cu platforma coborâtă.

Totodată uzina asigură:

- ⇒ fabricarea și modernizarea de tramvaie la standardele actuale;
- ⇒ executarea reparațiilor agregatelor, vehiculelor de transport în comun și a celor utilitare;

- ⇒ confecționarea și repararea pieselor de schimb și subansamblelor
⇒ repararea masinilor unelte

(iv) Dispecerate și dotări speciale de urmărire și coordonare în trafic a vehiculelor de transport, de intervenție și 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		28						2	44	
Bucureștii Noi			1		1	52						1	55	
Dudești			9			11				5	10	3	38	
Alexandria		3	27			41						1	72	
Colentina		1	5			70							75	
Militari	1 (T4R)			2				16	79				96	1
Giurgiu					2	39						1	42	
Titan	4 (V3AM)		4			58						2	64	
TOTAL	5	4	46	16	3	298	2	16	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 două 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 acordă 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 șine, 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 respectivei ocupații.

Acesta se aplică tuturor întreprinderilor stabilite pe teritoriul Comunității care exercită ocupația de operatori de transport rutier sau care intenționează să exercite ocupația de operatori de transport rutier. Trimiterile la întreprinderile care exercită ocupația de operatori de transport rutier, după caz, se consideră că includ o referire 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 două 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 a urmărit 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 care 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 a 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 a 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 și caietul de sarcini-cadru, elaborate și aprobate de Ministerul Transporturilor, prin Ordin al ministrului acestuia.

- 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 autorității publice locale, 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.

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

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

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

Prin acest act normativ se reglementează modul de determinare a tarifelor pentru activitățile specifice serviciului de transport public local în Municipiul București, prestate de operatori.

- Tarifele pentru activitățile specifice serviciului de transport public local se fundamentează pe baza cheltuielilor de producție, exploatare, a cheltuielilor de întreținere și reparații, a amortismentelor aferente capitalului imobilizat în active corporale și necorporale, a costurilor de protecție a mediului, a costurilor de sănătate și securitatea în muncă, a cheltuielilor financiare și includ o cota pentru crearea surselor de dezvoltare și modernizare a sistemelor de utilități publice, precum și o cota de profit.

- Tarifele pentru activitățile specifice serviciului de transport public local în Municipiul București se stabilesc, se modifică sau se ajustează pe baza solicitărilor operatorilor, în conformitate cu prevederile elaborate și aprobate de autoritatea de publică locală.

Tarifele pentru aceste activități pot fi modificate în următoarele condiții:

⇒ *datorită creșterii preturilor de consum: energie, carburanți și alte cheltuieli de exploatare*

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

(i) Regulamentul-Cadru stabilește cadrul juridic unitar privind efectuarea serviciilor de transport public local, cu excepția transportului public pe căile navigabile interioare, a transportului în regim de taxi și în regim de închiriere și a transportului cu metroul, definind modalitățile și condițiile – cadru ce trebuie îndeplinite pentru efectuarea serviciului, indicatorii de performanță, condițiile tehnice, precum și raporturile dintre operatorii de transport rutier/transportatorii autorizați și utilizatorii serviciilor.

Prevederile acestui regulament-cadru se aplică 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.

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

Consiliile locale, Consiliile judetene, Asociatia de Dezvoltare Intercomunitară si Consiliul General al Municipiului Bucuresti, dupa caz, pot aproba si alti indicatori de performanta sau conditii tehnice pentru serviciul de transport public local, pe baza unor studii de specialitate, dupa dezbaterea publică a acestora.

Autoritatile administratiei publice locale si Asociatia de Dezvoltare Intercomunitara, dupa caz, in coordonarea carora functioneaza serviciile de transport public local, stabilesc si aproba strategia de dezvoltare a acestora.

(ii) Caietul de sarcini al serviciului de transport public local a fost intocmit in concordanta cu necesitatile obiective ale Autoritatii Publice Locale si cu respectarea in totalitate a regulilor de baza prevazute in caietul de sarcini-cadru si Regulamentul pentru efectuarea serviciului de transport public local deja elaborat.

Continutul caietului de sarcini cuprinde activitatile si conditiile tehnice specifice activitatii serviciului de transport public local, precum si un set de formulare obligatorii, la care au mai fost adaugate si alte formulare necesare pentru efectuarea corespunzatoare a serviciului.

In caietul de sarcini elaborat au fost incluse o serie de cerinte organizatorice minimale, care prin respectarea si punerea lor in aplicare pot asigura un serviciu de calitate utilizatorilor serviciului.

In acelasi timp cerintele din caietul de sarcini al serviciului s-au extins atat in sfera obligatiilor cat si raspunderilor personalului cu functii care concura la siguranta circulatiei si care au fost incluse in regulamentul serviciului de transport public local.

Deasemeni au fost incluse in caietul de sarcini o serie de conditii obligatorii, care privesc functionarea serviciului atat prin adaptarea cat si prin introducerea in sistem de elemente sau mijloace care sa indeplineasc cerintele utilizatorilor si sa concure la efectuarea unui serviciu civilizat si de calitate.

Caietul de sarcini va fi supus aprobarii Consiliului General al Municipiului Bucuresti si Asociatiei de Dezvoltare Intercomunitara, dupa caz.

2.3 Gestiunea serviciului integrat de transport public local

Gestiunea serviciului de transport public local se realizeaza in conditiile Legii nr. 51/2006, prin urmatoarele modalitati:

⇒ *gestiune directa;*

⇒ *gestiune delegata.*

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 a 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 Finanțarea serviciului integrat de transport public local în Municipiul București

Finanțarea cheltuielilor curente și de capital necesare efectuării serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate se asigură din veniturile proprii ale operatorului care se formează din încasări de la utilizatorii serviciului de transport public, ca titluri de călătorie și/sau din subvenții de la bugetul local, calculate ca diferență de tarif.

Finanțarea activității de investiții (reabilitare, modernizare sau dezvoltare) a sistemului de transport public local se face cu fonduri de la bugetul local.

Metodologia de calcul privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor este reglementată de Autoritatea Națională de Reglementare a Serviciilor Comunitare – ANRSC, care prin ORDINUL nr. 272/2007 emis de aceasta asigură cadrul legal. Potrivit acestora operatorul va asigura corelarea tarifelor de transport cu gradul de confort și siguranță a mijlocului de transport.

- Tarifele pentru activitățile specifice serviciului de transport public local se fundamentează pe baza cheltuielilor de producție, exploatare a cheltuielilor de întreținere și reparații, a amortismentelor aferente capitalului imobilizat în active corporale și necorporale, a costurilor de protecție a mediului, a costurilor de sănătate și securitatea în muncă, a cheltuielilor financiare și includ o cotă pentru crearea surselor de dezvoltare și modernizare a sistemelor de utilități publice, precum și o cotă de profit.

- Tarifele pentru activitățile specifice serviciului de transport public local în Municipiul București se stabilesc, se modifică sau se ajustează pe baza solicitărilor operatorilor, în conformitate cu prevederile elaborate și aprobate de autoritatea publică locală.

La această dată contravaloarea unei călătorii este de:

⇒ 1,3 lei pe linii urbane

⇒ 1,5 lei linii preorăsenesti

⇒ 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 preorăsenesti cu tarif integral si redus 50%

⇒ portofel electronic(incarcat 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 și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane, "veniturile operatorilor de transport public local de persoane/transportatorilor autorizați se formează din încasarea de la utilizatorii serviciului, a tarifelor reprezentând contravaloarea serviciului prestat și /sau din subvenții de la bugetul local calculate ca diferențe de tarif, în condițiile legii".

2.5 Operatorul serviciului integrat de transport public local din Municipiul București

Operatorul serviciului de transport public local la nivelul Municipiului București este Regia Autonomă de Transport București – R.A. care s-a constituit pe baza Deciziei Primăriei Municipiului București nr. 1179/10.12.1990 prin reorganizarea Întreprinderii de Transport București și în baza căreia funcționează și în prezent.

Conform *Anexei nr. 1 la Decizia nr. 1179/10.12.1990* Regia Autonomă de Transport București este unicul operator al activității de transport în comun în Municipiul București și are ca obiect de bază al activității:

- *transportul urban de călători pe teritoriul Municipiului București și al comunelor suburbane;*
- *întreținerea și repararea mijloacelor de transport;*
- *întreținerea și repararea căii de rulare a rețelei de transport;*
- *construcția de mijloace de transport și utilaje specifice;*
- *executarea lucrărilor de investiții;*
- *reparații capitale;*
- *service;*

Capitalul social inițial este deținut integral de Statul Român ca acționar unic.

Capitolul 3

Functionarea Serviciului Integrat de Transport Public Local în Municipiul București

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 și protecția mediului înconjurător*
- ⇒ *asigurarea calitatii și continuitatii serviciului*
- ⇒ *tarifarea echitabila, corelata cu calitatea și cantitatea serviciului prestat*
- ⇒ *nediscriminarea și egalitatea de tratament al utilizatorilor*
- ⇒ *transparența, consultarea și antrenarea în decizii a cetățenilor*
- ⇒ *administrarea corectă și eficientă a bunurilor din proprietatea publică sau privată a unităților administrativ-teritoriale și a banilor publici*
- ⇒ *securitatea serviciului*

3.2 Obiective

Strategiile serviciului de transport public local adoptate la nivelul Municipiului București va urmări, în principal, următoarele obiective:

- ⇒ *îmbunătățirea condițiilor de viață ale populației*
- ⇒ *sustinerea dezvoltării economico-sociale a localităților*
- ⇒ *promovarea calitatii și eficienței serviciului de transport public local*
- ⇒ *stimularea mecanismelor economiei de piață*
- ⇒ *dezvoltarea durabilă a serviciului*
- ⇒ *gestionarea serviciului de transport public local pe criterii de transparență, competitivitate și eficiență*
- ⇒ *promovarea programelor de dezvoltare și reabilitare a sistemului de transport public local, pe baza unui mecanism eficient de planificare multianuală a investițiilor*
- ⇒ *protecția și conservarea mediului înconjurător și a sănătății populației*
- ⇒ *consultarea cu utilizatorii serviciului de transport public local, în vederea stabilirii politicilor și strategiilor locale și regionale în domeniu*
- ⇒ *adoptarea normelor locale referitoare la organizarea și funcționarea serviciului de transport public local, precum și a procedurilor de delegare a gestiunii acestuia*
- ⇒ *informarea periodică a utilizatorilor asupra politicilor de dezvoltare a serviciului de transport public local*
- ⇒ *respectarea cerințelor din legislația privind protecția mediului referitoare la transportul public local*

3.3 Realizarea Serviciului integrat de transport public local din Municipiul București

Regia Autonomă de Transport București, în baza Legii nr. 92/2007 cu modificările și completările ulterioare precum și a reglementărilor în vigoare trebuie să își desfășoare activitatea de exploatare pe

baza unui program de transport (circulație) aprobat de Autoritatea Publică Locală, în speta Consiliul General al Municipiului București.

Reteaua de transport din București este printre cele mai dense din Europa și transportă cca **2,26 milioane de călători pe zi** prin curse regulate pe cele 163 linii, din care:

⇒ 121 linii de autobuz (din care 21 linii preorășenești, București – Județul Ilfov și 26 de linii de noapte)

⇒ 16 linii de troleibuz

⇒ 26 de linii de tramvai (incluzând metroul ușor)

De asemenea, RATB efectuează curse ocazionale și 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 că „Instituția elaborează și prezintă autorităților publice locale ale Municipiului București, propuneri de reglementări locale și proceduri pentru aplicarea normelor naționale și locale, monitorizează și realizează coordonarea aplicării acestora, pentru ca serviciile să satisfacă necesitățile utilizatorilor.

În baza prevederilor Legii nr. 92/2007 privind transportul public local și Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului – cadru și Caietul de Sarcini – cadru ale Serviciului, Autoritatea Municipală de Reglementare a Serviciilor Publice în colaborare cu operatorul actual al Serviciului de Transport Public Local la nivelul Municipiului București, Regia Autonomă de 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 forma finală a celor două documente a fost transmis de AMRSP la Primăria Municipiului București, Direcția Generală Infrastructură și Servicii, cu adresa nr. 1173217/12.07.2013, în vederea supunerii spre aprobare Consiliului General al Municipiului București.

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

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

În baza HCGMB nr. 188/18.05.2017 – privind aprobarea extinderii activității Autorității Municipale de Reglementare a Serviciilor Publice (AMRSP) în domeniul serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat de interes local din răspunderea Municipiului București și încheierea actului adițional nr. 2 la statutul AMRSP;

- HCGMB nr. 316/19.07.2017 – privind modificarea HCGMB nr. 188/18.05.2017 – privind aprobarea extinderii activității Autorității Municipale de Reglementare a Serviciilor Publice (AMRSP) în domeniul serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat de interes local din răspunderea Municipiului București.

În aplicarea:

- O.G. nr. 71/2002 privind organizarea și funcționarea serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat de interes local

- HGR nr. 955/2004 pentru aprobarea reglementărilor-cadru de aplicare a Ordonanței Guvernului nr. 71/2002 privind organizarea și funcționarea serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat de interes local.

4.1.1 Monitorizarea Indicatorilor de performanță ai serviciului de transport public local în anul – 2018

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.	numărul de reclamații justificate;

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 PERFORMANȚĂ AI SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL – ANUL 2018

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 (2018):

Tip transport	Trim. I-2018		Trim. II-2018		Trim. III-2018	
	Plan	Realizat	Plan	Realizat	Plan	Realizat
Tramvai	251,96	246,73	247,70	242,90	243,20	239
Troleibuz	154,50	154,16	151,70	151,03	152,40	151,80
Autobuz	717,53	717,50	696,70	696,60	688,50	688,50
	1123,99	1118,39	1096,10	1090,53	1084,10	1079,30
Total	99,50%		99,49%		99,56	

Tabel cu valorile indicatorului I.1 (2018)

Denumire indicator de performanță	UM	Valoare medie obținută în anul 2018
I.1. - Numărul total al mijloacelor de transport utilizate zilnic .	%	99,52

Tabel cu evoluția indicatorului în intervalul 2014-2018

Denumire indicator de performanță	UM	Valori medii anuale					Valoarea medie
		2014	2015	2016	2017	2018	2014-2018
I.1. - Numărul total al mijloacelor de transport utilizate zilnic.	%	99,33	90,91	96,04	99,20	99,52	97

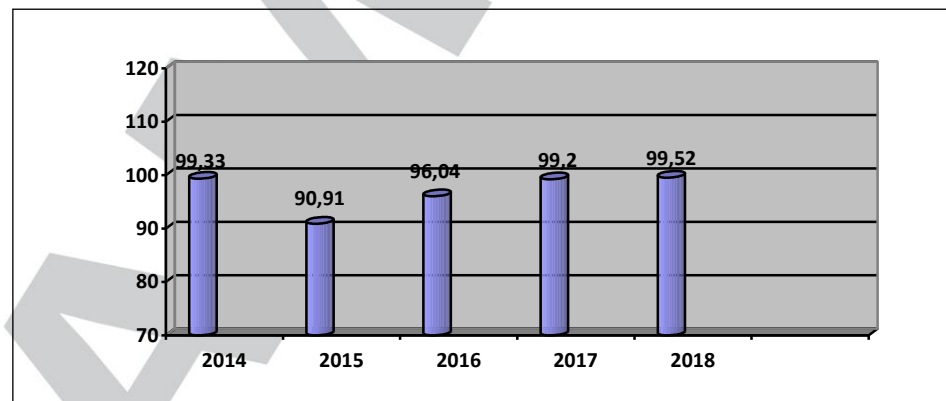


Fig.1 Grafic cu evoluția indicatorului I.1 în perioada 2014-2018

În anul 2018 s-a constatat o evoluție pozitivă a parcului circulant, aceasta neînsemnând că prestația a beneficiat de o creștere semnificativă a calității, în ceea ce privește timpii de succedare în stație a mijloacelor de transport.

În anul 2018, prestația s-a efectuat în continuare tot în baza unui program de transport, aprobat de Consiliul de Administrație al RATB și nu de către Administrația Publică Locală, cum este prevăzut în Normele de aplicare a Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007, art. 7. Modificările aduse programului de transport în anul 2018, pe deplin justificate din punctul de vedere al operatorului, ar fi trebuit să se producă cu respectarea art. 36, lit. o din Ordinul nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului - cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini - cadru al serviciilor de transport public local, operatorii au obligația ca: „în cazul în care sesizează existența sau posibilitatea existenței vreunei cauze de natură să conducă la reducerea activității, **să notifice** de îndată acest fapt **concedentului** în vederea luării măsurilor ce se impun pentru asigurarea activității”, iar la lit. w) din același articol se precizează ca obligație „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”. Menționăm că aceste notificări nu au mai fost făcute în anul 2018, operatorul prestând serviciul pe baza unui program de transport aprobat doar de Consiliul de Administrație al RATB. Aceste precizări au menirea să pună în gardă factorii locali de decizie care, în această situație, trebuie să analizeze cu discernământ riscurile posibile și să decidă măsuri pentru redresare.

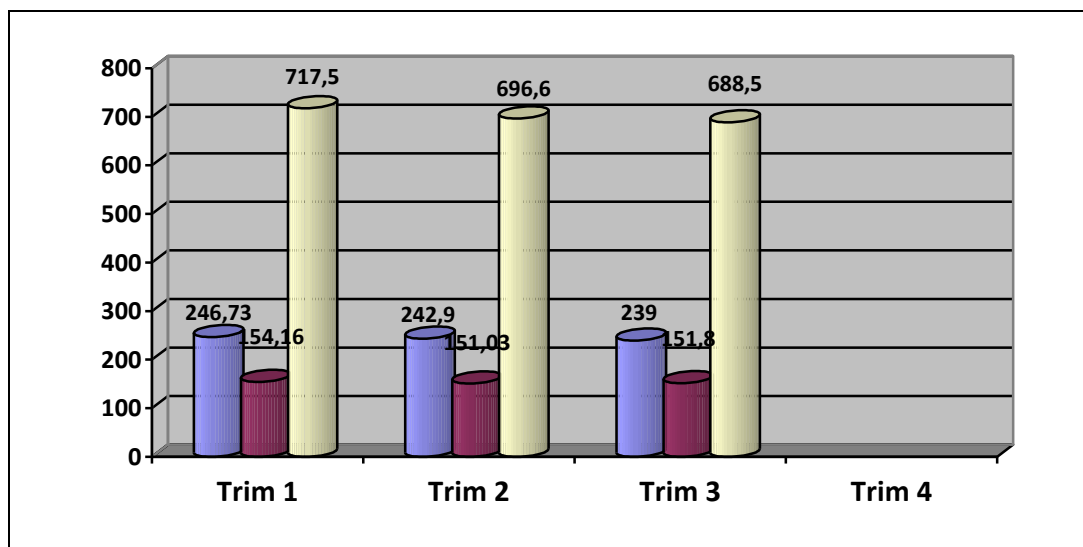


Fig. 2 Evoluția parcului mediu realizat - 2018

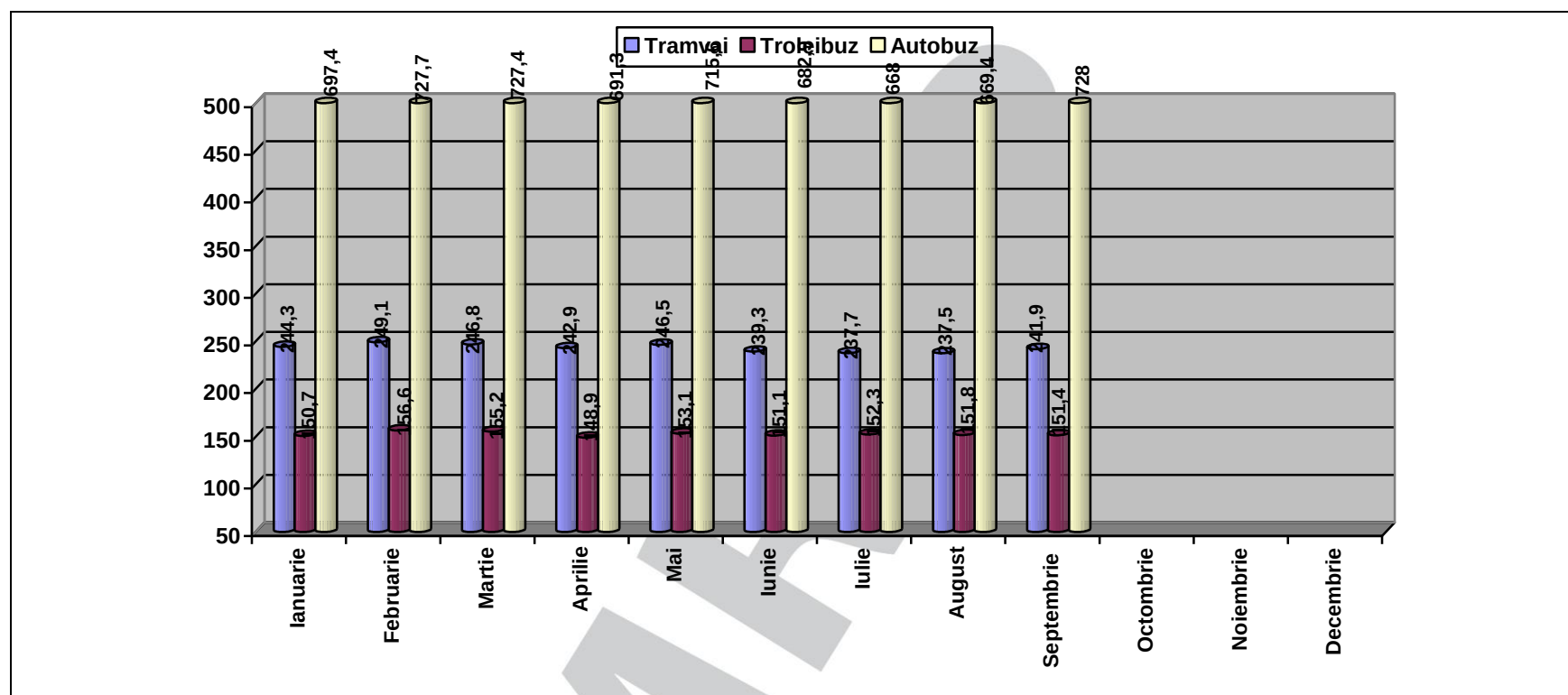


Fig. 3 Evoluția parcului mediu neutilizat - 2018

Indicatorul I.2.

