

Proces-verbal al ședinței Comisiei de Transport și mobilitate urbană din cadrul CGMB din data de 16.07.2021, ora 12

Prezenți: Melciu Florin, Rău Gabriel, Hazarian Constantin, Nicolaie George, Ciceală Ana Maria, Covaci Florin, Milea Dan, Petrariu Vasile – Luliu, Șuhan Valeriu – Nicolae, Stoica Ioana, Calențaru Nasi, Pavel Marius Adrian.
Absent: Militaru Marian Cătălin.

Ședința comisiei se desfășoară prin mijloace electronice, printr-o platformă online de videoconferință, conform prevederilor H.C.G.M.B. nr. 94/2020.

Ordinea de zi: avizarea proiectelor de hotărâre ale ședinței de Consiliu General.

Participă ca invitați: domnul director executiv Teodorescu Mihai (Direcția Transporturi din cadrul PMB), domnul director general Criț Adrian (STB), domnul Pieptea Cornel (TPBI), domnul director de exploatare Dabu Oprică Geani (STB), doamna director executiv Perșunaru Mariana (Direcția Patrimoniu din cadrul PMB).

Domnul Președinte Melciu Florin

Bună ziua.

Mulțumesc directorilor care sunt prezenți, și domnului Criț și domnului Teodorescu. L-aș ruga pe domnul Pieptea să să intre puțin în discuții și să ne prezinte tuturor care au fost principalele modificări aduse la contract. Noi le avem pe toate pe mail, eu le-am parcurs pe toate, dar aici fiecare coleg din comisie să pună întrebări punctuale și domnul Pieptea să ne facă o analiză în 10 minute cu principalele modificări. Mulțumesc mult de tot.

Domnul Pieptea Cornel – membru în Consiliul Director al TPBI

Mulțumesc. Bună ziua, stimați consilieri și distinși invitați.

- domnul Pieptea citește modificările la cotntract –

Punctul 2, litera v, o completare referitor la salubritate. Mijloacele de transport vor fi curățate temeinic în unitatea de exploatare înainte de pornirea în cursa programată de către personalul specializat al operatorului. Se vor înlătura integral straturile de mizerie de pe scaune, brațe, bare, podea, geamuri cu soluții adecvate, care să nu afecteze sănătatea pasagerilor și nici mediul înconjurător. Operatorul va asigura curățarea mijloacelor de transport la cap de linie, ori de câte ori este nevoie.

Domnul Consilier Șuhan Valriu Nicolae

Iertați-mă, vă rog.

Ați spus ceva despre stratul de mizerie? Așa e formulat în document?

Domnul Pieptea Cornel – membru în Consiliul Director al TPBI

Așa e formulat. El există în momentul de față. O să reformulăm. E o formulare nefericită. Am notat. Reformulăm. Mulțumesc.

Domnul Președinte Melciu Florin

Domnule Pieptea, sunt foarte bune amendamentele colegilor noștri cu care am discutat. Au existat foarte multe sesizări pentru că toată lumea se plângea că la un moment dat, în foarte multe mijloace de transport chiar dacă e prevăzut acel aer condiționat, șoferul la momentul respectiv, din diverse motive, nu acționa aerul condiționat și de aici erau foarte foarte multe plângeri.

Domnul Consilier Hazarian Constantin

Dacă pot să intervin și eu?

Mi se pare excesivă amenda de 500 de RON. Poate să plece copilul și să își uite abonamentul acasă.

Mulțumesc.

Domnul Pieptea Cornel – membru în Consiliul Director al TPBI

Este prevedere legală, transpusă, în politica de gratuități sunt prevăzute drepturile pe care le au elevii. Noi am încercat, în urma discuției pe care am avut-o cu STB să stabilim un quantum minim al amenzii pentru că de fapt quantumul minim al amenzii ne interesează cel mai mult, un quantum minim care să facă atractivă plata sancțiunii pe loc în cazul în care călătorul circulă fără titlu de călătorie valabil, plată așa cum prevede OG 2 referitoare la sancțiuni se face la jumătate în primele 15 zile. Asta înseamnă că din 300 RON cât este amenda minimă, practic un cetățean sancționat va plăti 150 RON. Abonamentul sau suprataxă va avea nivelul de 80 RON și ideea de a face 300 RON de la 200 a fost tocmai de a-i îndemna pe oameni să plătească pe loc suprataxa. Suprataxa, dacă se plătește pe loc, se constituie venit al operatorului în cadrul contractului de delegare, dacă o plătește ulterior, dacă primește amendă și nu plătește suprataxa, se constituie venit la bugetul local al unității sau subunității administrativ teritoriale, respectiv la primăriile de sector sau la primăriile UAT-urilor din Ilfov. Interesul nostru este să generăm cât mai multe venituri în cadrul acestui contract, care să ajungă direct către STB. Acesta a fost motivul pentru care am majorat de la 200 la 300 valoarea minimă a sancțiunii.

