



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Serviciul Transparență Decizională
Nr. 3954/14 . 06.2021

Proces-Verbal al ședinței de dezbatere publică din data de 07.06.2021, ora 15.30, cu privire la

1. Proiectul 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;

2. Proiectul 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;

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

Ședința de dezbatere publică s-a desfășurat în format hibrid, prin mijloace electronice, prin intermediul platformei online de videoconferință WebEx, și prin prezență fizică, la sediul Primăriei Municipiului București din Bulevardul Regina Elisabeta nr. 47, sector 5, etaj 3, sala de ședințe nr. 301.

La ședință au participat:

- domnul Stelian Bujduveanu - Viceprimar al municipiului București;
- domnul Horia Tomescu - Viceprimar al municipiului București;
- doamna Georgiana Zamfir - Secretar General al municipiului București;
- domnul Tudor Măcicășan - consilier personal al Primarului General al municipiului București;
- domnul Celestin Drăgănescu - consilier personal al Primarului General al municipiului București;
- domnul Petrariu Vasile Luliu - consilier din cadrul C.G.M.B.;
- doamna Anamaria Alina Gram - consilier din cadrul C.G.M.B.;
- domnul Gabriel Rău - consilier din cadrul C.G.M.B.;
- doamna Ioana Stoica - consilier din cadrul C.G.M.B.;



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

-
- domnul Florin Covaci - consilier din cadrul C.G.M.B.;
 - domnul Nicorel Nicorescu - consilier din cadrul C.G.M.B.;
 - domnul Mihai Teodorescu - Director Executiv - Direcția Transporturi;
 - domnul Adrian Criț - Director General - Societatea de Transport București SA.

Doamna Georgiana Zamfir - Secretar General al municipiului București

Bună ziua, doamnelor și domnilor. Bine ați venit la dezbateră publică organizată de către Primăria Municipiului București, în conformitate cu prevederile Legii 52/2003 privind transparența decizională. Pentru început, o să dau cuvântul domnului viceprimar Stelian Bujduveanu.

Domnul Stelian Bujduveanu - Viceprimar al municipiului București

Bună ziua! Vă mulțumesc mult! Mulțumesc tuturor celor care au fost implicați activ în acest demers al Primăriei Municipiului București. Salut prezența participanților din spațiul public, salut prezența participării consilierilor generali pe care îi văd în partea aceasta a sălii, salut prezența TPBI-ului și sper să avem o zi bună. Sper să traversăm această perioadă cât mai rapid cu foarte puține sincope și vă invit să dezbaterem această etapă foarte importantă pentru municipalitate, pentru bucureșteni, să dezbaterem cum vedem transportul public pentru o perioadă de zece ani ce va urma de acum înainte și cum vedem ca municipalitatea împreună cu zona metropolitană București împreună cu Ilfovul să contribuie la această viziune.

Vă mulțumesc mult, doamna Zamfir, le mulțumesc colegilor. Am alături de mine pe domnul director Teodorescu, din partea Direcției de Transporturi din Primăria municipiului București, din partea Primarului General, domnul Tudor Măcicășan, consilier personal pe parte mobilitate și transport, și pe domnul Celestin, din partea tot Primarului General și împreună din partea TPBI-ului la fel pe transport public și mobilitate.

Pentru a intra direct în subiect, aș dori să dau cuvântul celor de la TPBI, autoritatea care a stat la bază și a lucrat la acest contract, să invit să ia cuvântul aici în față la microfon, dacă se poate, pentru a ne auzi cu toții. Aș vrea o scurtă prezentare pentru cei care ne urmăresc on-line și cei prezenți în sală despre contract, un intro, dacă se poate, și, mai apoi, intrăm direct în subiect, avem înscrieri la cuvânt, vom intra, dacă este nevoie, și articol pe articol, dar ar fi bine pentru toată lumea un intro. Vă rog, din partea TPBI-ului, cine dorește să prezinte? Vă rog, doamna Geanina Suditu, da, vă rog!



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Doamna Geanina Suditu - reprezentant Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București - Ilfov

Bună ziua tuturor. Mă numesc Geanina Suditu, reprezint TPBI alături de colegii mei din sală, coordonez serviciul PMUD și am fost implicată în toate contractele de servicii publice de la inițierea acestora în prima sa formă ca și context general, Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este, să spunem așa, contextul strategic în care toată mobilitatea regională București - Ilfov se desfășoară și în cadrul căreia aceste contracte, fiindcă vorbim de mai multe contracte, sunt gândite, este vorba de un proces continuu.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă avea niște măsuri instituționale, prima fiind înființarea acestei Asociații de Dezvoltare Intercomunitară ca să fie, să joace rolul mandatat de către toate UAT-urile de Autoritate de Transport și cu competențe în planificarea, organizarea, monitorizarea integrată a serviciilor de transport public. A doua componentă era transformarea Regiei de Transport Public în societate comercială urmată îndeaproape și aproape în paralel cu încheierea contractelor de servicii publice, primele la nivel de regiune, contractele de servicii de urgență cu trei operatori în primă fază. Ca și continuitate a acestui proces, având în vedere că suntem în cadrul Regulamentului 1370, în care serviciul de transport public este un serviciu social, un serviciu de interes economic general, aceste contracte sunt atribuite direct pe termen lung către patru operatori, fiind un proces continuu, cum spuneam, o trecere de la prima etapă de contracte de urgență la maturizarea acestora prin contractele pe termen lung.

Ca și bază legală 1370, Regulamentul 1370/2007, Legea 51 și Legea 92 sunt cele trei reglementări majore care transpun aceste documente la nivel local, bineînțeles, integrate în toate strategiile de dezvoltare, Planul de Mobilitate Urbană și celelalte documente la nivel regional. Ca și tip de contract, în anul 2015, a fost inițiat un model național printr-un proiect BERD, asumat la acel moment de către Ministerul Dezvoltării Regionale, care acum este transpus la nivel național în cam toate municipalitățile sau regiunile care au atribuire directă de contract.

În ceea ce privește eforturile de până acum, acest contract care este prezentat astăzi dumneavoastră a avut o etapă îndelungată de perfectare, de îmbunătățire, a fost un proces de perfectare ca urmare acum a recomandărilor și a adăugirilor Consiliului Concurenței, astfel că, pe aceste forme de contract, s-a obținut avizul în data de 13.05.2021, existând în prezent treizeci și nouă de hotărâri de consiliu local la nivel de regiune. Din punct de vedere al



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

integrării, mecanismele contractului sunt gândite astfel încât să funcționeze serviciul de transport în mod integrat, integrând cei patru operatori într-un singur sistem de e-ticketing, așa cum avem la nivel de regiune administratorul acestui sistem, fiind STB pentru acest moment.

În ceea ce privește modul de decontare a serviciilor și mecanismele prin care se evită sub și supra compensarea, conform anexei Regulamentului 1370, este de menționat că plățile lunare se fac în baza unui cost pe kilometru, care este de fapt, o convenție stabilită pentru plata lunară, iar veniturile sunt constituite din încasările directe de la cetățeni. La aceste costuri se adaugă un profit rezonabil, așa cum permite Regulamentul 1370, în situația noastră este stabilită la nivelul recomandat de Comisia Europeană prin acest coeficient sieg, deci, practic, este un indicator care înseamnă risc minim, fiind de 3,06 la % din cheltuiala totală a operatorilor. Tratatamentul este egal la toți operatorii, deci același coeficient este aplicat tuturor.

În ceea ce privește veniturile și compensația, compensația la cerința Consiliului Concurenței include și diferențele de tarif, deci, acele diferențe la tarif acordate pentru persoanele care beneficiază de anumite reduceri sau gratuități la transport public, prin legislația națională sau prin drepturile alocate prin hotărâri de consilii locale. Această compensație reprezintă chintesența, să spunem, a contractului, dar operatorii au posibilitatea să desfășoare și alte activități care pot să aducă un anumit venit, dar care trebuie, și cheltuiala și venitul, trebuie evidențiate distinct în contabilitatea operatorilor și aceste venituri trebuie să acopere integral costurile cu care sunt desfășurate pentru a nu afecta serviciul public. În ceea ce privește sub sau supra compensarea pe Regulamentul 1350, datorită faptului că avem atribuire directă pe contractele de servicii la nivel de regiune, anexa la acest Regulament este obligatoriu a fi respectată și a fost verificată în amănunt de către Consiliul Concurenței. Acest lucru a dus la perfectarea unor mecanisme în cadrul contractului și așa sublinia auditul anual care este realizat prin grija TPBI, un audit tehnic - economic, deci, nu este un audit financiar strict, este un audit tehnic - economic la toți operatorii care au contract cu asociația. Acest audit stabilește o regularizare anuală a costurilor, fiindcă, cum spuneam, costul pe kilometru este o convenție de plată, de fapt, stabilește costul pe kilometru real pentru anul precedent, stabilește costul pe kilometru pentru anul care urmează propune un plan de măsuri pentru performanța, pentru eficientizarea operatorului, fiindcă, practic, dânsii, făcând aceste analize la nivel de detaliu, sunt, să spunem, cei mai în măsură să formuleze și recomandări pe acest subiect. La



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

cerința Consiliului Concurenței a fost introdus un Plan de Eficientizare, Anexa 13 la contract și toate aceste eforturi sunt datorată faptului că în atribuirea directă a contractelor trebuie respectat criteriul patru altmark, care înseamnă că: operatorul care primește în gestiune un astfel de contract trebuie să fie un operator bine gestionat, deci, toate aceste măsuri trebuie să transpuse în mecanisme de contract.

În ceea ce privește eficiența operatorilor și indicatorii de calitate, există indicatorii de performanță care sunt prinși în Anexa 7 la contract. Nivelurile acestor indicatori fiind rezultate ca urmare a analizelor din cadrul Contractului de Urgență, scopul este de creștere a calității serviciului. Anexa 13 cum spuneam, sunt indicatori de eficiență, operatorii sunt obligați să realizeze investiții în procent de 1% din cheltuiala totală, nu scuzați din, ba da, din cheltuiala totală. S-a procedat la detalierea indicatorilor de eficiență în relație cu călătorii și anume: tipurile de reclamații care vor fi monitorizate și vor face obiectul sancțiunilor, în cazul în care sunt depășiți, și anume: partea de reclamații, în ceea ce privește salubritatea, în ceea ce privește relația cu călătorii și activitatea comercială. S-au impus limitări în ceea ce privește numărul de kilometri acces/retragere, precum și optimizarea intrărilor pe capetele de rute funcție de cel mai apropiat depou garaj. Nu în ultimul rând, s-au perfectat mecanismele de monitorizare și control a operatorului, fiind introdus controlul inopinat, lucru pe care nu-l puteam face până în prezent și, fiind acum instrumentele de sancționare mult mai atent analizate, astfel încât să își producă efecte prin respectarea cerințelor de calitate. Există plan de măsuri, există plan de remediere a deficiențelor în momentul în care se încalcă acești indicatori din Anexa 7. Este de menționat că, calculul prestației se face pe kilometri efectiv realizați, toate vehiculele fiind dotate cu GPS și monitorizarea fiind făcută în timp real. Aceasta este foarte important de precizat, fiindcă, practic, este parte din componenta de analiză la audit și monitorizată în permanență de TPBI. Ca și eforturi de consultare publică primele, prima formă după o serie de discuții cu Consiliul Concurenței, care reflectă același mecanisme de finanțare au fost în noiembrie...

Domnul Stelian Bujduveanu - Viceprimar al municipiului București

Doamna Suditu, mă scuzați! Vă mulțumim foarte mult pentru tot! Aș lăsa și colegii să întrebe că veți epuiza toate întrebările dacă vă lăsăm așa.. Vă mulțumim foarte mult! Sper că sunteți alături de noi în continuare pentru a răspunde colegilor. Aș dori să intrăm direct în discuții, pentru că se presupune



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

că cei care sunt astăzi prezenți sau care ne urmăresc au cunoștințe despre contract, l-au citit și așa vrea mai degrabă să fie o dezbatere dinamică, în care să aducem explicații, să ne consultăm, să preluăm puncte de vedere bune pentru a îmbunătăți contractul, mai mult decât să le povestească.. Vă mulțumesc foarte mult și vă rog să stați aproape până când, vă rog.. până când cineva are întrebare tehnică și necesită un răspuns la fel de tehnic.

Bun, o să intrăm direct în dezbatere. Avem înscrieri la cuvânt pentru cei care sunt astăzi prezenți fizic aici în sală și pentru cei care sunt pe online. Voi da cuvântul celor care sunt astăzi prezenți în sală, începând cu domnul Petrariu Vasile care este coleg cu noi, consilier general, vă rog!

Domnul Petrariu Vasile Luliu - Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Bună ziua și colegilor care ne urmăresc pe platforma online. Eu sunt aici, nu neapărat în calitate de consilier general, sunt reprezentant al unui număr de peste nouă mii de salariați din cadrul Societății de Transport București - STB SA. Mă bucur că avem printre noi colege de la TPBI, ne cunoaștem foarte bine, am lucrat o perioadă lungă de timp împreună la acest contract de delegare. STB SA are un contract de delegare în momentul de față, este adevărat pe o perioadă determinată și am fi vrut ca această variantă pusă în dezbatere publică să fie o variantă de contract agreată de părți. Din păcate, lucrurile nu stau așa și paradoxul este că noi suntem prezenți aici, este tocmai faptul că în ultima perioadă de timp nu a existat un dialog pe această temă și atunci am fost obligați să facem aceste observații, în loc să le fi discutat și să le fi convenit la nivelul celor două părți.

Înainte de a intra, practic, în subiect, așa vrea să fac câteva precizări legat de faptul că cei patru operatori care activează în momentul de față la nivelul ADIT sau TPBI, STB SA are niște particularități care poate că ar fi bine să fie înțelese de foarte multă lume, pentru că, dacă aceste lucruri nu vor fi înțelese, atunci vor fi neclarități în ceea ce privește poziționarea noastră ca societate. Pentru că noi, spre exemplu, structura parcului de vehicule, una din probleme nu este similară cu cea a celorlalți operatori. Deci, noi avem transport cu tramvai, troleibuz, autobuz, lucru care la nivelul țării nu cred că sunt foarte multe societăți sau, dacă nu cumva, suntem singurii care avem toate cele trei mijloace de transport. Ceilalți trei operatori care activează în această regiune București-Ilfov au numai transportul cu autobuzul. De asemenea, un lucru de care nu s-a ținut cont, este dimensiunea parcului. Deci,



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

noi avem ca parc circulant două sute optzeci de tramvaie, o sută optzeci și unu de troleibuze și o mie o sută de autobuze, lucru care, la fel, nu este similar cu ceilalți trei operatori și lucrul ăsta contează în ceea ce înseamnă analize, statistici și așa mai departe și când vom ajunge la această problemă vom discuta.

De asemenea, nu s-a luat în calcul atunci când se fac comparații și când se fac statistici de faptul că noi avem un număr de peste unsprezece mii de salariați care au o anumită structură, pentru că: avem conducătorii de vehicule, avem personal de conducere și TESA, avem maiștri, avem alte categorii care țin de infrastructură, mentenanță, pază, spălare, controlori, casieri și așa mai departe, lucru care nu se regăsește la ceilalți operatori, iar pe noi ne judecă la fel cum îi judecă și pe ceilalți operatori.

De asemenea, nu s-a ținut cont și nu se ține cont de vechimea parcului pentru că, STB SA în momentul de față are un parc la tramvaie care are o medie de peste nouăsprezece ani vechime, la troleibuze șaptesprezece, iar la autobuze peste nouă ani. Lucrul ăsta contează în ceea ce privește analizele, cheltuielile, când vorbești de mentenanță și așa mai departe, pentru că, dacă lucrul ăsta nu se ia în seamă și nu se ține cont, atunci clar că statisticile sunt deformate, pentru că noi nu ne putem rezuma numai la a arăta procente, pentru că procentele, așa cum spunem noi, nu reflectă tot timpul adevărul, pentru că depinde la ce te raportezi. Pentru că așa cum spunea doamna Geanina, există un contract cadru care a fost agreat la nivel național și care ar fi trebuit să fie adaptat fiecărei societăți de transport. Din păcate, s-a dat copy-paste și cei patru operatori au lucruri similare în proporție de peste 90% lucru care nu este corect. Adică, dacă eu vorbesc de un operator care are un parc de vehicule de trei mașini, sau douăsprezece mașini eu nu pot să discut, și nu pot să tratez la fel ca STB SA, care are un parc circulant de o mie cinci sute șaptezeci și ceva de vehicule, adică lucrul ăsta trebuie să se țină seama. Acum, noi am încercat să atragem atenția asupra unor lucruri care vor influența, de departe, în sens negativ atât activitatea de transport public local cu consecințe negative asupra calității transportului și a cetățenilor, dar și asupra salariaților Societății de Transport București S.T.B S.A.

Avem o valoare estimată a acestui contract de delegare, da, care este undeva pentru o perioadă de zece ani la treisprezece milioane nouă sute cincizeci și opt de mii lei fără TVA. Dacă am fi aplicat pe o medie ponderată la nivelul fiecărui an de contract bugetul anual, ar fi trebuit să fie undeva la 1,3 milioane, miliarde de lei. Și noi nu am înțeles și nu înțelegem, poate cineva de



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

la A.D.I.T sau cine a luat această hotărâre, să ne explice de ce valoarea primului an de contract este undeva la un miliard cincizeci de milioane, de ce s-a redus prestația de la o sută nouă milioane de kilometri la nouăzeci și unu de milioane două sute de mii, pentru că noi, așa cum spuneam, avem un număr de salariați, avem niște planificări și corect ar fi fost, dacă nu există posibilități de dezvoltare a transportului public local, măcar să fi plecat de la ce avem. În momentul în care în primul an de contract reduci practic activitatea, pentru că, momentul de față, parcul s-a redus cu aproximativ două sute, două sute și ceva de vehicule dacă ne raportăm la luna ianuarie. Păi, două sute de vehicule, înseamnă foarte mult, deci, pentru noi, două sute de vehicule înseamnă că nu putem să asigurăm activitate pentru cel puțin o mie două sute, o mie trei sute de salariați, deci, lucrul ăsta, cum să spun, ar trebui luat în seamă nu neapărat așa din condei, ci să se facă o analiză, să se vadă practic care sunt efectele. De asemenea, dacă eu în primul an de contract vin cu o valoare mult sub ceea ce am....

Domnul Stelian Bujduveanu - Viceprimar al municipiului București

Domnul Petrariu, mă scuzați, doriți să răspundă colegii la întrebare, ca să nu se piardă sau doriți la final....

Domnul Vasile Luliu Petrariu – Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Nu....la sfârșit...

Domnul Stelian Bujduveanu - Viceprimar al municipiului București

Bun, la final ați spus, mă scuzați că v-am întrerupt.

