

Proces – verbal
al ședinței Comisiei economice, buget, finanțe și credite externe din
cadrul Consiliului General al Municipiului București din data de
15.07.2021, ora 10,00

Convocarea ședinței Comisiei a fost făcută la solicitarea domnului președinte Purcărea Sorin.

Ședința Comisiei s-a desfășurat prin mijloace electronice, prin intermediul platformei online de videoconferință Webex.

Au fost prezenți: doamnele/domnii consilieri generali Mardarovici Diana, Hristudor Sanda, Raiciu Anca - Daniela, Șerban Luminița - Gabriela, Gherghiceanu Florentina, Purcărea Sorin, Pușcaș Ionel, Hopincă Rareș, Lixandru Ionel-Florian, Rădulescu Gabriel.

Au fost absenți: doamna și domnii consilieri generali Ciceală Ana-Maria, Doicin Cristian-Vasile și Stofor Ștefan.

Au fost invitați directorii și șefii de serviciu ai direcțiilor din cadrul aparatului de specialitate al primarului general care au întocmit rapoartele de specialitate ale proiectelor de hotărâri.

Ordine de zi:

Proiectele de hotărâri aflate pe ordinea de zi a ședinței ordinare a Consiliului General al Municipiului București din data de 19 iulie 2021, ora 12,00, în conformitate cu prevederile Dispoziției Primarului General nr. 679/13.07.2021 privind convocarea Consiliului General al Municipiului București.

1.Proiect de hotărâre privind avizarea "Studiului de oportunitate privind delegarea gestiunii serviciului public de transport local de călători, în regiunea București – Ilfov, către operatori regionali"

Inițiator – Primarul General al Municipiului București

Comisii:

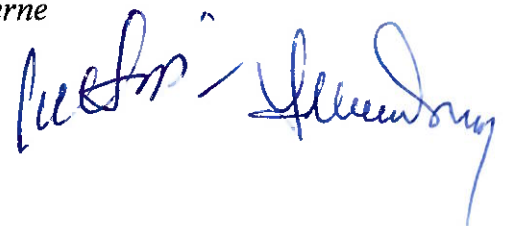
- *Comisia de Transport și Mobilitate Urbană*
- *Comisia Economică, Buget, Finanțe și Credite Externe*
- *Comisia Juridică și de Disciplină*

2.Proiect de hotărâre privind acordarea de mandate speciale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București – Ilfov, pentru delegarea serviciului public de transport local de călători către operatorii regionali

Inițiator – Primarul General al Municipiului București

Comisii:

- *Comisia de Transport și Mobilitate Urbană*
- *Comisia Economică, Buget, Finanțe și Credite Externe*



- *Comisia Juridică și de Disciplină*

3. Proiect de hotărâre privind avizarea contractelor de delegare a gestiunii Serviciului Public de Transport, în arealul deservit de Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București - Ilfov

Inițiator – Primarul General al Municipiului București

Comisii:

- *Comisia de Transport și Mobilitate Urbană*
- *Comisia Economică, Buget, Finanțe și Credite Externe*
- *Comisia Juridică și de Disciplină*

4. Proiect de hotărâre privind aprobarea programului "Susținem Sectorul Cultural Independent în București"

Inițiator – Primarul General al Municipiului București

Comisii:

- *Comisia de cultură, culte și educație civică, relații internaționale și relația cu societatea civilă*
- *Comisia Economică, Buget, Finanțe și Credite Externe*
- *Comisia Juridică și de Disciplină*

Doamna Vuculescu Mioara – Expert - Direcția Asistență Tehnică și Juridică – Serviciul Asistare Comisii

Bună ziua, la această oră sunteți prezenți 8 membri din cei 13 ai Comisiei economice, buget, finanțe și credite externe din cadrul CGMB, aveți cvorum pentru deschiderea ședinței Comisiei.

Domnul președinte, vă rog.

Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

Bună ziua tuturor colegilor, bună ziua și invitaților, am vorbit cu doamna Vuculescu având în vedere proiectele de pe ordinea de zi a ședinței de luni să avem niște invitați din partea direcțiilor, mai ales referitor la contractul de delegare a gestiunii de transport.

Pe cine avem doamna Vuculescu alături de noi?

Doamna Vuculescu Mioara – Expert - Direcția Asistență Tehnică și Juridică – Serviciul Asistare Comisii

Domnul director executiv Teodorescu Mihai – Direcția Transporturi, domnul director general Criș Adrian – STB S.A. și domnul Pieptea Cornel – membru Consiliu Director - Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București – Ilfov.



Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

Mulțumesc, îi salut și pe invitații noștri, vă propun dacă nu avem alte ... să le zic mici chestiuni administrative, înainte să intrăm pe ordinea de zi, ca să putem fi operativi.

Vă rog doamna Vuculescu să începem cu proiectele de hotărâri pe care le avem.

Doamna Vuculescu Mioara – Expert - Direcția Asistență Tehnică și Juridică – Serviciul Asistare Comisii

Sunt patru proiecte pe ordinea de zi a ședinței Comisiei economice de astăzi.

Proiectul de hotărâre de la punctul numărul 1 - **privind avizarea "Studiului de oportunitate privind delegarea gestiunii serviciului public de transport local de călători, în regiunea București-Ilfov, către operatori regionali"**.

Domnul președinte, vă rog.

Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

Bun, a fost în consultare pe site, a fost consultat, am avut în cursul săptămânii și o discuție cu direcțiile implicate și cu TPBI-ul la domnul primar.

O simplă întrebare s-a depus un amendament la acest de hotărâre?

Domnul Teodorescu Mihai – director executiv Direcția Transporturi

Bună ziua, domnul președinte, stimați consilieri generali, pentru acest proiect nu s-a depus niciun amendament până acum, amendamentul pentru care s-a propus este pentru contract efectiv, adică pentru proiectul numărul trei de pe ordinea de zi.

Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

Deci numai pentru contract referitor la tarifele practice începând cu luna august.

Bun, perfect, atunci colegii dacă au întrebări suplimentare la care doresc lămuriri.

Se pare că nu, putem să trecem la vot s-au putem să mai discutăm asupra proiectului deși dacă toată lumea are ca să zic așa o opinie formată propun să dăm un aviz favorabil acestui proiect.

Se pare că toată lumea e de acord, doamna Vuculescu vă rog inițiați votul.

La ora 10:07 a intrat pe platforma online de videoconferință Webex doamna consilier Hristudor Sanda.

La ședința Comisiei sunt prezenți 9 consilieri generali.

Doamna Vuculescu Mioara – Expert - Direcția Asistență Tehnică și Juridică – Serviciul Asistare Comisii

Vă rugăm să votați pentru proiectul de la punctul numărul 1.

Pe fișa de vot sunt **6 voturi pentru, 0 voturi împotriva, 3 abțineri (Lixandru F., Raiciu A., Hopincă R.)**, proiectul de hotărâre la punctul numărul 1 are aviz favorabil.

Proiectul de hotărâre de la punctul numărul 2 - **privind acordarea de mandat pe speciale a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov, pentru delegarea serviciului public de transport local de călători către operatorii regionali.**

Domnul președinte, vă rog.

La ora 10:10 a intrat pe platforma online de videoconferință Webex doamna consilier Gherghiceanu Florentina.

La ședința Comisiei sunt prezenți 10 consilieri generali.

Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

Da, o să avem aceeași abordare, colegii dacă doresc lămuriri după ce au citit proiectul, invitații ne pot aduce lămuriri suplimentare, dacă nu, vă rog să îl puneți la vot și pe acesta doamna Vuculescu.

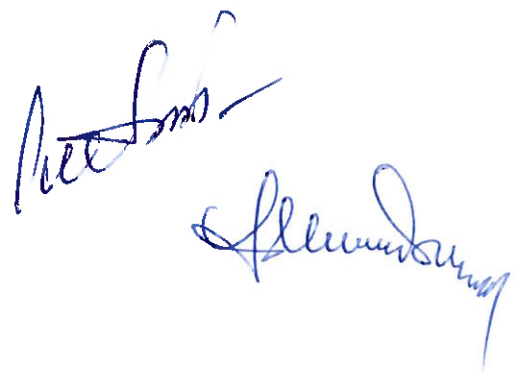
Doamna Vuculescu Mioara – Expert - Direcția Asistență Tehnică și Juridică – Serviciul Asistare Comisii

Vă rugăm să votați pentru proiectul de la punctul numărul 2.

Pe fișa de vot sunt **6 voturi pentru, 0 voturi împotriva, 4 abțineri (Lixandru F., Raiciu A., Hopincă R., Gherghiceanu F.)**, proiectul de hotărâre la punctul numărul 2 are aviz favorabil.

Proiectul de hotărâre de la punctul numărul 3 - **privind avizarea contractelor de delegare a gestiunii Serviciului Public de Transport, în arealul deservit de Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov.**

Domnul președinte, vă rog.



Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

Perfect, deci aici o să îl rog pe domnul Teodorescu să ne facă o prezentare a amendamentului depus, înainte o întrebare amendamentul a devenit public, a fost publicat?

Domnul Teodorescu Mihai – director executiv Direcția Transporturi

Domnul președinte, amendamentul nu este public încă, colegul meu, domnul Pieptea - reprezentantul TPBI îl va prezenta în forma lui actuală iar în urma discuției cu dumneavoastră în cadrul Comisiei vom vedea dacă, sau cum îl punem public.

Am zis să discutăm mai întâi cu consilierii în Comisie.

Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

Bine, atunci îl rog pe domnul Pieptea să ne prezinte amendamentul, s-au mă rog și colegii dacă doresc pe corpul hotărârii înainte să discutăm și apoi amendamentul, putem să facem și așa.

Dar v-aș propune să discutăm și amendamentul ca să avem o idee generală cumva cum va arăta proiectul după amendarea lui.

Domnul Pieptea Cornel - membru Consiliu Director - Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București - Ilfov

Bună ziua și mulțumesc, am să intru pe lista de modificări pe care le propunem la contract, acestei modificări survin ca urmare a consultărilor publice, ele sunt practic modificări față de forma inițială și față de forma care a fost aprobată de Consiliul Concurenței.

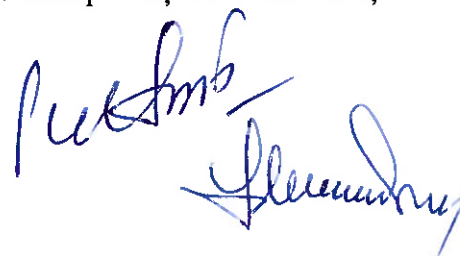
În primul rând o modificare în ceea ce privește valoarea, nu este o modificare foarte mare, am să vă spun de unde provine această modificare, în această primăvară din Dispoziția Primarului General întrucât cheltuielile generate de prestarea serviciului public depășeau posibilitățile financiare ale municipalității și ale celorlalte UAT-uri, s-a dispus reducerea programului de transport cu aproximativ 18%.

Am făcut această reducere, ulterior acestei reduceri am constatat că este necesar ca pe anumite linii să suplimentăm numărul de vehicule și de curse, astfel încât timpii de așteptare să nu crească și aglomerația în mijloacele de transport să nu fie excesivă.

Ca urmare a apărut o modificare a numărului de kilometri actuali din forma în care o aveți dumneavoastră la 1.084.536.543 lei fără TVA.

Totodată, în urma discuțiilor pe care le-am avut cu Primăria capitalei, s-a realizat o modificare importantă asupra tarifului în conformitate cu legislația în vigoare și cu practica din celelalte Unități Administrative Teritoriale din țară și cu contractele de delegare din acele regiuni, astfel că din noul contract compensația fără diferențe de tarif nu va mai fi purtătoare de TVA.

În articolul la primul la contract articolul 4.3 va fi un articol nou introdus prin care specificăm că nu intră în baza de calcul a TVA contravaloarea compensației fără diferență de tarif calculată în raport de valoarea totală a contractului prevăzută la articolul 4.1 factura aferentă sumelor de bani reprezentând compensația fără diferențe de tarif nefiind purtătoare de TVA.



Practic purtătoare de TVA vor fi doar sumele din titluri, sumele din diferențe de tarif și alte ... capitolul alte venituri din buget.

Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

O întrebare această modificare practic cu cât va diminua valoarea totală de la un miliard?

Domnul Pieptea Cornel - membru Consiliu Director - Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București - Ilfov

Din estimările noastre în acest moment discutăm de 33 de milioane de euro practic toată compensația pe care o acordă Primăria Municipiului București și mai puțin compensația din diferențe de tarif, care este purtătoare de TVA, nu va mai fi purtătoare de TVA, deci aproximativ 30 de milioane dacă ne raportăm la valorile actuale.

Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

Hai deți să vorbim în lei ca să ne fie mai ușor, ca să reținem cifrele care vor impacta bgetul.

