

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 mai 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 mai 2014, transmis către R.A.T.B. prin adresa nr. 18836/28.04.2014, 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.

Caracteristica principală a Serviciului de Transport Public Local prin curse regulate în Municipiul Bucuresti este reprezentată de necesitatea realizării unei oferte optime, în momentul apariției cererii și trebuie astfel organizat, încât să asigure preluarea acestuia (efectuarea călătoriilor), cu un grad corespunzător de siguranță și confort.

Calitatea unei călătorii, ca produs efectiv al acestei activități depinde de o mulțime de factori, cei mai importanți fiind:

-	confortul;
-	durata;
-	siguranța;
-	regularitatea;
-	ritmicitatea circulației;

Realizarea acestui deziderat presupune, asigurarea unei **capacități suficiente**, accesibilitatea ușoară la și în mijloacele de transport, timp minim de deplasare pentru utilizator de la origine la destinație. **Siguranța** realizării prestației pe orice fel de vreme, confort rezonabil, facilități, minim de efecte negative pentru liniștea locuitorilor și mediului înconjurător, toate la un preț convenabil (acceptabil). Serviciul de Transport Public Local prin curse regulate nu poate fi realizat, decât dacă sunt asigurate **sursele de finanțare** (cu utilizarea acestora în mod eficient) și **dotările specifice** desfășurării unei astfel de activități.

Regia Autonomă de Transport Bucuresti în calitate de operator al serviciului la nivelul Municipiului București dispune de dotările materiale necesare și anume:

-	infrastructura necesară (linii de tramvai și troleibuze și carosabil comun cu alte vehicule);
-	parc de vehicule (autobuze, troleibuze, tramvaie);
-	dotări indirecte pentru mentenanță (Uzina de reparații, ateliere, SDV, utilaje speciale);

Exploatarea tehnică se realizează în baza programului de transport (trasee stabilite, grafice orare de circulație), conformitatea execuției fiind în concordanță cu cerințele formulate prin caietele de sarcini și licențele emise de autoritățile de transport competente.

Exploatarea comercială (vânzarea titlurilor de călătorie, verificarea utilizării legitimațiilor de călătorie - control) este organizată în conformitate cu cerințele Autorității Publice Locale, aria rețelei de comercializare a titlurilor de călătorie adaptându-se la nevoile utilizatorilor. Sistemul prin care se realizează Serviciul de Transport Public Local trebuie să îndeplinească anumite criterii fără de care calitatea serviciului prestat, nu poate atinge anumite limite de performanță.

Dotările în ceea ce privește **parcul de vehicule**, cât și cele legate de **mentenanța** acestuia, constituie elementul esențial în prestarea unui serviciu de calitate, fără a omite necesitatea unei infrastructuri adecvate, modernizată permanent și corespunzătoare din punct de vedere tehnic.

În dotarea Regiei Autonome de Transport București există un număr însemnat de **mijloace fixe**, utilizate atât pentru asigurarea Serviciului de Transport Public Local prin curse regulate (parc de vehicule transport persoane), cât și pentru alte activități conexe. Ceea ce își dorește operatorul este ca, aceste **mijloace fixe** să funcționeze pe toată durata lor de viață, la parametri nominali, cu cât mai puține întreruperi și costuri cât mai mici pentru mentenanță. Motivându-se neglijarea mentenanței prin lipsa **resurselor financiare**, se pierd din vedere consecințele dezastruoase chiar asupra acestor resurse.

Cu alte cuvinte, lipsa materiilor prime și pieselor de schimb grevate de lipsa surselor de finanțare, vor fi răzbunate prin cheltuielile de ulterioare, cerute de „**căderile**” accidentale ale vehiculelor, utilajelor sau chiar de avarii la infrastructura sistemului. Soluția corectă și în același timp economică, este aceea de a include cele două componente de bază ale mentenanței, întreținerea și reparațiile, alături de urmărirea și prelucrarea statistică a defectelor, diagnosticarea, informatizarea, asigurarea **calității**.