Revenind la caietul de sarcini, articolul 14, în termen de maxim doi ani de la data semnării contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport local de călători, toate vehiculele utilizate în prestarea serviciului trebuie să fie dotate cu senzor de temperatură și cu softuri și echipamente de înregistrare a temperaturii integrate. Se modifică și anexa 1 din programul integrat de transport la și pentru fiecare operator și programul integrat în totalitatea sa.

Domnul Consilier Șuhan Valriu Nicolae

Mă scuzați pentru întrerupere. Cum ați ajuns la concluzia cu stabilirea termenului acesta de 2 ani de zile. Iertați-mă. Și ați menționat de introducerea cărții, foii electronice de parcurs. De ce e nevoie de 2 ani de zile?

Domnul Pieptea Cornel – membru în Consiliul Director al TPBI

Propunerea de doi ani a venit în urma consultărilor și cu operatorul și cu consilierii prezenți la ședință.

Domnul Consilier Șuhan Valriu Nicolae

Care operator?

Domnul Pieptea Cornel – membru în Consiliul Director al TPBI

Cu STB-ul. Practic modificarea echipamentelor de pe mijloacele de transport care sunt în garanție în momentul de față nu se va putea face fără acordul furnizorului, care oferă perioada de garanție a mijlocului de transport respectiv, acest proces va fi unul de durată și birocratic pentru că trebuie prins în lista de investiții, trebuie finanțat derulată procedura, există ...

Domnul Consilier Șuhan Valriu Nicolae

Am înțeles. Chestia de investiții mă interesează mai puțin, ca să fiu foarte sincer, dar înțeleg foarte bine motivul reprezentat de faptul că aceste mijloace de transport sunt sub garanție încă și e necesar acordul producătorului. Am înțeles.

Mulțumesc frumos.

Domnul Pieptea Cornel – membru în Consiliul Director al TPBI

Mă scuzați. Mai este o comisie acum.

Propunerea mea este să facem o pauză 30 de minute, ca acea comisie de mediu să se poată desfășura. Revenim la ora 13 pentru o discuție puțin mai amplă.

- pauză 30 de minute -

Domnul Președinte Melciu Florin

Mulțumesc domnului Pieptea pentru prezentare, de informarea dumneavoastră și de profesionalismul de care dați dovadă. O să-l rog pe domnul director Teodorescu și pe domnul Criț să avem o mică discuție și cu domnii directori, să ne spună și dumnealor punctul de vedere.

Mulțumesc.

Domnul Consilier Petrariu Vasile Luliu

Domnule președinte, Petrariu sunt. Mă auziți?

Domnul Președinte Melciu Florin

Da, domnule Petrariu. Știu că aveți un amendament și vreau să-l discutăm fără niciun fel de problemă.

Domnul Consilier Petrariu Vasile Luliu

Poate că era bine să discutăm totuși și pe urmă să vedem concluziile.

Domnul Președinte Melciu Florin

Bine, bine. Sunt de acord cu dumneavoastră. Haideți să discutăm și amendamentul propus de dumneavoastră, fără niciun fel de problemă, dar vreau să ni-l explicați. Vă rog.

Domnul Consilier Petrariu Vasile Luliu

Da, pentru că așa cum știm cu toții, acest contract de delegare conține foarte multe date tehnice, lucrul care poate ar fi fost clarificat dacă ar fi existat o anumită transparență și dialog în ultima perioadă, dar eu o să mă refer numai la câteva dintre acestea care sunt mai importante și care vor avea anumite efecte în desfășurarea și derularea acestui contract pentru că avem chiar la început la capitolul 5 punctul 5.1 o sintagmă cum de fapt se folosește