Numărul total de reclamații privind calitatea transportului din care:

a) nr. de reclamații justificate

b) nr. de reclamații rezolvate

c) nr. de reclamații la care călătorii nu au primit răspuns în termene legale

Evoluția Indicatorului de performanță I.2 pe trimestrul I-2018

Indicator de performanță I.2	Denumire indicator	Anul 2018- valori			
		Ianuarie	Februarie	Martie	Trim. I - 2018
	Numărul de reclamații ale călătorilor privind calitatea transportului dintre care:	471	506	546	1523
	a) număr reclamații justificate	88	136	84	308
	b) număr reclamații soluționate	471	506	546	1523
	c) număr de reclamații la care R.A.T.B. nu a răspuns în termen legal	0	0	0	0

Criterii de clasificare	Ianuarie	Februarie	Martie	Trim. I - 2018
C1 (comportament salariați)	302	239	301	842
C2 (confort călători)	15	23	14	52
C3 (salubritate interior/exterior)	4	9	13	26
C4 (informarea călătorilor)	5	3	3	11
C5 (activitatea comercială)	99	201	159	459
C6 (securitatea călătorilor în vehicule)	46	31	56	133
Total	471	506	546	1523

C1 (comportament salariați)	73 de reclamații justificate
C2 (confort călători) - deficiențe funcționare aerotermă	8 reclamații justificate
C3 (salubritate interior/exterior)	2 reclamații justificate
C4 (informarea călătorilor) - deficiențe anunț vocal stație	5 reclamații justificate (plăcuțe de stație lipsă/deteriorate/incomplete) 2 reclamații justificate (nefuncționarea sistemului de afișaj electronic al vehiculelor) 2 reclamații justificate (afișare program circulație la terminal) 2 reclamații justificate (actualizare program de circulație pe site)
C5 (activitatea comercială)	11 reclamații justificate (restituire contravaloare suprataxă) 52 reclamații justificate (restituire contravaloare călătorii) 62 reclamații justificate (probleme reîncarcare online) 1 reclamații justificate (probleme apărute la validatoare) 2 reclamații justificate (echipamente nefuncționale la centre -POS, lipsă conexiune internet)
C6 (securitatea călătorilor în vehicule) - uzura și vechimea mare a parcului și deficiențe sină	43 reclamații justificate (deficiențe cale de rulare) 19 reclamații justificate (comportament călători) 4reclamații justificate (refugii/stații deteriorate) 20 reclamație justificată (defecte apărute la vehicule aflate în traseu)

Se observă că ponderea reclamațiilor justificate o reprezintă securitatea călătorilor în vehicule, clasificarea C6 (securitatea călătorilor în vehicule, uzura și vechimea mare a parcului și deficiențe șină) cu 86 reclamații justificate, fapt care impune luarea de urgență a măsurilor necesare de eliminare a deficiențelor, cu implicarea tuturor factorilor responsabili cu prestarea și calitatea serviciului. În rapoartele de evaluare ale AMRSP privind prestarea și calitatea serviciului de transport public local oferit de operator utilizatorilor (pe baza indicatorilor de performanță, a informațiilor puse la dispoziție de operator și a observațiilor din teren) au fost semnalate o serie de aspecte legate de starea tehnică a infrastructurii și a mijloacelor de transport (vechime și grad de uzură), cauzele care au generat situația actuală, precum și măsurile care se impun pentru a evita producerea de evenimente ce pot afecta utilizatorii serviciului și buna funcționare a acestuia. O altă categorie de sesizări se referă la comportamentul salariaților, clasificarea C1 cu un număr de 73 de sesizări, majoritatea cu referire la personalul operatorului cu atribuții de control, care verifică în saloanele mijloacelor de transport modul în care utilizatorii serviciului validează călătoria. Față de perioada anterioară (trimestrul I-2017) numărul sesizărilor cu referire la comportamentul salariaților operatorului este în creștere.

Raportat la numărul de utilizatori ai serviciului de transport public local oferit de RATB, numărul de reclamații la nivelul trimestrului I-2018 cu referire la calitatea serviciului, nu constituie o valoare care să influențeze negativ prestația. Analiza acestui indicator trebuie făcută ținând cont de toate elementele care contribuie la alterarea calității serviciului, dar și a cauzelor care generează nemulțumiri în rândul utilizatorilor. Unele dintre sesizări privind dotările din saloanele mijloacelor de transport sunt adresate de utilizatori operatorului (nejustificat) în condițiile în care acesta are în competență sa exploatarea și întreținerea, mai puțin achiziționarea acestora, sarcina aparținând proprietarului bunurilor puse la dispoziție operatorului pentru efectuarea serviciului.

Evoluția Indicatorului de performanță I.2 pe trimestrul II-2018

Indicator de performanță I.2	Denumire indicator	Anul 2018 – valori			
		Aprilie	Mai	Iunie	Trim. II - 2018
	<i>Numărul de reclamații ale călătorilor privind calitatea transportului dintre care:</i>	382	985	536	1903
	<i>a) număr reclamații justificate</i>	68	499	103	670
	<i>b) număr reclamații soluționate</i>	382	985	536	1903
	<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	Aprilie	Mai	Iunie	Trim. II - 2018
C1 (comportament salariați)	209	346	238	793
C2 (confort călători)	6	9	80	95
C3 (salubritate interior/exterior)	4	9	13	26
C4 (informarea călătorilor)	2	3	8	13
C5 (activitatea comercială)	106	542	134	782
C6 (securitatea călătorilor în vehicule)	55	76	63	194
Total	382	985	536	1903

C1 (comportament salariați)	100 de reclamații justificate
C2 (confort călători) - deficiențe funcționare aerotermă/nefuncționare aer condiționat	20 reclamații justificate
C3 (salubritate interior/exterior)	5 reclamații justificate
C4 (informarea călătorilor) - deficiențe anunț vocal stație	6 reclamații justificate (site, în stații, în vehicule)
C5 (activitatea comercială)	26 reclamații justificate (restituire contravaloare suprataxă) 193 reclamații justificate (restituire suma retrasă din portofel electronic) 30 reclamații justificate (probleme reîncărcare online) 207 reclamații justificate (probleme apărute la validatoare) 8 reclamații justificate (echipamente nefuncționale la centre –POS, lipsa conexiune internet) 3 reclamații justificate (deficiențe la achiziționare titlu de transport prin SMS)
C6 (securitatea călătorilor în vehicule) - uzura și vechimea mare a parcului și deficiențe sină	41 reclamații justificate (deficiențe șine) 16 reclamații justificate (comportament călători) 5 reclamații justificate (refugii/stații, peroane deteriorate) 3 reclamații justificate (uzura vehiculelor)

Se observă că ponderea reclamațiilor justificate o reprezintă activitatea comercială, clasificarea **C5** (restituire contravaloare suprataxă, restituire suma retrasă din portofel electronic, probleme reîncărcare online, probleme apărute la validatoare, echipamente nefuncționale la centre, deficiențe la achiziționare titlu de transport prin SMS) cu **467** reclamații justificate, fapt care impune luarea de urgență a măsurilor necesare de eliminare a deficiențelor, cu implicarea tuturor factorilor responsabili cu prestarea și calitatea serviciului. În rapoartele de evaluare ale AMRSP privind prestarea și calitatea serviciului de transport public local oferit de operator utilizatorilor (pe baza indicatorilor de performanță, a informațiilor puse la dispoziție de operator și a observațiilor din teren) au fost semnalate o serie de aspecte legate de starea tehnică a infrastructurii și a mijloacelor de transport (vechime și grad de uzură), cauzele care au generat situația actuală, precum și măsurile care se impun pentru a evita producerea de evenimente ce pot afecta

utilizatorii serviciului și buna funcționare a acestuia. O altă categorie de sesizări se referă la comportamentul salariaților, clasificarea **C1** cu un număr de **100** de sesizări, majoritatea cu referire la personalul operatorului cu atribuții de control, care verifică în saloanele mijloacelor de transport modul în care utilizatorii serviciului validează călătoria. Față de perioada anterioară (trimestrul II-2017) numărul sesizărilor cu referire la comportamentul salariaților operatorului este în creștere.

Raportat la numărul de utilizatori ai serviciului de transport public local oferit de RATB, numărul de reclamații la nivelul trimestrului II-2018 cu referire la calitatea serviciului, nu constituie o valoare care să influențeze negativ prestația. Analiza acestui indicator trebuie făcută ținând cont de toate elementele care contribuie la alterarea calității serviciului, dar și a cauzelor care generează nemulțumiri în rândul utilizatorilor. Unele dintre sesizări privind dotările din saloanele mijloacelor de transport sunt adresate de utilizatori operatorului (nejustificat) în condițiile în care acesta are în competența sa exploatarea și întreținerea, mai puțin achiziționarea acestora, sarcina aparținând proprietarului bunurilor puse la dispoziție operatorului pentru efectuarea serviciului.

Evoluția Indicatorului de performanță I.2 pe trimestrul III-2018

Indicator de performanță I.2	Denumire indicator	Anul 2018 – valori			
		Iulie	August	Septembrie	Trim. III – 2018
	<i>Numărul de reclamații ale călătorilor privind calitatea transportului dintre care:</i>	<i>411</i>	<i>413</i>	<i>193</i>	<i>1017</i>
	<i>a) număr reclamații justificate</i>	<i>101</i>	<i>87</i>	<i>38</i>	<i>226</i>
	<i>b) număr reclamații soluționate</i>	<i>411</i>	<i>413</i>	<i>193</i>	<i>1017</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>

Criteria de clasificare	Iulie	August	Septembrie	Trim. III - 2018
C1 (comportament salariați)	217	209	107	533
C2 (confort călători)	38	33	4	75
C3 (salubritate interior/exterior)	12	32	7	51
C4 (informarea călătorilor)	4	6	2	12
C5 (activitatea comercială)	78	76	41	195
C6 (securitatea călătorilor în vehicule)	62	57	32	151
Total	411	413	193	1017

C1 (comportament salariați)	70 reclamații justificate
C2 (confort călători) - deficiențe funcționare aerotermă/nefuncționare aer condiționat	4 reclamații justificate
C3 (salubritate interior/exterior)	10 reclamații justificate
C4 (informarea călătorilor) - deficiențe anunț vocal stație	8 reclamații justificate (site, în stații, în vehicule)
C5 (activitatea comercială)	16 reclamații justificate (restituire contravaloare suprataxă) 23 reclamații justificate (probleme reîncărcare online) 9 reclamații justificate (probleme apărute la validatoare) 3 reclamații justificate (echipamente nefuncționale la centre – POS, lipsă conexiune internet)
C6 (securitatea călătorilor în vehicule) - uzura și vechimea mare a parcului și deficiențe sine	31 reclamații justificate (deficiențe șine) 12 reclamații justificate (comportament călători) 7 reclamații justificate (refugii/stații, peroane deteriorate, garduri lipsă) 33 reclamații justificate (uzura vehiculelor)

Se observă că ponderea reclamațiilor justificate o reprezintă securitatea călătorilor în vehicule, clasificarea **C6** (deficiențe șine, comportament călători, refugii/stații sau peroane deteriorate, garduri lipsă, uzură vehicule) cu **83** reclamații justificate, fapt care impune luarea de urgență a măsurilor necesare de eliminare a deficiențelor, cu implicarea tuturor factorilor responsabili cu prestarea și calitatea serviciului. În rapoartele de evaluare ale AMRSP privind prestarea și calitatea serviciului de transport public local oferit de operator utilizatorilor (pe baza indicatorilor de performanță, a informațiilor puse la dispoziție de operator și a observațiilor din teren) au fost semnalate aceste aspecte legate de starea tehnică a infrastructurii și a mijloacelor de transport (vechime și grad de uzură), cauzele care au generat situația actuală, precum și măsurile care se impun pentru a evita producerea de evenimente ce pot afecta utilizatorii serviciului și buna funcționare a acestuia. O altă categorie de sesizări se referă la comportamentul salariaților, clasificarea (**C1**) cu un număr de **70** de sesizări, majoritatea cu referire la personalul operatorului cu atribuții de control, care verifică în

saloanele mijloacelor de transport modul în care utilizatorii serviciului validează călătoria. Față de perioada anterioară (trimestrul III-2017) numărul sesizărilor cu referire la comportamentul salariaților operatorului este în scădere.

Raportat la numărul de utilizatori ai serviciului de transport public local oferit de RATB, numărul de reclamații la nivelul trimestrului III-2018 cu referire la calitatea serviciului, nu constituie o valoare care să influențeze negativ prestația. Analiza acestui indicator trebuie făcută ținând cont de toate elementele care contribuie la alterarea calității serviciului, dar și a cauzelor care generează nemulțumiri în rândul utilizatorilor. Unele dintre sesizări privind dotările din saloanele mijloacelor de transport sunt adresate de utilizatori operatorului (nejustificat) în condițiile în care, acesta are în competența sa exploatarea și întreținerea, mai puțin achiziționarea acestora, sarcina aparținând proprietarului bunurilor puse la dispoziție operatorului pentru efectuarea serviciului.

Evoluția trimestrială a Indicatorului I.2. în anul 2018

Indicator de performanță I.2	Denumire indicator	Anul 2018 - valori			
		Trim. I	Trim. II	Trim. III	Total - 2018
	Numărul de reclamații ale călătorilor privind calitatea transportului dintre care:	1523	1903	1017	4443
	a) număr reclamații justificate	308	670	226	1204
	b) număr reclamații soluționate	1523	1903	1017	4443
	c) număr de reclamații la care RATB nu a răspuns în termen legal	0	0	0	0

Criterii de clasificare	Trim. I	Trim. II	Trim. III	Total - 2018
C1 (comportament salariați)	842	793	533	2168
C2 (confort călători)	52	95	75	222
C3 (salubritate interior/exterior)	26	26	51	103
C4 (informarea călătorilor)	11	13	12	36
C5 (activitatea comercială)	459	782	195	1436
C6 (securitatea călătorilor în vehicule)	133	194	151	478
Total	1523	1903	1017	4443

În anul 2018 numărul de reclamații privind calitatea serviciului a ajuns la **4443** din care justificate **1204**. Majoritatea sesizărilor vizează comportamentul salariaților și se referă la agenții de control care intră în contact direct cu călătorii și al căror comportament se referă la utilizarea unui limbaj neadecvat în relația cu călătorii. Referitor la activitatea comercială, aceasta privește aspecte legate de personalul de la unitățile de vânzare (casieri), probleme legate de sancțiuni, validare, reîncărcare 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.

- Ponderea reclamațiilor o reprezintă conform clasificărilor făcute de operator, reclamațiile cu privire la comportamentul salariaților față de utilizatori, clasificarea **C1**, unde din totalul de **2168** reclamații la nivelul anului 2018, justificate sunt doar **243** de reclamații.

- La reclamațiile cu privire la confortul în mijloacele de transport clasificarea **C2**, din totalul de **222** reclamații, **32** au fost justificate.

- La reclamațiile cu privire la salubritate interior/exterior clasificarea **C3**, din totalul de **103** reclamații, **17** au fost justificate.

- La reclamațiile cu privire la informarea călătorilor clasificarea **C4**, din totalul de **36** reclamații, **32** au fost justificate

- La activitatea comercială criteriul **C5** operatorul se înregistrează cu **1436** reclamații, din care **646** sunt justificate și se referă la restituiri contravaloare de suprataxă și probleme de reîncărcare online.

- În ceea ce privește securitatea călătorilor în vehicule clasificarea **C6** numărul de reclamații justificate se ridică la **234**, din totalul **478** reclamații înregistrate. Cauzele principale se referă la uzura vehiculelor, precum și la deficiențe la calea de rulare la transportul pe șină.

Tabel cu valorile indicatorului I.2

Denumire indicator performanță	UM	Valori obținute în anul 2018
I.2.- Numărul de reclamații ale călătorilor privind calitatea transportului dintre care:	nr.	4443
a) numărul de reclamații justificate	nr.	1204
b) numărul de reclamații rezolvate	nr.	4443
c) numărul de reclamații la care călătorii nu au primit răspuns în termene legale	nr.	0

Denumire indicator de performanță	UM	Valori medii anuale				
		2014	2015	2016	2017	2018
I.2.- Numărul de reclamații ale călătorilor privind calitatea transportului dintre care:	nr.	3685	4105	4015	5523	4443
a) numărul de reclamații justificate	nr.	319	366	513	960	1204
b) numărul de reclamații rezolvate	nr.	3685	4105	4015	5523	4443
c) numărul de reclamații la care călătorii nu au primit răspuns în termene legale	nr.	0	0	0	0	0

Creșterea numărului de reclamații privind calitatea serviciului vine pe fondul unui comportament necorespunzător al salariaților aflați în contact direct cu utilizatorii serviciului, dar și a condițiilor oferite de operator (confort, informare, salubritate, program). Pentru obiectivitate în evaluarea serviciului au fost analizați toți factorii care au condus la o depreciere semnificativă a serviciului, indiferent de ce natură au fost aceștia (interni sau externi). Diferența între serviciul așteptat și cel oferit se regăsește în evoluția indicatorului de performanță a cărui evoluție este negativă. Raportat la anul 2014, în aceeași perioadă a anului 2018, creșterea este semnificativă. Dacă în 2014 operatorul înregistra o medie anuală de 319 reclamații justificate, în 2018 numărul acestora se ridică la 1204, majoritatea dintre acestea fiind legate de restituire contravaloare de suprataxă și probleme de reîncărcare online (646 reclamații justificate). Chiar dacă din raportări procentul de reclamații justificate din totalul reclamațiilor este de 27,1%, procentul de reclamații rezolvate din totalul reclamațiilor justificate este de 100%, constatările făcute în teren arată că sunt necesare intervenții majore în sistemul de transport de suprafață pentru a echilibra raportul cerere/ofertă. Unul dintre factorii care au dus la deprecierea serviciului îl constituie starea tehnică a parcului de vehicule prin care se asigură prestația serviciului. Nu trebuie neglijată însă nici starea actuală a infrastructurii, care în ultimii ani nu a beneficiat de investiții majore în special la transportul pe șină.