Domnul Pieptea Cornel - membru Consiliu Director - Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București - Ilfov

150 de milioane lei.

Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

Deci aceasta ar fi prima modificare.

Domnul Pieptea Cornel - membru Consiliu Director - Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București - Ilfov

Da, prima modificare de esență.

La punctul 10.1 valoarea, citește te rog, să îmi iau ochelarii.

Domnul Teodorescu Mihai – director executiv Direcția Transporturi

Practic la quantumul valorii de bună execuție o sumă de 200 mii practic s-a ajuns la "se constituie cu titlul de garanție de bună execuție suma de 216 mii 907,31 în quantum de 0,02%".

La ora 10:20 a ieșit de pe platforma online de videoconferință Webex domnul consilier Lixandru Ionel.

La ședința Comisiei sunt prezenți 9 consilieri generali.

Domnul Pieptea Cornel - membru Consiliu Director - Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București - Ilfov

Practic este o recalculare întrucât înainte valoare era de 0,19% și ca urmare a discuțiilor pe care le-am avut în dezbaterile publice ni s-a cerut să trecem 0,2%, am preluat acest amendament care ni s-a părut esențial...

Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

Această garanție de bună execuție este depusă de operator?

Domnul Pieptea Cornel - membru Consiliu Director - Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București - Ilfov

Această garanție de bună execuție este depusă de operator și pe care operatorul este obligat să o reîntrească trimestrial, ori de câte ori din aceasta se reține anumite sume pentru prestarea neconformă a serviciului public.

Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

Atunci în dezbaterile publice s-a convenit ca valoarea să fie la 0,2%.

Domnul Pieptea Cornel - membru Consiliu Director - Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București - Ilfov

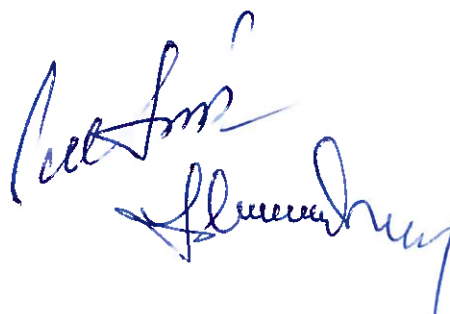
Valoarea de 0,2% pentru fiecare din toți cei 10 ani de contract, fiind precizat primul an de contract în mod expres.

Următoarele modificări punctul 12.3, 12.5, 12.6, 12.7 12.8, 12.9, 12.10, 12.16 separă cele două compensații, pentru că până în acest moment atunci când discutăm de compensație indiferent că era din diferențe de tarif sau că era compensația care este plătită de Primăria Municipiului București și restul UAT-urilor pentru obligația de serviciu public iar fiecare dintre aceste compensații erau purtătoare de TVA exista o singură factură, acum pentru a exista o clarificare și evidențiere contabilă cât mai bună, am hotărât ca pentru fiecare din aceste compensații să se emită o factură separată, factura pentru compensație din diferențe de tarif fiind purtătoare de TVA și factura pentru compensația generată de obligativitatea serviciului public nefiind purtătoare de TVA și ca atare în loc de factura din compensație acum se discută peste tot amendamentul este „factura din compensația din diferența de tarif și factura din compensație fără diferențe”.

Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

Deocamdată discutăm amendamentele și după aceea discutăm amendamentele și cu altcineva.

Am înțeles referitoare la separarea facturării.



Domnul Pieptea Cornel - membru Consiliu Director - Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București - Ilfov

La 12.7 același lucru factura, facturile.

La 13.5 întrucât în cadrul dezbaterilor au fost observații și propuneri de amendamente referitor la activitatea de supracontrol a activității de control a călătorilor, pe care în momentul de față o realizează STB-ul, la articolul 13.5 după textul deja existent s-a introdus o nouă prevedere "operatorul este obligat să asigure personal de supracontrol a activității de control a călătorilor,, este una din solicitările reieșite din dezbaterile publice pe care am agreat-o.

Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

Am să vă rog domnul Pieptea să ne oprim o secundă aici, am să îl rog pe domnul Criț în calitate de director general al STB să ne spună dacă pentru această activitate introdusă prin amendament e nevoie sau urmează să se încadreze personal suplimentar sau va fi realocat personal din alte direcții și servicii. Cum se va proceda cu supracontrolul acesta?

Domnul Criț Adrian – director general STB SA

Bună ziua, domnule președinte vă mulțumesc pentru cuvântul acordat, până când să răspund la întrebarea dumneavoastră, aș dori vizavi de facturarea prestației să atrag atenția ca aceasta să fie în conformitatea cu Codul Fiscal, asta este rugămintea mea și să ne bazăm pe ceea ce zice Codul Fiscal și ceea ce zice și să luăm toate avizele juridice, este primul aspect.

Vizavi de activitatea de supracontrol într-adevăr au fost solicitări în cadrul dezbaterilor publice, așa cum se știe foarte bine suntem singurul operator, singură societate, nici Asociația de Transport Metropolitan București-Ilfov nu are o activitate de control.

Nu înțeleg de ce noi având controlul, de ce ni se impune să avem și supracontrol? De ce nu face Asociația?

Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

Da, este o întrebare bună, domnul Pieptea s-a discutat în cadrul Asociației aspectul de care domnul Criț ...

Domnul Pieptea Cornel - membru Consiliu Director - Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București - Ilfov

Da, s-a discutat și la nivelul Primăriei Municipiului București și pot să vă spun ca intenție în momentul de față avem în a face un studiu privind oportunitatea separării activității de control a călătorilor, efectuată în momentul de față de unul dintre operatori, de prestarea activității de bază aceea de transport public, până când vom avea această analiză care probabil înseamnă ca orizont de timp două luni de zile și vom veni în fața Consiliului General cu o propunere clară de modificare sau de îmbunătățire a variantei actuale, considerăm că oportun este ca tot STB-ul care realizează controlul călătoriilor în totalitate în acest moment să își organizeze o procedură internă, să asigure personal

pentru supracontrolul activității de control, urmând ca din toamnă așa cum am spus odată ce vom avea această analiză finalizată, să vedem dacă este oportun să rămână în cadrul Societății de Transport dacă poate veni la TPBI sau orice altă formulă care este varianta cea mai eficientă pentru gestiunea acestor activități de control a călătoriilor.

Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

Am înțeles domnule Pieptea, am o mică observație aici, sigur orice activitate care e control sau supracontrol implică niște costuri, dacă STB-ul este singurul care va suporta aceste costuri mi se pare o reglementare excesivă îndreptată împotriva să zic a unui singur operator, din ce înțeleg de la domnul Criț ceilalți operatori care operează în contractul acesta nu au nici măcar obligația de control.

Ea este preluată de către Asociație și decontată stau rămâne ca un cost?

Domnul Pieptea Cornel - membru Consiliu Director - Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București – Ilfov

Cheltuiala de control precum și cheltuiala generată de viitoarele activități de supracontrol sunt cheltuieli eligibile și practic nu sunt acoperite de operatori din veniturile proprii, sunt acoperite prin compensația care este oferită acestui operator, care este decontată că nu este oferită gratuit, este o contravaloare a muncii pe care o prestează.

Domnul Criț Adrian – director general STB SA

Domnule președinte într-adevăr este o activitate eligibilă, dar din păcate calculată la nivelul anului 2019.

Noi practic facturăm o prestație luând în considerație prețul pe kilometru iar în acel preț pe kilometru avem incluse toate activitățile în condițiile în care ni se impun activități suplimentare care nu se regăsesc în tariful facturat din păcate ne forțază, ca să prestăm ceva fără să fim plătiți, mai mult de atât dacă vorbim de o supra calificare pentru supracontrol, personalul respectiv trebuie să aibă niște atribuții mai largi pe de o parte și partea de formare profesională trebuie să fie alta și mai și o chestiune atipică, nu pot să mă controlez eu pe mine.

Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

Da, pare un punct de vedere logic și e adevărat înțeles și ce zice domnule Pieptea că ea este eligibilă, până la urmă ea se întoarce ca un cost tot către Primărie care este plătitorul acelor facturi, să zicem că e o compensație sau nu, este un cost în plus care se întoarce, greșesc domnule Pieptea?

Domnul Pieptea Cornel - membru Consiliu Director - Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București – Ilfov

Nu este corect, vreau să vă mai dau un exemplu care din păcate pentru noi în momentul de față reprezintă ... se află într-o situație similară, practic politica de venituri și partea de venituri, vânzarea titlurilor de călătorie alte activități comerciale în momentul de față sunt gestionate de STB, ori Societatea de Transport ca operator acum

este plătită, noi spunem per kilometru însă kilometru este de fapt doar un indicator intermediar pentru a putea calcula în fiecare lună și a crea indicatori de performanță.

Practic plătim ... își asigură venituri din titlurile de călătorie, își asigură veniturile din diferențe de tarif, venituri din activitățile conexe și diferența până la cheltuiala totală pe care o are este asigurată din compensație.

În momentul de față, operatorul și aici nu critic STB discutăm strict de sistem, operatorul indiferent că încasează 3 lei sau 10 lei din titlurile de călătorie el primește diferența până la cheltuiala pe care o are, ceea ce din punct de vedere managerial nu este eficient, ar trebui să existe o structură separată care să fie încurajată să genereze cât mai multe venituri și astfel costurile pe care le are municipalitatea prin compensația care rămâne de acoperit până la cheltuiala totală să fie cât mai mici și costul pentru municipalitate să fie cât mai mic.

Dar este o etapă ulterioară pe care o avem în vedere și odată ce vom încheia contractul de delegare și închidem acest capitol vom trata și aceste spețe și vom veni în fața Consiliului General cu diferite variante pentru îmbunătățirea activității la nivelul delegării serviciului public, nu critic operatorul sub nici o formă, adică e vorba doar de sistemul pe care îl avem.

Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

Am înțeles domnul Pieptea, noi vorbim acum de punctul 13.

Domnul Pieptea Cornel - membru Consiliu Director - Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București – Ilfov

Punctul 13.5 operatorul are obligația să asigure personal de supracontrol a activității de supracontrol a călătorilor.

Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

La 13.5 aici avem o discuție, vă propun să rămână în suspensie până în plen pentru că vreau să înțeleg mai bine, să înțelegem noi în Comisie, să înțelegem mai bine de ce un singur din mai mulți care pretează acest serviciu are obligația de a efectua control și de ce acel singur operator are obligația de a se controla și pe sine. Aici domnul Criș a punctat destul de corect.

Ar trebui să fie o structură separată, nu știu a beneficiarului serviciului, a altei entități, care să poată ușor să zicem gestiona serviciul acesta, fără să încarce costurile operatorului.

Dar vom discuta, dacă colegii mei sunt de acord sau dacă au un alt punct de vedere.

Doamna Consilier Mardarovici Diana

Domnul președinte, dacă îmi permiteți. Vreau să înțeleg două lucruri, ne referim la controlul cui?

Adică dacă ne referim la controlul efectiv din autobuze din mijloacele de transport iar supracontrolul pe care l-am cere, dacă există estimare a veniturilor în plus pe care le-ar aduce, pentru că din punctul meu de vedere dacă costul acestui supracontrol

este mai mare decât venitul potențial, nu îi văd sensul, doi sunt de acord cu domnul președinte și cu domnul Criț, însă să pui o entitate să se auto controleze, e o pierdere de bani.

A treia întrebare pe care vreau să vă adresez dacă se poate reglementa partea asta, ulterior în Consiliul General, de ce să nu includem în momentul în care este clarificat în totalitate, mulțumesc.

Domnul Pieptea Cornel - membru Consiliu Director - Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București – Ilfov

Ok, solicitarea a venit din partea ... în primul rând ne referim la activitățile de control ale titlurilor de călătorie deci practic controlorii care urcă în mijloacele de transport și care verifică dacă călătorii au sau nu titlu de călătorie valabil, **solicitarea a fost făcută insistent de consilieri din cadrul Consiliului General al Municipiului București** și asta a fost și unul dintre motivele pentru care v-am supus-o atenției, nu avem o estimare la acest moment asupra costurilor pe care o astfel de modificare ar implica-o și a beneficiilor pe care le generează.

Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

Totuși să încercăm să dăm un răspuns și primei întrebări a doamnei Mardarovici. Acest supracontrol ar verifica pe cine? Pe controlori sau pe călători?

Domnul Pieptea Cornel - membru Consiliu Director - Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București – Ilfov

Acest supracontrol iar verifica pe controlori dacă respectă toate normele interne care vin spre avizare și la TPBI în ceea ce înseamnă controlul călătorilor.

Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

Corect și atunci mă întorc la domnul Criț care spunea: ”o să îl trimit pe unul care este în birou cu celălalt să controleze pe ăla și să nu fac decât să plătesc doi oameni care sunt din același birou și mă controlez eu pe mine, nu am interesul să ies prost. Costul s-a creat.