În foarte multe capitole din acest contract la modul general, și mă refer aici la sintagma asta în care sunt denumite politicile naționale de transport din România, care nu își are locul aici la punctul i, pentru că acest contract de delegare este încheiat cu autoritatea contractantă, ADIB, da, care reprezintă Bucureștiul și Județul Ilfov. Nu are rost să trecem un lucru care ar crea confuzii. La punctul 5.2 se vorbește despre dreptul operatorului STB SA de a realiza investiție din fonduri alocate de la bugeturi locale ale municipiului București și ale Consiliului Județean Ilfov. Cred că acest punct nu-și are rostul pentru că cei care decid sunt Consiliul General al Municipiului București pe de o parte și Consiliul Județean pe de altă parte, ca acționar principal și atunci STB SA nu poate uza de acest drept pentru că ce va stabili cei doi acționari, aia trebuie să facă. Un lucru foarte important și care poate că ar trebui clarificat aici este cel legat de compensație și de faptul că printr-un audit tehnico-economic se stabilesc tarifele pentru fiecare mod de transport. Acest lucru ... o serie de discuții în decursul timpului și văd că nu s-a decis și nu s-a stabilit cumva ce facem. Deci printr-un audit tehnico-economic, noi nu putem stabili tarife pentru viitor, așa cum știm tarifele sunt stabilite în funcție de cheltuieli, cei care decid cu privire la acest capitol de cheltuieli sunt cei din cadrul societății și așa începe cu managementul, conducerea executivă, consiliul de administrație, adunarea generală a acționarilor și nu în ultimul rând acționarii acestei societăți, mă refer la Consiliul General și la Județul Ilfov. Nu se poate stabili printr-un audit ce se va întâmpla pentru anul următor pentru că politica este stabilită de aceste entități de care am amintit. De asemenea, la punctul 12.23 propunem eliminarea acestui punct pentru că sumele ce urmează a fi acordate ... operatorului cu titlul de compensație, se spune că vor fi ... de consiliul local al unității administrativ-teritoriale beneficiare, membri TPBI, în funcție de estimările inițiale ce vor putea fi supuse rectificărilor ulterioare de buget în vederea asigurării necesarului sumei aferente compensației. Cred că aceste hotărâri ale Consiliilor Locale nu fac obiectul acestui contract de delegare. Sunt lucruri care țin de politica clară a fiecărui UAT și atunci relația trebuie să fie cu ADIB și nu cu STB SA. Nu-și are rost să ne încărcăm cu niște prevederi care nu-și au rostul. Un lucru care am văzut că este prezentat, l-a prezentat și domnul Piepștea, este cel legat de punctul 13.5 cu privire la propunerea de a obliga operatorul să asigure o structură de supracontrol a activității de control călătorilor și cine asigură acest supracontrol și de ce trebuie să avem un supracontrol pentru activitate care trebuie să se

desfășoare în mod normal și avem să spunem persoane care gestionează această activitate și nu mai trebuie să fie înființate alte structuri sau suprastructuri mai ales că tot vorbim de eficientizare. La punctul 13.7 se stabilește acolo că operatorul este obligat să dispună de un număr suficient de controlori de titluri de călătorie începând cu data intrării în vigoare a prezentului contract, operatorul se obligă să întreprindă toate acțiunile necesare pentru reducerea numărului de călători care circulă fără titlurile călătorie valabile pentru ... acesta le operează. Cine stabilește care este numărul optim sau suficient de controlori? Prima parte a acestui paragraf nu își are rostul pentru că tot vorbim de constrângeri bugetare și de eficientizare și atunci operatorul își va demisiona forța de muncă de așa manieră ... să poată să își desfășoare activitatea în bune condiții. La punctul 14.9 se vorbește despre nivelul investițiilor din surse proprii pentru anul 2022 care va fi de minim 1% din cheltuiala totală de transport public planificată aferentă anului respectiv și de asemenea utilizarea sumei de 1% din cheltuiala totală de transport public planificată în alte scopuri decât investiții din surse proprii în condițiile articolului precedent, vor fi considerate neeligibile pentru calculul compensării. Și aceste două puncte considerăm că ar trebui eliminate deoarece valoarea investițiilor sunt prevăzute în documentul asociat ...4 și atunci operatorul trebuie să se încadreze în suma care va fi stabilită prin acest document, iar la articolul 14.11 se prezumă că vezi Doamne această cheltuială poate fi folosită în alte scopuri, lucru care nu este posibil, de aceea ambele prevederi cred că sunt în plus și ar trebui cumva eliminate. Un lucru foarte important de data asta este punctul 15.3.3 unde se stabilește că autoritatea contractantă va putea să propună o variație a programului de transport cu +/-20%, deci lucrul ăsta din punctul nostru de vedere va crea foarte mari probleme dacă rămâne așa pentru că nu știu dacă s-a făcut vreă estimare ce înseamnă să reduci sau să suplimentezi prestația cu 20%, dar prestația micșorată sau redusă sau suplimentată cu 20% la programul de transport propus înseamnă în jur de 290-300 de ... pe zi. Asta înseamnă un număr de 850-950 de conducători de vehicule și peste 800 de salariați din alte activități. Nu cred că este posibil ca cineva să vină peste noapte să spună că reduc sau suplimentez prestația cu 20%. Din estimările noastre, acest procent poate fi până în maxim 3%, asta înseamnă o fluctuație cu aproape 50 de vehicule care înseamnă și aici și e implicat un număr de 150-200 de conducătorii de vehicule și 500 din alte activități, de aia am spus că prevederile acestui contract trebuie să fie posibil de pus în aplicare fără să