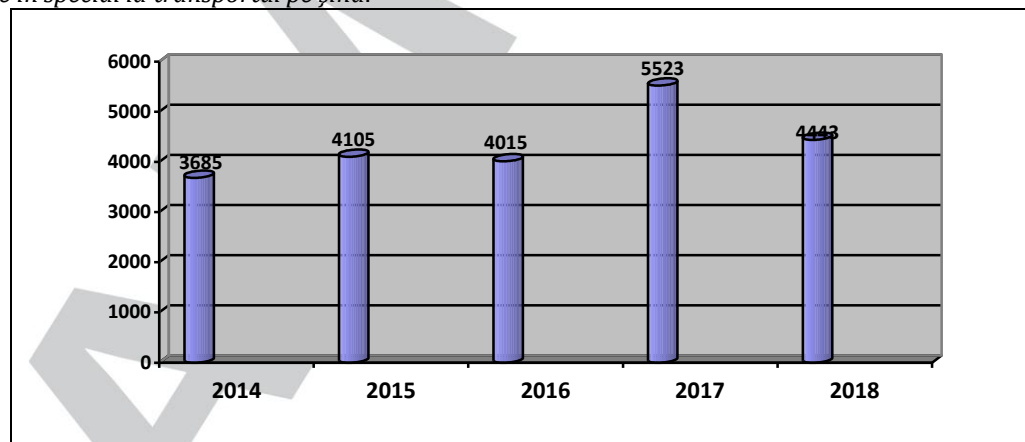


Fig. 4 Grafic cu evoluția indicatorului I.2 în perioada 2014-2018

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

Trimestrul I - 2018		
Programat nr. vehicule	Realizat poluare redusă (nr. vehicule >Euro3)	%
64549	64543	99,99
Trimestrul II - 2018		
Programat nr. vehicule	Realizat poluare redusă (nr. vehicule >Euro3)	%
63416	63412	99,99
Trimestrul III - 2018		
Programat nr. vehicule	Realizat poluare redusă (nr. vehicule >Euro3)	%
63301	63297	99,99

Denumire indicator performanță	UM	Valori obținute în anul 2018
I.3.- Numărul autovehiculelor atestate Euro 3, Euro 4 raportat la numărul total de autovehicule necesar pentru realizarea programului de circulație.	%	99,99

Denumire indicator de performanță	UM	Valori medii anuale					Val. medie 2014-2018
I.3.- Numărul autovehiculelor atestate Euro 3, Euro 4 raportat la numărul total de autovehicule necesar pentru realizarea programului de circulație.	%	2014	2015	2016	2017	2018	
		99,3	90,67	99,32	99,73	99,99	97,8

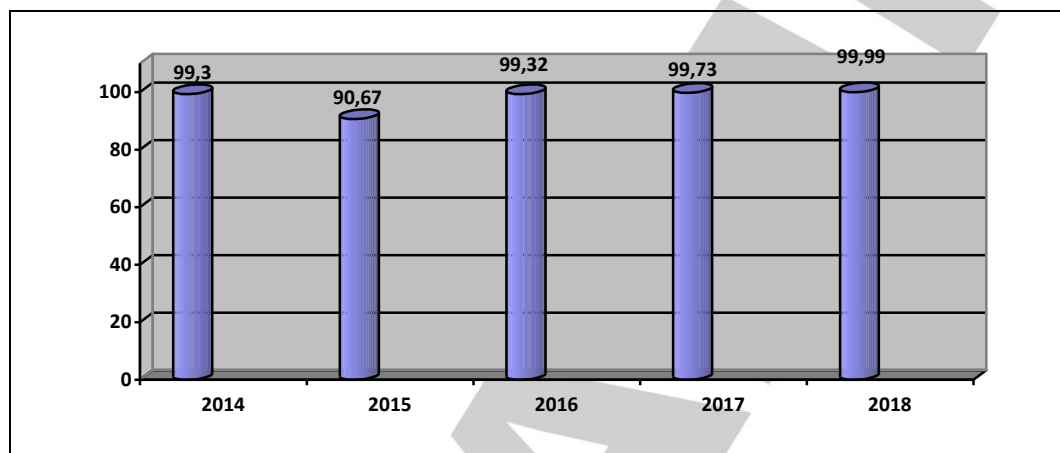


Fig. 5 - Grafic cu evoluția indicatorului I.3 în perioada 2014-2018

La acest indicator - Numărul autovehiculelor atestate Euro 3, Euro 4, raportat la numărul total de autovehicule necesar pentru realizarea programului de circulație în anul 2018, se constată că numărul de mijloace de transport mai puțin poluante care au participat la program a fost de **99,99%** din totalul parcului cu poluare redusă, față de anul anterior când procentul a fost de **99,73%**. Valoarea acestui indicator este strâns legată de capacitatea administrației de înnoire a parcului cu mijloace de transport cu un grad de poluare redusă.

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

- Vechimea parcului de mijloace de transport este una din principalele cauze care determină nerealizări la program și nu numai dacă ținem cont de congestiile din trafic. Sarcina de transport nu poate fi realizată conform programului de transport, atât timp cât numărul de imobilizări creează presiune pe program. Punerea în funcțiune a parcului imobilizat din motive tehnice necesită resurse financiare destul de mari de care operatorul nu dispune la această dată. Chiar dacă Uzina de Reparații are capacitate de producție suficientă, necesară repunerii în funcțiune a mijloacelor de transport imobilizate, în special la tramvai, aceasta nu se poate realiza tocmai din cauza resurselor financiare reduse. De menționat că, Uzina de Reparații, la această dată nu execută decât reparații la materialul rulant.

Calitatea serviciului este dată în primul rând de dotarea parcului, vechimea acestuia, precum și de condițiile în care sunt executate lucrările de întreținere și reparații (dotarea și echiparea autobazelor și depourilor). 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. Valorile ridicate privind vechimea se reflectă atât în aspectul interior (salon) cât și în cel exterior. Parcul de tramvaie este cel mai afectat, dovadă o fac înscrisurile din cărțile tehnice care arată faptul că punerea în circulație pentru unele mijloace de transport, s-a făcut între anii 1972-1981 iar acestea încă mai sunt în exploatare. La troleibuze, anul punerii în circulație a acestora a avut loc în perioada 1997-2002 pentru marca Astra și între anii 2007-2008 pentru marca Irisbus. Pentru menținerea parcului la parametrii normali 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 uzura parcului 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 în condițiile de siguranță a circulației. Trebuie menționat, faptul că starea actuală a parcului este o consecință a infrastructurii (calea de rulare) care nu a beneficiat de investiții. În concluzie, pentru a asigura utilizatorilor o siguranță maximă în exploatare a mijloacelor de transport, un grad de confort la standarde ridicate sunt necesare investiții pentru înnoirea parcului pe care Autoritatea Publică Locală trebuie să le realizeze.

Tabel cu vechimea parcului

Tip transport	Vechimea parcului(ani)			
	Trim. I 2018	Trim. II 2018	Trim. III 2018	Durata normală de utilizare conf H.G.nr. 2139/2004 [ani]
Tramvai	19 ani, 2 luni	19 ani, 5 luni	19 ani, 8 luni	12-18
Troleibuz	14 ani, 11 luni	15 ani, 2 luni	15 ani, 5 luni	6-10
Autobuz	10 ani, 6 luni	10 ani, 9 luni	11 ani	4- 8

Denumire indicator performanță	UM	Valori obținute în anul 2018
I.4.- Vechimea mijloacelor de transport și dotările de confort pentru călători	ani	Ab. = 11 ani Tb. = 15 ani, 5 luni Tw. = 19 ani, 8 luni

Denumire indicator de performanță	UM	Valori medii anuale				
		2014	2015	2016	2017	2018
I.4. - Vechimea mijloacelor de transport și dotările de confort pentru călători	ani	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. = 10 ani, 3 luni Tb. = 14 ani, 5 luni Tw. = 19 ani, 1 luna	Ab. = 11 ani Tb. = 15 ani, 5 luni Tw. = 19 ani, 8 luni

Factorii care pot influența indicatorul cu efect imediat asupra calității serviciului rămân aceiași ca și în anii anteriori și anume:

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

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

Pornind de la prevederile legale existente și de la starea actuală a parcului de vehicule, prin care se asigură Serviciul de transport public local de către RATB la nivelul Municipiului București, AMRSP prin compartimentul de specialitate, în limita competențelor, a considerat că sunt necesare o serie de măsuri ce trebuie luate de operator și de elaborare a unor **proceduri** în ceea ce privește siguranța călătorilor, astfel încât 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, *funcționare/durata de serviciu* emis de Ministerul Transporturilor. Întrucât avizele aveau valabilitate 12 luni cu posibilitate de prelungire până la 24 luni, iar după expirarea termenului prevăzut de procedură, mijloacele de transport nu mai puteau fi ținute în exploatare, conducerea 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 și în baza căruia după îndeplinirea cerințelor prevăzute au fost utilizate la realizarea programului de transport. Faptul că transportul urban pe șină nu diferă cu mult de cel feroviar, în elaborarea normativului propriu s-a ținut cont de toate prevederile și reglementările în vigoare similare, aferente transportului feroviar. Această modalitate de prelungire a duratei de utilizare a mijloacelor de transport public de persoane este o soluție doar pe termen scurt și impune luarea de măsuri urgente de înnoire a parcului.

Dotări minime de confort pe tipuri de vehicule:

Tip echipament confort	Tramvai	Troleibuz	Autobuz
<i>instalație ventilație</i>	444	261	990
<i>instalație informare călători</i>	188	261	990
<i>acces persoane dizabilități</i>	76	100	990

Indicatorul I.5. *Despăgubiri plătite de către operatorii de transport/transportatori autorizați pentru nerespectarea condițiilor de calitate și de mediu pentru desfășurarea transportului*

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

Suma cu care se înscrie la acest indicator este de **42.487,81** lei/1mil. km , sumă care a fost recuperată.

Denumire indicator performanță	UM	Valori obținute în anul 2018
I.5. - Despăgubiri plătite de către operatorii de transport/transportatori autorizați pentru nerespectarea condițiilor de calitate și de mediu pentru desfășurarea transporturilor	Lei/10 ⁶ km	42.487,81

Denumire indicator de performanță	UM	Valori medii anuale				
		2014	2015	2016	2017	2018
I.5. - Despăgubiri plătite de către operatorii de transport/transportatori autorizați pentru nerespectarea condițiilor de calitate și de mediu pentru desfășurarea transporturilor	Lei/10 ⁶ km	3.200,58	131.810,88	53.677,9	60.596,9	42.487,81

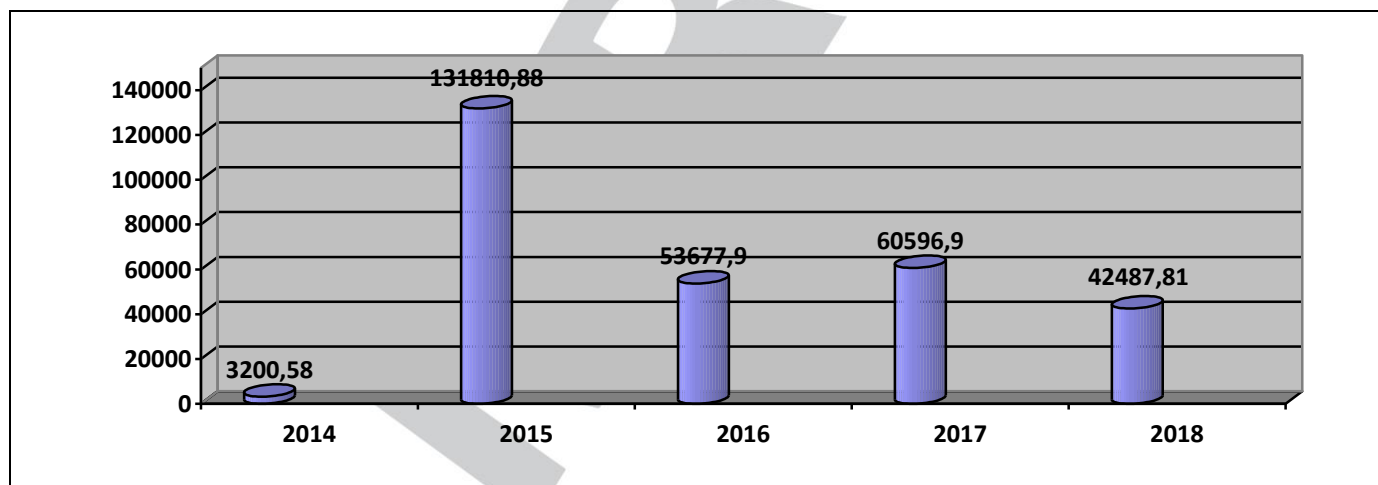


Fig.7 Grafic cu evoluția indicatorului I.5 în perioada 2014-2018

Indicatorul I.6. Numărul abaterilor constatate și sancționate de personalul împuternicit privind nerespectarea prevederilor legale

Denumire indicator performanță	UM	Valori obținute în anul 2018
I.6. - Numărul abaterilor constatate și sancționate de personalul împuternicit privind nerespectarea prevederilor legale	Nr./10 ⁶ km	-

Denumire indicator de performanță	UM	Valori medii anuale				
I.6. - Numărul abaterilor constatate și sancționate de personalul împuternicit privind nerespectarea prevederilor legale	nr/10 ⁶ km	2014	2015	2016	2017	2018
		1/fv	-	1/14000	-	-

În anul 2018, la acest indicator operatorul nu se înregistrează cu abateri constatate de personalul împuternicit privind nerespectarea prevederilor legale.

Indicatorul I.7. Numărul de accidente de circulație produse din vina personalului propriu sau a operatorului de transport autorizat

2018					
Trimestrul I		Trimestrul II		Trimestrul III	
Număr accidente	Km.rulați	Număr accidente	Km.rulați	Număr accidente	Km. rulați
Număr accidente/1 mil. km		Număr accidente/1 mil. km		Număr accidente/1 mil. km	
130	20.796.147	108	20.592.061	94	19.565.928
5,81		3,31		4,80	

Denumire indicator de performanță	UM	Valoare medie obținută în anul 2018
I.7.- Numărul de accidente de circulație produse din vina personalului propriu sau a operatorului de transport autorizat	lei/10 ⁶ km	4,64

La nivelul anului **2018**, operatorul se înregistrează, la acest indicator, cu un număr de **332** accidente la un rulaj de **60.954.136** km. Raportat la anul **2017**, numărul accidentelor produse în timpul procesului în anul **2018** este în scădere. Astfel că, în anul 2017 procentul de accidente la 1 mil. de km rulați a fost de **4,86**, față de **4,64** de accidente produse în anul **2018**. Dincolo de cifre, tratarea acestui indicator trebuie făcută nu ca un indicator statistic, ci ca un indicator care poate oferi suficiente informații despre starea sistemului de transport, rețeaua de transport, resursa umană care participă la prestația serviciului, precum și informații despre efecte ca rezultat al producerii acestora, indiferent de natura lor.

Denumire indicator de performanță	UM	Valori medii anuale					
		2014	2015	2016	2017	2018	2014-2018
I.7. - Numărul de accidente de circulație produse din vina personalului propriu sau a operatorului de transport autorizat	lei/10 ⁶ km	4,93	5,16	4,36	4,86	4,64	4,79

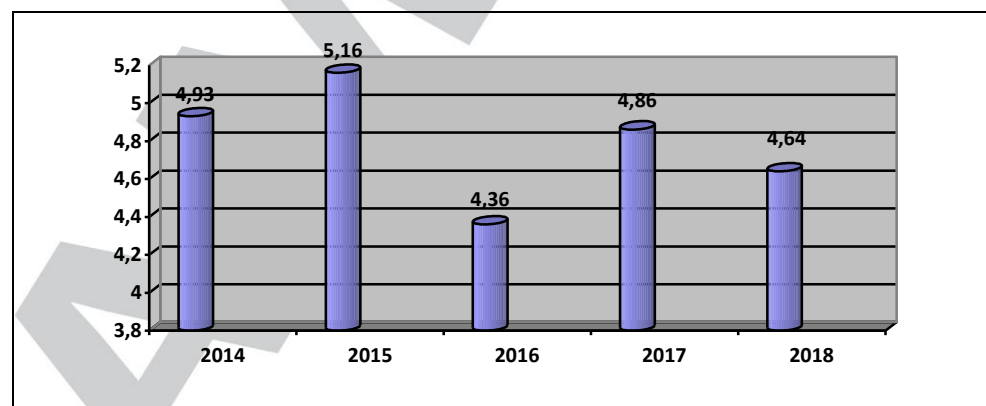


Fig. 8 Grafic cu evoluția indicatorului I.7 în perioada 2014-2018

Cauzele principale care pot influența indicatorul sunt următoarele:

- condițiile meteo nefavorabile
- trafic congestionat
- indisciplina din partea participanților la trafic
- 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 uzura mare
- artere de circulație a căror capacitate nu mai poate asigura un trafic fluent
- linie de contact pentru alimentare cu tensiune uzată

Din datele furnizate de operator se observă că, operatorul înregistrează o creștere a numărului de accidente/1 mil. 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 tipurile de transport, numărul de accidente în anul **2018** se prezintă astfel:

Tramvai nr. acc./km rulați	Troleibuz nr. acc./km rulați	Autobuz nr. acc./km rulați
37/13.414.354	43/6.915.955	252/40.623.827
Total nr.acc/km rulați-2018	332/60.954.136	

Indicatorul I.8.

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

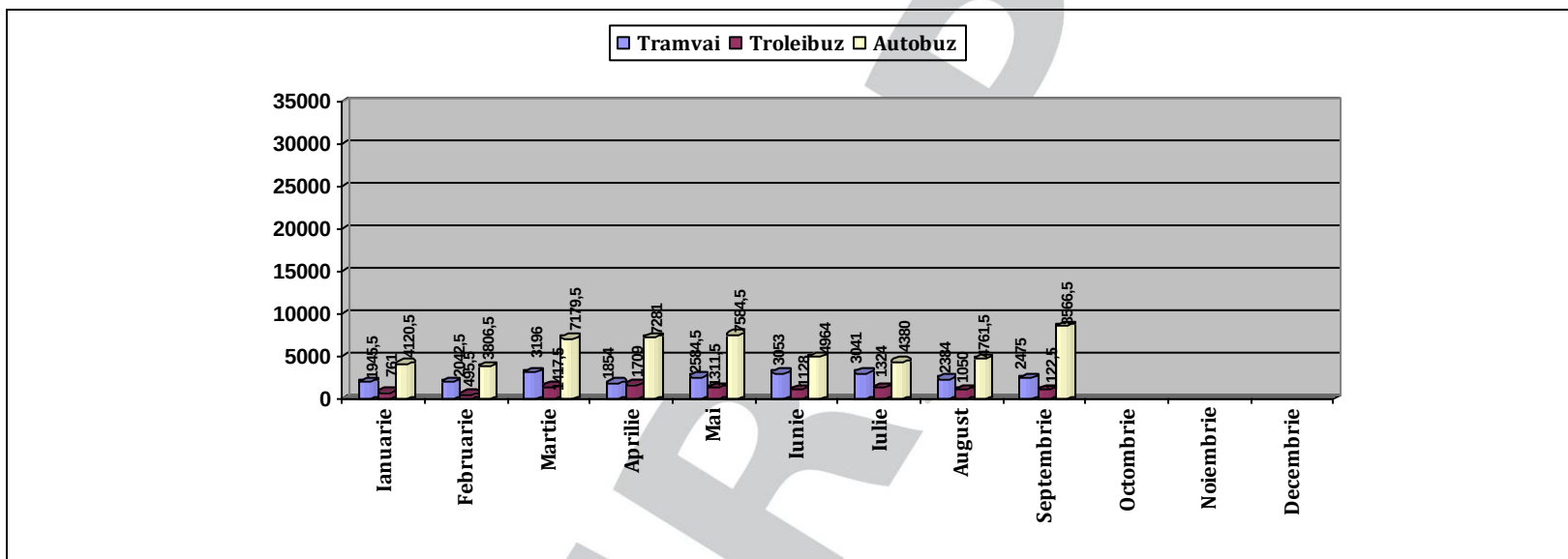


Fig. 9 Grafic cu evoluția curselor pierdute în anul 2018

Tabel cu evoluția curselor pierdute la transportul electric și auto:

Trimestrul	Divizia Transport Electric (E.T.E)		Divizia Transport Auto (E.T.A.)
	Tw.	Tb.	
I	7.184	2.674	15.106,5
II	7.491,5	4.148,5	19.829,5
III	7.900	3.496,5	17.636
IV			
Total 2018	22.575,5	10.319	52.572

Denumire indicator performanță	UM	Valoare medie obținută în anul 2018
I.8. - Numărul de curse, trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație	Nr.	85466,5

Denumire indicator de performanță	UM	Valori medii anuale				
I.8. - Numărul de curse, trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație	Nr.	2014	2015	2016	2017	2018
		66044	363975	222811	125528	85466,5

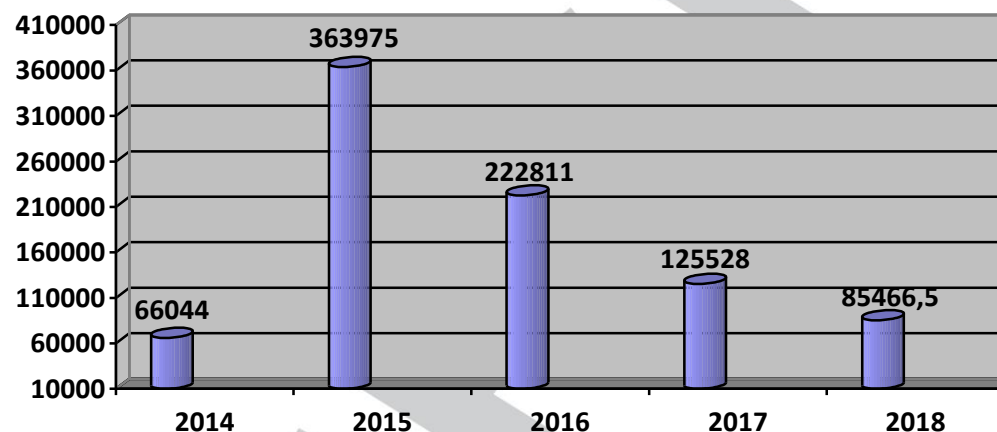


Fig. 10 - Grafic cu evoluția indicatorului I.8 în perioada 2014-2018

La nivel de operator în anul **2018**, se constată o scădere a numărului de semicurse pierdute față 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 Administrația Publică 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 2018, numărul acestora a ajuns la **52572** semicurse pierdute. 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.

