

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 septembrie 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 Septembrie 2015, transmis către R.A.T.B. prin adresa nr.34563/01.09.2015, 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, după cum urmează:

-	Serviciul Programare - în data de 03.09.2015
-	Autobaza Ferentari - în data 10.09.2015
-	Depou Vatra Luminoasă - în data 17.09.2015
-	Autobaza Nordului - în data de 24.09.2015

Scopul inspecției a constat în verificarea documentelor în baza cărora se desfășoară prestația serviciului de transport public local prin curse regulate (programe de transport, programe de circulație, autorizații, licențe), precum și a documentelor în temeiul cărora sunt colectate valorile pentru indicatorii de performanță ai serviciului.

Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate se realizează potrivit reglementărilor actuale cu respectarea unor condiții specifice serviciului de natură administrativă, tehnică, cât și de legalitate. În legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, la art. 8, alin (1) se precizează: **„Autoritățile administrației publice locale au competență exclusivă, în condițiile legii, în tot ceea ce privește înființarea, organizarea, coordonarea, monitorizarea și controlul funcționării serviciilor de utilități publice, precum și în ceea ce privește crearea, dezvoltarea, modernizarea, administrarea și exploatarea bunurilor proprietate publică sau privată a unităților administrativ-teritoriale, aferente sistemelor de utilități publice”**

În conformitate cu normele dreptului comunitar, autoritățile competente pot acționa în domeniul transportului public de călători pentru a garanta prestarea de servicii mai sigure, de calitate și la tarife mai scăzute decât cele pe care le-ar fi permis numai acțiunea forțelor pieței. O astfel de prevedere este întărită de art. 7 din Legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007 **„Serviciile de transport public local se desfășoară cu respectarea reglementărilor în vigoare privind legalitatea transportului, condiții de lucru, de exploatare a vehiculelor și de exploatare a infrastructurii, precum și condițiile privind siguranța circulației”**.

Pentru a avea acces la activitatea de transport rutier potrivit art. 9 din OG 27/2011, întreprinderile trebuie să îndeplinească cerințele prevăzute la art. 3, alin (1) din Regulamentul (CE) nr. 1071 / 2009 și anume:

-	să aibă un sediu real și stabil pe teritoriul unui stat membru;
-	să aibă o bună reputație;

-	să aibă capacitatea financiară adecvată;
-	să aibă competența profesională necesară;

Condiții în totalitate îndeplinite de RATB, ținând cont de faptul că actualul operator este rezultatul transformării ITB în actuala formă de organizare. Expertiza și cadrul legislativ a permis ca la nivelul Municipiului București, serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate să fie efectuat de RATB în calitate de operator cu autobuze, tramvaie și troleibuze.

Prestația serviciului de către operator trebuie făcută în baza unui **program de transport** local propus și aprobat de CGMB, în care sunt stabilite traseele și programele de circulație, capetele de traseu, stațiile publice, numărul și capacitatea mijloacelor de transport. Acestea trebuie prevăzute în **caietul de sarcini** al serviciului de transport public local de persoane și să constituie anexă la **regulamentul** pentru efectuarea serviciului de transport public local prin curse regulate. Faptul că la această dată, nu a fost stabilită de către Autoritatea deliberativă forma de administrare a serviciului, potrivit actualelor acte normative, iar proiectul de regulament al serviciului elaborat de AMRSP, în colaborare cu RATB, transmis la CGMB spre adoptare, a rămas în analiză și va fi dezbătut ulterior, după luarea unei decizii.

La art. 45 din Ordinul ministrului transporturilor nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului -cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local se precizează că: „Până la aprobarea regulamentului de serviciu conform art. 42 operatorii de transport/transportatorii autorizați vor respecta prezentul regulament”.

Potrivit art. 24, alin. 1, din legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007 cu completările și modificările ulterioare „Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate, cu autovehicule sau nave, se realizează **prin contract de delegare a gestiunii, pe baza autorizației de transport sau a licenței de transport, după caz, la care autoritatea de autorizare eliberează pentru fiecare mijloc de transport stabilit câte o copie conformă a acestora, precum și licențele de traseu în conformitate cu condițiile de concesiune, prin licitație, a serviciului preluate prin contractul de atribuire a gestiunii**”. La transportul cu **autobuze** prestația serviciului se efectuează numai pe bază de **licențe de traseu și caiete de sarcini**, elaborate în condițiile stabilite prin norme de aplicare. În cazul transportului public de persoane prin curse regulate cu **tramvaie și troleibuze**, acestea se efectuează de către transportatorii autorizați, pe baza hotărârii autorităților publice locale, de dare în administrare a serviciilor, cu respectarea obligațiilor prevăzute în regulamentul pentru efectuarea transportului public local și în caietul de sarcini al serviciului, întocmit de către autoritățile administrației publice locale.

