

Municipiul Bucuresti

Autoritatea Municipală de Reglementare a Serviciilor Publice - AMRSP

CIF 26246549

Cont: RO58TREZ7055028XXX006099

Trezoreria sectorului 5, Bucuresti

Bd. Regina Elisabeta nr. 41, sector 5

Tel./Fax.021.311.21.18; 021.311.20.63

www.amrsp.com.ro



Compartiment de Urmărire a Aplicării Reglementărilor privind serviciul de transport public local

Aprobat
Director General
Adrian CRISTEA

RAPORT DE EVALUARE **luna decembrie 2014**

În conformitate cu atribuțiile Autorității Municipale de Reglementare a Serviciilor Publice, conferite de către HCGMB nr. 339 / 2009 și HCGMB nr. 112 / 2012, precum și a programului de monitorizare stabilit pentru luna **decembrie 2014**, transmis către R.A.T.B. prin adresa nr. 51388/26.11.2014, Compartimentul de Urmărire a Aplicării Reglementărilor privind Serviciul Integrat de Transport Public Local din cadrul AMRSP, a continuat conform graficului, monitorizarea la operator a indicatorilor de performanță stabiliți prin Regulamentul serviciului.

Serviciul de Transport Public Local, oferit de operator către consumator, în condiții de eficiență economică la standardele de calitate dorite, va ajunge la utilizator, după ce s-au stabilit și reglementat condițiile de funcționare și de utilizare a serviciului de către Autoritatea Publică Locală. Este evident că, în sarcina utilizatorului intră procurarea titlului de călătorie, ca o obligație de plată față de serviciul oferit de operatorul serviciului. Atingerea unui nivel de calitate a serviciului acceptabilă din punct de vedere social, justifică deseori obligațiile serviciului și face obiectul unui control și al unei reglementări stricte. Tocmai de aceea analiza trebuie făcută ținând cont de două componente extreme de importante și anume:

- | | |
|---|---|
| - | Serviciul de transport public local prin curse regulate; |
| - | Operatorul serviciului sau prestatorul serviciului , la această dată la nivelul Municipiului București RATB; |

Trebuie să nu se piardă din vedere atunci când se analizează problema unui serviciu, că trebuie pusă în balanță **calitatea și costul** serviciului prestat și oferit utilizatorilor. Ar fi inutil, de exemplu, ca o autoritate publică să impună unui operator obligații costisitoare de a furniza un serviciu de foarte mare calitate, când consumatorii și utilizatorii ar prefera un serviciu de calitate mai mică, dar satisfăcătoare, la un pret mai scăzut.

Tratarea fiecăruia trebuie făcută în limite obiective, ținându-se cont de faptul că, utilizatorul în calitate de contribuitor la bugetul local, prin taxe și impozite, așteaptă de la Autoritatea Publică Locală servicii la un nivel corespunzător contribuției. Acest lucru nu poate fi realizat decât prin reglementări clare, stabilite între cel ce organizează serviciul (Autoritatea Publică Locală) și cel căruia i se încredințează serviciul și anume Operatorul. Abordarea trebuie făcută, prin atribuirea unei importanțe deosebite factorului economic, fără să ometem și caracterul social. Cele două componente cu care se acționează pe piața de transport, indiferent de tipul ei, **cererea și oferta** au un numitor comun și anume capacitatea de transport cu care operează prestatorul serviciului.

Serviciul de Transport Public Local din punct de vedere economic se identifică cu volumul de călători transportați în timp util, în siguranță și confort, la prețuri accesibile. Accesibilitatea tarifară nu trebuie confundată cu principiul tarifierii în funcție de costuri, căruia nu îi este asimilabilă în mod necesar. În fapt, piața nu poate, în cel mai bun caz, decât să propună un pret fix în funcție de costuri. În același timp, dacă aceste costuri nu sunt considerate accesibile, Autoritatea Publică Locală poate hotărî să intervină pentru a vedea ca toată lumea să poată avea acces la serviciu, la un pret accesibil.