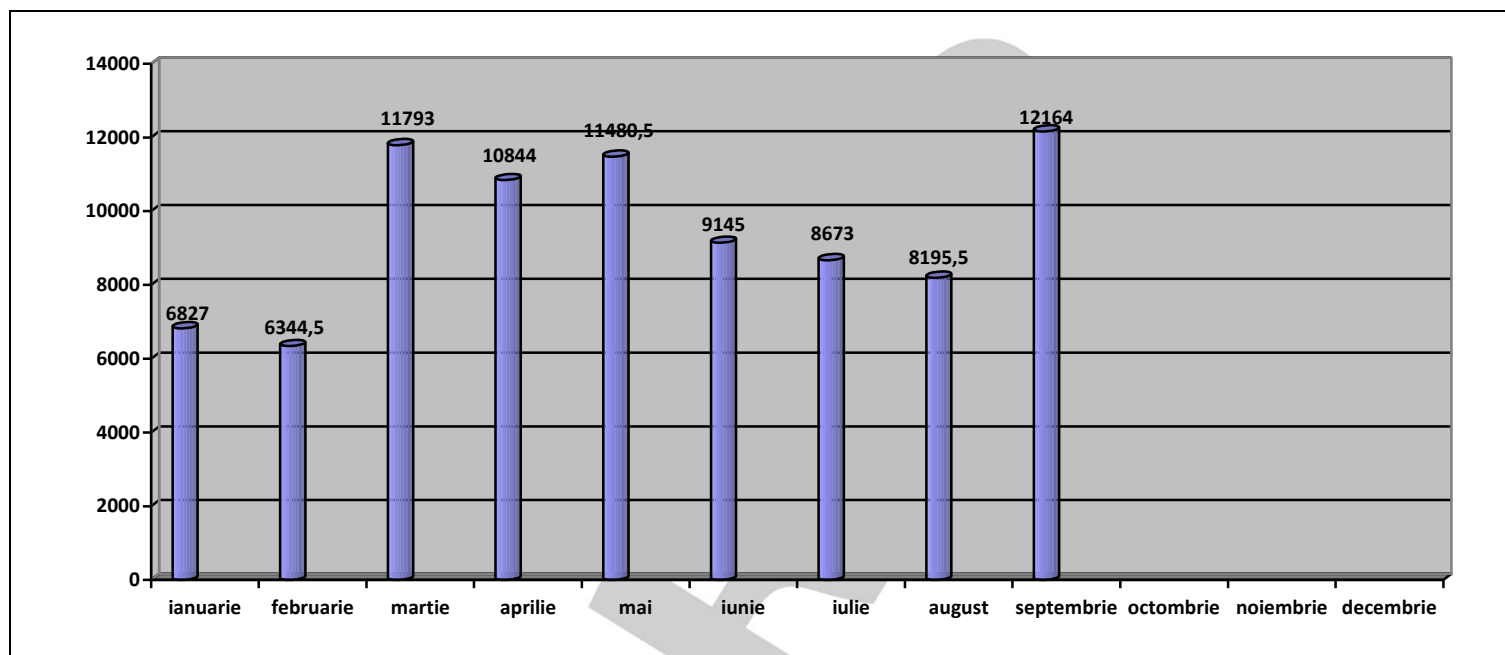


Fig. 11 - Grafic cu evoluția curselor pierdute la nivel de operator pe toate cele trei tipuri de transport 2018

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 voința operatorului) și altele datorate condițiilor meteo deosebite
- capacitatea redusă de asigurare a necesarului de materiale și piese de schimb
- nemodernizarea infrastructurii rețelei de transport și dotarea tehnică necorespunzătoare a unităților de exploatare
- creșterea frecvenței în ceea ce privesc imobilizările din motive tehnice
- lipsă personal (conducători vehicule)
- creșterea numărului de zone de conflict

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

În anul 2018, la acest indicator operatorul se înregistrează cu un număr de 11 trasee, după cum urmează:

Luna	Linia	Traseu	Perioada suspendării	Cauza suspendării	Măsuri de înlocuire
Aprilie 2018	14, 40, 55, 56	Intersecția Calea Călărași/Str. Fetițelor	03.-05.04.2018, ora 03.00	Lucrări de remediere ale unei avarii la rețeaua publică de apă	Naveta 614
Mai 2018	14, 40, 55, 56	Calea Călărași nr. 107	23.05.2018, ora 23.00- -24.05.2018, ora 23.00	Lucrări de remediere ale unei avarii la rețeaua publică de apă	Naveta 614
August 2018	23, 27	Calea Dudești nr. 149	15.08.2018, ora 06.00- -16.08.2018, ora 04.00	Lucrări de remediere ale unei avarii la rețeaua publică de canalizare	Naveta 627
August 2018	41	Piața Presei - Ghencea	25.-26..08.2018	Lucrări de revizie	Naveta 641

Denumire indicator performanță	UM	Valoare medie obținută în anul 2018
I.9.- Numărul de trasee pe care operatorul nu a efectuat transportul public local de călători pe o perioadă mai mare de 24 ore	Nr.	11 trasee

Denumire indicator de performanță	UM	Valori medii anuale					
I.9. - Numărul de trasee pe care operatorul nu a efectuat transportul public local de călători pe o perioadă mai mare de 24 ore	Nr.	2014	2015	2016	2017	2018	2014-2018
		9 trasee	3 trasee	18 trasee	4 trasee	11 trasee	45 trasee

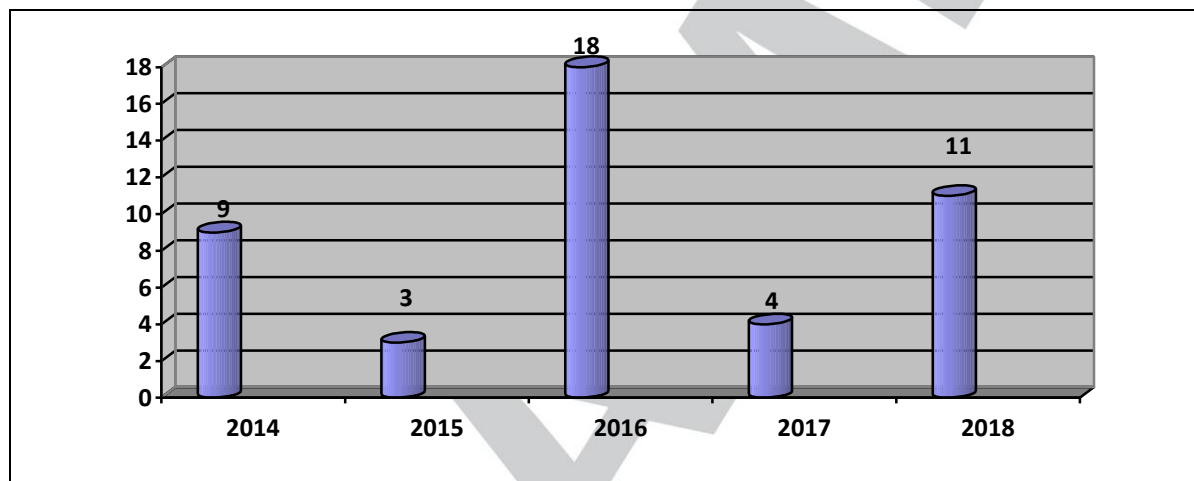


Fig. 12 Grafic cu evoluția indicatorului I.9 în perioada 2014-2018

Este un indicator specific curselor interjudețene. La transportul public local prin curse regulate operatorul are asigurate condiții și dispune de alternative. În condițiile în care din motive diverse (lucrări edilitare, avarii la rețelele de utilități etc.) un traseu (sau segment de traseu) a fost suspendat, sunt asigurate condiții pentru preluarea fluxului de călători afectați prin soluții de provizorat..

Indicatorul I.10. Numărul 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 performanță	UM	Valoare medie obținută în anul 2017
I.10. - Numărul de călători afectați de I.8 și I.9	Nr.	Operatorul nu dispune de echipament pentru numărarea călătorilor

Denumire indicator de performanță	UM	Valori obținute					
I.10. - Numărul de călători afectați de I.8 și I.9	Nr.	2014	2015	2016	2017	2018	2014-2018
		Operatorul nu dispune de echipament pentru numărarea călătorilor					

Indicatorul poate căpăta relevanță atunci când mărimile sau valorile care sunt luate în calcul sunt reale.

Pentru a avea o imagine clară asupra numărului de călători afectați de I.8 și I.9 sunt necesare evaluări corecte a numărului de călători transportați. Aceasta înseamnă ca operatorul să dispună de un sistem video pe fiecare mijloc de transport pentru numărarea și cuantificarea călătorilor (care să funcționeze permanent) și interconectat cu sistemul de validare a titlurilor de călătorie. Simultan trebuie introduse măsuri prin care utilizatorii serviciului public de transport local care beneficiază de gratuități sau reduceri, să poată fi cuantificați prin validarea obligatorie a cardurilor achiziționate gratuit puse la dispoziție de operator.

Volumul de călători care au tranzitat salonul (în orice moment) mijlocului de transport pe fiecare zi pe orice linie, tip de transport, confirmă consumarea serviciului și dă posibilitatea operatorului să-și dimensioneze și să-și planifice parcul de mijloace de transport.

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

În anul 2018 personalul de specialitate din cadrul Compartimentului Transport și Infrastructură al AMRSP a verificat, conform Programelor de monitorizare, transmise la RATB, Indicatorii de performanță ai Serviciului de Transport Public Local, după cum urmează:

Unități de exploatare	Data verificării
Autobaze	
<i>Floreasca</i>	<i>03.05.2018</i>
<i>Ferentari</i>	<i>18.01.2018/14.06.2018</i>
<i>Nordului</i>	<i>05.04.2018/13.09.2018</i>
<i>Alexandria</i>	<i>08.02.2018/05.07.2018</i>
<i>Militari</i>	<i>01.03.2018/23.08.2018</i>
<i>Titan</i>	<i>10.05.2018</i>
<i>Pipera</i>	<i>19.04.2018/27.09.2018</i>
<i>Obregia</i>	<i>01.02.2018/19.07.2018</i>
Depouri Tramvai	
<i>Victoria</i>	<i>22.03.2018/09.08.2018</i>
<i>Alexandria</i>	<i>22.02.2018/26.07.2018</i>
<i>Colentina</i>	<i>29.03.2018/02.08.2018</i>
<i>Militari</i>	<i>12.04.2018/20.09.2018</i>
<i>Giurgiu</i>	<i>04.01.2018/21.06.2018</i>
<i>Dudești</i>	<i>08.03.2018/06.09.2018</i>
<i>Titan</i>	<i>11.01.2018/28.06.2018</i>
<i>Bucureștii Noi</i>	<i>17.05.2018</i>
Depouri Troleibuze	
<i>Berceni</i>	<i>15.02.2018/12.07.2018</i>
<i>Bucureștii Noi</i>	<i>17.05.2018</i>
<i>Bujoreni</i>	<i>25.01.2018/07.06.2018</i>
<i>Vatra Luminoasă</i>	<i>15.03.2018/16.08.2018</i>
Servicii/secții	
<i>Serv. Relații Publice</i>	<i>26.04.2018/30.08.2018</i>
<i>DTE (ETE)</i>	
<i>DTA (ETA)</i>	
<i>Secția linii</i>	
<i>RES</i>	<i>24.05.2016</i>

Autobaza Floreasca

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:

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

- în perioada 01.12. 2017 - 30.04.2018

- s-a constatat că programul s-a realizat integral în lunile verificate;

- realizările din programul de transport se reflectă și prin prisma mediei lunare a imobilizărilor de parc, care a fost de **4,18%** în perioada verificată;
- față de perioada anterior verificată (**iunie-noiembrie 2017**), când media lunară a imobilizărilor a fost de **8,61%**, se observă o îmbunătățire semnificativă la acest indicator.

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

- în perioada 01.12.2017- 30.04.2018

- se înregistrează în perioada verificată (**01.12.2017-30.04.2018**) cu **12084** semicurse pierdute;
- pierderile reprezintă **7,64%** din totalul semicurselor programate (**158214**);
- procentul este la limita admisă de proces și orice mic dezechilibru creat în funcționarea serviciului poate altera prestația;
- liniile cele mai afectate sunt **253, 282 și 368**, ale căror pierderi reprezintă **89,43%** din totalul de semicurse pierdute în intervalul verificat;
- linia **253** se înregistrează cu **2008** semicurse pierdute, adică **16,62%** din totalul semicurselor pierdute (12084), linia **282** se înregistrează cu **4674** semicurse pierdute, adică **38,68%** din totalul semicurselor pierdute (12084) și linia **335** se înregistrează cu **4125** semicurse pierdute, adică **34,14%** din totalul semicurselor pierdute (**12084**);
- din verificările făcute în teren se confirmă că traseele liniilor **253** (Spitalul Fundeni-Faur), **282** (Gara Basarab - Șoseaua Fundeni) și **368** (Piața Romană - Valea Oltului) au multe zone cu trafic aglomerat și grad de încărcare mare, fapt care contribuie la pierderi de semicurse și întârzieri la program.

Autobaza Ferentari

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:

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

- în perioada 01.09. - 31.12.2017

- nerealizări la programul de transport se înregistrează în toate lunile verificate, dar mai pronunțat în luna octombrie și noiembrie, când procentul de realizare față de program a fost de **98,18%** respectiv **98,41%**;
- programul de transport la nivel de unitate se realizează cu dificultate în condițiile în care rezervele de parc sunt minime;
- imobilizările de parc, în special cele cu defecte grele reprezintă un procent destul de ridicat, cauza principală fiind lipsa pieselor de schimb și a materialelor necesare repunerii în funcțiune a autobuzelor cu defecte;
- comparativ cu perioada anterior verificată (**01.04.-31.08.2017**) se constată o evoluție pozitivă în ceea ce privește indicatorul I.1, numărul de autobuze participante la program înregistrând o creștere în medie de **10,95%**;
- creșterea de parc este resimțită în special în traseu, prin respectarea timpilor de succedare în stații, dacă în trafic nu apar congestii sau blocaje;
- menținerea în exploatare a parcului de autobuze în condiții de siguranță, confort și regularitate la program, impune o serie de măsuri care privesc atât administrația publică locală în calitate de beneficiar al serviciului, cât și operatorul în calitate de prestator al

- acestuia, măsuri care privesc asigurarea permanentă a necesarului de materii prime, materiale și piese de schimb necesare procesului de exploatare a parcului;
- ținând cont de faptul că parcul de autobuze are un rulaj și o vechime destul de mare, iar condițiile de exploatare nu sunt întotdeauna cele optime (grade de încărcare mare), respectarea termenelor de intervenții în ceea ce privesc lucrările de întreținere și reparații, conform rulajelor și prescripțiilor din cartea tehnică devine o prioritate;
- s-a constatat că programul s-a realizat integral în lunile verificate, dar cu mare greutate prin prisma mediei lunare a imobilizărilor de parc;
- în perioada verificată media lunară a imobilizărilor de parc a fost de 13,15%;
- față de perioada anterior verificată (septembrie-decembrie 2017), când media lunară a imobilizărilor a fost de 18,97%, se observă o ușoară îmbunătățire la acest indicator. imobilizările de parc, în special cele cu defecte grele reprezintă un procent destul de ridicat, cauza principală fiind lipsa pieselor de schimb și a materialelor necesare repunerii în funcțiune a autobuzelor cu defecte;
- menținerea în exploatare a parcului de autobuze în condiții de siguranță, confort și regularitate la program, impune o serie de măsuri care privesc atât administrația publică locală în calitate de beneficiar al serviciului, cât și operatorul în calitate de prestator al acestuia, măsuri care privesc asigurarea permanentă a necesarului de materii prime, materiale și piese de schimb necesare procesului de exploatare a parcului;
- ținând cont de faptul că parcul de autobuze are un rulaj și o vechime destul de mare, iar condițiile de exploatare nu sunt întotdeauna cele optime (grade de încărcare mare), respectarea termenelor de intervenții în ceea ce privesc lucrările de întreținere și reparații, conform rulajelor și prescripțiilor din cartea tehnică devine o prioritate.

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

- în perioada 01.09 - 31.12.2017:

- Autobaza Ferentari se înregistrează cu **14381** semicurse pierdute pe întregul interval verificat cu medie lunară de **3595,25** semicurse pierdute pe cele 12 linii de transport;
- pierderi mai mari se înregistrează în luna **octombrie și noiembrie 2017** când numărul de semicurse pierdute a fost de **4489**, respectiv **4065**;
- procentul de pierdere, medie lunară la semicurse pe întregul interval, este de **5,41%** din cele programate;
- pierderi mai mari se înregistrează la linia **220** și linia **139**, prima având traseul afectat de lucrări edilitare, iar cea de-a doua datorită traseului dificil și traficului foarte aglomerat.
- procentul de pierdere de **5,41%** din semicursele programate este la limita la care prestația poate fi afectată și se datorează în primul rând condițiilor de trafic;
- peste 50% din linii au lungimi de traseu care depășesc 10 Km și au unul din capetele de traseu în zona centrală a orașului, zone foarte aglomerate care contribuie în mare măsură la pierderi.

- în perioada 01.01. - 31.05.2018:

- se înregistrează cu **9097** semicurse pierdute pe întregul interval verificat, cu o medie lunară de **1819,40** semicurse pierdute pe cele 13 linii de transport;
- procentul de pierdere la semicurse în perioada verificată este de **2,69%** din totalul semicurselor programate (**338534**);
- față de perioada anterior verificată (**septembrie-decembrie 2017**) când procentul de pierdere a fost de **5,41%** din totalul semicurselor programate (**265880**) iar media lunară a semicurselor pierdute a fost de **3595,25** semicurse, se va observa o ușoară îmbunătățire a acestui indicator de performanță;
- pierderi mai mari se înregistrează la liniile **323, 133 și 139**, toate având trasee dificile și cu trafic foarte aglomerat. Linia **323** (Univ. Creștină Dimitrie Cantemir-Zețarilor) s-a înregistrat cu **1192** semicurse pierdute în perioada verificată și reprezintă **13,10%** din totalul semicurselor pierdute (**9097**), linia **133** (Gara Basarab-Șos. Mihai Bravu) s-a înregistrat cu **1380** semicurse pierdute în perioada verificată și reprezintă **15,17%** din totalul semicurselor pierdute, iar linia **139** (Zețarilor-Piața Leu) s-a înregistrat cu **2153** semicurse pierdute în perioada verificată și reprezintă **23,67%** din totalul semicurselor pierdute;

- din verificările făcute în teren, se confirmă că traseele liniilor **323, 133 și 139** au multe zone cu trafic aglomerat și grad de încărcare mare, fapt care contribuie la pierderi de semicurse și întârzieri la program.

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:

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

- în perioada 01.11. 2017- 31.03.2017:

- la Autobaza Nordului s-a constatat că media procentului de realizare a parcului față de program a fost de **100%**;
- de menționat că, verificarea a inclus numai liniile urbane din programul de transport;
- față de perioada anterior verificată, **mai-octombrie 2017** (când media procentului de realizare a parcului față de program a fost de **99,73%**, și se observă o îmbunătățire a acestui indicator;
- realizările din programul de transport se reflectă și prin prisma mediei lunare a imobilizărilor de parc, care a fost de **6,66%** în perioada verificată.

- în perioada 01.04. - 31.08.2018:

- s-a constatat, că programul a fost realizat în proporție de **100%** în perioada verificată;
- de menționat că, verificarea a inclus numai liniile urbane din programul de transport;
- realizările din programul de transport se reflectă și prin prisma mediei lunare a imobilizărilor de parc, care a fost de **6,89%** în perioada verificată;
- față de perioada anterior verificată (**01.11.2017-31.03.2018**) valorile acestor indicatori au rămas constanți.

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

- în perioada 01.11. 2017- 31.03.2018:

- se înregistrează în perioada analizată cu **4735** semicurse pierdute, reprezentând **2,85%** din totalul de **166200** semicurse programate;
- pierderi mai mari se înregistrează pe traseele liniilor **123, 182 și 331**, cauza principală fiind densitatea mare a traficului și complexitatea ridicată a traseelor, astfel că linia **123** (Gara de Nord – CET Sud Vitan) se înregistrează cu **1050** semicurse reprezentând **22,17%** din totalul semicurselor pierdute (**4735**), linia **182** (Gara de Nord – Institutul Oncologic) se înregistrează cu **1627** semicurse pierdute reprezentând **34,36%** din totalul semicurselor pierdute (**4735**) și linia **331** (Cartier Dămăroaia – Piața Romană) se înregistrează cu **1203** semicurse pierdute reprezentând **25,41%** din totalul semicurselor pierdute (**4735**);
- procentul de pierdere la Autobaza Nordului este unul scăzut, sub procentul de pierdere realizat de operator la nivelul întregului parc. Întrucât procentul de semicurse pierdute este sub **3%** din cele programate, acesta nu afectează major prestația și poate fi considerat ca pierdere de proces.