afecteze activitatea pentru că ... suntem în situația STB SA de a nu avea să le asigure prestație pentru un număr foarte mare de salariați pentru că s-a redus prestația. Un alt lucru care nu este funcțional și nu poate fi pus în aplicare este cel de la punctul 15.3.6 unde se propune ca accesul și retragerea să nu depășească anumite procente în primul an, al doilea an și așa mai departe. Dar haideți să ne uităm în practică ce se întâmplă. STB SA are aceste locații: 10 depouri și 7 autobaze. Deci aceste locații nu pot fi mutate peste noapte și nici construite altele noi, tot la fel peste noapte. cum ai putea să pui în aplicare acest lucru, să reduci programat accesul și retragerea? Ideea ar fi ca acest lucru trebuie făcut la momentul t0, adică la semnarea contractului să se facă această analiză, să se stabilească ce se poate reduce în sensul de reorganizare a liniilor de transport și după aia vedem dacă între timp se mai poate construi un depou de tramvai sau de troleibuz, se poate discuta. Dacă se mai, se vor construi în cei 10 ani de contract două-trei-patru atunci la momentul respectiv se poate discuta toate aceste reorganizări, dar până atunci asta este situația de fapt și nu ai ce să faci mai mult ... s-a pus o prevedere acolo care nu poate fi pusă în aplicare. De asemenea, legat de treaba cu investițiile, inclusiv colegul, domnul Șuhan a ridicat această problemă, deci noi ne propunem să punem senzori de temperatură în condițiile în care până în momentul de față nu am văzut o prevedere în care să se stabilească foarte clar o strategie cu privire la dotarea tuturor vehiculelor STB SA cu aer condiționat, o dată. Al doilea. nu există o strategie prin care să se stabilească foarte clar ca toate aparatele de aer condiționat să funcționeze și lucrul ăsta, știm cu toții de ce nu este posibil. Nu este posibil pentru autoritatea contractantă nu dă banii pentru prestația prestată la timp și în momentul de față noi avem aceste probleme legate de asigurarea din punct de vedere tehnic al parcului circulant și lucrul ăsta eu zic că trebuie discutat și trebuie stabilit de așa manieră încât acest contract să poată fi pus în aplicare. Mai era acolo o sintagmă, o prevedere prin care se spunea că vezi Doamne sistemul de iluminat asigură sută la sută, iarăși un lucru care va genera probleme dacă nu se modifică pentru că procentul de sută la sută dintr-un sistem de iluminat care este definit în mod generic, da pentru că nu se spune foarte clar la ce se referă acest sistem de iluminat, dar bănuim iar dacă bănuim înseamnă că sunt suspiciuni și vor fi să spunem lucruri interpretabile. Vă dau un singur exemplu: ce se întâmplă dacă din 10 plafoniere funcționează 9? Iluminatul nu este afectat foarte mult din acest punct de vedere. După ceea ce se spune în această propunere,

noi aceste vehicule nu ar trebui să le scoatem în circulație și ... revenim la partea sensibilă, cea legată de finanțare. Da în momentul în care noi nu avem asigurată această sumă ritmic, ca aceste contracte care țin de aprovizionare să se facă în mod ritmic, putem avea așa cum știu de zeci de ani de zile că se aduc becuri o dată la nu știu câte luni, da s-a întâmplat și ani și poate că ar fi fost mai util o strategie prin care tot parcul de vehicule să fie modificat din punct de vedere al iluminatului în salon cu becuri led care consumă și mai puțin și sunt și mai rezistente decât celălalte. Un lucru important și foarte sensibil este cel legat de anexa 12 cu privire la politica de resurse umane. Au fost foarte multe discuții pe tema asta, din păcate ele au rămas la stadiul de discuții. Propunerea ar fi ca această anexă să se modifice de așa manieră încât și forța de muncă să fie apreciat în cadrul societății STB SA. Există acest amendament pe care cei de la ADIBI, dacă suntem cu toții de acord ar putea să îl preia, prin care să se acorde și o anumită satisfacție și celor care prestează serviciul. E foarte important pentru ceea ce se întâmplă în cadrul acestei societăți. Un lucru aparent minor, dar cred că este totuși destul de important, la capitolul 20 forță majoră, la punctul 20 cu 2 se spune că acest lucru trebuie dovedit pentru un certificat. Nu există o precizare foarte clară cine emite și ce înseamnă acest certificat și lucrul ăsta poate că ar trebui clarificat. De asemenea, la programul de circulație, s-a discutat și pe parcursul dezbaterii din data de 7 și iarăși e un lucru care trece neobservat, dar este foarte important, deci ritmicitatea vehiculelor nu trebuie trecută în minute și secunde. Deci nu cred că există cineva, nu mai spun în cadrul societății ADIBI sau București ... la nivel național care să creadă că vehiculele STB SA vor veni la secundă, pentru că dacă ar fi să discutăm mai în amănunt, eu nu știu dacă s-a luat în calcul ca semafoarele, timpii de urcare, de coborâre, anumite situații neprevăzute, chiar dacă ai stabili să spunem domnule vin la 14 minute și cinci secunde, nu ai cum și atunci să treci într-un document care înseamnă un contract de delegare pe 10 ani și să devină o obligație pentru un operator, știind de la bun început că lucrul ăsta nu este posibil, vă zic că nu este în regulă, de aia am spus lucrul ăsta dar văd că nu s-a ținut seama, cei care au făcut programul de transport să vorbească cu calculatorul și să rotunjească acești timpi, să nu mai dea cu două zecimale sau cum au programat ei acolo. Adică nu e nicio problemă lucrul ăsta, dar este foarte important pentru noi pentru că ar genera discuții neprincipiale și nu este cazul. În principiu cam astea ar fi lucrurile mai esențiale, ar mai fi și alte lucruri tehnice, dar nu e cazul să plictisim colegii.