Acordarea autorizațiilor de transport pentru executarea transportului public local se face de către Autoritatea de autorizare, cu respectarea regulamentului - cadru de acordare a autorizațiilor în domeniul serviciilor de transport public local, aprobat prin Ordin ANRSC nr. 207/2007. La art. 2, din ordin se precizează astfel „Autoritățile de autorizare au dreptul să acorde, să modifice, să prelungească, să suspende și să retragă autorizații de transport, pentru următoarele servicii de transport public local”:

-	de persoane efectuat cu troleibuze;
-	de persoane efectuat cu tramvaie;
-	de persoane efectuat cu metroul;
-	de persoane în regim de taxi;
-	de persoane în regim de închiriere;
-	de mărfuri în regim contractual;
-	de mărfuri cu tractoare cu remorci sau semiremorci;
-	de persoane pe cablu;
-	efectuat cu vehicule speciale destinate serviciilor funerare;
-	alte servicii de transport public local, definite conform legii.

În urma verificărilor făcute la operator, în ceea ce privește documentele necesare prestării serviciului de transport public local, s-a constatat că acesta nu deține la această dată un **program de transport** aprobat de Autoritatea Publică Locală și nici un **raport de specialitate** întocmit de Autoritatea de autorizare, din care să reiasă motivele de **respingere** a solicitării.

Așadar, în baza art. 18, alin. (1), litera d), din legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007 Autoritatea Publică Locală în raporturile cu operatorul serviciului, are dreptul „să actualizeze programele de transport public de persoane prin curse regulate, în conformitate cu cerințele de transport”. În acest sens operatorul a făcut numeroase intervenții la Autoritatea de autorizare din cadrul PMB, prin adrese scrise, în care solicită **aprobarea programului** de transport și eliberarea **licențelor de traseu** pentru transportul public local prin curse regulate, fapt care nu s-a realizat nici în prezent. Prestarea

serviciului se realizează în continuare, în baza unui program de transport elaborat de operator, aprobat de Consiliul de Administrație din cadrul RATB, fără să îndeplinească condiția esențială definită la art. 3, alin. (12), din O.M.T nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciului de transport local, unde se precizează că: „**programul de transport public local** - programul propus și aprobat de consiliile locale sau de Consiliul General al Municipiului București, prin care se stabilesc traseele pentru transportul public local de persoane prin curse regulate pe raza teritorial-administrativă a localității, programele de circulație, capetele de traseu, stațiile publice, numărul și capacitatea autobuzelor necesare”.

De reținut este faptul că, exploatarea sistemului de transport public local la nivelul Municipiului București trebuie să se desfășoare în limitele impuse de reglementările interne și în conformitate cu normele comunitare care în esență sunt strict legate de forma de administrare a serviciului. Gestiunea directă, delegată sau alte modalități stabilite prin lege, poate asigura pe lângă un raportul juridic între autoritățile deliberative-operatori și un raport preț/calitate corespunzător serviciului prestat încât să satisfacă pretențiile utilizatorului.

1. Sondaje în terminale

În cursul lunii **Septembrie**, în baza programului de monitorizare transmis la RATB, cu adresa nr. 34563, în data de 01.09.2015, AMRSP prin compartimentul de specialitate, a inspectat unitățile de exploatare ale operatorului, care gestionează parcul circulant și pune la dispoziție în baza programului de prestație mijloacele de transport necesare efectuării Serviciului de Transport Public Local prin curse regulate la nivelul Municipiului București. Rezultatele măsurătorilor făcute în teren au fost urmate de verificări în unitățile de exploatare, având ca scop compararea datelor culese din teren făcute prin sondaj, 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 septembrie. 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.

Sondajul pe luna septembrie a cuprins un număr de opt linii de transport, după cum urmează:

-	Liniile de autobuz: 139, 141 și 323 - cu garare în Autobaza Ferentari ;
-	Liniile de troleibuz: 90 și respectiv 86 - cu garare în Depoul Vatra Luminoasa ;
-	Liniile de autobuz: 131, 331 și respectiv 331 bis - cu garare în Autobaza Nordului .

Sondajele au fost efectuate în zi de lucru, măsurătorile fiind făcute în intervalul orar 06.30-08.30, în terminale și zile diferite, după cum urmează:

-	Terminal Zețari pentru liniile de autobuz 139, 141 și 323 , în data de 8 și 9 septembrie 2015;
-	Terminal Arena Națională pentru liniile de troleibuz 86 și 90 , în data 9 și 16 septembrie 2015;
-	Terminal Piața Romană pentru liniile de autobuz 131, 331 și 331 bis , în data de 22 și 23 septembrie 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 sondajelor făcute 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 situația se prezintă astfel:

