

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 iunie 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 **iunie 2014**, transmis către R.A.T.B. prin adresa nr. 23223/26.05.2014, 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 prin curse regulate are prin însăși esența sa un puternic caracter social, situație care impune controlul tarifelor și ca o consecință directă, asumarea de către Autoritatea Publică Locală a sarcinii de a acoperi diferențele de tarif prin subvenții, așa cum de altfel este prevăzută în Legea 92/2007 a serviciilor de transport public local, la art. 41 alin (3). Regulile generale ale economiei de piață sunt aplicate în acest domeniu cu corecturi semnificative, care țin seama de utilizatorii cărora li se adresează, dar și de importante beneficii pe care un transport public de calitate le aduce în cadrul conceptului de dezvoltare durabilă. Faptul că această situație nu încurajează competiția și eficiența economică, nu e o noutate și este parțial acceptat, tocmai din cauza argumentelor menționate anterior. În același timp însă, odată cu înăsprirea climatului economic general și cu abandonarea forțată a multor elemente de generozitate socială, chiar și în țările cele mai bogate, se remarcă în ultimii ani o tendință de a impune mai multă rigoare în finanțarea transportului public. În acest mediu economic încă protejat, inclusiv prin caracteristici de monopol, operatorul RATB și Autoritatea Publică Locală care finanțează Serviciul de Transport Public Local prin curse regulate, sunt din ce în ce mai presate să organizeze această activitate pe baze economice tot mai stricte, în care caracteristica principală o constituie **calitatea prestației**. În situația actuală normele europene impun deschiderea pieței de transport public, cu posibila pierdere a poziției privilegiate pe care o are operatorul actual public care administrează serviciul Public Local prin curse regulate, cât și încadrarea în rigorile unor **contracte de servicii**. Acest tip de contract încheiat între autoritatea locală și operatorul de transport public urmează să prevadă obligații și răspunderi de ambele părți, iar pentru operator vor apărea criterii de performanță măsurate obiectiv (ofertă de transport, frecvență, regularitate, etc), cu bonificații și penalizări, în cazurile când se constata neconformități ale operatorului cu obligațiile contractuale.

Veniturile din activitatea de bază (transportul de persoane), completate cu veniturile din alte activități, nu pot asigura echilibrul bugetar cu cheltuielile de exploatare. Această situație este generală în orice transport public local, pentru companiile care dețin atât rețele semnificative de transport pe șină (tramvai, metrou ușor), cât și pe pneuri (autobuze, troleibuze). Acolo unde se raportează bugete echilibrate fără aportul vreunei subvenții, este vorba fie de lipsa controlului asupra tarifelor, în sensul suportabilității de către cetățeni fie de preluarea unor capitole importante (în primul rând întreținerea post-garanție a investițiilor). Amintim că prețul unei călătorii cu RATB-ul a rămas neschimbat din februarie 2008, la 1,30 lei/călătorie. Este cunoscut de asemenea că, prin Hotărâri ale CGMB și legi sunt acordate anumite gratuități care pun presiune pe bugetul operatorului. Subvențiile acordate de către Primăria Municipiului Bucuresti acopera o parte din cheltuielile de exploatare, nu la un nivel necesar

solicitat de operator, dar printr-o **valorificare eficientă** a serviciului prestat de către operatorul de transport, acesta poate mări contribuția la formarea a bugetului de venituri și cheltuieli.