Ar fi fost bine dacă aceste lucruri s-ar fi discutat pe parcursul negocierilor să le spunem așa între ADIBI și STB SA și varianta supusă să zic așa votului consilierilor generali să fie o variantă nu știu 99% acceptate de ambele părți. Din păcate, realitatea este alta.

Mulțumesc. Dacă va fi nevoie, mai intervin pe parcurs.

Domnul Președinte Melciu Florin

Mulțumesc domnul Petrariu pentru detalii. Cu foarte multe dintre lucrurile pe care le-ați spus sunt de acord cu dumneavoastră. O să vreau să îi dau cuvântul și domnului Teodorescu și domnului Criț și după aceste discuții, și domnul Pieptea, dacă dorește să intervină, să să le punem în dezbatere și să luăm o decizie finală. Mulțumesc frumos.

Domnul Director executiv Teodorescu Mihai – Direcția Transporturi

Domnule președinte, dacă îmi permiteți, o să las pe domnul Pieptea să discute pe marginea amendamentului în completarea amendamentului pe care deja l-a prezentat, ca să putem să discutăm, să oferim și un răspuns domnului consilier Petrariu. Să putem discuta să vedem exact ce ce punct de vedere au și colegii de la TPBI și după aceea o să completez eu și cu domnul director general de la STB ca să vedem exact. Dacă sunteți de acord, domnule președinte.

Domnul Președinte Melciu Florin

De acord cu dumneavoastră. Atunci o să rămână domnul Petrariu cu domnul Pieptea. Sunt convins că foarte multe lucruri spuse de domnul Petrariu, cred că o să își găsească soluționarea și includerea lor în amendamente așa că vreau și dumneavoastră și domnul domnul Criț să comentăm și să bifăm câteva lucruri importante pe această temă. Evident sunt foarte multe probleme în acest contract. Au fost, nu sunt de azi de ieri, sunt de câțiva de zile, adică din punctul ăsta de vedere trebuie să găsim forma cea mai completă prin care toată lumea să iasă mulțumită din această poveste, și STB-ul cât și ADI să poată să își facă treaba în continuare, mult mai bine decât a făcut-o până acuma.

Domnul Pieptea Cornel – membru în Consiliul Director al TPBI

Mulțumesc, domnule președinte. În primul rând, o precizare generală. Acesta este un contract de delegare a serviciului public de transport și rolul lui nu este acela de a se substitui calității de acționari sau de a crea o relație între Consiliul General și entitățile prestante ale serviciului prestator, ale serviciului public, relație similară celei de acționariat. Este un contract care privește serviciul public delegat în momentul de față doar către operatori deținuți de UAT-uri, dar care în condiții similare ar putea fi delegat și către operatori privați. Tocmai de aceea, respectând criteriul 4 ..., care se referă la eficiență insistăm atât de mult pe partea de eficientizare a activității lucru care va fi valabil pentru toți cei patru operatori care vor semna contracte de delegare între asociație în calitate de reprezentantă a tuturor UAT-urilor și operatorii care vor presta serviciul public de transport public.

În ceea ce privește propunerile formulate, le-am avut în în analiză, vă pot răspunde la ele, o să o fac succint să nu ne întindem pe foarte mult timp, prima dintre ele referitoare la politicile naționale la această sintagmă este preluată din modelul cadru aprobat prin ordinul ANRSC 131 din 2019 și se referă la politicile statului român de asigurare a accesului la serviciile publice de transport a unor categorii de călători precum și la politicile de dezvoltare regională ce cuprind componente de dezvoltare a mobilității. A doua propunere era legată de politica de investiții de la bugetele locale, iar oricare dintre operatori poate încheia contract cu UAT-ul deținător al acestuia pentru realizarea de investiții, aceasta fiind și calea întrucât cheltuiala pentru investiții trebuie evidențiată separat și nu este parte a compensației. Știu că au existat discuții în acest sens, însă în urma auditului și a controalelor o astfel de cheltuială dacă am înregistra-o pe pe compensație, ar deveni neeligibilă și ar rămâne în sarcina operatorului ori în lipsa unui contract cu o altă entitate care să comande această lucrare nu poate fi prinsă în contractul de delegare.