Domnul Vasile Luliu Petrariu – Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Deci, din punctul ăsta de vedere, zic că ar fi trebuit să se analizeze mai bine și să se vadă care sunt efectele și în cadrul Societății de Transport Public București, pentru că, asta, așa nu este obiectul contractului, dar vreau să vă spun că în momentul de față s-a creat o mare tensiune în cadrul societății, pentru că oamenii deja au văzut că s-a redus parcul, de ce nu, gradul de aglomerare a crescut și atunci oamenii, așa cum știm că s-a întâmplat în permanență, conducătorii de vehicule, în primul rând, au suportat tot timpul reproșurile cetățenilor pentru decizii care nu aparțin conducătorului de



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

vehicule. De asemenea, nu am înțeles, și lucrul ăsta l-am discutat foarte mult, de ce s-a făcut acea diferențiere de tarif pentru transportul cu autobuzul între Transportul Urban și Regio, și aici poate că noi, cel puțin până în momentul de față, nu avem niște argumente foarte clare. Sunt și câteva lucruri tehnice, dacă vreți în conținutul acestui contract de delegare, sunt anumite să zic, sintagme folosite care aparent nu creează probleme, dar pe termen mediu și lung e posibil să creeze neclarități. Noi am mai încercat în discuțiile anterioare să clarificăm aceste lucruri, din păcate, forma pe care noi am avut-o, dacă vreți, pentru că iarăși, ca o observație, în momentul de față, avem trei variante de contract: o variantă avizată de Consiliul General prin Hotărârea 254 din 18.06.2020, o variantă pusă în dezbatere publică de TPBI și o variantă pe care noi o discutăm astăzi pusă în dezbatere publică de către Primăria Municipiului București, iarăși, un lucru care considerăm că nu este în regulă, pentru că noi suntem direct interesați, dar cetățeanul care, să spunem, nu a avut acces la toate aceste informații, îi vine foarte, foarte greu să își facă un punct de vedere. Spunea și doamna Geanina și avem și noi aici o observație, cu privire la rolul acestui audit și noi am spus că criteriile de performanță, eficientizarea și tot ceea ce înseamnă îmbunătățirea calității transportului public local este un lucru pe care, cred eu, că îl acceptă toată lumea ca principiu, dar principalul răspunzător al acestui lucru este acționarul principal sau acționarii societății, în primul rând. Nu vine un audit să-mi stabilească mie ce se va întâmpla la anul, pentru că la anul se va întâmpla un lucru care ține de acționari, ține de politica de dezvoltare a transportului public și nu vine printr-un audit să spui că la anul vei avea prețul de doi lei, pentru că este un lucru simplu și bănuiesc că toți cei care au avut curiozitatea să se uite pe aceste documente, chiar dacă ele au însumat un număr de peste două mii de pagini, dar măcar punctual poate cineva a fost interesat, deci, calculul formulei de compensație este unul simplu și clar. Deci, acolo avem o formulă matematică, prețul nu poate fi influențat, că spune cineva - nu suntem de acord cu zece lei și vreau doisprezece sau nu suntem de acord cu doisprezece și vreau zece. E o formulă matematică, care are niște termeni și trebuie umblat la termen ca să îți dea rezultatul, deci, aici, nu cred că este foarte mult de discutat. Din păcate, dacă vreți, marea dezbatere a fost pe aceste tarife, lucru care, nici în momentul de față, din punctul nostru de vedere, această problemă nu este clară, pentru că s-a spus aici foarte clar și în concordanță cu regulamentul 1370: rolul acestui audit este de a verifica dacă compensația s-a dat corespunzător prevederilor contractuale, adică



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

verifică dacă acest lucru s-a respectat și dacă există supracompensare sau subcompensare, restul, din ce am văzut noi în acele rapoarte nu ni se par în regulă, pentru că au venit cu fel de fel de idei și au dat cu părerea s-au substituit celor care decid, de fapt, politica atât la nivelul societății, cât și la nivelul regiunii București - Ilfov și lucrul ăsta, din punctul nostru de vedere, nu este în regulă. Iarăși, era o prevedere în contract în care se spunea chiar la articolul 12 punctul 23, că sumele ce urmează a fi acordate anual operatorului cu titlul de compensație vor fi aprobate de Consiliile Locale și așa mai departe, și am zis așa: dacă Consiliile Locale nu dau această aprobare, ce se întâmplă? Pentru că e important lucru ăsta, adică noi să trecem în contractul de delegare lucruri care pot fi puse în aplicare, care nu afectează activitatea da, și care să fie în beneficiul tuturor, pentru că această Societate de Transport Public Local S.T.B S.A., una dintre cele mai mari societăți din țară și printre primele patru din Europa, da, trebuie sprijinită în interesul cetățenilor pentru a crește calitatea transportului public, pentru că, ce vorbeam la început de subfinanțare, înseamnă o întreținere mai proastă, înseamnă o curățenie nu la pretențiile cetățenilor și, nu în ultimul rând, lucrul cel mai important o ritmicitate care nu este pe placul cetățenilor, cetățenii doresc să vină vehicule, dacă se poate la un minut, la două, la trei, dar nu să stea către un sfert de oră, douăzeci de minute sau jumătate de oră în stație, pentru că, din punctul nostru de vedere, calitatea transportului public înseamnă ritmicitate și confort pentru cetățeni, adică curățenie și alte facilități, care înseamnă ca cetățeanul să se simtă bine. Deci, eu nu o să vă plictisesc citindu-vă toate problemele tehnice, dacă vreți, pe care noi le-am sesizat. Sper să primim un răspuns, din acest punct de vedere, dar o să mă refer numai la lucrurile, să spunem așa, mai sensibile, pentru că, spre exemplu, avem un document care a generat mari discuții, mari discuții și la nivelul societății, și nu numai și m-aș referi la anexa 12, cea care vorbește despre politica de resurse umane, este un document care nu a fost dezvoltat și s-au limitat cei care au stabilit lucrul ăsta la documentul standard, să zic așa, fără a veni cu precizări în acea anexă și a spune ce se întâmplă și cu salariații din cadrul societății, pentru că este important acest lucru, când vorbești că angajatorul are niște obligații, trebuie să indici și care sunt sursele, să zic așa de finanțare, pentru ca operatorul, angajatorul să își rezolve această problemă, și noi am venit cu o propunere la această anexă care nu se mai regăsește și noi am spus că, în funcție de inflație, în funcție de negocierile colective, pentru că oricât am vrea și oricât am respinge acest lucru, trebuie să înțelegem că există această procedură în



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

țara asta, negocieri colective. Negocieri colective, înseamnă un rezultat, dacă rezultatul este unul care să influențeze, să spunem, fondul de salarii, atunci trebuie să vezi care este sursa de finanțare în momentul când prin contractul de delegare nu am acest indiciu, ce se întâmplă la o negociere colectivă și atunci, probabil că anul acesta, că suntem, timpul văd că trece foarte repede, în decembrie noi vom negocia noul contract colectiv de muncă și eu am spus așa angajatorului: până la urmă noi am încercat de bună credință să găsim o soluție împreună, pentru că contractul de delegare, așa cum știm, nu poate fi modificat decât prin act adițional, adică, în momentul în care eu reduc se spune sau modific programul de transport sau umblu la niște indicatori în cadrul contractului de comun acord, un act adițional și părțile stabilesc. Adică, nu s-a pus problema și noi am înțeles foarte bine lucrul ăsta, că contractul nu poate fi modificat unilateral și, atunci, nu era niciun impediment și nu era niciun risc, dacă vreți așa, cu ghilimele de rigoare, să avem acea clauză în acea anexă prin care părțile de comun acord să stabilească și părțile, înseamnă S.T.B S.A, A.D.I.T, Primăria Municipiului București și Consiliul Județean Ilfov, acestea sunt părțile care ar fi putut să stabilească și să decidă. De asemenea, iarăși, un lucru care, cu anexa A13, văd că este și cu ghinion că are numărul 13...

Domnul Stelian Bujduveanu - Viceprimar al municipiului București

Renumerotăm, domnule consilier, renumerotăm.

Domnul Vasile Luliu Petrariu – Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Nu, dar sunt foarte curios să vedem cum va fi pusă în aplicare cele trei criterii stabilite acolo, pentru că, până una alta, văd că nimeni nu are curajul să spună, în mod clar, asta este varianta, adică, în momentul când vii și spui la modul general, se dorește reducerea ponderii cheltuielilor cu munca, vii în total cheltuieli și propui niște procente de la șaptezeci la șaizeci și la patruzeci, mie mi se pare total superficial, analiză total superficială care nu va putea fi pusă în aplicare pentru că lucrul este simplu. Transportul public local, alături de celelalte servicii comunitare, sunt servicii sociale, sunt servicii subvenționate de stat și sunt servicii subvenționate de stat în beneficiul cetățenilor, deci, nu în beneficiul salariaților care prestează, în beneficiul cetățenilor și atunci decizia acolo e.



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Domnul Stelian Bujduveanu-Viceprimar al municipiului București

Domnule consilier, atunci trebuie să vă întrerup, pentru că văd că facem o lecție de politică, din păcate noi suntem aleșii cetățenilor, consilierii generali, iar astăzi dumneavoastră ați spus că sunteți aici în calitate de lider sindical, deci, vă aduc aminte că noi, Consiliul General reprezentăm interesele cetățenilor și nu angajații Societății de Transport Public București. Deci, dacă vrem să fim sinceri cu noi, ar trebui să privim contractul ăsta ca pe o îmbunătățire a calității transportului public în comun, nu ca pe o îmbunătățire a calității locului de muncă a angajaților din Societatea de Transport Public București, tot respectul meu pentru acei oameni, pentru că ce muncă duc ei aici, este una extraordinară în București, dar nu trebuie să pui în balanță ce își dorește STB -ul față de ce își dorește bucureșteanul. Eu unul, am un mandat aici din partea cetățenilor și noi avem, și dumneavoastră sunteți cu mine coleg în Consiliu General, rolul nostru este să avem grijă de cetățeni, nu de o parte dintre cetățeni. Când a scris Orwell „Ferma animalelor”, să știți că nu avea dreptate în viziunea mea, toți suntem egali.

Domnul Vasile Luliu Petrariu – Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Deci, pot fi de acord cu o parte din ceea ce spuneți dumneavoastră, dar nimeni să nu uite vreodată că cel care prestează un serviciu și ăla este tot om. ăla este tot cetățean și lucrul ăsta, dacă nu se va ține cont de treaba asta, atunci, lucrurile o iau într-o altă direcție.

Domnul Stelian Bujduveanu-Viceprimar al municipiului București

Așa este și trebuie să știm și să fim atenți, domnule consilier general, că acei bani care sunt plătiți de către municipalitate, că ați spus corect un serviciu social, pentru care altfel ar fi fost foarte ușor o delegare a serviciului către un operator privat și nu mai aveam discuția asta aici, nu mai aveam negocierea aceasta când discutăm despre delegarea unui serviciu public către un operator propriu al municipalității sau altor U.A.T-uri din jur care fac parte prin TPBI, în această construcție vorbim de un serviciu semi social, pentru că noi îl întreținem, pentru că nu are cum să fie bancabil. Deci, haideți să fim atenți, pentru că nu îl plătim noi din buzunarele noastre, nu îl plătesc eu sau dumneavoastră persoană fizică, ci îl plătim din bugetul municipiului București, iar, dacă stăm să ne uităm în trecut, în ultimii ani, grevăm undeva la aproape 25% până la 30% din veniturile municipiului București cu acest transport public



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

social, cum numiți dumneavoastră. Lumea are nevoie de autobuz cu o ritmicitate de autobuz la minut, dar nu putem să punem omul și autobuzul.

Domnul Vasile Luliu Petrariu – Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Deci, eu spun așa, că încerc să fiu cât se poate de echilibrat și încerc să spun lucrurile pe nume, până la urmă, că ăsta este rolul meu, să spun ceea ce gândesc până la urmă și o spun, în ideea de a găsi soluții de rezolvare a unor probleme, că nu vreau să o dăm în alte discuții. Acum, iarăși spuneam de lucruri concrete, care trebuie puse în aplicare. Există o prevedere în contract la capitolul 15, da, punctual la articolul 15.3.4, în care nu știu pe ce considerente, da, s-a propus că, vezi, Doamne, programul de transport poate fi influențat unilateral cu plus minus 20%, fără a semna un act adițional sau fără a stabili din timp, să spunem, o anumită strategie și eu aș întreba dacă cei care au venit cu această propunere știu ce înseamnă să reduci 20% sau să crești cu 20% o activitate la nivel de S.T.B. S.A , deci noi vorbim de zeci, 15 - 20 de milioane de kilometri, da, pentru că, pentru noi, o reducere de maniera asta de 20%, înseamnă, așa cum spuneam mai devreme, că eu acum când am spus de cele două sute de vehicule, aia înseamnă o reducere cu aproximativ 13% a programului de transport, da, sau între 13 și 16% și, dacă eu la 16%, să spunem, nu am să dau de lucru la peste 1.500 de oameni, ce fac la 20% o dată. Al doilea....

Doamna Anamaria Gram – Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Îmi cer scuze, poate că fiecare intervenție trebuia să dureze trei minute, sunt cred că foarte multe persoane care vor să ia cuvântul, am înțeles că doriți să măriți costul pe kilometru, noi ne dorim dimpotrivă, să ascultăm de recomandările auditorilor și să scădem costul pe kilometru, mulțumim!

Domnul Stelian Bujduveanu-Viceprimar al municipiului București

Mulțumesc, doamna Gram, l-aș lăsa totuși pe domnul Petrariu să termine, pentru că profit că suntem câțiva consilieri generali în sală, aș fi dorit să fie mult mai mulți și-l las, pentru că văd că este și singurul de la grupul pe care îl reprezintă care grupul care are o pondere destul de mare în consiliul general să finalizeze dezbateră, cu scuzele de rigoare, dacă ne permiteți ca să finalizeze, că nu aș vrea ca după această dezbateră..



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB
Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Doamna Stoica Ioana – Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Mai suntem colegi de la PSD.

Domnul Stelian Bujduveanu - Viceprimar al municipiului București

Mă bucur că sunteți on-line, mă bucur.

Doamna Anamaria Gram – Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Dacă abordează teme diferite, da.

Domnul Stelian Bujduveanu - Viceprimar al municipiului București

Aș vrea ca, după aceste dezbateri, să nu fie vreo voce care să fi reproșat că nu a putut să își spună punctele de vedere și cred că, la final, când tragem linia, să luăm ce e bun din această dezbatere. Vă rog.

Domnul Vasile Luliu Petrariu – Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Să și înțelegem ce se întâmplă...

Domnul Stelian Bujduveanu - Viceprimar al municipiului București

Da, da, da... eu mi-am rezervat toată ziua și stau și ascult și ascultăm cu toții, vă rog!

Domnul Vasile Luliu Petrariu – Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Tocmai spuneam că prețul leu pe kilometru, indiferent de tipul de transport, este o formulă, rezultatul unei formule matematice și putem discuta pe tema asta fără nicio problemă. O altă prevedere în contract, și noi voiam să aflăm care a fost, să spunem, argumentația, s-a propus ca în primul an de contract, accesul și retragerea, da, să aibă, dar, apropo de treaba cu plus minus 20%, am și specificat acolo, deci, noi vedem acest lucru ca o marjă de variabilă de maxim 3%, o variantă cu 3% înseamnă să avem o rezervă de aproximativ 50 și 70 de vehicule.



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB
Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Domnul Stelian Bujduveanu - Viceprimar al municipiului București

Îmi cer scuze, dar în ultimii doi ani cu cât a fost marja?

Domnul Vasile Luliu Petrariu – Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Poftim?

Domnul Stelian Bujduveanu - Viceprimar al municipiului București

În ultimii doi ani cu cât a fost marja, dacă acum propuneți un 3%, sincer, în fața audienței.

Domnul Vasile Luliu Petrariu – Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Prin contract este trecut 5%.

Domnul Stelian Bujduveanu - Viceprimar al municipiului București

Ok și propuneți 3.

Domnul Vasile Luliu Petrariu – Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Deci, 3% înseamnă, în baza unui calcul, o rezervă de parc de plus minus, 50, 70 de vehicule.

Domnul Stelian Bujduveanu - Viceprimar al municipiului București

Care ar fi argumentul pentru care propuneți dumneavoastră această cifră?

Domnul Vasile Luliu Petrariu - Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Pentru că plus minus 20% ne duce undeva la peste 280 de vehicule zilnic.

Domnul Stelian Bujduveanu – Viceprimar al municipiului București

Bun, dar, până acum, cât era în contractul vechi? În contractul actual. Era cinci cu zece. Zece în plus, cinci în minus.



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Domnul Petrariu Vasile Luliu - Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Nu! Cinci plus minus cinci.

Domnul Stelian Bujduveanu - Viceprimar al municipiului București

Și propuneți trei.

Domnul Petrariu Vasile Luliu - Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Am zis că, până în trei, este o variantă practică, care poate fi pusă în aplicare fără influențe majore asupra activității. Adică, e o marjă de cincizeci, șaiszeci de vehicule care să le scot în traseu sau le reduc din traseu, așa putea să mă descurc cu salariații, cu costurile ș.a.m.d. că, pe de o parte vorbim de...

Domnul Stelian Bujduveanu - Viceprimar al municipiului București

Domnul Petrariu, să știți că este și domnul director de la STB aici în sală, el hotărăște cu salariile și cu astea...Vă rog. O să răspundă fiecare.

Domnul Petrariu Vasile Luliu – Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Sunt de acord că nu o să hotărâsc eu. Vorbeam de accesul și retragere, da. Și se spune că, în primul an, vezi doamne... accesul și retragerea nu va depăși, în primul an, un procent maxim din valoarea totală a prestației unei zile lucrătoare, 9% pentru autobuz, 9% pentru troleibuz și 6% pentru tramvai. Și noi am cerut niște explicații și, în anul doi, procentele astea să fie 7% pentru autobuze, șapte troleibuze și cinci pentru tramvai. Și am întrebat, așa ca să vedem cum poate fi implementată această prevedere, pentru că suntem de acord cu treaba asta și am mai discutat-o și la nivelul societății, într-o primă etapă, care poate fi un moment T0, să se facă o redistribuire a liniilor de tramvai, troleibuze, autobuze, de așa manieră încât să se reducă, pe cât posibil, acești, să spunem, kilometri necomerciali, dacă vreți cu ghilimelele de rigoare. Ce fac în anul doi? De ce mai am și în anul doi un target? Pentru că în anul doi ce se poate întâmpla? La tramvaie, noi suntem legați de fir și de cale, astea sunt locațiile, asta e. La troleibuze, la fel, până vor veni cele cu autonomie, unde să spunem că mai putem să mai ne mișcăm de colo colo, dar tot în zona de troleibuz trebuie să ne ducem. Și la autobuze, să spunem că acolo mai putem discuta. Dar, în condițiile în care noi, în momentul de față,



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

avem un deficit de parcuri pentru vehiculele pe care le avem, ce se poate întâmpla în anul doi, dacă nu faci o locație sau dacă nu deschizi o altă autobază ca să spui că, domnule, am mai deschis nu știu ce în ce zonă, o autobază și, atunci, iau linii sau mașini și le duc în zona respectivă. Când noi, prin cele opt autobaze, Pipera știm că nu o mai avem, Floreasca nici pe aia nu o mai avem, deocamdată, dar încă suntem suportați acolo, să vedem ce se va întâmpla în perioada următoare, dacă nu avem aceste locații în plus, cum putem să îndeplinim acest criteriu impus prin contract? Iarăși, o chestie care trebuie precizat și văzut ce se poate întâmpla. Eu sunt de foarte mulți ani în cadrul acestei societăți și știu, am prins timpuri grele, să spunem așa. Nu este niciun secret că, atunci când avem zăpadă sau alte calamități, un telefon de la primărie, și toată lumea se mobilizează să iasă, să deszăpezească pe stradă, pe refugii ș.a.m.d. Bun, aici se vorbește despre o obligație, dar nu se indică și sursa de finanțare. Cu ce bani se pot face aceste lucruri? Pentru că este importantă treaba aceasta, pentru că totuși se rezumă și la bani. Mai sunt câteva chestii tehnice și n-aș vrea să mai... sper că în răspunsul pe care... sau sper să se țină seama, în primul rând, de ce am menționat noi în materialul respectiv, pentru că....

Domnul Stelian Bujduveanu - Viceprimar al municipiului București

Sigur, toate răspunsurile vor veni în scris și vom extrage din toate propunerile pe care le-ați făcut și pe care le vor face colegii din sală și cetățenii implicați și colegii consilieri, vom extrage cele mai bune și le vom pune, încă o dată, în dezbatere publică, vom avea o formă consolidată a contractului. Deci, asta este o fază preliminară, în care fiecare parte...înteleg astăzi că dumneavoastră reprezentați partea sindicală și mă bucur că sunteți aici în calitate de aceasta. Chiar aș ruga, dacă sunt colegi PSD care sunt din grupul Partidului Social Democrat în Webex, să participe după ce iau cuvântul cei care s-au înscris înainte, pentru că aș vrea să aud și propunerea lor și partea lor de cum văd ei contractul. Vă mulțumim mult pentru tot ce ați spus și vă garantăm că aveți în noi un partener, aici vorbesc în calitate de municipalitate, Societatea de Transport Public București, domnul director Adrian Criș este în sală, tocmai că e garantul acelui parteneriat și, cu siguranță, vom asculta toate aceste propuneri, dar rugămintea mea pentru toată lumea este să nu uităm că acest contract are un singur lucru în centru, cetățeanul municipiului București. Atât. Aceasta este centrul contractului, iar ca să fie un transport public, autobuzele să vină la timp, care e cel mai important lucru astăzi, pentru că toți



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

avem nevoie de timp în București, este cu toții să ne dăm, să ne dăm silința și să depunem eforturi. Cele mai multe eforturi le depun cei care lucrează acolo și prestează acest serviciu, dar și municipalitatea depune eforturi, pentru că susține financiar această cheltuială.

Domnul Petrariu Vasile Luliu - Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Eu sunt de acord 100% cu ceea ce spuneți, numai că revin și spun, încă o dată, trebuie să ținem cont și de cel care prestează serviciu, pentru că noi vorbim în acest contract de delegare despre satisfacția cetățeanului și, când am spus în anexa 12 să se ia în calcul anumite lucruri, nimeni nu a vrut să țină cont de acest lucru. Deci, cel care prestează serviciul, eu așa spun, că trebuie să aibă și el o anumită satisfacție, pentru că altfel lucrurile nu sunt în regulă și cu asta închei, cu o singură observație. La programul de circulație sunt câteva anexe acolo interesante și nu știu dacă este o scăpare sau chiar așa s-a dorit. Deci, ritmicitatea vehiculelor este stabilită în minute și secunde. Eu nu am mai auzit, nu știu, poate pe la japonezi e adevărat, că pot să lucreze și cu secunde, dar, dacă noi credem în București că vom avea interval de succedare, nu știu, de 8 minute și 45 de secunde, atunci înseamnă că trăim în altă lume... adică mie mi se pare un lucru....

Domnul Stelian Bujduveanu – Viceprimar al municipiului București

Bun, haideți să nu dezinformăm, că înțeleg că nu este această prevedere cu secunde trecută nicăieri în actuala formă a contractului.

Domnul Petrariu Vasile Luliu – Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Eu am un obicei prost, dar îl am. Am geanta la mine cu toate documentele și le port, le târăsc după mine, că asta e...

Domnul Stelian Bujduveanu - Viceprimar al municipiului București

Nu mă înțelegeți greșit, m-aș bucura să fie în secunde, nu mă înțelegeți... M-aș bucura să fie așa trecut în secunde. Poate ar trebui, așa cum spuneți dumneavoastră, ca cei care prestează acest serviciu, să avem foarte mare grijă de ei, și trebuie să avem că altfel nu putem să avem un transport public eficient, dar ar trebui și ei să se țină de acest program.



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Domnul Petrariu Vasile Luliu - Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Domnule Viceprimar....

