

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

Secțiunea XII Raportul de monitorizare și evaluare a Serviciului Integrat de Transport Public Local (01.01.2017 – 31.12.2017)

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 SC Apa Nova Bucuresti 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 și 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 (1.01.2017 – 31.12.2017)	Pag. 16
	4.1. Activitatea de reglementare	Pag. 16
	4.2. Monitorizarea Indicatorilor de performanță ai serviciului de transport public local	Pag. 17
	4.2.1. Monitorizarea indicatorilor de performanță pentru Serviciul Integrat de Transport Public Local în Municipiul București pe unități de exploatare	Pag. 40
Capitolul 5	STAREA ACTUALĂ A SISTEMULUI	Pag. 68
Capitolul 6	CONCLUZII AMRSP	Pag. 76
Capitolul 7	SERVICIUL INTEGRAT DE TRANSPORT PERSOANE ÎN REGIM DE TAXI ÎN MUNICIPIUL BUCUREȘTI	Pag. 77
	7.1. ORGANIZAREA SERVICIULUI INTEGRAT DE TRANSPORT PERSOANE ÎN REGIM DE TAXI	Pag. 77
	7.1.1. Prezentarea Serviciului Integrat de Persoane în regim de Taxi	Pag. 77
	7.1.2. Legislația specifică Serviciului Integrat de Persoane în regim de Taxi	Pag. 77
	7.1.3. Autorități de reglementare a Serviciului Integrat de Transport Persoane în regim de Taxi	Pag. 80
	7.2. ACTIVITATEA DE MONITORIZARE	Pag. 81
	7.2.1. Monitorizarea indicatorilor de performanță pentru Serviciul Integrat de Transport Persoane în regim de Taxi în Municipiul București	Pag. 82
	7.3. STAREA ACTUALĂ A SERVICIULUI	Pag. 85
	7.4. CONCLUZII AMRSP	Pag. 88

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		
		Lungimi linii
Linii tramvai		342,225 kmcs
din care:	în rețeaua stradală	288.563 kmcs
	în incinta depourilor	33.697 kmcs
	echivalent piese cale	19.992 kmcs
Piese cale		1127 buc
din care:	în rețeaua stradală	644 buc
	în depouri	483 buc
Instalații automatizare și semaforizare		
Macazuri automate		260 buc
din care:	în rețeaua stradală – automate/manuale	153/257 buc
	în depouri – automate/manuale	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	de delimitare a zonei proprii	15,22 km
	între liniile de tramvai	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	tramvai	361,602 kmcs
	troleibuz	143,754 kmcs
Alimentări cu energie electrică		
Stații electrice de tracțiune		38 buc
Substații în containere		11 buc
Cablul subteran de alimentare cu energie electrică la tensiune 750Vcc + și -		336,669 km
Putere instalată		140,239 Mw
din care	pentru tracțiune	137,2 Mw
	pentru iluminat și forță	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	beton	9710 buc
	metalici	5905 buc

(i) Rețea de transport:

1. Parcul inventar de vehicule = 1930, din care:	
a) tramvaie	486*
b) troleibuze	297
c) autobuze	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
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 2017

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 spalăre 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. Capriorilor nr. 2-4, sector 1;
3.	Pipera	Sos. Pipera nr. 55, sector 2;
4.	Militari	Bd. Preciziei nr. 2-4, sector 6;
5.	Alexandria	Sos. Alexandria nr. 150, sector 5;
6.	Floreasca	Str. Donizetti nr. 8-10, sector 2;
7.	Ferentari	Str. Iacob Andrei nr. 30, sector 5;
8.	Titan	Bd. Theodor Pallady nr. 64, sector 5;

Depouri tramvaie:

Nr.crt	Denumire depou tramvaie	Adresa
1.	Giurgiului	Str. 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.ctr.	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

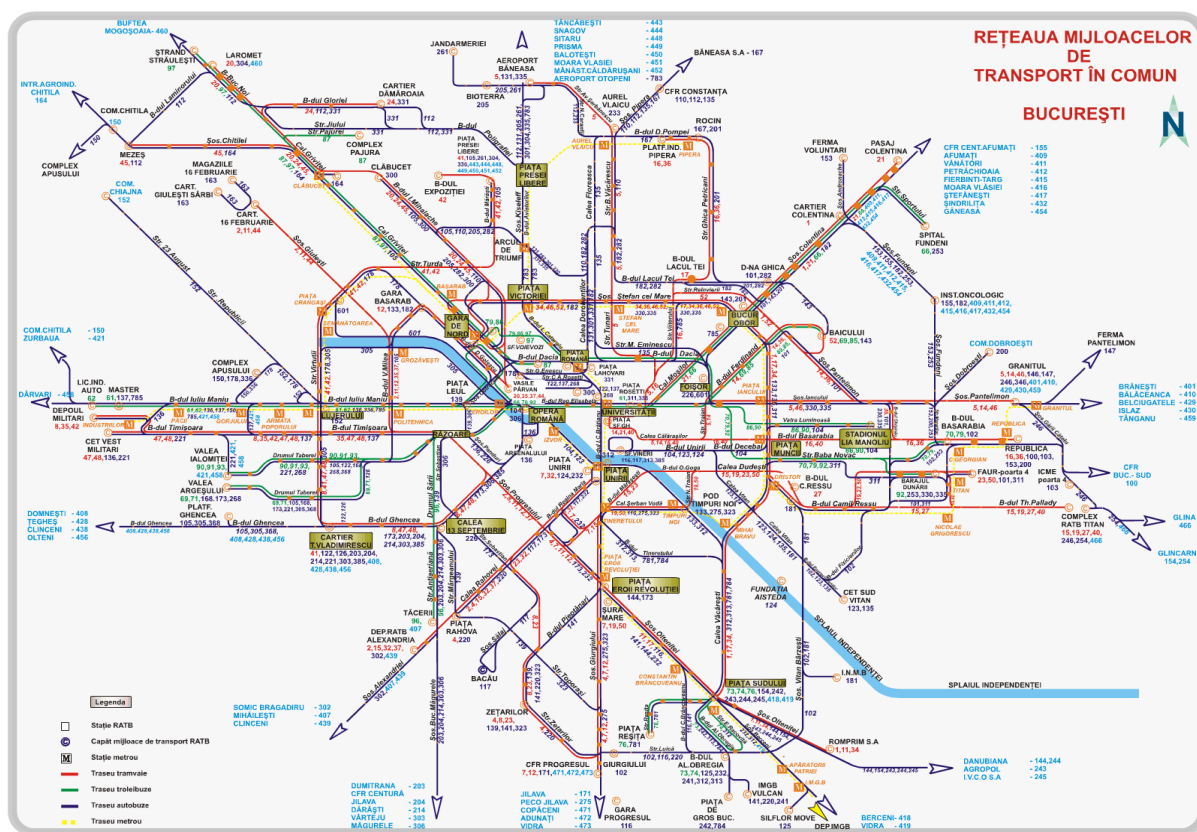


Figura 1 – Harta generală a rețelei mijloacelor de transport în comun din Municipiul București

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					
	Tip	Marci	Număr	Perioadă	Procedura
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	Titian	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 pietei. În acest scop, prezentul Regulament stabilește condițiile în care autoritățile competente, atunci când impun sau contractează obligații de serviciu public, compensează operatorii de servicii publice pentru costurile suportate și/sau acorda drepturi exclusive în schimbul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public. Regulamentul se aplică exploatarea națională și internațională a serviciilor publice de transport de călători pe calea ferată și cu alte moduri de transport pe sine, precum și de transport rutier, cu excepția serviciilor exploatare în principal pentru interesul lor istoric sau turistic.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- ⇒ gestiune directă
- ⇒ gestiune delegată"

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

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

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

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

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

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

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

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

- ⇒ promovarea concurenței între operatorii de transport
- ⇒ garantarea accesului egal și nediscriminatoriu al operatorilor de transport la piața transportului public local
- ⇒ garantarea respectării drepturilor și intereselor utilizatorilor
- ⇒ rezolvarea problemelor de ordin economic, social și de mediu al localităților
- ⇒ administrarea eficientă a 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 al localităților, având următoarele atribuții în domeniu:

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

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

- ⇒ gestiune directă
- ⇒ gestiune delegată

- Alegerea modalității de gestiune a serviciului de transport public local se face prin hotărâri ale 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 obliga 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 prețurilor 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 efectuate cu autobuze, troleibuze și tramvaie
- curse regulate speciale

⇒ servicii de transport public local de marfuri în regim contractual

⇒ servicii de transport public local de marfuri efectuate cu tractoare cu remorci

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

Operatorii serviciului de transport public local, indiferent de forma de proprietate și de modul în care este organizată gestiunea serviciului de transport public local în cadrul autorității publice locale, se vor conforma prevederilor regulamentului-cadru.

Condițiile tehnice și indicatorii de performanță prevăzuți în regulamentul-cadru au caracter minimal. Consiliile locale, Consiliile județene, Asociația de Dezvoltare Intercomunitară și Consiliul General al Municipiului București, după caz, pot aproba și alți indicatori de performanță sau condiții tehnice pentru serviciul de transport public local, pe baza unor studii de specialitate, după dezbaterile publice a acestora.

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

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

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

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

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

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

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

2.3 Gestiunea serviciului integrat de transport public local

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

⇒ *gestiune directă*;

⇒ *gestiune delegată*.

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

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

⇒ 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 preorășenesti cu tarif integral si redus 50%

⇒ portofel electronic(încărcat pe cardurile Activ si Multiplu) si calatorii electronice(încărcate 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 - RA 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 1 la Decizia nr. 1179/10.12.1990 Regia Autonomă de Transport București este unicul operator a activității de transport în comun în Municipiul București și are ca obiect de bază al activității:

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

⇒ intretinere si repararea mijloacelor de transport;

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

⇒ constructia de mijloace de transportsi utilaje specifice;

⇒ executarea lucrarilor de investirii;

⇒ reparatii capitale;

⇒ service;

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

Capitolul 3

Functionarea Serviciului Integrat de Transport Public Local in Municipiului Bucuresti

3.1 Principii

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

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

3.2 Obiective

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

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

3.3 Realizarea Serviciului integrat de transport public local din Municipiul Bucuresti

Regia Autonomă de Transport 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 speță Consiliul General al Municipiului București.

Rețeaua 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 10 linii preorăsenesti, Bucuresti – Judetul Ilfov si 26 de linii de noapte)
- ⇒ 16 linii de troleibuz
- ⇒ 26 de linii de tramvai (incluzand metroul usor)

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

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

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

În 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.

4.2 Monitorizarea Indicatorilor de performanță ai serviciului de transport public local

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.	numărul de reclamații rezolvate;
c.	numărul de reclamații la care călătorii nu au primit răspuns în termenele legale.
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 2017

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 (2017):

Tip transport	Trim. I-2017		Trim. II-2017		Trim. III-2017		Trim. IV-2017	
	Plan	Realizat	Plan	Realizat	Plan	Realizat	Plan	Realizat
Tramvai	230,46	228,73	229,4	225,36	234,3	232,6	244,6	238,4
Troleibuz	144,93	144,53	142,43	138,9	145,2	140,9	152	151,5
Autobuz	662,30	663,90	661,86	661,4	642,6	641	702	694,9
Total	1037,63	1037,16	1033,69	1025,66	1022,1	1014,5	1091,8	1074,2
	99,95%		99,22%		99,26%		98,39%	

Tabel cu valorile indicatorului I.1 (2017)

Denumire indicator de performanță	UM	Valoare medie obținută în anul 2017
I.1. - Numărul total al mijloacelor de transport utilizate zilnic .	%	99,20

Tabel cu evoluția indicatorului în intervalul 2013-2017

Denumire indicator de performanță	UM	Valori medii anuale					Valoarea medie
		2013	2014	2015	2016	2017	2013-2017
I.1. - Numărul total al mijloacelor de transport utilizate zilnic.	%	99,93	99,33	90,91	96,04	99,20	97,08

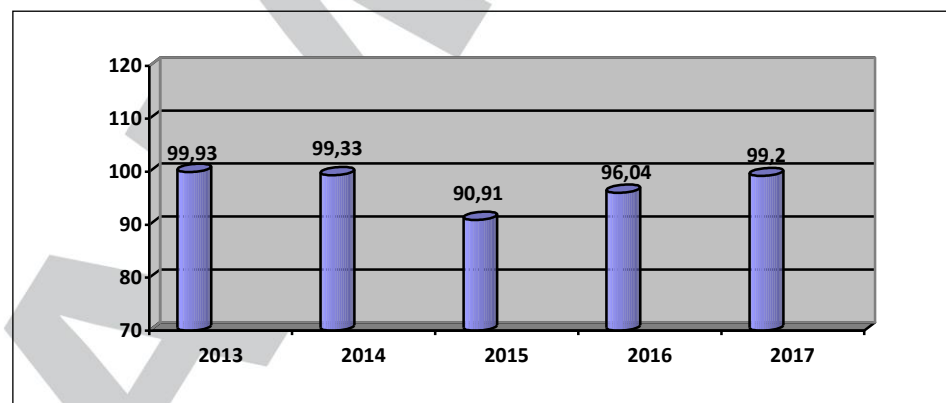


Fig.1 Grafic cu evoluția indicatorului I.1 în perioada 2013-2017

În anul 2017 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 2017, 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 2017, 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 2017, 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.

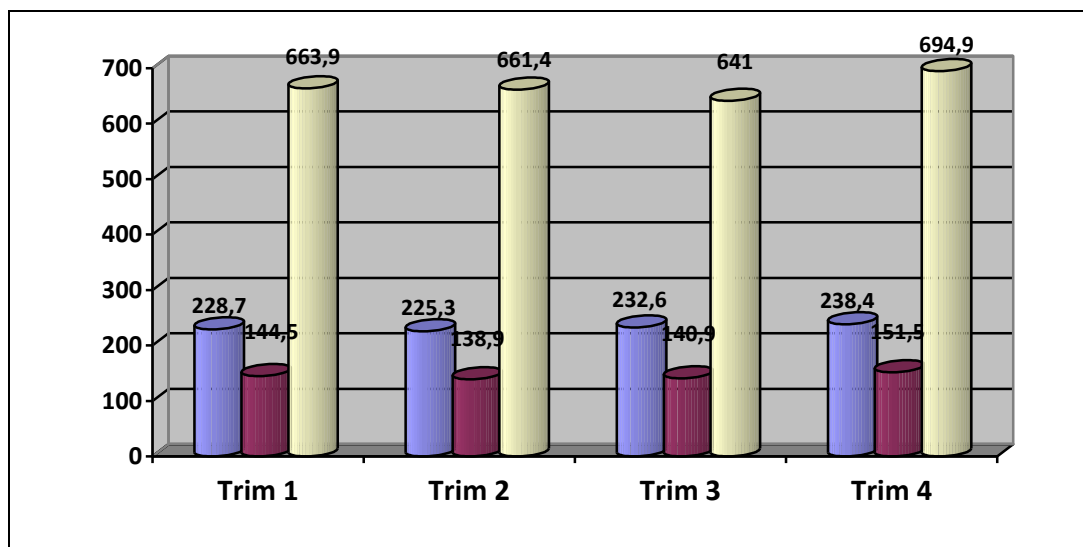


Fig. 2 Evoluția parcului mediu realizat - 2017

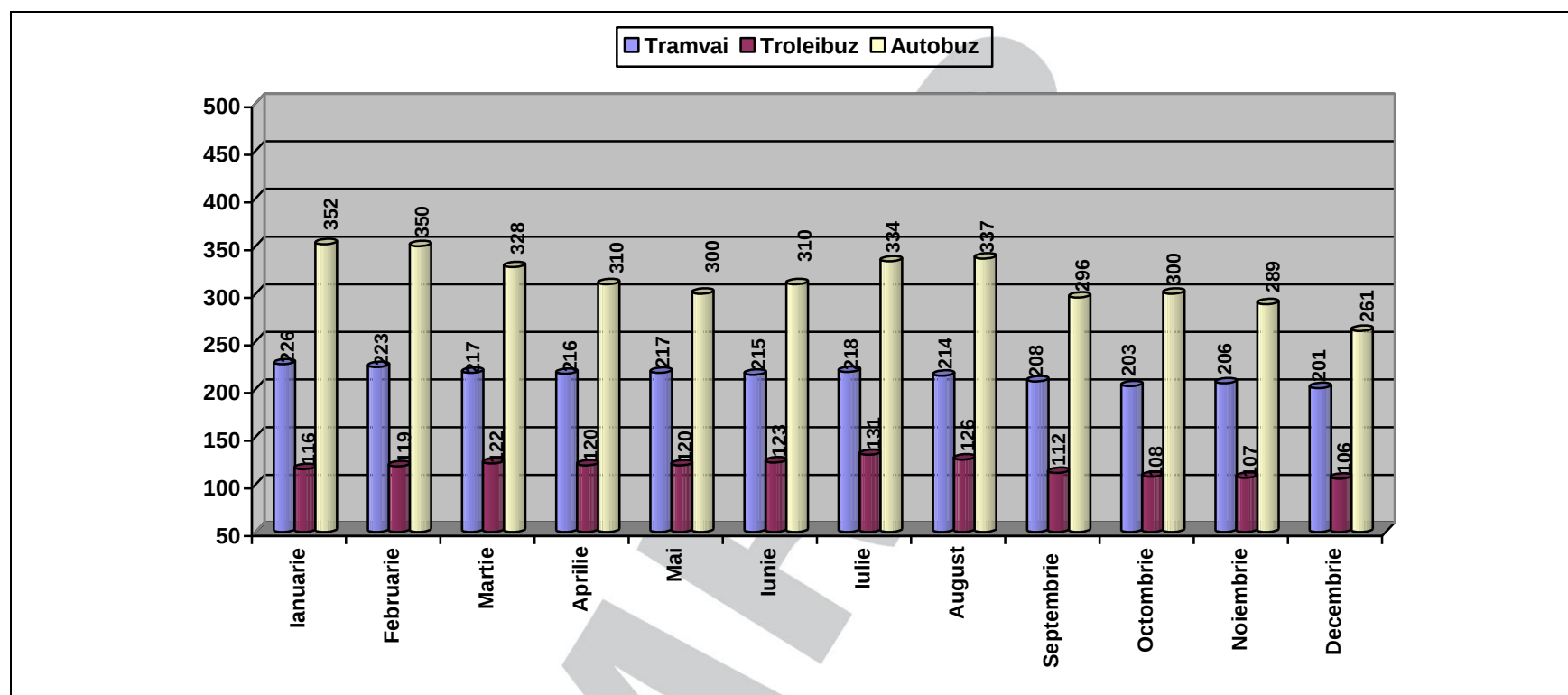


Fig. 3 Evoluția parcului mediu neutilizat - 2017

Indicatorul I.2. Număr 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-2017

Indicator de performanță I.2	Denumire indicator	Anul 2017 - valori			
		Ianuarie	Februarie	Martie	Trim. I - 2017
	Numărul de reclamații ale călătorilor privind calitatea transportului dintre care:	379	379	477	1235
	a) număr reclamații justificate	73	56	58	187
	b) număr reclamații soluționate	379	379	477	1235
	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 - 2017
C1 (comportament salariați)	213	197	267	678
C2 (confort călători)	57	10	5	72
C3 (salubritate interior/exterior)	11	14	12	37
C4 (informarea călătorilor)	1	4	6	11
C5 (activitatea comercială)	63	107	120	290
C6 (securitatea călătorilor în vehicule)	34	46	67	147
Total	379	379	477	1235

C1 (comportament salariați)	57 de reclamații justificate
C2 (confort călători) - deficiențe funcționare aerotermă	17 reclamații justificate
C3 (salubritate interior/exterior)	11 reclamații justificate
C4 (informarea călătorilor) - deficiențe anunț vocal stație	8 reclamații justificate (plăcuțe de stație lipsă/deteriorate /incomplete) 2 reclamații justificate (nefuncționarea sistemului de afișaj electronic al vehiculelor)
C5 (activitatea comercială)	17 reclamații justificate (probleme reîncarcare online) 3 reclamații justificate (deficiențe la achiziționare titlu de transport prin SMS) 13 reclamații justificate (probleme apărute la validatoare) 4 reclamații justificate (echipamente nefuncționale la centre – PC, POS)
C6 (securitatea călătorilor în vehicule) - uzura și vechimea mare a parcului și deficiențe șine	25 reclamații justificate (deficiențe șine) 8 reclamații justificate (defecte apărute la vehicule aflate în traseu) 4 reclamații justificate (uzura vehiculelor) 1 reclamație justificată (prezența crengilor pe rețeaua de contact a troleibuzelor)
C6-1 comportament calatori	13 reclamații justificate

Se observă că ponderea reclamațiilor justificate o reprezintă comportamentul salariaților cu 57 de reclamații justificate, care vizează în principal agenții de control, casierii sau conducătorii de vehicule. Numărul de reclamații privind uzura, vechimea mare și deficiențele la șine se ridică la 25 de reclamații justificate, care se pot reflecta atât în confortul călătoriei, dar și în ceea ce privește siguranța. Procentul de reclamații justificate nu depășește 15% din totalul de 1235 reclamații primite de operator și nu reprezintă un factor care să afecteze major calitatea serviciului. Raportat la numărul de

linii aflate în exploatare, procentul de reclamații justificate pe linie în intervalul supus analizei, nu depășește **1.1%** pe fiecare linie. Dacă ținem cont de faptul că trimestrial operatorul efectuează în jur de 950 de mii de curse, numărul de reclamații justificate reprezintă 0,18 reclamații la 1000 de curse, ceea ce reprezintă un procent foarte scăzut care, nu poate afecta calitatea serviciului. În condițiile în care serviciul de transport este dependent de foarte mulți factori externi, dar și interni, calitatea serviciului din punctul de vedere al indicatorului I.2 trebuie tratată ținând cont de toate elementele care pot influența negativ serviciul.