În ceea ce privește compensația și stabilirea tarifului anual, vreau să fac o precizare pentru că noi discutăm foarte mulți și legăm compensația direct de tarif. De fapt compensația se calculează anual, tocmai asta este motivul pentru care auditul tehnico-economic este anual. Faptul că noi folosim kilometrul, prețul pe kilometru ca indicator intermediar pentru a

putea, o facem doar pentru a putea calcula compensația la nivelul fiecărei luni și să asigurăm cash flow operatorilor. La fel de bine am putea spune să funcționeze operatorul un an de zile și la sfârșitul unui an, fac calculul și vedem dacă este în plus sau în minus. Principiul prin care se alocă compensația este foarte simplu. Pe de o parte avem cheltuielile totale ale operatorului și în partea cealaltă avem veniturile: venituri din titluri de călătorii, venituri care sunt purtătoare de TVA, venituri din diferențe de tarif purtătoare de TVA, venituri din alte surse, publicitate și așa mai departe, care sunt purtătoare de TVA și restul până la valoarea totală a cheltuielilor este dată de compensație, care în noul contract nu va mai fi purtătoare de TVA. Dacă la nivelul unui an intervin modificări de creștere sau de reducere a cheltuielilor, în mod automat prețul, costul per kilometru al operatorului se modifică și este normal ca el să fie reflectat în tarif, tarif care intră în vigoare abia după ce este aprobat de forurile statutare care înseamnă de fapt reprezentanții tuturor UAT-urilor membre. Acela este momentul în care tariful intră în vigoare iar prin actualizarea anuală a compensației, prin actualizarea anuală a tarifului, nu facem altceva decât să calculăm în fiecare lună o valoare cât mai apropiată de realitate a costurilor. Țasta este ăsta este motivul pentru care noua formă se regăsește acest acest mecanism de preluare a tarifului, repet după aprobarea AGA.

În ceea ce privește corelarea dintre sumele ce vor fi plătite drept compensație de asociație și sumele alocate de UAT-uri, inclusiv contractul este semnat de UAT-uri în, este semnat de conducere TPBI, de președinte, în speță de primarul general în momentul de față vicepreședinți, conducătorii TPBI și este semnat de primarii UAT-urilor tocmai pentru că ei sunt cei care asigură finanțarea pentru această compensație, ăsta este motivul pentru care am legat practic sumele prevăzute în buget de compensația prevăzută în contractul dintre TPBI și operator. Ne-am dorit foarte mult acest lucru pentru a evita o situație care s-a întâmplat în trecut, în care STB-ului i s-a spus prestați un anumit număr de kilometri care costau o sumă și la sfârșitul anului TPBI-ul a constatat că toate UAT-urile cu sumele alocate în total nu reușeau să acopere aceea cheltuială și aici aducând STB-ul într-o situație financiară din ce în ce mai dificilă.

Referitor la supracontrol, aici o să îl rog pe Mihai, că a fost la STB și stăpânește subiectul mai bine referitor la partea de supracontrol din STB să spună el, noi la nivel de TPBI, de Asociație în programul de control de

monitorizare și control a întregii activități pe care o facem a tuturor operatorilor, am introdus și monitorizarea și controlul acestei activități de control și în funcție de ceea ce vom constata dacă este cazul vom propune măsuri suplimentare. Te rog, Mihai pe subiectul ăsta și revin.

Domnul Director Executiv Teodorescu Mihai – Direcția Transporturi

Doar pe subiectul de control, în actualul serviciu comercial există biroul controlori, are în componență mai multe sectoare de control, printre aceste sectoare este un sector cu denumirea de corp control supraveghere, practic acesta ... să îndeplinească și acest rol nu întocmai suficient pentru că lipsa de personal cu care se confruntă în acest moment acest segment din cadrul STB-ului, iar ca o concluzie, cu câți controlori ar trebui să meargă pe traseu, vă dați seama că acest lucru este generat de numărul activ de vehiculele pe care îl scoate STB-ul în parc zilnic, dar în orice caz nu mai poate continua dacă ne dorim un control eficient și dacă ne dorim să avem un randament de creștere a încasării din titlul din titlurile de călătorie, nu mai poate să meargă cu actuala valoare de personal. Din propria experiență pe care am trăit-o în RATB, vă spun că ne trebuie cel puțin un minim situat între 350 și 400 de controlori activi în traseu zilnic pentru a avea o acoperire eficientă și să nu uităm că în acest moment acest serviciu este prestat de către STB și pentru ceilalți operatori regionali care sunt în acest moment, în sfârșit în integrarea aceasta metropolitană și regională. Având în vedere aceste lucruri, cred că trebuie să acordăm o mare atenție asupra acestui lucru.