Domnul Stelian Bujduveanu - Viceprimar al municipiului București

Domnule Petrariu, acum sunteți sigur că... suntem într-un cadru oficial și putem să discutăm deschis. Sunt multe lucruri în neregulă cu transportul public în București și marea majoritate a lor, bine, pornesc bidirecțional, și din partea municipalității dar și din partea celor care prestează serviciul. Deci așa vrea să avem o discuție sinceră și onestă, pentru că noi trebuie să îmbunătățim acest serviciu, în niciun caz nu să plimbăm vina dintr-o parte în alta.

Domnul Petrariu Vasile Luliu - consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Aici nu suntem pe poziții divergente. Deci dialogul este cel care rezolvă foarte multe probleme, dar, legat de, să spunem, programul de circulație, eu vă spun din practică, dacă noi avem un interval de succedare de cinci minute, în realitate, intervalul se dublează cel puțin. Iar, eu să trec în contract o obligație că vine la cinci minute și paisprezece secunde este o aberație, din punctul meu de vedere. Adică, oricât ne-am dori noi să trecem acolo lucruri care sunt posibile. Vă mulțumesc și, dacă va mai fi să răspund la vreo întrebare.

Domnul Stelian Bujduveanu - Viceprimar al municipiului București

Mulțumesc, domnule Petrariu. Mulțumim, domnule consilier, că sunteți și consilier general, nu uitați, este o calitate foarte rară în municipiul București, suntem doar cincizeci și cinci din două milioane. Cred că avem reprezentativitate cât a unui deputat. Rog TPBI-ul, dacă dorește să răspundă acum succint la întrebări. Oricum le vom face și în scris, tocmai pentru a detensiona un pic situația și pentru întrebările următoare, poate se răspunde ca să nu mai fie nevoie. Vă rog! Îmi cer scuze, următoarea pe listă este doamna Anamaria Gram, consilier general USR, așa apare la mine. Domnul Rău, faceți schimb și vorbește domnul Rău. Ok, bine, îmi cer scuze, mulțumesc!



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB
Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Doamna Geanina Suditu - reprezentant Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București - Ilfov

Bună ziua! O să fiu succintă. Reiau punctual fiecare punct de vedere. Vis-a-vis de reducerea prestației, trebuie să nu uităm că într-adevăr acest lucru este și dat de nevoia de accesibilitate, dar și de suportabilitatea bugetelor locale. În ceea ce privește de ce s-a făcut diferențierea urban-regional, ca și consecință a auditului extern, s-a constatat o diferență în ceea ce privește combustibilul, dar e vorba și de repartizarea cheltuielilor indirecte, având în vedere că numărul de cheltuieli, de kilometri pe regional sunt mai mici decât kilometri pe urban, deci, induce oricum automat o altă pondere.

În ceea ce privește variante de contracte, cred că dânsul a omis să spună că aceste variante au fost în consultare, totuși, în momente diferite. Deci, momentul în care suntem acum este aceeași variantă pe site-ul TPBI și pe site-ul PMB. Rolul auditului este dat de către autoritatea contractantă, nu există o reglementare legală care să limiteze aceste prevederi. Costul pe kilometru, având în vedere că este un audit extern realizat de o firmă care vine la o anumită procedură concurențială, este certitudinea că acest cost este foarte bine evaluat și nepărtinitor.

În ceea ce privește costul pe kilometru în anul viitor, există mecanisme în contract ca acest cost pe kilometru, care este stabilit de audit la nivelul anului, să poată fi ajustat în funcție de evoluție pe durata anului respectiv, deci mecanisme există. Aprobarea bineînțeleasă, este a organelor TPBI, auditul făcând o propunere. Dacă nu se aprobă bugetul în cadrul unui UAT, așa sublinia că TPBI, sursa financiară pentru plata compensației, este asigurată de către UAT-urile membre. Prin semnarea contractului, UAT-ul își asumă alocarea acestor bugete, drept pentru care este foarte important ca, în momentul în care se asumă acest contract, să fie îndeplinite rigorile legale în ceea ce privește asigurarea surselor de finanțare, deci, obligatoriu.

Anexa 12, politica de resurse umane a fost larg discutată, inclusiv cu Consiliul Concurenței. Pentru ajutor de stat este o problemă care ține strict de managementul STB în relație cu sindicatele, nu are ce să caute în această anexă, inclusiv este poziția Consiliului Concurenței vis-a-vis de aceste activități. Anexa 13 este bazată nu pe statistici, ci pe rezultate ale auditului tehnico-economic. Este gândită astfel încât să își producă efecte, putând fi actualizată funcție de evoluțiile ulterioare.

Plus-minus 20 % este acea marjă care permite autorității contractante să-și ajusteze la evoluția reală și efectivă a mobilității din zonă.



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Acces/retragere, este vorba încă de un instrument de eficientizare a serviciului, practic acest lucru trebuie făcut de operator, de toți operatorii chiar, fără să existe un astfel de mecanism, deci, asta ar trebui să fie de la sine înțeles.

Deszăpezirea, așa cum este și acum, este cheltuială eligibilă în compensație este acoperită prin costul pe kilometru, pentru ceea ce are STB-ul în activitate. Programul de circulație, așa specifică, reprezintă o medie, aceea rezultată cu secunde, ele sunt patru anexe la programele de circulație care detaliază toate aspectele de prestație. Mulțumesc!

Domnul Stelian Bujduveanu – Viceprimar al municipiului București

Vă mulțumim! Dau cuvântul domnului consilier general, Gabriel Rău și membru în consiliul director TPBI. Vă rog domnul Rău!

Domnul Gabriel Rău - Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Bună ziua tuturor! Mulțumesc pentru organizarea acestei dezbateri. Transportul public e elementul care stă la baza decongestionării traficului din întregul București și, prin el, alături de parcuri, mijloace de transport alternative, ajungem, în final, la ceea ce ne doare cel mai tare, și anume poluarea. Ne putem imagina că un oraș cu un sistem public, un oraș este sănătos atunci când cei mai înstăriți cetățeni ai săi folosesc sistemul public de transport și asta mi-aș dori să țintim, asta mi-aș dori să obținem.

O să ridic astăzi la prima sesiune de dezbateri pe marginea contractelor de delegare următoarele întrebări și sugestii:

Prima este referitoare la asigurarea unui confort termic în interiorul vehiculelor și anume: cum putem asigura un confort termic confortabil în vehiculele dotate cu aer condiționat? Concret, propunerea noastră este de a folosi senzorii de măsurare a temperaturii și încadrarea acestei valori într-un anumit interval optim, astfel încât să evităm ca un vehicul care are dotarea de aer condiționat să circule cu el nepornit, din diferite motive.

Doi: dacă vorbim de verificări și monitorizare la controlul inopinat sau la mecanismul de monitorizare, cum ați vedea dacă am include un număr minim de verificări lunare? Și așa mai dori punctul dumneavoastră de vedere referitor la posibilitatea ca reclamațiile să fie primite de TPBI sau de o altă autoritate, iar controlul tot de această altă autoritate să fie făcut, astfel încât să ne asigurăm că vom crește interesul operatorilor pentru curățenie și ceilalți



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

parametrii ce nu pot fi definiți concret sau măsurați prin sistemul inteligent. În acest moment operatorul se verifică singur.

Trei: un alt punct pe care doresc să îl pun în vedere este creșterea penalităților pentru menținerea dispozitivelor electrice active, pentru aplicarea măsurilor, planurilor de măsuri pentru îmbunătățirea lor și respectarea obligației de a pune la dispoziția entității contractante a datelor, a informațiilor și a documentelor necesare verificării, precum și despăgubiri plătite de către operatorii de transport autorizați pentru nerespectarea condițiilor de calitate și de mediu, privind desfășurarea transportului, astfel încât să creștem grija acestor operatori pentru indicatorii de calitate dificil de definit concret.

Patru: un punct nou pe care îl apreciez ca fiind foarte bun în noile contracte de delegare este existența obligatorie de a afișa în interiorul vehiculelor posibilitățile de a face reclamații. Propun să dezvoltăm această parte și să spunem clar câte, unde și, inclusiv, care este dimensiunea afișelor referitoare la posibilitatea cetățenilor de a face reclamații pentru fiecare tip de vehicul în parte, astfel încât să ne asigurăm că ele sunt vizibile oamenilor și reușim să le transmitem călătorilor că au posibilitatea de a depune reclamații.

Cinci: legat de predictibilitatea sistemului de transport, și mă refer aici în special la abaterea timpului de ajuns în stație al vehiculelor. Înțeleg că sistemul de transport în care vehiculele publice circulă stau uneori în aceeași coloană cu ceilalți participanți la trafic, dar, aș dori să întreb, cum putem construi indicatori de abatere diferiți pentru vehiculele care împart benzile de circulație cu ceilalți participanți la trafic față de cele care se deplasează pe platformă proprie și, desigur, să reducem aceste abateri. Șase și ultimul punct, referitor la protecția mediului, în acest moment este prevăzut în norma de minim euro cinci la achiziția de noi vehicule, dar ne putem, ne putem imagina că, dacă, și repet, dacă vorbim de o perioadă de zece ani, ar trebui să avem această normă în maxim trei-patru ani sau până reușim să schimbăm vechea flotă integral, iar apoi să avem ca prag minim o tehnologie superioară mai puțin poluantă. Vă mulțumesc pentru atenție!

Domnul Stelian Bujduveanu – Viceprimar al municipiului București

Mulțumim mult, domnule consilier general! Rog TPBI - ul, dacă poate să răspundă la...V-ați notat întrebările, da? Colegii la TPBI! Da? Bine! Rog, dacă puteți răspunde la întrebările colegilor noștri, ca să trecem la următorul participant. Dacă e nevoie intervenții, putem interveni și cei din sală, ar fi



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

frumos să avem o dezbatere deschisă, sau cei pe online, rog frumos să anunțe că doresc să ia cuvântul.

Domnul Mihai Rădoi - reprezentant Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București - Ilfov

Mihai Rădoi e numele meu. Sunt șeful Serviciului de Planificare și Reglementare în TPBI. Am reținut de la domnul consilier următoarele întrebări referitoare la confortul termic. Da, este o preocupare a noastră, vom ține cont de această observație a dumneavoastră și, în sensul ăsta, o să transpunem în cadrul contractului, eu știu, măsuri pe care operatorul trebuie să le îndeplinească pentru a asigura confortul termic, acolo unde este cazul.

Domnul Gabriel Rău - Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Dacă îmi permiteți să mă asigur, practic, vorbesc să legăm temperatura de un anumit interval și indicatorul să nu fie simpla existență a aerului condiționat într-un vehicul.

Domnul Mihai Rădoi - reprezentant Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București - Ilfov

De acord, acolo unde există aparat, iar el nu este funcțional dintr-un motiv sau dintr-altul, da...

Domnul Stelian Bujduveanu – Viceprimar al municipiului București

Da, are dreptate domnul consilier. Mă scuzați! Vă rog!

Doamna Anamaria Gram - Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Ca să fie o discuție, cum ați spus... Voiam să completez că și eu voiam să abordez această problemă cu aerul condiționat. Aș vrea să găsim un mecanism prin care să sancționăm șoferul mijlocului de transport, în cazul în care autobuzul este dotat cu aer condiționat, dar nu este pornit, pentru că nu aș vrea aici să detaliez, dar poate mulți dintre noi știm de ce nu sunt pornite aceste sisteme de aer condiționat. Prin urmare, dacă nu există o defecțiune în mijlocul de transport în comun și șoferul nu a sesizat șeful ierarhic că are o defecțiune la sistemul de aer condiționat și nu este pornit, iar temperatura este de, și de stabilit inclusiv chestia asta că peste temperatura de, se pornește



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

aerul condiționat, atunci să fie sancționat șoferul de autobuz sau respectiv, mă rog, al mijlocului de transport în comun. Mulțumesc!

Domnul Mihai Rădoi - reprezentant Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov

Am reținut destul de bine și vom stabili mecanismul acesta de sancționare, de analiză și sancționare.

Domnul Stelian Bujduveanu - Viceprimar al municipiului București

Aș vrea și eu să intervin. Nu cred că este rolul TPBI-ului ca să sancționeze angajații unui operator, în niciun caz. Dar, putem mai degrabă sancționa operatorul, care, la rândul lui, se poate întoarce. Deci, niciodată într-un contract de delegare nu va interveni, adică nu vreau să impacientez lumea, dar nu există un risc personal și patrimonial, pe acela îl avem doar noi, consilierii generali, nu-l au și alții. Deci, nu pot ei să răspundă, ci societatea trebuie să răspundă și la rândul ei trebuie să ia măsuri pentru acestea, dar are dreptate colega și colegul nostru consilier general, ar trebui să existe o monitorizare a calității transportului public și, când vorbim de calitatea transportului public, ne referim inclusiv la aceste detalii care sunt foarte importante, diferite în funcție de sezonul estival în care ne aflăm, deci, sezonul în care ne aflăm, că e cald, că e frig și cred că ar trebui găsită o formulă prin care să se evidențieze această calitate a călătoriilor, calitatea transportului. Mulțumesc!

Doamna Anamaria Gram – Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Știți de ce am sugerat aceasta? Pentru că operatorul are dreptul de regres împotriva angajatului care a greșit, dar foarte rar utilizează, foarte rar se îndreaptă împotriva angajatului care a greșit. Problema este următoarea: dacă noi sancționăm operatorul, până la urmă tot noi îl susținem.

Domnul Stelian Bujduveanu – Viceprimar al municipiului București

Doamna consilier, aș vrea să văd și scuze că vă întrerup, când se întoarce primăria împotriva vreunui fost edil, abia atunci să avem pretenția ca o societate să se întoarcă împotriva unui angajat care prestează servicii pentru cetățeni.



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Doamna Anamaria Gram – Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Probabil că nu o să putem eficientiza în niciun mod altfel...

Domnul Stelian Bujduveanu – Viceprimar al municipiului București

Adică cred că...

Doamna Anamaria Gram – Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Operatorului nu-i pasă, pentru că nu are niciun sens să denunțăm unilateral contractul, nu are niciun sens să reziliem contractul, nu are niciun sens să aplicăm penalități operatorului, pentru că tot noi îi acoperim orice fel de pierderi, prin urmare, singura, eu de asta spun, pentru că tot noi achităm, tot din bugetul local merg banii pentru transportul public și avem, suntem blocați în acest contract cu STB-ul și ceilalți operatori zece ani, adică pe ei chiar nu-i interesează dacă noi denunțăm unilateral sau le aplicăm anumite, o sută de lei pe încălcare de indicatori de performanță, adică de aceea nu știu, cred că niște măsuri...

Domnul Stelian Bujduveanu - Viceprimar al municipiului București

Înțeleg, și da, împărtășesc această îngrijorare, dar, din păcate, forma de delegare a serviciului de transport public, care, dintre cele trei delegarea directă către un operator propriu pe care îl avem noi, Societatea de Transport Public București, care are acționariat majoritar consiliu prin consiliul general Municipiul București, trebuie mutată problema și este astăzi analizată de către conducerea noii societăți comerciale și împreună inclusiv cu liderii sindicali, cu toată lumea trebuie avute discuții sincere, pentru că nu vei putea să îți sancționezi, poți să îți sancționezi propriul operator, dar va fi un cerc vicios care nu se va închide niciodată, ci viziunea trebuie să fie în ansamblu, de a crește calitatea călătoriilor. Dacă vorbeam de un contract de delegare într-adevăr cu un operator privat, care nu exista nicio pârgă de control asupra lui decât cea prin mecanismele contractuale, atunci, da, cred că trebuia să punem accent mult mai mult pe aceste detalii. Astăzi cred că noi, în calitate de consilieri generali și reprezentanți ai acționarului municipiul București în STB, cred că putem pe dublu sens să ne punem amprenta pe acest criteriu de calitate a călătoriilor. Dar, aveți dreptate, trebuie gândit și sigur cei de la TPBI se vor gândi la o formulă prin care să pună chiar în scris aceste detalii.



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Doamna Anamaria Gram – Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Înțeleg, adică managementul ar trebui să facă aceasta, să găsească niște pârgii interne, să facă, da, sunt de acord că noi, având în vedere că putem să numim membri în consiliul director și că putem să ajungem să controlăm intern, să zic această problemă.

Domnul Mihai Rădoi - reprezentant Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov

La urmă este o problemă care ține...

Domnul Vasile Luliu Petrariu - Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Scuzați, poate că este bine de reținut: în cadrul Societății de Transport București STB SA, există proceduri de lucru, instrucțiuni și regulament intern. Deci, nu este haos, nu face fiecare ce vrea.

Domnul Mihai Rădoi - reprezentant Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București - Ilfov

Domnule Petrariu, de-a lungul timpului primim tot felul de reclamații cu privire chiar în mod direct la temperatura din mijloacele de transport. Sunt anomalii, sunt, au apărut chiar acum de când s-a încălzit afară, când tramvaiele merg cu căldura pornită. Oamenii transpiră în tramvaie, pentru faptul că vatmanul, conducătorul de vehicul, nu face, mă rog, un lucru minim, să oprească căldura. Există observații făcute.

Domnul Vasile Luliu Petrariu - Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Colegii consilieri generali au dreptate principal, da, că trebuie respectate niște reguli. Cine nu le respectă, asta spun, avem regulament intern, avem instrucțiuni, proceduri de lucru. Cei din cadrul societății să urmărească și să ia măsurile care se impun, dar, legat de treaba aceasta, este mult de discutat, dacă vreți și dumneavoastră, știți foarte bine ce se întâmplă.

Domnul Stelian Bujduveanu – Viceprimar al municipiului București

Cred că, domnule Petrariu, trebuie să fim cu toții de acord că în această viziune a noii administrații, cetățeanul este în centru transportului public. Dacă



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

plecăm de la această premisă, nu o să mai avem discuții despre cum un șofer nu a vrut să dea mai tare la aer sau mai încet, sunt un pic ridicole în acest for deliberativ să vorbim despre aceasta. Ar trebui cei care muncesc în slujba cetățenilor, indiferent că sunt la privat sau la stat, dar servesc și muncesc pentru semenii lor și sunt plătiți pentru acest, pentru această muncă pe care o depun să își depună toate eforturile pentru ca acel serviciu să fie de calitate, indiferent că mergi și comanzi o cafea sau un suc sau că ai pretenții ca șoferul de pe tramvai sau de pe autobuz să se comporte ca la carte. Noi, ca și cetățeni, ca societate, trebuie să tindem în acea direcție și sunt de acord cu dumneavoastră, cu toții împreună cu managementul, împreună cu acționarul, care este Consiliul General, Primăria Municipiului București prin Consiliul General, cu toții trebuie să depunem acest efort. De aceea și suntem astăzi aici, pentru a fi de acord că, în centru transportului public din municipiul București, se află cetățeanul, care servește și care folosește transportul public. Mulțumesc!

Domnul Mihai Rădoi - reprezentant Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov

Da. Aș zice, ca să încheiem subiectul, faptul că degeaba avem instrucțiuni de lucru, degeaba avem proceduri atâta vreme cât ne trezim că, în mijlocul de transport fie dărdăim de frig, fie transpirăm. Haideți să facem ceva mai mult decât atât și să asigurăm confortul cerut de cetățeni. Vă mulțumesc pentru...

Domnul Celestin Drăgănescu - Consilier Primar General

Mihai, cu scuze, aș vrea și eu să adaug ceva la subiectul acesta. Bună ziua! Doamna consilier, legat de criteriile acestea de performanță care sunt prevăzute în contract, cum ați spus și dumneavoastră, cu acea sancțiune de o sută de lei la articolul 22.3. Poate, într-adevăr, noi acolo am prevăzut în cadrul contractului și sunt prevăzute mai multe abateri pentru care un angajat s-ar putea face vinovat, că acesta a fost spiritul, ne gândim ce a vrut cineva să facă din rea-voință. De exemplu, să nu își, nu știu, să nu dea drumul la sistemul de informare călători, care, deși este dotat vehiculul cu el, nu funcționează și nu pentru că este defect și da, într-adevăr, poate ar fi o idee bună să formulăm un pic mai concret, tot la acel punct, în același spirit cu celelalte puncte de mai sus și partea de climatizare, așa cum am prevăzut, și noul contract aduce



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

acest lucru, că un vehicul nu poate ieși din unitatea de exploatare fără un sistem GPS, fără sistemul GPS funcțional. Chestia aceasta nu este prevăzută în contractul actual și acest mijloc pe care o să îl avem o să ne aducă foarte multe beneficii. Evident, în primul rând, că știm unde este și putem verifica abaterea la program, abaterea de la program. Pe de altă parte, există o posibilitate tehnică, și nu consider că este foarte scumpă, de a monitoriza temperatura ambientală în saloanele vehiculelor și conectarea acestor senzori la computerele de bord, însă acest lucru necesită o investiție. Nu spun că este mare, spun că trebuie o investiție care nu se poate face într-o zi. Dar, ce se poate face este adăugarea în spiritul contractului.

Doamna Anamaria Gram - Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

A investiției...

Domnul Celestin Drăgănescu - Consilier Primar General

Da, asta se poate face. Nu, adăugarea în spiritul contractului a unui punct în același capitol cu celelalte, unde am spus mai devreme, la 22.3 și să nu uităm, așa cum spunea foarte bine și domnul viceprimar, de dubla calitate pe care Consiliul General al Municipiului București o are, în calitate de acționar care influențează în mod direct managementul. TPBI -ul ca autoritate poate să reglementeze, poate să ceară, dar se va îndrepta numai și numai către operator.