- în perioada 01.04. - 31.08.2018:

- se înregistrează în perioada analizată cu **3447** semicurse pierdute, reprezentând **2,15%** din totalul de **160504** semicurse programate;
- pierderi mai mari se înregistrează pe traseele liniilor **182 și 331**, cauza principală fiind

densitatea mare a traficului și complexitatea ridicată a traseelor, astfel că linia **182** (Gara de Nord – Institutul Oncologic) se înregistrează cu **937** semicurse pierdute, reprezentând **27,18%** din totalul semicurselor pierdute (**3447**) și linia **331** (Cartier Dămăroaia – Piața Romană) se înregistrează cu **1176** semicurse pierdute, reprezentând **34,12%** din totalul semicurselor pierdute (**3447**);

- procentul de pierdere la Autobaza Nordului este unul scăzut, sub procentul de pierdere realizat de operator la nivelul întregului parc. Întrucât procentul de semicurse pierdute este sub **3%** din cele programate, acesta nu afectează major prestația și poate fi considerat ca pierdere de proces.

Autobaza Alexandria

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;
- registru 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:

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

- în perioada 01.09. 2017- 31.01.2018:

- s-a constatat că programul nu s-a realizat integral în niciuna din lunile verificate, procentul de realizare la program a fost cuprins între **96,67%** și **99,92%**;
- liniile afectate au fost: linia **105** (Valea Oltului-Piața Presei), linia **117** (Cartier Confort Urban-Piața Sfânta Vineri), linia **122** (Complex Cartier Latin-Piața 21 Decembrie 1989), linia **227** (Depou Alexandria- Cartier Confort Urban);
- ponderea medie a imobilizărilor din motive tehnice în perioada verificată a fost în medie de **18,03%** din parcul inventar;
- factorul principal care menține procentul de imobilizări la nivelul de **18%** rămâne lipsa unor componente și piese necesare repunerii în funcțiune a vehiculelor defecte, care nu au fost procurate la timp;
- majoritatea defectelor sunt de natură mecanică și electrică.

- în perioada 01.02. - 30.06.2018:

- s-a constatat că programul s-a realizat integral în lunile verificate, procentul de realizare la program a fost de **100%**;
- media lunară a imobilizărilor de parc este de **10,43%** din parcul inventar;
- față de perioada anterior verificată (**01.09.2017-31.01.2018**) când media lunară a imobilizărilor a fost de **18,03%**, se observă o îmbunătățire la acest indicator de performanță;

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

- în perioada 01.09.2017 - 31.01.2018:

- se înregistrează în intervalul verificat cu **8316** semicurse pierdute, reprezentând o medie lunară de **1663** semicurse pierdute;
- pierderile reprezintă **3,32 %** din totalul semicurselor programate (**250649**) și sunt la limita care poate afecta prestația și poate fi considerată pierdere de proces, ținând cont de gradul ridicat de uzură a parcului de autobuze;
- o altă cauză a pierderilor o constituie aglomerarea urbană permanentă din cauza rețelei de transport neadaptate la condițiile de trafic, precum și apariția ambuteiajelor care creează probleme transportului public de persoane.

- în perioada 01.02. - 30.06.2018:

- se înregistrează în intervalul verificat cu **5312** semicurse pierdute, reprezentând o medie

- lunară de **1062** semicurse pierdute;
- pierderile reprezintă **1,96 %** din totalul semicurselor programate (**270895**) și pot fi considerate pierderi de proces, ținând cont de gradul ridicat de uzură a parcului de autobuze și aglomerația din trafic;
- pierderi mai mari se înregistrează pe următoarele linii astfel: linia **327** (linie de transport pilot pentru elevi, între Str. Caporal Preda și Str. Munții Carpați) cu **1816** semicurse pierdute, adică **34,19%** din totalul semicurselor pierdute, linia **222** (Complex Cartier Latin-Ghencea) cu **1408** semicurse pierdute, adică **26,51%** din totalul semicurselor pierdute și linia **385** (Valea Oltului-Piața Sf. Vineri) cu **678** semicurse pierdute, adică **12,76%** din totalul semicurselor;
- vina nu aparține în totalitate operatorului, în condițiile în care traficul rutier la nivelul Municipiului București se desfășoară cu dificultate, în special în zilele de lucru și la orele de vârf. Pierderile la programul de transport pe care operatorul le înregistrează lunar din cauza traficului au devenit o constantă, în condițiile în care unele măsuri pentru fluidizarea traficului nu au fost puse în practică sau cele care fost aplicate sunt insuficiente.

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:

Indicatorul I.1. Numărul de curse (semicurse), trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație

- în perioada 01.10. 2017- 28.02.2018

- s-a constatat că programul s-a realizat integral în lunile verificate cu următoarele excepții:
-în luna **octombrie** programul a fost realizat în procent de **99,74%**, deoarece pe linia **178** parcul în zi de lucru a fost realizat doar în procent de **99,24%**;
- în luna **februarie** programul a fost realizat în procent de **99,96%**, deoarece pe linia **105** parcul în zi de lucru a fost realizat doar în procent de **98,76%**;
- realizările din programul de transport se reflectă și prin prisma mediei lunare a imobilizărilor de parc, care a fost de **6,07%** în perioada verificată;
- față de perioada anterior verificată (**mai-septembrie 2017**) când media lunară a imobilizărilor a fost de **14,9%** se observă o îmbunătățire semnificativă a acestui indicator.

- în perioada 01.03. - 31.07.2018:

- s-a constatat că programul s-a realizat integral în lunile verificate;
- realizările din programul de transport se reflectă și prin prisma mediei lunare a imobilizărilor de parc, care a fost de **8,36%** în perioada verificată;
- față de perioada anterior verificată (**01.10.2017-28.02.2018**) când media lunară a imobilizărilor a fost de **6,07%** se observă o ușoară depreciere la acest indicator de performanță.

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

- în perioada 01.10.2017 - 28.02.2018:

- se înregistrează cu **10415** semicurse pierdute în intervalul **01.10.2017 -28.02.2018** cu o medie lunară de **2083** de semicurse pierdute;
- pierderile reprezintă **4,49%** din semicursele programate;
- procentul de pierdere se situează la limita admisă de proces, dacă ținem cont de faptul că peste 50% din linii au trasee cu lungimi care depășesc 10-12 km, cu multe zone de conflict și grade de

încărcare mari;

- liniile cele mai afectate sunt **136, 137, 173, 178 și 336** cu un total de **8640** semicurse pierdute, ceea ce reprezintă **82,96%** din totalul de semicurse pierdute în intervalul verificat;
- din verificările efectuate în teren se confirmă faptul că liniile **136, 137, 173, 178 și 336** au un grad mare de încărcare cu trasee dificile și trafic foarte aglomerat;
- din totalul semicurselor pierdute, procentul semicurselor pierdute pe linia **136** (Cet Vest-Pod Izvor) reprezintă **11,38%**, linia **137** (Carrefour Militari-Piața 21 Decembrie) reprezintă **16,61%**, linia **173** (Piața Eroii Revoluției-Valea Argeșului) reprezintă **15,13%**, linia **178** (Cartier Militari-Sala Palatului) reprezintă **20,08%** și linia **336** (Complex Comercial Apusului-Piața Rosetti) reprezintă **18,75%**.

- în perioada 01.03. - 31.07.2018:

- se înregistrează cu **13215** semicurse pierdute în intervalul **01.03. -31.07.2018** cu o medie lunară de **2643** de semicurse pierdute;
- pierderile reprezintă **5,58%** din semicursele programate (**236672**);
- procentul de pierdere se situează la limita admisă de proces, dacă ținem cont de faptul că peste 50% din linii au trasee cu lungimi care depășesc 10-12 km, cu multe zone de conflict și grade de încărcare mari;
- liniile cele mai afectate sunt **137 și 178** cu un total de **5357** semicurse pierdute, ceea ce reprezintă **40,54%** din totalul de semicurse pierdute (**13215**) în intervalul verificat;
- din verificările efectuate în teren se confirmă faptul că liniile **137 și 178** au un grad mare de încărcare cu trasee dificile și trafic foarte aglomerat. Linia **137** (Carrefour Militari-Piața 21 Decembrie) s-a înregistrat cu **3067** semicurse pierdute ce reprezintă **23,21%** din totalul semicurselor pierdute (**13215**) iar linia **178** (Cartier Militari-Sala Palatului) s-a înregistrat cu **2290** semicurse pierdute ce reprezintă **17,33%** din totalul semicurselor pierdute (**13215**).

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:

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

- în perioada 01.12.2017 - 30.04.2018:

- s-a constatat că programul s-a realizat integral cu următoarele excepții:
 - în lunile: **decembrie 2017, ianuarie și aprilie 2018**, nu s-a realizat programul în zi lucrătoare pe linia **335**, iar în lunile: **ianuarie, februarie și martie 2018**, nu s-a realizat programul în zi lucrătoare pe linia **102**;
- analiza prestației a inclus doar liniile de transport orășenești;
- în cele cinci luni autobaza a planificat un număr de **15170** de tururi din care a realizat **15159**, procentul de realizare fiind de **99,93%**;
- față de perioada anterior verificată, se constată o îmbunătățire a acestui indicator (procentul de realizare în perioada anterioară a fost de **98,58%**);
- realizările din programul de transport se reflectă și prin prisma mediei lunare a imobilizărilor de parc, care a fost de **29,87%** în perioada verificată;
- față de perioada anterior verificată (**iulie-noiembrie 2017**), când media lunară a imobilizărilor a fost de **37,44%**, se observă o îmbunătățire și la acest indicator;
- creșterea parcului activ față de perioada anterior verificată se datorează scoaterii din imobilizare a autobuzelor cu defecte tehnice ușoare, care au beneficiat de aprovizionarea cu piese de schimb și subansamble;

- de menționat că, autobaza deține cel mai mare parc de autobuze dintre toate unitățile de exploatare ale operatorului, iar 50% din trasee având lungimi considerabile cu zone intense de trafic și grade de încărcare mari a mijloacelor de transport;
- în general, traseele au rămas cele tradiționale, în schimb condițiile oferite de căile de circulație transportului public de persoane nu mai satisfac cerințele unui transport care să respecte întocmai programele de circulație impuse de către beneficiarul serviciului.

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

- în perioada 01.12.2017 - 30.04.2018:

- se înregistrează în perioada verificată (**01.12.2017-30.04.2018**) cu **9752** semicurse pierdute.
- pierderile reprezintă **3,17%** din totalul semicurselor programate (307182) și este în limita admisă de proces;
- cauza pierderilor o constituie aglomerarea urbană permanentă din cauza rețelei de transport neadaptate la condițiile de trafic, apariția ambuteiajelor care creează probleme transportului public de persoane;
- pierderi mai mari se înregistrează pe traseele unde traficul este foarte aglomerat, de exemplu: **linia 102** (Bd. Basarabia-Gara Progresul) s-a înregistrat cu **1997** semicurse pierdute în perioada verificată și reprezintă **20,48%** din totalul de semicurselor pierdute, **linia 202** (Cora Pantelimon-Cora Pantelimon) s-a înregistrat cu **1737** semicurse pierdute în perioada verificată și reprezintă **17,81%** din totalul de semicurselor pierdute și **linia 335** (Faur-Complex - Comercial Băneasa) s-a înregistrat cu **1693** semicurse pierdute în perioada verificată și reprezintă **13,36%** din totalul semicurselor pierdute;
- din analizele efectuate prin comparație cu perioada anterior verificată (**01.07-01.11.2017**) procentul de pierdere a fost de **4,61%** și se observă o ușoară îmbunătățire la acest indicator.

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:

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

- în perioada 01.11.2017 - 31.03.2018:

- s-a constatat în perioada verificată că programul nu s-a realizat integral în niciuna din lunile verificate, procentul lunar de realizare la acest indicator este cuprins între **99,57%** și **99,78%**;
- pierderea medie lunară este de **0,32 %** față de programul inițial și nu poate afecta prestația serviciului;
- față de perioada anterior verificată, **iunie-octombrie 2017** când pierderea medie a fost de **0,73%**, se observă o ușoară îmbunătățire a acestui indicator;
- de menționat că, verificarea a inclus numai liniile urbane din programul de transport. realizările din programul de transport se reflectă și prin prisma mediei lunare a imobilizărilor de parc, care a fost de **7,62%** în perioada verificată;
- față de perioada anterior verificată (**iunie-octombrie 2017**) când media lunară a imobilizărilor a fost de **16,50%**, se observă o îmbunătățire semnificativă și la acest indicator.

- în perioada 01.04. - 31.08.2018:

- s-a constatat în perioada verificată că programul s-a realizat în medie în procent de **99,77%**.
- pierderea medie lunară este de **0,33 %** față de programul inițial și nu poate afecta prestația

- serviciului;
- față de perioada **ianuarie-octombrie 2017** când pierderea medie a fost de **0,73%**, se observă o ușoară îmbunătățire a acestui indicator;
- de menționat că, verificarea a inclus numai liniile urbane din programul de transport. realizările din programul de transport se reflectă și prin prisma mediei lunare a imobilizărilor de parc, care a fost de **9,82%** în perioada verificată;
- față de perioada anterior verificată, se observă o îmbunătățire semnificativă și la acest indicator.

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

- în perioada 01.11.2017 - 31.03.2018:

- se înregistrează în perioada verificată cu **2309** semicurse pierdute la un număr de **213666** de semicurse programate;
- pierderile reprezintă **1,08%** din totalul semicurselor programate și nu afectează prestația;
- față de perioada anterior verificată (**01.06.-31.10.2017**) s-a constatat că procentul semicurselor pierdute a rămas constant;
- pierderile sunt cauzate de aglomerația din trafic;
- liniile cu pierderi mai mari sunt cele cu grad mare de încărcare, complexitate ridicată a traseului și se evidențiază la linia **104** (Cora Pantelimon-Piața Operei) cu **612** semicurse pierdute reprezentând **26,50%** din totalul semicurselor pierdute (**2309**) și linia **300** (Bulevardul Nicolae Bălcescu-Clăbucet) cu **555** semicurse pierdute reprezentând **24,04 %** din totalul semicurselor pierdute (**2309**);
- procentul de semicurse pierdute este unul scăzut și poate fi admis ca pierdere de proces.

- în perioada 01.04. - 31.08.2018:

- se înregistrează în perioada verificată (**01.04-31.08.2018**) cu **946** semicurse pierdute la un număr de **204536** de semicurse programate;
- pierderile reprezintă **0,47%** din totalul semicurselor programate și nu afectează prestația.
- față de perioada **01.06.-31.10.2017** s-a constatat că procentul semicurselor pierdute a scăzut.
- pierderile sunt cauzate de aglomerația din trafic;
- liniile cu pierderi mai mari sunt cele cu grad mare de încărcare, complexitate ridicată a traseului și se evidențiază la linia **104** (Cora Pantelimon-Piața Operei) cu **325** semicurse pierdute reprezentând **34,36%** din totalul semicurselor pierdute (**946**) și linia **300** (Bulevardul Nicolae Bălcescu-Clăbucet) cu **178** semicurse pierdute reprezentând **18,81 %** din totalul semicurselor pierdute (**946**);
- procentul de semicurse pierdute este unul scăzut și poate fi admis ca pierdere de proces.

Autobaza Obregia

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:

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

- în perioada 01.08.2017 - 31.01.2018:

- s-a constatat că programul s-a realizat integral;
- ponderea medie lunară a imobilizărilor în perioada verificată este de **17,22%**;
- starea tehnică a parcului de autobuze în ultima perioadă a cunoscut o ușoară revenire, astfel că ponderea imobilizărilor cu defecte grele s-a diminuat, însă din punctul de vedere al dotărilor

- care asigură confortul călătorilor în salon au rămas aceleași;
- vechimea, gradul de uzură al parcului auto, dar și condițiile de trafic în care sunt exploatate acestea, au determinat intervenția Autorității Publice Locale atât în ceea ce privește înnoirea parcului de vehicule necesare transportului public, dar și a condițiilor optime de deplasare în trafic a acestora prin crearea de noi benzi unice dedicate acestui tip de transport public.

- în perioada 01.02. - 30.06.2018:

- s-a constatat că programul s-a realizat integral în perioada verificată;
- ponderea medie lunară a imobilizărilor de parc în perioada verificată este de **15,67%**, față de perioada anterior verificată (**01.08.2017-31.01.2018**) când media lunară a imobilizărilor de parc a fost de **17,22%**, se observă o ușoară îmbunătățire la acest indicator;
- starea tehnică a parcului de autobuze în ultima perioadă a cunoscut o ușoară revenire, însă din punctul de vedere al dotărilor care asigură confortul călătorilor în salon au rămas aceleași;
- vechimea, gradul de uzură al parcului auto, dar și condițiile de trafic în care sunt exploatate acestea, au determinat intervenția Autorității Publice Locale, atât în ceea ce privește înnoirea parcului de vehicule necesare transportului public, dar și a condițiilor optime de deplasare în trafic a acestora.

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

- în perioada 01.08.2017 - 31.01.2018:

- se înregistrează cu **7165** semicurse pierdute în intervalul **01.08.2017-31.01.2018**, cu o medie lunară de **1194** semicurse pierdute;
- pierderile reprezintă **4,81%** din semicursele programate și sunt la limita care poate afecta prestația;
- pierderi mari de semicurse sunt înregistrate la liniile **381** (Piața Reșița –Piața Victoriei) și **313** (Turnu Măgurele-Piața Sfânta Vineri). Linia **381** se înregistrează cu **3916** semicurse pierdute în intervalul verificat, ceea ce reprezintă **54,65%** din totalul semicurselor pierdute, iar linia **313** se înregistrează cu **2700** semicurse pierdute în intervalul verificat, ceea ce reprezintă **37,68%** din totalul semicurselor pierdute;
- cauzele care au condus la pierderea de semicurse sunt aglomerația din trafic, sistemul de management al traficului funcțional parțial, gradul mare de încărcare a saloanelor de transport, lucrările edilitare, indisciplina participanților în trafic, condițiile meteo nefavorabile.

- în perioada 01.02. - 30.06.2018:

- se înregistrează cu **3001** semicurse pierdute în intervalul **01.02. -30.06.2018**, cu o medie lunară de **600** de semicurse pierdute;
- pierderile reprezintă **2,38%** din semicursele programate (**126286**) și sunt la limita care poate afecta prestația;
- pierderi mari de semicurse sunt înregistrate la liniile **381** (Piața Reșița –Piața Victoriei) și **313** (Turnu Măgurele-Piața Sfânta Vineri). Linia **381** se înregistrează cu **1219** semicurse pierdute în intervalul verificat, ceea ce reprezintă **40,62%** din totalul semicurselor pierdute (**3001**), iar linia **313** se înregistrează cu **1348** semicurse pierdute în intervalul verificat, ceea ce reprezintă **44,92%** din totalul semicurselor pierdute;
- cauzele care au condus la pierderea de semicurse sunt: aglomerație în trafic, sistemul de management al traficului funcțional parțial, grad mare de încărcare a saloanelor de transport, lucrări edilitare, indisciplina participanților în trafic;
- față de perioada anterior verificată (**01.08.2017-31.01.2018**), când Autobaza Obregia s-a înregistrat cu **7165** semicurse pierdute, media lunară fiind de **1194** de semicurse pierdute, iar pierderile reprezentau **4,81%** din semicursele programate, se observă o îmbunătățire semnificativă la acest indicator de performanță.

Depoul Victoria

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:

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

- în perioada 01.10.2017 – 28.02.2018:

- s-a constatat că programul nu s-a realizat în procent de 100% în lunile verificate, cu excepția lunii decembrie, când programul s-a realizat integral;
- procentul de realizare a programului de transport în celelalte luni a fost cuprins între **95,03%** și **98,31%**;
- programul de transport la nivel de unitate s-a realizat cu dificultate în condițiile în care rezervele de parc sunt minime;
- media lunară a imobilizărilor de parc a fost de **30,95%**, iar la cele cu defecte grele, media lunară a imobilizărilor de parc a fost de **13,81%**, cauza principală fiind lipsa pieselor de schimb și a materialelor necesare repunerii în funcțiune a tramvaielor cu defecte;
- vechimea mare, gradul de uzură și condițiile de exploatare a parcului în special la orele de vârf, menține procentul de imobilizări la un nivel destul de ridicat;
- cauzele care au generat pierderi la program sunt aceleași pentru toate depourile de tramvaie și nu pot fi rezolvate decât prin intervenția administrației publice locale.