De aia am zis că aș prefera să rămână un pic în suspensie punctul ăsta urmând să îl decidem pe discuția din plen.

Domnul Pieptea Cornel - membru Consiliu Director - Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București – Ilfov

Ok, decizia este strict a dumneavoastră.

Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

Noi, aici la Comisie, discutăm foarte deschis toate aspectele pe care fiecare dintre noi le considerăm relevante și e bine să le facem și publice, că ședința noastră, a Comisiei, este și transmisă live, ar fi bine să fim cât mai cât mai transparenți, ok.

Doamna Consilier Raiciu Anca-Daniela

Domnule președinte, dacă îmi permiteți, să aș vrea să pun și eu câteva întrebări.

Eu sunt foarte interesată și aș vrea să știu ce consilieri generali au făcut această propunere de supracontrol și mi se pare logic să se rediscute în Comisie, pentru că e total nefondat, să se controleze reciproc, eu nu am mai auzit de așa ceva și în afară de asta, sunt și eu interesată cum s-a hotărât o mărire a tarifului de călătorie, pe ce criterii pentru că eu sunt chiar interesată și sunt foarte mulți cei care m-au întrebat ce criterii s-au folosit când s-a stabilit mărirea tarifului de călătorie.

Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

Doamna Raiciu v-aș propune să împărțim întrebarea dumneavoastră în două, prima cu consilierii și a doua vom discuta probabil mai în amănunt pe tarif, pentru că acolo sunt lucrurile mai

Doamna Consilier Raiciu Anca-Daniela

Înțeleg, de acord, de acord cu dumneavoastră. Mulțumesc!

Domnul Pieptea Cornel - membru Consiliu Director - Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București – Ilfov

Nu am lista/adresa în față, îmi aduc aminte însă că este propunerea din partea grupului ... unui reprezentant al grupului USR.

Doamna Consilier Raiciu Anca-Daniela

Asta vroiam să aud de la dumneavoastră și vroiam să subliniez că unii într-adevăr chiar probabil și se plictisesc în această perioadă și vin cu idei de acest gen, este practic ilogic din punctul meu de vedere ca și persoană care știu ce e aia organizare și control, să pui asemenea propunere.

Sigur domnul președinte Pucărea are dreptate, noi vom discuta în Comisie dar pot să îmi spun și eu părerea dacă tot particip la Comisia economică.

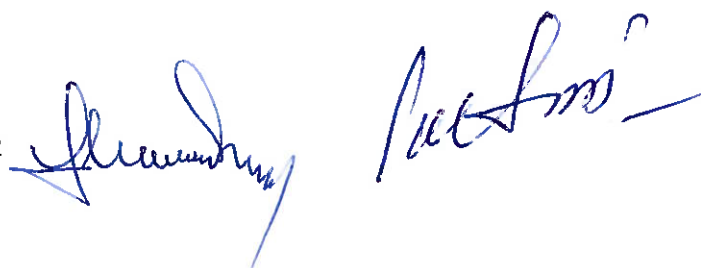
Mulțumesc!

Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

Bun, am depășit acest punct.

Domnul Pieptea Cornel - membru Consiliu Director - Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București – Ilfov

Dacă îmi permiteți, vreau să spun pentru că sub nicio formă nu aș vrea ca noi să ne poziționăm cumva în această dezbatere din Consiliul în partea politică, strict administrativ am preluat propunerile, este adevărat că ar fi fost oportun ca partea de supracontrol să fie la alta entitate, însă cel puțin pentru moment nu am considerat-o viabilă, ăsta este motivul pentru care am păstrat propunerea



Doamna Consilier Raiciu Anca-Daniela

Strict administrativ credeți că este normal? Haideți nu politic dar strict administrativ? Strict administrativ ar însemna ca la mine în departament să mă controlez singură.

Asta este logica la ceea ce v-am spus eu mai devreme, și am vrut să știu cine a avut asemenea propunere. Poate cineva care nu știe cum funcționează o companie că altfel nu îmi explic.

Domnul Pieptea Cornel - membru Consiliu Director - Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București – Ilfov

La punctul 15.4 acest punct este cel prin care se reglementează modificarea programului de transport, este permisă o modificare a programului de transport conform contractului cu $\pm 20\%$ fără acordul operatorului, o modificare majoră este o valoare foarte mare $\pm 20\%$ și perioada de implementare a unui astfel de program modificat era de 60 de zile, propunerea este să se reducă la 30 de zile, timpul pe care îl acordăm operatorului pentru a implementa această modificare.

Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

Aș vrea ca domnul Criț, ca fiind direct implicat în modificarea asta care va impacta operatorii să ne explice ce ar însemna din punctul de vedere al STB-ului acest lucru.

Domnul Criț Adrian – director general STB SA

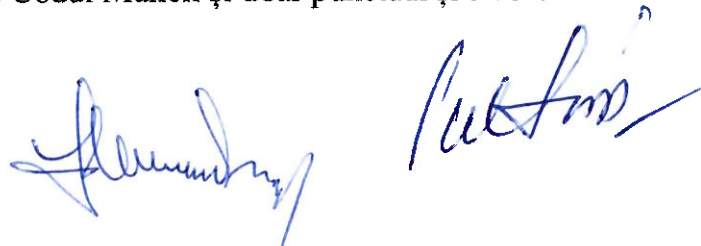
Domnule președinte, chiar domnul Pieptea în preambul a spus că în ultima lună programul de transport a fost modificat și pot să vă zic eu acum cu ce procent a fost modificat, a fost modificat în minus cu un procent de până în 5% iar această modificare a creat probleme majore atât operatorului de transport cât și utilizatorilor săi.

E adevărat că trebuie să luăm în considerare bugetul municipalității, dar de asemenea și aici îi răspund și doamnei Raiciu pe această cale, de aceea este nevoie de majorare de tarife pentru că municipalitatea și UAT-urile din Ilfov nu pot susține prestația necesară unui transport public de calitate și atunci trebuie să ne auto finanțăm.

Eu aș dori să discut puțin și de predictibilitate în transportul public, dacă noi avem un program de transport pentru o perioadă de 10 ani și noi nu am reușit acum să diminuăm programul de transport decât cu 5% și am creat niște probleme pentru că așa cum zicea domnul Pieptea s-a redus odată cu 01.06. 2021 programul de transport masiv și după aceea am fost nevoiți împreună cu TPBI să suplimentăm pe anumite trasee vehicule presa constatați o chestiune reală faptul că diminuare a parcului de vehicule.

S-a constatat și e o chestiune reală, faptul că diminuarea parcului de vehicule nu este în avantaj pe care să îl avem noi ca operator sau municipalitatea ca imagine.

Aș dori să tranșăm o dată pentru totdeauna, să vedem dacă pentru noi care avem un număr de angajați și care e adevărat prin această diminuare de parc a rămas cu circa 300 de conducători de vehicule, în plus gândiți-vă la faptul că aceștia angajați au contracte individuale de muncă, nu pot fără acceptul lor se pun în altă poziție să efectueze o altă prestație, pentru ca acesta e Codul Muncii și doar punctual și e vorba



de câteva persoane au fost de acord să treacă de pe autobuz pe troleibuz, ei vin la locul de muncă și din păcate fac manevre în autobaze iar noi trebuie să îi plătim.

Orice diminuare de genul ăsta crează probleme operatorului.

Operatorul cel mai mare care are probleme și aici e vorba de 11 mii de angajați, este STB-ul, o diminuare de 20% la un operator care are 4 vehicule sau 10 vehicule este neesențială.

Aici aș dori cumva să ne gândim, pe viitor și poate că dacă tot am făcut această reducere și dacă tot ne gândim pe o perioadă de 10 ani poate diminuăm din start valoarea contractului, ne gândim la o valoare reală și poate ne gândim la un procent mai mic, adică la ceea ce era în faza inițială $\pm 5\%$ la majorarea parcului sau diminuarea parcului.

Nu e cazul să plec de la un buget foarte mare pe care municipalitatea trebuie să și-l asume anul și este vorba de cca 1 miliard 307 milioane, în condițiile în care e foarte clar că în următorii doi-trei ani, nu o să avem posibilitatea să avem parcul respectiv, trebuie să ne gândim la aceste.

Domnul Consilier Pușcaș Ionel

Domnul președinte, dacă îmi dați voie, din ce am înțeles eu, din discuțiile care au avut loc aicea, a rezultat că practic sunt niște propuneri venite din partea unor colegi de la USR de care eu cel puțin nu știu.

Doi am înțeles că din ce a prezentat domnul director de la STB că nici STB-ul nu prea știe despre aceste propuneri.

Trei am înțeles că propunerile venite din partea STB-ului nu prea s-au discutat, prin urmare cred că ar trebui să mai discutăm pe marginea acestor lucruri și să le ridicăm, să le clarificăm și să fim cu toții de acord că facem ceea ce trebuie să facem și că o să fie bine, să nu fie rău, vorba aia.

Prin urmare astăzi eu cred că am să mă abțin dacă nu chiar o să votez împotriva, chiar o să văd cum derulează ...se mai derulează discuțiile. Mulțumesc!

Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

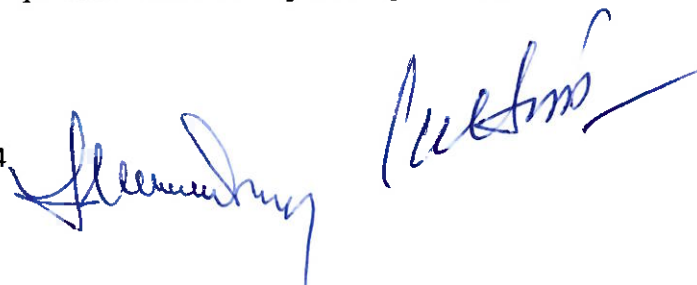
Bine, mulțumesc domnul Pușcaș.

Domnul Pieptea mă întorc la dumneavoastră cu întrebarea acest punct este 15 cât? și va rog mai dați citire odată.

Domnul Pieptea Cornel - membru Consiliu Director - Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București – Ilfov

Este punctul 15.3.4 și practic prevede reducerea față de formă pe care ați avut-o înaintată, reducerea de la 60 de zile la 30 de zile a termenului în care se modifică programul de transport.

Referitor la propunerile pe care le înaintăm astăzi, ele vin ca urmare a consultărilor, a celor două consultări publice pe care le-am avut, la care au participat sau au fost invitați sper toți consilierii generali, aici am cules amendamente de la toți cei prezenți, nu au fost propuneri de la un singur grup politic, au fost propuneri care se regăsesc aici de la toate grupurile politice, propuneri venite de la primar general și de la viceprimarul general.



Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

Exact vroiam să fac și eu aceeași precizare, îi mulțumesc domnului Pieptea.

Ceea ce trecem noi în revista acum, este formă concentrată a amendamentului rezultat în urma dezbaterii publice și multe dintre amendamentele astea nu vin din partea grupurilor politice, vin chiar din partea administrației și așa mai departe.

Dar, înțeleg așa domnul Pieptea că acest punct prevede reducerea, nu modificarea să zicem în plus și specific, reducerea cu 20% a programului de transport și obligativitatea operatorului de transport să implementeze această reducere în 30 de zile și nu în 60 de zile cum era înainte.

Domnul Pieptea Cornel - membru Consiliu Director - Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București – Ilfov

Da, acest punct se referă la reducerea numărului de zile însă atenție el prevede că dacă programul integrat de transport partea dedicată fiecărui operator se modifică cu mai mult sau mai puțin de 20%, deci în plus sau în minus suntem obligați să luăm acceptul operatorului iar termenul de implementare a acestor modificări se modifică de la 60 de zile la 30 de zile cu acordul expres al operatorului pentru noul program de transport.

Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

Operatorul intervine ca să zic așa în discuție numai dacă i se modifică cu mai mult de 20%.

Aș vrea să cer punctul de vedere al domnului Teodorescu, ca beneficiar al serviciului pentru că noi am avut un feedback destul de negativ chiar și în prima reducere care după cum știți a trebuit ajustată din partea bucureștenilor și să vedem domnul Teodorescu, în ce fel ar putea fi gestionată o astfel de potențială reducere fără să aibă un impact negativ asupra calității serviciului pe care noi îl prestăm pentru bucureșteni.

Domnul Teodorescu Mihai – director executiv Direcția Transporturi

Domnule președinte, vă mulțumesc. După cum știți cel mai important lucru în transportul public este predictibilitatea și ajustarea programului de transport în funcție de necesitatea exclusivă a călătorului pe diferite rute, pe diferite grade de încărcare, pe diferite grade sau intervale orare.

Știm în foarte bine că sunt anumite intervale orare care sunt mai aglomerate, anumite intervale sunt mai libere, din punctul meu de vedere ar trebui în permanență să fie gestionat un program activ, dinamic care să suporte modificări în timp real și care să vină în întâmpinarea bineînțeles a cetățeanului.