Domnul Mihai Rădoi - reprezentant Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov

Bun. Cu permisiunea dumneavoastră, aș trece mai departe. Cu privire la reclamațiile care ar trebui să se îndrepte cu preponderență mai degrabă către entitatea contractantă. Da, așa este, noi primim reclamații, primim petiții de la publicul călător, primim și de la STB reclamațiile care ajung la dânsii să facem analiza și unul dintre indicatorii de performanță pe care noi îi monitorizăm trimestrial se referă la aceste petiții.

Domnul Gabriel Rău - Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

La punctul doi mai este și partea de verificare și anume operatorul se verifică singur. Putem să găsim o soluție de o autoritate superioară care să



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

facă aceste verificări? Aceasta este prima întrebare și a doua: putem stabili concret un număr minim de verificări lunare?

Domnul Mihai Rădoi - reprezentant Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București - Ilfov

Verificări? Haideti să... verificări lunare referitoare la?

Domnul Gabriel Rău - Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

La respectarea curățeniei, de exemplu, în mijloacele... că pleacă un vehicul pe linie curat. Nu putem să definim concret ce e curat și ce nu.

Domnul Mihai Rădoi - reprezentant Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov

Am înțeles. Vreți întocmirea unui plan lunar de la bun început cu privire la aceste verificări, iar el să fie pus în practică, monitorizat, pentru că noi avem prin acele controale inopinate sau controale mixte pe care le facem unul dintre subiecte se referă la calitatea transportului.

Domnul Celestin Drăgănescu – Consilier Primar General

Și să menționăm și faptul că operatorul nu se verifică doar singur. Adică, serviciul monitorizare din cadrul TPBI, tocmai acesta este rolul lui, asta e neapărat nevoie de subliniat, pentru că...

Domnul Mihai Rădoi - reprezentant Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov

Deci, controlul inopinat este un control efectuat din salariați ai TPBI.

Domnul Gabriel Rău – Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Cam câte astfel de controale lunare vedeți sau putem stabili un indicator, un număr al lor, lunar, pe bază...

Domnul Mihai Rădoi - reprezentant Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov

Facem un plan, o planificare lunară, da?



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Domnul Gabriel Rău – Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

O putem include în contract?

Domnul Mihai Rădoi - reprezentant Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov

Găsim soluție.

Domnul Gabriel Rău – Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Mulțumesc!

Domnul Stelian Bujduveanu – Viceprimar al municipiului București

De aceea suntem aici, chiar să includem, fără probleme.

Domnul Mihai Rădoi - reprezentant Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov

Mai departe, da? Creșterea penalităților și a despăgubirilor pentru abaterile de la calitate, de la Protecția Mediului. Sigur, luăm, gândim o soluție și pentru acest aspect.

Domnul Gabriel Rău – Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Față de valorile actuale, cam cât de mari le vedeți? Mărite cu 50% de două ori, de zece ori?

Domnul Mihai Rădoi - reprezentant Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov

Mi-e greu să dau un răspuns, vă mărturisesc, pe loc.

Domnul Gabriel Rău – Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Avem vreo constrângere aici?



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Doamna Geanina Suditu - reprezentant Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov

Aș vrea să fac eu o precizare vis-a-vis de aceste penalități. Deci, toate penalitățile care sunt în contract, aplicate operatorului, nu sunt eligibile pentru calculul compensației. Deci, ele se suportă din...da? De aceasta, fiind un efort pentru operator din alte venituri, ar trebui să reprezinte și un mecanism de auto-curățare aceste penalități. Ele trebuie să fie în concordanță, având în vedere că interesul este să se ducă pe cel care a greșit, să fie suportabile pentru acea persoană și numărul de penalități nu este limitat. Deci, l-ai prins de cinci ori într-o zi, poți să îl penalizezi de cinci ori. Deci, tocmai de aceasta, penalitatea trebuie să fie suportabilă, să ducă la corecție, nu să îl împovăreze.

Domnul Gabriel Rău – Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Mulțumesc!

Domnul Mihai Rădoi - reprezentant Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov

Bun, o să trec mai departe, reclamațiile din vehicule, așa cum bine ați constatat. În cuprinsul contractului am rezervat un alineat în care ne-am referit la faptul că, în salonul vehiculului, va fi afișat un anunț prin care dăm posibilitatea cetățenilor, atunci când sunt nemulțumiți sau atunci când vor să facă o sugestie, să știe unde și cui să se adreseze. Am reținut ideea de a îl face cu o dimensiune suficient de mare ca să fie util cetățeanului și nu doar să bifăm o acțiune.

Domnul Gabriel Rău – Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Și nu doar într-un singur loc și anume să zicem la intrare în prima... lipit de cabină, ci să îl avem în mai multe locuri de-a lungul unui tramvai, care este destul de lung, de exemplu.

Domnul Mihai Rădoi - reprezentant Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov

Este în regulă.



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Domnul Nicorel Nicorescu - Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Aș avea și eu o intervenție scurtă la punctul acesta, dacă se poate.

Domnul Stelian Bujduveanu – Viceprimar al municipiului București

Vă rog, domnule consilier, vă puteți scrie când vă înscrieți la cuvânt, ca să dăm cuvântul să...

Domnul Nicorel Nicorescu – Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Mă gândeam că intercalăm după aceea subiectele prea mult. Era fix pe partea de reclamații, dar dacă facem așa...

Domnul Stelian Bujduveanu - Viceprimar al municipiului București

Vă rog, spuneți acum.

Domnul Nicorel Nicorescu - Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Vedem cum este mai bine. Voiam să spun legat de aceste reclamații că aș dori să ne asigurăm că le putem colecta și prin intermediul aplicației Info TB și să oferim, de asemenea, și grant pentru accesul la reclamațiile strânse prin Info TB către ADITPBI. Acum, din câte știu, aplicația este a STB-ului. Deci, ADITPBI nu are acces probabil la aceste informații. Aceasta am vrut să spun, pe partea de reclamații, că aș vrea să folosim cu adevărat mediul online și acestea să poată fi încărcate în aplicație.

Din sală

Și urmărite!

Domnul Stelian Bujduveanu – Viceprimar al municipiului București

Răspunde domnul Celestin. Vă rog!

Domnul Celestin Drăgănescu – Consilier Primar General

Această dezvoltare a aplicației, într-adevăr, cum bine ați spus, aplicația este a STB-ului în proprietate. Trebuie să...este deschis. Ziceam că aplicația este în proprietatea STB-ului și o funcționalitate, deși este foarte simplă,



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

trebuie negociată de către STB cu furnizorul aplicației. Dar, într-adevăr este un lucru pe care noi nu putem să-l impunem în contract, în care să spunem că TPBI-ul obligă STB- ul ca, într-o aplicație de-a lor, să aibă acest lucru, ci doar să afișeze modalitățile de reclamații.

Domnul Mihai Rădoi - reprezentant Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov

Bun, trecem...

Domnul Gabriel Rău – Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Scuze, o întrebare finală. Aș dori să...cum avem planul la verificări, am putea avea și aici un plan la, unde, câte și cum arată pe fiecare vehicul, în contracte?

Domnul Mihai Rădoi - reprezentant Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov

Da, da.

Domnul Gabriel Rău – Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Mulțumesc!

Domnul Mihai Rădoi - reprezentant Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov

Fără îndoială.

Domnul Stelian Bujduveanu - Viceprimar al municipiului București

Bun. Puteți continua, vă rog?

Domnul Mihai Rădoi - reprezentant Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov

Da, mai aveam două...

Domnul Stelian Bujduveanu - Viceprimar al municipiului București

O mică paranteză. Rog colegii care doresc să se înscrie la cuvânt, să anunțe înainte, fie în sală, fie să scrie pe WhatsApp, ca să nu, pe internet, ca să nu intervenim unii peste ceilalți.



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Domnul Mihai Rădoi - reprezentant Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov

Următoarea se referă la predictibilitate. Sigur este parte a unui serviciu public de calitate, este predictibilitatea. Ne dorim să avem, eu știu, o predictibilitate cât mai bună, este foarte important pentru cetățean. Aplicația InfoTB ne dă informații cu privire la sosirile în stații. Din păcate, traficul în București este, așa cum îl știm cu toții, mai apar sincope. Sperăm ca prin măsurile globale integrate cu care noi am avut prilejul să discutăm, mă refer la parcuri situate în preajma punctelor inter-modale, mă refer la benzi dedicate transportului public, mă refer, dacă vreți, la semaforizarea inteligentă care să dea prioritate, să ofere prioritate mijloacelor de transport în comun. Toți factorii aceștia cumulați, sperăm ca, în cel mai scurt timp, să își arate roadele în acest indicator al calității serviciului.

Domnul Gabriel Rău – Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Aș dori să clarific aici un pic întrebarea. În acest moment, de exemplu, avem o abatere de un minut la interval de trei minute al fiecărui vehicul ce trebuie să ajungă în stație.

Domnul Stelian Bujduveanu - Viceprimar al municipiului București

Anulăm contractul.

Domnul Gabriel Rău - Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Nu, nu. Vreau să ajung la acele secunde de care discutăm mai devreme, și anume: dacă vorbim de o linie care are deja platformă proprie de deplasare, cum este linia lui patruzeci și unu, să zicem, sau de un autobuz care are deja o linie unică pe care se deplasează, n-am putea să facem treizeci de secunde? Iată, că băgăm și secunde în contractul acesta! Ce părere aveți?

Domnul Mihai Rădoi - reprezentant Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov

Așa este, sunt de acord cu punctul dumneavoastră de vedere.



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Domnul Gabriel Rău – Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Deci, putem vorbi despre intervale de abatere diferite, în funcție de liniile care au platformă proprie de deplasare?

Domnul Mihai Rădoi - reprezentant Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov

Da, garantat.

Domnul Gabriel Rău - Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Mulțumesc!

Domnul Stelian Bujduveanu - Viceprimar al municipiului București

Vă mulțumesc mult!

Domnul Mihai Rădoi - reprezentant Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov

Ultima întrebare se referea la norma de poluare.

Domnul Stelian Bujduveanu – Viceprimar al municipiului București

Vă rog!

Domnul Mihai Rădoi - reprezentant Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov

Într-adevăr, contractul, în forma supusă dezbaterii prevede ca toate achizițiile care se fac acum să fie superioare normei de poluare Euro 5. Cred și eu că, în timp, se va perima și cred și eu că în timp va trebui să reajustăm această normă. Poate fi, poate face obiectul unui act adițional, în funcție de evoluția pe care o va da piața cu privire la normele de poluare, putem face ulterior un act adițional, prin care să îmbunătățim această prevedere.

Domnul Gabriel Rău - Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Ok, mulțumesc frumos!



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Domnul Mihai Rădoi - reprezentant Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov

Și eu vă mulțumesc!

Domnul Stelian Bujduveanu – Viceprimar al municipiului București

Vă mulțumim mult! Doresc să dau cuvântul...am văzut că s-au înscris colegii pe internet, dar îi rog să aștepte până se finalizează înscrierile din sală și, ulterior, dăm pe online. Vă rog, doamna Anamaria Gram, vă rog frumos, dacă doriți să poftiți în față sau din bancă, cum vă simțiți...

Doamna Anamaria Gram – Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Mulțumesc! O să vorbesc de aici, că am și laptopul și multe anexe ale contractului de delegare. Multe lucruri deja le-a atins colegul meu și o să încerc să fiu cât mai succintă, să completez numai câteva aspecte. Pe primul punct pentru mine este scăderea costurilor, pe care aș vrea să o atingem prin acel audit tehnico-economic, care este prevăzut de articolul 12.14 din contractul de delegare. Aș vrea să spun că știu că ați negociat, știu că ați ajuns la niște costuri reduse față de cum era anterior și mă bucur, mai ales pentru tramvai, acum 15,89 lei pe kilometru. Am cerut, am vrut să compar cu alte UAT-uri, am cerut să văd cât plătește Primăria Oradea pe kilometru și, dacă comparăm, avem pe liniile urbane în București, avem 9,79 lei pe kilometru și în Oradea avem 6,5 lei pe kilometru. Pentru autobuzele pe liniile regionale în București, avem 8,37 lei pe kilometru, iar pe liniile regionale în Oradea avem 3,1 lei pe kilometru. Sunt sigură că sunt costuri diferite, probabil, nu știu, amortizările, sau..., în fine, dar și ei au avut tarife mult mai mari și au reușit să le reducă doar printr-un audit extern. Deci, prin urmare, ceea ce recomand eu este să se facă auditul extern și să se ajungă la niște costuri scăzute, să ne apropiem cât de mult de costurile reale. Aș vrea să modificăm articolul 12.14 din contractul de delegare, astfel încât, dacă prin auditul tehnico-economic prevăzut în acest articol, se stabilește un cost pe kilometru mai mic decât cel prevăzut în contract, să se reducă prețul pe kilometru. Aș vrea să fiu sigură că operatorul nu poate să refuze semnarea actului adițional. Aș vrea să opereze de drept, adică să se poate modifica unilateral. Dacă entitatea contractantă decide să își asume recomandările făcute de acest audit extern, poate să decidă unilateral modificarea acestui cost, implicit și al compensației, în baza recomandărilor auditorilor.



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Al doilea punct pentru mine foarte important este curățenia. M-am uitat în anexa 3 ca să văd dacă sunt detalii cu privire la standarde de curățenie, nu am văzut niciun detaliu. Poate există, nu am reușit să parcurg întreaga documentație, dar eu nu am găsit nici în anexa 3 și nici în anexa 7.1 indicatorii de performanță, la capitolul încălcării în domeniu salubritate nu se detaliază deloc nimic, nimic despre ce înseamnă salubritate, ce înseamnă să fie un autobuz curat. Scuze că mă refer la autobuze, probabil eu circul mult mai mult cu ele. Una dintre problemele, nu știu, cu care mă confrunt eu și mă deranjează foarte mult este faptul că sunt foarte murdare mijloacele de transport în comun și aș vrea să existe un program clar de spălarea lor și să fie respectat. Din câte știu personal, nu există suficient personal în acest moment și probabil nici dotările, utilajele necesare. Deci, aș vrea să prevedem niște standarde de curățenie în anexa 3 și, eventual, și în anexa 7.1 la indicatorii de performanță. Aici, pentru că tot am ajuns la anexa 7.1, aș vrea să coborâm pragul de o sută de încălcări majore ale indicatorilor de performanță de la o sută la douăzeci de încălcări.

Punctul 3. Un alt aspect cred că important pentru cetățeni este ca programul să fie programul de circulație să fie afișat, să fie chiar respectat, să fie afișat în fiecare stație. Ideal ar fi desigur electronic timp real, dar măcar așa afișat printr-un, un afiș în format hârtie. Am observat că în anexa numărul 9 la contractul de delegare, metodologia de monitorizare și evaluare a programului de transport se acceptă ca motiv pentru a nu respecta programul „Impedimente în trafic datorate fluxului de trafic intens”. Consider că trebuie reformulat în sensul că, este vorba de un trafic excepțional care nu putea fi prevăzut, altfel întotdeauna se va putea invoca acest motiv pentru nerespectarea programului. În București, întotdeauna aproape avem un trafic intens, prin urmare, eu consider că trebuie să reformulăm aici. Adică, ceva ce nu putea prevedea ceea ce în general nu este zilnic acest tip de trafic.

Punctul 4. Am observat că în anexa 3 și, mă rog, și în contractul de delegare se prevede criteriu euro 5 pentru achiziționarea de noi mijloace de transport și aș vrea să vă reamintesc că, conform planului integrat de calitate a aerului, ar trebui să cumpărăm hibrid sau electrice. Aș vrea să respectăm această obligație. Avem deja un plan integrat de calitate a aerului destul de prost, dar sperăm că îl vom face mai bun dar măcar această. Nu văd de ce, de ce nu am ridica puțin ștacheta și să nu achiziționăm mijloace de transport mai puțin poluante, având în vedere că Bucureștiul, așa cum știți, a fost condamnat, adică de către Uniunea Europeană pe 13 aprilie 2020, pentru poluarea din București.



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Punctul 5. Câte persoane de la ADITPBI vor monitoriza respectarea obligațiilor contractuale ale operatorilor? De menționat în anexa 9 la contract aceasta este sugestia mea. Mărturisesc că mi se pare foarte mic procentul de 1% din cheltuielile din 2022 care sunt prevăzuți pentru investiții. Articolul 14.9 din contract, așa prevede doar 1% din cheltuieli să fie folosiți pentru investiții.

Punctul 7. Redevența pentru toate bunurile care sunt concesionate de către UAT, mi se pare, iarăși, foarte mică, este 0,03 % din valoarea bunurilor este articolul 9.1.2. Aș sugera și să modificăm definiția reclamației fundamentate. În anexa 7.1 la indicatori de performanță, la punctul 12 avem așa: pentru calculul indicatorului 5 o reclamație justificată reprezintă orice reclamație înregistrată conform punctului 11 care întrunește cumulativ următoarele criterii:

1. Are drept subiect activități din domeniul de competență al operatorului, ceea ce este normal.

2. Conține informații concrete, detaliate, care permit identificarea și verificarea lor de către operator, în vederea luării măsurilor impuse. Aici deja e posibil ca persoana să nu poată să dea, de exemplu, numărul de inventar. Se solicită numărul de inventar al autobuzului, de foarte multe ori, nu știu, se dau alte detalii. Ar trebui pe acele afișe, despre care spunea colegul meu, poate de menționat chiar și numărul de inventar al autobuzului pe interior, pentru că el apare pe exteriorul autobuzului.

Și a treia condiție ca să avem o reclamație justificată, și cu această condiție am o problemă, se dovedește ca fiind reală în urma verificărilor efectuate de către entitățile organizatorice responsabile ale operatorului. Nu știu dacă se poate întotdeauna dovedi ulterior că este reală, adică aici nu știu, eu aș sugera o reformulare pentru reclamație fundamentată, pentru că doar dacă se întrunesc cele trei condiții atunci ne încadrăm la o încălcare de indicatori de performanță și mi se pare puțin restrictiv. Mulțumesc!

Un alt punct, punctul 9. În anexa 12 avem incluse nelimitat costuri eligibile cu instruirea personalului pentru dezvoltarea personală. Poate ne putem gândi la un procent. Cât poate să fie, nu știu, costul cu instruirea personalului? Cred că acest lucru se poate puțin anticipa, nu poate, nu trebuie să rămână nelimitat.

Punctul 10. Garanția de bună execuție este foarte mică, articolul 10.1 este 0,019% din valoarea contractului pentru anul întâi. În plus, deși valoarea pe anii următori crește, cuantumul garanției nu crește, ci rămâne la valoarea anului unu.



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Articolul 13.7 din contractul de delegare. Ce înseamnă număr suficient de controlori? Trebuie stabilite criterii, acest lucru era menționat și de colegul meu.

Vă mulțumesc mult pentru observații. Mai am unele foarte mici, dar o să le supun atenției în alt cadru.

Domnul Stelian Bujduveanu - Viceprimar al municipiului București

Mulțumesc mult, doamna consilier Anamaria Gram! Ați atins câteva puncte foarte importante. Unele dintre ele au fost luate în calcul și vreau să ne concentrăm, în același timp, în dezbaterile care vor urma, să facem o diferențiere între...nu spun niciun fel dar trebuie să înțelegem că este un operator al municipality. În momentul în care noi vom, ne vom comporta ca fiind un operator 100% privat, atunci vom vedea și de unde prețul per kilometru, pentru că, dacă facem o comparație și astăzi facem auditul este extern referitor la ce am întrebat mai devreme, este un audit extern făcut de top firme de auditare. Cine are, cine se prezintă și cine câștigă licitația, nu ai cum să știi cine face auditul în momentul respectiv. A spus bine domnul consilier general, este un serviciu social astăzi transportul public. Din păcate și din fericire...

Doamna Anamaria Gram – Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Eu cred că, dacă în alte UAT-uri putem să scădem costuri, și noi în București putem să scădem costuri. Auditorii ne pot ajuta pentru scăderea costurilor.

Domnul Stelian Bujduveanu - Viceprimar al municipiului București

Din păcate, formula de calcul prevede că și compensațiile să fie introduse, compensația să fie formată și din acele gratuități pe care noi consilieri generali le oferim. Deci, undeva la o sută cinci zeci, două sute de milioane lei anual, noi le suportăm de la bugetul municipality pentru gratuitățile care se întâmplă pentru bucureșteni. Deci, parte din acest sistem perpetuu social, care este astăzi în București este și vina forului deliberativ. Este singurul care poate retrage acea gratuitate, noi dispunând și având atributul de a modifica bugetul. Deci, un pic suntem, nu aș vrea să reiau ce au spus alte persoane în alte contexte aici la nivel central, dar suntem cam toți vinovați pentru ceea ce se întâmplă în transportul public și, dacă nu se iau decizii directe și doar forțăm taxare pe propriul nostru operator, noi vom fi cei



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

care îl vom duce peste pragul de profitabilitate, de suportabilitate să spun așa. Trebuie să fim foarte atenți cum gestionăm această situație a transportului public în București, fiind venituri și cheltuieli foarte mari, majoritatea, dacă nu în proporție de peste 80%, nu 90% de la bugetul Primăriei Municipiului București. Da, vă rog!

Domnul Gabriel Rău - Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Într-adevăr, înțeleg practic nevoia de a subvenționa sistemul public de transport. El are beneficii extinse în zona economică, în zona sănătății, însă dacă, și repet, dacă vorbim de o perioadă de zece ani, nu am putea să ne propunem sau să găsim o soluție de a reduce subvenția nu masiv, însă măcar cu unu, două puncte procentuale de la an la an?