Calitatea serviciului este strâns legată de finanțare, de prețul(tarif) cu care operatorul prestează serviciul, de **colectarea veniturilor din prestație** și din alte activități.

Concret, pot fi evidențiate trei situații distincte, cu care poate influența calitatea serviciului de transport public local la nivelul Municipiului București și anume:

-	o creștere a prețului unitar pentru serviciul prestat, poate duce la scăderea cererii de capacitate de transport prin orientarea utilizatorilor serviciului către alte forme de transport;
-	o reducere a prețului unitar pentru serviciul prestat, poate duce la creșterea capacității de transport, renunțarea utilizatorilor la alte tipuri de transport costisitoare dar care pot avea efecte pozitive asupra mediului, rețelei de transport, etc;

La aceasta dată oferta de serviciu de transport a RATB-lui, reprezintă volumul maxim de capacitate de transport. Astfel putem spune raportul de cauzalitate dintre capacitatea de transport oferită și prețul acesteia(creșterea prețului determină creșterea ofertei, reducerea prețului determină reducerea ofertei). Dar și raportul de cauzalitate, între capacitatea de transport a operatorului și pretențiile utilizatorului, pot avea efecte greu de redresat. Asadar se poate spune că, cererea și oferta de capacitate de transport la nivelul Municipiului București este la aceasta dată într-un dezechilibru (între potențialul operatorului și fluxul de călători), care poate fi reglat doar de Autoritatea Publică Locală prin mecanismele specifice serviciului. Chiar dacă serviciul este unul public și îmbracă un caracter social, nu trebuie neglijată latura economică (costuri reduse-eficiență maximă), prin găsirea de soluții și reglementari clare.

Prin **Serviciul Dispecerizarea Circulației** se urmăresc valorile indicatorilor, **I.8** – „Numărul de curse, trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație” precum și **I.9** - „Numărul de trasee pe care operatorul nu a efectuat transportul public local de călători pe o perioadă mai mare 24 de ore”, valori determinate de datele reale din teren.

În baza programului de transport aprobat, serviciul asigură atât dirijarea și dispecerizarea mijloacelor de transport puse la dispoziție de unitățile de exploatare conform programelor zilnice de circulație, cât și remedierea operativă la capete de traseu a eventualelor defecțiuni tehnice apărute la mijloacele de transport. Cu toate că, la această dată serviciul dispune de personal specializat pentru supravegherea întregului proces de exploatare, nu dispune în integralitate de un sistem modern de dispecerizare și monitorizare online, care să permită urmărirea în timp real a programului de circulație. Acest neajuns poate fi observat în modul de acționare ceva mai lent, atât în ceea ce privește intervențiile în zonele de conflict pentru descongestionarea, cât și de reechilibrare a capacității de transport în funcție de fluxurile de călători, cu precădere la orele de sarcină, când de multe ori solicitările din traseu depășesc capacitatea de transport pusă la dispoziție de operator. Actualul sistem de dispecerizare și monitorizare online aflat în dotarea RATB este unul cu acoperire redusă(parțială) a parcului aflat la program și nu poate furniza informații decât pentru un număr limitat de mijloace de transport, ponderea informațiilor preluate din traseu având ca sursă mijloacele clasice de comunicare (radio, telefon, stații de emisie - recepție, etc). Conținutul datelor, furnizate de actualul sistem de monitorizare online, este insuficient pentru a lua decizii imediate și corecte, justitea deciziilor bazându-se pe experiența căpătată în timp a personalului deservent, cât și a modului în care este organizat și tratat serviciul de transport public local. Faptul că, fluxul de călători transportați este unul care nu se caracterizează prin constanță (masa acestora fiind variabilă în funcție de oră, zi, lună și anotimp), cât și faptul că, operatorul nu deține un sistem care să permită urmărirea unor parametri de trafic (gradul de încărcare a mijloacelor de transport și de numărare a călătorilor, viteza de deplasare a acestora, etc.) în scopul corelării, optimizării și adaptării prestației la situație. Ca urmare, există riscul să scadă calitatea serviciului și să crească gradul de nemulțumire a utilizatorilor serviciului. La această dată operatorul deține un întreg volum de informații din sistemul de transport la nivelul Municipiului București, care introduse într-o aplicație de monitorizare și în timp real a programului de transport actual, în baza căruia se desfășoară serviciul, poate elimina o serie de deficiențe cu care se confruntă operatorul la această dată. Este evident că, prin implementarea unei astfel de aplicație care include urmărirea, dirijarea și dispecerizarea întregului parc circulant, trebuie făcută după o analiză atentă a situației parcului de mijloace de transport cu care RATB operează la această dată, parc cu o vechime considerabilă și care în ultimii ani nu a mai beneficiat de înnoiri. Totodată întreaga bază de înregistrări privind evoluția parcului la programul de circulație poate fi analizată și stocată mai eficient, iar deciziile pot fi luate în timp real.