- în perioada 01.03. – 31.07.2018:

- s-a constatat că programul nu s-a realizat în niciuna din lunile verificate;
- procentul de realizare a programului de transport a fost cuprins între **92,99%** și **99,75%**;
- programul de transport la nivel de unitate s-a realizat cu dificultate în condițiile în care rezervele de parc sunt minime;
- media lunară a imobilizărilor de parc a fost de **27,14%**, iar la cele cu defecte grele, media lunară a imobilizărilor de parc a fost de **9,05%**, cauza principală fiind lipsa pieselor de schimb și a materialelor necesare repunerii în funcțiune a tramvaielor cu defecte;
- vechimea mare, gradul de uzură și condițiile de exploatare a parcului în special la orele de vârf, menține procentul de imobilizări la un nivel destul de ridicat;
- cauzele care au generat pierderi la program sunt aceleași pentru toate depourile de tramvaie și nu pot fi rezolvate decât prin intervenția administrației publice locale.

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

- în perioada 01.10.2017 – 28.02.2018:

- se înregistrează cu **2269** semicurse pierdute în intervalul verificat, cu o medie lunară de **454** de semicurse pierdute;
- pierderile reprezintă **3,45%** din semicursele programate (**65727**);
- pierderile cele mai mari se înregistrează în luna octombrie 2017, ianuarie și februarie 2018 (octombrie 2017 cu **575** semicurse pierdute, ianuarie 2018 cu **571** semicurse pierdute și februarie 2018 cu **615** semicurse pierdute);
- procentul de pierdere de **3,45%** din semicursele programate sunt în limita pierderilor de proces admise, iar prestația nu poate fi considerată afectată;
- pierderile sunt cauzate de starea precară a parcului, traficul foarte aglomerat, reducerea vitezei comerciale (restricții) datorită stării tehnice necorespunzătoare a căii de rulare, care pe anumite zone necesită modernizare;
- pierderile cele mai mari se înregistrează la linia **10** cu **1112** semicurse pierdute pe toată perioada verificată și reprezintă **49%** din totalul semicurselor pierdute (**2269**);
- față de perioada anterior verificată (**mai-septembrie 2017**, când s-a înregistrat cu **765** semicurse pierdute ce reprezintă **1,15%** din totalul semicurselor programate) se observă o depreciere a acestui indicator.

- în perioada 01.03. – 31.07.2018:

- se înregistrează cu **1964** semicurse pierdute în intervalul **01.03. -31.07.2018** cu o medie lunară de **393** de semicurse pierdute;
- pierderile reprezintă **2,94%** din semicursele programate (**66711**);
- procentul de pierdere de **2,94%** din semicursele programate este în limita pierderilor de proces admise, iar prestația nu poate fi considerată afectată;
- pierderile sunt cauzate de starea precară a parcului, traficul foarte aglomerat, reducerea vitezei comerciale (restricții) datorită stării tehnice necorespunzătoare a căii de rulare, care pe anumite zone necesită modernizare;
- pierderile cele mai mari se înregistrează la linia **10** cu **803** semicurse pierdute pe toată perioada verificată și reprezintă **40,88%** din totalul semicurselor pierdute (**1964**) și la linia **34** cu **720** semicurse pierdute pe toată perioada verificată și reprezintă **36,66%** din totalul semicurselor pierdute (**1964**);
- față de perioada anterior verificată (**octombrie 2017 - februarie 2018**, când s-a înregistrat cu **2269** semicurse pierdute ce reprezentau **3,45%** din totalul semicurselor programate) se observă o ușoară apreciere a acestui indicator.

Depoul Bucureștii Noi

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:

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

- în perioada 01.12.2017 - 30.04.2018:

1. Tramvaie

- s-a constatat că programul s-a realizat integral cu următoarea excepție: în luna februarie, programul în zi de lucru pe **linia 41** a fost realizat doar în proporție de **99,70%**;
- starea tehnică a parcului rămâne în continuare o problemă pentru operator, media lunară a imobilizărilor în perioada verificată fiind de **50,37%** din total parc, iar media lunară a imobilizărilor cu defecte grele este de **46,30%**;
- parcul de vagoane are o vechime și o uzură considerabilă, fapt ce afectează în mod evident realizarea programului de circulație;
- aportul Uzinei de Reparații este unul redus în ceea ce privește repunerea în funcțiune a materialului rulant defect sau a ansamblelor aferente acestuia;
- în rapoartele anterioare privind evaluarea serviciului de transport public local, au fost evidențiate principalele motive care au condus la situația actuală a parcului de tramvaie.

2. Troleibuze

- în ceea ce privește transportul cu troleibuzul s-a constatat că programul s-a realizat integral în perioada verificată;
- starea tehnică a parcului rămâne în continuare o problemă pentru operator, media lunară a imobilizărilor în perioada verificată fiind de **43,63%** din total parc, iar media lunară a imobilizărilor cu defecte grele este de **31,82%**;
- repunerea în funcțiune a parcului de troleibuze cu defecte grele trebuie analizată din perspectiva costurilor cu reparațiile, astfel încât să nu existe o presiune pe bugetul operatorului, în condițiile în care mai eficiente ar fi investițiile în mijloace de transport noi, cu costuri de operare scăzute, grad de confort ridicat, care să îndeplinească toate criteriile din punct de vedere al mediului;
- așadar, vechimea și gradul ridicat de uzură rămân în continuare principalele cauze care pot

conduce la nerealizări la program.

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

- în perioada 01.12.2017 - 30.04.2018:

1. Tramvaie

- se înregistrează cu **1018** semicurse pierdute în intervalul verificat, la un număr de **89362** semicurse programate;
- pierderile reprezintă **1,14%** din semicursele programate și pot fi considerate pierderi de proces;
- față de perioada anterior verificată, se observă o ușoară îmbunătățire a acestui indicator, în perioada **01.07-30.11.2017**, Depoul Bucureștii Noi-tw s-a înregistrat cu **2856** semicurse pierdute, ceea ce reprezintă **3,20%** din totalul semicurselor programate (**86644**);
- pierderile semnificative de semicurse în perioada verificată sunt înregistrate în continuare la liniile **41** și **24**, a căror trasee au dificultăți în trafic datorate aglomerației;
- linia **41** (Piața Presei-Ghencea) s-a înregistrat cu **423** semicurse pierdute în perioada verificată și reprezintă **41,55%** din totalul de semicurse pierdute și linia **24** (Cartier Dămăroaia-Vasile Pârvan) s-a înregistrat cu **373** semicurse pierdute și reprezintă **36,64%** din totalul semicurselor pierdute;
- creșterea capacității de transport, regularitatea la program, reducerea timpilor de așteptare în stații și creșterea confortului în saloanele de transport, rămân în continuare obiectivele principale de realizat pe care le are în vedere atât beneficiarul, cât și prestatorul serviciului de transport public local la nivelul Municipiului București;
- așadar, creșterea capacității de transport, fie prin scoaterea din imobilizări, fie prin achiziții de material rulant nou, rămâne în continuare principala problemă care privește atât operatorul serviciului, cât și Administrația Publică Locală.

2. Troleibuze

- se înregistrează cu **1631** semicurse pierdute în intervalul verificat cu o medie lunară de **326** semicurse pierdute;
- pierderile reprezintă **2,54%** din totalul semicurselor programate și nu afectează în mod semnificativ prestația, fiind considerate pierderi de proces;
- pierderile mai mari de semicurse sunt înregistrate la linia **65** (Dridu-Sfinții Voievozi) care se înregistrează cu **1209** semicurse pierdute în perioada verificată, ceea ce reprezintă **74,13%** din totalul semicurselor pierdute (**1631**), principala cauză fiind traficul foarte aglomerat.

Depoul Alexandria

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:

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

- în perioada 01.09.2017 - 31.01.2018:

- s-a constatat că programul nu s-a realizat integral în niciuna din lunile verificate, procentul de realizare la program a fost cuprins între **96,63%** și **99,33%**;
- media lunară a imobilizărilor de parc este de **29,57%**;
- principalele cauze ale nerealizărilor programului de transport sunt:
 - parc îmbătrânit, cu tramvaie, care au durată normală de funcționare depășită și uzura ridicată;
 - lipsă rezerve de parc și de personal de bord.

- în perioada 01.02. - 30.06.2018:

- s-a constatat că programul nu s-a realizat integral în niciuna din lunile verificate cu excepția lunii aprilie, procentul de realizare la program în celelalte luni a fost cuprins între **97,30%** și **99%**;
- media lunară a imobilizărilor de parc este de **28,73%**, iar a imobilizărilor grele este de **17%**;
- față de perioada anterior verificată (**01.09.2017-31.01.2018**) la acești indicatori de performanță nu s-au constatat îmbunătățiri;
- principalele cauze ale nerealizării programului de transport sunt:
 - parcul este unul îmbătrânit, cu tramvaie care au durată normală de funcționare depășită ca și la celelalte unități de exploatare;
 - depoul realizează cu dificultate prestația, fără rezerve de parc și din lipsă de personal;
 - pe lângă problemele de natură tehnică în ceea ce privește parcul de tramvaie, depoul se confruntă cu o serie de deficiențe la activitatea de întreținere și igienizare a saloanelor mijloacelor de transport.

Indicatorul I.8.

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

- în perioada 01.09.2017 - 31.01.2018:

- se înregistrează în perioada analizată cu **7272** semicurse pierdute, reprezentând **3,96%** din totalul semicurselor programate (**183485**);
- pierderi mai mari se înregistrează în luna **octombrie 2017** cu **1871** semicurse pierdute, respectiv **1946** semicurse pierdute în luna **decembrie 2017**;
- pierderi mari de semicurse pe întreaga perioadă sunt înregistrate la liniile **41** (Piața Presei – Ghencea) și **32** (Depoul Alexandria - Piața Unirii);
- linia **41** se înregistrează cu **1934** semicurse pierdute în intervalul verificat, ceea ce reprezintă **26,59%** din totalul semicurselor pierdute;
- linia **32** se înregistrează cu **3652** semicurse pierdute în intervalul verificat, ceea ce reprezintă **50,22%** din totalul semicurselor pierdute;
- cauzele care au condus la pierderea semicurselor sunt aglomerație în trafic, sistemul de management al traficului funcțional parțial, lucrările edilitare, indisciplinarea participanților în trafic și lipsa de personal de bord.

- în perioada 01.02. - 30.06.2018:

- se înregistrează în perioada analizată cu **6018** semicurse pierdute, reprezentând **3,32%** din totalul semicurselor programate (**181013**);
- pierderi mari de semicurse pe întreaga perioadă sunt înregistrate la liniile **41** (Piața Presei – Ghencea) și **32** (Depoul Alexandria - Piața Unirii);
- linia **41** se înregistrează cu **2204** semicurse pierdute în intervalul verificat, ceea ce reprezintă **36,62%** din totalul semicurselor pierdute, iar linia **32** se înregistrează cu **2831** semicurse pierdute în intervalul verificat, ceea ce reprezintă **47,04%** din totalul semicurselor pierdute.
- față de perioada anterior verificată (**01.09.2017-31.01.2018**) la acest indicator de performanță nu s-au constatat îmbunătățiri;
- cauzele care au condus la pierderea de semicurse sunt: aglomerație în trafic, sistemul de management al traficului funcțional parțial, lucrări edilitare, indisciplinarea participanților în trafic și lipsa de personal.

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:

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

- în perioada 01.10.2017 – 28.02.2018:

- s-a constatat că programul nu s-a realizat integral în niciuna din lunile verificate;
- procentul de realizare a programului de transport a fost cuprins între **92,61%** și **96,44%**;
- programul de transport la nivel de unitate s-a realizat cu dificultate în condițiile în care rezervele de parc sunt inexistente;
- media lunară a imobilizărilor de parc a fost de **49,34%**, iar la cele cu defecte grele media lunară a imobilizărilor de parc a fost de **37,86%**, cauza principală fiind lipsa pieselor de schimb și a materialelor necesare repunerii în funcțiune a tramvaielor cu defecte;
- vechimea mare, gradul de uzură și condițiile de exploatare a parcului în special la orele de vârf, menține procentul de imobilizări la un nivel destul de ridicat;
- de menționat că, repunerea în funcțiune a parcului imobilizat tehnic rămâne în continuare o mare problemă, atât timp cât Uzina de Reparații, care asigură repararea parcului de tramvaie, nu dispune de o finanțare corespunzătoare;
- această situație se regăsește în toate depourile de tramvaie.

- în perioada 01.03. – 31.07.2018:

- s-a constatat că programul nu s-a realizat integral în lunile verificate, cu excepția lunii mai când programul a fost realizat **100%**;
- procentul de realizare a programului de transport a fost cuprins între **98,46%** și **99,91%**;
- programul de transport la nivel de unitate s-a realizat cu dificultate în condițiile în care rezervele de parc sunt inexistente;
- media lunară a imobilizărilor de parc a fost de **45,45%**, cauza principală fiind lipsa pieselor de schimb și a materialelor necesare repunerii în funcțiune a tramvaielor cu defecte;
- vechimea mare, gradul de uzură și condițiile de exploatare ale parcului în special la orele de vârf, menține procentul de imobilizări la un nivel destul de ridicat;
- de menționat că, repunerea în funcțiune a parcului imobilizat tehnic rămâne în continuare o mare problemă, atât timp cât Uzina de Reparații, care asigură repararea parcului de tramvaie, nu dispune de o finanțare corespunzătoare;
- această situație se regăsește în toate depourile de tramvaie.

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

- în perioada 01.10.2017 – 28.02.2018:

- se înregistrează cu **6289** semicurse pierdute în intervalul **01.10.2017 -28.02.2018** cu o medie lunară de **1258** de semicurse pierdute;
- pierderile reprezintă **5,21%** din semicursele programate (**120688**);
- pierderile cele mai mari se înregistrează în luna octombrie cu **1850** semicurse pierdute și decembrie cu **1509** semicurse pierdute, ceea ce reprezintă **29,42%**, respectiv **23,99%** din totalul semicurselor pierdute în perioada verificată;
- procentul de pierdere de **5,21%** din semicursele programate depășește limita de pierderi de proces admisă, iar prestația poate fi considerată afectată;
- pierderi mai mari se înregistrează la linia **14** și linia **21** ambele având trasee dificile cu traficul foarte aglomerat. Linia **14** (Piața Sf. Vineri-Faur Poarta 4) se înregistrează cu **2178** semicurse pierdute, ceea ce reprezintă **34,63%** din totalul semicurselor pierdute în intervalul verificat, iar linia **21** (Piața Sf. Gheorghe-Pasaj Colentina) se înregistrează cu **2330** semicurse pierdute, ceea ce reprezintă **37,05%** din totalul semicurselor pierdute;
- pierderile sunt cauzate de starea precară a parcului, traficul foarte aglomerat, reducerea vitezei comerciale (restricții) datorită stării tehnice necorespunzătoare a căii de rulare, care pe anumite zone necesită modernizare;
- problemele legate de vechimea și uzura parcului, precum și cele legate de trafic au fost analizate, dezbătute și aduse de către AMRSP în atenția factorilor de decizie.

- în perioada 01.03. – 31.07.2018:

- se înregistrează cu **1941** semicurse pierdute în intervalul **01.03.-31.07.2018** cu o medie lunară

de **388** semicurse pierdute;

- pierderile reprezintă **1,59%** din semicursele programate (**122377**);
- procentul de pierdere de **1,59%** din semicursele programate nu afectează prestația, fiind considerate pierderi de proces;
- față de perioada anterior verificată (**01.10.2017-28.02.2018**), când Depoul Colentina s-a înregistrat cu **6289** semicurse pierdute, ceea ce reprezintă **5,21%** din totalul semicurselor programate (**120688**), se poate observa o îmbunătățire semnificativă a acestui indicator de performanță, deci o creștere a capacității de transport, regularitatea la program, reducerea timpilor de așteptare în stații și creșterea confortului în saloanele de transport;
- pierderi mai mari se înregistrează la liniile **14** și **21** ambele având trasee dificile cu traficul foarte aglomerat. Linia **14** (Piața Sf. Vineri-Faur Poarta 4) se înregistrează cu **621** semicurse pierdute, ceea ce reprezintă **31,99%** din totalul semicurselor pierdute în intervalul verificat, iar linia **21** (Piața Sf. Vineri-Pasaj Colentina) se înregistrează cu **867** semicurse pierdute, ceea ce reprezintă **44,67%** din totalul semicurselor pierdute;
- pierderile sunt cauzate de starea precară a parcului, traficul foarte aglomerat, reducerea vitezei comerciale (restricții) datorită stării tehnice necorespunzătoare a căii de rulare, care pe anumite zone necesită modernizare;
- problemele legate de vechimea și uzura parcului, precum și cele legate de trafic au fost analizate, dezbătute și aduse de către AMRSP în atenția factorilor de decizie.

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 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:

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

- în perioada 01.11.2017 - 31.03.2018:

- s-a constatat că programul nu s-a realizat integral în niciuna din lunile verificate cu excepția lunii ianuarie când programul a fost realizat în proporție de **100%**;
- procentul de realizare a programului de transport a fost cuprins între **96.98%** și **99,38%**;
- programul de transport la nivel de unitate s-a realizat cu dificultate în condițiile în care rezervele de parc sunt minime;
- media lunară a imobilizărilor de parc a fost de **66.04%**, iar la cele cu defecte grele media lunară a imobilizărilor de parc a fost de **64,37%**, cauza principală fiind lipsa pieselor de schimb și a materialelor necesare repunerii în funcțiune a tramvaielor cu defecte;
- vechimea mare, gradul de uzură și condițiile de exploatare ale parcului în special la orele de vârf menține procentul de imobilizări la un nivel destul de ridicat, media procentului de realizare a parcului față de program a fost de **98,88%** și nu influențează major prestația;
- problemele legate de vechimea și uzura parcului, precum și cele legate de trafic au fost analizate, dezbătute și aduse de către AMRSP în atenția factorilor de decizie, în așa fel încât calitatea serviciului de transport public local să se ridice la nivelul cerut de utilizatori, atât prin înnoirea parcului, cât și prin modernizări aduse infrastructurii de transport.

- în perioada 01.04. - 31.08.2018:

- s-a constatat că programul nu s-a realizat integral în lunile verificate cu excepția lunilor iulie și august când programul a fost realizat în proporție de **100%**;
- procentul de realizare a programului de transport a fost cuprins între **96.98%** și **99,38%**;
- programul de transport la nivel de unitate s-a realizat cu dificultate în condițiile în care

rezervele de parc sunt minime;

- media lunară a imobilizărilor de parc a fost una ridicată;
- din parcul inventar de **96** de unități de transport, **63** sunt cu imobilizări grele, cauza principală fiind lipsa pieselor de schimb și a materialelor necesare repunerii în funcțiune a tramvaielor cu defecte;
- vechimea mare, gradul de uzură și condițiile de exploatare ale parcului în special la orele de vârf menține procentul de imobilizări la un nivel destul de ridicat, media procentului de realizare a parcului față de program a fost de **98,88%** și nu influențează major prestația în condițiile în care programul de transport după care se realizează prestația este întocmit în funcție de parcul activ al operatorului;
- problemele legate de vechimea și uzura parcului, precum și cele legate de trafic au fost analizate, dezbatute și aduse de către AMRSP în atenția factorilor de decizie, în așa fel încât calitatea serviciului de transport public local să se ridice la nivelul cerut de utilizatori, atât prin înnoirea parcului, cât și prin modernizări aduse infrastructurii de transport.

Indicatorul I.8.

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

- în perioada 01.11.2017 - 31.03.2018:

- se înregistrează cu **3909** semicurse pierdute în intervalul **01.11.2017- 31.03.2018** la un număr de **84075** semicurse programate;
- pierderile reprezintă **4,65%** din semicursele programate, procentul de pierdere se situează la limita admisă de proces, ținând cont de faptul că, majoritatea traseelor cu lungimi care depășesc 10-12 km, cu multe zone de conflict și grade de încărcare mari, pot fi considerate pierderi de proces;
- pierderi semnificative de semicurse în perioada verificată sunt înregistrate la linia **35** (Depoul Militari – Gara Basarab) care se înregistrează cu **991** semicurse pierdute, ceea ce reprezintă **25,35%** din totalul semicurselor pierdute și linia **44** (Cartier 16 Februarie – Vasile Pârvan) care se înregistrează cu **840** semicurse pierdute, ceea ce reprezintă **21,49%** din totalul semicurselor pierdute;
- față de perioada anterior verificată (**01.04.-31.10.2017**) s-a constatat o creștere de **1,38%** a semicurselor pierdute în condițiile în care traficul ridică mari probleme în desfășurarea serviciului de transport public local;
- creșterea capacității de transport, regularitatea la program, reducerea timpilor de așteptare în stații și creșterea confortului în saloanele de transport, rămân în continuare obiectivele principale de realizat pe care le are în vedere atât beneficiarul, cât și prestatorul serviciului de transport public local la nivelul Municipiului București.