Din punctul meu de vedere a $\pm 20\%$ este o cifră relativă dar efectiv așa cum ați auzit, păreri atât ale operatorului cât și a TPBI-ului, dacă stăm să îi comparăm, STB-ul nu poate fi comparat în acest moment cu niciun operator din România, ba chiar cu cei puțini mari operatori la nivel European, suntem al patrulea maxim al cincilea în acest moment la nivel European ca flotă și ca infrastructură mai ales în ceea ce privește calea de rulare și de troleibuz.

Eu consider că trebuie discutat foarte atent acest paragraf $\pm 20\%$ dacă nu chiar diferențiat în funcție de operatori, ca să nu mai existe aceste discuții, pentru că exact așa cum a spus și domnul director 5% pentru un operator cu 1500 de vehicule parc activ într-o zi normală, față de un operator cu 100 de vehicule parc activ într-o zi normală, faci o diferență exorbitantă, ca să nu mai spunem că am avut destul de multe reclamații în perioada trecută pe ceea ce înseamnă schimbările survenite la nivel de parc, dar exact cum a spus și domnul Pieptea au fost intervenții active asupra liniilor s-au mai compensat, s-au mai adăugat ture, au mai scos ture, dar din punctul meu de vedere trebuie să fie în permanentă un program activ, dinamic pe necesitatea călătorului și pe necesitatea survenită pe fiecare linie în parte pentru că fiecare linie în parte are specificul ei care nu poate fi abordat în unanimitate.

Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

Noi, nu ne propunem să amendăm amendamentul în comisie, dar aș vrea să înțeleg mai bine punctul dumneavoastră de vedere dumneavoastră, în principiu susțineți faptul că un program de lucru trebuie ajustat și modificat dinamic dar nu susțineți în mod special acest procent de 20% aplicat tuturor operatorilor ca o să îi zic ghilotină care și mai ales susțineți ca orice fel de modificare să se facă în consultare cu operatorul respectiv.

E corect ce am înțeles eu?

Domnul Teodorescu Mihai – director executiv Direcția Transporturi

Este corect domnule președinte, practic trebuie să existe o colaborare foarte strânsă între operator și TPBI, programul trebuie să fie în permanență activ, trebuie să existe un consens pentru că programările care se fac în primul rând pentru ceea ce înseamnă forța de muncă de la STB se face destul de anevoios, vă dați seama ce înseamnă să programezi 4000 de conducătorii de vehicule de o lună pe cealaltă, din punctul meu de vedere și termenul de 30 de zile mi se pare un pic pentru că dacă spre exemplu suntem în mijlocul lunii și urmează să facem de la mijlocul celeilalte luni devine un pic mai complicat pentru cei care am lucrat acolo și știm exact cum se pune problema pe sistemul Turnus în care se lucrează la STB, vă dați seama sunt trei schimburi, trebuie ținut cont de libere, de Codul Muncii, se lucrează în permanență practic un șofer lucrează 30 din 30 sau 31 din 31, sunt anumite lucruri specifice care trebuie ținut cont de ele.

Susțin o îmbunătățire a programului de transport, este clar trebuie identificată și eu zic că trebuie discutat foarte atent pe acești termeni de reducere sau de creștere a programului pentru că și la creștere poate interveni aceeași problemă, noi ne gândim numai la diminuare domnule președinte, gândiți-vă dacă spre exemplu trebuie neapărat să creștem cu 20% ce o să facă, de unde scoate forța de muncă chiar dacă noi o să avem autobuzele, așa din scurt.

Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

Da, am înțeles punctul de vedere, mi se pare rațional, pe de altă parte haideți să nu scăpăm din vedere obiectivele noastre principale: primul să asigurăm un serviciu de

calitate bucureștenilor, doi să restructurăm cumva activitatea în principal operator și anume STB-ul care fie vorba între noi este un operator foarte mare și care de la sine ca orice organism foarte mare se restructurează mai încet, este bine să dăm niște să zic ținte de atins, este bine însă să o facem dinamic și cu un feedback imediat prin negocieri, din chestia asta vreau să zic că aceste două puncte l-aș lăsa în suspensie 13.5 și 13.3.4 asta, urmând să le discutăm în plen sau mă rog într-o ședință viitoare în așa fel încât să ajungem la un punct de vedere comun.

Domnul Pieptea Cornel - membru Consiliu Director - Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București – Ilfov

Următoarea modificare punctul 15.4.3 în vechea formă a contractului autobuzele nou achiziționate erau cel puțin conforme cu standardul Euro 5, în noua formă ca urmare a discuțiilor avute în cadrul acestei acestor consultări, operatorul va achiziționa exclusiv autobuze care utilizează combustibili alternativi, autobuze hibride și electrice.

A fost o propunere agreată inclusiv de conducerea Primăriei Municipiului București.

Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

Ok, cred că aici suntem în linia normală, suntem un oraș destul de poluat, nu trebuie să mai aducem și alte Euro 3 prin București.

Domnul Pieptea Cornel - membru Consiliu Director - Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București – Ilfov

La articolul 16.5.4

Domnul Criț Adrian – director general STB SA

Completarea este perfect efectuată dar s-au omis două tipuri de vehicule troleibuzele și tramvaiele.

Domnul Teodorescu Mihai – director executiv Direcția Transporturi

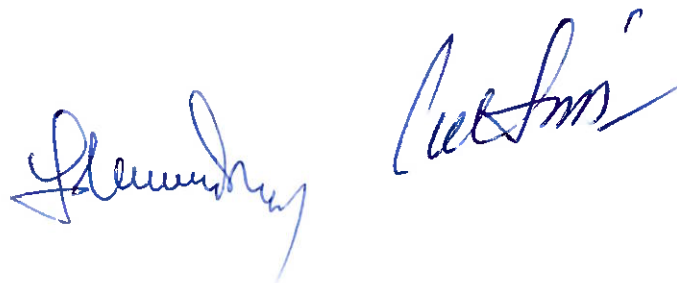
Domnule director e corect, dar e cam vechi parcul de electrice, noi ne dorim pentru ceva cumpărat și conform Legii din 2018 dat de Comisia Europeană 30% din tot parcul trebuie să fie, haideți să.....

Domnul Criț Adrian – director general STB SA

Trebuie precizat achiziția de troleibuze și tramvaie, noi nu face referire la ultimul punct decât la autobuze, nu facem la autobuze și tramvaie.

Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

La achiziția de autobuze care să fie ultima norma de poluare, în cazul de față hibride și electrice, dar era vorba de autobuze, am înțeles bine domnul Pieptea?



Domnul Criț Adrian – director general STB SA

Asta spun și eu domnule președinte, e perfect ceea ce apare în paragraful respectiv referitor la autobuze dar suntem restricționat vizavi de achiziția de troleibuze și tramvaie pentru că nu se mai face referire la ele în ultimul articolul ...

Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

În ce fel suntem restricționați domnul Criț? Articolul ăsta se referă la norma de poluare a respectivului mijloc de transport, dacă este autobuz ele sunt nominalizate trebuie să fie hibrid sau electric dar în ce sens sunteți restricționați la tramvai și troleibuz?

Domnul Criț Adrian – director general STB SA

La achiziția de material rulant așa nu se face referire decât la modul teoretic în preambul iar după aceea se spune doar ca operatorul va achiziționa exclusiv autobuze respectiv autobuze hibride și electrice, nu spun și faptul că eu, municipalitatea poate achiziționa troleibuze și tramvaie.

Da, e ok, poate că să rămână atâta vreme cât municipalitatea își asumă chestiunea asta, nu e nicio problemă.

Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

Domnul Teodorescu este limitativ articolul?

Noi tocmai am discutat despre un contract de achiziție tramvaie și s-a încheiat un contract.

Domnul Criț știți foarte bine paragraful respectiv reglementează faptul că dacă dorim să achiziționăm autobuze, ele trebuie să hibrid sau electrice.

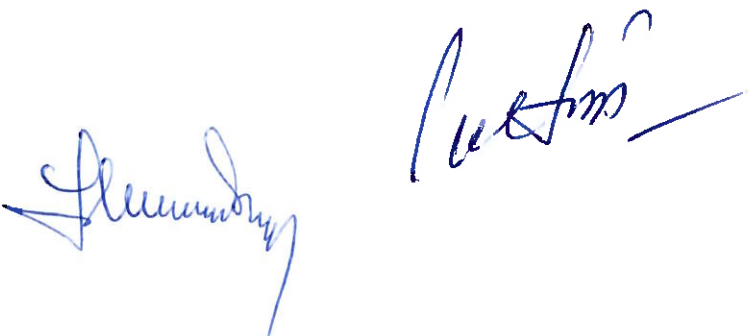
Domnul Teodorescu Mihai – director executiv Direcția Transporturi

Este în prezent în consultare publică pentru troleibuze cu autonomie practic oricum noi ca și UAT pentru că suntem beneficiarii direcți a fondurilor nerambursabile pe care se fac și aceste achiziții vom cumpăra în continuare, vom achiziționa vehicule pe ultima normă de poluare și vom achiziționa și troleibuze și tramvaie.

Domnul Criț Adrian – director general STB SA

Noi mai avem o observație care a fost transmisă și către TPBI și către Comisia de Transporturi și Direcția de Transporturi, e adevărat operatorul achiziționează autobuze hibride, autobuze cu combustibili alternativi dar atenție mare că atât autobuzele cu combustibili alternativi și autobuzele hibride trebuie să respecte aceste norme de poluare, ori eu cel puțin s-au cred că nici dumneavoastră nu vă doriți să achiziționați autobuze hibrid Euro 3 sau Euro 4.

Nicăieri nu e precizat faptul că acest autobuze hibrid sau cu combustibil alternativ trebuie să respecte minim normele Euro 6 de exemplu.



Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

Nu, eu am ascultat întâlnirea care am avut-o cum două zile la primar, am citit acest paragraf și era .. l-am auzit și o să îl rog pe domnul Pieptea să-l recitească, am auzit exprimarea „ultima normă de poluare europeană” nu știu dacă este același lucru cu ce ne-a citit domnul Pieptea, îl rog să ni-l mai citească.

Domnul Pieptea Cornel - membru Consiliu Director - Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București – Ilfov

Nu mai este aceeași formă este ”operatorul va achiziționa exclusiv autobuze care utilizează combustibili alternativi, autobuze hibride și electrice fără a fi precizat conforme cu ultima norma de poluare” cu ultima normă de poluare a fost o propunere spre a fi introduse însă cel puțin la electrice nu avem normă de poluare.

Domnul Teodorescu Mihai – director executiv Direcția Transporturi

Îmi cer scuze, ultima achiziție 2019 ultima normă de poluare, nu văd să avem vreo, mă rog ...

Domnul Criț Adrian – director general STB SA

Eu nu aș dori să mă refer la achizițiile efectuate de către municipalitate dar eu, eu mă gândesc așa, acest contract e un contract cadru care va fi semnat atât de către STB, STV, Eco Trans și Regio ori chiar dacă municipalitatea își dorește achiziția de mijloacele transport puțin poluante și se vede că asta își dorește și mulțumim municipalității pentru investițiile efectuate, eu nu aș dori ca cineva să concureze cu STB-ul cu alte mijloacele de transport.

Drept urmare, atrag atenția că trebuie să fie trecută și norma de poluare în acest paragraf, STV-ul sau Eco Trans sau Regio pot achiziționa vehicule cu norma de poluare Euro 3 care să fie hibrid sau cu combustibil alternativ.

Nu cred că e normal ca să se compare după aceea, să intre pe același trasee cu noi.

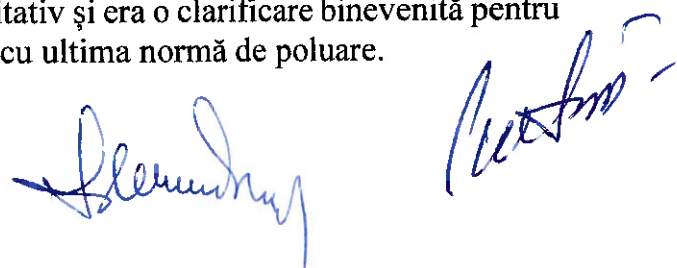
Domnul Pieptea Cornel - membru Consiliu Director - Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București – Ilfov

Bun, dacă îmi permiteți preluăm amendamentul, reintroducem consider că este oportun ca urmare a discuțiilor, vreau să vă spun că orice operator face achizițiile după aprobarea TPBI.

Adică niciunul din cei trei operatori care sunt mai mici, nu vor putea achiziționa orice mijloace de transport își doresc ei iar ultimele pe care le-au achiziționat sunt Euro 6 și singurele proceduri pentru achiziție realizate la nivelul UAT-urilor din județul Ilfov pentru acești operatori sunt tot electrice și hibride, nu există nicio procedură de achiziție pentru motoare exclusiv cu ardere internă clasică.

Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

Cum am auzit paragraful citit nu era limitativ și era o clarificare binevenită pentru toată lumea, deci faptul că ar trebui menționat cu ultima normă de poluare.



Domnul Pieptea Cornel - membru Consiliu Director - Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București – Ilfov

Am preluat și se va regăsi în forma pe care o vom înainta.

La punctul 16.5.4 două modificări una dintre ele referitoare la iluminat vehicule „menținerea iluminării constante a mijloacelor de transport în procent de sută la sută din sistemul de iluminat prevăzut în respectivul mijloc de transport” și un al doilea punct nou introdus ”menținerea în stare de funcționare a sistemului de climatizare aer condiționat din mijlocul de transport ca obligații ale operatorului”.

Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

Nu am niciun fel de observații aici, decât că e posibil întâi să fie montate niște instalații de aer condiționat și după aia să fie menținute în stare e funcționare.

Domnul Pieptea Cornel - membru Consiliu Director - Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București – Ilfov

La punctul 19.4 este doar o modificare de formă, se modifică așa cum sunt definite în Ordonanța Guvernului, se referă la infrastructură și aici ne referim la stații pentru că noi intenționăm să aplicăm la un proiect pe finanțare europeană și atunci avem nevoie de această mențiune.

La 19.18 este doar o reformulare s-a completat practic în paranteză la valoarea actualizată a bunurilor de preluare s-a completat în paranteză din valoarea de inventar se va scădea amortizarea cuprinsă în calculul compensațiilor prevăzute la capitolul XII mai sus deja achitate de către entitatea contractantă.

La punctul 20.2 se invoca un certificat de forță majoră și s-a completat cu eliberat de autoritățile competente.

La punctul 21.4 era termenul pentru denunțarea contractului cu un preaviz de 60 de zile s-a completat cu calendaristice și s-a eliminat sintagma prealabile la despăgubire întrucât nu poate fi despăgubirea prealabilă la acest termen.

La punctul 21 cu 5 cu 1 sunt două propuneri, trei propuneri de modificare:

*următoarele acte fapte sau omisiuni ale operatorului dau drept entității contractante să rezilieze contractul cu respectarea procedurii menționate la articolul 21.8 și articolul este următorul: operatorul Nu asigură prestarea serviciului public de călători în condiții de continuitate privind contractul ori întrerupere ori întrerupe efectuarea serviciului pentru o perioadă mai mare de 24 de ore fără a fi incident vreun eveniment de forță majoră;

* s-a introdus termenul de 24 de ore;

* un alt punct orice alte obligații contractuale dacă operatorul din vina sa nu remediază situația semnalată de entitatea contractantă într-un termen de maxim 90 de zile calendaristice de la data notificării.

La punctul 21.5 alineatul 2 în toate cazurile menționate mai sus entitatea contractantă are dreptul după parcurgerea etapelor prevăzute la articolul 21 cu 7 și următoarele de a considera prezentul contract reziliat deplin drept, fără efectuarea unor formalități prealabile și fără intervenția instanței, data încetării se va considera data menționată de entitatea contractantă în notificarea de încetare și similar este un articol care dă același drept și operatorului tocmai pentru a fi în oglindă în toate cazurile

menționate mai sus operatorul are dreptul după parcurgerea etapelor prevăzute la 21 cu 7 și următoarele de a considera prezentul contract reziliat deplin drept, fără efectuarea unor formalități prealabile și fără intervenția instanței, data încetării se va considera data menționată de operator în notificarea de încheiere.

La articolul 22.3 operatorul este obligat la plata de despăgubiri către entitatea contractantă pentru neîndeplinirea obligațiilor asumate prin contract după cum urmează:

La punctul b în loc de "sat" s-a scris foarte clar sistemul automat de taxare;

La punctul f completarea necorespunzătoare s-au într-un mod ilizibil a unei foi de parcurs iar după implementarea sistemului de generare electronică a acestora neutilizarea foii de parcurs electronice;

La punctul I neutilizarea sistemului de climatizare în paranteză aer condiționat din mijlocul de transport deși acesta este funcțional sau deși nu este funcțional șoferul nu a raportat nicio problemă tehnică în legătură cu sistemul;

La punctul j neafișarea în salonul vehiculului minim un afiș în dreptul fiecărei uși de acces, în stații la toate punctele de vânzare, pe site-ul propriu prin toate canalele electronice de plată precum și în aplicațiile mobile de informare a călătorilor, a modalităților în paranteză număr inventar vehicul, număr de telefon, adrese de e-mail, formular online prin care călătorii pot face reclamații sau propuneri așa cum au fost transmise de către entitatea contractantă.

Domnul Criț Adrian – director general STB SA

Aș dori să intervin, nu putem să tapetăm mijloacele de transport în comun cu afișe peste tot.

Domnul Pieptea Cornel - membru Consiliu Director - Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București – Ilfov

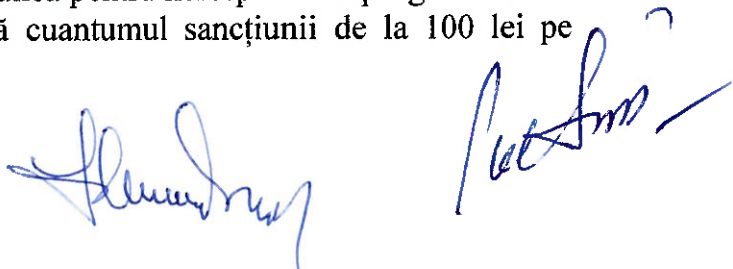
Solicitarea este și din discuție a reieșit pe fiecare ușa să fie puse câte un material prin care călătorii să poată afla toate datele relevante pentru a putea face reclamații, a fost o solicitare expresă ... a fost solicitare agreată și de conducerea primăriei.

Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

Domnul Criț ideea este următoarea: cred că orice modalitate în care cetățenii, beneficiari ai transportului pe care noi îl prestăm, sunt informați, e bună, nu cred că un sticker autocolant transparent tipărit ar, nu știu, ar împiedica în vreun fel s-au ar strica aspectul ... sigur că nu veți lipi foi de hârtie și mai știu eu ce alte cartoane pe mijloc de transport, un sticker autocolant transparent cu minime informații pus pe ușa, nu cred că va strica imaginea STB, cred că e bine ca oamenii să fie informați, haideți să facem o concepție și către cetățeni. Mulțumesc!

Domnul Pieptea Cornel - membru Consiliu Director - Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București – Ilfov

O altă modificare referitoare la sancțiunea pentru nerespectarea programului de vânzare a titlurilor de călătorie se modifică cuantumul sancțiunii de la 100 lei pe constatare la 200 lei pe constatare.



O altă modificare tot la acest capitol referitor la nerespectarea obligației de a pune la dispoziția entității contractante toate datele, informațiile și documentele care au legătură cu prezentul contract, inclusiv acces în timp real cu dreptul numai de vizualizare la sistemele care stau la baza acestor date iar sancțiunea este de 500 lei pe constatare pe zi de întârziere.

Penalitățile pe zi de întârziere menționate mai sus la litera v se vor calcula de la data primirii unei notificări din partea entității contractante până la îndeplinirea obligației de către operator.

Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

Domnul director general Criț STB-ul are vreo limitare în a pune la dispoziție în a permite accesul autorității contractante la datele respective în momentul de față?

Domnul Criț Adrian – director general STB SA

Pe de o parte, e vorba de date cu caracter personal, așa cum spunea domnul Teodorescu, pe de altă parte sunt anumite politici care țin de Societate de Transport București și care nu pot fi divulgate în condițiile în care până la urmă ne concurăm pe zona București -Ilfov și cu alți operatori.

STB-ul pune la dispoziția acționarului orice informație.

Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

Aici sunt de acord cu domnul director general, ideea este următoarea sunt stipulate foarte clar în acest punct care sunt datele care trebuie puse la dispoziția termenului, adică care sunt să zic datele care ar ajuta la îmbunătățirea activității, faptul că ar fi bine precizate acolo ar ajuta atât TPBI-ul cât și STB-ul și municipalitatea să îmbunătățim, pe de altă parte așa cum s-a specificat sunt unele date care au aspect de secret comercial care ar fi bine să fie protejate de companie.

Sunt bine stabilite care sunt datele care trebuiesc puse la dispoziție?

Domnul Criț Adrian – director general STB SA

Nu se stabilesc domnule președinte, din păcate, eu aș dori să fie mai clar totul în condițiile în care de multe ori se solicită niște date care țin de zona comercială și care pot să fie furnizate în alte zone, mulțumesc.

Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

Ce punct este acesta domnul Pipeptea?

Domnul Pieptea Cornel - membru Consiliu Director - Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București – Ilfov

Este litera v) de la 22.3

Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

Ok, doamna Vuculescu menționați că ținem în suspensie și acest punct pentru o mai bună clarificare.

Doamna Vuculescu Mioara – Expert - Direcția Asistență Tehnică și Juridică – Serviciul Asistare Comisii

Am menționat, o să se regăsească în procesul-verbal.

Domnul Pieptea Cornel - membru Consiliu Director - Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București – Ilfov

La 24 cu 2 reformulare venită de la Departamentul juridic în loc de „partea căzută în pretenții„ partea care invocă nerespectarea unei obligații contractuale.

Ce a fost până acum toate aceste **modificări au fost pe contract** mai avem o serie de **modificări care sunt pe anexele STB.**

Prima dintre ele la anexa 3.1 se precizează tipul de autobuze care pot fi achiziționate și aici o să actualizăm cu partea de norme, autobuzele ce vor fi achiziționate după momentul semnării contractului vor fi exclusiv autobuze ce utilizează combustibili alternativi, autobuze hibrid și electrice respectând normele de primă înmatriculare.

La punctul 5 din anexa 3.1 scria înainte de plecarea pe traseu mijloacele de transport și reformulăm Înainte de plecare în fiecare cursă programată mijloacele de transport vor fi supuse unui control pentru a asigura că sunt curate în vederea utilizării de către călători.

Se modifică anexa 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 6 întrucât planul tarifar s-a modificat și compensația din diferențe de tarif exclusiv ... compensația exclusiv compensația din diferențe de tarif numai este purtătoare de TVA și atunci a trebuit să modificăm toate formulele referitoare la costuri și venituri și la distribuția veniturilor plecând și de la titluri.

Deci sunt practic tabel acolo unde s-au modificat cifrele din tabel.

La anexa 7.1 este o îndreptare, o eroare materială în loc de 8 -6 era scris 8 -5.

La anexa 9 înainte de anexa 9, la anexa 7 punctul 5 este o altă eroare materială era trecut 163 în loc de 107, la anexa 9 definiția cursei neregulate din culpa operatorului, în loc de impedimente în trafic datorată fluxului de trafic intens trafic excepțional ce nu putea fi prevăzut.

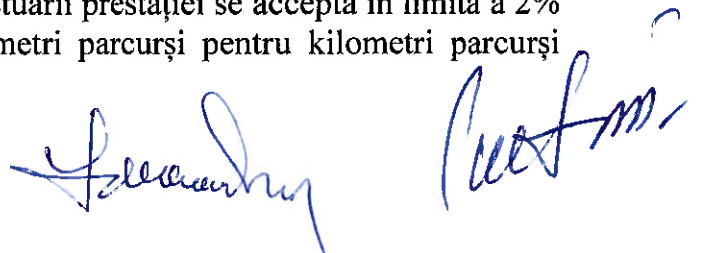
Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

Mai sunt la anexele domnul Pieptea?

Domnul Pieptea Cornel - membru Consiliu Director - Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București – Ilfov

Mai sunt.

Tot la anexa 9 la 3 b s-a introdus o prevedere nouă defectare a sistemului de monitorizare GPS a vehiculului în timpul efectuării prestației se acceptă în limita a 2% din totalul valorii compensației pentru kilometri parcurși pentru kilometri parcurși



nemonitorizați electronic. Aici s-a dorit o limitare pentru prestația fără funcționarea GPS-ului, funcționare GPS-ului fiind obligatorie de fiecare dată când vehiculul iese în traseu.

La anexa 10 punctul 7 dintr-o eroare materială era trecut un termen de 13 zile, termenul este de 3 zile și se modifică.

La anexa 12 s-a introdus un amendament nou operatorul va aloca un procent de 60% din cheltuiala cu formarea personalului pentru instruirea personalului din activitatea de control călători, personal conducători și personal aferent Societății Comerciale în relație directă cu cetățeanul.

Domnul Criț Adrian – director general STB SA

Aici STB-ul are o observație, nu suntem de acord, politica de resurse umane o face STB și nu ADITPBI. Pregătirea profesională pleacă de la conducătorii instituției, de la directori, de la șefii de servicii, șefi de birouri, entități care rândul lor formează personalul, nu putem să ne referim doar la anumite categorii de persoane în condițiile în care noi activăm și noi decidem împreună care e politica viitoare și cum previzionăm activitatea de transport public în București astfel încât cetățeanul să fie mulțumit.

Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

Aș avea o intervenție aici, din ce am înțeles articolul respectiv zicea că din totalul cheltuielilor pe care operatorul le face pentru perfecționarea personalului 60% să fie alocate acelor categorii pe care le-a citit domnul Pieptea, am înțeles eu greșit?

Domnul Criț Adrian – director general STB SA

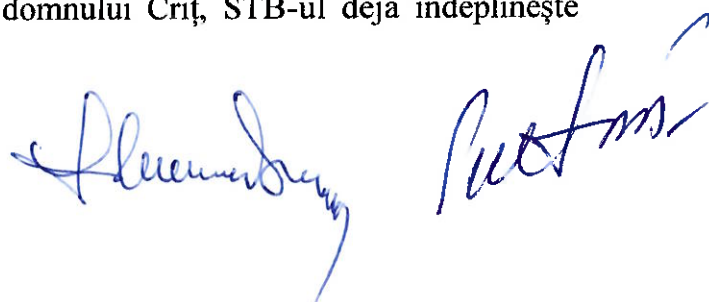
Și aici atrag atenția pentru că domnul Pieptea poate nu știe dar conducătorii de vehicule sunt an de an școlarizați iau atestate de la Autoritatea Rutieră și alea înseamnă costuri pentru STB, ori în acele costuri deja se împlinește procentul de 60%, deci pe mine mă limitează să nu mai am pe formare profesională la alte categorii de personal, din păcate.

De asta zic nu e politică pe care o impune, pe care o impune TPBI în condițiile în care sunt chestiuni care țin foarte mult de resursa umană și chestiunile noastre interne, este legislație în vigoare.

Noi suntem obligați să respectăm legislația, prin urmare conducătorii trebuie pregătiți profesional avem și alte categorii de personal unde suntem obligați, e vorba de cei care transportă valori, alte categorii, sudorii care sunt certificați, adică sunt categorii și categorii unde suntem obligați ca să îi formăm profesional. E un procent aruncat acolo, hai să fie 60% nimeni nu a estimat, eu aș întreba acum dacă a făcut cineva o evaluare vizavi de acel procent? Mulțumesc!

Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

Înțeleg așa ceva există o divergență asupra să zicem procentului pus în articolul respectiv, pe de alta parte din explicațiile domnului Criț, STB-ul deja îndeplinește cerința asta și dânsului i se pare limitativă.



Domnul Teodorescu dumneavoastră ca să zic plătitor al serviciului cum o vedeți este limitativă, este corectă, este în vederea dezvoltării?

Domnul Teodorescu Mihai – director executiv Direcția Transporturi

Nu pot să îmi dau sau nu pot să am o părere obiectivă sau clară datorită faptului că exact cum a spus și domnul Criț nu am văzut nicio analiză din care să vedem exact de unde reiese acest 60% iar dacă doar dacă ne gândim la ce înseamnă cei 4000 de conducători de vehicule și nu numai alte categorii care se școlesc, în primul rând cred că și cei care sunt la uzina de reparații care au tot felul de atestate care trebuie școliți pentru că participă activ la tot ce înseamnă reparațiile pentru tramvaie, troleibuze pe care le vedem pe stradă boghiuri și așa mai departe, s-ar putea cu tot ce înseamnă să ajungem la un procent de 60% adică nu știu, formare obligatorie, nu știu dacă e mic sau mare, dar într-adevăr sunt pro a fi oameni școliți și cât mai mulți și bineînțeles pentru ai aduce la cursuri să fie în ton cu ultimele reglementări atât din punct de vedere normativ cât și tehnic pentru cei care au nevoie de aceste pregătiri.

Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

Cred că este din nou un punct asupra căruia trebuie să ... vă rog domnul Piepța parcă doriți....

Domnul Piepța Cornel - membru Consiliu Director - Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București – Ilfov

Mulțumesc mult!

Vreau să fac o precizare scurtă.

În primul rând politica privind formarea personalului într-adevăr aparține exclusiv Campaniei și nu contestă nimeni și nu intervine peste.

Noi fiind delegatarul acestui serviciu public în numele UAT-urilor dorim ca toți angajații STB care intră în relație cu cetățenii să treacă prin acest proces de formare iar pragul de 60% tocmai de aceea este unul minim pentru aceste categorii, așa cum a spus și domnul director, cunosc și eu prevederile legale și ne dorim ca acest procent să fie cât mai mare, ne dorim ca STB-ul să aibă cât mai mulți bani pentru întreg capitolul, ca suma să reprezinte ceva cu adevărat și să nu însemne doar obligațiile prevăzute de lege pe care se STB-ul aduce la îndeplinire pentru conducători.

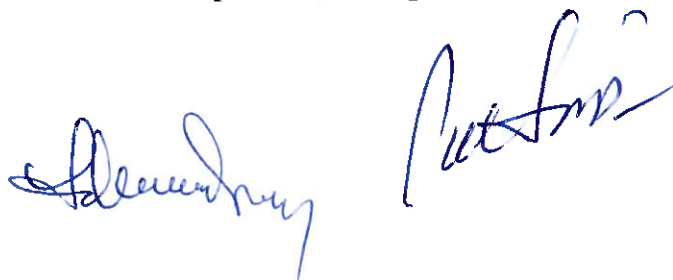
Scopul a fost să încurajăm această instruire cât mai mult pentru tot personalul care intră în contact cu cetățenii.

Mulțumesc!

Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

Ok, atunci doamna Vuculescu menționați și anexa 12.

Eu din câte înțeleg și mi se pare corect abordarea domnului director general, dânsul dorește ca această sumă rezultată în urma aplicării unui proces să nu îi limiteze formarea profesională pentru restul categoriilor din ... dar vom rediscuta punctul, vă rog trecem mai departe domnul Piepța.



Domnul Pieptea Cornel - membru Consiliu Director - Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București – Ilfov

Ok, toate aceste modificări care au fost făcute și propuse pe **contractul** cu STB inclusiv pe **axe** similar se regăsesc și la ceilalți operatori, dacă vreți reluăm dar reluăm același lucru și pentru ceilalți trei operatori, ceea ce nu cred că este timpul.

Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

Nu ar fi productiv.

Domnul Pieptea Cornel - membru Consiliu Director - Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București – Ilfov

Propun să trecem la **Regulament**, sunt o serie de modificări la Regulament în principiu se referă la aceleași lucruri pentru că ele trebuiesc prevăzute în Regulament.

La capitolul III punctul 1 e o este o completare conform Ordonanței Guvernului numărul 27/2011 privind transporturile rutiere, prin stație publică se înțelege spațiul delimitat situat pe traseul unui serviciu regulate de transport de persoane amenajat de către administrația publică locală destinat îmbarcării/debarcării persoanelor semnalizat și prevăzut cu panou destinat afișării unor informații.

Este acea definiție de care vă vorbeam și anterior referitor la stații pentru a putea aplica la finanțare europeană.

La capitolul V a punctul 3 aici intrăm deja în **politica tarifară** prin titluri de călătorie în oferta tarifară și înainte era „simple orare și integrate,, acum este metropolitane și metropolitane integrate virgulă abonamente metropolitane și metropolitane integrate.

Practică în momentul de față pe noua variantă de titluri de călătorie propuse nu mai avem călătorii pentru București și călătorii regionale, avem călătorii metropolitane, iar prin călătorii metropolitane integrate discutăm de integrarea cu Metrorex, aici trebuie să îl felicit în primul rând pe domnul director de la STB SA pentru demersurile făcute, în această perioadă se desfășoară activități pentru ca după aprobarea de către dumneavoastră a noului plan tarifar să îl putem implementa.

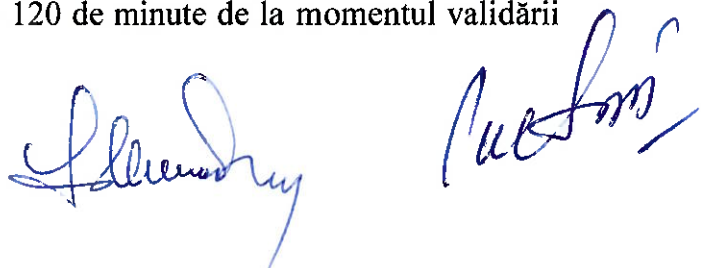
La punctul 4 din toate sintagmele, din toate definițiile abonamentelor s-a scos sintagma ”pe traseul liniei utilizate” întrucât călătoriile nu mai sunt pe linii și sunt toate acum la timp și asta s-a întâmplat la punctul 4 literele a), b), c), d), e), f) și g).

La punctul 5 scria „titlul de călătorie la tarif special” și am pus în paranteză suprataxa.

La punctul 6 se definesc călătoriile **punctul 6 titlul de călătorie:**

a) călătoria metropolitană **90 minute** deplasarea între punctul de origine și punctul de destinație în cadrul regiunii București-Ilfov cu orice **mijloc de transport de suprafață tramvai, troleibuz, autobuz** permițând oricâte transbordări în intervalul orar 90 minute de la momentul validării/achiziției prin mijloace electronice de plată;

b) călătoria metropolitană și metrou **120 de minute** deplasarea între punctul de origine și punctul de destinație în cadrul regiunii București-Ilfov cu orice **mijloc de transport de suprafață tramvai, troleibuz, autobuz și cu metroul** permițând oricâte transbordări în intervalul lor în intervalul orar 120 de minute de la momentul validării achiziției prin mijloace de plată.



Practic călătoria de suprafață cu STB-ul și cu celelalte trei Companii în regiunea București-Ilfov pentru călătoria pe suprafață un bilet va fi valabil 90 de minute iar pentru călătoria suprafață plus metrou 120 de minute.

La punctul 7 a) și b) abonament nominal, abonament încărcat pe card nominal iar la b) în loc de abonament nenominal abonament încărcat pe card nenominal.

La punctul 8 tarifele pentru serviciile publice de transport s-a introdus local.

La punctul 11 s-a eliminat validarea obligatorie alături de ceilalți călători beneficiari de gratuități sau reducere au obligația de a valida cardul electronic personal, astfel nevalidarea cardului constituie contravenție și se sancționează potrivit prezentului Regulament.

Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

Deci, vă rog, vă rog să clarificați.

Domnul Pieptea Cornel - membru Consiliu Director - Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București – Ilfov

S-a eliminat validarea obligatorie a abonamentelor.

Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

A fost o discuție, ne puteți explica rațiunea pentru care s-a scos validarea obligatorie a abonamentului.

Aș vrea să înțeleg următorul lucru care ține demă auziți... ideea aș vrea să înțeleg cum știm oricine STB-ul sau ... când intră în vigoare un abonament la data cumpărării lui, la data primei călătorii, la data primei validări și așa mai departe pentru că el are o durată limitată în timp, cât e o săptămână, două luni, 12 luni sau două ore. Cum este titlul ăsta pe capitole?

Domnul Criț Adrian – director general STB SA

Domnul președinte ieri a fost o discuție pe care am purtat-o cu executivul din partea municipalității și s-au discutat diferite aspecte tehnice asupra intrării în vigoare a noii politici tarifare, unul dintre subiectele discutate a fost când intră în vigoare abonamentul.

Propunerea STB-ului a fost în faza inițială urmare a discuțiilor purtate și cu suportul nostru de la data comercializării. S-a insistat în discuția respectivă și s-a revenit spunându-se și noi având discuții ulterior și implementăm de la data validării, nu știm deci, noi, cei care implementăm noua soluție până acum în urmă cu 30 de secunde nu știam că abonamentul nu se validează.

Fără validarea abonamentului dacă vorbim de abonament pe o zi, vorbim de orice abonament chiar și cel comercializat prin sistemele noastre proprii, nu se știe când intră în vigoare, practic dacă un cetățean se duce la un centru de vânzare și dorește un abonament care să intre în vigoare începând cu astăzi suntem în 15 iulie începând cu 20 iulie în cadrul Centrului de vânzare se eliberează abonamentul care în sistem apare ca

validat din data de 20 iulie, așa apare în sistem, nu e posibil, nu e posibil ca să nu validăm, discutăm probabil

Domnul Pieptea Cornel - membru Consiliu Director - Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București – Ilfov

Am menționat prima validare va fi obligatorie la abonamente 100% nu există altă discuție, *nu va mai fi obligatorie validarea ulterioară* și sancționarea pentru în cadrul unei călătorii după validare după validarea titlului, să se considere că nu îndeplinește condițiile legale, *abonamentul este valabil de la prima validare.*

Domnul Criț Adrian – director general STB SA

Noi nu am văzut această prevedere.

Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

Din paragraf nu am văzut așa.