Evoluția Indicatorului de performanță I.2 pe trimestrul II-2017

Indicator de performanță I.2	Denumire indicator	Anul 2017 - valori			
		Aprilie	Mai	Iunie	Trim. II - 2017
	Numărul de reclamații ale călătorilor privind calitatea transportului dintre care:	411	591	473	1475
	a) număr reclamații justificate	101	92	98	291
	b) număr reclamații soluționate	411	591	473	1475
	c) număr de reclamații la care R.A.T.B. nu a răspuns în termen legal	0	0	0	0

Criterii de clasificare	Aprilie	Mai	Iunie	Trim. II - 2017
C1 (comportament salariați)	249	374	282	905
C2 (confort călători)	2	5	42	49
C3 (salubritate interior/exterior)	6	9	8	23
C4 (informarea călătorilor)	4	8	5	17
C5 (activitatea comercială)	98	136	76	310
C6 (securitatea călătorilor în vehicule)	52	59	60	171
Total	411	591	473	1475

C1 (comportament salariați)	137 de reclamații justificate
C2 (confort călători) - deficiențe funcționare aerotermă/nefuncționare aer condiționat	23 reclamații justificate
C3 (salubritate interior/exterior)	6 reclamații justificate
C4 (informarea călătorilor) - deficiențe anunț vocal stație	6 reclamații justificate (plăcuțe de stație lipsă/deteriorate /incomplete) 3 reclamații justificate (nefuncționarea sistemului de afișaj electronic al vehiculelor) 3 reclamații justificate (corectarea informațiilor eronate din hărțile traseelor liniilor postate pe site)
C5 (activitatea comercială)	19 reclamații justificate (probleme reîncărcare online) 8 reclamații justificate (deficiențe la achiziționare titlu de transport prin SMS) 3 reclamații justificate (probleme apărute la validatoare) 3 reclamații justificate (echipamente nefuncționale la centre – PC, POS)
C6 (securitatea călătorilor în vehicule) - uzura și vechimea mare a parcului și deficiențe sină	55 reclamații justificate (deficiențe șine) 2 reclamații justificate (defecte apărute la vehicule aflate în traseu) 4 reclamații justificate (uzura vehiculelor) 4 reclamații justificate (refugii/stații, peroane deteriorate) 1 reclamații justificate (prezența crengilor pe rețeaua de contact a troleibuzelor)
C6-1 comportament călători	14 reclamații justificate

Se observă că ponderea reclamațiilor justificate o reprezintă comportamentul salariaților cu **137** de reclamații justificate care vizează în principal agenții de control, casierii sau conducătorii de vehicule. În acest sens, operatorul a întreprins o serie de măsuri prin care să reducă pe cât posibil percepția negativă a utilizatorilor față de personalul angajat care prestează serviciul de transport public local.

Numărul de reclamații privind uzura, vechimea mare și deficiențele la șine se ridică la **55** de reclamații justificate, care se pot reflecta atât în confortul călătoriei, dar și în ceea ce privește siguranța. Procentul de reclamații justificate la această clasificare (**C6**) depășește **19%** din totalul de **291** primite de operator. Întrucât aceste reclamații cu privire la starea tehnică a căii de rulare privesc nu numai confortul călătorilor, dar și siguranța acestora, tratarea acestora trebuie făcută cu responsabilitate atât de către operator, cât și de deținătorul infrastructurii de transport public local.

Raportat la numărul de călătorii efectuate lunar de către utilizatori și înregistrate de operator, media lunară de 100 de reclamații justificate 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 cauzele care generează nemulțumiri în rândul utilizatorilor. Ex: lipsa aerului condiționat în unele mijloacele de transport public local nu intră numai în competența operatorului care asigură întreținerea acestora, dar și a proprietarului bunurilor puse la dispoziție pentru efectuarea serviciului.

Evoluția Indicatorului de performanță I.2 pe trimestrul III-2017

Indicator de performanță I.2	Denumire indicator	Anul 2017 - valori			
		Iulie	August	Septembrie	Trim. III - 2017
	Numărul de reclamații ale călătorilor privind calitatea transportului dintre care:	439	456	586	1481
	a) număr reclamații justificate	96	84	108	288
	b) număr reclamații soluționate	439	456	586	1481
	c) număr de reclamații la care R.A.T.B. nu a răspuns în termen legal	0	0	0	0

Criterii de clasificare	Iulie	August	Septembrie	Trim. III - 2017
C1 (comportament salariați)	234	240	302	776
C2 (confort călători)	41	39	14	94
C3 (salubritate interior/exterior)	11	10	8	29
C4 (informarea călătorilor)	5	1	4	10
C5 (activitatea comercială)	100	114	118	332
C6 (securitatea călătorilor în vehicule)	48	52	140	240
Total	439	456	586	1481

C1 (comportament salariați)	61 reclamații justificate
C2 (confort călători) - deficiențe funcționare aerotermă/nefuncționare aer condiționat	8 reclamații justificate
C3 (salubritate interior/exterior)	5 reclamații justificate
C4 (informarea călătorilor) - deficiențe anunț vocal stație	9 reclamații justificate (plăcuțe de stație lipsă/deteriorate/incomplete) 1 reclamație justificată (nefuncționarea sistemului de afișaj electronic al vehiculelor) 2 reclamații justificate (corectarea informațiilor eronate din hărțile traseelor liniilor postate pe site)
C5 (activitatea comercială)	52 reclamații justificate (probleme reîncărcare online) 9 reclamații justificate (restituire contravaloare suprataxă)

	5 reclamații justificate (restituire suma retrasă din portofel electronic) 6 reclamații justificate (echipamente nefuncționale la centre – PC, POS, lipsă conexiune internet) 7 reclamații justificate (deficiențe la achiziționare titlu de transport prin SMS) 5 reclamații justificate (centre închise din cauza condițiilor meteo extreme)
C6 (securitatea călătorilor în vehicule) - uzura și vechimea mare a parcului și deficiențe șină	69 reclamații justificate (deficiențe șine) 16 reclamații justificate (defecte apărute la vehicule aflate în traseu) 9 reclamații justificate (uzura vehiculelor) 12 reclamații justificate (refugii/stații, peroane deteriorate)
C6-1 comportament călători	15 reclamații justificate

Se observă că ponderea reclamațiilor justificate o reprezintă securitatea călătorilor în vehicule, clasificare **C5** (securitatea călătorilor în vehicule, uzura și vechimea mare a parcului și deficiențe șină) cu **69** 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, clasificare (**C1**) cu un număr de **61** 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 scădere fapt care arată preocuparea operatorului cu privire la instruirea personalului în cauză, felul în care trebuie să comunice și să se comporte cu utilizatorii.

Raportat la numărul de utilizatori ai serviciului de transport public local oferit de RATB, numărul de reclamații la nivelul trimestrului III-2017 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 sesizările 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 IV-2017

Indicator de performanță I.2	Denumire indicator	Anul 2017 - valori			
		Octombrie	Noiembrie	Decembrie	Trim. IV - 2017
	Numărul de reclamații ale călătorilor privind calitatea transportului dintre care:	497	464	371	1332
	a) număr reclamații justificate	80	69	45	194
	b) număr reclamații soluționate	497	464	371	1332
	c) număr de reclamații la care R.A.T.B. nu a răspuns în termen legal	0	0	0	0

Criterii de clasificare	Octombrie	Noiembrie	Decembrie	Trim. IV - 2017
C1 (comportament salariați)	285	256	240	781
C2 (confort călători)	38	22	9	69
C3 (salubritate interior/exterior)	10	12	3	25
C4 (informarea călătorilor)	7	4	4	15
C5 (activitatea comercială)	112	122	88	322
C6 (securitatea călătorilor în vehicule)	45	48	27	120
Total	497	464	371	1332

C1 (comportament salariați)	51 reclamații justificate
C2 (confort călători) - deficiențe funcționare aerotermă/nefuncționare aer condiționat	20 reclamații justificate
C3 (salubritate interior/exterior)	8 reclamații justificate
C4 (informarea călătorilor) - deficiențe anunț vocal stație	5 reclamații justificate (plăcuțe de stație lipsă/deteriorate /incomplete 3 reclamații justificate (nefuncționarea sistemului de afișaj electronic al vehiculelor) 1 reclamații justificate (corectarea informațiilor eronate din hărțile traseelor liniilor postate pe site)
C5 (activitatea comercială)	25 reclamații justificate (probleme reîncărcare online) 14 reclamații justificate (restituire contravaloare suprataxă) 9 reclamații justificate (restituire suma retrasă din portofel electronic) 7 reclamații justificate (echipamente nefuncționale la centre – PC, POS, lipsa conexiune internet) 7 reclamații justificate (deficiențe la achiziționare titlu de transport prin SMS) 0 reclamații justificate (centre închise din cauza condițiilor meteo extreme)
C6 (securitatea călătorilor în vehicule) - uzura și vechimea mare a parcului și deficiențe șină	20 reclamații justificate (deficiențe șine) 16 reclamații justificate (defecte apărute la vehicule aflate în traseu) 4 reclamații justificate (uzura vehiculelor) 0 reclamații justificate (refugii/stații, peroane deteriorate)
C6-1 comportament calatori	11 reclamații justificate

Se observă că ponderea reclamațiilor justificate o reprezintă securitatea călătorilor în vehicule, clasificare **C5** (securitatea călătorilor în vehicule, uzura și vechimea mare a parcului și deficiențe șină) cu **55** 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, clasificare **(C1)** cu un număr de **51** 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, fapt care arată preocuparea operatorului cu privire la instruirea personalului în cauză, felul în care trebuie să comunice și să se comporte cu utilizatorii.

Raportat la numărul de utilizatori ai serviciului de transport public local oferit de RATB, numărul de reclamații la nivelul trimestrului IV-2017 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 saloanelor 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 dispoziția operatorului pentru efectuarea serviciului.

Evoluția trimestrială a Indicatorului I.2. în anul 2017

Indicator de performanță I.2	Denumire indicator	Anul 2017 - valori				
		Trim. I	Trim. II	Trim. III	Trim. IV	Total - 2017
	Numărul de reclamații ale călătorilor privind calitatea transportului dintre care:	1235	1475	1481	1332	5523
	a) număr reclamații justificate	187	291	288	194	960
	b) număr reclamații soluționate	1235	1475	1481	1332	5523
	c) număr de reclamații la care RATB nu a răspuns în termen legal	0	0	0	0	0

Criterii de clasificare	Trim. I	Trim. II	Trim. III	Trim. IV	Total - 2017
C1 (comportament salariați)	678	905	776	781	3140
C2 (confort călători)	72	49	94	69	284
C3 (salubritate interior/exterior)	37	23	29	25	114
C4 (informarea călătorilor)	11	17	10	15	53
C5 (activitatea comercială)	290	310	332	322	1254
C6 (securitatea călătorilor în vehicule)	147	171	240	120	678
Total	1140	1235	1481	1332	5523

În anul 2017, numărul de reclamații privind calitatea serviciului a ajuns la **5523**, din care justificate **960**. Comparativ cu anul 2016, numărul reclamațiilor justificate în anul 2017 a crescut cu **447**, ponderea cea mai mare fiind reprezentată de comportamentul salariaților, activitatea comercială și salubritatea vehiculelor, aspecte care pot fi ușor sesizate de către utilizatori. Majoritatea sesizărilor care vizează comportamentul salariaților se referă la agenții de control care intră în contact direct cu călătorii și se referă la utilizarea unui limbaj neadecvat în relația cu aceștia. Referitor la activitatea comercială, aceasta privește aspecte legate de personalul de la unitățile de vânzare (casieri), probleme legate de sancțiuni, validare, reîncarcare carduri, recuperare contravaloare. Reclamațiile care privesc confortul și securitatea utilizatorilor se referă în general la temperatura aerului în saloanele vehiculelor, uzura vehiculelor, mobilierul stradal din stații, supraaglomerarea în mijlocul de transport, precum și aspecte care privesc programul de transport. Procentul de reclamații justificate din totalul de reclamații înregistrate de operator în anul 2017 reprezintă 17,4%. Dacă avem în vedere faptul că RATB prestează serviciul de transport public local cu trei tipuri de mijloace de transport (tramvai, troleibuz, autobuz), utilizează zilnic în medie 1038 de mijloace de transport, realizează anual în jur de 3,5- 4 milioane de curse, într-un trafic foarte aglomerat și o infrastructură care nu a beneficiat de investiții majore în ultimii ani, atunci putem considera că procentul de reclamații justificate realizat în 2017 nu poate fi considerat mare încât să influențeze negativ calitatea serviciului.

Tabel cu valorile indicatorului I.2

Denumire indicator performanță	UM	Valori obținute în anul 2017
I.2.- Numărul de reclamații ale călătorilor privind calitatea transportului dintre care:	nr.	5523
<i>a) numărul de reclamații justificate</i>	<i>nr.</i>	<i>960</i>
<i>b) numărul de reclamații rezolvate</i>	<i>nr.</i>	<i>5523</i>
<i>c) numărul de reclamații la care călătorii nu au primit răspuns în termene legale</i>	<i>nr.</i>	<i>0</i>

Denumire indicator de performanță	UM	Valori medii anuale				
		2013	2014	2015	2016	2017
I.2.- Numărul de reclamații ale călătorilor privind calitatea transportului dintre care:	nr.	2173	3685	4105	4015	5523
<i>a) numărul de reclamații justificate</i>	<i>nr.</i>	<i>203</i>	<i>319</i>	<i>366</i>	<i>513</i>	<i>960</i>
<i>b) numărul de reclamații rezolvate</i>	<i>nr.</i>	<i>2152</i>	<i>3685</i>	<i>4105</i>	<i>4015</i>	<i>5523</i>
<i>c) numărul de reclamații la care călătorii nu au primit răspuns în termene legale</i>	<i>nr.</i>	<i>21</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>

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 2013, în aceeași perioadă a anului 2017, creșterea este semnificativă. Dacă în 2013 operatorul înregistra o medie anuală de 203 reclamații, în 2017 numărul acestora se ridică la 960, majoritatea dintre acestea fiind legată de programul de circulație. Chiar dacă din raportări procentul de reclamații justificate din totalul reclamațiilor este de 17,38%, 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.

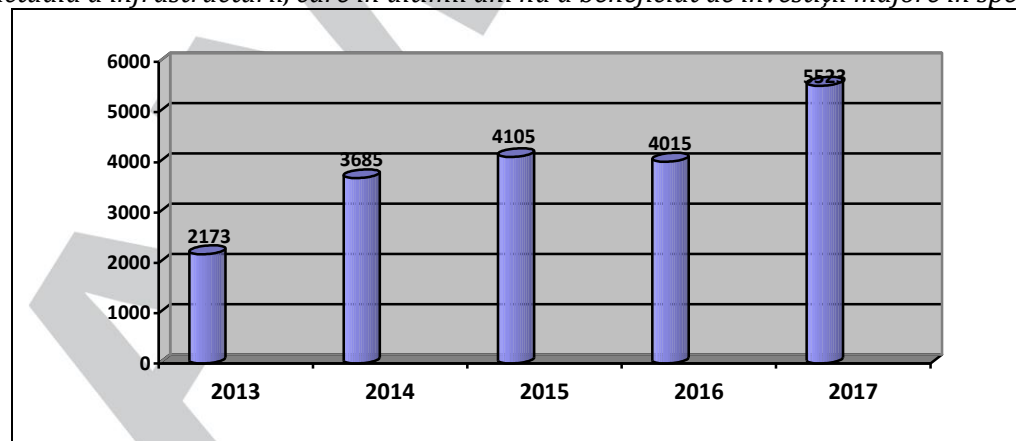


Fig. 4 Grafic cu evoluția indicatorului I.2 în perioada 2013-2017

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

Trimestrul I - 2017		
Programat nr. vehicule	Realizat poluare redusă (nr. vehicule >Euro3)	%
19866,7*	19917,0*	100,3
Trimestrul II - 2017		
Programat nr. vehicule	Realizat poluare redusă (nr. vehicule >Euro3)	%
20087*	20072,3*	99,9
Trimestrul III - 2017		
Programat nr. vehicule	Realizat poluare redusă (nr. vehicule >Euro3)	%
19696*	19647*	99,75
Trimestrul IV - 2017		
Programat nr. vehicule.	Realizat poluare redusă (nr. vehicule >Euro3)	%
21439*	21223*	98,99

Denumire indicator performanță	UM	Valori obținute în anul 2017
I.3.- Numărul autovehiculelor atestate Euro 3, Euro 4 raportat la numărul total de autovehicule necesar pentru realizarea programului de circulație.	%	99,73

Denumire indicator de performanță	UM	Valori medii anuale					Val. medie 2013-2017
I.3.- Numărul autovehiculelor atestate Euro 3, Euro 4 raportat la numărul total de autovehicule necesar pentru realizarea programului de circulație.	%	2013	2014	2015	2016	2017	97,77
		99,86	99,3	90,67	99,32	99,73	

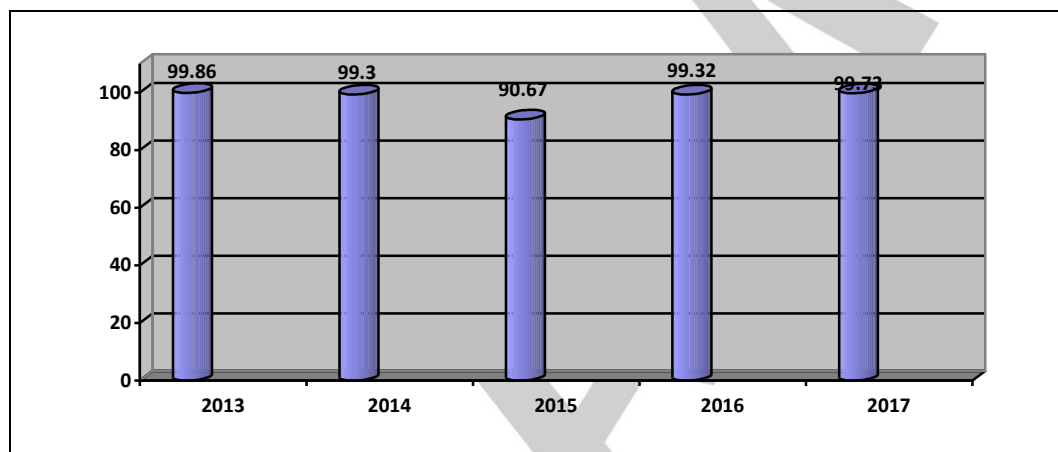


Fig. 5 - Grafic cu evoluția indicatorului I.3 în perioada 2013-2017

La acest indicator - Numărul autovehiculelor atestate Euro 3, Euro 4, raportat la numărul total de autovehicule necesar pentru realizarea programului de circulație în anul 2017, se constată că numărul de mijloace de transport mai puțin poluante care au participat la program a fost de **99,73%** din totalul parcului cu poluare redusă, față de anul anterior când procentul a fost de **99,32%**. 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 rămâne principala cauză care determină nerealizări la program. Sarcina de transport nu mai poate fi realizată conform programului de transport, atât timp cât numărul de imobilizări este în creștere, iar punerea în funcțiune a parcului imobilizat din motive tehnice necesită resurse financiare destul de consistente de care operatorul nu dispune la aceasta dată. Chiar dacă Uzina de Reparații are capacitatea de producție suficientă, necesară repunerii în funcțiune a mijloacelor de transport imobilizate, în special la tramvai, aceasta nu se poate realiza tocmai din lipsa resurselor financiare reduse.