Domnul Stelian Bujduveanu - Viceprimar al municipiului București

Dezbateră respectivă, cred că trebuie să o avem în plenul Consiliului General, pentru că acolo este forul care hotărăște asupra gratuităților. Dacă vorbim la compensația în sine, compensația, prin această formă a contractului, avem deja...Rog TPBI-ul să se pregătească, că trebuie să răspundem doamnei consilier, dar continui eu până vine doamna Suditu, cred, sau cine dorește să răspundă. Din păcate, noi Consiliul General, toți care facem parte din Consiliul General trebuie să dezbaterem acolo această politică inclusiv de compensații dacă dorim să scădem venitul, să scădem compensația pe care o plătește municipalitatea.

Doamna Anamaria Gram – Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Credeți că este singura cauză pentru care avem un cost atât de ridicat pe kilometru?

Domnul Stelian Bujduveanu - Viceprimar al municipiului București

Păi, dacă auditul, eu am citit auditul pe două mii..., ultimul audit tehnico-economic a fost pe 2019. Am dreptate, domnii de la TPBI? Ultimul pe 2019 relevă foarte clar de ce, între cei patru operatori, care astăzi trei dintre ei sunt în acel audit, de ce dintre cei trei operatori prețul STB-ului este cel mai mare per kilometru pe toate cele patru tipuri de transport public și veți vedea că este din activitatea specifică a STB-ului costul per personal, costul personalului din



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

cadrul întregului STB fiind foarte mare, și nu o spun ca un lucru rău. Vrei transport public, trebuie să ai oameni cu care să îl faci, este cel mai mare dintre operatori. Și, în al doilea rând, ai și control, ai și reparația, ai mult mai multe obiecte în interiorul unei societăți comerciale, față de un nou operator care doar apare pe piață și are un exemplu de douăzeci de autobuze față de un colos, cel mai mare din România. Deci, trebuie luat în calcul, nu poți renunța la tot, pentru că atunci nu pot și ceilalți, care fac transport public să beneficieze de ce are STB-ul. Deci, un răspuns foarte plastic, până se pregătește doamna Suditu, vă rog, sau cine vrea să răspundă. Un răspuns foarte plastic, nu pot să oprești un tren care merge cu trei sute de kilometri la oră că sare de pe șine și nu îl mai pui niciodată la loc, îl iei din aproape în aproape, reglat.

Doamna Anamaria Gram – Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Asta spunea și colegul, să încercăm să reglăm din aproape în aproape.

Domnul Stelian Bujduveanu - Viceprimar al municipiului București

Exact de asta. Mulțumesc mult! Vă rog să răspundeți.

Domnul Alexandru Boza – reprezentat Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București - Ilfov

Stimate domnule viceprimar, stimați invitați, voi răspunde pe două chestiuni punctuale ridicate de stimata doamnă consilier, și anume: partea de audit tehnico-economic și ceea ce presupune definiția reclamației justificate.

Pe primul subiect, aș vrea să punctez foarte clar din perspectivă juridică faptul că forța juridică a acestui audit este a unei recomandări. Ea capătă o forță juridică obligatorie în momentul în care este adoptat de organul statutar, numit adunarea generală a asociaților, în cadrul TPBI. Potrivit dispozițiilor 10 alineatul 3 din legea 51/2006, privind serviciile de utilități publice, aceste hotărâri sunt asimilate actelor administrative, respectiv a unei hotărâri de Consiliu General. Mai mult decât atât, în legea contenciosului administrativ este reiterată această idee. Pe cale de consecință, fără să intru în teoria actului administrativ, vreau să punctez faptul că, din perspectiva operatorului, acest act administrativ are caracter executoriu din momentul adoptării. Dacă dumnealui, operatorul, înțelege să conteste acest act, o poate face în fața unei instanțe de contencios administrativ, fiind supus regulilor de procedură



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

specifice și probelor solicitate de către instanță. Deci, din această perspectivă, din momentul adoptării de către AGA, respectivul raport devine executoriu față de STB, inclusiv față de ceilalți operatori.

Doamna Anamaria Gram – Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Mulțumesc mult pentru răspuns. Voiam să zic ca am văzut dreptul de a contesta și nu reieșea faptul, dacă intră în vigoare practic hotărârea ADITPBI, și mă gândeam poate ar fi ok să precizăm că intră în vigoare cu noul cost, chiar dacă depune contestații operatorul.

Domnul Alexandru Boza - reprezentat Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București - Ilfov

...Din... ca să răspund și la această a doua dumneavoastră observație. Din perspectiva Legii 1/2000, privind redactarea actelor normative, este un principiu care presupune eliminarea redundanței și anume în momentul în care avem o prevedere legală expresă, care se aplică ope legis, adică fără să mai fie nevoie de niciun alt act sau manifestare de voință din partea unei persoane, este redundanță. Menționăm faptul că există art. care face...

Doamna Anamaria Gram – Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Este într-adevăr, dar este normă de tehnica legislativă. Noi suntem în interiorul unui contract de delegare. Și nu este redundant să facem referire la o anumită normă legală.

Domnul Alexandru Boza – reprezentat Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București – Ilfov

Din această perspectivă eu am considerat că, faptul că există o prevedere legală care se aplică indiferent dacă o prevedem noi într-un contract sau nu, este suficient.

Cu privire la reclamația justificată, vreau să fac trimitere la faptul că această noțiune este inclusiv în procedura de petiționare de la Comisia de Petiții din Parlamentul European, este publică. Noțiunea de reclamație justificată sigur că nu este cea mai fericită formulare, pentru că, din perspectiva dreptului românesc, vorbim de petiție, aceasta este calificarea ei



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

corectă. Avem Ordonanța nr. 2/2001, deci, calificarea corectă este de petiție și din perspectiva celei de-a treia condiții, care, am reținut din observațiile dumneavoastră, că ar fi cea mai susceptibilă de interpretări și anume că se dovedește a fi reală. Vreau să punctez faptul că una dintre condițiile unei aplicări a unei sancțiuni contravenționale este constatarea realității dintre aspectele sesizate și situația de fapt, pentru că, practic, agentul constatat în sens larg și aici vorbim de pe TPBI, trebuie să coroboreze informațiile pe care le primește cu realitatea din teren. Sigur că avem mijloace. Ce vreau să punctez este că dreptul la petiționare este un drept constituțional, însă acest drept poate fi supus unor limitări, așa cum este inclusiv și a hotărât Curtea Constituțională, cu privire la taxa de timbru. Nu este o limitare a dreptului la acces în justiție. Mai mult decât atât, ne lovim, și colegii mei știu foarte bine, de faptul că sunt foarte multe petiții informale, care nu respectă condițiile legale. Chiar dacă le clasăm, să știți că verificăm respectivele situații la nivel informal. Deci, din această perspectivă, dacă am elimina această a treia condiție a dumneavoastră, am avea o problemă cu privire la eventuale procese pe subiectul acesta.

Doamna Anamaria Gram – Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Aș vrea să răspund. Dumneavoastră faceți paralelă cu alte instituții juridice. Răspunderea contravențională este o răspundere serioasă și normal că trebuie să fie făcute verificări. Noi aici ne referim...

Domnul Alexandru Boza – reprezentat Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București - Ilfov

Da, la răspunderea contractuală.

Doamna Anamaria Gram – Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Numai puțin... la un pasager într-un autobuz care se topește, săracul, de cald la patruzeci de grade Celsius și în timpul acesta scrie pe, de exemplu, aplicație: sunt în autobuzul numărul așa și sunt patruzeci de grade în cabină. Lucrul acesta nu se mai poate verifica ulterior. Da? Și putem să avem în situația în care avem mai multe reclamații care nu pot fi verificate ulterior și



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

atunci înseamnă că operatorul și-a făcut treaba excelent, că nu a încălcat niciun indicator de performanță. Eu nu vreau să ajung în acest punct, iar și cu altă instituție juridică faceți paralelă cu accesul la justiție. Chiar nu este cazul să faceți paralelă, că nu putem să facem un tandism așa cum ne convine nouă din orice instituție juridică.

Domnul Alexandru Boza – reprezentat Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București - Ilfov

Nu e vorba de chestia aceasta.

Doamna Anamaria Gram – Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Este vorba de reclamații.

Domnul Alexandru Boza – reprezentat Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București - Ilfov

Vreau să punctez faptul că orice acuzație trebuie dovedită. Sarcina probei revine reclamantului, în sens larg, iarăși, da. Faptul că s-a sesizat un aspect într-o anumită perioadă de timp determinată. Se poate verifica acest lucru, nu trebuie să pornim "apriori" de la faptul că oricine face o sesizare sau o reclamație, indiferent cum se cheamă petiție, plângere penală, are dreptate. Toate lucrurile acestea trebuie probate. Este evident că revine în sarcina operatorului, revine în sarcina noastră această obligație de a verifica.

Doamna Anamaria Gram – Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

E ok să se verifice, e ok, dar cred că poate fi reformulat al treilea criteriu, astfel încât să nu depindă de o constatare din partea operatorului că, chiar a fost reală această situație sesizată de cetățean, de pasager.

Domnul Alexandru Boza – reprezentat Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București - Ilfov

Am înțeles, mulțumesc!

Domnul Stelian Bujduveanu - Viceprimar al municipiului București

Mulțumesc mult, mulțumesc, doamna consilier. Rugămintea este și cei care au vorbit și care o să vorbească ulterior, dacă pot trimite și în scris aceste propuneri, tocmai pentru a le incorpora cât mai ușor și a dezbate cât mai ușor



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

în perioada următoare. Voi dau cuvântul mai departe... răspunde Geanina acum.

Doamna Geanina Suditu - reprezentant Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București - Ilfov

O să fiu scurtă. Acum, referitor la costuri și similitudinea cu Oradea, aş vrea să subliniez că, totuși, în aceste costuri este inclusă inclusiv componenta comercială, începând din acest an am solicitat auditului să le avem separate, astfel încât, știind că este vorba de un sistem integrat, să știm efectiv cât este partea de prestație, cât este partea comercială pentru viitoarele audituri și eficientizări. Anexa 13 exact asta își propune: ca an de an aceste, aceste eficientizări să ducă la reducerea de costuri. În ceea ce privește curățenia, într-adevăr nu există un standard inclus în contract, aş vrea să subliniez ca și mecanism toate procedurile și toate instrucțiunile care le trimite TPBI-ul către STB, prin contract, sunt obligatorii pentru STB. Deci, inclusiv această componentă, chiar dacă nu este strict prevăzută, ar putea face obiectul unor, să zicem așa, detalieri punctuale. Vis-à-vis de încălcările majore, gândirea a fost ca aceste încălcări majore să nu ducă la rezilierea contractului, în special încălcările majore au ca adresabilitate sau orice încălcare a acestor indicatori are ca, ca transpunere, să zicem, un plan de măsuri, deci, ar trebui să se ajungă la aceste o sută de încălcări majore în situații extreme. Nu se stă degeaba până atunci și un indicator, de exemplu reclamațiile, are șapte componente ori patru trimestre sunt într-un singur an, dacă s-ar depăși patru încălcări ar fi deja două...

Doamna Anamaria Gram - Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Dacă vor fi considerate reclamații fundamentate.

Doamna Geanina Suditu - reprezentant Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București - Ilfov

Fundamentate, corect, corect. Aveți dreptate aici și trebuie găsită o soluție. Anexa 3, scuzați. Programul de circulație într-adevăr trebuie afișat, se fac eforturi în acest sens. Metodologia din anexa 9, o să ne regândim la reformularea acelei componente. Anexa 3 euro 5. Știm cu toții eforturile investiționale ale UAT-urilor și într-adevăr parcul acum care există cu aceste achiziții își atinge deja gândirea, deci, practic, toate aceste componente



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

investiționale oricum vin la aviz la TPBI. Deci, nu se investește nimic fără avizul TPBI. Câte persoane vor fi vis-à-vis de monitorizarea a contractului...

Doamna Anamaria Gram - Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Orice structură, câte persoane, adică cine se va ocupa cu monitorizarea respectării obligațiilor din acest contract de delegare? Câte persoane?

Doamna Geanina Suditu - reprezentant Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București - Ilfov

Avem un departament de monitorizare, dar, în momentul în care s-a considerat că este nevoie de personal excedentar, s-au reformulat sau s-au reconcentrat forțele din tot TPBI-ul. În sensul acesta, nu știu dacă este chiar neapărat necesar să trecem un anumit număr, ci noi în funcție de situațiile punctuale putem crește aceasta până la nivelul maxim de capacitate. Avem un departament specializat care se ocupă doar de monitorizare, dar este întărit și de celelalte departamente când e necesar.

Doamna Anamaria Gram – Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Pentru a nu fi ceva aleatoriu, verificări, nu știu, o dată la trei luni, nu știu, două persoane se duc undeva, cred că ar fi bine să existe, nu știu, un minim, un minim de persoane care să se ocupe lunar de asta.

Doamna Geanina Suditu - reprezentant Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București - Ilfov

Ok, ne gândim cum să o reformulăm. Vis-à-vis de procentul de investiții într-adevăr 1% pare mic, dar este gândirea de a nu afecta prin această impunere compensația de serviciu, în sensul că, fiind investiții din surse proprii, sursele proprii la dispoziția operatorului sunt alte venituri și profitul rezonabil. Tot din aceste surse ar trebui să își plătească toate celelalte activități care sunt neeligibile. Un procent de 1% este undeva la 50% din profitul lui.

Doamna Anamaria Gram – Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Apropo de venituri proprii, undeva mai jos am observația și articolul. Nu se precizează că, în mod normal, toate bunurile, mijloacele de transport pe



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

care le folosește operatorul sunt ale UAT-ului și, prin urmare, ei au dreptul să le închirieze sau să le utilizeze în alte scopuri și de aici vin veniturile proprii și UAT-ul nu vede nimic din chestia asta niciun...

Domnul Stelian Bujduveanu – Viceprimar al municipiului București

Ba da, este o prevedere în contract.

Doamna Anamaria Gram – Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Da?

Domnul Stelian Bujduveanu – Viceprimar al municipiului București

Da, referitor la asta, cred că avem 50% din valoarea pe care o... așa este prevăzut în contract.

Doamna Anamaria Gram – Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Ok. Mersi.

Doamna Geanina Suditu - reprezentant Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București - Ilfov

Ok, e vorba și de celelalte activități pe care operatorul poate să le presteze. Toate aceste alte activități au și componenta de alocare de cheltuială indirectă pe aceste activități din cheltuiala generală. Deci, asta verifică inclusiv auditul tehnico-economic, cum anume se alocă aceste cheltuieli indirecte și tot așa, fiindcă partea de eligibilitate a costurilor este esența de la anexa 13, anexa Regulamentului 1370. Redevența este foarte mică, datorită faptului că ar aduce un, având în vedere că ea este o cheltuială eligibilă în compensație, ar aduce un efort suplimentar doar prin mutarea banilor în circuitul financiar și ai și nevoia de egalitatea de tratament cu toți operatorii, deci ar deveni niște sume care n-ar aduce decât un impact financiar și atât. Anexa 12, instruirea personalului. Într-adevăr, ne gândim, important este să avem și niște date prin care să putem să stabilim, dar într-adevăr ne gândim.



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Directia Generală Administrație și Relația cu CGMB

Directia Asistență Tehnică și Juridică

Doamna Anamaria Gram – Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Nu știu, poate putem corela cu costul salariilor sau un procent de nu știu cât din costul salariilor, de exemplu.

Doamna Geanina Suditu - reprezentant Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București - Ilfov

Ok, da, da, da. Garanția de bună execuție iarăși este suficientă. Ea, în primul rând, să nu uităm că ea trebuie reîntregită de câte ori este afectată, deci, practic, este o sumă care e la dispoziție și, fiind una foarte mare, aduci o constrângere financiară suplimentară. Dar, ar trebui să acopere, așa e cumva gândită, să acopere penalitățile pe termen lung...

Doamna Anamaria Gram - Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Și acoperă 0,019 %?

Doamna Geanina Suditu - reprezentant Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București - Ilfov

În situația în care s-ar duce la neîndeplinirea articolelor din contract, trei luni de zile...

Doamna Anamaria Gram - Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Bine, dacă avem o sută de lei pe încălcarea de indicator, da. Și nu corelăm cu valoarea următorilor ani, pentru că e corelată doar cu valoarea anului întâi și apoi crește valoarea și nu e corelată garanția de bună execuție cu valoarea următorilor ani care spun, e mai mare și cumva ar trebui să crească și aceasta?

Doamna Geanina Suditu - reprezentant Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București - Ilfov

Ele se vor ajusta oricum, contractul are niște mecanisme, inclusiv programul de transport și alți indicatori care se actualizează anual și atunci, în această actualizare, inclusiv pe baza auditului intră și modificările necesare pe partea de garanție, pe partea de program, pe partea de audit și toate celelalte anexe care mai suportă modificări ca și influențe și cu numărul insuficient de



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

controlori asta trebuie să ne gândim cum să punem o formulă ca să putem să avem un indicator în acest sens.

Doamna Anamaria Gram – Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Bine, mulțumesc mult pentru răspuns.

Domnul Stelian Bujduveanu – Viceprimar al municipiului București

Vă mulțumim, doamna Suditu. Vă rog, Celestin dorea să intervină, să contribuie aici la răspuns pentru doamna consilier și îl rog pe domnul director Adrian Criț imediat cum termină să ia cuvântul. Mulțumesc!

Domnul Celestin Drăgănescu – Consilier Primar General

Mult mai scurt, voiam să spun legat de costul leu/Km, nu este neapărat o excepție costul de la noi, nu spun că este mare, nu spun că este mic, Buzău se învâрте undeva între 8 și 9 lei, Sibiu undeva între 11 și 12 lei/Km, aici vorbim doar de autobuz. Sunt într-adevăr multe exemple și mai jos. Nu știu cum este exemplu cu 3,8 de la Oradea, n-am studiat subiectul. Dar trebuie văzut, mai ales că ar putea acolo să fie o excepție și nu știm de ce și în ce fel. Programul de circulație, să nu uităm faptul că, în momentul acesta, orice călător poate vedea unde este vehiculul prin aplicație, pentru că asta a fost cel mai simplu de investit, e și normal, pentru că asta a costat cel mai puțin decât panoul de informare în toate stațiile care sunt prevăzute a fi achiziționate printr-un proiect ITS la care TPBI lucrează în acest moment. Pe partea de afișat program în stații, static, deja lunile astea s-a afișat și bănuiesc că ați văzut în rețeaua de tramvaie, urmează să extindem acest lucru, la fel cum extindem serviciul de monitorizare în cadrul TPBI s-a extins în ultimele luni... și se va mai extinde. Partea de reclamații justificate, într-adevăr, și eu sunt de acord ca ar trebuie reformulată anexa 7 punctul 12 pe care l-ați pomenit ca să fie mai clar și numărul de inventare trebuie afișat pe interiorul vehiculului ca cel care face reclamația să poată da toate datele. Dar, întotdeauna vom avea și reclamații de genul, azi în 116 n-a venit cineva la timp și atunci chiar n-ai cum să identifiți și trebuie să știm chestia asta. Și ultimul punct, motivul acela despre care ați spus de trafic intens că să nu îl punem sau că...

Doamna Anamaria Gram – Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Să reformulăm am spus.



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Domnul Stelian Bujduveanu – Viceprimar al municipiului București

Vă rog să continuăm ulterior, pe domnul director îl așteaptă la intervenție mai mulți. Continuăm dezbaterile și discuția și va fi și o dată ulterioară la care vom reveni cu forma consolidată și până atunci vom avea timp. Dau cuvântul domnului director Adrian Criț de la Societatea de Transport Public București, cel care va duce și la implementarea acestui contract și la schimbarea opticii în cadrul societății. Mulțumesc, domnul Criț.