Domnul Pieptea Cornel - membru Consiliu Director - Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București – Ilfov

Este un paragraf vechi articolul 11 care prevedea obligativitatea validării pentru fiecare călătorie, am scos acel paragraf și la un alt articol menționăm că abonamentul este valabil și intră în vigoare de la data validării, dar aici s-a menționat că trebuie să validezi de fiecare dată când circuli cu abonamentul. Am cumpărat astăzi, m-a urcat prima oară, am validat din acel moment este valabil iar pe actuala legislației și pe forma inițială care era propusă eram obligat ca de fiecare dată când folosesc un mijloc de transport să validez, ideea este ca acele validări să nu se mai facă, asta este reglementarea, nu să se renunțe la prima validare sub nicio formă.

Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

Atunci e normal ca prima validare să fie cea care dă începerea abonamentului, fără să fie necesar ca de fiecare dată când urc, să mă duc, să mă înghesui cu ceilalți.

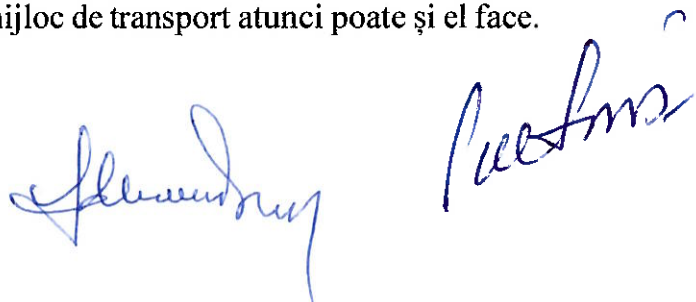
Domnul Criț Adrian – director general STB SA

Pentru abonamentele lunare cele care sunt la jumătate de an sau pentru o jumătate de an sau cele anuale practic validarea e cumva integrată la o dată cu eliberarea abonamentului adică vine utilizatorul dorește un abonament care să fie valabil începând cu data de 20 iulie și noi le dăm începând cu 20 iulie, se consideră că intră în vigoare, îl validăm în sistem noi în spate, să nu mai aibă această problemă utilizatorul.

Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

Asta dacă dorește utilizatorul.

Dacă el dorește să îl valideze în primul mijloc de transport atunci poate și el face.



Domnul Criț Adrian – director general STB SA

E puțin riscant, s-ar putea să avem probleme în zona de control, în condițiile în care o să uite, să spunem, achiziționează călătorul un abonament, circulă o săptămână-două fără să-l valideze și la un moment dat îl oprește controlorul, acel abonament fiind nevalidat e valabil practic și ar trebui să fie sancționat călătorul.

De aceea luăm măsura de validare de la o dată pe care o dorește călătorul.

Domnul Pieptea Cornel - membru Consiliu Director - Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București – Ilfov

Articolul 16 se elimină, articolul 17 se elimină.

Capitolul VI punctul 2 TPBI are responsabilitatea ca în termen de 6 luni de la aprobarea prezentului regulament să dezvolte și să gestioneze o platformă publică online privind reclamațiile, petițiile primite prin orice canal de către TPBI, UAT-uri și operatori regionali aflați în relație contractuală cu TPBI, în momentul de față există aplicația pe care o gestionează STB-ul și solicitarea a fost ca TPBI-ul să gestioneze aplicația pentru toată regiunea, pentru toți operatorii, să integreze tot ceea ce înseamnă reclamațiile primite pentru prestarea serviciului public.

Capitolul VIII punct 1 să asigure afișarea în salonul vehiculului s-a completat în paranteză minim un afiș în dreptul fiecărei uși de acces la a-c să asigure prin programul de dispecerizare a vehiculelor pe trasee o distribuție echilibrată a vehiculelor cu dotări pentru persoanele cu handicap pe traseu.

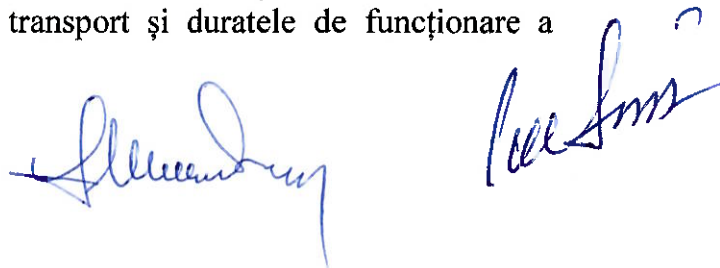
La punctul 2 h) să asigure menținerea la zi după implementarea platformei publice online privind reclamațiile, petițiile gestionate de către TPBI prin încărcarea reclamațiilor, petițiilor primite prin orice canal de comunicare precum și stadiul soluționării acestora; să achiziționeze exclusiv autobuze care utilizează combustibili alternativi, hibride și electrice și care corespund cerințelor prevăzute în programul de transport și în anexa 3 pentru procedurile de achiziție inițiate după aprobarea după data aprobării prezentului regulament și aici o să completăm noi cu normă de primă înmatriculare.

La punctul 2 la v) să asigure zilnic și ori de câte ori este nevoie spălarea salubritatea, igienizarea și în condiții speciale dezinfectarea mijloacelor de transport, mijloacele de transport vor fi curățate temeinic în unitatea de exploatare înainte de pornirea în cursa programată de către personal specializat al operatorului, se vor înlătura integral straturile de mizerie de pe scaune, podea, geamuri cu soluții adecvate care să nu afecteze sănătatea pasagerilor și nici a mediului înconjurător.

Operatorul va asigura curățarea mijloacelor de transport la cap de linie ori de câte ori este nevoie ca urmare a verificărilor.

La capitolul XI punctul 2 o literă nouă introdusă punctul a.b) să doteze în termen de maxim doi ani de la data semnării contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport de călători toate mijloacele de transport utilizate în prestarea serviciului cu senzori de temperatură să integreze în echipamentele vehiculului softurile și echipamentele de înregistrare a temperaturii.

Datele vor putea fi accesate în timp real prin platforma de monitorizare operatorul are obligația de a pune la dispoziție la solicitarea entității contractante datele cu privire la temperatura din mijloacele de transport și duratele de funcționare a echipamentelor respective.



a.b) să implementeze, în termen de 2 ani de la semnarea contractului, foaia electronică de parcurs, generată de sistemele GPS.

Principalele obligații la capitolul XII plin principalele obligații ale călătorilor: să procedeze la validarea pe toată aria teritorială București-Ilfov, să procedeze la validarea acestuia, înainte de urcarea în vehicul (în cazul utilizării sistemului mobile ticketing) sau imediat după urcarea în vehiculul de transport public (tramvai, troleibuz, autobuz), prin accesarea unui validator, (pentru titlurile de călătorie pe suport card contactless sau a cardurilor bancare), pentru următoarele tipuri de titluri de călătorie: 1, 2 sau 10 călătorii metropolitane de 90 minute sau 1, 2 sau 10 călătorii metropolitane și metrou de 120 minute, abonament metropolitan pe 24 ore, abonament metropolitan pe 72 ore, abonament metropolitan și metrou 24 ore și abonament metropolitan și metrou pe 72 ore

La capitolul XIII punctul 2 sancționarea pentru circulația fără titlu de călătorie valabil cu amendă între 300 și 500 lei.

La caietul de sarcini **documentul asociat 2** era o formulare ”motor Euro 5 sau Euro 6” reformulăm cel puțin motor Euro 5 este pentru cele care sunt deja în parcul operatorilor și se introduce un articol nou, un alineat nou în termen de maxim doi ani de la data semnării contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport de călători, toate vehiculele utilizate în prestarea serviciului trebuie să fie dotate cu senzori de temperatură și cu softul și echipamente de înregistrare a temperaturii integrate.

Este obligația operatorului să facă dotarea cu senzori de temperatură și soft, o parte face din Planul de investiții al operatorului dacă o face ca această lucrare este considerată investiție, dacă nu este investiție va deveni cheltuială eligibilă.

În momentul de față mijloacele de transport sunt ale municipalității cred că sunt în garanție vom avea nevoie de acordul producătorului pentru intervenție.

Domnul Teodorescu Mihai – director executiv Direcția Transporturi

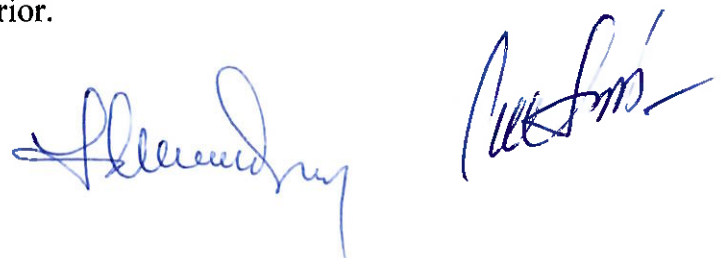
Dacă îmi permiteți domnule președinte atât cele 400 de autobuze cât și la 130 de autobuze hibrid sunt încă în perioada de garanție (8 ani garanție), vom cere la producător specificațiile tehnice pentru a implementa un astfel de sistem, vom vedea ce costuri sunt pentru că atâta timp cât sunt în garanție numai acești operatori au voie să facă lucrări de intervenție asupra sistemului electric al autobuzului. Vă mulțumesc.

De aceea este o mare necesitate și cu aceste contracte, de asta avem această perioadă pentru că programele de finanțare prin care au fost cumpărate și PNRR-ul care urmează specifică clar că ne trebuie contracte de delegare pe Regulamentul 1370 conform normativelor europene. Vă mulțumesc!

Domnul Pieptea Cornel - membru Consiliu Director - Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București – Ilfov

Documentul asociat 3

Capitolul II Călătoria metropolitană este cea pe care am menționat-o anterior călătoria metropolitană de 90 de minute și călătoria metropolitană și metrou 120 de minute sunt cele pe care le-am menționat anterior.



Anexa I din documentul asociat 3 care reprezintă **lista cu tarifele de călătorie și propunerile pe care le-am înaintat sunt următoarele:**

O călătorie metropolitană 90 de minute 3 lei, 2 călătorii metropolitane 90 de minute 6 lei, 10 călătorii metropolitane de 90 de minute 25 lei, abonament metropolitan de 24 de ore 8 lei, abonament metropolitan de 72 de ore 20 lei, abonament metropolitan de 7 zile 30 lei, abonament metropolitan de o lună 80 lei, abonament metropolitan redus la 50% pentru o lună 40 lei, abonament metropolitan pentru 6 luni 400 lei, abonament metropolitan redus la 6 luni 200 lei, abonament metropolitan 12 luni 700 lei, abonament metropolitan redus 50% pentru 12 luni 350 lei, călătorie la tarif special suprataxă 80 lei.

Acestea sunt titlurile pentru călătoriile metropolitane călătorii de suprafață cu toate mijloacele din regiunea București Ilfov.

Titlurile de călătorie metropolitane integrate cu metrourl:

O călătorie metropolitană și metrou 120 de minute 5 lei, 2 călătorii metropolitane și metrou 120 de minute 10 lei, 10 călătorii metropolitane și metrou 120 de minute 45 lei, abonament metropolitan și metrou 24 de ore 14 lei, abonament metropolitan și metrou 72 de ore 35 lei, abonament metropolitan și metrou 7 zile 50 lei, abonament metropolitan și metrou o lună 140 lei, 6 luni 700 lei, 12 luni 1200 lei.

Acestea sunt valorile și câteva specificații tehnice pentru ele, termenul de valabilitate al titlurilor de călătorie două călătorii metropolitane 90 de minute și 10 călătorii metropolitane 90 de minute este de 60 de zile de la data achiziției.

Abonamentele cu o perioadă de valabilitate mai mare sau egală cu o lună vor putea fi încărcate doar pe carduri nominale pentru o achiziție de cel puțin 30 de abonamente de orice tip se acorda discount de 10% din valoarea totală a achiziției.

Pentru achiziția titlurilor de călătorie prin SMS comisioanele operatorilor de telefonie se adaugă tarifului, cardul activ nominal este oferit gratuit la prima emitere, la a doua emitere a acestuia se achită contravaloarea suportului.

La emiterea cardului activ nenominal se achită valoarea suportului.

Pentru titlurile tarifare ce se vor încărca pe cardul multiplu nu se achită valoarea suportului.

Cardul activ nenominal și cardul multiplu sunt transmisibile, cardul multiplu nu este reîncărcabil.

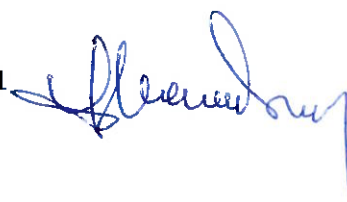
Titlurile de călătorie existente pe cardul activ nenominal nu se translatează în caz de pierdere a cardului.

Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

Dacă ceilalți colegi doresc să intervină pe valoarea titlurilor de călătorie, sunt destule dezbaterii în mediul online.