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

Vechimea mijloacelor de transport constituie în continuare principala cauză care determină nerealizări la programul de transport. Prestația se realizează cu tipuri diferite de mijloace de transport (electric și auto) și tocmai de aceea tratarea trebuie făcută în mod diferit. Transportul electric, în special cel cu tramvaiul, nu a beneficiat în ultimii ani de atenția cuvenită, investițiile fiind foarte reduse aproape inexistente. Uzina de Reparații nu reușește să-și îndeplinească sarcina în raport cu planul de reparații, chiar dacă are capacitatea necesară, cauza principală fiind subfinanțarea. Gradul de uzură conform datelor furnizate de operator este unul destul de ridicat, astfel că la transportul cu tramvaiul, 65% din parc uzură este de 100%, iar 18% cu un grad de uzură cuprins între 75-100%, în contextul în care mare parte din parc a beneficiat deja de reparații capitale sau modernizări la nivelul anilor 1980-1990. La transportul cu troleibuzul, din totalul de 297 de troleibuze, 240 au un grad de uzură de peste 100% și 57 de troleibuze cu un grad de uzură între 75-100%. Este evident că vechimea mare și gradul ridicat de uzură implică costuri ridicate cu menținerea acestora în exploatare și condiții de siguranță circulației. Trebuie menționat, faptul că la 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 2017	Trim. II 2017	Trim. III 2017	Trim. IV 2017	Durata normală de utilizare conf H.G.nr. 2139/2004 [ani]
Tramvai	19 ani și 8 luni	19 ani și 11 luni	20 ani și 2 luni	19 ani și 1 luna	12-18
Troleibuz	14 ani și 2 luni	14 ani și 5 luni	14 ani și 5 luni	14 ani și 5 luni	6-10
Autobuz	9 ani și 6 luni	9 ani și 9 luni	10 ani	10 ani și 3 luni	4-8

Denumire indicator performanță	UM	Valori obținute în anul 2017
I.4.- Vechimea mijloacelor de transport și dotările de confort pentru călători	ani	Ab. = 10 ani, 3 luni Tb. = 14 ani, 5 luni Tw. = 19 ani, 1 lună

Denumire indicator de performanță	UM	Valori medii anuale				
		2013	2014	2015	2016	2017
I.4. - Vechimea mijloacelor de transport și dotările de confort pentru călători	ani	Ab. = 5 ani, 11 luni Tb. = 10 ani, 10 luni Tw. = 16 ani, 6 luni	Ab. = 6 ani, 11 luni Tb. = 11 ani, 6 luni Tw. = 17 ani, 4 luni	Ab. = 8 ani, 4 luni Tb. = 12 ani, 8 luni Tw. = 18 ani, 5 luni	Ab. = 9 ani, 3 luni Tb. = 13 ani, 11 luni Tw. = 19 ani, 7 luni	Ab. = 10 ani, 3 luni Tb. = 14 ani, 5 luni Tw. = 19 ani, 1 luna

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

- *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. În acest sens, o comisie tehnică numită prin Decizia Directorului General al R.A.T.B., a procedat la întocmirea unui normativ propriu care a fost aprobat în C.T.E.-R.A.T.B. și în C.C.E.. Faptul că transportul urban pe șină nu diferă cu mult de cel feroviar, în elaborarea normativului propriu a fost consultat *Ordinul nr. 1484/2008 pentru aprobarea Normelor privind acordarea avizului tehnic vehiculelor feroviare care au depășit durata normală de funcționare/durata de serviciu* emis de Ministerul Transporturilor. Întrucât avizele aveau valabilitate 12 luni cu posibilitate de prelungire până la 24 de luni, perioada care a expirat, operatorul a introdus o altă procedură de inspecție și de verificare a materialului rulant, astfel încât să permită parcului circulant participant la program să îndeplinească toate cerințele privind siguranța în exploatare.

Dotări minime de confort pe tipuri de vehicule:

Tip echipament confort	Tramvai	Troleibuz	Autobuz
instalație ventilație	444	261	998
instalație informare călători	188	261	998
acces persoane dizabilități	72	100	998

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 **60596,9 lei/1mil. km**, sumă care a fost recuperată.

Denumire indicator performanță	UM	Valori obținute în anul 2017
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	60596,9

Denumire indicator de performanță	UM	Valori medii anuale				
		2013	2014	2015	2016	2017
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	1946,54	3200,58	131810,88	53677,9	60596,9

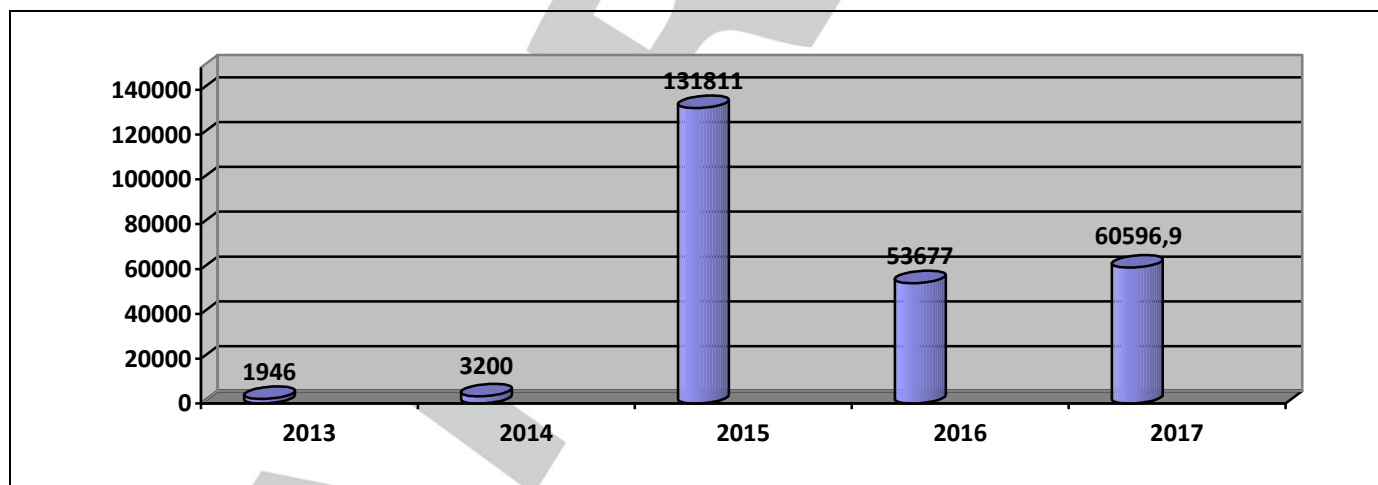


Fig.7 Grafic cu evoluția indicatorului I.5 în perioada 2013-2017

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

Denumire indicator performanță	UM	Valori obținute în anul 2017
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	2013	2014	2015	2016	2017
		1/fv	-	-	1/14000	-

În anul 2017, 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

2017							
Trimestrul I		Trimestrul II		Trimestrul III		Trimestrul IV	
Număr accidente	Km.rulați	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		Număr accidente/1 mil. km	
94	19155,583	96	19492,968	108	19335,777	82	20253,662
4,91		4,92		5,58		4,05	

Denumire indicator de performanță	UM	Valoare medie obținută în anul 2017
I.7.- Numarul de accidente de circulație produse din vina personalului propriu sau a operatorului de transport autorizat	lei/10 ⁶ km	4,86

La nivelul anului 2017, operatorul se înregistrează, la acest indicator, cu un număr de 380 accidente la un rulaj de 78237990 km. Raportat la anul 2016, numărul accidentelor produse în timpul procesului în anul 2017 este în creștere. Astfel că, în anul 2016 procentul de accidente la 1 mil. de km rulați a fost de 4,36, față de 4,86 de accidente produse în anul 2017. 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					
I.7. - Numărul de accidente de circulație produse din vina personalului propriu sau a operatorului de transport autorizat	lei/10 ⁶ km	2013	2014	2015	2016	2017	2013-2017
		3,34	4,93	5,16	4,36	4,86	4,53

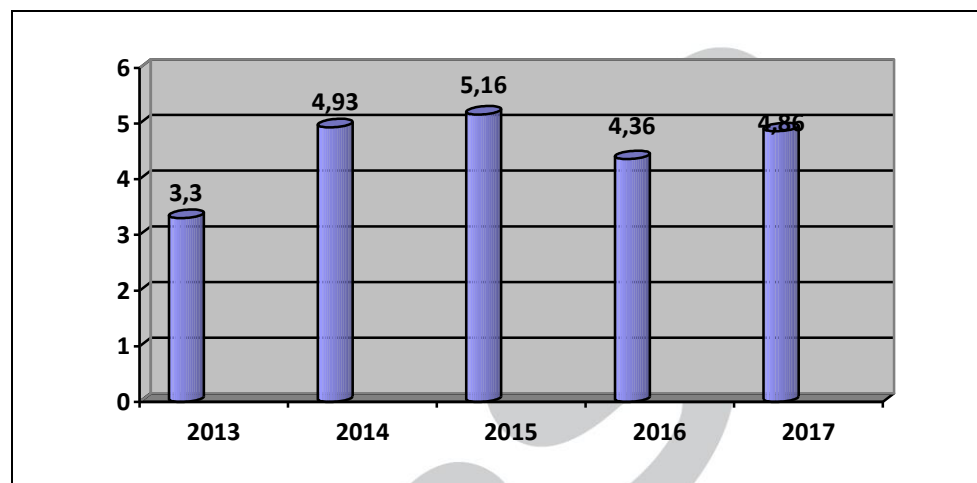


Fig. 8 Grafic cu evoluția indicatorului I.7 în perioada 2013-2017

Cauzele principale care pot influența indicatorul sunt următoarele:

- condițiile meteo nefavorabile
- dotarea necorespunzătoare și starea tehnică precară a mijloacelor de transport
- indisciplina din partea personalului de bord
- sisteme de comandă și acționare defecte
- cale de rulare degradată și porțiuni de șină cu uzura mare
- 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 **2017** se prezintă astfel:

Tramvai nr. acc./km rulați	Troleibuz nr. acc./km rulați	Autobuz nr. acc./km rulați
37/17939656	47/9078988	296/51219346
Total nr.acc/km rulați -2017		380/78237990

Indicatorul I.8.

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

Luna	Curse pierdute		
	Tramvai	Troleibuz	Autobuz
Ianuarie 2017	1896	996	4861
Februarie 2017	1882	1273	5297
Martie 2017	1404	1135	5671
Aprilie 2017	1086	1637	5715
Mai 2017	1198	2029	5356
Iunie 2017	468	1476	3543
Iulie 2017	1291	2827	4721
August 2017	1206	2871	4273
Septembrie 2017	2671	2658	7777
Octombrie 2017	4572	3726	11697
Noiembrie 2017	2652	1402	10256
Decembrie 2017	2832	1832	9342
Total 2017	23158	23862	78509

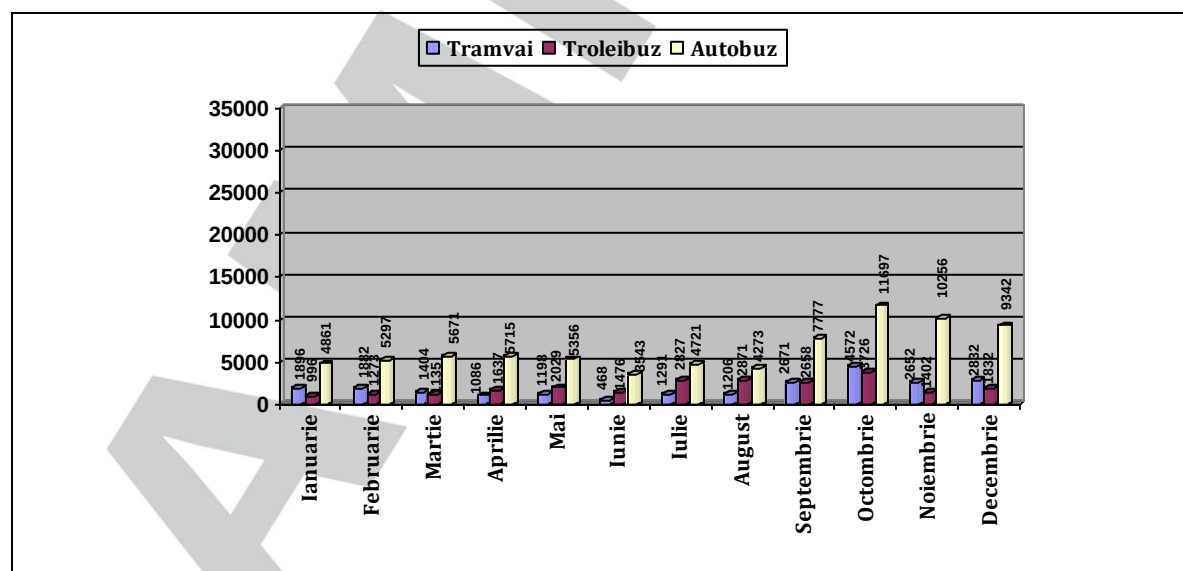


Fig. 9 Grafic cu evoluția curselor pierdute în anul 2017

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>I</i>	5182	3404	15828
<i>II</i>	2752	5142	14614
<i>III</i>	5168	8356	16771
<i>IV</i>	10056	6960	31295
Total 2017	23158	23862	78508

Valorile realizate la programul de transport în anul 2017 pentru indicatorul I.8 - pe tipuri de transport				
Nr. crt.	Tip de transport	Număr de curse planificate, conf. program (curse)	Număr de curse pierdute la realizări, conf. raportărilor (curse)	Procent de pierdere din program (%)
0	1	2	3	4 (col.3/col.2)
1.	<i>Tramvai</i>	863299	23158	2,68
2.	<i>Troleibuz</i>	614203	23862	3,88
3.	<i>Autobuz</i>	2476571	78508	3,17
4.	Total General	3954073	125528	3,17

Denumire indicator performanță	UM	Valoare medie obținută în anul 2017
I.8.- Numărul de curse, trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație	Nr.	125531

Denumire indicator de performanță	UM	Valori medii anuale				
		2013	2014	2015	2016	2017
I.8.- Numărul de curse, trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație	Nr.	53091	66044	363975	222811	125528

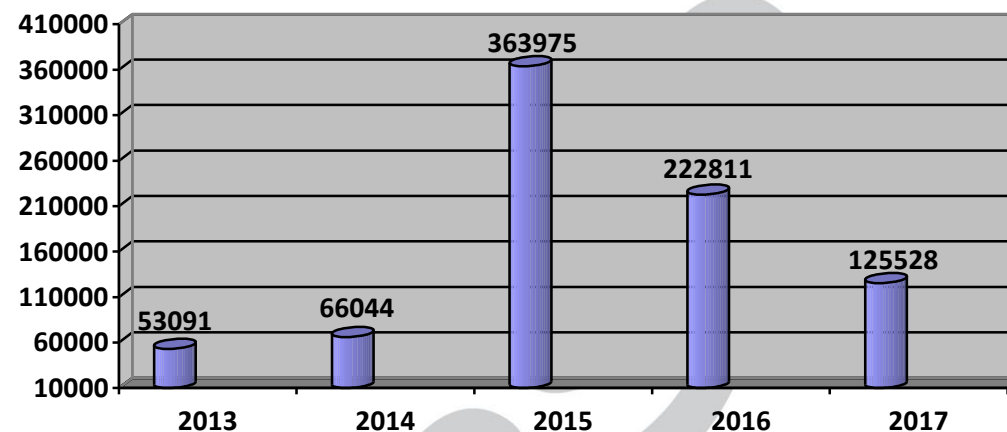


Fig. 10 - Grafic cu evoluția indicatorului I.8 în perioada 2013-2017

La nivel de operator în anul **2017**, se constată o scădere a numărului de semicurse pierdute față de anul precedent. Procentul de semicurse pierdute la nivelul anului 2017 pe cele trei tipuri de transport se ridică la **3,17%** din totalul curselor programate, o scădere semnificativă 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 2017, numărul acestora a ajuns la **78508** semicurse pierdute, reprezentând **3,17%** din cele programate. Chiar și în aceste condiții în care operatorul prestează serviciul în baza unui program de transport bazat pe potențialul real de exploatare a parcului procentul de curse pierdute este mare.