Conform catalogului din H.G. nr. 2139/2014 privind **durata normală de funcționare**, reprezintă durata de utilizare a activului, în care exploatarea acestuia aduce profit, respectiv veniturile realizate sunt mai mari decât cheltuielile necesare pentru funcționare, întreținere și reparare. În consecință, durata normală de utilizare este mai redusă decât durata de viață fizică a activului respectiv. Duratele de serviciu normale pentru parcul activ de vehicule sunt exprimate în ani și km parcurși.

La această dată, pe baza informațiilor furnizate de RATB, situația parcului de vehicule în ceea ce privește vechimea, comparativ cu catalogul, se prezintă astfel:

Tip transport	Vechimea parcului	
	Durata normala de utilizare conf H.G. 2139/2004 [ani]	Anul 2013 [ani]
Tramvai	12-18	16,98
Troleibuz	6-10	11,15
Autobuz	4-8	6,5

Starea tehnică și vechimea mijloacelor de transport pot afecta în mod direct Indicatorul de performanță **I.4 - Vechimea mijloacelor de transport și dotările de confort pentru călători** cu consecințe și asupra altor indicatori de performanță ai serviciului, dar și asupra **calității și siguranței**.

Dacă la transportul pe șină (tramvaie) menținerea în funcțiune a fost posibilă prin reparații capitale efectuate de Uzina de Reparații Atelierele Centrale, cu respectarea punctului **4 din anexa 1 la H.G.2139/2004** „Menținerea în funcțiune a mijloacelor fixe care pot afecta protecția vieții, a sănătății și a mediului (**mijloace de transport rutier, feroviar, aerian și naval, mașini de construcții și de gospodărie comunală, mașini de ridicat, etc.**), după expirarea duratei normale de funcționare, se va putea face numai pe baza unui raport tehnic întocmit de organisme de certificare sau organisme de inspecție tehnică abilitate în domeniul de activitate al mijlocului fix” unde au existat condiții tehnice și posibilități de finanțare, nu același lucru se poate spune de parcul de autobuze și troleibuze, care odată ce au ieșit din perioada de garanție oferită de furnizor, necesită alocarea de fonduri pentru menținerea în exploatare cu asigurarea mentenanței acestora.

Este evidentă **vechimea considerabilă** a parcului de tramvaie, nu numai din documente, dar și realitatea o confirmă. Această situație creată, este în strânsă legătură cu sumele alocate de la bugetul local, pentru modernizarea și repararea parcului de tramvaie. Același lucru se poate observa și la transportul electric pe pneuri (troleibuze). Dotarea necorespunzătoare a depourilor, care nu au beneficiat de modernizări cât și lipsa de echipamente tehnologice necesare asigurării mentenanței parcului, coroborată cu lipsa pieselor de schimb și a materialelor strict necesare unei funcționări în limite normale, au făcut ca subunitățile de exploatare să întâmpine greutăți în a asigura parcul circulant în condiții de **siguranță și securitate** maximă. Faptul că RATB dispune la această dată de o linie de fabricație tramvai, marca Bucur Low Floor cu platformă coborâtă, este o realitate și constituie un mare avantaj pentru operator. Faptul că, RATB dispune de dotări corespunzătoare modernizării tramvaielei, care au un grad de uzură ridicat, este o altă oportunitate care poate asigura siguranța și securitatea în exploatare a acestora.

Așadar, printr-un efort investițional s-ar putea creea premisele necesare modernizării actualului parc de tramvaie (adaptarea la cerințele actuale), precum și înlocuirea celor cu durata normală de utilizare

depașită, cu altele de producție internă, uzina pastrandu-și rolul de servanț al activității de exploatare a parcului de vehicule.