- în perioada 01.04. - 31.08.2018:

- se înregistrează cu **4009** semicurse pierdute în intervalul **01.04-31.08.2018** la un număr de **85126** semicurse programate;
- pierderile reprezintă **4,70%** din semicursele programate, procentul de pierdere se situează la limita admisă de proces, ținând cont de faptul că, majoritatea traseelor au lungimi care depășesc 10-12 km, cu multe zone de conflict și grade de încărcare mari, pot fi considerate pierderi de proces;
- pierderi semnificative de semicurse în perioada verificată sunt înregistrate la linia **44** (Cartier 16 Februarie – Vasile Pârvan) care se înregistrează cu **903** semicurse pierdute, ceea ce reprezintă **22,52%** din totalul semicurselor pierdute și linia **35** (Depoul Militari – Gara Basarab) care se înregistrează cu **690** semicurse pierdute, ceea ce reprezintă **17,21%** din totalul semicurselor pierdute;
- față de perioada anterior verificată (**01.04.-31.10.2017**) s-a constatat o creștere de **1,38%** a semicurselor pierdute în condițiile în care traficul ridică mari probleme în desfășurarea serviciului de transport public local;
- creșterea capacității de transport, regularitatea la program, reducerea timpilor de așteptare în stații și creșterea confortului în saloanele de transport, rămân în continuare obiectivele principale de realizat pe care le are în vedere atât beneficiarul cât și prestatorul serviciului de transport public local la nivelul Municipiului București.

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;
- registru 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:

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

- în perioada 01.07. - 31.12.2017:

- s-a constatat că programul s-a realizat integral fără pierderi, cu excepția lunii noiembrie unde se constată o pierdere **1.4%** față de program;
- motivul pentru care în luna noiembrie programul nu s-a realizat în totalitate, este starea tehnică a parcului de tramvaie, unde ponderea medie a imobilizărilor din motive tehnice în perioada verificată este de **36,5%**;
- față de perioada anterior verificată (**01.01-30.06.2017**) s-a constatat că ponderea medie a imobilizărilor a scăzut cu **2,52%**, față de aceeași perioadă;
- rezervele de parc sunt minime, iar în aceste condiții orice creștere de parc devine imposibilă, chiar și prin transfer de vagoane de la alte subunități;
- problemele legate de vechimea și uzura parcului au fost analizate, dezbătute și aduse de către AMRSP în atenția factorilor de decizie, în așa fel încât calitatea serviciului de transport public local să se ridice la nivelul cerut de utilizatori, atât prin înnoirea parcului cât și prin modernizări aduse infrastructurii de transport.

- în perioada 01.01. - 31.05.2018:

- s-a constatat că programul s-a realizat integral fără pierderi, dar cu mare greutate din cauza imobilizărilor de parc;
- media lunară a imobilizărilor de parc în perioada verificată a fost de **31,71%**, iar cea a imobilizărilor grele a fost de **26,83%**;
- față de perioada anterior verificată (**01.07.-31.12.2017**) s-a constatat că ponderea medie a imobilizărilor a scăzut cu **5,69%**;
- rezervele de parc sunt minime, iar în aceste condiții orice creștere de parc devine imposibilă.
- problemele legate de vechimea și uzura parcului au fost analizate, dezbătute și aduse de către AMRSP în atenția factorilor de decizie, în așa fel încât calitatea serviciului de transport public local să se ridice la nivelul cerut de utilizatori, atât prin înnoirea parcului, cât și prin modernizări aduse infrastructurii de transport.

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

- în perioada 01.07. - 31.12.2017:

- se înregistrează cu **1946** semicurse pierdute în perioada **01.07-31.12.2017** din totalul de **75651** semicurse programate cu o medie lunară de **324,33** semicurse pierdute;
- procentual pierderile de semicurse reprezintă **2,57%** din cele programate și nu afectează prestația;
- liniile cele mai afectate de pierderi sunt linia **25** (CFR Progresul-Depoul Militari) și linia **7** (CFR Progresul –Piața Unirii), care includ multe zone extrem de aglomerate la orele de vârf;
- procentul de semicurse pierdute pentru linia **25** este de **41,57%** din totalul semicurselor pierdute, iar pentru linia **7** este de **31,55%**;
- procentul de pierdere este unul care poate fi acceptat ca pierdere de proces ce nu poate afecta prestația, în condițiile în care actualul program în baza căruia se desfășoară prestația nu este unul întocmit cu rigurozitate și aprobat de către autoritatea publică locală;
- actualul program de transport nu reflectă întocmai nevoile utilizatorilor, la elaborarea lui

- *ținându-se cont de starea tehnică a parcului de vehicule;*
- *facem precizarea că, evaluarea indicatorului efectuată de RATB este raportată la un program propus de operator și nu în baza unui program de transport întocmit în conformitate cu cererea, fapt precizat în mai toate rapoartele lunare de evaluare.*

- în perioada 01.01. - 31.05.2018:

- *se înregistrează cu **1953** semicurse pierdute în perioada verificată, din totalul de **73713** semicurse programate, cu o medie lunară de **390** semicurse pierdute;*
- *procentual pierderile de semicurse reprezintă **2,65%** din cele programate și nu afectează prestația;*
- *linia cea mai afectată de pierderi este linia **7** (CFR Progresul – Piața Unirii), care include multe zone extrem de aglomerate la orele de vârf;*
- *procentul de semicurse pierdute pentru linia **7** este de **68,46%** din totalul semicurselor pierdute (**1953**);*
- *procentul de pierdere este unul care poate fi acceptat ca pierdere de proces ce nu poate afecta prestația, în condițiile în care actualul program în baza căruia se desfășoară prestația nu este unul întocmit cu rigurozitate și aprobat de către autoritatea publică locală;*
- *actualul program de transport, nu reflectă întocmai nevoile utilizatorilor, la elaborarea lui ținându-se cont de starea tehnică a parcului de vehicule;*
- *facem precizarea că, evaluarea indicatorului, efectuată de RATB este raportată la un program propus de operator și nu în baza unui program de transport întocmit în conformitate cu cererea, fapt precizat în mai toate rapoartele lunare de evaluare.*

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 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:

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

- în perioada 01.08. - 31.12.2017:

- *s-a constatat că programul s-a realizat integral fără pierderi, cu excepția lunii august și septembrie unde se constată o pierdere de **0.11%** respectiv **0,10%** ce sunt nereprezentative;*
- *procentele de pierdere nu afectează prestația, dar scoate în evidență capacitatea depoului în ceea ce privește realizarea programului;*
- *motivul pentru care în cele două luni programul nu s-a realizat în totalitate, este starea tehnică a parcului de tramvaie, unde ponderea medie a imobilizărilor din motive tehnice este de **34,39%** în perioada verificată;*
- *rezervele de parc în zi lucru sunt minime sau deloc, fapt care grevează activitatea de exploatare;*
- *rulajul, vechimea ridicată a parcului de tramvaie, dar și nerespectarea programelor de reparații în termenele prevăzute, au contribuit în mare măsură la starea tehnică actuală a parcului;*
- *dependența depoului față de Uzina de Reparații este una reală și rămâne în continuare o problemă care necesită intervenția Autorității Publice Locale.*

- în perioada 01.01 - 31.05.2018:

- *s-a constatat că programul nu s-a realizat integral cu excepția lunii ianuarie, unde se constată că programul a fost realizat în proporție de **100,88%**;*
- *în celelalte luni procentul a fost cuprins între **97,88%** și **99,26%**;*
- *procentele de pierdere nu afectează prestația, dar scoate în evidență capacitatea depoului în*

ceea ce privește realizarea programului;

- motivul pentru care în cele patru luni programul nu s-a realizat în totalitate, este starea tehnică a parcului de tramvaie, unde ponderea medie a imobilizărilor din motive tehnice este de **33,87%** în perioada verificată;
- rezervele de parc în zi lucru sunt minime sau deloc, fapt care grevează activitatea de exploatare;
- rulajul, vechimea ridicată a parcului de tramvaie, dar și nerespectarea programelor de reparații în termenele prevăzute, au contribuit în mare măsură la starea tehnică actuală a parcului;
- dependența depoului față de Uzina de Reparații este una reală și rămâne în continuare o problemă care necesită intervenția Autorității Publice Locale.

Indicatorul I.8.

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

- în perioada 01.08. - 31.12.2017:

- se înregistrează cu **765** semicurse pierdute pe întregul interval verificat, cu medie lunară de 153 semicurse pierdute;
- pierderi mai mari se înregistrează în lunile **septembrie și octombrie 2017** unde numărul de semicurse pierdute a fost de **219**, respectiv **279**;
- procentul de pierdere la semicurse pe întregul interval este de **0,87%** din cele programate.
- pierderi mai mari se înregistrează în orele de vârf pe traseele unde traficul este foarte aglomerat, de exemplu: liniile **23, 27, 40 și 56**;
- procentul de pierdere este unul care poate fi acceptat ca pierdere de proces ce nu poate afecta prestația;
- raportat la aceeași perioadă a anului 2016 pierderile la program s-au diminuat, chiar în condițiile în care parcul de tramvaie nu a beneficiat de aportul Uzinei de Reparații.

- în perioada 01.01. - 31.05.2018:

- se înregistrează cu **1316** semicurse pierdute în perioada verificată din totalul de **92062** semicurse programate, cu o medie lunară de **263** semicurse pierdute;
- procentual, pierderile de semicurse reprezintă **1,43%** din cele programate și nu afectează prestația;
- linia cea mai afectată de pierderi este linia **40** (Complex RATB Titan – Piața Sf. Vineri), care include multe zone extrem de aglomerate la orele de vârf. Procentul de semicurse pierdute pentru linia **40** este de **32,07%** din totalul semicurselor pierdute (**1316**);
- procentul de pierdere este unul care poate fi acceptat ca pierdere de proces ce nu poate afecta prestația.
- raportat la aceeași perioadă a anului 2017, pierderile la program s-au diminuat, chiar în condițiile în care parcul de tramvaie nu a beneficiat de aportul Uzinei de Reparații.

Depoul Dudești

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:

Indicatorul I.1.

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

- în perioada 01.09.2017 - 28.02.2018:

- s-a constatat că programul nu s-a realizat integral în niciuna din lunile verificate;

- procentul de realizare a programului de transport a fost cuprins între **88,77%** și **98,62%**;
- programul de transport la nivel de unitate s-a realizat cu dificultate în condițiile în care rezervele de parc sunt minime;
- media lunară a imobilizărilor de parc a fost de **22,85%**, iar la cele cu defecte grele media lunară a imobilizărilor de parc a fost de **20,47%**, cauza principală fiind lipsa pieselor de schimb și a materialelor necesare repunerii în funcțiune a tramvaielor cu defecte;
- vechimea mare, gradul de uzură și condițiile de exploatare ale parcului în special la orele de vârf, menține procentul de imobilizări la un nivel destul de ridicat;
- față de aceeași perioadă a anului 2017, parcul de vehicule participant la program se menține la aceleași valori;
- de menționat că, repunerea în funcțiune a parcului imobilizat tehnic rămâne în continuare o mare problemă, atât timp cât Uzina de Reparații, care asigură repararea parcului de tramvaie, nu dispune de o finanțare corespunzătoare.

- în perioada 01.03. - 31.08.2018:

- s-a constatat că programul nu s-a realizat integral în niciuna din lunile verificate;
- procentul de realizare a programului de transport a fost cuprins între **86,56%** și **92,08%**;
- programul de transport la nivel de unitate s-a realizat cu dificultate în condițiile în care rezervele de parc sunt minime;
- media lunară a imobilizărilor de parc a fost de **30,95%**, iar la cele cu defecte grele media lunară a imobilizărilor de parc a fost de **29,30%**, cauza principală fiind lipsa pieselor de schimb și a materialelor necesare repunerii în funcțiune a tramvaielor cu defecte;
- vechimea mare, gradul de uzură și condițiile de exploatare ale parcului în special la orele de vârf, menține procentul de imobilizări la un nivel destul de ridicat;
- de menționat că, repunerea în funcțiune a parcului imobilizat tehnic rămâne în continuare o mare problemă, atât timp cât Uzina de Reparații, care asigură repararea parcului de tramvaie, nu dispune de o finanțare corespunzătoare.

Indicatorul I.8.

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

- în perioada 01.09.2017 - 28.02.2018:

- se înregistrează cu **5179** semicurse pierdute în intervalul verificat cu o medie lunară de **863** semicurse pierdute;
- pierderile reprezintă **6,97 %** din semicursele programate;
- pierderile cele mai mari se înregistrează în luna **octombrie** cu **2088** semicurse pierdute și în luna **noiembrie** cu **1044** semicurse pierdute, ceea ce reprezintă **40,32%**, respectiv **20,16%** din totalul semicurselor pierdute în perioada verificată;
- procentul de pierdere de **6,97%** din semicursele programate depășește limita de pierderi de proces admisă, iar prestația poate fi considerată afectată;
- pierderile sunt cauzate de starea precară a parcului, traficul foarte aglomerat, reducerea vitezei comerciale (restricții) datorită stării tehnice necorespunzătoare a căii de rulare, care pe anumite zone necesită modernizare;
- problemele legate de vechimea și uzura parcului, precum și cele legate de trafic au fost analizate, dezbătute și aduse de către AMRSP în atenția factorilor de decizie, în așa fel încât calitatea serviciului de transport public local să se ridice la nivelul cerut de utilizatori, atât prin înnoirea parcului, cât și prin modernizări aduse infrastructurii de transport.

- în perioada 01.03. - 31.08.2018:

- se înregistrează cu **6909** semicurse pierdute în intervalul verificat cu o medie lunară de **1152** semicurse pierdute;
- pierderile reprezintă **9,64 %** din semicursele programate;
- pierderile cele mai mari se înregistrează în luna **iulie** când s-au înregistrat **1631** semicurse pierdute, ceea ce reprezintă **23,61%** din totalul semicurselor pierdute în perioada verificată;
- procentul de pierdere de **9,64%** din semicursele programate depășește limita de pierderi de proces admisă, iar prestația poate fi considerată afectată;
- pierderile sunt cauzate de starea precară a parcului, traficul foarte aglomerat, reducerea vitezei comerciale (restricții), datorită stării tehnice necorespunzătoare a căii de rulare, care pe anumite zone necesită modernizare;

- problemele legate de vechimea și uzura parcului, precum și cele legate de trafic au fost analizate, dezbătute și aduse de către AMRSP în atenția factorilor de decizie, în așa fel încât calitatea serviciului de transport public local să se ridice la nivelul cerut de utilizatori, atât prin înnoirea parcului, cât și prin modernizări aduse infrastructurii de transport.

Depoul Vatra Luminoasă

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:

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

- în perioada 01.10.2017 – 28.02.2018:

- s-a constatat că programul s-a realizat integral în lunile verificate cu următoarea excepție, în luna **octombrie** programul a fost realizat în proporție de **99,93%**, deoarece pe linia **66** parcul în zi de lucru a fost realizat doar în procent de **99,71%**;
- programul de transport la nivel de unitate s-a realizat cu dificultate în condițiile în care rezervele de parc sunt minime.
- imobilizările de parc au fost cuprinse între **46,15%** și **51,92%** în perioada verificată;
- procentul este unul destul de ridicat, principala cauză fiind lipsa pieselor de schimb și a materialelor necesare repunerii în funcțiune a troleibuzelor cu defecte;
- vechimea mare, gradul de uzură și condițiile de exploatare ale parcului în special la orele de vârf, menține procentul de imobilizări la un nivel destul de ridicat;
- față de aceeași perioadă a anului 2017, parcul de vehicule participant la program se menține la aceleași valori.

- în perioada 01.03. – 31.07.2018:

- s-a constatat că programul nu s-a realizat integral în lunile verificate;
- procentul de realizare a programului de transport a fost cuprins între **99,05%** și **99,94%**;
- programul de transport la nivel de unitate s-a realizat cu dificultate în condițiile în care rezervele de parc sunt minime;
- imobilizările de parc au fost cuprinse între **30,77%** și **16,34%** în perioada verificată, media lunară fiind de **24,23%**, iar media lunară a imobilizărilor cu defecte grele este de **19,61%**;
- procentul este unul destul de ridicat, principala cauză fiind lipsa pieselor de schimb și a materialelor necesare repunerii în funcțiune a troleibuzelor cu defecte;
- față de perioadă anterior verificată (**01.10.2017-28.02.2018**) se observă o îmbunătățire la acest indicator de performanță (media lunară la imobilizările de parc a fost de **49,03%**);
- vechimea mare, gradul de uzură și condițiile de exploatare ale parcului în special la orele de vârf, menține procentul de imobilizări la un nivel destul de ridicat;
- față de perioada anterior verificată (**01.10.2017-28.02.2018**) parcul de vehicule participant la program se menține la aceleași valori.

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

- în perioada 01.10.2017 – 28.02.2018:

- s-a constatat că programul s-a realizat integral în lunile verificate cu următoarea excepție, în luna **octombrie** programul a fost realizat în proporție de **99,93%**, deoarece pe linia **66** parcul în zi de lucru a fost realizat doar în procent de **99,71%**;
- programul de transport la nivel de unitate s-a realizat cu dificultate în condițiile în care

- rezervele de parc sunt minime;
- imobilizările de parc au fost cuprinse între **46,15%** și **51.92%** în perioada verificată;
- procentul este unul destul de ridicat, principala cauză fiind lipsa pieselor de schimb și a materialelor necesare repunerii în funcțiune a troleibuzelor cu defecte;
- vechimea mare, gradul de uzură și condițiile de exploatare ale parcului în special la orele de vârf, menține procentul de imobilizări la un nivel destul de ridicat;
- față de aceeași perioadă a anului 2017, parcul de vehicule participant la program se menține la aceleași valori.

în perioada 01.03. – 31.07.2018:

- se înregistrează cu **3566** semicurse pierdute pe întregul interval verificat, cu o medie lunară de **713** semicurse pierdute pe cele 6 linii de transport;
- pierderile reprezintă **2,68%** din totalul semicurselor programate (**132854**) și se situează la limita admisă de proces;
- pierderile sunt cauzate de starea precară a parcului și de traficul foarte aglomerat;
- pierderi mai mari se înregistrează la linia **66** și linia **70** ambele având trasee dificile cu traficul foarte aglomerat. Linia **66** (Spitalul Fundeni-Vasile Pârvan) se înregistrează cu **1216** semicurse pierdute, ceea ce reprezintă **34,10%** din totalul semicurselor pierdute (**3566**) în intervalul verificat, iar linia **70** (Bd. Basarabia-Vasile Pârvan) se înregistrează cu **1110** semicurse pierdute, ceea ce reprezintă **31,13%** din totalul semicurselor pierdute (**3566**);
- față de perioada anterior verificată (**01.10.2017-28.02.2018**), când s-a înregistrat cu **4691** semicurse pierdute, ce reprezentau **3,54%** din totalul semicurselor programate, se observă o ușoară îmbunătățire a acestui indicator.

Depoul Berceni

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:

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

- în perioada 01.08.2017 - 31.01.2018:

- din analiză, a reieșit că în fiecare lună s-a realizat planul de transport integral;
- media lunară a imobilizărilor de parc este de **19,70%**.

- în perioada 01.02.2018 - 30.06.2018:

- din analiză a reieșit că în fiecare lună s-a realizat planul de transport integral;
- media lunară a imobilizărilor de parc este de **9,09%** din parcul inventar;
- față de perioada anterior verificată (**01.09.2017 - 31.01.2018**), când media lunară a imobilizărilor a fost de **19,70%**, se observă o îmbunătățire la acest indicator de performanță;
- rezervele de parc sunt minime, iar în aceste condiții, orice creștere de parc devine imposibilă;
- problemele legate de vechimea și uzura parcului au fost analizate, dezbătute și aduse de către AMRSP în atenția factorilor de decizie.

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

- în perioada 01.08.2017 - 31.01.2018:

- se înregistrează cu o medie lunară de **10163** semicurse pierdute în perioada verificată și reprezintă **5,47%** din totalul semicurselor programate (**185.759**);
- pierderi mari de semicurse sunt înregistrate la linia **77** (Piața Reșița-Bd. Alexandru Obregia),

care se înregistrează cu **7014** semicurse pierdute din totalul de **10163**, reprezentând **69,01%** din totalul pierderilor;

- cauzele care au condus la pierderea de semicurse sunt aglomerația în trafic, sistemul de management al traficului funcțional parțial, lucrările edilitare, indisciplinarea participanților în trafic.

- în perioada 01.02.2018 - 30.06.2018:

- din analiză a reieșit că în fiecare lună s-a realizat planul de transport integral;
- media lunară a imobilizărilor de parc este de **9,09%** din parcul inventar;
- față de perioada anterior verificată (**01.09.2017-31.01.2018**), când media lunară a imobilizărilor a fost de **19,70%**, se observă o îmbunătățire la acest indicator de performanță;
- rezervele de parc sunt minime, iar în aceste condiții, orice creștere de parc devine imposibilă;
- problemele legate de vechimea și uzura parcului au fost analizate, dezbătute și aduse de către AMRSP în atenția factorilor de decizie.

