

Municipiul Bucuresti

Autoritatea Municipala 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 Urmarire a Aplicarii Reglementarilor privind serviciul de transport public local

Aprobat
Director General
Adrian CRISTEA

RAPORT DE EVALUARE luna februarie 2015

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 **februarie 2015**, transmis către R.A.T.B. prin adresa nr. 4281/29.01.2015 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.

În data de 05.02.2015 biroul de Relații Publice în scopul verificării evoluției indicatorului de performanță **I.2 - „Numărul de reclamații ale călătorilor privind calitatea transportului”**.

Din clasificările făcute de operator în ceea ce privește natura reclamațiilor primite, cu privire la calitatea serviciului, una se referă la siguranța călătorilor în mijloacele de transport.

Clasificarea reclamațiilor în vederea soluționării acestora de către operator, include pe lângă sesizările legate de uzura vehiculelor și sesizări legate de poluarea chimică sau fonică a vehiculelor, vibrații, zgomot rezultate din rulare și frânare, șine cu grad de uzură ridicat, gropi, lipsa gard protecție refugiu sau degradarea lui, aparate de traseu defecte, iluminat salon necorespunzător. Din analiza reclamațiilor primite de operator, de la ultima raportare nu se regăsesc reclamații incluse în clasificarea C6 – **siguranța călătorilor în mijloacele de transport**. Acest lucru indică că, nu sunt curențe în ceea ce privește siguranța utilizatorului în mijlocul de transport. Faptul că, prioritizarea tipurilor de reclamații facute de operator, care definesc calitatea serviciului în viziunea publicului călător este alta, față de cea a operatorului, numărul cel mai mare de reclamații venite din partea călătorilor constă în petiții de tip contestație și se referă la contravenții, ca rezultat al folosirii transportului public fără titlu valid.

De cele mai multe ori reclamațiile care includ contravenții, nu sunt soluționate pozitiv în favoarea petentului, numărul cel mai mare de reclamații supuse analizei, scotând la iveală intențiile ascunse ale unor călători de a călători fără titlu valid, fapt confirmat în ultima perioadă de volumul de încasări scăzut, obținut de operator ca rezultat al prestației.

Programului de monitorizare stabilit pentru luna februarie anul curent transmis la R.A.T.B. și prezentat în tabelul de mai jos, a fost cel de a urmări aplicării de către operator a reglementărilor cu privire la siguranța călătorilor în mijloacele de transport aflate în exploatare:

Nr.crt	Data inspectiei	Locatia	Indicatorul de performanta vizat	Scopul
1.	12.02.2015	Divizia Transport Electric	I.4- Vechimea mijloacelor de transport și dotările de confort pentru călători”	Urmărirea aplicării reglementărilor cu privire la siguranța în exploatare a mijloacelor de transport în/dupa expirarea duratei normale de functionare a acestora.
2.	17.02.2015	Serviciul Tehnic		
3.	19.02.2015	Divizia Transport Auto		
4.	26.02.2015	Uzina de Reparatii Atelierile Centrale		

Inspecțiile care au avut loc la cele cinci locații, au urmărit modul în care sunt aplicate reglementările specifice activității de transport public local de către operator, în ceea ce privește **siguranța** călătorului, cât și a procedurilor necesare menținerii în exploatare a întregului parc de vehicule în/după expirarea duratei normale de funcționare.

Desfășurarea în mod ritmic a serviciului de transport necesită, ca o condiție de bază, o bună organizare a activității de **mentenanță** a mijloacelor de transport. Acest lucru este necesar având în vedere faptul că în procesul folosirii lor, mijloacele de transport ca o componentă a acestuia, sunt supuse **uzurii** fizice și morale. Ca urmare a uzurii fizice a mijloacelor de transport are loc un proces de pierdere treptată a valorii de întrebuințare și, în cele din urmă, a capacității tehnice a acestuia de a îndeplini în siguranța sarcina de transport. Uzura fizică a mijloacelor de transport, în condițiile folosirii în procesul de exploatare, este însoțită de transferarea valorii lor asupra calității serviciului, dar și asupra produselor create și vândute utilizatorilor (tichete, carduri, abonamente, etc). În vederea menținerii **caracteristicilor funcționale** a mijloacelor de transport public pe durata folosirii lor, a funcționării în condiții optime de **siguranță** și **confort**, cu posibilități cât mai apropiate de cele impuse de cartea tehnică. Pentru ca prestarea Serviciului de Transport Public Local să se ridice la un grad de satisfacere ridicat, solicitat de utilizator, operatorul trebuie să beneficieze de finanțare corespunzătoare a serviciului, prin acordarea subvențiilor la nivelul prestației, să valorifice la maxim efortul prestației din activitatea de exploatare, să utilizeze întreaga capacitate de transport în limitele impuse de programul de transport și în deplină siguranță, dar nu în ultimul rând, executarea lucrărilor de mentenanță la timp și de calitate, cu încadrarea în normativele impuse de producător.