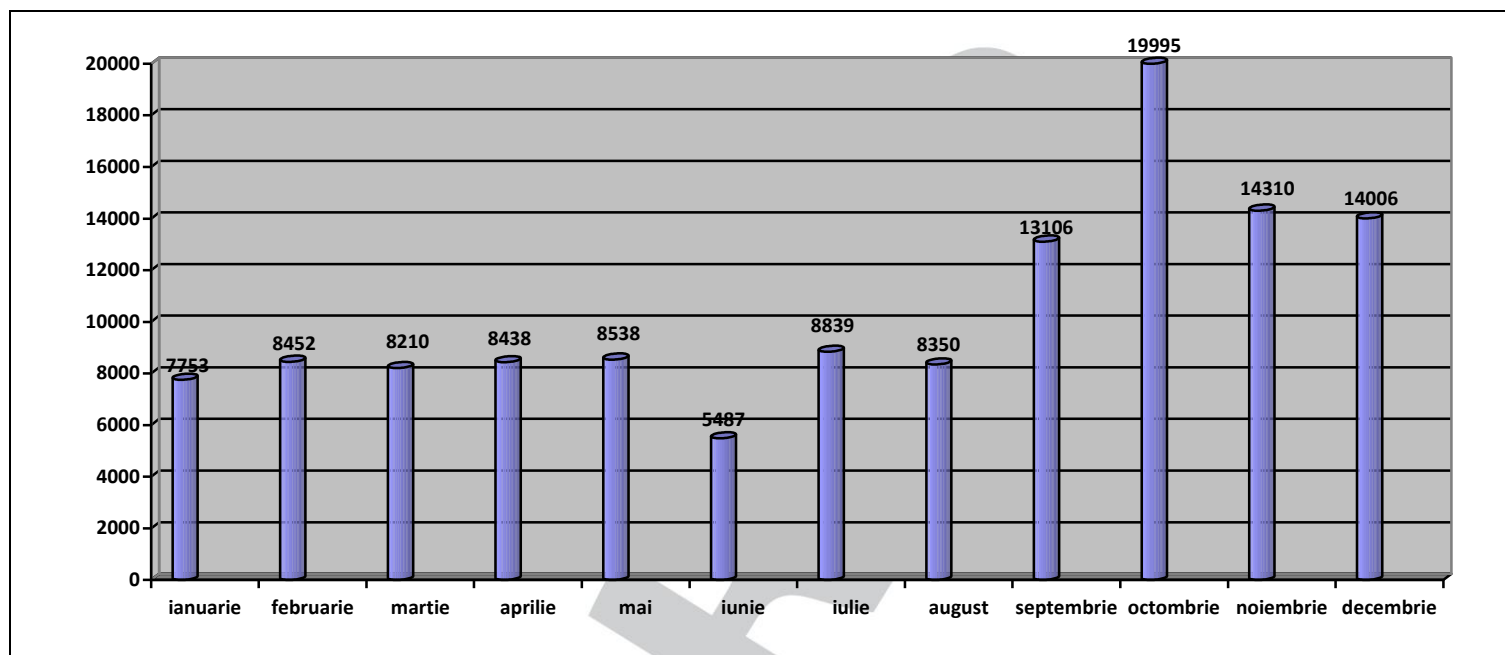


Fig. 11 - Grafic cu evoluția curselor pierdute la nivel de operator pe toate cele trei tipuri de transport 2017

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 2017, la acest indicator operatorul se înregistrează cu un număr de 4 trasee, după cum urmează:

Luna	Linia	Traseu	Perioada suspendării	Cauza suspendării	Măsuri de înlocuire
August 2017	41	Piața Presei - Ghencea	26 - 27.08.2017	Lucrări de revizie	Linia navetă 641
Septembrie 2017	5	Piața Băneasa – Piața Sf. Vinerei	Începând cu data de 23.09.2017	Calea de rulare necesită reabilitare	Linia navetă 605
Octombrie 2017	77	Piața Reșița-Bd. Alexandru Obregia	Începând cu data de 22.10.2017	Reluare circulație troleibuze pe la Piața Sudului	Reînființarea liniei 76 între Piața Reșița și Piața Unirii pe traseul liniei 77
Noiembrie 2017	4	Zețari-CFR Progresul	Începând cu data de 01.11.2017	Reorganizare circulație în cartierele Berceni, Giurgiului și Zețari	Reluarea circulației tramvaielor liniei 11 la cap linie "Zețari" pe traseul liniei 4

Denumire indicator performanță	UM	Valoare medie obținută în anul 2017
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.	4 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.	2013	2014	2015	2016	2017	2013-2017
		14 trasee	9 trasee	3 trasee	18 trasee	4 trasee	48 trasee

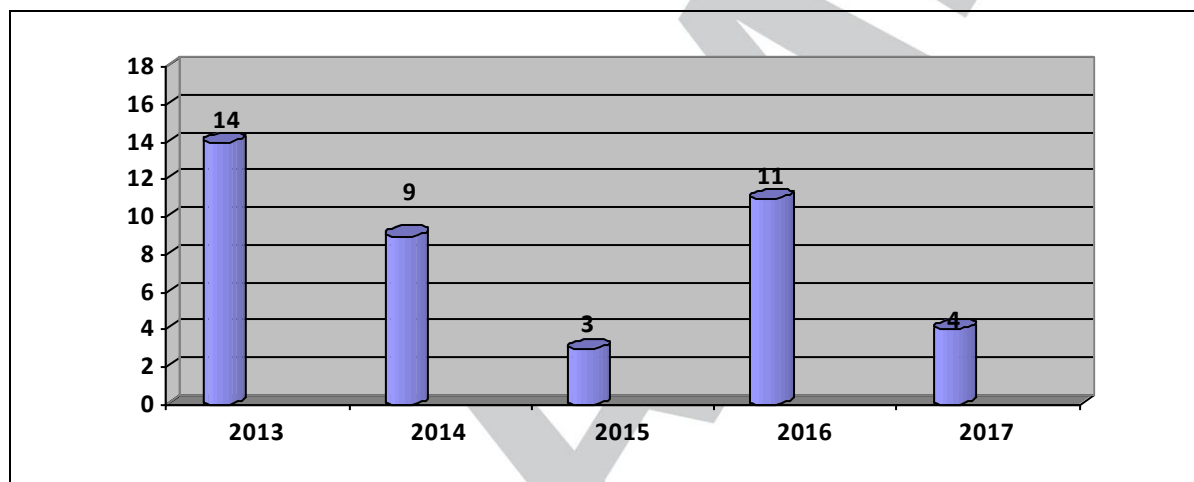


Fig. 12 Grafic cu evoluția indicatorului I.9 în perioada 2013-2017

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

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

Denumire indicator 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.	2013	2014	2015	2016	2017	2013-2017
		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.

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. În acest sens, până la evaluarea și cuantificarea indicatorului, operatorul va fi obligat ca, în termen de un an, să reactiveze sistemul deja existent.

4.2.1 Monitorizarea indicatorilor de performanță pentru Serviciul Integrat de Transport Public Local în Municipiul București pe unități de exploatare

În anul 2017 personalul de specialitate din cadrul Compartimentului Transport și Infrastructura 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>26.01.2017/29.06.2017/07.12.2017</i>
<i>Ferentari</i>	<i>06.04.2017/07.09.2017</i>
<i>Nordului</i>	<i>25.05.2017/16.11.2017</i>
<i>Alexandria</i>	<i>13.04.2017/21.09.2017</i>
<i>Militari</i>	<i>11.05.2017/12.10.2017</i>
<i>Titan</i>	<i>09.02.2017/06.07.2017/14.12.2017</i>
<i>Pipera</i>	<i>05.01.2017/22.06.2017/23.11.2017</i>
<i>Obregia</i>	<i>02.03.2017/10.08.2017</i>
Depouri Tramvai	
<i>Victoria</i>	<i>18.05.2017/19.10.2017</i>
<i>Alexandria</i>	<i>20.04.2017/28.09.2017</i>
<i>Colentina</i>	<i>16.02.2017/15.06.2017/26.10.2017</i>
<i>Militari</i>	<i>27.04.2017/02.11.2017</i>
<i>Giurgiu</i>	<i>02.02.2017/20.07.2017</i>
<i>Dudești</i>	<i>14.09.2017</i>
<i>Titan</i>	<i>09.03.2017/03.08.2017</i>
<i>Bucureștii Noi</i>	<i>12.01.2017/13.07.2017/21.12.2017</i>
Depouri Troleibuze	
<i>Vatra Luminoasa</i>	<i>04.05.2017/05.10.2017</i>
<i>Bucureștii Noi</i>	<i>12.01.2017/13.07.2017/21.12.2017</i>
<i>Berceni</i>	<i>30.03.2017/31.07.2017</i>
<i>Bujoreni</i>	<i>23.02.2017/24.08.2017</i>
Servicii/secții	
<i>Serv. Relații Publice</i>	<i>16.03.2017/08.06.2017/28.12.2017</i>
<i>DTE (ETE)</i>	
<i>DTA (ETA)</i>	
<i>Secția linii</i>	<i>02.02.2017/09.11.2017</i>
<i>SDC</i>	<i>23.03.2017/17.08.2017</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 01.10. - 31.12.2016

- S-a constatat că în perioada verificată procentul de realizare la acest indicator pe cele trei luni este de 99,19 %;
- pierderi mai mari la program s-au înregistrat în luna decembrie când, procentul de realizare a fost de 98,97%. Cauza principală o constituie lipsa de personal de bord;
- de menționat că, autobaza Floreasca dispune zilnic de un parc de rezervă care poate fi utilizat în condițiile în care ar dispune de personal de bord;

- completarea foilor de parcurs se face cu respectarea înscrisurilor din fiecare coloană de către personalul de bord în traseu, cât și de personalul responsabil cu verificarea și avizarea din punct de vedere tehnic și a siguranței circulației;
- graficele de circulație au fost actualizate la perioadă;
- cauze care au condus la nerealizarea parcului față de program:
 - lipsa pieselor de schimb și a consumabilelor care au condus la imobilizări;
 - lipsă personal

- în perioada 01.01. - 31.05.2017

- S-a constatat că în perioada verificată procentul de realizare la acest indicator este de **100%** pe fiecare lună;
- de menționat că, autobaza Floreasca dispune zilnic de un parc de rezervă care poate fi utilizat în condițiile în care ar dispune de personal de bord;
- media lunară a parcului imobilizat reprezintă **11%** din parcul inventar, o situație ceva mai bună comparativ cu celelalte autobaze;
- completarea foilor de parcurs se face cu respectarea înscrisurilor din fiecare coloană de către personalul de bord în traseu, cât și de personalul responsabil cu verificarea și avizarea din punct de vedere tehnic și a siguranței circulației;
- graficele de circulație au fost actualizate la perioadă;

- în perioada 01.06. - 30.11.2017

- S-a constatat că în perioada verificată procentul de realizare la acest indicator este de **100%** pe fiecare lună;
- de menționat că, autobaza Floreasca dispune zilnic de un parc de rezervă care poate fi utilizat în condițiile în care ar dispune de personal de bord;
- parcul imobilizat reprezintă **8,61%** din parcul inventar, o situație ceva mai bună comparativ cu celelalte autobaze;
- completarea foilor de parcurs se face cu respectarea înscrisurilor din fiecare coloană de către personalul de bord în traseu, cât și de personalul responsabil cu verificarea și avizarea din punct de vedere tehnic și siguranța circulației;
- graficele de circulație au fost actualizate la perioadă;

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

- în intervalul 01.10. - 31.12.2016

- Se înregistrează cu 2574 semicurse pierdute în cele două schimburi;
- procentul de semicurse pierdute este de 6,1% din cele programate, peste media realizată la acest tip de transport;
- liniile afectate de pierderi sunt cele cu un grad mare de încărcare și trafic aglomerat, astfel că linia 253 se înregistrează cu 812 semicurse și linia 282 cu 796 semicurse pierdute.
- cauze care au condus la nerealizări față de program:
 - aglomerație în trafic;
 - sistemul de management al traficului funcțional parțial;
 - starea tehnică precară;
 - grad mare de încărcare a saloanelor de transport;
 - lucrări edilitare;
 - restricții de viteză motivate de starea tehnică a căii de rulare;
 - indisciplina participanților în trafic;
 - condiții meteo nefavorabile.

- în intervalul 01.01. - 31.05.2017

- Numărul de semicurse pierdute este de **3723** dintr-un total programat de **150858**, reprezentând **2,47%**;
- media lunară a pierderilor este de **744** semicurse pierdute, ceea ce reprezintă **2,4%** din semicursele programate pe lună;
- pierderea este mică și poate fi considerată pierdere de proces;
- cauze care au condus la nerealizări față de program:

- aglomerație în trafic;
- sistemul de management al traficului funcțional parțial;
- starea tehnică precară;
- grad mare de încărcare a saloanelor de transport;
- lucrări edilitare;
- restricții de viteză motivate de starea tehnică a căii de rulare;
- indisciplina participanților în trafic;
- condiții meteo nefavorabile.

- în intervalul 01.06. - 30.11.2017

- Numărul de semicurse pierdute este de 4.825 dintr-un total programat de 92.134, reprezentând 5,24%;
- liniile cele mai afectate sunt 253 și 282 a căror pierdere reprezintă 63,37% din totalul de semicurse pierdute în intervalul verificat;
- din verificările făcute în teren se confirmă că traseele liniilor 253 (Spitalul Fundeni-Faur) și 282 (Gara Basarab-Șoseaua Fundeni) au multe zone cu trafic aglomerat și grade de încărcare mare, fapt care contribuie la pierderi de semicurse și întârzieri la program;
- cauze care au condus la nerealizări față de program:
 - aglomerație în trafic;
 - sistemul de management al traficului funcțional parțial;
 - starea tehnică precară;
 - grad mare de încărcare a saloanelor de transport;
 - lucrări edilitare;
 - restricții de viteză motivate de starea tehnică a căii de rulare;
 - indisciplina participanților în trafic;
 - condiții meteo nefavorabile.

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 01.01. - 31.03.2017

- Autobaza Ferentari asigură necesarul de autobuze pentru un număr de 12 linii orășenești cu 124 tururi și 2 linii preorășenești cu 5 tururi;
- parcul administrat de autobaza Ferentari este de 194 de autobuze din care disponibil Mercedes Citaro 170 (81 autobuze E3 și 89 autobuze E4). Diferența până la 194 sunt marca DAF, care nu mai îndeplinesc normele privind siguranța circulației și nici normele de medie, drept pentru care au fost scoase din funcțiune și propuse la casare;
- s-a constatat că în perioada ianuarie-martie numărul de tururi a crescut de la 118 în luna ianuarie la 129 tururi la sfârșitul lunii martie. Creșterea numărului de tururi este strâns legată de modul în care sunt asigurate condițiile necesare repunerii în funcțiune a parcului imobilizat din punct de vedere tehnic;
- Programul de circulație s-a realizat în procent de 99,85%, în condițiile în care fundamentarea acestuia s-a făcut în baza parcului activ din punct de vedere tehnic și nu în funcție de necesități, ponderea imobilizărilor de parc fiind de 74% din parcul disponibil;
- cauze care au generat pierderi la program:

- starea tehnică deficitară a parcului;
- lipsă rezerve

- în perioada 01.04. - 31.08.2017:

- Nerealizări la programul de transport se înregistrează în luna mai când procentul de realizare față de program a fost de **99,96%**. În restul perioadei verificate procentul de realizare la program a fost de **100%**;
- 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 aceeași perioadă a anului 2016 se constată o evoluție pozitivă în ceea ce privește indicatorul I.1, numărul de autobuze participante la program înregistrând o creștere în medie de 20% pe fiecare linie de transport;
- creșterea de parc este resimțită în special în traseu, prin respectarea timpilor de succedare în stații, dacă în trafic nu apar congestii sau blocaje;
- ponderea imobilizărilor de parc în perioada verificată este de **24,11%** din parcul disponibil;

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

- în intervalul 01.01. - 31.03.2017:

- Autobaza Ferentari se înregistrează în perioada verificată cu 6010 semicurse pierdute din 184502 semicurse programate;
- procentul de semicurse pierdute este de 3,25% din cele programate;
- linia cu cele mai multe pierderi înregistrate este linia 139 cu 2389 semicurse pierdute, traseu (Zețarilor-Piața Leu), reprezentând aproximativ 40% din totalul de curse pierdute.
- cauze care au condus la nerealizări față de program:
 - aglomerație în trafic;
 - sistemul de management al traficului funcțional parțial;
 - starea tehnică precară;
 - grad mare de încărcare a saloanelor de transport;
 - lucrări edilitare;
 - restricții de viteză motivate de starea tehnică a căii de rulare;
 - indisciplinarea participanților în trafic;
 - condiții meteo nefavorabile.

- în intervalul 01.04. - 31.08.2017:

- Se înregistrează cu 11533 semicurse pierdute pe întregul interval verificat, cu medie lunară de 2306 semicurse pierdute pe cele 12 linii de transport;
- procentul de pierdere, media lunară la semicurse pe întregul interval, este de 3,7% din cele programate;
- pierderi mai mari se înregistrează în luna mai 2017 când numărul de semicurse pierdute a fost de 2994;
- 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 3,7% 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.

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 01.01. - 30.04.2017:

- Parcul disponibil la data verificării a fost de **102** autobuze;
- linii deservite - **11**, din care **8** linii urbane, **2** preorășenești și **1** linie de navetă;
- în perioada analizată, diferențe față de program sunt înregistrate în lunile februarie, martie și aprilie;
- în luna ianuarie programul a fost realizat integral;
- pierderile la program sunt sub **1%**, excepție făcând luna februarie, când procentul de pierdere față de program a fost de **1,12%**, afectate fiind liniile **205** (Ștrand Străulești –Gara de Nord) cu **1,67%** și linia **304** (Piața Presei-Ștrand Străulești) cu **2,83%**;
- cauzele care au generat pierderi la program sunt de natură tehnică;
- foile de parcurs au toate rubricile (coloanele) completate pe fiecare zi (schimb) cu mențiunile respective, semnate și ștampilate de factorii responsabili din punct de vedere tehnic, confirmări pentru sosiri și plecări (ore retragere și acces) în și din autobază sau capete/terminale de traseu;
- prestația s-a efectuat conform programului de circulație.

- în perioada 01.05. - 31.10.2017:

- Parc inventar **102** autobuze;
- linii deservite - **11**, din care **8** linii urbane, **2** preorășenești și **1** linie de navetă;
- s-a constatat că media procentului de realizare a parcului față de program a fost de **99,73%** și nu influențează major prestația;
- de menționat că, verificarea a inclus numai liniile urbane din programul de transport;
- media lunară a imobilizărilor de parc se ridică la **9,47%** din parcul inventar și sunt cauzate de defecte tehnice;
- cauzele care au generat pierderi la program sunt de natură tehnică;
- pierderile la program sunt sub **1%**, excepție făcând luna octombrie, când procentul de pierdere față de program a fost de **1,1%**, afectate fiind liniile **123** (Gara de Nord –CET Sud Vitan) cu **1,79%**, linia **205** (Laromet –Gara de Nord) cu **1,89%** și linia **331** (Cartier Dămăroaia-Piața Romană) cu **1,27%**;
- graficele de circulație sunt respectate atât timp cât traficul nu este aglomerat, nu sunt restricții sau reduceri de viteză pe anumite sectoare de drum sau lucrări edilitare.

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

- în intervalul 01.01. - 30.04.2017:

- Autobaza Nordului se înregistrează în perioada analizată cu **1764** semicurse pierdute, reprezentând **1,28%** din totalul de **137233** semicurse programate;
- pierderi mai mari se înregistrează în luna Martie 2017 cauza principală fiind densitatea mare a traficului, în special pe traseele din nordul capitalei;
- 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 **2%** din cele programate, acesta nu afectează major prestația și poate fi considerat ca pierdere de proces.

- în intervalul 01.05. - 31.10.2017:

- Autobaza Nordului se înregistrează în perioada analizată cu **3784** semicurse pierdute, reprezentând **1,91%** din totalul de **198526** semicurse programate;

- pierderi mai mari se înregistrează în luna octombrie pe traseele liniilor 123, 182 și 331;
- cauze care au condus la nerealizări față de program:
 - aglomerație în trafic;
 - sistemul de management al traficului funcțional parțial;
 - starea tehnică precară;
 - grad mare de încărcare a saloanelor de transport;
 - lucrări edilitare;
 - restricții de viteză motivate de starea tehnică a căii de rulare;
 - indisciplina participanților în trafic;
 - condiții meteo nefavorabile.
- 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 2% 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 01.01. - 31.03.2017:

- S-a verificat situația operativă zilnică privind distribuția parcului pe linii, imobilizări și cauze;
- autobaza Alexandria realizează parcul programat în procent de 100%, cu mențiunea ca numărul de autobuze planificat zilnic este stabilit în baza unui plan de circulație stabilit de operatorul serviciului, aprobat de către Consiliul de Administrație al acestuia și nu în funcție de un program de transport aprobat de către Administrația Publică Locală.