Domnul Adrian Criț – Director General Societatea de Transport București - STB S.A

Mulțumesc, domnule viceprimar. Era normal ca să intervin și eu la vorbitor, în condițiile în care suntem cumva la mijloc între Asociația de Transport Metropolitan București – Ilfov, municipalitate și cetățeni, punând în primul rând cetățeanul. Serviciul de transport public într-adevăr e un serviciu social, nu e o chestiune declarativă, e o chestiune faptică, luând în considerare că, dacă dorim modele, putem să ne uităm ce se întâmplă la Tallinn. Serviciul de transport public poate fi gratuit sau poate fi contra cost, depinde cât dorim să suportăm din acele costuri, depinde de unde dorim să luăm veniturile și să le dirijăm pentru efectuarea acestui serviciu. Practic, ce ne dorim noi ca și societate de transport, este în primul rând ca ceea ce vom negocia cu Asociația de Transport Metropolitan și ceea ce semnăm să se și întâmple, ceea ce bugetăm să fie și executat. Ne dorim mijloacele transport în comun mai curate, ne dorim mijloacele de transport în comun care să vină la timp în stație, ne dorim angajați care să aducă calitatea serviciului de transport public, nu trebuie să uităm însă faptul că, dacă facem o comparație între ceea ce înseamnă resursa umană din cadrul STB și resursa umană din cadrul celorlalte companii de transport, ponderea nu e nici măcar de unu la zece. Gândiți-vă la faptul ce înseamnă o reducere a programului de transport pentru o companie, care, în momentul de față, are unsprezece mii de angajați și prin măsurile care trebuie luate, aproape o zecime trebuie să fie reutilizați în altă direcție. Drept urmare, ne dorim predictibilitate și pentru noi ca societate. Acest lucru trebuie foarte bine trasat în contractul de delegare pentru următorii zece ani, luând în considerare dezvoltarea transportului public. Rolul Asociației de Transport Metropolitan acesta este, de dezvoltare a transportului public, de a oferi servicii pentru cetățenii Bucureștiului, pentru cetățenii județului Ilfov și poate prin dezvoltare către alte UAT-uri din zona Giurgiu, că sunt mai



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

apropiate sau în altă zonă, să nu uităm că Bolintin e la o aruncătură de băț de București. De ce nu utilizăm serviciu de transport public și în zona respectivă? Mijloacele de transport în comun au devenit mai curate în ultimele luni. Le mulțumesc angajaților pentru implicare. Sistemul de monitorizare e funcțional. Ne dorim monitorizare, TPBI nu poate să o facă în momentul de față. Haideți să fim realiști, haideți să spunem că acel cost mai mare implică pe de o parte întreținere care e în derulare, pe de o parte control, pe de o parte vânzare titluri de călătorie, pe de altă parte servicii pe care le derulăm în momentul de față, inclusiv pentru Asociația de Transport Metropolitan București – Ilfov. Colaborăm împreună la programul de transport, colaborăm împreună pe partea de monitorizare, investim în aplicații, sunt aplicațiile noastre și ne dorim ca rolul asociației să fie acela de a promova transportul public și de a ne sprijini în accesarea de fonduri europene. Acesta e rolul pentru care această asociație a fost creată și vrem să ne sprijine pe partea de monitorizare, pentru ca împreună să aducem calitate transportului. Dacă vorbim de o reducere a serviciului de transport de 5%, gândiți-vă că această reducere practic ar însemna un echivalent a tuturor societăților de transport din zona București-Ilfov, a celorlalte societăți care prestează servicii de transport public urban. Cred că trebuie să plecăm de la aceste lucruri și cred că un contract de delegare trebuie foarte bine argumentat și negociat, astfel încât să nu aibă sincope și astfel încât tot timpul să poate fi actualizat în funcție de cerințele din trafic. Cetățeanul este stăpânul nostru, noi trebuie să luăm măsurile astfel încât cerințele lui să fie îndeplinite și aici vorbim de timp de parcurs, interval de succedare, condiții de transport. Ne asumăm și îmi asum ca și conducător al acestei instituții faptul că ne dorim servicii de calitate, ne dorim curățenie în mijloacele de transport în comun, ne dorim predictibilitate vis-à-vis de sosirea mijloacelor de transport în comun în stație. Prin PNRR am observat că e prinsă o componentă de dezvoltare de dispozitive ITS. Probabil partea de afișaj în stații va fi rezolvat în ultimii ani. Acest lucru e vizibil în momentul de față prin aplicația InfoTB. Cine dorește poate să verifice când ajunge un mijloc de transport în stație. Nu este vizibil, e adevărat, că în stație nu există panouri ca în altă parte. Doresc să răspund la orice întrebare. Cred că este mai bine așa.

Domnul Stelian Bujduveanu – Viceprimar al municipiului București

Mulțumim, domnule director, și cu siguranță cred că avem întrebări. Vă rog, domnule Rău.



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB
Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Domnul Gabriel Rău – Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Vă mulțumim frumos pentru explicație, domnule Criț. Două întrebări am. Prima ar fi ce..., adică, sunt de acord cu dumneavoastră că într-adevăr transportul public în comun trebuie subvenționat și este oarecum un serviciu social, însă, pe lângă transportul public mai vorbim și de investiții, piste de bicicletă, mai vorbim de parcuri, să avem unde să facem și mai multe piste, benzi unice pentru STB și, drept urmare, aș dori să vă pun două întrebări care se leagă una de cealaltă. Una: ce părere aveți despre procentul, despre presiunea pe care subvenția transportului public este pusă pe întregul buget al administrației? Și a doua întrebare este: considerați că putem optimiza costurile STB în mod special în următorii ani? Dacă da, cam care ar fi estimarea dumneavoastră?

Domnul Adrian Criț - Director General Societatea de Transport București - STB S.A

Mulțumesc pentru întrebări. Sincer, mă obligați să merg înspre zona teoretică de mobilitate aici. Practic, pentru a avea un transport bun, un transport de calitate, într-adevăr trebuie să plecăm de la strategie și de la decizie, ori deciziile se iau de către Consiliul General și aici deciziile mi-aș dori să fie luate și cu privire la parcuri și cu privire la culoare derivate transportului public și cu privire la piste de biciclete. Nu știu dacă e cazul să intervin și să vă zic punctul meu de vedere în momentul de față despre anumite aspecte, despre prețuri și cum se poate dezvolta și cum se poate promova transportul public în zona metropolitană. Nu cred că e cazul acum. În orice caz, dată fiind infrastructura Bucureștiului, și o cunoaștem cu toții și densitatea care există în București, practic fiind cea mai densă capitală europeană cu privire la infrastructură, este atipic să spui că dezvolti și mi-o asum public, că dezvolti piste de biciclete pe același culoar, pe aceleași bulevarde pe care trebuie să am și transport public și trebuie să am, o să justific, și trebuie să am și circulația vehiculelor și circulația altor mijloacele nemotorizate.

Domnul Gabriel Rău - Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Scurt, vreau să adaug că nu am spus asta.



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Domnul Adrian Criț – Director General Societatea de Transport București – STB S.A

Da. Ceea ce mi-aș dori, îmi doresc transportul cu bicicleta și mijlocul nemotorizat, dar poate identificăm alte zone, poate identificăm, știu eu, străzi adiacente prin care să ajungem la aceeași destinație. Infrastructura Bucureștiului, spun eu, că nu ne permite utilizarea marilor bulevarde pentru a avea separat, în mod separat culoare dedicate transportului public și a pistelor de biciclete. Pe de altă parte, vis-à-vis de eficiență, am preluat instituția și probabil știți ceea ce există vis-à-vis de execuția bugetară și datoriile pe care le are TPBI-ul către STB în momentul de față, prin faptul că, și aici vorbim de sume certe, circa un miliard două sute șazeci de milioane nu sunt achitate în momentul de față. Să prestezi serviciul public, să ai și calitate fără a avea fondurile necesare, este greu.

Domnul Stelian Bujduveanu – Viceprimar al municipiului București

Vă mulțumesc, domnule director. Simt nevoia să intervin în calitatea mea dublă de consilier general și viceprimar. Nu, nu TPBI-ul are datorii către STB, ci municipiul București a lăsat datorii în ultima administrație către această companie. Trebuie să se știe acest lucru și trebuie să spunem. În al doilea rând, vreau să mai subliniez un lucru: important să ne separăm puterile în stat așa cum a gândit-o și legiuitorul când a gândit Constituția. Operatorul să opereze, consiliul să reglementeze, executivul să facă plata, la final, cetățeanul să fie cel care primește un serviciu de calitate. Cred că cu siguranță avem experți care să ne edifice acolo unde avem și PID-ul, avem și PMUD-ul, unde să edificăm și unde să trasăm acele benzi unice, unde deja sunt în lucru, rolul STB-ului este să devină o societate comercială, nu o să spun profitabilă, pentru că ar fi o minciună. Să devină o societate de transport public care să aducă plus valoare pentru cetățeni și aici îmi voi încheia alocuțiunea. Vă mulțumesc, dau cuvântul următorului participant înscris, mai avem câțiva și îmi cer scuze față de colegii care s-au înscris pe online, urmează să terminăm lista și să intervină și dâșii. Domnul Tănase George, doriți să interveniți sau a completat domnul Petrariu și în numele...

Domnul George Tănase – Secretar General al Sindicatului Transportatorilor din București

Da, a completat domnul Petrariu. George Tănase sunt, Secretarul General de la Sindicatul Transportatorilor din București. Am fost foarte atent la



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

ce s-a discutat aici. Se discută foarte mult de termeni tehnici și este normal ca într-un contract de delegare de asemenea amploare să se discute foarte mult tehnic, dar cu toții știm că resursa financiară va rezolva problema. Și aici chiar avem o problemă.

Din capitolul 15 din acest contract spune că: se va reduce nu mai mult de 20% pe an, dar programul de transport...

Domnul Stelian Bujduveanu – Viceprimar al municipiului București

Spuneți și de partea cu se reduce în sus și în jos. Vorbiți de ambele, crește și se reduce.

Domnul George Tănase – Secretar General al Sindicatului Transportatorilor din București

...Mi-aș fi dorit ca în primul an să fie în plus douăzeci la sută, să plecăm la treabă așa cum s-ar zice cum trebuie, mai ales că ne aflăm în pandemie și, ca o paranteză, situația actuală permite o relaxare a călătoriilor, a cetățenilor, a plimbărilor sau ce mai au de făcut, dar, în acest context, noi exact când trebuia să mărim numărul de vehicule pe care să le avem în traseu, noi reducem și e, ca să revin la ce am spus aici cu 20% din calculele mele, dacă în următorii cinci ani se va proceda la fel din lipsa fondurilor, din lipsa bugetului, s-ar părea că în cinci ani noi cam dispărem cu 20% sută. În continuare, discutăm de cetățeni, dar măsurile luate nu fac decât să fie împotriva acestora. De asemenea, ne expunem...

Domnul Stelian Bujduveanu - Viceprimar al municipiului București

Din păcate, trebuie să intervin aici, ați intrat puțin pe sfera mea. Eu fac politică împreună cu câțiva colegi din această sală, majoritatea nu sunt politicieni aici, dar câțiva avem privilegiul acesta. Nu, aceste măsuri nu sunt împotriva cetățenilor, domnule Tănase, ci sunt pentru a avea un serviciu de transport public care să dăinuie zece ani. Că, dacă vreți să fim sinceri, să punem punctul pe i, direcția în care această societate a fost până să o preia domnul Criț, și fără să se schimbe administrația era direct cu capul în insolvență, dacă vreți să fim sinceri. Așa trebuie să începem discuția, iar eu privesc partea plină a paharului. Să știți că cei 20%, așa cum v-am transmis și înainte, merg și în sus, nu doar în jos. Deci, atâta timp cât STB-ul intră într-o reformă și, când spun reformă, mă refer nu la indisponibilizări, ci la reformă, la standarde din interiorul companiei și ne permitem, atunci ne vom permite să



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

creștem numărul de kilometri, vom avea culoarele unice, vom avea alte alternative și trebuie să nu punem problema împotriva cetățenilor, pentru că noi nu ne-am întâlnit într-o sală astăzi, aici, împreună cu colegii care sunt pe online să discutăm despre un contract împotriva cetățeanului, că ar fi împotriva naturii să facem așa ceva. Noi suntem forul deliberativ care stabilim cum ne angajăm în următorii zece ani să facem transportul public împreună cu operatorii care prestează acest transport public. Dumneavoastră reprezentați angajații unui operator economic, celui mai mare, evident, dar care, în realitate, acel operator nu este o regie, ci este o societate comercială. Iar, din câte îmi amintesc eu, cu tot respectul, și știți deschiderea mea inclusiv față de participarea dumneavoastră la ședințele consiliului de administrație și peste tot ca și voce sindicală, decizia nu este luată la sindicat, decizia este luată de factorii care sunt aleși ca să decidă. Dumneavoastră n-ați fost aleși ca să decideți pentru municipiul București, mai puțin domnul Petrariu care a fost ales să decidă în numele cetățenilor, dumneavoastră ați fost ales, poate, în interiorul sindicatului de către sindicat. Vă rog.

Domnul George Tănase – Secretar General al Sindicatului Transportatorilor din București

...Ca o paranteză, un singur exemplu v-aș da numai ziua de azi odată cu reducerea parcului de o sută cincizeci și ceva de vehicule. În societate, îmi desfășor activitatea în cadrul serviciului comercial și de aceea mi-am și permis să fac această remarcă că weekend-ul a trecut, cele două zile, a fost mai lejer, dar astăzi s-a circulat foarte, foarte greoi în condiții nu așa de bune și corecte. Voiam să mai intervin vis-à-vis de lipsa financiară și de ce s-a mai propus aici ca, pe parcursul celor zece ani, să căutăm să reducem subvenția către STB, de ce nu am venit cu creșterea tarifului în compensație cu așa ceva și o altă problemă pe care nu știu dacă depinde de noi acum sau este o propunere: de ce la bugetul STB-ului nu participă și primăriile de sector pentru că...?

Domnul Stelian Bujduveanu – Viceprimar al municipiului București

Aș putea eu să vă răspund la ultima. O iau rapid, ca să...nu participă, pentru că nu este o componentă a subdiviziunilor administrativ teritoriale cea de transport public cum ar fi nici cea de termie, nici cea de spitale, cum și sectorul 1 a renunțat la spitale. Deci, este în atributul strict al municipiului București, Primăria Municipiului București transportul public și chiar dacă ar contribui sectoarele, asta nu înseamnă că am eficientiza transportul public, ci



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Înseamnă că am lua bani din mai multe părți. Deci, nu ar fi asta o soluție. Dacă îmi permiteți, referitor la componenta dinamică a traseelor și a modificării, mai ales că a fost în pandemie și știm ce s-a întâmplat, nu e un secret că au fost multe linii care au mers goale și cred că și pentru dumneavoastră este frustrant pentru acei oameni care lucrează în Societatea de Transport Public București care merg cu responsabilitate și cu încărcătură zi de zi față de cei care au trasee de dragul de a le avea, să spun așa. Aici putem empatiza amândoi că sunt oameni care și în interiorul societății poate nu sunt tratați cum trebuie față de alții care sunt privilegiați. Aceasta este realitatea cruntă pe care trebuie să o discutăm. Ce ați mai spus referitor la...? Ați vorbit despre...vă las să terminați și la final.

Domnul George Tănase – Secretar General al Sindicatului Transportatorilor din București

De compensarea, adică reducerea subvenției odată cu creșterea tarifului călătoriei.

Domnul Stelian Bujduveanu – Viceprimar al municipiului București

Ați vorbit despre compensație și îmi permit să vă răspund eu, dacă doresc alți colegi din sală..., dar vorbiți despre creșterea tarifului și este un pic ciudat din partea mea venind dintr-un for deliberativ și în patru ani în urmă să văd că toată lumea din spațiu public dă și face propuneri. Dar, aveți reprezentanți care fac parte din forul deliberativ care, pe lângă inițiativa pe care o are orice cetățean de a propune Consiliului General, domnul Petrariu poate singur să propună acest lucru. Știți, este ușor să plimbăm dintr-o parte în alta responsabilitatea. Analiza per costul biletului, toate acestea se fac în funcție și de calitatea serviciului pe care îl oferim. Suntem cu toții de acord că astăzi biletul în București este foarte ieftin, anormal de ieftin, dar trebuie să oferim ceva la schimb. Nu putem încălca contractul social, dar, repet, înțeleg retorica dumneavoastră. Am mai spus, politică fac eu în această sală și vă respect că încercați să interveniți peste domeniul... care am fost ales să fac asta și să execut deciziile pe care trebuie să le luăm la nivelul municipiului București, să le punem în practică. Dar, repet, aveți membri marcanți. Chiar mă uit la domnul Petrariu, colegul meu, care are inițiativa aceasta și o poate face chiar în cadrul Consiliului General. Ar fi, sincer, ceva frumos să observăm cum, chiar din partea sindicatului, provine o asemenea cerere de majorare. Cine știe? Poate este unanimitate.



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB
Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Domnul Vasile Luliu Petrariu - Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Dacă tot suntem la un moment de sinceritate în ce privește tariful, v-aș lăsa pe dumneavoastră, majoritatea, să decideți. Oricum noi nu avem niciun cuvânt de spus. Iar, dacă tot vreți să fim sinceri, vreau să spun așa: că anul trecut am avut opt sute de milioane de lei datorie până în septembrie și astăzi când vorbim, domnul director general Criș spune un miliard două sute șazeci, ca să fim sinceri să vedem despre ce vorbim. Am lăsat, anul trecut a fost un parc de o mie cinci sute șaptezeci și cinci de autobuze, de vehicule, astăzi, când vorbim, avem o mie trei sute șaptezeci și cinci. Asta pentru a pune adevărul în limitele lui.

Domnul Stelian Bujduveanu – Viceprimar al municipiului București

Vă mulțumesc foarte mult pentru răspuns și mi-a plăcut modul în care v-ați transformat din lider sindical în politician și ați transmis mai departe solicitarea.

Domnul Vasile Luliu Petrariu - Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Dar știți foarte bine că noi nu contăm. Nici măcar nu am fost lăsați să intrăm în sala aceasta.

Domnul Stelian Bujduveanu – Viceprimar al municipiului București

Din păcate, măsurile de pandemie nu ne-au permis, dar acum urmează vremuri bune în care putem dezbate cât mai mult și sunt sigur că vom avea și ședințele fizice. Eu sunt vaccinat. Sper că toată lumea e vaccinată. Pentru siguranța celor care nu au fost vaccinați, a fost mai bine, poate, așa. Trecem mai departe. Vă mulțumesc mult, domnule Tănase. Mergem la domnul Băltărețu Constantin. Dacă dorește să intervină domnul vicepreședinte, prim-vicepreședinte, vă rog.

Domnul Constantin Băltărețu – Prim - vicepreședinte Sindicatul Transportatorilor din București (STB)

Bună ziua, domnule viceprimar. Bună ziua, stimați invitați. Nu aveam de gând să intervin, dar trebuie să fac câteva precizări și plec de la remarcă dumneavoastră că tot ce faceți și contractul acesta este pentru cetățeanul Bucureștilui, bucureștean. Eu aș vrea să știu dacă onor colegii noștri din sală



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

de la TPBI, pentru că tot vin multe reclamații la dâșii, dacă în weekend au avut reclamații vis-à-vis de reducerea pe care au...

Domnul Stelian Bujduveanu - Viceprimar al municipiului București îi întrebăm direct.

Domnul Constantin Băltărețu – Prim - vicepreședinte Sindicatul Transportatorilor din București (STB)

Dar, la final, aș vrea la final și la final să răspundă. Tot am văzut onor distinșii invitați din fața mea că discută...

Domnul Stelian Bujduveanu – Viceprimar al municipiului București
Nu, nu sunt invitați, sunt consilieri generali.

Domnul Constantin Băltărețu – Prim - vicepreședinte Sindicatul Transportatorilor din București (STB)

...discută de penalități...consilieri, scuze, scuze...discută de penalități, că nu dă drumul șoferul la aerul condiționat, că vine întârziat. Păi, domnilor, haideți întâi să asigurăm infrastructura necesară, da, și apoi să impunem condiții. Nu poți să ceri unui vehicul să îți vină la secundă, da, în condițiile în care există linia 178, care se strâng cincisprezece mașini una după alta datorită traficului.

Domnul Gabriel Rău – Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Una nu o exclude pe cealaltă.

Domnul Constantin Băltărețu – Prim - vicepreședinte Sindicatul Transportatorilor din București (STB)

E adevărat, e adevărat, dar, înainte de toate, dumneavoastră trebuie să asigurați infrastructura necesară. Apoi discutăm. Ați spus că noi trebuie să operăm, dumneavoastră trebuie să decideți. Dar, cineva când ia niște decizii trebuie să și răspundă. Aveți cunoștință că în weekend-ul acesta care a trecut, de când s-a redus parcul, am avut doi colegi agresați? Nu, nu aveți, vă spun eu și n-au venit nici la TPBI reclamații.

Domnul Stelian Bujduveanu – Viceprimar al municipiului București
Păi, ar trebui să meargă bidirecțional partea de reclamații... Ar trebui ...



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB
Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Domnul Constantin Băltărețu – Prim - vicepreședinte Sindicatul Transportatorilor din București (STB)

Ar trebui, ar trebui, da...

Domnul Stelian Bujduveanu – Viceprimar al municipiului București

...ca și cei din STB să poată să facă reclamații pentru comportamentul care, evident că, nu, nu... Ca să ne înțelegem: tot respectul pentru cei care prestează această muncă! Nu poți avea un transport public în București fără cel care transportă. Deci, nu există această discuție. Iar, dacă cineva a comis o infracțiune sau o nelegalitate față de un șofer, trebuie să răspundă.

Domnul Constantin Băltărețu – Prim - vicepreședinte Sindicatul Transportatorilor din București (STB)

...Bucureștenii...nu toți, nu toți...

Domnul Stelian Bujduveanu – Viceprimar al municipiului București

Stați puțin, nu puteți să polemizați, nu puteți să puneți: "sindicatul versus bucureșteni". Credeți-mă că bucureștenii sunt mai mulți și vă spun, am mai spus odată, pe noi ne-au ales bucureștenii, iar sindicatul, din câte îmi amintesc, face parte tot din rândurile bucureștenilor. Deci, vă rog frumos să nu încercați să puneți cap în cap această, aceste două. Vă rog.

Domnul Constantin Băltărețu – Prim - vicepreședinte Sindicatul Transportatorilor din București (STB)

...de acord cu dumneavoastră, de acord... Mie, vreau doar ceva să-mi spună cu ce a greșit colegul meu de a fi agresat, da, familia să-i fie înjurată, în condițiile în care decizia de reducere de parc nu a fost a lui? Cu ce a greșit el în condițiile acestea? Eu vă spun doar atât și nu vreau să fie percepută ca amenințare, luați-o ca atare. Eu sper să nu se mai întâmple ca un coleg de-al meu să fie agresat ca urmare a unor decizii luate din birou fără o analiză temeinică în piață, în iarbă acolo. Este rugămintea noastră.

Domnul Stelian Bujduveanu – Viceprimar al municipiului București

Voi face toată străduința să nu o iau ca pe amenințare,



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Domnul Constantin Băltărețu – Prim - vicepreședinte Sindicatul Transportatorilor din București (STB)

Nu, nu, nu. Luați-o ca atare, luați-o ca atare...