În aceste condiții, dacă RATB nu are mecanismul prin care să-i convingă pe călători să-și plătească biletul, Regia art trebui sa apeleaze la scumpirea tarifului de călătorie. Cel mai avantajos este ca operatorul să găsească soluții de finanțare care să-i permită implementarea unor sisteme moderne de peroane în stații cu capacitatea de preluare de flux de călători și urmărirea validării călătoriei (unde este permis). Măsura poate fi corelată cu introducerea unui sistem automat de numărare a călătorilor. Deși nu este obligatorie, validarea abonamentelor este o operațiune necesară, deoarece aceasta constituie pentru Regie o importantă punte de comunicare și colaborare cu publicul călător. Prin operațiunea de validare a cardurilor de transport, RATB intră în posesia unor date statistice cu privire la gradul de încărcare a rețelei de transport pe linii, zone, intervale de timp, porțiuni de traseu și categorii de utilizatori. Analiza obiectivă și precisă a acestor date, facilitează adaptarea rapidă a programelor de circulație la situația din teren. În acest fel, raspunsul pozitiv al călătorilor față de această recomandare (de validare) va atrage în timp beneficii directe asupra calității serviciului de transport și implicit, asupra fiecărui călător în parte. Utilizarea sistemelor moderne de validare a călătoriei în mijloacele de transport a devenit o necesitate, cu toate problemele de adaptare întâmpinate.

Pentru o bună înțelegere a pieței de transport public în București, ca și pentru fundamentarea calculelor referitoare la dimensiunile, costurile și eficiența unui sistem automat de taxare, este nevoie de evidențierea următorilor parametri:

-	<i>numarul total de calatori/persoane distincte care formeaza fluxul de calatori(masa clientilor) RATB;</i>
-	<i>numărul total de călătorii generate de fluxul de calatori ;</i>
-	<i>repartizarea călătorilor pe principalele tipuri de titluri de transport disponibile – carduri abonamente, gratuitati, etc;</i>
-	<i>realizarea sarcinii de transport cu principalele tipuri de titluri;</i>
-	<i>repartizarea călătorilor pe tipurile disponibile de abonamente;</i>
-	<i>realizarea sarcinii de transport cu tipurile disponibile de abonamente;</i>

În lipsa unor date directe, lipsa care constituie chiar motivația modernizării sistemului, sarcina reală de transport poate fi cel mult aproximată pe baza titlurilor de transport emise, a obligației de transport gratuit pentru unele categorii de persoane și a estimărilor asupra modului de utilizare a abonamentelor și a gratuităților. Totodată trebuie subliniat faptul că, pe baza datelor relevante privind numărul de călători transportați, Regia Autonomă de Transport București în calitate de operator, va obține informații reale și utile, care să permită o analiză corectă a cererii de transport și să ofere posibilitatea adaptării numărului de vehicule la cererea înregistrată pe fiecare linie, zonă, interval orar, fără să fie afectat utilizatorul.

Se pot crea bazele unor planificări cât mai reale în ceea ce privește lucrările de întreținere și reparații, prioritatea fiind strict legată de impunerile programului de transport, cât și de sumele alocate activității de exploatare. Faptul că dinamica fluxului de călători este oscilantă în zi, decadă, perioadă, anotimp, se impune o măsurare și evaluare permanentă care nu poate fi realizată decât prin sisteme de măsurare moderne instalate în saloanele mijloacelor de transport.

Fluxul de călători sau **masa de transport** trebuie actualizată pe zone, noduri de circulație, intervale orare, perioade din an, etc.

Determinarea masei de transport nu poate fi realizată decât prin studii care trebuie făcute și care va constitui fundamentul în elaborarea **programului de transport** și implicit baza pentru o dimensionare corectă a parcului de vehicule. Corelarea parcului de vehicule a unităților de exploatare cu fluxul de călători din teren poate elimina o serie de nemulțumiri ale utilizatorilor. La această dată pentru determinarea masei de transport operatorul se bazează pe sondaje efectuate în trafic, validări, încasări din titluri de călătorie, dar în nici un caz pe o numărătoare a fluxului la nivelul întregului parc de vehicule. Gestionarea fluxului de călători poate evidenția modul în care se desfășoară activitatea de exploatare și poate pune la dispoziție toate informațiile necesare dimensionării capacității de transport în raport cu solicitările utilizatorilor. De asemenea scoate în evidență eficiența economică, rentabilitatea anumitor itinerarii cu toate ca serviciul este unul de utilitate publică, activitatea serviciului desfășurându-se pe principii economice. Încercările operatorului prin proiectul “controlului verbal” introdus inițial pe liniile Expres 780 și 783, apoi extins pe liniile de autobuze 254 și 422 a dus la o creștere sensibilă a validărilor. Treptat în noul sistem au fost incluse zone cu fluxuri mari de călători, cum sunt capetele de linii, marile