Linia	Data la care s-a făcut monitorizarea	Nr. mijl. de transport monitorizate	Diferențe constatate între măsurători și grafice - sosiri			Diferențe constatate între măsurători și grafice - plecări		
			<6 min.	>6-9<min	>9 min.	<6 min.	>6-9<min.	>9 min.
141	08.09.2015	12	9/12	2/12	1/12	9/12	2/12	1/12
	09.09.2015	12	5/12	1/12	6/12	3/12	3/12	6/12
323	08.09.2015	11	8/11	1/11	2/11	11/11	-	-
	09.09.2015	10	7/10	3/10	-	10/10	-	-
139	08.09.2015	12	8/12	2/12	2/12	10/12	1/12	1/12
	09.09.2015	12	4/12	7/12	1/12	12/12	-	-

86	09.09.2015	6	1/6	2/6	3/6	6/6	-	-
	16.09.2015	4	1/4	1/4	2/4	1/4	1/4	2/4
90	09.09.2015	5	3/5	1/5	1/5	5/5	-	-
	16.09.2015	6	2/6	2/6	2/6	6/6	-	-
131	22.09.2015	8	8/8	-	-	8/8	-	-
	23.09.2015	7	2/7	1/7	4/7	2/7	1/7	4/7
331	22.09.2015	9	7/9	1/9	1/9	7/9	1/9	1/9
	23.09.2015	8	8/8	-	-	8/8	-	-
331 bis	22.09.2015	3	3/3	-	-	3/3	-	-
	23.09.2015	4	2/4	2/4	-	2/4	2/4	-

Din măsurători reiese că din cele 8 linii monitorizate, doar două linii și anume, 131 și 331, îndeplinesc cerința de regularitate cu respectarea intervalelor de succedare la sosire în terminal (capat de linie), întârzieri încadrându-se între 1-6 minute, fiind întârzieri admisibile. Celelalte linii care se înregistrează cu întârzieri mai mari de 6 minute sunt linii care, nu au asigurat numărul de mijloace de transport, conform programului de prestație, sau dacă această cerință este îndeplinită nu reușesc să se încadreze în graficul de circulație, fie din cauza complexității traseului, fie din cauza numărului mare de zone de conflict activate în perioada de vârf de sarcină, probleme legate de calea de rulare sau de rețeaua de alimentare cu energie electrică, la transportul electric, fie din cauza lucrărilor edilitare. De menționat că lipsa unui tur (din diverse motive dependente sau nu de voința operatorului) la o oră de vârf de sarcina poate afecta programul de circulație și poate aduce întârzieri semnificative. Deși analizele de trafic ale operatorului, cât și cele semnalate de reprezentanții AMRSP au scos în evidență anumite aspecte care influențează negativ serviciul de transport public, prin ocuparea benzilor proprii transportului în comun de către alți participanți la trafic.

2. Evaluarea Indicatorilor de performanță

Prin adresa nr. 37053 din 18.09.2015 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	8734	4411	23225	36370

- Din datele puse la dispoziție de operator la indicatorul I.8- Număr de curse(semicurse), trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație, rezultă că: în luna **August 2015** numărul de curse pierdute la nivel de operator s-a ridicat la valoarea de **36370** semicurse pierdute, o valoare mai mare față de luna precedentă, când numărul de semicurse pierdute înregistrate a fost de 29831 semicurse. Creșterea numărului de semicurse pierdute are ca justificare starea tehnică actuală a parcului din dotarea operatorului. Numărul mare de imobilizări datorate lipsei pieselor de schimb și a materialelor de întreținere, atât în ce privește infrastructura (transportul electric pe pneuri și șină), dar și a parcului de vehicule, face ca programul de transport să nu poată fi realizat la nivelul propus, prestația serviciului fiind afectată. În rapoartele de monitorizare precedente au fost semnalate cauzele care au generat starea actuală a sistemului de transport. Raportul dintre parcul activ și cel programat realizat zilnic este unul negativ chiar și în contextul în care programul de transport după care s-a efectuat prestația a fost un program de vară, oarecum redus. Redresarea parcului din punct de vedere tehnic rămâne în continuare o problemă extrem de dificilă, având în vedere faptul că, odată cu intrarea în sezonul rece, regimul de lucru atât în ce privește infrastructura. cât și parcul de vehicule. Schimbarea condițiilor de exploatare se modifică prin includerea în program a unui număr mai mare de vehicule, odată cu trecerea la programul de iarnă. Așadar problema asigurării bazei materiale este strâns

legată de finanțarea serviciului, de ritmicitatea și constanta în aprovizionare cu piese de schimb și materiale.

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 de tramvai 41 (Ghencea-Piata Presei) în perioada 07-08.04.2015. Cauza suspendării s-a datorat lucrărilor de revizie la linia de tramvaie 41, în conformitate cu referatul RATB-DISCR nr. 33248/2108.2015. Ca măsură de înlocuire în vederea preluării fluxului de călători, operatorul a introdus pe perioada suspendării liniei 41, linia de navetă 641.

Referitor la indicatorul I.10 - număr de calatori afectați de I8 și 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.

Din partea RATB
Director General
Radu Paul ORZAȚĂ

Din partea AMRSP
Director Servicii
Ciprian CĂRNUȚĂ

Șef Compartiment
Ing. Dan OSANU