Siguranța mijloacelor de transport în trafic trebuie înțeleasă în sensul funcționării neîntrerupte și în condiții tehnice perfecte a tuturor ansamblor, instalațiilor și a echipamentelor, evitând în totalitate accidentarea călătorilor și personalului, avarierea sau distrugerea mijloacelor, instalațiilor și echipamentelor de transport. Un aspect deosebit legat de siguranța circulației îl reprezintă evitarea răspunsului fals la comenzi ale echipamentelor și instalațiilor de transport.

Pentru păstrarea între anumite limite a efectelor defavorabile ce țin de siguranța circulației, se impun unele măsuri:

-	revizii periodice ale echipamentelor, instalațiilor și mijloacelor de transport
-	verificări ale competenței conducătorilor de vehicule și operatorilor de echipamente
-	informarea călătorilor și a personalului în ceea ce privește condițiile în care se efectuează un anumit tip de transport, acțiuni preventive de identificare a eventualelor cauze ce pot produce evenimente

R.A.T.B. în calitate de operator al Serviciului de Transport Public Local prin curse regulate la nivelul Municipiului București, asigură zilnic parcul de mijloace de transport necesar efectuării transportului public de călători, în limita disponibilului de parc, de cele mai multe ori sub nivelul programat. Cauzele privind nerealizările programului de transport diferă de la un tip de transport la altul (tramvai, troleibuz, autobuz). Nerealizările nu includ numai probleme legate de flota de transport (uzura ridicată) dar și de probleme legate de rețeaua de transport (auto sau șină de cale ferată).

Din situația operativă zilnică a parcului de vehicule participant la programul de transport transmisă de operator la AMRSP, în luna ianuarie 2015, ca o consecință a vechimii parcului, se constată nerealizări la program. Cauzele sunt determinate de vechimea mare a parcului care influențează în mod esențial realizarea programului de transport. Nerealizările la program care în mare parte sunt datorate vechimii parcului de vehicule sunt prezentate în tabelul de mai jos:

Nr. crt.	Tip transport	Numar de mijloace de transport imobilizate zilnic	
		Ianuarie	Februarie
1	Tramvai	6-14	6-12
2	Troleibuz	1-3	1-4
3	Autobuz	50-80	59-91

Toate aceste nerealizări (transpuse în curse pierdute) au cauze diferite, dependente sau nu de capacitatea operatorului de administrare a întregului serviciu. Parcul de vehicule de transport constituie interfața întregului proces de exploatare. Acesta necesită o mare atenție și responsabilitate deosebită din partea operatorului R.A.T.B., în calitate de administrator și nu de proprietar.

R.A.T.B. deține un parc de mijloace de transport a cărui vechime pune probleme destul de serioase în primul rând din punct de vedere al realizării sarcinii de transport public local și nu în ultimul rând siguranța călătorului.

Având tipuri diferite de transport (electric pe șină, pneuri și auto) varietatea problemelor ivite în exploatare, dar și în a asigura mentenanța, sunt de multe ori greu de rezolvat. Pornind de la **duratele normale de funcționare** a mijloacelor fixe utilizate în procesul de exploatare, cât și implicațiile care decurg după ce din punct de vedere fiscal acestea au fost amortizate, sunt necesare luarea unor măsuri obligatorii pentru mentinerea acestora în funcțiune și în deplină **siguranță**. Vidul legislativ, cât și modificările legislative permanente în toate domeniilor de activitate, au dus de cele mai multe ori la rezultatele nescontate, ori la efecte greu de redresat ulterior prin corecții ale legislației. Armonizarea greoaie a legislației specifică fiecărui domeniu de activitate, sau lipsa acesteia, a făcut ca activitatea economică desfășurată de toți agenții economici să aibă de suferit, cu impact major atât în plan social cât și economic. RATB în calitate de agent economic și operator al Serviciului de Transport Public Local prin curse regulate la nivelul Municipiului București, nu a fost ocolită de acest neajuns, în momentul de față prestand activitatea de transport pe baza reglementarilor actuale, naționale specifice activității, armonizate cu directivele și tratatele europene, dar și după o serie de acte normative ce necesită actualizare. Rezultatele activității de exploatare nu sunt dintre cele mai bune, cauza principală o reprezintă vechimea ridicată a parcului de vehicule din dotare, în special la transportul cu tramvai. Scriptic situația parcului activ, pe tipuri de transport este diferită și este redată în tabelul de mai jos.