intersecții, stațiile comune a mai multor linii cu scopul de a conștientiza publicul călător asupra importanței achitării călătoriei și implicării în dezvoltarea unui serviciu de transport public de calitate. De asemenea, prin validarea cardurilor, operatorul poate colecta informații importante, utile pentru adaptarea numărului de vehicule pe linii, precum și utilizarea eficientă a resurselor materiale și umane necesare derulării activității de transport. În acest sens AMRSP prin Compartimentul de Urmărire și Aplicare a Reglementărilor privind Serviciul de Transport Public Local prin curse regulate va iniția și va propune CGMB o serie de reglementări cu privire la subiectul abordat anterior în scopul îmbunătățirii calității serviciului, printre care și:

-	generalizarea obligativității validării cardului de transport și pentru călătorii care dețin abonamente lunare, în vederea obținerii unor date complete asupra gradului de încărcare al mijloacelor de transport pe ore /zile/linii și intervale orare;
-	acordarea de carduri pensionarilor valabile pe termen limitat și cu fotografie personalizată ar permite operatorului să cunoască exact câți pensionari călătoresc cu mijloacele de transport pentru că, aceștia ar fi obligați să valideze cardul. În acest fel subvenția pe care o acordă Primăria pentru ei ar fi una corectă;
-	pentru pensionari a caror venit declarat depășește 2.000 lei lunar să se retraga gratuitatea ținând cont că, anumite categorii de salariați care apelează la serviciul de transport public local au venituri sub media pe economie.

1. Sondaje în terminale

În cursul lunii **Iunie**, 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. Verificarile au fost efectuate 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 monitorizate. Sondajul a cuprins un număr de patru linii, după cum urmează:

-	Linia de autobuz 311 cu garare în Autobaza Titan ;
-	Linia de tramvai 1 cu garare în Depoul Dudești ;
-	Linia de tramvai 7 cu garare în Depoul Giurgiu ;
-	Linia de troleibuz 74 cu garare în Depoul Berceni ;

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

-	Terminal Piata Rosetti pentru linia 311 de autobuz în data de 09.04.2014;
-	Terminal Sura Mare pentru linia 1 de tramvai în data de 26.03.2014;
-	Terminal Piata Unirii pentru linia 7 de tramvai în data de 11.06.2014;
-	Terminal Piata Sudului pentru linia 74 de troleibuz în data de 18.06.2014;

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 monitorizării se regăsesc în fișele de monitorizare completate 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.

Din fișele rezultate în urma procesului de monitorizare se observă că orele de sosire-plecare în /din terminal (capăt traseu), confirmate în foile de parcurs de către persoana responsabilă cu controlul de capăt sau de conducătorul vehiculului, sunt apropiate sau coincid cu măsurătorile făcute în teren de către reprezentanții AMRSP, diferențele fiind cuprinse în medie între **1- 4** minute. Excepțiile privind întârzierile mai mari de 6 minute apar la următoarele vehicule:

-	tramvai , linia 7, vehicul cu numărul de inventar 255, unde diferența la sosire este de 8 minute între foaia de parcurs și măsurătoare, iar la plecare 7 minute întârziere tot între foaia de parcurs și măsurătoare;
-	tramvai , linia 1, vehiculul cu numărul de inventar 4010 se înregistrează cu o diferență de 9 minute la sosire între foaia de parcurs și măsurători;
-	autobuz linia 311 , vehiculul cu numărul de inventar 4302 și 4252, primul cu 9 minute întârziere la sosire și 7 minute întârziere pentru cel de al doilea. Diferențele constatate sunt între foaia de parcurs și măsurători.

