

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 august 2015

În conformitate cu atribuțiile Autorității Municipale de Reglementare a Serviciilor Publice, conferite prin HCGMB nr. 339 / 2009 și HCGMB nr. 112 / 2012, precum și a programului de monitorizare stabilit pentru luna **august 2015**, transmis către R.A.T.B. cu adresa nr. 31088/03.08.2015, 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 la următoarele locații:

-	În data de 06.08.2015 –Uzina de Reparații „Atelierele Centrale”;
-	În data de 13.08.2015 – Autobaza Alexandria;
-	În data de 20.08.2015 –Depoul Militari;
-	În data de 27.08.2015 –Serviciul Vanzări.

Exploatarea tehnică este una din activitățile de bază a serviciului de transport public în municipiul Bucuresti. Este considerată ca cel mai important suport pentru desfășurarea programului de transport (trasee stabilite, grafice orare de circulație) și se realizează în concordanță cu cerințele tehnice și de mentenanță formulate în regulamente, caietele de sarcini și licențele emise de autoritățile de transport competente. Realizarea programului de transport este strâns legată de modul în care este asigurată mentenanța întregului parc de vehicule.

Mentenanța este într-o strânsă legătură cu finanțarea serviciului și depinde de asigurarea condițiilor tehnice corespunzătoare și a asigurării continue a lucrărilor de revizii și reparații astfel încât parcul disponibil să poată fi în circulație, acoperind într-un grad mare programul de circulație.

Finanțarea corespunzătoare asigură desfășurarea corespunzătoare a serviciilor. Finanțarea este prevăzută de legislație și reprezintă elementul cheie în furnizarea unui serviciu de transport public de calitate.

Potrivit art. 41, alin.(1), din Legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007 „Finanțarea cheltuielilor curente și de capital necesare pentru efectuarea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate se asigură din veniturile operatorilor de transport sau ale transportatorilor autorizați”. La aliniatul (5), din același articol se precizează că: „Finanțarea investițiilor pentru **înființarea, reabilitarea, modernizarea și/sau dezvoltarea** sistemelor de transport public local de persoane se face din bugetele locale, din bugetul de stat sau din fonduri private, pe baza hotărârilor Consiliilor locale, ale Consiliilor județene, ale Consiliului General al Municipiului București sau ale Guvernului, după caz, cu respectarea legislației în vigoare privind finanțele publice, respectiv finanțele publice locale, și a legislației în vigoare privind achizițiile publice”. De modul în care sunt asigurate sumele necesare atât pentru activitatea de exploatare cât și pentru cea de **investiții** depinde buna funcționare a serviciului de transport. Mentenanța parcului de vehicule este asigurată atât de subunitățile care

gestionează parcul, dar și de Uzina de reparații, în special pentru lucrări de complexitate care depășesc capacitatea tehnică de execuție a subunităților, cu precădere la transportul pe șină.

Aportul **U.R.A.C.** în menținerea parcului de tramvaie activ în funcțiune este extrem de important. Uzina dispune și are capacitatea tehnică de execuție, în ceea ce privesc reparațiile capitale sau modernizările la vagoane și poate asimila orice reper, ansamblu sau subansamblu din componența vagoanelor aflate în exploatare de către RATB, care la această dată nu se mai află în fabricație. Totodată Uzina are capacitate de a proiecta și fabrica tramvaie de tip Bucur LF-CA, cu platforma coborâta, chiar în condițiile în care funcționează ca o structură de producție a RATB. Bugetarea activității de producție, atât în ceea ce privește activitatea de reparații, cât și cea de modernizare și fabricație de tramvaie, devine extrem de dificilă în condițiile în care statutul actual al Uzinei este unul nepermisiv în derularea unor contracte multianuale, care să asigure o aprovizionare liniară și ritmică cu materii și materiale necesare procesului de fabricație, dar și de modernizare și dotare la standardele actuale.