- în perioada 01.04. - 31.08.2017:

- S-a constatat că programul s-a realizat integral, mai puțin în luna august, când procentul de realizare la program a fost de **98,85%**;
- liniile afectate au fost:
 - linia **117** traseu (Bacău-Piața Sfânta Vineri) procent de realizare **98,23%**;
 - linia **168** traseu (Piața Romană – Cartier Constantin Brâncuși) procent de realizare **99,43%**;
 - linia **222** traseu (Complex Cartier Latin-Ghencea) procent de realizare **88,63%**;
 - linia **385** traseu (Valea Oltului-Piața Sfânta Vineri) procent de realizare **98,66%**;
- cauzele care au generat nerealizări la parc și au condus la imobilizări au fost de natură tehnică și au impus măsura reducerii de tururi pe cele patru linii;
- ponderea imobilizărilor din motive tehnice a fost în medie de **20%** din parcul inventar;
- factorul principal care menține ridicat procentul de imobilizări rămâne lipsa pieselor de schimb și a materialelor necesare repunerii în funcțiune a vehiculelor defecte;
- majoritatea defectelor sunt de natură mecanică, dar și electrică.

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

- în intervalul 01.01. - 31.03.2017:

- Autobaza Alexandria se înregistrează cu **3324** semicurse pierdute, procentul de pierdere este de **2,41%** din totalul de **136712** semicurse programate;

- procentul de pierdere se situează în limita admisă de proces, dacă ținem cont de faptul că, majoritatea liniilor au trasee cu lungimi care depășesc 10 - 14 km, cu multe zone de conflict și grade de încărcare mari;
- linia cea mai afectată este **117** cu **898** semicurse pierdute, ceea ce reprezintă **27%** din totalul de semicurse pierdute în intervalul verificat;
- din verificările făcute în teren se confirmă faptul că linia 117 este una cu un grad mare de încărcare și a cărui traseu, traversează zona centrală a orașului;
- de menționat că, numărul mai mare de semicurse pierdute se înregistrează în luna în care condițiile meteo au fost nefavorabile.

- în intervalul 01.04. - 31.08.2017:

- Autobaza Alexandria se înregistrează în intervalul verificat cu **3198** semicurse pierdute reprezentând o medie lunară de **639** semicurse pierdute;
- procentul de pierdere în medie pe luna este de **1,37%** din total semicurse programate, pierdere care nu afectează prestația și poate fi considerată pierdere de proces, ținând cont de gradul ridicat de uzură a parcului de autobuze și aglomerația din trafic;
- linia cu cele mai multe pierderi de semicurse este linia **222** (Ghencea - Complex Cartierul Latin); cauza pierderilor o constituie aglomerarea urbană din zona Ghencea unde permanent din cauza rețelei de transport neadaptate la condițiile de trafic apar ambuteiaje care creează probleme și transportului public de persoane;
- această situație nu este unică și este de competența administrației publice locale;

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

- în perioada 01.01. - 30.04.2017

- Autobaza Militari a realizat parcul programat pentru **trim I-2017** în procent de **99,83%**; pe luni, situația se prezintă astfel:
 - **ianuarie** - **99,60%** pentru un parc utilizat timp de 20 de zile lucrătoare cu media de 107 autobuze la zi;
 - **februarie** - **99,85%** pentru un parc utilizat timp de 20 de zile lucrătoare cu media de 107 autobuze la zi;
 - **martie** - **99,91%** pentru un parc utilizat timp de 20 de zile lucrătoare cu media de 107 autobuze la zi;
 - pentru luna aprilie nu se înregistrează neconformități la program.
- întrucât în zilele de sâmbătă/duminică și sărbători, parcul programat este redus, rezerva este mare și nu se înregistrează nerealizări;
- nerealizări cu impact minor asupra programului s-au înregistrat în luna ianuarie, unde procentul de pierdere a fost de **0,40%** față de program;

- în perioada 01.05. - 30.09.2017:

- La Autobaza Militari s-a constatat că programul s-a realizat integral în lunile verificate.
- media lunară a imobilizărilor de parc în perioada verificată a fost de **14,91%**.

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

- în intervalul 01.01. - 30.04.2017:

- Autobaza Militari se înregistrează cu **1254** semicurse pierdute, procentul de pierdere este de **1,79%** din totalul de **69755** semicurse programate;
- procentul de pierdere se situează în limita admisă de proces, dacă ținem cont de faptul că 50% din linii au trasee cu lungimi care depășesc 10-12 km, cu multe zone de conflict și grade de încărcare mari;
- linia cea mai afectată este **137** cu **508** semicurse pierdute, ceea ce reprezintă 40% din totalul de semicurse pierdute în intervalul verificat;
- din verificările făcute în teren se confirmă faptul că linia 137 este una cu un grad mare de încărcare și a cărui traseu leagă zona Militari de zona centrală a orașului;
- de menționat că procentul de pierdere de 1,79% nu afectează prestația.

- în intervalul 01.05. - 30.09.2017:

- Autobaza Militari se înregistrează cu **5716** semicurse pierdute în perioada verificată, deci o medie lunară de **1143** de semicurse pierdute, pierderile reprezintă **2,56%** din semicursele programate;
- procentul de pierdere se situează în limita admisă de proces, dacă ținem cont de faptul că 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 **336** cu un total de **2427** semicurse pierdute, ceea ce reprezintă **42.46%** din totalul de semicurse pierdute în intervalul verificat;
- din verificările făcute în teren se confirmă faptul că aceste linii (137 și 336) au un grad mare de încărcare și trasee ce leagă zona Militari de zona centrală a orașului.

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;
- 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 01.10. - 31.12.2016:

- Analiza prestației a inclus doar cele 9 linii orășenești cu un parc format din 107 autobuze;
- procentul de pierdere pe întregul interval este de **2,46%** față de program, acceptabil în condițiile în care majoritatea traseelor sunt cu dificultate și grad de încărcare mare, atât în orele de vârf, cât și în restul intervalelor;
- pierderi mai mari s-au înregistrat în luna octombrie 2016 când procentul s-a ridicat la **7,65%** față de program;
- motivele invocate de operator au fost cele legate de lipsa pieselor de schimb, în principal al anvelopelor;
- această situație s-a rezolvat în lunile următoare, pe lista imobilizărilor rămânând doar autobuze cu alte repere decât anvelope, care nu s-au aprovizionat;
- din totalul de 175 autobuze marca Mercedes aproape 30% nu pot fi utilizate tocmai din considerentele menționate anterior, la care se adaugă și lipsa personalului de bord;
- de menționat că, autobaza deține cel mai mare parc de autobuze dintre toate unitățile de exploatare ale operatorului, iar dimensionarea acestuia s-a făcut în baza unui program de transport aprobat la acea vreme de către administrația publică locală, care a ținut cont de toate elementele, atât în ceea ce privește rețeaua de transport, cât și de fluxul de călători ce trebuie transportat;
- nu știm, dacă la aceasta dată, dimensionarea parcului aferent liniilor deservite mai corespunde

sau nu nevoilor utilizatorilor, sau se impune o reconfigurare a rețelei de transport pe principii de eficiență.

- în perioada 01.01. - 30.06.2017:

- Analiza prestației a inclus doar liniile de transport orășenești;
- în cele două trimestre verificate situația realizărilor la acest indicator se prezintă astfel:
1) Pentru trimestrul **I-2017**, autobaza a planificat un număr de 8183 de tururi din care a realizat 8013, procentul de realizare fiind de **97,92%**. Parcul mediu zilnic utilizat pe cele 9 linii, a fost de 102 autobuze în zi lucru, față de 105 cât era prevăzut în program. Procentul de realizare la program la nivel de autobaza se află sub media realizată de operator pe întregul parc la transportul cu autobuzul și se situează în jurul cifrei de 2%, valoare care nu are impact major asupra prestației.
2) Pentru trimestrul **II-2017**, autobaza a planificat un număr de 8553 de tururi din care a realizat 8453, procentul de realizare fiind de **98,58%**. Față de trimestrul anterior, unitatea de exploatare a diminuat din pierderile la program cu aproximativ 0,5 procente. Creșterea parcului în zi lucru a fost în medie de 4-5 mijloace de transport, mai puțin în luna iunie când, începând cu data de 16.06.2017, operatorul a trecut la programul de vară, reducerea de parc fiind de aproximativ 16%. În ceea ce privește situația parcului de autobuze mobilizat se constată o reducere a acestuia, astfel că în intervalul 01.01.2017-31.06.2017, unitatea de exploatare a repus în funcțiune un număr de 15 autobuze din totalul de 48, numărul de imobilizări din motive tehnice ajungând la sfârșitul lunii iunie la 33 de autobuze.
- de menționat că, autobaza deține cel mai mare parc de autobuze dintre toate unitățile de exploatare ale operatorului, iar dimensionarea acestuia s-a făcut în baza unui program de transport aprobat la acea vreme de către administrația publică locală, care a ținut cont de toate elementele, atât în ceea ce privește rețeaua de transport, cât și de fluxul de călători ce trebuie transportat;
- așadar, se impune elaborarea unor studii care să permită o evaluare în termeni reali a capacității de transport public local în raport cu necesitățile utilizatorilor.

- în perioada 01.07. - 30.11.2017

- La autobaza Titan s-a constatat că programul nu s-a realizat integral în nici una din lunile verificate;
- analiza prestației a inclus doar liniile de transport orășenești. În cele cinci luni autobaza a planificat un număr de 14348 de tururi din care a realizat 14144, procentul de realizare fiind de **98.58%**;
- față de perioada anterior verificată, se constată o creștere a parcului participant la program, media lunară a imobilizărilor de parc pe perioada verificată este de **37,44%**.
- 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;

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

- în intervalul 01.10. - 31.12.2016:

- Autobaza Titan se înregistrează cu **8721** semicurse pierdute în perioada verificată pe cele 9 linii orășenești;
- procentul de pierdere la semicurse pe întregul interval este **5,5%** din cele programate;
- pierderi mai mari se înregistrează în luna octombrie, majoritatea din cauza lipsei de anvelope; procentul este la limita admisă de proces și orice mic dezechilibru creat în funcționarea serviciului poate altera prestația;
- din analiză, reiese că liniile cele mai afectate rămân în continuare cele cu grad mare de încărcare și trasee dificile;

- în intervalul 01.01. - 30.06.2017:

- Autobaza Titan se înregistrează cu **11703** semicurse pierdute pe întregul interval verificat, cu o medie lunară de **1950** semicurse pierdute pe cele 9 linii orășenești;

- procentul de pierdere, medie lunară la semicurse pe întregul interval este de **3,44%** din cele programate;
- pierderi mai mari se înregistrează pe traseele unde traficul este foarte aglomerat, de exemplu **101, 102, 335 sau 311**;
- procentul este la limita admisă de proces și orice mic dezechilibru creat în funcționarea serviciului poate altera prestația;
- din analizele făcute reiese că, procentul de pierdere la semicurse s-a diminuat considerabil față de aceeași perioadă a anului precedent, însă calitatea acestuia depinde în continuare de investițiile care vor fi făcute în sistemul de transport public local, indiferent de modul de administrare a acestuia;

- în intervalul 01.07. - 30.11.2017:

- Autobaza Titan se înregistrează cu **13363** semicurse pierdute pe întregul interval verificat, cu o medie lunară de **2673** semicurse pierdute pe cele 9 linii orășenești;
- procentul de pierdere, medie lunară la semicurse pe întregul interval este de **4,61%** din cele programate;
- pierderi mai mari se înregistrează pe traseele unde traficul este foarte aglomerat, de exemplu linia **102** (6,77% din totalul semicurselor programate și 29,89% din totalul de semicurse pierdute pe cele nouă linii), linia **202** (4,74% din totalul semicurselor programate și 12,92% din totalul de semicurse pierdute), și linia **335** (6,26% din totalul semicurselor programate și 21,57% din semicursele pierdute);
- procentul este la limita admisă de proces și orice mic dezechilibru creat în funcționarea serviciului poate altera prestația;
- din analizele efectuate prin comparație cu perioada anterior verificată (01.01-01.06.2017.), reiese faptul că procentul de pierdere la acest indicator se menține aproximativ în aceleași limite.

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;
- 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 01.10. - 31.12.2016:

- S-a constatat că în perioada verificată, procentul de realizare la acest indicator pe cele trei luni este de **99,07 %**;
- pierderi la program mai mari au fost înregistrate în luna noiembrie și decembrie 2016, când procentul de realizare a fost de **98,73%**, cauza principală fiind lipsa personalului de bord;
- lipsa de personal de bord, pentru care nu se realizează sarcina de transport integral (capacitatea fiind afectată), se poate întâlni și la alte unități de exploatare;
- liniile afectate au fost **135, 300 și 301**;
- față de procentul indicatorului general realizat de operator (RATB) la toate cele trei tipuri de transport în perioada verificată, la autobaza Pipera, valoarea indicatorului supus evaluării este mai mic;
- pierderea de **1,27 %** față de programul inițial este considerată pierdere, dar care nu poate afecta major prestația serviciului. În unitățile de transport procentele pierdute reprezintă 1-2 autobuze neutilizate la un parc de 100 de autobuze utilizate la prestație în zi de lucru;

- în perioada 01.01. - 31.05.2017:

- S-a constatat că în perioada verificată procentul lunar de realizare la acest indicator este

cuprins între **99,53%** și **99,62%**;

- pierderea medie de **0,35-0,47 %** față de programul inițial nu poate afecta prestația serviciului; de menționat că, verificarea a inclus numai liniile urbane din programul de transport;
- media lunară a parcului utilizat în perioada verificată a fost cuprinsă între 104 și 111 autobuze la un parc circulant de 137 unități;
- față de anul precedent în aceeași perioadă în anul 2017, creșterea de parc la program a fost în medie de aproape 15 autobuze în zi lucru;
- la nivel de operator creșterea este una semnificativă la transportul cu autobuzul, fapt care s-a observat prin revenirea la grafice de circulație care au permis o reducere a timpilor de așteptare în stații și a aglomerației în saloanele mijloacelor de transport.

- în perioada 01.06. - 31.10.2017:

- S-a constatat că în perioada verificată procentul lunar de realizare la acest indicator este cuprins între **98,89%** și **99,48%**;
- pierderea medie este de **0,73%** față de programul inițial și nu poate afecta prestația serviciului;
- de menționat că, verificarea a inclus numai liniile urbane din programul de transport;
- parcul utilizat în perioada verificată a fost cuprins între 97 și 116 autobuze la un parc circulant de 137 unități;
- față de perioada precedentă, verificată (01.01.-30.05.2017), creșterea de parc la program a fost în medie de aproape 5 autobuze în zi lucru;
- la nivel de operator creșterea este una semnificativă la transportul cu autobuzul, fapt care s-a observat prin revenirea la grafice de circulație care au permis o reducere a timpilor de așteptare în stații și a aglomerației în saloanele 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 intervalul 01.10. - 31.12.2016:

- În perioada verificată autobaza Pipera se înregistrează cu **2805** semicurse pierdute în cele două schimburi;
- procentul de pierdere este de **1,79%** din **116640** curse programate;
- pierderile sunt cauzate de aglomerația din trafic și lipsa de personal de bord, motiv invocat și la indicatorul **I.1**;
- liniile cu pierderi mai mari sunt cele cu grad de încărcare mare, complexitate ridicată a traseului și anume linia **135** traseu CFR Constanta-C.E.T. Sud Vitan, linia **300** traseu Bulevardul Nicolae Bălcescu-Clăbucet și linia **301** cu traseu Piața Romană-Jolie Ville Băneasa;
- procentul de semicurse pierdute este unul scăzut și poate fi admis ca pierdere de proces;
- o altă cauză care contribuie la creșterea numărului de semicurse pierdute o reprezintă starea tehnică a parcului, creșterea numărului de defecte în exploatare ca efect al îmbătrânirii parcului, dar și a lipsei pieselor de schimb;
- procentul de imobilizare a parcului în trim. IV la autobaza Pipera a fost de **23%** din total parc, ceea ce reprezintă un procent destul de ridicat, motivat de lipsa pieselor de schimb necesare repunerii în funcțiune.

- în intervalul 01.01. - 31.05.2017:

- Autobaza Pipera se înregistrează în perioada verificată cu **5069** semicurse pierdute în cele două schimburi. Procentul de pierdere este de **2,42%** din **208899** curse programate;
- pierderile sunt cauzate de aglomerația din trafic și lipsa de personal de bord. Liniile cu pierderi mai mari sunt cele cu grad de încărcare mare, complexitate ridicată a traseului și anume linia **300** - traseu Bulevardul Nicolae Bălcescu-Clăbucet cu **1501** semicurse pierdute reprezentând **29%** din cursele pierdute și linia **104** cu traseu Cora Pantelimon-Piața Operei cu **964** semicurse reprezentând **19%** din total;
- media lunară de pierdere la curse este de **2%** și nu afectează major prestația. Procentul de semicurse pierdute este unul scăzut și poate fi admis ca pierdere de proces. Numărul imobilizărilor a scăzut, fapt care poate fi observat prin evoluția pozitivă a indicatorului **I.1**

- în intervalul 01.06. - 31.10.2017:

- Autobaza Pipera se înregistrează în perioada verificată cu **2145** semicurse pierdute în cele două schimburi;
- procentul de pierdere este de **1%** din **216562** curse programate și nu afectează major prestația;
- liniile cu pierderi mai mari sunt cele cu grad de încărcare mare, complexitate ridicată a traseului și anume linia **104** cu traseu Cora Pantelimon-Piața Operei cu **711** semicurse reprezentând **33,14%** din totalul semicurselor pierdute (2145) și linia **300** - traseu Bulevardul-Nicolae Bălcescu-Clăbucet cu **487** semicurse pierdute, reprezentând **22,70 %** din totalul semicurselor pierdute (2145);
- procentul de semicurse pierdute este unul scăzut și poate fi admis ca pierdere de proces;
- numărul imobilizărilor a scăzut, fapt care poate fi observat prin evoluția pozitivă a indicatorului I.1;
- pierderile sunt cauzate de aglomerația din trafic.

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;
- 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 01.10.2016 - 31.01.2017:

- Autobaza Obregia administrează un parc inventar de 60 de autobuze din care Euro 4, un număr de 29 și Euro 3 un număr de 31;
- parcul deservește trei linii, a căror trasee fac legătura între zona de sud și zona centrală a orașului;
- fiecare linie asigură în zi de lucru câte 4 tururi pe linia 312, 15 tururi pe linia 313 și 21 tururi pentru linia 381;
- autobaza mai asigură 3 tururi pe linia preorășenească 471;
- în urma verificării documentelor s-a constatat că prestația este conformă cu programul la linia **312** (realizată în procent de **100%**) pe întregul interval verificat, mai puțin liniile **313** și **381** care sunt realizate în procent de **98-99%**;
- diferența de parc care nu a participat la program este nefuncțională, având defecte ușoare de natură mecanică care necesită înlocuirea a 1-3 repere, considerate imobilizări de scurtă durată, dar și autobuze care sunt imobilizate cu defecte grele;
- acestea din urmă, pe lângă faptul că au ponderea cea mai mare, costurile cu repunerea lor în funcțiune sunt destul de ridicate;
- în aceste condiții în care parcul are o vechime de 9-10 ani cu un rulaž mediu cuprins între 400 și 500 mii de km, exploatat în condițiile de trafic foarte aglomerat, la maxim de sarcină în orele de vârf, impune o altă abordare în ceea ce privesc sumele alocate pentru întreținerea și repararea parcului;
- fiind un serviciu caracterizat prin continuitate, asigurarea capacității de transport zilnic devine pentru operator o obligație de serviciu a căror condiții se regăsesc în Caietul de sarcini și în Programul de transport aprobat de Autoritatea Publică Locală;
- chiar și în aceste condiții în care nu există încheiat un contract de delegare a serviciului între operator și autoritatea publică, RATB se achită de sarcina de transport care îi revine.