Domnul Stelian Bujduveanu – Viceprimar al municipiului București

...dar în momentul în care orice persoană din municipiul București suferă o vătămare, rolul nostru ca și autoritate locală este să intervenim, al nostru, aleșilor locali, a celor din executiv. Deci, vă rog frumos, avem la dispoziție organe abilitate să intervină, să își facă datoria. Spunând că cineva care a luat o decizie și nu răspunde, vă garantez că în 5 ani de consiliul general știu ce înseamnă să răspunzi pentru decizii care au fost luate de către alții. Nu vorbim aici de răfuiele de cartier, de cineva care poate a fost, Doamne ferește, să fie, să-ți fie pusă viața în pericol și îmi închipui prin ce trebuie să treci.

Domnul Constantin Băltărețu – Prim - vicepreședinte Sindicatul Transportatorilor din București (STB)

...Nu este confortabil...

Domnul Stelian Bujduveanu – Viceprimar al municipiului București

Nimeni, nimeni nu se gândește că este o discuție pe care noi astăzi o ignorăm, așa cum taximetristul, cu ghilimele de rigoare, uneori te agresează, să știți că sunt și foarte mulți taximetriști care sunt agresați, poate uneori chiar mai mulți decât cetățenii. La fel este și cu transportul public, dar ar trebui să auzim întotdeauna ambele voci. Dar, să vii într-o sală de plen, scuzați-mă. Nu mi se pare de bun gust. Să spuneți că...

Domnul Constantin Băltărețu – Prim - vicepreședinte Sindicatul Transportatorilor din București (STB)

...Știți care a fost gradul de încărcare, știți care a fost gradul de încărcare pe weekend în mașini? De curiozitate? Vă întreb pe dumneavoastră, ar trebui să știți.

Domnul Stelian Bujduveanu – Viceprimar al municipiului București

...Am documentele, trebuie să verific.

Domnul Constantin Băltărețu – Prim - vicepreședinte Sindicatul Transportatorilor din București (STB)

Eu vă dau imaginile să le vedeți.



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Domnul Stelian Bujduveanu – Viceprimar al municipiului București

Da, vă rog. Care a fost?...

Domnul Constantin Băltărețu – Prim - vicepreședinte Sindicatul Transportatorilor din București (STB)

O să vi le pun la dispoziție să vedeți.

Domnul Stelian Bujduveanu – Viceprimar al municipiului București

Așa și eu le am la birou. Întreb acum dacă suntem în dezbatere. Colegii de la TPBI, care a fost gradul de încărcare în weekend?

Domnul Mihai Rădoi - reprezentant Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov

Vreau să vă spun că în weekend-ul acesta nu am înregistrat nicio reclamație cu privire la... Astăzi, în schimb, într-adevăr pe una dintre linii - pe linia 302 - am primit informații cum că ar fi aglomerată. Tot astăzi, cu operativitate, am luat măsuri pentru suplimentarea capacității de transport pe linia respectivă.

Domnul Stelian Bujduveanu – Viceprimar al municipiului București

Perfect. Vă mulțumesc mult. Rolul TPBI-ului acesta este. Din păcate, trebuie să înțelegem cu toții că există o separație. De asta, operatorul operează, consiliul general care a delegat, la rândul lui, către TPBI anumite posibilități, să spun așa, el este cel care operează aceste modificări și nu aveți dumneavoastră nicio vină cei care operați, pentru că, dacă o spun cu ghilimele de rigoare, cineva ar vrea să facă sau ar planifica multe rute proaste, tot dumneavoastră sunteți plătiți pentru acel serviciu. Deci, nu sunteți văduviți în vreun fel de schimbarea unor rute și nu ne dorim, evident, ca să fiți.

Domnul Băltărețu Constantin – Prim - vicepreședinte Sindicatul Transportatorilor din București (STB)

Nu este vorba de schimbarea unor rute, nu este vorba doar de...o singură reclamație. V-am trimis imagini de cum au circulat vehiculele noastre în weekend-ul acesta. După aceea, vedeți dacă este vorba de o reclamație, dacă e real ce vă spun sau nu și la fel se întâmplă...



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Domnul Stelian Bujduveanu – Viceprimar al municipiului București

Bun. Tot respectul! Din viziunea noastră și cred că a tuturor, și a dumneavoastră, transportul public, evident că este dinamic. Mai ales, în ultimii ani loviți de o pandemie globală, ne-am dat seama că lucrurile se schimbă peste noapte: de la lockdown complet la starea de urgență, stare de alertă. Trebuie să fim pregătiți și noi să ne adaptăm la aceste evenimente care vin peste noi. Nu ne așteptam, cu siguranță. De aceea, orice reclamație sau orice sesizare pe care o faceți și dumneavoastră către TPBI este foarte bine venită tocmai pentru a regla acestea. Pentru că dumneavoastră aveți vocea din teren direct.

Domnul Băltărețu Constantin – Prim - vicepreședinte Sindicatul Transportatorilor din București (STB)

Exact, ar trebui informația din iarbă, cum ne place nouă să spunem...

Domnul Stelian Bujduveanu – Viceprimar al Municipiului București

Exact, ar trebui la firul ierbii. Sunt sigur că TPBI-ul o să... Bine, relația dumneavoastră văd eu că este într-un fel între constructor și arhitect, cam așa funcționează. Vom trece mai departe.

Domnul Băltărețu Constantin – Prim - vicepreședinte Sindicatul Transportatorilor din București (STB)

...E perfectă, e perfectă. Vă rog, încă o întrebare, atât, legat de...adăugându-l la cealaltă. Să presupunem că vreți să majorați prestația cu 20%. Vă rog să-mi spuneți ce necesar de conducători auto vă trebuie pentru treaba asta. Nu dumneavoastră, vă rog frumos, TPBI-ul că ei sunt cei cu...

Domnul Stelian Bujduveanu – Viceprimar al municipiului București

Eu le dau cuvântul celor de la TPBI și, nicio problemă, acum răspund cei de la TPBI, o să facă analiză și vă răspund. Deci, pe principiul dumneavoastră, dacă scădem acum cu douăzeci și după vrem să creștem cu douăzeci, fix câți aveți acum.

Domnul Băltărețu Constantin - Prim - vicepreședinte Sindicatul Transportatorilor din București (STB)

...Nu este așa, domnule. Suntem tratați ca zilieri și nu este în regulă. Rugămintea mea...



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Domnul Stelian Bujduveanu – Viceprimar al municipiului București

Din păcate, cred că ați făcut o afirmație care nu vă face cinste. Și nu, nu, vă rog frumos, știm cu toții gradul de salarizare din partea STB și ne bucurăm, ne bucurăm că în STB există astăzi potențial de creștere și că există astăzi o dorință de a fi angajat al acestei societăți. Este cel mai mare operator de transport public din România. Este al nostru, ca să ne înțelegem, al nostru, al municipiului București. Deci, în principiu, al bucureștenilor.

Domnul Băltărețu Constantin – Prim - vicepreședinte Sindicatul Transportatorilor din București (STB)

...Atunci, înseamnă că ți-neți cont și de noi, da? Și peste noapte nu se poate reduce parcul cu 20% sau să-l cresc... Și am închis.

Domnul Stelian Bujduveanu – Viceprimar al municipiului București

Cu tot respectul, domnule Băltărețu, știți cât țin la toți bucureștenii, la fel cum țin și la dumneavoastră.

Domnul Băltărețu Constantin – Prim - vicepreședinte Sindicatul Transportatorilor din București (STB)

Dar, la noi nu prea se vede. Dar, când se va vedea asigurându-ne infrastructura necesară, eu voi fi primul care să spun: "uite, domnule, există un viceprimar care face ce trebuie." Până atunci mai durează, mulțumesc.

Domnul Stelian Bujduveanu – Viceprimar al municipiului București

Mulțumesc mult. Dau, mai departe, cuvântul Domnului Harabagiu, dacă dorește să intervină. Mulțumesc.

Domnul Andrei Harabagiu – reprezentant Asociația Metrou Ușor

Bună ziua. Punctul de vedere a fost transmis și în scris, nu o să insist foarte mult asupra lui. Ideea este că, din punct de vedere al utilizatorului, pentru noi acest contract pune bazele unei situații ușor dinamice. Partea financiară nu face obiectul expertizei și, în fond, în momentul în care te urci în vehicul, în afară că trebuie să-ți achiți călătoria, alte aspecte nu te interesează foarte mult. Dar, îți dorești ca acel vehicul, odată venit, să aibă niște standarde, să arate într-un mod primitiv, curat, îi spunem în general, să fie încălzit iarna, dacă are instalații de răcire să meargă vară, nu am pus niște



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

limite de temperatură, ar fi bine să existe. Sunt orașe care au astfel de programe, unele ridicole, altele nu.

Un alt subiect care ne-a deranjat de multe ori a fost legat de iluminarea pe timpul nopții, mai ales vehiculele mai lungi în cazul Bucureștiului, clar, tramvaiele. Au fost, o perioadă foarte mare, foarte prost iluminate. Este un factor de nesiguranță, un factor de disconfort. Din punctul ăsta de vedere, s-a urmărit prezentarea acestor, detalierea acestor puncte pentru a fi în atenția întreprinderii de transport și a putea fi mai clar urmărite și, dacă e cazul, sancționate. Au existat și propuneri constructive, simple, legat, de exemplu, de utilizarea mijloacelor accesibile persoanelor cu dizabilități. Bucureștiul are ceva vehicule, autobuzele în principiu, sunt 100%. Probleme mai sunt la troleibuze și la tramvai. La ora actuală nu există nicio prioritizare: să știi, de exemplu, că pe linii importante de tramvai, de troleibuz, ai fiecare al doilea vehicul sau fiecare al treilea vehicul cu podea coborâtă ca să fie ușor accesibil. În sensul acesta, prevedem în contract o, să îi spunem, o poziționare a vehiculelor în traseu astfel încât, fără niciun cost suplimentar pentru operator, să poți oferi un serviciu disponibil publicului larg, pur și simplu, aranjând vehiculele. În afară de cele prezentate, credem că pe viitor contractul asigură și faza de dezvoltare a serviciului de transport astfel că o recalculare, o reorganizare, o reasezare a traseelor, o extindere a lor, pentru că Bucureștiul a evoluat, va fi pe deplin posibil.

Evident, vor fi implicații financiare, dar anvelopa lor va fi decisă, probabil, în această sală.

În încheiere, o mică altă propunere. A fost la fel, în spiritul asigurării calității și, în același timp, a siguranței în mijloacele de transport trebuie pusă o atenție mai mare pe modul în care sunt întreținute. Sunt o grămadă de defecte neglijabile, la prima vedere, dar care pot fi pericole grave. Podele care nu mai sunt în regulă, bare care lipsesc, panouri interioare de protecție, mai ales în zona ușilor, care sunt lipsă. Nu e de ajuns decât la o situație la o oprire într-o stație, un copil neatenț să fie prins de ușă, între ușă și bară. Se circulă la ora actuală, sunt vehicule care ies așa din..., care circulă așa în traseu, aparent nu deranjează... pe lângă problema, după cum am zis, a curățeniei.

În final, sperăm că, prin sistemul de penalizări, așa cum s-a mai spus, scopul nu e să distrugi operatorul, ci să îl conștientizezi și să întreprindă măsuri pentru a ține sub control aceste situații nedorite. Cunoaștem cu toții, există și dotări cu caracter industrial în București, unde se poate asigura mentenanța pentru toate vehiculele. Nu ar trebui decât să se facă un program. Cam atât.



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Domnul Stelian Bujduveanu - Viceprimar al municipiului București

Vă mulțumesc foarte mult, domnul Harabagiu!

Rog colegii de la TPBI sau STB, dacă domnii directori doresc să răspundă, da, domnul director al STB, și fac o scurtă paranteză. Mă bucur să văd că din această dezbatere punctul pe care toată lumea, ce accentuează toată lumea este calitatea călătoriilor și calitatea transportului public. Deci, în principiu, observ că pe contract există oarecum o liniște, în sensul de necesitate a acestui contract de a exista și accentul se pune mai degrabă pe calitatea transportului, cum aducem această calitate, la fel și pe relația dintre șoferi și cetățeni. Asta cred că o să fie punctul de bază al contractului la care ar trebui să lucrăm în următoarea perioadă. Domnule director, vă rog, dacă puteți să răspundeți!

Domnul Adrian Criț – Director General Societatea de Transport București - STB S.A

Aș răspunde vis-a-vis de calitatea serviciilor. Trebuie să evidențiem faptul că, luând în considerare vechimea tramvaielor și a troleibuzelor, într-adevăr pot să existe probleme vis-à-vis de partea de imagine a vehiculului, imaginea interioară. Aici, din păcate, și cetățeanul are o oarecare răspundere. Faptul că nu întreține un mijloc de transport în comun așa cum trebuie. Pe de altă parte, vreau să vă asigur de faptul că toate vehiculele sunt bine verificate înainte să iasă în traseu și vă spun treaba asta cu întreaga seriozitate. Nu există riscuri pentru cetățean. Mulțumesc!

Domnul Stelian Bujduveanu-Viceprimar al municipiului București

Vă mulțumesc mult, domnule director! Doresc să dau cuvântul, dacă s-au epuizat în sală cererile de cuvânt, doresc să dau cuvântul colegilor care așteaptă. Îmi cer scuze că ne-au așteptat până acum și n-au putut interveni. Primul înscris la cuvânt este fostul nostru coleg, al nostru, celor care am fost în Consiliul General, Bogdan Stroe, dacă nu mă înșel, cred că este el. Îi dau cuvântul domnului Bogdan Stroe. Vă rog și vă salut, cu această ocazie!

Domnul Bogdan Stroe

Bună seara, deja! Îmi pare bine că ne reuзим. Să trec la întrebări. Dacă mă auziți? S-a mai discutat despre partea de mediu. Am auzit unul din răspunsuri că TPBI avizează eventualele investiții. Aș ridica și problema autobuzelor, în special cele care sunt deja în exploatare. Multe dintre ele sunt



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

vechi și nu au reviziile făcute la timp, de aceea poluează foarte mult. Care ar fi mecanismele prin care responsabilizăm operatorii care vor prelua delegarea serviciului să-și întrețină parcul auto, să facă reviziile la timp, astfel încât să nu vedem... Eu văd autobuze în trafic care scot un fum gros și acelea, pur și simplu, ar trebui trase pe dreapta. Dacă ar veni RAR-ul sau cineva care să le inspecteze, ar trebui să le tragă pe dreapta, să le scoată din trafic. Ce soluții avem pentru problema asta?

A doua întrebare se referă la partea cu redevența. Înțeleg argumentul că redevența e mai mult simbolică pentru bunurile care țin chiar de prestarea acestui serviciu public, de autobuze, autobaze. Dar poate ar trebui făcută diferențierea pentru bunurile care nu țin de prestarea directă a serviciului public. Să vă dau un exemplu concret: o bază sportivă care este și ea concesionată STB-ului. Care este justificarea pentru care ar trebui plătită o redevență simbolică, să zicem, pentru un asemenea bun?

Și a treia întrebare este referitoare la branding, să zic, sau la felul cum arată mijloacele de transport. Poate ar trebui un regulament prin care indiferent ce operator, indiferent cui îi este delegat serviciul, acum avem 3-4 operatori, să avem o modalitate de a fi identificat clar că ei sunt practic operatori pe București-Ilfov și că operează sub aceeași mare umbrelă, să nu mai avem chestia asta pe scrise, în care fiecare își pune primăria cutare, primăria cealaltă, să fie clar că toate acele mijloace de transport sunt operate sub egida acestei autorități București-Ilfov și cred că lumea nici nu conștientizează că este și sistemul de ticketing este integrat. Poate ar trebui făcut mai mult ca să creștem cumva conștientizarea acestui fapt. De fapt, este un singur sistem de transport care trebuie să fie integrat și toate trebuie să arate cumva la fel. Vă mulțumesc! Acestea sunt cele trei întrebări pe care voiam să le pun.

Domnul Stelian Bujduveanu-Viceprimar al municipiului București

Mulțumesc domnului Bogdan Stroe și, dacă îmi permiteți, o să răspund eu așa un pic la fiecare și las colegii, dacă doresc, de la TPBI. Referitor la autobuzele poluante, sunt de acord cu dumneavoastră. După aceea, ne vom întoarce la problema pe care au ridicat-o colegii de la sindicat. Ce vom face când nu vom mai avea parc? Adică, trebuie, în primul rând, să venim cu schimbarea lor și ulterior să renunțăm la acestea și suntem de acord cu toții că trebuie să renunțăm la aceste autobuze poluante. Doamne ajută să trecem pe full electric sau hibrid sau alte mijloace alternative în următorii ani, ca să scăpăm, mai ales în municipiul București, de problema poluării.



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Referitor la a doua problemă, de acea prestație pe care o plătește operatorul pentru bunurile pe care le concesionează, din câte îmi amintesc, am contractul în față, știu că pentru bunurile care nu fac parte este vorba de 50% din venituri, atât livrează municipiul București, bunurile care nu fac parte din bunurile de exploatare pentru activitatea de transport public, de ce este prevăzut în contract. Am să rog TPBI-ul să răspundă.

Referitor la a treia întrebare, mă bucur că ați ridicat-o. Am avut această discuție cu cei de la TPBI și să ia în calcul un regulament unitar de coloristică, pentru că toți operatorii, dacă vrem să facem transport public metropolitan București-Ilfov, cu toții vom fi sub aceeași umbrelă. Dacă nu, ne oprim aici astăzi, rupem contractele, noi ne facem contract cu domnul director, prin Consiliul General, separat. Cine vrea o să beneficieze de transportul public al nostru, al STB-ului, cu contract. La rândul nostru, la fel, cu alți operatori, inundăm Bucureștiul de mașini, influx zilnic, blocăm orașul și spunem bine ai venit în anul 2000 cât? 1. Da! Deci, eu unul, sunt adeptul transportului metropolitan și sunt și adeptul acestui regulament și vă felicit. Te felicit, Bogdan, pentru că ai ridicat problema. Chiar aș vrea să vedem un punct de vedere în următoarele săptămâni. Cum abordăm chiar în termeni contractuali. Iar ceilalți operatori, după nenumărate solicitări și somații, tot nu au decolantat sau modificat acele denumiri de pe autobuzele lor. Nu e problemă, vor exista metode de coerciție prin contract, prin care să avem cu toții chiar și o culoare unitară la nivelul Bucureștiului – Ilfov, ca să trecem peste partea politică. Mulțumesc mult! Dacă dorește TPBI-ul să răspundă.

Domnul Bogdan Stroe

La partea cu concesiunea. Acolo nu e vorba de venituri, e vorba de, de exemplu, din baza sportivă nu cred că se obțin venituri, e vorba că e dată gratis și nu ține de obiectul lor de activitate. Țăsta e un exemplu concret, care îmi vine acum în minte. Nu știu toate imobilele sau tot ce...

Domnul Stelian Bujduveanu-Viceprimar al municipiului București

Mare parte din imobilele care nu făceau parte din obiectul contractului au fost scoase și îmi pare rău că doamna director de la Patrimoniu nu mai este, s-a modificat anexa contractului prin care chiar și la Consiliul Concurenței ne-au cerut să renunțăm la bunurile care se dădeau și nu făceau parte din obiectul de activitate. Deci, într-adevăr au existat în trecut anumite bunuri care astăzi



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

nu se mai regăsesc pe lista respectivă, dar avem timp ca, până la votul în consiliul general, să identificăm acele bunuri și, de ce nu, putem să le și excludem.

Domnul Bogdan Stroe

Ok.

Domnul Stelian Bujduveanu-Viceprimar al municipiului București
Scuzați-mă, domnule director de la STB.

Domnul Adrian Criț – Director General Societatea de Transport București - STB S.A

Precizez încă o dată. Starea vehiculelor este cea conformă. Vehiculele respectă legislația națională cu privire la inspecția tehnică periodică. Nu cred ați văzut în trafic autobuze ale STB-ului care să scoată un nor negru de fum.

Doamna Anamaria Gram – consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Ba da, am văzut, am văzut...

Domnul Bogdan Stroe

Am văzut multe...

Domnul Adrian Criț – Director General Societatea de Transport București - STB S.A

Posibil. Eu nu am văzut, sincer vă zic și, și eu circul în București mult, da.

Domnul Bogdan Stroe

O să le fac poză și vă trimit reclamația.

Domnul Adrian Criț – Director General Societatea de Transport București - STB S.A

Asta este situația. Vis-à-vis de bunurile concesionate și în speță, Asociația Sportivă, aici așa cum s-a discutat cu TPBI, practic s-a considerat că e o componentă neeligibilă, pe de o parte. Pe de altă parte, vreau să precizez faptul că finanțarea acestei asociații este făcută inclusiv de sindicatul reprezentativ. Asta vreau să precizez. Faptul că în cadrul societății se practică



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

sportul de masă, e un lucru de bun augur pentru sănătatea angajaților. Orice companie poate să facă acest lucru, e adevărat. Sau acordând niște sporuri salariale, niște salarii mai mari sau acordând alte beneficii angajaților. E o decizie care nu e luată acum, e de-a lungul timpului luată. Asociația a fost RATB-ului. E a STB-ului acum. E o decizie pe care o ia într-adevăr consiliul general. Mulțumesc.

Domnul Stelian Bujduveanu-Viceprimar al municipiului București

Mulțumesc, domnule director! TPBI-ul dorește să răspundă la o parte din întrebări?