Din constatările AMRSP, activitatea URAC este una defectoasă, menirea acestei uzine fiind departe de ceea ce se întâmplă în prezent în această entitate economică. Pe parcursul anilor s-au făcut multe schimbări în bunul mers al acestei uzine, forțate de situațiile financiare dificile prin care a trecut RATB, așa au explicat cei implicați în procesul de producție al URAC. Am constatat că sunt în fiecare depou RATB, tramvaie care așteaptă să fie reparate în uzina, unele așteptând ani de zile. Așa ceva pare a fi un lucru dezastros, tramvaie imobilizate lungi perioade de timp pentru că nu s-au găsit fondurile necesare pentru repararea lor la URAC.

Ne aflăm în fața unor situații într-o perioadă extrem de dificilă pentru serviciul de transport public local în municipiul București și în fața unor provocări europene care ar trebui să oblige operatorii serviciilor de transport la indicatori de performanță mult îmbunătățiți.

Pornind de la aceste aspecte și de la importanța pe care o reprezintă URAC în actuala structură a RATB este necesar ca, la tratarea activității de mentenanță a parcului de vehicule să se țină cont de aportul Uzinei și implicarea ei în prestarea serviciului de transport public local, în contextul în care parcul existent este deja îmbătrânit fizic și moral. Soluțiile de perspectivă ale Uzinei de integrare sau externalizare sunt strict legate de starea actuală în care este Uzina, iar măsurile imediate ce trebuie luate pentru redresarea situației, implică o analiză extrem de profundă care să includă toți factorii responsabili și de decizie, ambele variante de organizare fiind responsabile de costuri și rentabilitate.

Reducerea costurilor, ca o primă etapă aduce în prim plan nevoia de a transfera unele activități considerate periferice (conexe), dar care contribuie la satisfacerea utilizatorilor. Activitatea care pe moment ar putea fi considerată nedecisivă, poate deveni ulterior una decisivă, având în vedere și perspectiva în timp a mediului și a cererii. Dependența activității de exploatare a parcului de vehicule față de uzină, face ca alegerea unei soluții de integrare sau externalizare să fie bine analizată, ținând cont și de riscurile legate de controlul exploatării serviciului. Activitatea de externalizare cu toate că aparent generează o reducere semnificativă a costurilor ce pot fi percepute, poate provoca o creștere a costurilor indirecte ascunse/induse, sau chiar neluate în calcul de întreprindere. Nu întotdeauna activitatea externalizată este de calitate corespunzătoare, iar produsul sau serviciul oferit de aceasta se încadrează în termenul solicitat de beneficiar.

În consecință alegerea unei strategii, în ce privește modul în care uzina poate presta activitatea pentru care a fost creată în parametri de calitate, are ca fond stăpânirea riscurilor care nu pot fi suprimate. Asadar activitatea de exploatare tehnică se concretizează prin realizări la prestație, realizări cu caracter economic ce intră în sfera activității de exploatare comercială.

Evoluțiile reglementărilor naționale după anul 2007, indiferent de natura lor nu au inclus în totalitate o serie de recomandări sau principii generale din regulamentele CE.. Sub rezerva dispozițiilor dreptului intern Autoritatea Publică Locală, în conformitate cu Legea nr. 15/1990 privind reorganizarea unităților economice de stat ca Regii autonome și societăți comerciale, a emis decizia nr. 1179 / 1990 de înființare a RATB prin reorganizarea Întreprinderii de Transport București.

De la această dată Regia Autonomă a funcționat pe bază de gestiune economică și autonomie financiară. Cu toate că o parte importantă din legislația internă specifică serviciului de transport rutier s-a armonizat cu cea comunitară, în mod progresiv, a existat și o anumită încetinire în punerea acesteia în practică. Este adevărat că o serie de regulamente și directive europene au fost transpuse în legislația internă, în măsura în care au fost create condițiile de punere în practică a acestora.