- în perioada 01.02. - 31.07.2017

- La autobaza Obregia s-a constatat că programul nu s-a realizat integral în nici una din lunile

verificate;

- pierderi mai mari s-au înregistrat în luna **februarie** și **martie** când procentul de realizare a parcului a fost de **98,44%** pentru luna februarie și respectiv **98,93%** pentru luna martie, pierderi cauzate de starea tehnică a parcului;
- o revenire a parcului se constată în lunile iunie-iulie pe fondul reducerii numărului de imobilizări tehnice;
- ponderea imobilizărilor de parc de aproximativ **18%** rămâne în continuare o problemă în realizarea programului, având în vedere că începând cu luna septembrie, capacitatea de operare va trebui adaptată la programul de transport adecvat perioadei;
- 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 a 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.

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

- în intervalul 01.10.2016 - 31.01.2017:

- Autobaza Obregia se înregistrează în perioada verificată cu **2576** semicurse pierdute din **30968** semicurse programate;
- procentul de pierdere la semicurse este **8,3%** din cele programate;
- linia cu cele mai multe pierderi înregistrate este linia **313**, cu **851** semicurse pierdute, traseu (Turnu Măgurele - Piața Sf. Gheorghe);
- cauza principală o constituie aglomerația care se crează în zona Piața Sudului, datorită lucrărilor la pasajul subteran.

- în intervalul 01.02. - 31.07.2017:

- Autobaza Obregia se înregistrează cu **6478** semicurse pierdute în intervalul verificat cu o medie lunară de **1079** de semicurse pierdute;
- pierderile reprezintă **5,35 %** din semicursele programate și este la limita care poate afecta prestația;
- pierderile mai mari de semicurse sunt înregistrate la liniile **313** (Turnu Măgurele-Piața Sfânta Vineri) și **381** (Piața Reșița- Piața Victoriei) a căror trasee au fost afectate de către lucrările la pasajul Piața-Sudului, unde sau înregistrat cele mai multe pierderi.

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;
- 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 01.01. - 30.04.2017:

- La depoul Victoria programul a fost realizat după cum urmează:
 - **ianuarie 100%** pentru un parc utilizat timp de 20 de zile lucrătoare cu media de 27 tramvaie la zi.
 - **februarie 100%** pentru un parc utilizat timp de 20 de zile lucrătoare cu media de 27

tramvaie la zi.

- **martie 98,4%** pentru un parc utilizat timp de 20 de zile lucrătoare cu media de 30 tramvaie la zi.

- în luna **aprilie** procentul de realizare a fost de **99,61%** parcul mediu utilizat în zi de lucru fiind de 27 tramvaie;

- întrucât în zilele de sâmbătă/duminică și sărbători parcul programat este redus, rezerva de parc este mare și nu se înregistrează nerealizări;
- programul se realizează în continuare cu dificultate, vechimea și starea tehnică a parcului constituind factorul principal.

- în perioada 01.05. - 30.09.2017:

- În perioada verificată la depoul Victoria s-a constatat că programul s-a realizat integral cu excepția lunii iulie;
- media lunară a imobilizărilor de parc în perioada verificată este de **29,43%**;
- în luna iulie, programul nu s-a realizat integral deoarece linia 24 nu a realizat numărul de tururi programate din motive tehnice.

Indicatorul I.8.

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

- în intervalul 01.01. - 30.04.2017:

- Depoul Victoria se înregistrează în perioada analizată cu **760** semicurse pierdute, reprezentând **1,5%** din totalul de semicurse programate;
- pierderi mai mari se înregistrează în luna martie 2017 când nu sunt realizate tururile integral la liniile 10 și 23, la care se mai adaugă pierderile datorate traficului aglomerat;
- pierderile nu afectează semnificativ prestația și pot fi considerate pierderi de proces.

- în intervalul 01.05. - 30.09.2017:

- Depoul Victoria se înregistrează în perioada analizată cu **765** semicurse pierdute, reprezentând **1,15%** din totalul de semicurse programate;
- pierderi mai mari se înregistrează în luna **septembrie 2017** când nu sunt realizate tururile integral la liniile **10 și 55**, la care se mai adaugă pierderile datorate traficului aglomerat;
- pierderile nu afectează semnificativ prestația și pot fi considerate pierderi de proces.

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;
- 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 01.10. - 31.12.2016:

- **Tramvaie**
- S-a constatat că programul s-a realizat zilnic în procent de **94,18%**;
- depoul Bucureștii Noi-tw. funcționează la limita cu parcul de tramvaie, rezerva fiind minimă sau deloc în zi de lucru;
- imobilizarile reprezintă în jur de **55 %** din parcul inventar, iar scoaterea din imobilizare rămâne în continuare o mare problemă;
- parcul de vagoane are o vechime considerabilă și necesită lucrări de reparații majore pentru menținerea lor în circulație în deplină siguranță;
- unele vagoane a căror Durată Normală de Utilizare a expirat și sunt în circulație, au beneficiat

- deja de câte două avize tehnice de menținere în exploatare;
- de menționat că un astfel de aviz tehnic are o durată de valabilitate de 12 luni și nu poate fi prelungit mai mult decât prevede procedura de avizare;
- în aceste condiții în care majoritatea lucrărilor de reparații la vagoane sunt executate de către Uzina de Reparații, care nu poate onora comenzile (cauza fiind lipsa fondurilor), este exclus ca parcul de vagoane circulant să beneficieze de o creștere.

Troleibuze

- S-a constatat că programul s-a realizat zilnic în procent de **100%**;
- depoul Bucureștii Noi la transportul cu troleibuzul funcționează la limita cu parcul, rezerva fiind minimă sau deloc în zi de lucru;
- imobilizările reprezintă **48 %** din parcul inventar, iar scoaterea din imobilizare rămâne în continuare o mare problemă nu numai pentru Depoul Bucureștii Noi, dar și pentru celelalte depouri;
- parcul de troleibuze are o vechime considerabilă cu un grad de uzură mare, majoritatea necesitând intervenții majore pentru menținerea lor în circulație.

- în perioada 01.01. - 30.06.2017:

Tramvaie

- S-a constatat că programul s-a realizat zilnic în procent de **99-100%** mai puțin în luna februarie când procentul a fost de **99,63%**;
- depoul Bucureștii Noi-tw. funcționează la limită cu parcul de tramvaie, rezerva fiind minimă sau deloc în zi de lucru. Imobilizările reprezintă în jur de **50 %** din parcul inventar, iar scoaterea din imobilizare rămâne în continuare o mare problemă;
- parcul de vagoane are o vechime considerabilă și necesită lucrări de reparații majore pentru menținerea lor în circulație în deplină siguranță;
- unele vagoane a căror Durată Normală de Utilizare a expirat și sunt în circulație, au beneficiat deja de câte două avize tehnice de menținere în exploatare;
- de menționat că, un astfel de aviz tehnic are o durată de valabilitate de 12 luni și nu poate fi prelungit mai mult decât prevede procedura de avizare. În aceste condiții în care majoritatea lucrărilor de reparații la vagoane sunt executate de către Uzina de Reparații, care nu poate onora comenzile (cauza fiind lipsa fondurilor), este exclus ca parcul de vagoane circulant să beneficieze de o creștere.

Troleibuze

- La transportul cu troleibuzul s-a constatat că programul s-a realizat integral în lunile aprilie, mai, iunie, mai puțin în lunile ianuarie, februarie, martie, când procentul de pierderi a fost cuprins între **0,32% și 1,01%**;
- vechimea mare a parcului și uzura acestuia rămân în continuare principalele cauze care afectează programul de transport;
- starea tehnică a parcului este precară, ponderea imobilizărilor de parc ridicându-se la **43-45%** din parcul inventar;
- majoritatea troleibuzelor sunt cu defecte grele, care necesită intervenții majore pentru repunerea în funcțiune;
- în aceste condiții orice creștere a parcului de troleibuze la program cu mai mult de 2-3 unități de transport devine dificilă dacă nu imposibilă;
- repunerea în funcțiune a parcului 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.

- în perioada 01.07. - 30.11.2017 :

Tramvaie

- S-a constatat că, programul nu s-a realizat integral, pierderi mai mari fiind în lunile **august, septembrie și octombrie**;
- 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 ansamblurilor 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.
- **Troleibuze**
- La transportul cu troleibuzul s-a constatat că, programul s-a realizat integral în lunile **iulie, august, septembrie** mai puțin în luna noiembrie, când procentul de pierderi a fost **0,16%**;
- starea tehnică a parcului rămâne în continuare o problemă pentru operator, ponderea imobilizărilor la sfârșitul lunii noiembrie fiind de **47%** din total parc;
- mai mult de jumătate din parcul imobilizat o reprezintă microbuzele cu defecte grele;
- 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 intervalul 01.10-31.12.2016:

- **Tramvaie**
- Depoul Bucureștii Noi-tw. se înregistrează cu **2607** semicurse pierdute în intervalul verificat;
- pierderile reprezintă **5,37%** din semicursele programate și reprezintă un procent ce depășește procentul considerat ca pierdere admisă de proces;
- pierderile semnificative de semicurse în perioada verificată sunt înregistrate la liniile **41** și linia **24** cu 1517, respectiv 885 semicurse pierdute;
- așadar, nu putem vorbi de o creștere a calității serviciului sau de stabilire a unui standard atât timp cât nu sunt îndeplinite anumite condiții legate de mentenanța parcului de vagoane.
- **Troleibuze**
- Depoul Bucureștii Noi-tb. se înregistrează cu **571** semicurse pierdute în intervalul verificat;
- pierderile reprezintă **1,67 %** din semicursele programate și nu afectează în mod semnificativ prestația fiind considerate pierderi de proces;
- pierderile mai mari de semicurse sunt înregistrate la linia **86** cu 392 semicurse pierdute.

- în intervalul 01.01. - 30.06.2017:

- **Tramvaie**
- Depoul Bucureștii Noi-tw. se înregistrează cu **1986** semicurse pierdute în intervalul verificat la un număr de **97977** de semicurse programate;
- pierderile reprezintă **2,02%** din semicursele programate și pot fi considerate pierderi de proces;
- pierderile semnificative de semicurse în perioada verificată sunt înregistrate la liniile **41** și linia **24** a căror trasee au dificultăți în trafic datorate aglomerației;
- față de aceeași perioadă a anului precedent, se constată o reducere a numărului de semicurse 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.
- **Troleibuze**
- Depoul Bucureștii Noi-tb. se înregistrează cu **1638** semicurse pierdute în intervalul verificat, cu o medie lunară de **273** de semicurse pierdute;
- pierderile reprezintă **2,32%** din semicursele programate și nu afectează în mod semnificativ prestația fiind considerate pierderi de proces;
- pierderile mai mari de semicurse sunt înregistrate la linia **86** (Stadionul Național Lia Manoliu-Dridu) al cărui traseu depășește 12 km. și traversează zone ale orașului cu trafic aglomerat;

- pierderile sunt înregistrate în zilele de lucru la orele de vârf și sunt o constantă pentru toate mijloacele de transport public local pe care operatorul le exploatează.

- în intervalul 01.07. - 30.11.2017 :

Tramvaie

- Depoul Bucureștii Noi-tw. se înregistrează cu **2856** semicurse pierdute în intervalul verificat la un număr de **86644** de semicurse programate;
- pierderile reprezintă **3,2%** din semicursele programate și pot fi considerate pierderi de proces;
- pierderile semnificative de semicurse în perioada verificată sunt înregistrate în continuare la liniile **41** și linia **24** a căror trasee au dificultăți în trafic datorate aglomerației;
- față de aceeași perioadă a anului precedent, pierderile la acest tip de transport au o ușoară creștere, dar nu într-atât încât să poată afecta prestația;
- 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;
- raportat la aceeași perioadă a anului 2016, se constată o ușoară creștere a capacității de transport prin scoaterea la program a unui număr mai mare de tramvaie, dar nu suficient pentru a satisface cererea de transport;
- 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.

Troleibuze

- Depoul Bucureștii Noi-tb. se înregistrează cu **1823** semicurse pierdute în intervalul verificat cu o medie lunară de **364** de semicurse pierdute;
- pierderile reprezintă **2,94%** din semicursele 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) cu o medie lunară de 318 semicurse pierdute cauzate de traficul 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;
- 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 01.01. - 31.03.2017:

- În perioada verificată s-a constatat că în luna ianuarie procentul de realizare în zi de lucru a fost de **92,5%**;
- afectate au fost liniile **8** și **11**, când din motive tehnice nu s-au putut asigura tururile programate;
- în lunile februarie și martie procentul de realizare a fost de **99,59%**, respectiv **100%**;
- ponderea medie lunară a imobilizărilor în perioada verificată este de **30,47 %** din parcul inventar, iar scoaterea din imobilizare rămâne în continuare o mare problemă;
- parcul de vagoane are o vechime considerabilă și necesită lucrări de reparații majore pentru menținerea lor în circulație în deplină siguranță;
- în aceste condiții în care majoritatea lucrărilor de reparații la vagoane sunt executate de către Uzina de Reparații, care nu poate onora comenzile (cauza fiind lipsa fondurilor), este exclus ca

parcul de vagoane circulant să beneficieze de o creștere.

- în perioada 01.04. - 31.09.2017:

- Procentul de realizare a programului de circulație este cuprins între **99,96% și 100,09%**;
- programul de transport se realizează cu un parc circulant diminuat;
- ponderea medie lunară a imobilizărilor în perioada verificată este de **29,29 %** din parcul inventar, iar scoaterea din imobilizare rămâne în continuare o mare problemă;
- rezerva de parc este minimă sau deloc;
- **cauze care au condus la nerealizarea parcului față de program:**
 - creșterea timpilor de succedare
 - pierderi de semicurse sau chiar tururi

Indicatorul I.8.

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

- în intervalul 01.01. - 31.03.2017:

- Depoul Alexandria se înregistrează în perioada analizată cu **2742** semicurse pierdute, reprezentând **2,68%** din totalul de semicurse programate;
- pierderi mai mari se înregistrează în luna **Ianuarie 2017** când nu sunt realizate tururile integrale la liniile **8 și 11**, la care se mai adaugă condițiile meteo nefavorabile care au îngreunat circulația, trafic aglomerat, precum și blocajul produs de căderea unor bucăți de zid de la fosta fabrică de bere Gambrinus, pe calea de rulare a liniei 32;
- în celelalte luni, pierderile de semicurse la program au fost de **2,4%** pentru luna februarie, respectiv de **1,03%** pentru martie și pot fi considerate pierderi de proces;
- față de aceeași perioadă a anului precedent, pierderile la acest tip de transport au o ușoară creștere, dar nu într-atât încât să poată afecta prestația.

- în intervalul 01.04. - 31.08.2017:

- Depoul Alexandria se înregistrează cu **2219** semicurse pierdute în intervalul verificat la un număr de **170208** de semicurse programate;
- pierderile reprezintă **1,302%** din semicursele programate și pot fi considerate pierderi de proces;
- pierderile semnificative de semicurse în perioada verificată sunt înregistrate în continuare la liniile:
 - **linia 41** (Piața Presei-Ghencea) cu un număr de **1006** semicurse pierdute ceea ce reprezintă **45,33%** din totalul semicurselor pierdute;
 - **linia 32** (Depoul Alexandria-Piața Unirii) cu un număr de **992** semicurse pierdute ceea ce reprezintă **44,70%** din totalul semicurselor pierdute.
- **cauze care au condus la pierderi:**
 - grad mare de încărcare
 - trasee cu multe zone de conflict

Depoul Colentina

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

- date cu privire la parcul existent aflat în exploatare;
- distribuția acestuia pe fiecare linie;
- programele de circulație;
- 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 01.10. - 31.12.2016:

- În urma analizei s-a constatat că din parcul inventar de 75 de tramvaie, au participat la program în zi de lucru un număr de 36 tramvaie/zi;

- stația de spălare este dotată cu instalații specifice activității, dar întâmpină mari probleme în anotimpul rece, în special iarna, când temperaturile sunt negative și există pericolul de îngheț a apei în instalații;
- coeficientul de utilizare a parcului în intervalul **01.10.-31.12.2016**, se prezintă astfel:
 - luna **octombrie** - **44,17%**
 - luna **noiembrie** - **43,87%**
 - luna **decembrie** - **43,23%**
- procentul de utilizare a parcului la program este influențat de numărul mare de tramvaie nefuncționale din care cu defecte grele **37%** din parc cu staționare în depou, iar **14%** trimise la Uzina de Reparații;
- parcul este unul îmbătrânit cu tramvaie care au durata normală de funcționare depășită ca și la celelalte unități de exploatare;
- depoul realizează cu dificultate prestația la limită, fără rezerve de parc;
- 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;
- astfel de situații pot fi întâlnite frecvent, în special la subunitățile care nu au beneficiat de dotări corespunzătoare sau modernizări.

- în perioada 01.03. - 31.05.2017:

- În urma analizei s-a constatat că din parcul inventar de 75 de tramvaie, au participat la program în zi de lucru un număr de 36-37 tramvaie/zi;
- coeficientul de utilizare a parcului în intervalul **01.03.-31.05.2017** se prezintă astfel:
 - luna **martie** - **48,22 %**;
 - luna **aprilie** - **47,92 %**;
 - luna **mai** - **50,50 %**.
- procentul de utilizare a parcului la program este influențat de numărul mare de tramvaie nefuncționale;
- ponderea imobilizărilor pentru intervalul verificat se prezintă astfel:
 - luna **martie** - **50,66 %** din parcul inventar;
 - luna **aprilie** - **53,33 %** din parcul inventar;
 - luna **mai** - **49,33 %** din parcul inventar.
- prestația s-a realizat conform programului de transport în condițiile în care rezerva de parc a fost minimă sau aproape deloc în zi de lucru;
- o îmbunătățire a situației parcului s-a constatat în luna mai, când ponderea privind imobilizările au ajuns la **49,33%** din parcul inventar;
- situația parcului din punct de vedere tehnic rămâne în continuare o problemă, nu numai pentru depoul Colentina, dar și pentru celelalte subunități care exploatează material rulant;
- cauza principală o constituie vechimea considerabilă a parcului și posibilitățile încă reduse ale Uzinei de Reparații de a realiza integral programele de reparații a materialului rulant; măsura realizării programului de transport cel puțin la transportul cu tramvaiul depinde în continuare de modul în care este finanțată această activitate de reparații;
- nerealizări la program înregistrează **linia 14** (Piața Sfânta Vineri- Faur Poarta 4) în luna martie, când procentul de realizare a fost de **86,47%** față de program, iar în luna aprilie **89,87%**;
- celelalte linii au realizat programul de transport cu pierderi în procente care pot fi considerate ca fiind pierderi de proces și nu afectează major prestația.