Din sondajele făcute pentru intervalul monitorizat, se constată că nu sunt întârzieri semnificative care să afecteze programul de circulație. Excepțiile au ca motivație traficul extrem de aglomerat, datorat incapacității de transport, căilor de circulație, restricțiilor, devierilor de la traseul inițial datorat lucrărilor

edilitare, etc. Întârzieri și nerealizări la programul de circulație apar în vârfurile de sarcină al procesului de transport zilnic, fapt care se reflectă și în creșterea numărului de curse pierdute cu influențe negative asupra indicatorului de performanță specific (**I.8 - „Numărul de curse, trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație”**).

2. Evaluarea Indicatorilor de performanță pe luna Iunie 2014

Pentru luna **Iunie 2014** potrivit programului de raportare, RATB a transmis la AMRSP prin adresa nr. 24577/18.06.2014, 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 autobuze** de altfel justificate de problemele de **natură tehnică și materială** apărute la parcul activ, precum și probleme de aceeași natură apărute la linia de contact la transportul electric (calea de rulare la transportul cu tramvai).

Dacă în luna precedentă la transportul cu autobuze numărul de curse pierdute a fost de 5308 curse, în luna mai numărul acestora a crescut la 6921 curse, o creștere semnificativă justificată de problemele apărute atât în cadrul serviciului cât și a sistemului, dar care au fost amintite în rapoartele de monitorizare și evaluare anterioare.

La transportul electric (troleibuz - tramvai) pentru luna de raportare nerealizările la program sunt sub cele din luna precedentă, cu toate că și aici problemele de natură tehnică și materială nu au lipsit. Creșterea numărului de curse neefectuate au ca numitor comun (invocat de operator și confirmat în teren) pentru toate tipurile de transport, **baza materială**.

Este evident că la această dată RATB întâmpină serioase probleme, în ceea ce privește dotarea, precum și starea tehnică a parcului de vehicule, în special la transportul pe șină. Reducerea capacității de transport (prin retragerea din traseu) ca rezultat al creșterii numărului de defecțiuni apărute în exploatare atât la parcul de vehicule, cât și la calea de rulare sau linia de contact este strâns legată de sursele de finanțare, care neasigurate la timp pot avea efecte negative și pot influența **calitatea serviciului**. La această se adaugă și incapacitatea operatorului în găsirea unor soluții de stopare a **fenomenului de fraudare** a calatoriei, fenomen aflat în creștere și cu efecte imediate în încasări scăzute pe prestație, ținând cont că sumele rezultate din activitatea comercială constituie o sursă importantă de finanțare în asigurarea unei prestări corespunzătoare.

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 Iunie 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.

Faptul că linia 92 rămâne în continuare suspendată nu afectează utilizatorii liniei, deoarece operatorul a asigurat capacitatea necesară efectuării serviciului, prin introducerea liniilor 253 și 335, în scopul preluării fluxului de călători.

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. Prin introducerea unui sistem automat de numărare, programat pe fiecare mijloc de transport activ, care participă la realizarea programului de transport pot fi obținute toate informațiile legate de fluxul de călători pe intervale orare, zile, luni și ani. Astfel informațiile culese din program odată prelucrate pot asigura baza reală în proiecția unui program de transport. În conformitate cu cerințele Administrației Publice Locale și care să asigure utilizatorilor acestui serviciu un grad sporit de confort și siguranță.

Din partea RATB
Director General

Din partea AMRSP
Director Servicii

Vincentiu Daniel ANTONESCU

Ciprian CĂRNUȚĂ

**Şef Compartiment
Ing. Florea CHELU**

**Întocmit
Ing. Dan OSANU**

AMRSP