Calitatea armonizării legislației interne cu cea europeană și transpunerea în practică, arată măsura în care autoritățile au înțeles importanța acestora. Coerența reglementărilor europene ar trebui regăsită

și în reglementările interne, la nivel național și local adaptate evident de către agențiile sau autoritățile de reglementare care au acest atribut. În acest context, la această dată URAC ca structură a RATB nu poate să funcționeze la potențialul pentru care a fost creată și nici nu poate ridica pretenții în elaborarea de strategii în ceea ce privește procesul de modernizare și fabricație a tramvaielor. Toate aceste neajunsuri sunt generate de forma actuală de organizare a serviciului de transport public local, dar și de modalitatea de gestiune a acestuia. Așadar, pentru a avea o viziune pe termen mediu și lung, dezvoltarea echilibrată a transportului public local la nivelul Municipiului București, pe lângă obiectivele propuse, Administrația Publică Locală trebuie să aibă în vedere, ca la întocmirea planului de mobilitate urbană durabilă să țină cont de anumite aspecte, care au influențat în mod negativ calitatea serviciului de transport, fie din neaplicarea la timp a unor prevederi legale, fie dintr-o gestionare necorespunzătoare a sistemului de transport public local.

Exploatare comercială ca activitate economică, și ea cu importanță în ansamblu serviciului public pe lângă activitățile cu caracter administrativ, ține evidența realizărilor prestațiilor operatorului.

Potrivit art 41., alin. 2, din Legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007 „*Veniturile operatorilor de transport rutier și ale transportatorilor se formează din încasarea de la utilizatorii serviciului a tarifelor, denumite în continuare taxe de călătorie, reprezentând contravaloarea serviciului prestației/sau din subvenții de la bugetul de stat și de la bugetele locale, calculate ca diferență de tarif în condițiile legii.*”

Fiind vorba de cheltuieli curente și de capital, ponderea veniturilor din încasări au o importanță deosebită în susținerea prestației serviciului, la un nivel de calitate corespunzător. RATB în calitate de operator al serviciului de transport public local, prin centrele de emisie și reîncărcare carduri, pune la dispoziția utilizatorilor, spre vânzare produsele tarifare sub diferite forme (abonament în funcție de perioadă, număr de linii și tarif, portofel electronic, călătorii, etc.), ofertă care include întreaga gamă de produs tarifar, în funcție de opțiunile utilizatorului. Cu toate că, operatorul prin întreaga rețea de comercializare formată din centre de emisie-reîncărcare pe întreaga arie a Municipiului București, inclusiv în județul Ilfov, acoperă pretențiile utilizatorilor, s-au întreprins de către operator măsuri pentru introducerea unui sistem automat de eliberare a cardurilor, în paralel cu actualul sistem de distribuție pe anumite zone cu trafic intens, sau zone care din diverse motive nu beneficiază de puncte de vânzare. Realizarea și extinderea acestuia depinde de posibilitățile de finanțare. Produsele tarifare sunt puse la dispoziția utilizatorilor, iar modul lor de utilizare-validare, în timpul călătoriei constituie o problemă care implică comportamentul utilizatorului în mijloacele de transport, odată cu respectarea unor norme privind desfășurarea transportului în comun de către calatori. Unele din aceste aspecte au fost reglementate prin HCGMB nr. 156 / 2001, cu modificările și completările ulterioare. Plecând de la premiza, dar și obligația, consumă-deci plătești, trebuie ca printr-o serie de reglementări locale, de a elimina acele ambiguități cu privire la diverse situații (călătorie nevalidată de utilizatorul de bună credință, din motive justificate-pierdere, furt, etc), în care se regăsesc utilizatorii serviciului în raport cu personalul controlor din partea prestatorului, situații care nu au fost prevăzute de anumite norme, dar care au generat dispute între operator și utilizator, uneori rezolvate în instanțele de judecată.

Nu înțelegem de exemplu de ce este obligat un calator sa plateasca o amenda daca a platit o data un abonament, dar din motive strict obiective declara ca nu are asupra sa CARDUL prin care a platit calatoria sa?

Credem ca se poate gasi o varianta de verificare daca calatorul respectiv a platit calatoria sa printr-una din variantele de alimentare a cardului. In felul acesta se evita situatiile neplacute pentru calator de a plati in plus alte sume fata de ceea ce a platit la unul dintre centrele RATB pentru calatoria sa.