- în perioada: 01.01. - 28.02.2017 și 01.06. - 30.09.2017:

- Din analiză reiese că programul din primul interval nu s-a realizat integral existând pierderi de până la **7,45%** din acesta, cauzele fiind de natură tehnică;
- pentru cel de-al doilea interval pierderile la program se constată doar în luna septembrie când pierderile au fost de **3,85%** din cele programate;
- 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 intervalul 01.10. - 31.12.2016:

- Depoul Colentina se înregistrează în perioada verificată cu **2241** semicurse pierdute în ambele schimburi;
- pierderea față de program este de **3,4%** și se încadrează în pierderi de proces acceptabile;
- linia cea mai afectată de pierderi de semicurse este **linia 21** (Piața Sfântul Gheorghe – Pasaj Colentina) cu **944** semicurse pierdute din **34152** semicurse programate în intervalul verificat;
- pierderile sunt cauzate de traficul foarte aglomerat, reducerea vitezei comerciale (restricții) datorită stării tehnice necorespunzătoare a căii de rulare, care pe anumite zone necesită modernizare;
- din documentele verificate, rezultă că, plecările și sosirile din/în terminale în general sunt respectate cu excepția celor care datorită condițiilor de trafic se înregistrează cu diferențe;
- pierderi se mai înregistrează și la **linia 14** (Piața Sf. Vineri-Faur Poarta 4) cu **809** semicurse pierdute din 8876 semicurse programate.

- în intervalul 01.03. - 31.05.2017:

- Depoul Colentina se înregistrează în perioada verificată cu **2725** semicurse pierdute în ambele schimburi
- pierderea față de program este de **3,97%** și reprezintă o valoare aproape de limita care poate afecta negativ prestația;
- linia cea mai afectată de pierderi de semicurse este **linia 21** (Piața Sfântul Gheorghe – Pasaj Colentina) cu **1265** semicurse pierdute din **69891** semicurse programate în intervalul verificat și reprezintă **46%** din total curse pierdute din program;
- pierderile sunt cauzate de traficul foarte aglomerat, reducerea vitezei comerciale (restricții) datorită stării tehnice necorespunzătoare a căii de rulare, care pe anumite zone necesită modernizare;
- din documentele verificate, rezultă că plecările și sosirile din/în terminale în general sunt respectate cu excepția celor care datorită condițiilor de trafic se înregistrează cu diferențe;
- pierderi se mai înregistrează și la **linia 14** (Piața Sf. Vineri-Faur Poarta 4) cu **890** semicurse pierdute reprezentând **32,6%** din total curse pierdute;
- procentul de pierdere lunar la semicurse se situează între 2% și 5% din cele programate.

- în intervalul 01.01. - 28.02.2017 și 01.06. - 30.09.2017:

- În intervalele verificate și supuse evaluării, Depoul Colentina se înregistrează cu **4,9%** semicurse pierdute în intervalul ianuarie-februarie și cu **4,4%** pentru intervalul iunie-septembrie;
- **linia 21** (traseu-Piața Sfântul Gheorghe – Pasaj Colentina) rămâne cea mai afectată de pierderi de semicurse, media lunară a pierderilor fiind de **209**, reprezentând aproximativ **27%** din media pierderilor pe întregul depou în intervalele analizate.
- **cauze care au condus la pierderi:**
 - grad ridicat de uzură a vagoanelor de călători
 - imobilizări tehnice
 - terminale în zona centrală a orașului, zonă extrem de aglomerată.

Depoul Militari

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

- date cu privire la parcul existent aflat în exploatare;
- distribuția acestuia pe fiecare linie;
- programele de circulație;
- 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 01.01. - 31.03.2017:

- În perioada verificată s-au constatat doar în luna ianuarie pierderi la program, acestea fiind cauzate de condițiile meteo nefavorabile;
- procentul de realizare a parcului față de program a fost de **99%** și nu influențează major prestația;
- în lunile februarie și martie procentul de realizare a parcului față de program este de **100%**, ceea ce înseamnă că operatorul și-a îndeplinit sarcina de transport;
- referitor la starea tehnică a parcului, în perioada verificată se constată o ușoară creștere a disponibilului de parc, în special în luna martie;
- cu toate acestea, parcul inactiv imobilizat cu defecte grele se ridică la 44 de tramvaie, aproximativ **50%** din parcul inventar;
- 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 01.04. - 31.10.2017:

- La Depoul Militari s-a constatat că, media procentului de realizare a parcului față de program a fost de **99,28%** și nu influențează major prestația;
- în lunile septembrie și octombrie s-au constatat pierderi mai mari la program pe traseul **liniei 35** (Depoul Militari – Gara Basarab) unde procentul a fost de **91,67%** pentru luna septembrie și de **93,43%** pentru luna octombrie, acestea fiind cauzate de traficul foarte aglomerat pe acest traseu la orele de vârf;
- referitor la starea tehnică a parcului, în perioada verificată, se constată o ușoară creștere a disponibilului de parc, în special în lunile septembrie și octombrie;
- cu toate acestea, parcul inactiv imobilizat cu defecte grele se ridică la 67 de tramvaie în luna septembrie (aproximativ **69,79%** din parcul inventar) iar în luna octombrie 63 de tramvaie (aproximativ **65,62%** din parcul inventar);
- 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.
- **cauze care au condus la nerealizarea parcului față de program:**
 - lipsa unor repere sau subansamble care au ieșit din fabricație
 - nealocarea de fonduri de la PMB
 - vechimea mare și gradul de uzură foarte ridicate a parcului de tramvaie.

Indicatorul I.8.

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

- în intervalul 01.01. - 31.03.2017:

- Depoul Militari se înregistrează în perioada analizată cu **1792** de semicurse pierdute, reprezentând **3,74%** din totalul de semicurse programate;
- pierderi mai mari se înregistrează în luna Ianuarie 2017 și sunt datorate condițiilor meteo nefavorabile (ninsori abundente) care au îngreunat traficul;
- în celelalte luni (februarie și martie) supuse analizei, depoul Militari se înregistrează cu **483** semicurse pierdute în luna februarie, reprezentând **3,24%** din totalul de semicurse programate și **414** semicurse pierdute în luna martie, reprezentând **2,43%** din totalul semicurselor programate.

- în intervalul 01.04. - 31.10.2017:

- Depoul Militari se înregistrează cu **4106** semicurse pierdute în intervalul verificat la un număr de **114370** de semicurse programate;
- pierderile reprezintă **3,27%** din semicursele programate și pot fi considerate pierderi de proces;
- pierderile semnificative de semicurse în perioada verificată sunt înregistrate la **linia 35** (lunile septembrie și octombrie) al cărei traseu are dificultăți în trafic datorate aglomerației;
- față de aceeași perioadă a anului precedent, se constată o reducere a numărului de semicurse

- 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.
- **cauze care au condus la pierderi:**
 - zone cu aglomerări de trafic în special la orele de vârf și sectoare de cale de rulare cu restricții de viteză.

Depoul Giurgiu

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

- date cu privire la parcul existent aflat în exploatare;
- distribuția acestuia pe fiecare linie;
- programele de circulație;
- 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 01.10. - 31.12.2016:

- S-a constatat că din parcul inventar de 42 de tramvaie, au participat la program în zi de lucru un număr de 23-24 tramvaie/zi;
- diferențele constatate în situațiile verificate (ex: linia 23) nu pot fi considerate nerealizări față de programul de transport, întrucât vagoanele necesare realizării programului de circulație au fost asigurate de către depoul Dudești în perioada **16.11.-24.11.2016** pentru linia 23, acesta se înregistrează și cu realizările la prestație, mai puțin manopera personalului de bord. considerată compensație între unități, practică utilizată des de operator în condițiile în care un depou nu dispune de rezervă de parc, rezolvă anumite situații punctuale, dar nu rezolvă problema de fond și anume scoaterea din imobilizări a vagonelor cu defecte tehnice;
- astfel de compensații se regăsesc și în luna noiembrie, în data de 29.11.2016, când depoul Alexandria asigură un tur la linia 25 la schimbul 1;
- de asemenea, în luna decembrie depoul Giurgiu pe parcursul a 15 zile beneficiază de un tur în plus la linia 11 asigurat de depoul Alexandria;
- coeficientul de utilizare a parcului (mai puțin utilitare și serviciu în număr de 6 unități) în intervalul **01.10. - 31.12.2016** se prezintă astfel:
 - luna **octombrie** - **51,22%**
 - luna **noiembrie** - **50.81%**
 - luna **decembrie** - **50,51%**
- procentul de utilizare a parcului la program este influențat de numărul mare de tramvaie nefuncționale (16-18) din care 16 tramvaie cu defecte grele în luna decembrie;
- parcul este unul îmbătrânit, cu tramvaie care au durata normală de funcționare depășită, pentru menținerea lor în circulație în condiții de siguranță și securitate sunt necesare certificări privind starea tehnică.

- în perioada 01.01. - 30.06.2017:

- S-a constatat că programul s-a realizat integral fără pierderi, în condițiile în care procentul de imobilizări de parc este de **39-40%**;
- 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.
- **cauze care au condus la nerealizarea parcului față de program:**
 - număr mare de tramvaie imobilizate din cauze tehnice
 - intervale mari de succedare între stații

Indicatorul I.8.

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

- în intervalul 01.10. - 31.12.2016:

- Depoul Giurgiu se înregistrează cu **1022** semicurse pierdute în perioada verificată din totalul de **35059** programate;
- procentual pierderile de semicurse reprezintă **2,91%** din cele programate și nu afectează în mod semnificativ prestația;
- liniile cele mai afectate de pierderi sunt linia **23** - traseu Zețarilor-Complex RATB cu **370** semicurse pierdute și linia **25** - traseu CFR Progresul-Depoul Militari cu **229** semicurse pierdute;
- ambele trasee au lungimi mari (linia 23 - 15,3 km și linia 25 - 17 km) care includ multe zone extrem de aglomerate la orele de vârf;
- procentul de pierdere pare să fie unul acceptat de proces 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, astfel încât pe bazele lui să se stabilească un echilibru între cererea și oferta de transport;
- 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;
- în condițiile în care parcul de tramvaie nu a beneficiat în ultimii ani de o finanțare corespunzătoare stării tehnice, nu putem vorbi de un serviciu de calitate.

- în intervalul 01.01. - 30.06.2017:

- Depoul Giurgiu se înregistrează cu **690** semicurse pierdute în perioada verificată din totalul de **72521** programate cu o medie lunară de **115** semicurse pierdute;
- procentual pierderile de semicurse reprezintă **0,91%** din cele programate și nu afectează prestația;
- liniile cele mai afectate de pierderi sunt linia **25** - traseu CFR Progresul-Depoul Militari și linia **7** - traseu CFR Progresul - Piața Unirii, care includ multe zone extrem de aglomerate la orele de vârf;
- procentul de pierdere este unul acceptat de proces 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, astfel încât pe bazele lui să se stabilească un echilibru între cererea și oferta de transport.

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;
- 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 01.10.2016 - 31.01.2017:

- În urma analizei s-a constatat că în perioada **01.10. - 31.12.2016** din parcul inventar de 63 de tramvaie, au participat la program în zi de lucru un număr de 28 tramvaie/zi în lunile octombrie și noiembrie și 31 tramvaie în luna decembrie;
- coeficientul de utilizare a parcului în intervalul **01.10. - 31.12.2016** se prezintă astfel:
 - luna **octombrie** – **41,37%**;
 - luna **noiembrie** – **41,80%**;
 - luna **decembrie** – **42,18%**;
- din informațiile primite și documentele puse la dispoziție de către operator s-a constatat că procentul de utilizare a parcului la program este influențat de numărul mare de tramvaie nefuncționale;
- numărul acestora se ridică la 31, majoritatea cu defecte grele;
- depoul realizează cu dificultate prestația la limită, fără rezerve de parc;
- cele mai multe vagoane sunt cu defecte grele și sunt imobilizate de 2-3 ani;
- **principalele cauzele care au condus la imobilizări sunt următoarele:**
 - boghiuri uzate sau blocate;
 - caroserie corodată;
 - sursa statică defectă;
 - contact principal defect;
 - precum și alte repere mecanice sau electrice;
 - pentru menținerea în circulație a vagoanelor cu DNU expirată s-a procedat la expertizarea acestora de către comisia numită în acest sens, astfel că în anul 2016 au fost supuse verificării un număr de 16 vagoane, care au primit aviz tehnic favorabil de utilizare la programul de transport persoane;
- în luna ianuarie 2017 programul de transport a fost realizat integral;
- de menționat că un număr de 8 vagoane din cele 16 verificate tehnic sunt la a doua avizare tehnică;
- în condițiile în care majoritatea lucrărilor de reparații indiferent de natura acestora (planificate sau accidentale) depind de Uzina de Reparații, iar finanțarea acestei activități nu este una corespunzătoare, parcul de tramvaie riscă să se reducă în continuare și să nu mai poată îndeplini sarcina de transport;
- parcul imobilizat pe întreaga perioadă verificată (01.10.2016.-31.01.2017) se ridică la 50% din parcul inventar.

- în perioada 01.02. - 31.07.2017:

- nerealizări la programul de transport se înregistrează în lunile mai și iulie când procentul de realizare față de program a fost de **99,30%** pentru luna **mai**, respectiv **99,77%** pentru luna **iulie**;
- procentele de pierdere nu sunt de natură să afecteze major 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 imobilizărilor din motive tehnice este de **49%**;
- rezervele de parc în zi de 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 intervalul 01.10.2016 - 31.01.2017:

- Depoul Titan se înregistrează cu **411** semicurse pierdute în perioada verificată;
- pierderile reprezintă **0,69%** din semicursele programate și nu afectează prestația fiind considerate pierderi de proces;

- pierderile de semicurse sunt justificate de aglomerația din trafic și de indisciplina participanților la trafic în special în zonele în care circulația este permisă pe șina de tramvai;
- de asemenea, pierderi la program mai pot fi înregistrate la anumite linii de transport care au trunchi comun și la care nu sunt corelate intervalele de succedare;
- există astfel de situații la liniile **27** și **23** care au trunchi comun pe aproximativ **65%** din traseu și unde, datorită faptului că la capăt de traseu (Complex Ratb Titan) pe schimbul II nu există controlor de capăt de linie, sunt create condiții de nerespectare a graficului, de multe ori întâlnindu-se situația ca vagoane ale liniilor **23** și **27** să se deplaseze unul după altul;
- în aceste condiții, este necesară introducerea unui controlor de capăt de linie pe schimbul II la capăt de traseu Complex R.A.T.B .- Titan care să dirijeze plecările, astfel încât să se evite mersul în coloană, precum și o reanalizare a programului de transport al celor două linii, ca număr de vagoane și intervale de succedare.

- în intervalul 01.02. - 31.07.2017:

- Depoul Titan se înregistrează cu **606** semicurse pierdute pe întregul interval verificat, cu medie lunară de **101** semicurse pierdute pe cele 5 linii de transport;
- pierderi mai mari se înregistrează în **ieulie 2017** unde numărul de semicurse pierdute a fost de **168**;
- procentul de pierdere, medie lunară la semicurse pe întregul interval este de **0,56%** din cele programate;
- pierderi mai mari se înregistrează în orele de vârf pe traseele unde traficul este foarte aglomerat, de exemplu: liniile **23** și **27**;
- 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.
- **cauze care au condus la pierderi:**
 - parc redus din motive tehnice;
 - zone cu aglomerări de trafic în special la orele de vârf;
 - indisciplina participanților la trafic în special în zonele în care este permisă circulația pe șinele de tramvai;
 - necorelările intervalelor de succedare la anumite linii de transport care au trunchi comun (linia 27 și 23 au trunchi comun pe aproximativ 65% din traseu);
 - gradul de uzură ridicat a materialului rulant;
 - gradul de satisfacție al utilizatorilor este unul foarte scăzut;
 - necesarul de mijloace de transport puse la dispoziția utilizatorilor nu asigură capacitatea și intervalele de succedare convenabile.

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;
- 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 01.01. - 31.08.2017:

- La depoul Dudești s-a constatat că programul s-a realizat integral în lunile verificate;
- media lunară a imobilizărilor de parc în perioada verificată a fost de **31,25%**.

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

- în intervalul 01.10.2016 - 31.01.2017:

- Depoul Dudești se înregistrează cu **457** semicurse pierdute în intervalul verificat cu o medie lunară de **57** de semicurse pierdute;
- pierderile reprezintă **0,5%** din semicursele programate și pot fi considerate pierderi de proces.

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;
- 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 01.01. - 30.04.2017:

- Depoul Vatra Luminoasă asigură necesarul de troleibuze pentru un număr de 6 linii;
- parcul administrat de depoul Vatra Luminoasă este de 106 de troleibuze din care activ 50 - 52%;
- procentul scăzut în ceea ce privește parcul activ se datorează în primul rând numărului mare de imobilizări cu defecte grele;
- cauza principală o constituie starea tehnică precară a parcului;
- uzura ridicată a parcului, precum și lipsa pieselor de schimb și a materialelor necesare repunerii în funcțiune a parcului defect, pune zilnic mari probleme realizării programului;
- astfel că, în perioada analizată (**trim I-2017**) procentul de realizare a parcului în zi de lucru se prezintă astfel:
 - **ianuarie** - **99,62%** pentru un parc utilizat timp de 20 de zile lucrătoare cu media de 54 troleibuze la zi.
 - **februarie** - **99,81%** pentru un parc utilizat timp 20 de zile lucrătoare cu media de 54 troleibuze la zi.
 - **martie** - **98,36%** pentru un parc utilizat timp de 20 de zile lucrătoare cu media de 53 troleibuze la zi.
- în zilele de sâmbătă/duminică și sărbători legale programul s-a realizat integral, fără pierderi;
- neajunsurile din anii precedenți în ceea ce privește aprovizionarea cu piese de schimb și materiale pentru efectuarea lucrărilor de revizii și reparații, conform programelor, se regăsesc acum în numărul mare de imobilizări;
- repunerea acestora în funcțiune necesită eforturi financiare mari, care pentru anumite troleibuze nu se mai justifică;
- vechimea și gradul de uzură mare rămân în continuare principalele cauze care pun operatorul în situația de a nu realiza sarcina de transport planificată;
- au fost verificate și realizările la prestație pe luna aprilie, unde parcul este realizat în procent de 98,36% la un parc mediu în zi lucrătoare de 50 de troleibuze;
- liniile cele mai afectate de nerealizări au fost liniile **66, 70 și 86**. În zilele de sâmbătă și duminică nu sunt înregistrate pierderi.