Depoul Bujoreni

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:

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

- în perioada 01.08. - 31.12.2017:

- s-a constatat că, programul nu s-a realizat integral decât în lunile noiembrie și decembrie;
- parcul de troleibuze, care asigură transportul public pe cele 6 linii are o vechime considerabilă, fapt ce se observă și în ponderea imobilizărilor din punct de vedere tehnic;
- astfel că media lunară a imobilizărilor în perioada verificată este de **47,05%** din parcul inventar;
- în aceste condiții, depoul nu își poate realiza programul de transport, rezultatele prestației reflectându-se și în valori negative ale indicatorului I.8 „Numărul de curse pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație”;
- această situație privind numărul mare de imobilizări poate fi întâlnită și la celelalte depouri care dețin în exploatare parcul de troleibuze;
- chiar dacă parcul circulant participant la program îndeplinește toate condițiile privind siguranța circulației, nu același lucru se poate spune de aspectul (interior-exterior) și de dotările corespunzătoare privind confortul călătorilor;
- vechimea considerabilă și lipsa fondurilor necesare modernizării parcului, au condus la situații în care operatorul realizează programul cu dificultate, rezerva de parc fiind minimă sau deloc.

- în perioada 01.01. - 31.05.2018:

- s-a constatat că, programul nu s-a realizat integral decât în luna februarie;
- parcul de troleibuze care asigură transportul public pe cele 6 linii are o vechime considerabilă, fapt ce se observă și în ponderea imobilizărilor din punct de vedere tehnic, astfel că, media lunară a imobilizărilor în perioada verificată este de **38,09%** din parcul inventar;
- la acest indicator se observă o ușoară îmbunătățire față de perioada anterior verificată (**01.08.-31.12.2017**), când media lunară a imobilizărilor a fost de **47,05%**;
- în aceste condiții, depoul nu își poate realiza programul de transport, rezultatele prestației reflectându-se și în valori negative ale indicatorului I.8 „Numărul de curse pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație”;

- această situație privind numărul mare de imobilizări poate fi întâlnită și la celelalte depouri care dețin în exploatare parcul de troleibuze;
- chiar dacă parcul circulant participant la program îndeplinește toate condițiile privind siguranța circulației, nu același lucru se poate spune de aspectul (interior-exterior) și de dotările corespunzătoare privind confortul călătorilor;
- vechimea considerabilă și lipsa fondurilor necesare modernizării parcului au condus la situații în care operatorul realizează programul cu dificultate, rezerva de parc fiind minimă sau deloc.

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

- în perioada 01.08. - 31.12.2017:

- se înregistrează în intervalul verificat (01.08.-31.12.2017) cu 5533 semicurse pierdute cu o medie lunară de 1106,60 semicurse pierdute;
- pierderi mai mari înregistrează pe următoarele linii astfel: linia 93 (Valea Argeșului-Gara de Nord) cu 1234 semicurse pierdute, adică 22,30% din totalul semicurselor pierdute, linia 62 (Gara de Nord-Grup Școlar Auto) cu 1164 semicurse pierdute, adică 21,03% din totalul semicurselor pierdute și linia 96 (Depoul Alexandria- Gara de Nord) cu 1124 semicurse pierdute, adică 20,31% din totalul semicurselor;
- procentul de semicurse pierdute, medie lunară, reprezintă 3,93% din cele programate și nu poate afecta major prestația;
- vina nu aparține în totalitate operatorului, în condițiile în care traficul rutier la nivelul Municipiului București se desfășoară cu dificultate, în special în zilele de lucru și la orele de vârf;
- pierderile la programul de transport pe care operatorul le înregistrează lunar din cauza traficului au devenit o constantă, în condițiile în care unele măsuri pentru fluidizarea traficului nu au fost puse în practică sau cele care au fost aplicate sunt insuficiente.

- în perioada 01.01. - 31.05.2018:

- se înregistrează în intervalul verificat (01.01.-31.05.2018) cu 5159 semicurse pierdute cu o medie lunară de 1032 semicurse pierdute;
- pierderi mai mari se înregistrează pe următoarele linii astfel: linia 93 (Valea Argeșului-Gara de Nord) cu 1269 semicurse pierdute, adică 24,60% din totalul semicurselor pierdute, linia 62 (Gara de Nord-Grup Școlar Auto) cu 1035 semicurse pierdute, adică 20,06% din totalul semicurselor pierdute și linia 96 (Depoul Alexandria- Gara de Nord) cu 970 semicurse pierdute, adică 18,80% din totalul semicurselor;
- procentul de semicurse pierdute, medie lunară, reprezintă 3,68% din cele programate (140121) și nu poate afecta major prestația;
- vina nu aparține în totalitate operatorului, în condițiile în care traficul rutier la nivelul Municipiului București se desfășoară cu dificultate, în special în zilele de lucru și la orele de vârf;
- pierderile la programul de transport pe care operatorul le înregistrează lunar din cauza traficului au devenit o constantă, în condițiile în care unele măsuri pentru fluidizarea traficului nu au fost puse în practică sau cele care au fost aplicate sunt insuficiente.

Secția Rețele Electrice

Parte integrantă a sistemului de transport, rețeaua electrică de tracțiune și substațiile energetice asigură furnizarea energiei electrice pentru acționarea electrovehiculelor de care depinde realizarea programului de circulație. Pierderea de curse la programul de transport nu poate fi doar o cauză a unui parc disponibil de vehicule îmbătrânit și cu probleme mari în menținerea în funcțiune la standarde de siguranță circulației, poate fi și din cauza unor defecte apărute în furnizarea de energie electrică, fie din cauza operatorului, fie din cauze independente de acesta. Așadar, analiza valorilor indicatorului de performanță I.1 – "Numărul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu numărul necesar pentru realizarea programului de circulație", precum și I.8 – "Numărul de curse, trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație", impune și o evaluare a modului în care sistemul de transport electric are asigurată alimentarea cu energie electrică de tracțiune.

Mentenanța instalațiilor și echipamentelor se realizează conform planului de mentenanță. Acesta, precum și procedurile de lucru fiind înregistrate în fișele de mentenanță, luându-se în considerare recomandările și instrucțiunile producătorului de echipamente sau instalații. Fără a intra în analiza modului în care se monitorizează funcționarea echipamentelor și a instalațiilor, a activității personalului, precum și pentru optimizarea deservirii acestora (afere serviciilor de alimentare cu energie electrică de tracțiune) sunt necesare câteva precizări:

- *vechimea mare a instalațiilor și a echipamentelor poate influența în mod direct buna funcționare a sistemului, în cazuri grave poate fi vorba de avariarea mijlocului fix;*
- *aici se poate prezenta un prim paradox și anume, comportamentul deținătorului mijlocului fix pentru a reduce cheltuielile cu reparațiile, se procedează destul de des la eliminarea efectuării anumitor reparații planificate, modernizări sau re tehnologizări;*
- *aparent, o astfel de situație duce la o durată mai mare de funcționare și cheltuieli mai mici cu reparațiile, însă realitatea este că instalațiile și echipamentele reparate și neîntreținute corespunzător sau la timp, ajung să se defecteze mai des și mai grav (durata mai mică de funcționare și cheltuieli mai mari pentru repararea componentelor);*
- *structura ciclurilor de reparații (indiferent de tipul de reparație) se regăsește în planul anual de mentenanță, însă rigiditatea care s-a manifestat în anii anteriori în ceea ce privește planificarea reparațiilor, a condus la adversitatea acestuia;*
- *pentru eliminarea unor neajunsuri este necesară o flexibilitate în planificarea reparațiilor;*
- *în acest sens, operatorul a avut în vedere, revizuirea normativelor existente cu corecțiile respective, propunându-le spre aprobare Consiliului de Administrație;*
- *necesitatea modernizării rețelei electrice subterane sau aeriene a stațiilor de transformare și alimentare cu energie electrică pentru tracțiune ar trebui incluse cât mai urgent într-un program amplu de modernizare și re tehnologizare, având în vedere gradul ridicat de uzură fizică și morală;*
- *acest fapt, a condus într-o mare măsură la creșterea numărului de avarii sau accidente în rețea, imobilizări de material rulant, costuri ridicate cu energia, materii prime și materiale și nu în ultimul rând la un nivel de calitate scăzut al prestației.*

Serviciul Dispecerizarea Circulației

Sistemul de transport are următoarele scopuri:

- *asigurarea unei capacități de transport suficiente;*
- *realizarea accesibilității;*
- *realizarea unui timp minim pe traseul origine-destinație;*
- *siguranța realizării prestației pe orice vreme;*
- *un confort acceptabil pentru pasager;*
- *efecte negative minime asupra mediului înconjurător.*

Obiectivele menționate se pot realiza numai prin dezvoltarea și modernizarea activităților de transport public, mai concret, se pot realiza prin:

- *dotarea cu vehicule noi a operatorului de transport, re tehnologizarea proceselor de întreținere și reparații;*
- *achiziționarea sau producerea de echipamente de dispecerizare și control automat al circulației;*
- *reducerea costurilor de exploatare și protecția mediului înconjurător*

Datorită situației financiare precare, RATB nu și-a permis aplicarea unor măsuri radicale de revigorare. Adevărata redresare a RATB se va realiza pe baza unei strategii pe termen lung și va fi susținută financiar de Autoritatea Publică Locală. La elaborarea principiilor pentru un sistem integrat de transport, trebuie să se aibă în vedere că, rentabilitatea transportului public nu trebuie apreciată pe baza balanțelor proprii de venituri și cheltuieli, ci, în funcție de efectele utile pe care acesta le produce asupra utilizatorilor serviciului.

Un rol important în activitatea de transport public local îl reprezintă activitatea de dispecerizare a flotei de transport public local. Întrucât în rapoartele de monitorizare anterioare ale activității serviciului de dispecerizare ale operatorului nu au fost analizate modul de organizare actual, dotarea

tehnică a serviciului cu echipamente specifice, procedurile de lucru, considerăm că sunt necesare câteva precizări cu privire la ceea ce ar trebui să furnizeze un astfel de serviciu în condițiile unor dotări corespunzătoare și prin utilizarea de aplicații care să permită:

- vizualizarea grafică în timp real pe baza datelor primite de la flota de vehicule, prin dotarea cu aplicații la întreaga flotă. Aceasta presupune existența hărților vectoriale ale orașului (străzi, rețeaua de transport public, liniile, stațiile, capetele de linii și spațiile funcționale), care să permită cu funcțiile respective afișarea la cerere a unui vehicul pe hartă;
- identificarea și semnalarea rapidă a ieșirilor din traseu, a urgențelor (avarii, accidente) și a situațiilor speciale de trafic, în vederea remedierii prompte și eficiente a acestora;
- analizarea stării de avans/întârziere a vehiculelor față de graficul de circulație și vizualizarea stării la nivelul dispeceratului central și transmiterea automată a comenzii de sincronizare a deplasării vehiculului cu graficul de circulație;
- gestionarea și înregistrarea comunicației cu șoferii;
- punerea în aplicare a deviațiilor de traseu prestabilite, în cazul în care apar blocaje de circulație (transmiterea automată a mesajelor de deviere către vehicule);
- monitorizarea și gestionarea plecărilor/sosirilor de la/că capetele de linii în ordine cronologică, într-un format tabelar, pe care dispeceratul va urmări respectarea programului. Dacă se impune o replanificare, dispeceratul va modifica parametrii de cursă, prin deschiderea directă a interfeței de planificare;
- procesarea în mod dinamic, după confirmarea dispeceratului, a graficelor de circulație, în funcție de situația reală din traseu (căderi, întârzieri în trafic);
- rotația graficelor de circulație (tururi) în cazul unui blocaj temporar total pe o linie sau în caz de întârzieri mari în trafic.

Așadar, pentru a asigura un serviciu de calitate pe lângă celelalte investiții pe infrastructură, flota de transport, va trebui să țină cont și de dotarea corespunzătoare a activității de dispecerizare.

Serviciul Relații 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;

De menționat, faptul că, prin HCGMB nr. 55/2018 s-a dispus schimbarea formei juridice a Regiei Autonome de Transport București în Societate Comercială, respectiv Societatea de Transport București - STB S.A.. Totodată, prin încheierea contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local din data de 17.09.2018 între Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public

București Ilfov și STB S.A., aceasta din urmă devenind transportator regional care prestează serviciul de transport public local în regiunea București –Ilfov. Conform contractului de delegare a gestiunii încheiat în data de 17.09.2018 între cele două părți, activitatea de monitorizare a Indicatorilor de Performanță intră în competența A.D.I.T.P.B.I.. Așadar, analiza și evaluarea Indicatorilor de Performanța s-a facut până la data de 17.09.2018, dată de la care conform statutului revine A.D.I.T.P.B.I.

AMRSP

INDICATORII DE PERFORMANȚĂ AI SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL - anul 2018

INDICATORI DE PERFORMANȚĂ AI SERVICIILOR DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL - anul 2018												
Nr. crt.	Denumire indicator de performanță	U.M.	Trim. I 2018			Trim. II 2018			Trim. III 2018			Medie anuală/ Total
			Ian.	Febr.	Martie	Aprilie	Mai	Iunie	Iulie	August	Sept.	
1.	I.1 - Număr total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu nr. necesar pentru realizarea programului de circulație	%	99,50%			99,49%			99,56			
2.	I.2 – Numărul de reclamații ale călătorilor privind calitatea transportului, dintre care:	nr.	1523			1903			1017			
	a) număr de reclamații justificate	nr.	308			670			226			
	b) număr de reclamații rezolvate	nr.	1523			1903			1017			
	c) număr de reclamații la care călătorii nu au primit răspuns în termene legale	nr.	0			0			0			
3.	I.3 – Numărul autovehiculelor atestate Euro 3, Euro 4 raportat la numărul total de autovehicule necesar pentru realizarea programului de circulație	%	99,99			99,99			99,99			
4.	I.4 – Vechimea mijloacelor de transport și dotările de confort pentru călători	ani	Ab. – 10 ani, 6 luni Tb. – 14 ani, 11 luni Tw. – 19 ani, 2 luni			Ab. – 10 ani, 9 luni Tb. – 15 ani, 2luni Tw. – 19 ani, 5 luni			Ab. – 11 ani Tb. – 15 ani, 5 luni Tw. –19 ani, 8 luni			
5.	I.5 – Despăgubiri plătite de către operatorii de transport/ transportatori autorizați pentru nerespectarea condițiilor de calitate și mediu pentru desfășurarea transportului	lei 10 ⁶	18.488,06*			13064,05*			10.935,70*			
6.	I.6 – Numărul abaterilor constatate și sancționate de personalul împuternicit privind nerespectarea prevederilor legale	nr./lei /10 ⁶ km	-			-			-			-
7.	I.7 – Numărul de accidente de circulație produse din vina personalului propriu sau a operatorului de transport autorizat	nr./10 ⁶ km	5,81			3,31			4,80			
8.	I.8 – Numărul de curse, trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație	nr.	Tw-1945,5 Tb-761 Ab-4120,5	Tw-2042,5 Tb-495,5 Ab-3806,5	Tw-3196 Tb-1417,5 Ab-7179,5	Tw-1854 Tb-1709 Ab-7281	Tw-2584,5 Tb-1311,5 Ab-7584,5	Tw-3053 Tb-1128 Ab-4964	Tw-3041 Tb-1324 Ab-4308	Tw-2384 Tb-1050 Ab-4761,5	Tw-2475 Tb-1122,5 Ab-8566,5	
			6.827	6.344,5	11.793	10.844	11.480,5	9.145	8.673	8.195,5	12.164	
			24.964,5			31.469,5			29.032,5			
9.	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	nr.	-	-	-	4 trasee	4 trasee	-	-	3 trasee	-	-
						8			3			
10.	I.10 – Numărul de călători afectați de I.8 și I.9	nr.	Operatorul nu dispune de echipament pentru numărarea călătorilor									

Capitolul 4

Starea actuală a sistemului

Sistemul se confruntă cu o serie de probleme legate atât de starea tehnică a parcului aflat în dotare, cât și a căilor de rulare. Dacă la transportul pe pneuri (autobuz-troleibuz) calea de rulare permite o deplasare a mijloacelor de transport în funcție de trafic, la transportul pe șină (tramvai) lipsa investițiilor în ceea ce privește modernizarea la calea de rulare, face ca pe anumite tronsoane deplasarea vagoanelor să fie lentă cu efecte negative asupra programului de circulație, cât și asupra mediului înconjurător (zgomot peste limitele admise în zonele urbane).

A. SISTEMUL ȘI 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 ȘI 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
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 două 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
Victoria				14		28						2	45	
Bucureștii Noi					1	52						1	54	
Dudești			9			11				5	10	3	45	
Alexandria		3	27			41						1	72	
Colentina		1	5			70							71	
Militari	1 (T4R)			2			2	16	79				91	1
Giurgiu					2	39						1	42	
Titan	4 (V3AM)		4			58						2	65	
TOTAL	5	4	46	16	4	298	2	16	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 școală. Pentru prestarea serviciului în inventar au mai rămas 470 vagoane călători.

PARC INVENTAR TROLEIBUZE PE MĂRCI

MARCA	TOTAL
DAC 412 E	1
ROCAR 812 E	1
ASTRA IKARUS	163
ASTRA IRISBUS	100
TOTAL	265

SITUAȚIA PARCULUI (ACTIV+INACTIV)

Situația parcului de mijloace de transport la data de 16.09.2018

Situația parcului de mijloace de transport la data de 10.09.2016

Categorii de vehicule	Parc activ						Scoală	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	284	190	190	80	0	14	5	39,1	100	58,4	197	7	15	0	1	174
Troleibuz	196	103	103	82	0	11	3	38,9	100	74,0	66	2	1	0	1	62
Autobuz	902	464	464	363	0	75	2	40,5	100	78,6	243	0	0	95	147	1

**REȚEAUA DE TRANSPORT
MIJLOACE DE TRANSPORT
REPARTIȚIA PE MĂRCI ȘI SUBUNITĂȚI**

1. Linii deservite la data de 16.09.2018

Tip transport	Orășenești	Preorășenești	Expres	Navetă	Noapte
Tramvai	26	-	-	-	-
Troleibuz	16	-	-	-	-
Autobuz	67	15	2	4	26
Total	109	15	2	4	26
Total general	156				

Aria deservită = 601 km², din care:	
- zona urbană	228
Densitate rețea (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, stații de oprire:

3. Lungime rețea de transport = 645 (km cale dubla), din care:	
a) tramvaie	137
b) troleibuze	66
c) autobuze	422
d) linii urbane	344
e) linii preorășenești	99
4. Lungime trasee = 1651 (km cale dublă), din care:	
a) tramvaie	243
b) troleibuze	130
c) autobuze	1278
d) linii preorășenești	185
5. Număr stații de oprire = 2465, din care:	
- în județul Ilfov	323

Capitolul 6

Concluzii AMRSP

Rezultatele activității de monitorizare, evaluare, concluzii și propuneri au fost incluse în rapoartele lunare înșușite de RATB.

În urma activității de monitorizare desfășurată de AMRSP, s-au constatat o serie de probleme cu care se confruntă aceasta și anume:

- ⇒ *necesitatea modernizării actualului parc de vagoane și continuarea programului de fabricație a tramvaielor Bucur LF;*
- ⇒ *stabilirea unor locații pentru terminalele intermodale cu asigurarea condițiilor specifice de funcționare;*
- ⇒ *implementarea facilităților specifice pentru transportul public (benzi proprii, semaforizare preferențială) cu scopul de a îmbunătăți performanțele pe rute, fapt prevăzut și în Programul integrat de gestionare a calității aerului în Municipiul București;*
- ⇒ *achiziționarea unui sistem automat de monitorizare și dispecerizare în timp real, pentru informarea călătorilor în vehicule, stații și terminale;*
- ⇒ *diversificarea capacității de transport cu autobuze prin achiziționarea unor autobuze articulate sau/și minibus-uri pentru liniile unde sunt solicitări peste sau sub capacitățile existente;*
- ⇒ *studii în vederea identificării zonelor de conflict și a măsurilor optime de deblocare în caz de incidente sau evenimente care afectează sistemul de transport urban în special cel electric;*
- ⇒ *introducerea obligativității în ceea ce privește validarea pentru toate categoriile de utilizatori, în scopul determinării exacte a cererii de transport;*
- ⇒ *implementarea unui sistem de securitate în toate mijloacele de transport public, precum și în unitățile RATB în scopul evitării actelor de violență și de distrugere;*
- ⇒ *modernizarea căilor de rulare în vederea reducerii nivelului de zgomot și vibrații;*
- ⇒ *implementarea unor strategii de dezvoltare urbană și a transportului public;*
- ⇒ *implementarea unor locații parc&ride la intrările principale în Municipiul București pentru a limita deplasările cu autoturismul din afara orașului către zona centrală;*
- ⇒ *tarife diferențiate în funcție de zone și intervale orare;*
- ⇒ *implementarea politicilor de dezvoltare a parcarilor pentru creșterea capacității rețelei de transport existente;*
- ⇒ *adoptarea unor măsuri de politică fiscală prin limitarea accesului autovehiculelor în zona centrală, care să se facă pe bază de taxă;*
- ⇒ *înființarea unui serviciu specializat (eventual în cadrul RATB), sau alte structuri din cadrul PMB, pentru ridicarea vehiculelor parcate ilegal de pe spațiile sau căile de circulație aferente mijloacelor de transport public în scopul fluidizării traficului*