Vă mulțumesc frumos.

Domnul Director General Criț Adrian – STB SA

Domnule președinte, bună ziua. Adrian Criț sunt. Aș vrea să fiu scurt de această dată. Contractul de delegare a serviciului de transport public în zona metropolitană e făcut în baza regulamentului european 1370, ținând cont de niste cerințe date de legislația aferentă. Are niște avantaje majore atât pentru UAT-urile din Ilfov dar trebuie gândit și a fost gândit înspre folosul cetățeanului, a utilizatorului, serviciul de transport. Vreau doar să precizez niște avantaje pe care le avem prin acest contract de delegare. În primul rând e vorba de predictibilitate și avantajele rezultate urmare a delegării pe

perioadă lungă de timp ... posibilitatea atragerii de fonduri europene. De asemenea, noua politică tarifară care intră în vigoare odată cu acest contract de delegare promovează călătoriile pentru cetățeanul fidel transportului public prin faptul că utilizatorii frecvenți o să aibă o serie de avantaje și aici mă refer la faptul că o să aibă posibilitatea achiziției abonamentelor pe o durată mai mare de timp, pe de o parte și pe de altă parte, ne dorim ca noua politică tarifară să atragă și companiile în zona de achiziție de abonamente pentru angajați. Ne dorim servicii de calitate, ne dorim ca siguranța transportului să crească, ne dorim ca municipalitatea, respectiv UAT-urile din Ilfov se poate să își permită pe termen mediu și lung achiziția de vehicule noi nepoluante dotate cu tot felul de sisteme care să aducă beneficii călătorilor. Cam atât. Spun dacă sunt alte întrebări.

Vă mulțumesc.

Domnul Director Executiv Teodorescu Mihai – Direcția Transporturi

Domnule președinte, aș mai vrea eu să adaug că am spus o cifră mai devreme în ceea ce privește personalul de control, nu sunt adeptul angajărilor noi, sunt adeptul reconversiei forței de muncă din interiorul Societății de Transport București printr-o reconversie corectă și printr-o politică nouă de personal care trebuie să aibă în vedere eficientizarea și creșterea capacității de control și de a genera venituri din noile titluri de călătorie din noua politică tarifară care va îngloba și va stabili în sfârșit o integrare corectă metropolitană regională.

Vă mulțumesc.

Domnul Președinte Melciu Florin

Mulțumesc domnului Criț, domnului Teodorescu. A fost o întrebare a domnului Hazarian referitoare la majorarea amenzilor de la 200 RON la 300 RON. Aici știm cu toții că STB-ul acordă foarte multe facilități pentru foarte multe categorii, iar una dintre categorii, cea de elevi sau studenți era inclusă în gratuități, deci din punctul ăsta de vedere nu este niciun fel de problemă. Și din punctul meu de vedere este evident că STB, fostul RATB lucrurile au fost greșite, subdimensionate, asta s-a parcurs în mai mulți ani, adică în această perioadă de indecizie și de lipsa de decizie din punctul meu de

vedere a fost una care a creat ... ținut cu acest contract care din punctul meu de vedere trebuia închis de foarte mult timp, am încredere că cei doi directori o să poată să pună și să explice ... foarte mult costurile și chiar dacă subvenția la momentul ăsta reprezintă o sumă foarte mare din total buget. Sunt convins că putem eficientiza pentru a ... mergem mult mai mult pe partea de investiții, avem acele granturi de la ... pe fonduri europene care se pot accesa, deci din punctul ăsta de vedere ușor ușor și se pot găsi formule. Eu vreau să vă mulțumesc. Dacă unii dintre colegi ... vreau să ridicăm și să pună pună întrebări. Mulțumesc.

Domnul Consilier Petrariu Vasile Luliu

O clipă. Dacă îmi permiteți, pentru domnul director general Criț, că nu am fost atent, care este punctul dumnealui de vedere cu privire la acea variație de +/-20%, accesul și retragerea și anexa cu privire la resursa umană sunt trei probleme foarte importante care privește direct Societatea de Transport București STB SA.

Domnul Director General Criț Adrian – STB SA

Domnule președinte, domnule consilier general, răspund punctual la fiecare dintre întrebări. E un contract pe termen lung, e adevărat acest contract prevede o prestație aferentă, un număr de kilometri anual, e adevărat că pentru primul an prestația este limitată din cauza situației economice dezaastroase la nivel mondial pot să spun eu pentru că asta a creat pandemia. Vizavi de procentul pe care, la care făceați referire o spune că e un procent care să acopere știu eu o anumită anumite reorganizări pe de o parte, e adevărat însă și aici avem avem exemplu clar de luna trecută că programul de transport în momentul de față cred că satisface cerințele utilizatorilor. E foarte greu ca să reduci mai mult decât este redus în momentul de față și aicea și domnul Pieptea probabil are un cuvânt de spus că programul de transport în condițiile în care s-ar aduce deservicii majore utilizatorilor și în condițiile în care dacă am mări intervalul de succedare foarte mult, acest serviciu nu ar mai fi, nu ar mai putea să fie numit serviciu de transport public. ăsta e un prim aspect.