- în perioada 01.05. - 30.09.2017:

- Pierderi la programul de transport se înregistrează pe toată perioada verificată și sunt cuprinse între **9,29%** și **0,20%**;
- lunile cele mai afectate fiind **iunie și iulie**, cu un procent de realizare a programului de **90,71%** și respectiv **90,71%** în zi de lucru;

- programul de transport la nivel de unitate s-a realizat cu dificultate în condițiile în care rezervele de parc sunt minime;
- rezervele de parc, în special cele cu defecte grele au fost cuprinse între **46,23%** în luna **ianuarie** și **38,68%** în luna **august**, procent destul de ridicat, cauza principală fiind lipsa pieselor de schimb și a materialelor necesare repunerii în funcțiune a troleibuzelor cu defecte;
- imobilizările, vechimea mare, gradul de uzură și condițiile de exploatare a parcului în special la orele de vârf, mențin procentul de imobilizări la un nivel destul de ridicat;
- față de aceeași perioadă a anului 2016 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 intervalul 01.01. - 30.04.2017:

- Depoul Vatra Luminoasă se înregistrează în **trim. I-2017** cu **3320** semicurse pierdute din totalul programat de **75319** semicurse reprezentând **4,40%**;
- pierderi mai mari s-au înregistrat în luna ianuarie când condițiile meteo au influențat în mod negativ prestația;
- pierderi semnificative se înregistrează la linia **66** (Spitalul Fundeni-Vasile Pârvan) cu **1441** semicurse pierdute, reprezentând aproape jumătate din totalul curselor pierdute (**43,4%**) pe întregul interval;
- cauza principală o constituie traficul foarte aglomerat pe traseul liniei;
- pierderi mari înregistrează și linia **70** (Bd. Basarabia-Vasile Pârvan) cu **949** semicurse pierdute reprezentând **28,58%** din totalul semicurselor pierdute, motivul fiind același, trafic foarte intens;
- de menționat că, majoritatea pierderilor sunt înregistrate la orele de vârf când traficul atinge cote maxime, iar viteza de deplasare se reduce considerabil, astfel că nu mai sunt respectate graficele orare de circulație;
- din verificările făcute în teren de reprezentanții AMRSP la cele două linii cu pierderi semnificative, se confirmă faptul că majoritatea pierderilor sunt datorate traficului foarte aglomerat;
- verificarea indicatorului a fost făcută și pentru luna **aprilie-2017** unde în urma analizei s-a constatat că pierderile de semicurse se ridică la **1595** din totalul programat de **24890** semicurse, procentul de pierdere ridicându-se la **6,48%** din cursele programate;
- pierderile mari se înregistrează la aceleași linii (66 și 70) care pe lângă pierderile provocate de trafic se mai adaugă și pierderile cauzate de nerealizări de tururi, motivul fiind starea tehnică precară a parcului, care nu poate să asigure zilnic parcul programat.

- în intervalul 01.05. - 30.09.2017:

- Depoul Vatra Luminoasă se înregistrează cu **10365** semicurse pierdute pe întregul interval verificat, cu o medie lunară de **2073** semicurse pierdute pe cele 6 linii de transport;
- pierderi mai mari se înregistrează în lunile **iulie** și **august** când numărul de semicurse pierdute a fost de **2701** și respectiv **2495**;
- procentul de pierdere, media lunară la semicurse pe întregul interval este de **8,06%** din cele programate;
- pierderi mai mari se înregistrează la linia **66** și linia **70** ambele având traseul dificil și traficul foarte aglomerat, dar și a tururilor neefectuate datorate imobilizărilor;
- procentul de pierdere de **8,06%** din semicursele programate depășește limita de pierderi admisă de proces, iar prestația poate fi considerată afectată.

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;

- 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 01.10.2016. - 28.02.2016:

- Programul de circulație este realizat în procent de **100%** pe toată perioada verificată;
- media lunară a parcului imobilizat în perioada verificată este de **37,60%** din parcul inventar.

- în perioada 01.03. - 31.07.2017:

- Din analiză a reieșit ca în fiecare lună apar diferențe la realizări față de program;
- de menționat că, la orele de raportare, parcul programat se realizează în totalitate atât în zi lucru cât și în celelalte zile;
- pierderile la program înregistrate și cumulate la sfârșit de lună sunt rezultatul retragerii în cursul zilei din traseu a unor tururi din motive tehnice sau de personal;
- astfel că, pierderile la program mai mari sunt înregistrate în luna **mai**, când procentul acestora pe cele două trasee este de aproximativ **2%**;
- majoritatea pierderilor la program au drept cauza starea tehnică precară a parcului datorită vechimii mari a acestuia, dar și a lipsei pieselor și materialelor de schimb;
- ponderea imobilizărilor de parc este de **23%**, iar rezervele sunt minime, ceea ce pune în mare dificultate depoul odată cu trecerea la noul program de transport, unde sunt necesare creșteri ale parcului de troleibuze.

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

- în intervalul 01.03. - 31.07.2017:

- Depoul Berceni se înregistrează cu o medie lunară de **702** semicurse pierdute în perioada verificată și reprezintă **1,7%** din media programată în lună;
- pierderea poate fi considerată pierdere de proces și nu poate afecta calitatea prestației;
- cauzele pierderilor au fost invocate la indicatoriul I.1 și pot fi rezolvate numai prin intervenția Autorității Publice Locale;
- față de aceeași perioadă a anului 2016, prestația s-a îmbunătățit, în sensul că pierderile la program s-au diminuat, în schimb starea tehnică rămâne în continuare problema principală cu care se confruntă depoul.

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;
- 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 01.10. - 31.12.2016:

- S-a constatat că din parcul inventar de 105 de troleibuze, au participat la program în zi de lucru un număr de 60 de troleibuze/zi;
- nu apar diferențe între programat și realizat, decât în luna decembrie pe linia 62;
- coeficientul de utilizare a parcului pe tipuri de mărci în intervalul verificat se prezintă astfel:

- luna octombrie - marca **Astra 415 T 46,62%** și marca **Astra Iribus 51,03%**
- luna noiembrie - marca **Astra 415 T 46,54%** și marca **Astra Iribus 51,87%**
- luna decembrie - marca **Astra 415 T 47,11%** și marca **Astra Iribus 54,06%**
- coeficientul de utilizare a parcului pe cele două marci în intervalul verificat este cuprins între **47,83-49,52%**;
- parcul este unul îmbătrânit cu durata normală de funcționare depășită, care necesită intervenții majore în ceea ce privește menținerea lor în circulație la standarde de siguranță;
- media lunară a parcului imobilizat în perioada verificată este de **42,86%** din parcul inventar.

- în perioada 01.01. - 31.07.2017:

- S-a constatat că, programul nu s-a realizat integral în nici una din lunile verificate;
- 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, la sfarsitul lunii iulie, ponderea imobilizărilor era de aproximativ **55%** 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 la executare transportului față de programul de circulație”;
- această situație privind numărul mare de imobilizări poate fi întâlnită și la celelalte depouri care dețin în exploatare parc 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 intervalul 01.10. - 31.12.2016:

- Depoul Bujoreni se înregistrează cu **3813** semicurse pierdute în perioada verificată pe cele 9 linii;
- procentul de pierdere la semicurse pe întregul interval este **4,68%** din cele programate;
- pierderile sunt în limita în care nu afectează major prestația, dar influențează într-un anumit fel programul de circulație;
- liniile afectate de pierderi sunt liniile **93** și **96** linii care nu au trasee lungi, dar care se confruntă la orele de vârf cu aglomerație mare în trafic.

- în intervalul 01.01. - 31.07.2017:

- Depoul Bujoreni se înregistrează în intervalul verificat cu **6351** semicurse pierdute cu o medie lunară de **907** curse pierdute;
- pierderi mai mari înregistrează linia **62** (Gara de Nord-Grup Școlar Auto) cu **163** semicurse pierdute și linia **61** (Master- Piața Rosetti) cu **56** de semicurse pierdute;
- procentul de semicurse pierdute medie lunară reprezintă **3,32%** 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 a 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.

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;*

INDICATORII DE PERFORMANȚĂ AI SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL – anul 2017

Nr. crt.	Denumire indicator de performanță	U.M.	Trim. I 2017			Trim. II 2017			Trim. III 2017			Trim. IV 2017			Medie anuală/ Total
			Ian.	Febr.	Martie	Aprilie	Mai	Iunie	Iulie	August	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.	
1.	I.1 - Număr total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu nr. necesar pentru realizarea programului de circulație	%	99,55			99,03			99,08			98,39			
2.	I.2 – Numărul de reclamații ale călătorilor privind calitatea transportului, dintre care:	nr.	1235			1475			1481			1332			
	a) număr de reclamații justificate	nr.	187			291			288			194			
	b) număr de reclamații rezolvate	nr.	1235			1475			1481			1332			
	c) număr de reclamații la care călătorii nu au primit răspuns în termene legale	nr.	0			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	%	100,3			99,9			99,7			98,99			
4.	I.4 – Vechimea mijloacelor de transport și dotările de confort pentru călători	ani	Ab. – 9 ani, 6 luni Tb. – 14 ani, 2 luni Tw. – 19 ani, 8 luni			Ab. – 9 ani, 9 luni Tb. – 14 ani, 5 luni Tw. – 19 ani, 11 luni			Ab. – 10 ani Tb. – 14 ani, 8 luni Tw. – 20 ani, 2 luni			Ab. – 10 ani, 3 luni Tb. – 14 ani, 5 luni Tw. – 19 ani, 1 luna			
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	10456,05*			26108,75*			12016,05*			12016,05*			
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	4,91			4,92			5,15			4,05			
8.	I.8 – Numărul de curse, trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație	nr.	Tw-1896 Tb -996 Ab-4861	Tw-1882 Tb-1273 Ab-5297	Tw-1404 Tb-1135 Ab-5671	Tw-1086 Tb -1637 Ab-5715	Tw-1198 Tb -2029 Ab-5356	Tw-468 Tb -1476 Ab-3543	Tw-1291 Tb -2827 Ab-4721	Tw-1206 Tb -2871 Ab-4273	Tw-2671 Tb -2658 Ab-7777	Tw-4572 Tb -3726 Ab-11697	Tw-2652 Tb -1402 Ab-10256	Tw-2832 Tb -1832 Ab-9342	
			5182	3404	15829	2752	5142	14614	8839	8350	13106	19995	14310	14006	
			24415			22508			30295			48311			
9.	I.9 – Numărul de trasee pe care operatorul nu a efectuat transportul public local de călători pe o	nr.	-	-	-	-	-	-	-	1 traseu	1 traseu -	1 traseu	1 traseu	-	
						-			2			2			

	perioadă mai mare de 24 de ore						
10.	I.10 – Numărul de călători afectați de I.8 și I.9	nr.	Operatorul nu dispune de echipament pentru numărarea călătorilor				

AMRSP

Capitolul 5

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
<i>Mercedes Euro 3</i>	40	81	49	74	69	84	72	31	500
<i>Mercedes Euro 4</i>	51	89	53	67	53	93	65	29	500
<i>Disponibil pentru traseu*</i>	91	170	102	141	122	175	137	60	998

*În parcul disponibil pentru traseu nu sunt luate în calcul 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
<i>Victoria</i>				14		28						2	45	
<i>Bucureștii Noi</i>					1	52						1	54	
<i>Dudești</i>			9			11				5	10	3	45	
<i>Alexandria</i>		3	27			41						1	72	
<i>Colentina</i>		1	5			70							71	
<i>Militari</i>	1 (T4R)			2			2	16	79				91	1
<i>Giurgiu</i>					2	39						1	42	
<i>Titan</i>	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.

REPARTIȚIE PARC INVENTAR TROLEIBUZE PE MĂRCI ȘI UNITĂȚI DE EXPLOATARE

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

SITUAȚIA PARCULUI (ACTIV+INACTIV)

Situația parcului de mijloace de transport la data de 31.12.2017

Categorie 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	285	190	188	84	0	13	5	38,7	99,9	58,6	196	5	17	0	1	173
Troleibuz	191	103	103	81	0	7	3	34,7	100	64,3	103	1	3	0	21	78
Autobuz	897	423	423	447	0	27	2	36,9	100	78,2	248	0	0	100	147	1

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

1. Linii deservite la data de 31.12.2017

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				

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

UZURA MIJLOACELOR DE TRANSPORT

Uzura parcului de autobuze la data de 01.10.2017

Marca autobuz		Nr. autobuze inventar la data de 01.01.2016	Perioada intrare în exploatare (ani)	Grad uzură (ani)	Rulaj mediu (km. efectiv)	Observații
Autobuze scoase din circulație	ROCAR U412	79	1995-2000	15 - 20	647953	Scoase din circulație cu aprobare pentru valorificare în vederea dezmembrării (Iveco an fabricație 1991)
	ROCAR U812	1	2001	14	575595	
	DAF SB 220	60	1995-1998	17 - 20	827527	
	DAF LPG	2	2000	15	147876	
	IK-206.50	2	1993	22	581819	
	Iveco	3	2006	9 ani RATB	168536	
Parc disponibil autobuze Mercedes	Mercedes Euro 3	400	2006	11	530037	Medie Euro 3 522732 km
		100	2007	10	493513	
	Mercedes Euro 4	20	2007	10	452484	Medie Euro 459379 km
		330	2008	9	461800	
		150	2009	8	454972	
		TOTAL inventar 1147 autobuze		Mercedes 1000 autobuze (din care 1000 Mercedes în exploatare)		

Uzura parcului de tramvaie la data 31.12.2017

Nr. crt.	Marca	Parc inv.	0 - 25%	25 - 50%	50 - 75%	75- 100%	Peste 100%
1	V2 ST	2					2
2	V2 AT	9			6	2	1
3	V3 AM	298				37	261
4	V3AM-CA	4					4
5	V3AM 2S	14			8	6	
6	V3 APPC	4				4	
7	V3 APPC-CA	3	3				
8	V3AMCHPPC	46			42	4	
9	VTM*	10					10
10	T4R	80					80
11	BUCUR LF	5		4	1		
12	BUCUR LF-CA	11	5	6			
TOTAL TRAMVAIE		486	8	10	57	53	358

Uzura parcului de troleibuze la data 31.12.2017

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

UZURA CĂII DE RULARE ȘI A REȚELEI ELECTRICE**Rețeaua electrică de contact:**

-	Modernizată	229,229 kmfs (kilometri fir simplu)
-	Nemodernizată	119,121 kmfs (kilometri fir simplu)

Calea de rulare:

Din cei 342,22 kmcs (kilometri cale simplă), 15% necesită reparații.

Ponderea medie a imobilizărilor în anul 2017-autobuze

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

Ponderea medie a imobilizărilor în anul 2017-tramvaie

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

Notă: Din parcul inventar de 486 tramvaie, 10 tramvaie marca VTM au fost retrase de la activitatea de transport persoane și trecute la activități utilitare.

Pondere medie a imobilizărilor în anul 2017-troleibuze

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

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

DINAMICA PARCULUI DE MIJLOACE DE TRANSPORT PE ULTIMII 4 ANI

În perioada 2013-2017 (31.12.2017) dinamica parcului de mijloace de transport se prezintă astfel:

1. Autobuze

	2013	2014	2015	2016	2017
Parc inventar	1147*(1000)	1147*(1000)	1147*(1000)	1147*(1000)	1147*(1000)
Parc disponibil	998	998	998	998	998
Parc programat	858	800	820	739	843
Parc realizat	835	769	724	737	843

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

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

Evoluția parcului de autobuze în 2017 față de anul precedent este în creștere cu 12%.

Principalele cauze care au condus la o creștere a parcului activ sunt următoarele:

- ⇒ asigurarea materialelor și pieselor de schimb necesare repunerii în funcțiune a autobuzelor imobilizate tehnic
- ⇒ gestionarea judicioasă a bunurilor materiale aferente procesului de întreținere și reparații
- ⇒ asigurarea asistenței tehnice în traseu și intervenția echipelor de depanare în timp util
- ⇒ respectarea termenilor de intervenție asupra mijloacelor de transport (RC,RK), conform documentațiilor tehnice
- ⇒ efectuarea lucrărilor de mentenanță cu respectarea standardelor de calitate
- ⇒ disciplina personalului de bord în trafic

2. Tramvaie:

	2013	2014	2015	2016	2017
Parc inventar	481	483	485	486	486
Parc disponibil	299	274	251	248	284
Parc programat	269	247	258	245	275
Parc realizat	267	243	230	245	268

Evoluția parcului de tramvaie în 2017 față de anul precedent este în ușoară creștere cu aproximativ 36 mijloace de transport.

Cauzele care nu au condus la o creștere mai mare a parcului activ, dar care au generat dezechilibre în exploatarea parcului de tramvaie au fost de natură tehnică, care au condus la imobilizări de vehicule:

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

3. Troleibuze:

	2013	2014	2015	2016	2017
Parc inventar	297	297	297	297	297
Parc disponibil	197	176	169	168	187
Parc programat	187	178	183	161	177
Parc realizat	187	176	169	160	177

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

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

B. PRESTAREA SERVICIULUI PUBLIC DE TRANSPORT

Număr de curse, trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație în perioada 2013-2017

Nr. crt.	Tip transport	2013	2014	2015	2016	2017
1.	Tramvai	7436	9589	81897	39225	23158
2.	Troleibuz	8646	11712	38512	24711	23862
3.	Autobuz	37009	44743	243566	158875	78508
TOTAL		53091	66044	363975	222811	125528

Principalele cauze care au generat pierderi la program sunt următoarele:

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

PROBLEME IDENTIFICATE

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

- ⇒ *lipsă program de transport aprobat de CGMB;*
- ⇒ *lipsă licențe de traseu;*
- ⇒ *cale de rulare pentru transportul pe șină care nu a beneficiat de reabilitări;*
- ⇒ *creșterea intervalelor de succedare în stații (timpi de așteptare);*
- ⇒ *scăderea vitezei comerciale cu implicații asupra realizării sarcinii și programului de transport;*
- ⇒ *sistem de monitorizare și dispecerizare online care nu acoperă întregul parc aflat în exploatare, precum și sistem pentru informarea călătorilor în vehicule, stații și terminale deficitar;*
- ⇒ *unități de exploatare care gestionează parcul de vehicule (depouri, autobaze) care necesită modernizări;*
- ⇒ *benzi insuficiente dedicate transportului în comun, iar dintre cele existente unele sunt utilizate ca spațiu de parcare;*
- ⇒ *lipsa unui sistem de monitorizare, numărare și cuantificare a fluxului de călători, la nivel de serviciu de transport valid, pe fiecare mijloc de transport/flotă/pe intervale orare și zile;*
- ⇒ *scăderea numărului de călătorii;*
- ⇒ *număr mare de reduceri și gratuități care au un impact semnificativ în construirea veniturilor de bază, pentru susținerea serviciului. Unele dintre aceste reduceri/gratuități nu sunt acoperite de compensații acordate operatorului;*
- ⇒ *tarif de prestare a serviciului scăzut (1,30 lei călătoria), care nu a mai fost modificat din anul 2008, Ordinul ANRSC nr. 272-2007 „pentru aprobarea normelor cadru privind stabilirea, ajustarea și*

modificarea tarifelor pentru serviciile de transport local de persoane” nu oferă o metodologie clară de fundamentare a majorării tarifelor;

⇒ între RATB și Consiliul General al Municipiului București nu există încheiat un contract de delegare a gestiunii. În aceste condiții, modificarea tarifelor și subvenționarea serviciului de transport prezintă un nivel ridicat de relativitate, subiectivism și dependență de voința politică a momentului;

⇒ randamentul forței de muncă scăzut în raport cu sarcinile serviciului;

⇒ deficit de personal (conducători de vehicule);

⇒ evaluarea patrimoniului public și privat utilizat de RATB, precum și atestarea apartenenței acestuia la domeniul public al Municipiului București, lucru care trebuia făcut prin Hotărâre de Guvern;

⇒ Prin HCGMB nr. 107/26.05.2016 s-a aprobat Studiul de Oportunitate privind reorganizarea Regiei Autonome de Transport București (RATB) în Societate Comercială - Studiu realizat de AMRSP;

⇒ Prin adresa nr. 2061/06.09.2016 a fost transmis la PMB pentru a fi supus dezbaterii publice proiectul Regulamentului pentru efectuarea serviciului de transport public local în municipiul București, precum și proiectul Caietului de sarcini al serviciului de transport public local în municipiul București

Capitolul 6

Concluzii AMRSP

Rezultatele activității de monitorizare, evaluare, concluzii și propuneri au fost incluse în rapoartele lunare însușite 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 minibuz-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*