Situația parcului activ de vehicule la sfârșitul lunii februarie (zi de lucru) se prezintă astfel:

Tramvai		Troleibuz		Autobuz	
Inventar	Activ	Inventar	Activ	Inventar	Activ
483	281	297	198	1147/1000*	716
CUP= 58%		CUP=66%		CUP=71%	

Nota*: la transportul cu autobuz, din cele 1147 autobuze, 147 au fost scoase din circulație și aprobate pentru valorificare.

Coeficientul de utilizare a parcului s-a calculat la cele 1000 de autobuze prinse în inventar. Faptul că la această dată R.A.T.B., în calitate de operator al serviciului de transport public local are probleme în asigurarea parcului de vehicule, se datorează în mare parte vechimii și gradului de uzură ridicat al mijloacelor de transport, în special la transportul electric.

Pentru a avea o situație clară cu privire la duratele normale de funcționare și a stării tehnice a mijloacelor de transport după expirarea acestora care participa la realizarea programului de transport, precum și a procedurilor care sunt aplicate pentru a fi utilizate în continuare A.M.R.S.P. a solicitat operatorului prin adresa nr. 368/23.02.2015:

-	lista mijloacelor de transport, pe tipuri, la care durata normală de funcționare a expirat, cu precizarea acestor date
-	procedura care a fost aplicată la expirarea duratei normale de funcționare
-	decizia/deciziile de numire a comisiei/comisiilor tehnice care au evaluat starea tehnică a mijloacelor de transport în baza reglementărilor tehnice naționale și internaționale specifice sau în baza documentației tehnice de fabricație
-	rapoartele tehnice de evaluare a vehiculelor în baza cărora s-a hotărât mentinerea în funcțiune după depășirea duratei normale de funcționare și a acordării unei noi durate normale de funcționare
-	avizele tehnice pentru mentinerea în funcțiune sau pentru acordarea unei noi durate normale de funcționare a unui vehicul care a depășit durata de funcționare sau durata de serviciu

Valorile indicatorului de performanță **I.4 - Vechimea mijloacelor de transport și dotările de confort pentru călători** pune în evidență starea actuală a parcului și posibilitățile reale ale operatorului de a realiza programul de transport.

Tabel cu vechimea parcului la 31.12.2014:

Tip transport	Vechimea medie a parcului (ani)				
	Trim. I [ani]	Trim. II [ani]	Trim. III [ani]	Trim. IV [ani]	Durata normală de utilizare conform H.G. 2139/2004 [ani]
Tramvai	16,98	17,27	17,50	17,75	12-18
Troleibuz	11,15	11,50	11,66	11,92	6-10
Autobuz	6,5	6,83	7,10	7,33	4-8

Menținerea în funcțiune a mijloacelor de transport, după ce durata normală de funcționare a expirat, este strâns legată de potențialul financiar al operatorului, dar și de posibilitățile proprietarului acestora de a investi în înnoirea parcului.