Practica a demonstrat că, acele sisteme de transport care nu au propria mentenanță, mai precis activitatea de exploatare s-a desprins de cea de reparații, prin externalizarea reparațiilor, a avut ca rezultat creșterea costurilor, care cumulate în prețul final (tarif de prestație) a dus la supracheltuieli, o calitate a serviciului necorespunzătoare și nu în ultimul rând la dezechilibre în funcționarea sistemului. Așadar, mentenanța trebuie asigurată în așa fel încât, sistemul să nu ajungă la limita de avarie. Ori în momentul de față RATB se confruntă cu mari probleme din acest punct de vedere, cu toate că dispune de o structură bine pusă la punct (Uzina de reparații, autobaze, depouri, ateliere de întreținere, etc), prin care s-ar asigura condițiile optime de exploatare a sistemului. Investițiile făcute în infrastructură la nivelul alocațiilor bugetare, de multe ori sub necesar, au făcut ca în fiecare an gradul de uzură fizică și morală, cel puțin în ce privește transportul pe șină (calea de rulare, linia de contact și parcul de tramvaie) să se accentueze, cu efecte ce se pot regăsi în nerealizări la programul de transport, efecte asupra calității mediului (zgomot-vibrații), nemulțumiri din partea utilizatorilor, toate acționând asupra indicatorilor de performanță specifici ai serviciului.

Experiența în timp a arătat că, este mult mai ieftin să repara mijloacele de transport și utilajele folosite după principii preventive, decât să aștepti să se deterioreze complet și apoi să se intervină. Întreținerea preventivă este o acțiune complexă de diminuare a defecțiunilor apărute în perioadele de exploatare, de funcționare normală sau a celei de uzură a mijloacelor de transport și este strâns legată de asigurarea la timp și la nivel de necesar a sumelor solicitate.

1. Sondaje în terminale

În cursul lunii Mai, în baza programului de monitorizare transmis la RATB, au fost inspectate unitățile de exploatare ale RATB, care gestionează parcul circulant și asigură mijloacele de transport necesare efectuării Serviciului de Transport Public Local prin curse regulate la nivelul Municipiului București. Sondajele au fost făcute în terminale (capete) de linii. Compararea datelor culese din teren, cu cele din documentele care stau la baza desfășurării activității de exploatare a parcului de vehicule (grafice de circulație, foi de parcurs, registre de evidență) s-a făcut în unitățile de exploatare aferente liniilor. Sondajul a cuprins un număr de patru linii, după cum urmează:

-	Linia de tramvai 5 cu garare în Depoul Victoria
-	Linia de autobuz 104 cu garare în Autobaza Pipera;
-	Linia de autobuz 182 cu garare în Autobaza Nordului;
-	Linia de troleibuz 65 cu garare în Depoul Bucureștii Noi;

Intervalul în care s-a făcut monitorizarea celor trei linii, a fost cuprins orele 10.30- 12.30. Sondajul a fost făcut în terminale, ore și zile diferite, după cum urmează:

-	Terminal Sf. Gheorghe pentru linia 5 de tramvai în data de 19.03.2014;
-	Terminal Piata Operei pentru linia 104 de autobuz în data de 02.04.2014;
-	Terminal Gara de Nord pentru linia 182 de autobuz în data de 21.05.2014;
-	Terminal Sfintii Voievozi pentru linia 65 de troleibuz în data de 29.05.2014;

Datele culese în urma monitorizării în terminale au fost comparate cu datele din graficele de circulație și foile de parcurs verificate la operator, metoda folosită fiind cea de potrivire. Rezultatele se regăsesc în fișele de monitorizare pentru fiecare terminal, anexate la prezentul raport de evaluare pe luna mai, confirmate atât de reprezentanții AMRSP, cât și de conducătorul unității de exploatare care asigură parcul aferent liniei monitorizate în teren.