Evaluarea indicatorilor de performanță

Prin adresa nr. 51932/16.12.2014 RATB a transmis la AMRSP valorile indicatorilor de performanță realizați în luna precedentă, cu următoarele valori:

Referitor la indicatorul **I.8 - Numar de curse,(semicurse) trasee pe care operatorul a suspendat sau a intarziat executarea transportului fata de programul de circulatie.**

Tabel curse pierdute

Luna	E.T.E.		E.T.A.
	Tw.	Tb.	
Noiembrie	570	535	2882

În luna **noiembrie 2014 la transportul cu autobuze**, numărul de **curse pierdute** a scăzut considerabil de la 4683 în luna octombrie, **la 2882** curse pierdute în luna noiembrie, la un parc mediu realizat în zi de lucru de 694 autobuze și 376 autobuze în alte zile decât cele de lucru, diminuare de 39%.

Transportul electric(tramvai) pentru luna de raportare, se înregistrează cu un număr de **570 curse pierdute**, față de 772 înregistrate în luna precedentă, deci o diminuare de 29%, cu toate că problemele de natură tehnică și materială au continuat să persiste. La **transportul cu troleibuz** numărul de curse pierdute scade de la 731 curse pierdute în luna anterioară la **535** în luna de raportare care reprezintă o scădere de 27%.

În rapoartele precedente au fost evidențiate cauzele care au condus la pierderea de curse și care în parte au fost rezolvate de operator, fapt evidențiat și în diminuarea procentului de nerealizări la program.

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

-operatorul se înregistrează în continuare și pe luna noiembrie cu linia 92(Barajul Dunării-Piața Universității-Vasile Pârvan) ca suspendată, începând cu data de 10.04.2014 din cauza lucrărilor edilitare efectuate pe strada Liviu Rebreanu. Măsuri de inlocuire: introducerea liniilor 253 și 335.

Linia	Traseu	Perioada suspendării	Cauza suspendării	Măsuri de inlocuire
73	Turnu Magure-Piața Sudului	Cu data de 08.11.2014	Lucrări Pasaj Subteran Piața Sudului	673, 313
74	Bd. Alexandru Obregia- Piața Sudului	Cu data de 08.11.2014	Lucrări Pasaj Subteran Piața Sudului	674, respectiv 73 și 312
77	Piața Reșița –Piața Sudului	Cu data de 08.11.2014	Lucrări Pasaj Subteran Piața Sudului	677 și 381

Referitor la indicatorul **I.10 - numar de calatori afectati de I8 si I9:**

Pentru ca acest indicator să poată avea valori și să poată fi evaluat, operatorul trebuie să dețină și să utilizeze un sistem integrat automat, eventual o aplicație prin care să poată monitoriza, număra și cuantifica fluxul de călători, la nivel de serviciu de transport valid. Faptul că, nu deține un astfel de echipament, evaluarea indicatorului **I.10** nu poate fi făcută și deci nu are valori.

Din partea RATB
Director General
Vincentiu Daniel ANTONESCU

Din partea AMRSP
Director Servicii
Ciprian CĂRNUȚĂ

Șef Compartiment
Ing. Florea CHELU

Întocmit
Ing. Dan OSANU