Acestea sunt tarifele noi propuse. Cine din colegi dorește să ia cuvânt? Ok, se pare că nu avem ... ele au mai fost prezentate și discutate, nu avem întrebări referitoare la valoarea titlurilor de călătorie acum.

Domnul Criț cum ați primit această negociere? Va ajută, vă încurcă?



Domnul Criț Adrian – director general STB SA

Dacă ne referim la valoarea titlului de călătorie aș dori să precizezi anumite aspecte: în primul rând noua politică tarifară e construită pentru călătorul fidel, asta în condițiile în care avem în plus acele abonamente anuale, abonamente pentru o jumătate de an și pentru care dacă facem o repartizare a costurilor călătoriei pentru 90 de minute o să constatăm că la abonamentul anual costul călătoriei o să fie sub 1 leu, la abonamentul pe o jumătate de an costul călătoriei de 90 de minute o să fie undeva în jur de 1,1 lei, asta în condițiile unei utilizări de două ori pe zi a abonatului respectiv, mai mult de atât sunt avantaje majore pe care utilizatorul le are prin faptul că avem o integrare totală a celor patru operatori de transport călători de suprafață și aici o să fie favorizați călătorii care utilizau până în momentul de față două abonamente sau titluri de călătorie distincte care trebuiau să fi cumulate atât deci vorbim de titlurile pe București respectiv titlurile de călătorie pe Ilfov.

Prin discuțiile purtate cu reprezentanții Metrorex s-a decis și integrarea, e adevărat este un prim pas nu integrare totală, integrarea transportului subteran cu transportul de suprafață cu avantajele aferente.

Am urmărit cu interes ceea ce se întâmplă în mediul public pe toate canalele, e adevărat sunt multe chestiuni pozitive pe care le putem aduce și aici dat faptul că dumneavoastră reprezentați municipalitatea, eu pot să zic că principalul avantaj pe care îl are municipalitatea și cetățeanul, o să aibă avantajele respective, faptul că prin majorarea titlului de călătorie dacă o numim majore sau prin noua politică tarifară, bugetul de cheltuieli al municipalității nu o să mai fie atât de mult presat de către Companiile de transport, e un prim avantaj.

Al doilea avantaj și aici ține de dumneavoastră e adevărat și e și o rugămintă a noastră, pentru a satisface cerințele impuse de către Asociație Transport Metropolitan vizavi de calitatea serviciului transport public, e că aceste fonduri care teoretic ar rămâne în bugetul municipalității, să fie fonduri care se ducă la cofinanțarea unor proiecte de modernizare, dezvoltare infrastructură, achiziție de mijloacele transport noi și tehnologii noi, știu eu care să ajute utilizatorul pe de o parte și să deconteze traficul în București.

Vă mulțumesc!

Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

Da, mulțumesc!

Dacă au colegii întrebări? Dacă nu am să îl întreb și pe domnul Teodorescu ca reprezentantul executivului care a luat parte la toată această reșezare a transportului în comun în București care este opinia executivului despre noua abordare în contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport.

Domnul Teodorescu Mihai – director executiv Direcția Transporturi

Domnule președinte din experiența pe care o am de la fostul RATB actualul STB vă pot spune că înainte într-adevăr călătoriile cele mai multe efectuate erau cele ocazionale, adică practic oamenii nu aveau un grad de fidelizare extraordinar de mare pe ceea ce e înseamnă transportul de suprafață, să sperăm și sper ca acest nou sistem integrat, în primul rând că acest lucru este cel mai important pentru toți operatorii de suprafață și acum și cu principalul operator din subteran să aducă la o mai bună fidelizare

a călătorului și prin această facilitate pentru abonamentele în primul rând șase luni ,un an de zile, să putem să avem niște venituri mai bune la societate, să avem o predictibilitate mult mai bună în ceea ce înseamnă achiziția abonamentelor, să avem o creditare pentru STB mai mare decât am avut-o până acum.

Punctul meu de vedere ne aliniem la tot ce înseamnă viziunea europeană, la titluri de călătorie pe intervale orare și de ce nu chiar și pe zone.

Vă mulțumesc!

Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

Acestea fiind zise, vreau să vă spun și eu două cuvinte la abordarea asta integrată a transportului public în București cu siguranță că noi, Consiliul General, ne vom asuma o hotărâre de Consiliu în acest sens, avem în vedere trei sau patru obiective majore care țin atât de bunăstarea bucureștenilor cât și de mediul sănătos, climatul sănătos din București, ne dorim ca cei mai mulți dintre bucureșteni să circule cu transportul în comun, ne dorim ca acest transport în comun să fie civilizat, să fie curat, să fie într-adevăr la timp cum își doresc bucureștenii, ne dorim să desconggestionăm acest trafic infernal din București prin utilizarea cât mai mult a transportului în comun dar aici operatorii toți care vor opera au o mare responsabilitate, ar trebui să respecte întocmai toate prevederile din acest contract de delegare a gestiunii serviciului în așa fel încât să pună la dispoziția bucureștenilor la timp în intervalele orare stabilite, cu costurile pe care le-am stabilit, un transport de calitate, civilizat, curat și sănătos.

Susținem și noi o reșezare a transportului public în București în așa fel încât să avem un București mai sănătos decât la ora actuală.

Operatorii au o mare responsabilitate și sperăm ca toate prevederile de investiții, de mentenanță a parcului să fie respectate din punctul de vedere al Consiliului vom face și în viitor toate eforturile necesare să asigurăm finanțarea pentru achiziția de noi mijloace de transport nepoluant.

Dacă nu sunt interpreții din partea colegilor, aș vrea să ne exprimăm dacă nici domnul Pieptea nu mai are alta vă rog domnul Pieptea.

Domnul Pieptea Cornel - membru Consiliu Director - Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București – Ilfov

Ba da, aș vrea să precizez în primul rând că toate aceste modificări la contracte se vor regăsi și în studiul de oportunitate pentru că ele sunt anexe și întrucât partea de venituri structura de venituri s-a schimbat pentru că înainte titlurile erau legate și de linii și de regionali și de urban, practică am propus o nouă metodologie pentru un coeficient de capacitate nu raportat strict la numărul de kilometri astfel încât distribuția veniturilor să fie similară cu cea existentă în momentul de față, toate veniturile se vor colecta și acestea vor fi împărțite conform unui procent astfel încât STB-ul să rămână la aceeași valoare pentru că este cel mai mare operator și asta ne interesează, în primul rând, ne interesează și funcționarea eficientă a celorlalți să fie finanțabil dar cel mai mare risc în momentul de față îl vedem ca fiind la STB și s-a refăcut modalitatea de calcul STB-ul practic 94,5 din ceea ce înseamnă veniturile care se vor colecta.

De asemenea, distribuția tocmai pentru a știți, distribuția veniturilor din titlurile comune cu Metrorex se va face 50- 50, jumate la STB și jumătatea cealaltă la Metrorex.

Mulțumesc!

Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

Mai întreb dacă sunt colegi care doresc ia cuvântul?

Dacă nu consider că am trecut în vedere, pardon am trecut în revistă toate modificările propuse prin amendamente la proiectul de hotărâre așa cum a fost publicat el publicat pe site, le-am discutat cu acele trei hai să zicem rezerve 13.5, 15.3.4 și anexa XII din actul adițional pe care urmează să le rediscutăm înainte de a intra în plen, vă propun să dăm un vot pozitiv amendamentului și apoi să dăm un vot proiectului de hotărâre așa cum a fost el amendat, vă propun un aviz favorabil.

Vot pe amendament la proiectul de hotărâre cu numărul 3 – privind avizarea contractelor de delegare a gestiunii Serviciului Public de Transport, în arealul deservit de Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București – Ilfov.

Cu 6 voturi pentru, 0 voturi împotriva, 3 abțineri (Raiciu A., Hopincă R., Gherghiceanu F.), amendamentul a întrunit numărul necesar de voturi pentru a fi adoptat.

Proiectul de hotărâre cu numărul 3 – privind avizarea contractelor de delegare a gestiunii Serviciului Public de Transport, în arealul deservit de Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București – Ilfov, în integralitatea sa.

Cu 6 voturi pentru, 1 vot împotriva (Hopincă R.), 2 abțineri (Raiciu A., Gherghiceanu F.), proiectul de hotărâre de la numărul 3 are aviz favorabil.

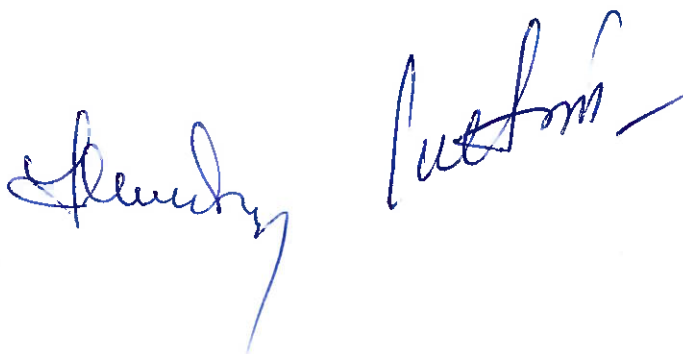
Mulțumesc domnului Criț, domnului Teodorescu și domnului Pieptea, să sperăm că în plen vom trece și de celelalte impedimente și vom vota acest proiect. Mulțumesc!

Trecem la punctul numărul 4 doamna Teoderiuc – Fedorca nu a mai putut să mai rămână cu noi dar am înțeles că este cineva de la Direcția Cultură.

Proiectul de hotărâre cu numărul 4 – proiect de hotărâre privind aprobarea programului „Susținem Sectorul Cultural Independent în București”

Este vorba de un proiect de hotărâre care probabil se referă la prelungirea duratei pentru care acordăm acest sprijin, după cum știm am avut două hotărâri de Consiliu care au stipulat clar perioadele pentru care se poate acorda acest sprijin, cred că despre asta este vorba în principiu, este vorba de o nouă perioadă de timp și o nouă sumă.

Am să rog pe directorul Direcției Cultură sau pe cine este reprezentatul Direcției să ne dea lămuriri.



Doamna Georgiana Turcu – Șef Serviciu - Direcția Cultură, Învățământ, Turism

Bună ziua, este vorba de aprobarea schemei de ajutor de stat, schema de ajutor de stat a fost aprobată de către Comisia Europeană, am primit acordul de acum o săptămână și jumătate și acum trecem la aprobarea acestui proiect.

Este vorba de ajutorul Sectorului Cultural Independent, totalul bugetului este de 3 milioane lei.

Suma maximă pentru beneficiar este de 75 mii lei, trebuie îndeplinite anumite criterii pe care le găsiți în anexă.

Numărul maxim de beneficiari este de 40, în cazul în care beneficiarii au mai puține solicitări decât maximul, atunci e posibil să ajungem până la 50 de beneficiari.

Este vorba de cheltuielile făcute din perioada anului trecut din august – decembrie 2020, încă nu s-a stabilit calendarul clar pentru depunere dar din momentul în care avem acordul Consiliului General vom trece la înființarea Comisiei, care va valida acele dosare și vom publica pe pagina de internet tot calendarul.

Domnul Consilier Pucărea Sorin – Președinte Comisia economică, buget, finanțe și credite externe

Am înțeles, mulțumesc!

Colegii au întrebări?

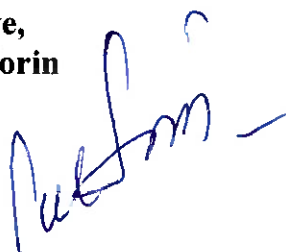
Nu, ok, atunci doamna Vuculescu, vă rog să inițiați procedura și aș sugera să dăm un aviz favorabil acestui proiect de hotărâre.

Cu 6 voturi pentru, 0 voturi împotriva, 3 abțineri (Raiciu A., Hopincă R., Gherghiceanu F.), proiectul de hotărâre de la numărul 4 are aviz favorabil.

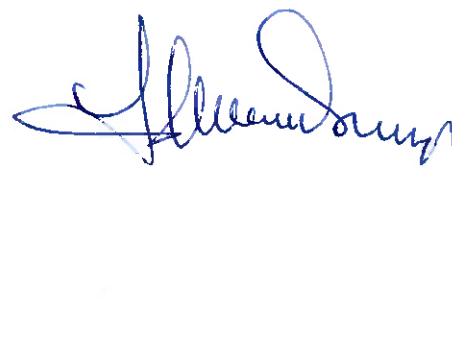
Mulțumesc colegilor, nu mai avem alte proiecte de hotărâri, mulțumiri colegilor și celor care ne-au urmărit online, mulțumiri tuturor.

La revedere, o zi bună!

**Președinte,
Pucărea Sorin**



**Secretar,
Șerban Luminița –Gabriela**



Expert, grad superior
Vuculescu Mioara