Procentul tot mai scăzut de încasări obținut în ultima perioadă de operator, în urma prestației a dus la o alterare a calității serviciului, grevarea bugetului de venituri fiind simțită aproape la orice capitol de cheltuieli. Această situație nu poate fi pusă numai pe seama operatorului, care nu reușește să găsească soluții de redresare a situației. Situația actuală creată în ce privește volumul scăzut de încasări are la bază un fenomen vizibil, care este legat de modul în care o parte din utilizatorii serviciului de transport local înțeleg importanța acestuia în contextul economico-social. Fraudarea călătoriilor de către o anumită parte a utilizatorilor este resimțită în bugetul operatorului, efectele de cele mai multe ori sunt regăsite în activitatea curentă de exploatare. Măsurile luate în ultimul timp prin permanente controale pe anumite linii de către personalul cu atribuții de control, a determinat o creșterea a încasărilor. La un flux de călători pentru zi lucrătoare foarte mare, face ca acțiune de control, să nu poată fi realizată din lipsă de personal specific activității. Soluțiile propuse de către operator pentru a diminua eludarea validărilor în mijloacele de transport, cel puțin la transportul pe șină ar fi găsit rezolvare prin amenajarea peroanelor

de așteptare în stație, cu sisteme care să nu permită urcarea în mijlocul de transport a utilizatorilor, fără confirmarea în prealabil a deținerii și validării de către utilizator a titlului de călătorie.

Soluția putea fi pusă în practică de către URAC, în colaborare cu celelalte instituții din subordinea Primăriei Municipiului București. Chiar dacă ponderea transportului pe șină, este una mai mică față de transportul pe pneuri, peroanele de așteptare se pretau la o astfel de adaptare și ar fi reprezentat un program pilot cu posibilități de adaptare și extindere și la alte tipuri de transport. Procentele de pierdere la încasări, utilizate în analizele operatorului nu capătă relevanță atât timp cât nu există un element la care se poate raporta întreaga prestație și anume, **numărul total de călători transportați zilnic și nu numărul de călătorii**. Această deficiență rămâne în continuare nerezolvată la nivelul întregului parc și va putea fi rezolvată în măsura în care Autoritatea Publică Locală se va implica.

1. Sondaje în terminale

În cursul lunii **August**, în baza programului de monitorizare transmis la RATB, prin adresa cu nr. 31088 din data de 03.08.2015 au fost inspectate unitățile de exploatare ale operatorului, care gestionează parcul circulant și asigură mijloacele de transport necesare efectuării Serviciului de Transport Public Local prin curse regulate la nivelul Municipiului București. Măsurătorile făcute în teren au fost urmate de verificări în unitățile de exploatare, având ca scop compararea datelor culese din teren făcute prin măsurători, cu înscrisurile din documentele primare care stau la baza activității de exploatare. Determinările au fost efectuate în terminale (capete) de linii prinse în programul de monitorizare propus pe luna august. 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 care gestionează parcul aferent liniilor monitorizate, iar rezultatele se regăsesc în fișele de monitorizare anexate la prezentul raport.

Sondajul pe luna august a cuprins un număr de patru linii de transport, după cum urmează:

-	Liniile de autobuz: 226, 227 și 303 , cu garare în Autobaza Alexandria ;
-	Linia de tramvai 25 , cu garare în Depoul Militari ;

Intervalul în care s-a făcut monitorizarea liniilor a fost cuprins între orele 12.00 – 14.30, pentru liniile de autobuz 226, 227, 303 și 06.30-09.00 pentru linia de tramvai 25. Sondajul s-a efectuat în terminale, în zile diferite, după cum urmează:

-	Terminal Depou Alexandria , pentru liniile de autobuz 226, 227 și 303 , în data de 12.08.2015;
-	Terminal Piața Sfânta Vineri , pentru linia 56 de tramvai, în data de 18.08.2015;

Măsurătorile au fost făcute (sosiri-plecări) în terminale și au fost comparate cu înscrisurile din graficele de circulație și foile de parcurs, verificate în unitățile de exploatare. Rezultatele sondajului făcut se regăsesc în fișele de monitorizare completate pentru fiecare terminal, anexate la prezentul raport de evaluare, confirmate atât de reprezentanții AMRSP, cât și de conducătorul unității de exploatare care gestionează parcul aferent liniei.