Vizavi de politica de personal de la început și în primul meu mandat, am promovat o politică prin care să prioritizez reconversia profesională, iar acolo unde aveam excedent de personal să facilitez pregătirea acestui acestei categorii în vederea preluării altor atribuții. Asta bineînțeles se face cu respectarea contractului colectiv de muncă, cu respectarea codului muncii, dar eu zic că vom găsi înțelegere la angajați și în momentul de față ca urmare a diminuării solicitărilor de transport și și pe viitor, pe măsură ce cerințele și trebuie să fim conștienți, cerințele în efectuarea transportului public pentru o perioadă de 10 ani vor fi modificate, nu o să fie niște cerințe constante. O să fie alte linii, o să fie probabil o altă dezvoltare în Ilfov, probabil cine știe, mai integrăm și alte județe. Cert e că dispunem de un parc un parc care are o amplasare în niste și aici răspunzi la întrebarea a treia are o anumită amplasare la nivel teritorial nivelul teritorial al Bucureștiului, în condițiile în care acționarul majoritar este Consiliul General al Municipiului București și punctele de lucru ne sunt concesionate pe perioada delegării contractului. Eu nu îmi doresc decât ca municipalitatea să poată investi în noi puncte de lucru. E adevărat că noi suntem conștienți pe de o parte de niște decizii anterioare luate în Consiliul General și aici aș aminti Pipera, problemele cu Floreasca, faptul că uneori suntem forțați ca să funcționăm în niște puncte de lucru care nu oferă toate condițiile, dar prin faptul că o să avem o nouă politică tarifară prin faptul că presiunea pe care o să punem pe bugetul municipalității, teoretic n-ar mai trebui să fii atât de mare astfel încât municipalitatea să poată investi în noi puncte de lucru și în condiții mai bune aduse angajaților, cred că asta ne dorim cu toții.

Vă mulțumesc.

Domnul Președinte Melciu Florin

Mulțumesc frumos, domnul director.

Alte persoane, alți colegi din comisie dacă au întrebări? Dacă nu, aș vrea să supun la vot forma executivului propusă și să votăm pe fiecare cele trei puncte separat.

Vă mulțumesc frumos.

Evident, după cele trei puncte și trebuie votat și punctul în ansamblu. Mulțumesc.

Domnul Consilier Pavel Marius Adrian

Domnule președinte, am o problemă cu semnatul în sensul că dacă cumva nu votez, mă abțin la toate punctele. Vă mulțumesc mult de tot.

Domnul Președinte Melciu Florin

S-a consemnat.

Vreau să supunem la vot amendamentul executivului la punctul 3.

Puteți vota.

7 voturi pentru, 0 împotriva, 3 abțineri.

Mulțumesc.

Urmează vot pentru amendamentul domnului Petrariu. Puteți vota.

4 voturi pentru, 1 vot împotriva, 5 abțineri.

Amendamentul este nefavorabil.

Domnul Teodorescu, ce mai avem pe ordinea de zi?

Asistent comisie

Mă scuzați. Trebuie votat punctul în integralitate cu amendamentul respectiv, punctul 3 de pe ordinea de zi.

Domnul Președinte Melciu Florin

Vă rog să îl supuneți la vot.

Mulțumesc.

Puteți vota.

8 voturi pentru, 2 abțineri.

Aviz favorabil.

Să trecem la celelalte puncte.

Punctul 1 de ordinea de zi a ședinței din 19 iulie 2021, referitor la 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.

Ceva dintre colegi are ceva de obiectat sau adăugat? Vă rugăm frumos. Dacă nu are nimeni, vă rugăm frumos îl supunem la vot. Mulțumesc. Puteți vota.

Domnul Consilier Milea Dan

Vă rog să consemnați, votez pentru.

Asistent comisie

8 voturi pentru cu domnul Milea și 2 abțineri.

Punctul 2 de pe ordinea de zi, 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.

Domnul Președinte Melciu Florin

Dacă nu există intervenții, aș ruga să se supună la vot.

Mulțumesc.

Asistent comisie

Puteți vota.

8 voturi pentru și 2 abțineri.

Domnul Președinte Melciu Florin

Mulțumesc.

Acesta era ultimul punct, din câte știu.

Vreau să văd mulțumesc dumneavoastră că ați fost prezenți, mulțumesc foarte tare colegilor consilieri și ne vedem luni la ședința de Consiliu General.

Mulțumesc frumos și vă doresc o zi frumoasă.

Președinte,

Melciu Florin



Secretar,

Rău Gabriel