Asigurarea bunei funcționări a parcului de mijloace de transport participant la program în deplină **siguranță**, se face de către operator prin efectuarea lucrărilor de revizie, întreținere și reparații, cu respectarea reglementărilor naționale existente la această dată și a prescripțiilor stabilite de producătorii mijloacelor de transport, pentru transportul auto, precum și a unor reglementări interne în curs de perfectare, pentru transportul pe șină. Dacă operatorul(proprietarul)are resurse financiare necesare înlocuirii mijlocului fix, acesta poate fi făcută cu scoaterea din funcțiune a mijlocului fix, a cărui durată de funcționare a expirat și înlocuirea acestuia cu o nouă achiziție. În condițiile în care înlocuirea mijloacelor fixe cu duratele normale de funcționare expirate este precară, prelungirea duratei de funcționare poate fi făcută cu respectarea procedurilor specifice. Aceasta prevede întrunirea unei comisii tehnice numită de conducătorul unității, în baza unei decizii, care include specialiști din compartimentele care se fac raspunzatoare de buna funcționare a mijloacelor de transport. **Rapoartele Tehnice** de evaluare a vehiculelor întocmite de către Comisiile Tehnice în baza cărora s-a hotărât menținerea în funcțiune, după expirarea duratei normale de funcționare și acordarea unei noi durate normale de funcționare, precum și **Avizele Tehnice** pentru menținerea în funcțiune sau acordarea unei noi durate, trebuie să constituie elementele esențiale ale procedurii ce trebuie urmată de operator, care deține în administrare mijloacele fixe. Baza de plecare în evaluare o constituie **procesul-verbal** privind rezultatele inventarierii anuale și propunerile de scoatere din funcțiune a imobilizărilor corporale potrivit art. 42 din Ordinul M.F. nr. 2861/2009 pentru aprobarea Normelor privind organizarea și efectuarea inventarierii elementelor de natura activelor, datoriilor și capitalurilor proprii.

Utilizarea de către operator a programelor informatice (ex: SAP3) în urmărirea evoluției în timp a mijloacelor de transport constituie un avantaj pentru operator, chiar și după expirarea duratei normale de funcționare. Informațiile furnizate de program, sunt absolut necesare pentru a fundamenta menținerea în funcțiune sau acordarea unei noi durate normale de funcționare, și devin eficiente atât timp cât sunt însoțite de proceduri și resurse financiare. Neajunsurile cu care se confruntă la această dată operatorul, nu numai că pot afecta calitatea serviciului, dar în primul rând pot afecta **siguranța și securitatea** călătorilor și a participanților la trafic. Tocmai de aceea, tratarea capitoului privind **siguranța în exploatarea mijloacelor de transport** trebuie făcută cu mare responsabilitate atât de administrator în calitate de operator, cât și de Administrația Publică Locală în calitate de proprietar a parcului de vehicule. Înnoirea parcului de vehicule sau modernizarea acestuia, este o condiție esențială fără de care serviciul de transport public local nu poate realiza programele de transport în baza cărora se desfășoară serviciul și nici standardele de calitate necesare unui transport civilizat. În acest sens se impune din partea operatorului necesitatea unei analize a întregii capacități de transport existente din administrare, pe ani de vechime, grade de uzură, dotări, dar și a numărului de intervenții în ce privește ciclurile de reparații de care au beneficiat pentru menținerea acestora în exploatare. Toate acestea trebuie făcute, prin compararea cu duratele de funcționare a mijloacelor de transport impuse de cataloge sau de producător. Faptul că, RATB dispune de o uzină de reparații pentru repararea vagoanelor de tramvai tip V3A este un mare avantaj, atât din punct de vedere economic, dar și din punct de vedere operațional. Proiectarea și execuția în cadrul URAC a tramvaielei Bucur-LF cu platformă coborâtă, trebuie tratată nu numai ca o realizare, dar și ca o soluție de adaptare la condițiile actuale ale transportului public în București, a cărui infrastructură de transport este binecunoscută. Pentru menținerea în exploatarea parcului de vehicule, trebuie corelate intențiile Administrației Publice Locale cu capacitatea RATB de a produce și repara atât vagoane cât și anumite repere.

Toate acestea nu se pot realiza decât prin **programe multianuale** bine fundamentate și acceptate de Administrația Publică Locală atât în ce privește programul de reparații, modernizări vagoane, cât și producția de tramvaie Bucur-LF. În baza unor programe multianuale pot fi create condițiile unui desfășurare a procesului de producție din cadrul uzinei, dincolo de termenul prevăzut de exercițiul financiar anual.

Asadar printr-o finanțare a uzinei pe termen lung, s-ar asigura modernizarea actualului parc de tramvaie(adaptarea la cerințele actuale) și înlocuirea celor cu durata normală de utilizare depășită, cu altele de producție internă. Practica a demonstrat că în orice activitate de exploatare, unde din motive diverse ponderea investițiilor este scăzută în raport cu cea de reparații neexistând un echilibru între acestea, sistemul risca să se degradeze rapid până la distrugere.

Din partea RATB
Director General
Vincentiu Daniel ANTONESCU

Din partea AMRSP
Director Servicii
Ciprian CĂRNUȚĂ

Şef Compartiment
Ing. Florea CHELU

Întocmit
Ing. Dan OSANU