În urma procesului de monitorizare pentru linia de tramvai 35 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, și măsurătorile făcute în teren de către reprezentanții AMRSP, nu conțin diferențe semnificative, având în vedere caracteristicile liniei (lungimea traseului de 17 km, un număr de 35 stații pe sens și cel puțin 4 zone permanente de conflict). Intervalul de succedare este respectat, cu mici creșteri de 1-3 minute pe sosire. Pentru linia de autobuz 226, diferențe se înregistrează între măsurători și foaia de parcurs la două mijloace de transport și anume la autobuzul cu număr de inventar 4336, respectiv 4680. De menționat că la majoritatea mijloacelor de transport monitorizate, cu toate că măsurătorile din sondaj corespund cu înscrisurile din foile de parcurs, se constată anumite neconcordanțe între foile de parcurs și programul liniei. Cauza principală o constituie starea tehnică a parcului care nu poate asigura necesarul de mijloace de transport conform programului.

2. Evaluarea Indicatorilor de performanță

Prin adresa nr. 32731 din 14.08.2015 RATB a transmis la AMRSP valorile indicatorilor de performanță realizați în luna precedentă, conform graficului de raportare și care se prezintă astfel:

Referitor la indicatorul I.8 - „Număr de curse(semicurse), trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație”

	August 2015			
	Tw	Tb	Ab	Total
Curse pierdute	8622	3483	17726	29831

-Din datele furnizate de operator la indicatorul I.8 rezultă că, în luna August 2015 numărul de curse pierdute a atins valoarea de **29831** semicurse pierdute, valoare crescută față de luna precedentă, când numărul de semicurse pierdute s-a ridicat la 14474 semicurse. Creșterea este semnificativă și este justificată de starea tehnică actuală a parcului de vehicule, de lipsa pieselor de schimb materii și materiale necesare mentenanței.

Imobilizarile de mijloace de transport vin pe fondul acumulărilor în timp a unor deficiențe care au avut la bază lipsa sursei de finanțare care să asigure permanență în aprovizionare. Activitatea de exploatare a sistemului devine extrem de dificilă în condițiile în care una din activitățile care concură la proces nu își indeplinește funcția, consecința fiind reducerea parcului activ. Imobilizările de mijloace de transport pe perioade mari de timp, pe lângă faptul că aduce prejudicii în ceea ce privește prestația serviciului, accentuează deprecierea parcului rece, prin utilizarea unor ansamble / subansamble funcționale similare din componența vehiculelor inactive (care sunt imobilizate din alte motive), la cele care pot asigura sarcina de transport și la care sunt necesare înlocuirea. O astfel de practică impusă de anumite neajunsuri financiare prin care nu se poate realiza o rezervă minimă de piese de schimb, poate deveni periculoasă cu consecințe negative ulterioare asupra stării tehnice a parcului. Reducerea semnificativă a capacității de transport din motive tehnice, chiar și în perioada de vară când fluxul de călători este ceva mai redus, trebuie tratată cu multă atenție de către Autoritatea Publică Locală.

Referitor la indicatorul I.9 - Număr de trasee pe care operatorul nu a efectuat transportul public local de călători pe o perioadă mai mare 24 de ore

- La acest indicator pentru luna de raportare, operatorul se înregistrează cu traseul liniei 44 (Cartier 16 Februarie - Vasile Pârvan) în perioada 07-08.04.2015. Cauza suspendării s-a datorat lucrărilor de remediere a unei avarii la rețeaua de apă pe Bd. Dinicu Golescu. Ca măsură de înlocuire în vederea preluării fluxului de călători, operatorul a introdus pe perioada suspendării liniei 44 linia de navetă 644.

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

-Indicatorul I.10 - „Număr de călători afectați de I.8 și I.9” nu are valori, întrucât operatorul nu are capacitatea tehnică de determinare a numărului de călători afectați de curse pierdute. Cauzele și motivele pentru care acești indicatori nu pot avea valori, sunt cunoscute și au fost prezentate în rapoartele anterioare, urmând ca operatorul să facă toate demersurile necesare găsirii sursei de finanțare și implementării unui sistem automat de numărare la nivelul întregului parc circulant. care să furnizeze informațiile necesare pentru evaluarea acestuia.

Din partea RATB
Director General
Radu Paul ORZAȚĂ

Din partea AMRSP
Director Servicii
Ciprian CĂRNUȚĂ

Șef Compartiment
Ing. Dan OSANU

AMRSP