Din fișele de monitorizare reiese faptul că, orele de sosire-plecare în/din terminal/capăt traseu, confirmate în foile de parcurs de către controlorul de capăt sau de conducătorul vehiculului, sunt apropiate de măsurătorile făcute în teren de către reprezentanții AMRSP, diferențele fiind cuprinse în medie între 1-6 minute ca diferență făcută între foaie și măsurători. De asemenea se observă o diferență ceva mai mare (8 minute) pe linia 182, la vehiculul cu număr de inventar 4614. Diferența apărută între foaia de parcurs și măsurători, s-a justificat prin restricțiile din trafic impuse de vizita oficială al reprezentantului SUA la București, în data de 21.05.2014 și a cărui traseu de deplasare s-a intersectat cu itinerariul liniei 182, în perioada în care s-a făcut monitorizarea. Diferențele identificate sunt mici și se acceptă ținând cont de faptul că, traseul are o lungime de 12,7 km pe un itinerar cu suficiente zone de conflict.

2. Evaluarea Indicatorilor de performanță pe luna Mai 2004

Pentru luna Mai 2014 conform programului de raportare, RATB a transmis la AMRSP prin adresa nr.19759/16.05.2014, valorile indicatorilor de performanță (la perioadă) ai Serviciului de Transport Public Local prin curse regulate, care se prezintă astfel:

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:

- față de luna precedentă are o creștere a numărului de curse pierdute (nerealizate) la transportul cu tramvai, altfel justificate de problemele de natură tehnică apărute la parcul activ, precum și la calea de rulare

Creșterea numărului de defecte în parcul activ, în unele depouri face uneori imposibilă acoperirea necesarului de tramvaie pe anumite linii, la ora de vârf. Este evidentă situația cu care se confruntă RATB la această dată, în ceea ce privește starea tehnică a parcului de vehicule, în special la transportul pe sină. Capacitatea redusă de asigurare a necesarului de materiale și piese de schimb este strâns legată de sursele de finanțare, care neasigurate la timp pot avea efecte destul de grave și pot afecta **siguranța circulației**, implicit a călătorilor. Cu toate că, în ultima perioadă parcul a beneficiat de unele modernizări și înlocuiri de capacități, se dovedește că măsura este una insuficientă. Atât timp cât efortul investițiilor în ce privește înnoirea parcului, modernizarea infrastructurii și dotarea tehnică a unităților de exploatare nu se ridică la un nivel corespunzător, nu putem vorbi de o calitate a serviciului menținută la un grad ridicat de satisfacție a utilizatorilor. Așadar, Serviciul de Transport Public Local prin curse regulate fiind un serviciu bazat pe o activitate de exploatare, trebuie să aibă asigurată baza materială și necesarul de piese de schimb pe ciclul de intervenție planificat. Orice dezechilibru creat în ritmicitatea asigurării necesarului de materiale și piese de schimb au efect imediat, cu influențe asupra indicatorului de performanță specific, iar consecințele se regăsesc în 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 pe luna mai cu linia 92 (Barajul Dunării-Piața Universității-Vasile Parvan) ca suspendată, începând cu data de 10.04.2014 din cauza lucrărilor idilare efectuate pe strada Liviu Rebreanu

Ca măsură de înlocuire au fost introduse liniile 253 și 335, în scopul preluării fluxului de călători utilizatori, ai liniei 92.

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

- operatorul nu se înregistrează cu valori, dat fiind faptul că R.A.T.B. nu are capacitatea tehnică de determinare a numărului de călători afectați de curse pierdute. De aceea, sunt necesare introducerea pe fiecare mijloc de transport a sistemului de numărare și cuantificare a călătorilor, astfel încât sistemul să furnizeze suficiente date care preluate și prelucrate să permită o evaluare corectă a indicatorului.

Din partea RATB
Director General
Daniel Florentin Doman

Din partea AMRSP
Director Servicii
Ciprian CĂRNUȚĂ

Șef Compartiment
Ing. Florea CHELU

Întocmit
Ing. Dan OSANU

AMRSP