Cea referitor la concesiune. La valoarea redevenței, dacă știți din contract. Care este articolul?

Domnul Mihai Rădoi - reprezentant Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov

Dacă este vorba de redevență, o să spun și de valoarea ei, că este prea mică, așa cum...doamna Suditu... Redevența este o cheltuială eligibilă. Dacă noi vom face redevența mare, mai mare, atunci compensația plătită operatorului va fi mai mare. Cu alte cuvinte, din punct de vedere a UAT-ului, nu este, după părerea mea, relevant, pentru că, financiar, efortul financiar al UAT-ului rămâne neschimbat.

Domnul Bogdan Stroe

S-ar putea să difere distribuția între București-Ilfov. Depinde care este raportul între parcul auto pus la dispoziție..., parcul auto pus la dispoziție de Ilfov, cine plătește redevența și cine plătește subvenția aceea. Dar, da, în mare, suntem pe acolo.

Doamna Anamaria Gram – consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Scuze, dar colegul spunea că redevența pentru bunurile care nu sunt utilizate pentru prestarea serviciului nu sunt o cheltuială eligibilă.

Domnul Mihai Rădoi - reprezentant Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov

Păi nu sunt...



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Doamna Anamaria Gram – consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Păi și atunci nu se reîntoarce la noi. Strict pentru acele bunuri, despre o baza sportivă vorbeam. Ok, mulțumesc!

Domnul Mihai Rădoi - reprezentant Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov

Dacă trecem la branding, contractul are un capitol preț de marketing, care prevede, printre altele, că autoritatea contractantă avizează planul de marketing propus de operator pentru anul următor. Am reținut observația făcută de domnul Stroe și sigur vom ține cont la avizarea planului de această observație. Mai departe, la capitolul 16.9.3 spune contractul că operatorul are obligația de a afișa gratuit la vedere însemnele entității contractante. Dimensiunile, grafica și modalitatea de expunere vor fi stabilite de entitatea contractantă și transmitere a operatorului. Cam acestea ar fi răspunsurile. Vă mulțumesc!

Doamna Anamaria Gram – consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Scuze, voiam să zic că ne-au venit de la cetățeni un proiect foarte bun cu niște afișe de pus pe partea din spate a autobuzelor, pentru ca șoferii care sunt în spatele autobuzului să aibă grijă la bicicliști. Nu știu, poate ne gândim și la astfel de afișaje utile.

Domnul Stelian Bujduveanu-Viceprimar al municipiului București

Dacă ar merge autobuzul pe banda unică de autobuz și biciclistul pe banda de bicicliști, nu am mai avea nevoie de aceste afișe.

Doamna Anamaria Gram – consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Probabil câțiva ani vom avea nevoie de...

Domnul Stelian Bujduveanu-Viceprimar al municipiului București

Aveți dreptate! Așa este! Mulțumesc, doamna Gram. Rog, mai departe, s-a înscris la cuvânt următorul, rog să-mi spună secretariatul. Domnul consilier



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Florin Covaci, vă rog! Un comentariu tendențios din partea domnului Valentin Munteanu. Mulțumesc!

Domnul Florin Covaci-consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Da. Bună ziua! Călin Covaci aici! Vă salut pe toți. Mulțumesc pentru organizarea acestei dezbateri publice, o salut! Bun, aș avea trei puncte la care aș dori ca reprezentanții TPBI să furnizeze un răspuns sau, mă rog, să vedem ce soluție găsim în direcția asta. A fost adusă în discuție chestiunea legată de datoria pe care a acumulat-o TPBI din cauza vechii administrații către STB și nu numai către STB, dar aici vorbim de toți operatorii. Având și calitatea de reprezentant al bucureștenilor în STB, nu am cum să nu remarc că această problemă este una destul de serioasă și aici mă gândesc dacă am putea cumva, să luăm această datorie și să avem un plan de eşalonare inclus în acest contract de 10 ani. Adică, cred că putem să punem acest lucru prevăzut în contract și în felul ăsta să reușim să deblocăm financiar acest blocaj pe care îl aduce. Acesta ar fi primul punct. Asta e o propunere, evident.

Al doilea punct este legat de capacitatea pe care ar putea să o aibă TPBI-ul în promovarea și comercializarea tichetelor. Aici, fiecare operator își vinde tichetele pentru STB punctual, este o chestiune care e relativ benefică la momentul ăsta. Dar, poate luăm în calcul ca, peste cinci ani, la jumătatea acestui contract, să preia TPBI responsabilitățile în spiritul eficienței, să fie o singură entitate care comercializează aceste tichete și, respectiv, să se ocupe de partea de marketing, de promovare, poate chiar și control. Acesta ar fi al doilea punct.

Iar al treilea punct se referă la cum am putea totuși ca această entitate TPBI să aibă un rol mai bine conturat. Aici ne referim la acest branding, care a fost atins deja în discuție. Într-adevăr, TPBI trebuie să se înțeleagă că este viitorul transportului în zona metropolitană și asta ar însemna, evident, și această componentă de branding, pe care ar putea să o facă fără probleme, încă de la începutul contractului și, evident, aici discuția este...deja s-a discutat că e în plan, dar să putem să grăbim cumva chestiunea asta. Mulțumesc.

Domnul Stelian Bujduveanu-Viceprimar al municipiului București

Mulțumesc, domnul Covaci! Vă voi răspunde eu, la fel la prima parte, partea de alocare a banilor, că aici ne referim la alocare strictă a sumelor, nu la bugetare. Bugetarea este în atributul Consiliului General, când creează



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

bugetul său când face rectificările, iar alocarea în sine este atributul exclusiv al ordonatorului principal de credite, care o face doar după propria voință și dacă există disponibilități financiare. Deci, dacă într-adevăr dorim, și sincer, ar trebui să spunem altfel. Primăria Municipiului București are o datorie către TPBI, care, la rândul său, are o datorie către operatorul nostru. Deci TPBI-ul nu este cel care are o datorie, ci Primăria Municipiului București a lăsat o datorie colosală de la vechea administrație...

Domnul Florin Covaci-consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Probabil TPBI are o datorie...

Domnul Stelian Bujduveanu-Viceprimar al municipiului București

...pe care acum o târâm din urmă pentru că s-a grăbit să arunce cu banii în alte companii municipale declarate ilegal de către instanța de judecată. Deci, cât mai simplu ar fi 500 de milioane de euro, dacă ar fi să discutăm în termeni politici, să fie alocați către STB și astăzi nu mai aveam nici problema pe care o ridică sindicatul, cu bună dreptate, nici problema cu autobuzele, nici problema cu investițiile. Dar nu vreau să mă reîntorc la greaua moștenire, dar asta este realitatea, datoria nu o mai are TPBI-ul, o are municipalitatea și datoria nu s-a creat acum, ci a fost moștenită.

Domnul Florin Covaci- Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Sunt de acord că municipalitatea trebuie să vină în sprijinul TPBI-ului dar...

Domnul Stelian Bujduveanu-Viceprimar al municipiului București

Știți ce ar trebui domnul consilier, domnul Covaci, ce ar trebui așa cum noi, consilierii generali, răspundem patrimonial pentru toate deciziile pe care le luăm aici, poate și edilii să răspundă după un mandat, pentru deciziile pe care le iau.

Domnul Florin Covaci - Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Exact, exact, pentru că e cu bătaie lungă. Acele supraevaluări ale bugetului și ale subvențiilor alocate care nu au fost plătite...



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Domnul Stelian Bujduveanu- Viceprimar al municipiului București

Nu, nu, nu. Să știți că nu au fost niciodată supraevaluări. A fost subdimensionarea subvențiilor. Și mă uit în sală și văd că nimeni nu spune invers. Știți la ce mă refer. Subdimensionarea bugetului de subvenție de transport public. Deci, sincer să fim cu noi, cu toții trebuie să contribuim la reforma transportului public în București, indiferent de culoarea politică. Altfel,...

Domnul Florin Covaci - Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Corect! Dar, din punct de vedere contabil, acea creanță este a TPBI-ului, care într-adevăr primește bani, de la Primăria Capitalei și de la Primăria Capitalei și această chestiune de eșalonare a plăților, poate putem să facem, să o menționăm cumva ca să luăm un pic din presiunea de pe operatori.

Domnul Stelian Bujduveanu-Viceprimar al municipiului București

...Am înțeles! Da! O să...

Doamna Anamaria Gram - Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

E o idee utilă, dar nu știu care sunt creditorii STB. Dacă e ANAF- ul...

Domnul Stelian Bujduveanu-Viceprimar al municipiului București

Statul român. Deci, dragi colegi, oricum am întoarce-o, municipiul București nu a plătit prestația. Așa cum, în trecut, Oprescu nu plătea apa caldă, așa se întâmplat și acum, dacă vreți să discutăm politic.

Doamna Anamaria Gram - Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Asta am înțeles. Pentru un miliard de lei o eșalonare ar fi binevenită dacă creditorii ar....

Domnul Stelian Bujduveanu-Viceprimar al municipiului București

Astăzi, domnul director de la STB, o să-l las ia cuvântul. Are niște vești foarte importante. A reușit să facă acest lucru. Vă rog, domnul Criț!



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB
Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Domnul Adrian Criț – Director General Societatea de Transport București - STB S.A

Da! Avem două eșalonări efectuate. Una pe un an. Una pentru cinci ani. E adevărat. Dar obligațiile sunt în continuare presante pentru noi în condițiile în care, pe lângă contribuțiile lunare pe care trebuie să le achităm, avem și eșalonările. Dacă ne referim la sumele respective, pot să vă spun că pentru componenta eșalonată pe cinci ani, rata este de 7 milioane jumate lei pe lună. Pentru componenta pe un an este de circa 30 de milioane lei, iar contribuțiile lunare sunt undeva în jur de 48 de milioane.

Domnul Florin Covaci - Consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Astea sunt dările către stat ca să fie...

Domnul Stelian Bujduveanu-Viceprimar al municipiului București

Eșalonate, pe care domnul director îl felicităm că a reușit să facă această eșalonare care să pună la adăpost compania, tocmai pentru a preîntâmpina o situație de insolvență.

Bun, revenim...O a doua întrebare, cea de... să facă, TPBI - ul să preia partea comercială să știți că a început această discuție din decembrie și cu toți colegii, inclusiv Gabriel știe, toată lumea, că a fost și în TPBI discutată. Cred că este foarte abruptă și foarte din scurt ca în acest contract să fie introdusă această componentă. Eu o salut și mi-aș dori să o fi văzut chiar și astăzi în contract și cred că, dacă suntem cu toții de acord și mergem în direcția aceasta, putem face un act adițional la contract, într-un an, în jumătate de an să mutăm această componentă la TPBI. Exact cum ați spus, să avem un singur operator, un singur branding, o umbrelă a transportului public în București - Ilfov. Și, cine știe, mai mult, poate chiar și Giurgiu și alte județe învecinate. Dar mă opresc aici, la această parte. Vă mulțumesc, domnule Covaci. Dacă mai sunt întrebări sau vreți să vă răspundă altcineva din sală de la TPBI sau de la STB, dacă nu, vom trece...

Domnul Florin Covaci – consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Nu, este în regulă! Merci mult!



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB
Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Domnul Stelian Bujduveanu – Viceprimar al municipiului București

Bun. Trecem la domnul Mihnea Jida care este membru în Consiliul de Administrație al STB. Vă rog, domnul Jida!

Domnul Mihnea Jida – membru în Consiliul de Administrație STB

Bună ziua! Vă mulțumesc pentru faptul că mi-ați dat cuvântul. Salut că există această dezbatere și nivelul dialogului din cadrul ei. Sunt premise necesare, absolut necesare ca să ajungem la un contract care să fie, cum ziceați și dumneavoastră, domnule viceprimar, în favoarea tuturor bucureștenilor, pentru că ei sunt prioritatea noastră.

Am și eu doar câteva observații punctuale cu privire la draft-ul contractului și o să vi le expun cât mai succint.

Prima dintre ele se referă la faptul că, la punctul „d” din preambul, se indică un temei legal care nu mai există, care a fost abrogat, respectiv, este mai mult o observație tehnică asta, dar, totuși, utilă de făcut. Acel punct „d” se referă la articolul 52, alineatul 2 din Legea 51/2006 care însă a fost abrogat prin Legea 174/2017.

Cea de-a doua observație pe care o am este referitoare la punctul 16.9.1 dintre obligațiile care revin operatorului de transport. Una dintre ele este aceea de a asigura, de a întocmi un plan de marketing coerent. Mi se pare că acest cuvânt prezintă un risc semnificativ de aprecieri subiective. Ar trebui, cred, introduși și acolo niște indicatori obiectivi, în funcție de care planul de marketing este unul conform sau nu. În plus, o altă observație pe care o am este cu privire la punctul 16.9.3, tot din seria de obligații ale operatorului, unde se precizează că operatorul are obligația de a afișa gratuit însemnele și brandul comunicate de către entitatea contractantă. Nu este foarte clar din această formulare dacă se referă doar la brandul entității contractante a autorităților locale din arealul nostru sau se referă inclusiv la brandul, spre exemplu, al unei terțe persoane, caz în care, ar mai fi operatorul obligat să afișeze gratuit acel brand?

În fine, o ultimă observație pe care o am este cu privire la punctul 16.10.5 care se referă la obligația operatorului de a realiza campanii promoționale pentru promovarea transportului public. Aici aș vrea să vă fac o mărturisire: eu sunt și membru în Consiliul, poate cu aceasta ar fi trebuit să încep, sunt membru în Consiliul de Administrație de la STB și în activitatea noastră recentă am descoperit că, spre exemplu, la începutul pandemiei, la sfârșit de martie anul trecut, STB a contractat de la o altă companie



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

municipală, Compania de Afișaj, publicitate pentru promovarea transportului public, într-un cuantum de aproximativ 1 milion de euro. Oportunitatea acestei achiziții pare să fie cel puțin discutabilă, în condițiile în care exact atunci s-a instituit starea de urgență. Știm bine că au existat restricții de circulație severe, lumea a stat într-adevăr acasă și a circulat mai puțin, nu știu cât de oportună a fost acea achiziție, nu mai vorbesc de realizarea ei. Dar ceea ce vreau eu să spun cu această observație este că nu știu cât de fezabilă este, sau cât de mult ne dorim să existe această obligație a operatorului de a achiziționa servicii de publicitate de transport. Poate că ar fi mai potrivit ca această prerogativă să rămână la entitatea contractantă, la TPBI sau la municipalitate, că până la urmă aceștia sunt actorii inițiali ai procesului de transport, ai serviciului de transport și care ar trebui să promoveze, ca să nu rămână o marjă prea mare la nivelul operatorilor cu privire la aceste achiziții.

Acestea sunt observațiile mele pe care am vrut să le punctez și vă mulțumesc pentru timpul acordat.

Domnul Stelian Bujduveanu - Viceprimar al municipiului București

Vă mulțumesc mult pentru intervenție! Vreau să vă asigur că orice eroare materială din contract trebuie urgent modificată, cei de la TPBI vor modifica și vor exclude acele paragrafe sau acele legislații care nu mai sunt în vigoare astăzi și ne cerem scuze față de cetățeni că s-a omis și am introdus erori de acest gen, nu este posibil și, de aceea, este bine că avem aceste dezbateri.

La nivel de operatori, vreau să las TPBI-ul să răspundă, cred că și-a notat doamna Geanina. V-ați notat întrebările domnului?

Da, vă rog, haideți să răspundem la fiecare punctual. La cea ultima, cu "să mutăm la entitatea contractantă posibilitatea de a contracta publicitate", face parte din pachetul de vânzare, marketing, publicitate în etapa a II-a după ce semnăm, adică, în momentul în care venim cu actul adițional, care va da inclusiv ticketing-ul, va muta totul la entitatea contractantă. Deci, este luată în calcul și partea de publicitate. La nivel, este normal ca în București - Ilfov să poți contracta servicii pe toate traseele. Mulțumesc!

Doamna Geanina, vă rog să răspundeți la întrebările.

Doamna Geanina Suditu – reprezentant Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București – Ilfov

Bună ziua! Punctual. În ceea ce privește obligațiile de plan de marketing, ne însușim, o să le analizăm cum putem exprima mai corect aceste obligații



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

prin indicatori. Acest plan de marketing, aș vrea să precizez că trebuie avizat de TPBI, deci, inclusiv componenta aceasta de campanii promoționale sau lucruri care trebuie făcute în sensul de promovarea a transportului public, în special, mai ales că suntem după o perioadă de pandemie și avem nevoie ca oamenii să se întoarcă în transportul public.

În ceea ce privește afișarea gratuită la TPBI, TPBI-ul va stabili acele entități la care va face publicitate, ne gândim efectiv inclusiv la partea de branduire de care spuneți mai devreme. Deci, toate aceste lucruri vor fi parte din gândirea de afișare a operatorului pe vehicule. Mulțumesc!

Domnul Stelian Bujduveanu – Viceprimar al municipiului București

Mulțumesc! Dacă mai aveți alte întrebări? Dacă nu, s-a înscris și domnul Nicorel Nicorescu, coleg, consilier general, dacă domnul Mihnea, aici, nu mai are nicio întrebare, îi dau cuvântul domnului consilier Nicorel Nicorescu.

Domnul Nicorel Nicorescu – consilier din cadrul Consiliului General al municipiului București

Bună ziua! Aș vrea să fac o completare la ce au spus colegii mei mai devreme, Gabriel Rău, Anamaria Gram, legată de partea de plăți cu cardul bancar. Cu această ocazie salut inițiativa de a avea posibilitatea de a face plățile și cumpărăturile tichetelor cu cardul bancar. Și, din păcate, știu că acum doar o parte din mijloacele de transport în comun au această facilitate. Din informațiile mele, aproximativ o treime din parcul auto, o cincime partea de tramvaie și la troleibuze încă nu avem aceste facilități. Mi-aș dori ca acestea să se dezvolte pe următorul contract și, dacă se poate, să scriem, să avem trecut și un dead-line pentru implementarea completă a acestei facilități în mijloacele de transport în comun. La fel și partea de afișajele din interiorul mijloacelor de transport în comun Info-călători. Știu că sunt tot doar parțial disponibile, acum într-o parte din autobuze și aș dori ca, în următorul contract, să avem un calendar de implementare, să ajungem cu toate mijloacele de transport în comun să prevadă disponibilitatea de a avea aceste sisteme de Info-călători. Aceasta aveam, în completarea colegilor mei.

Domnul Stelian Bujduveanu – Viceprimar al municipiului București

Mulțumesc, domnule consilier! Dau cuvântul domnului Celestin să răspundă la întrebări.



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Domnul Celestin Drăgănescu – Consilier Primar General

Da, pe partea de taxe. Așa cum au spus și ceilalți care au discutat înainte, sistemul este integral la STB. Într-adevăr, pe 530 de vehicule se poate plăti cu cardul bancar și pe încă o parte mică din tramvaie. Aceasta trebuie ca operatorul și managementul operatorului să vedem cum reușim să putem permite plata cu cardul bancar. Dar, acest lucru nu este parte a contractului – modalitatea de plată. În schimb, partea de sistem de informare și un punct de vedere foarte bun pe care l-ați avut, multe din vehicule sunt dotate cu sisteme de informare, care sunt în diferite stadii, ori nefuncționale, ori funcționale, dar neutilizate. Și, reiau și ce am spus și mai devreme, în contract, la partea de răspunderea contractuală la 22.3, se prevede că vehiculele prevăzute cu astfel de sisteme trebuie să fie funcționale, chiar dacă ele sunt dintre cele mai vechi, pentru că există, chiar și pe troleibuzele vechi Ikarus, sisteme de informare care pot fi utile. Decât deloc, mai bine un sistem vechi.

Domnul Stelian Bujduveanu – Viceprimar al municipiului București

Vă mulțumesc frumos pentru răspuns! A fost o zi foarte frumoasă și plină de inițiative, plină de propuneri, o dezbatere adevărată, care va fi continuată. Doresc, în finalul dezbaterii, să dau cuvântul reprezentantului Primarului General, care vine și cu un mesaj clar. Noi vom ține legătura în continuare, părțile, consiliul, toată lumea, iar după ce vorbește domnul Tudor Măcicășan, o să facem o recapitulare a calendarului care va urma și ce ne propunem să facem în perioada următoare. Aveți cuvântul, domnul consilier Tudor Măcicășan. Vă rog!

Domnul Tudor Măcicășan – Consilier Primar General

Bună ziua! În primul rând, mulțumesc mult pentru interesul dedicat acestui contract. Este frumos să vezi că serviciul de transport public ca activitate, trezește un real interes în rândul populației. Acum, ca și scop filozofic, aș vrea scurt să facem un pas înapoi și să ne uităm la transportul public ca la un serviciu în oraș, ca la o parte componentă a orașului. Scopul lui

nu este neapărat să coste mai puțin, nici pentru călători, nici pentru oraș, cât să facă o treabă bună. Un transport public cu adevărat performant poate să fie scump. Beneficiile lui se cuantifică în călători noi transportați, redus la esență în mașini în minus în oraș și mai ales în consecințele mașinilor scoase din oraș prin reducere de poluare și de trafic pe măsură.



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Contractul pe care îl discutăm astăzi nu este deloc între primărie și un operator, ci este între 38 de primării, ne uităm la regiunea București - Ilfov și patru operatori, că atâția sunt, dacă erau șapte, probabil că erau cu toți. Este vorba de toată activitatea de transport din regiunea aceasta. Și sunt niște întrebări care s-au pus mult înaintea acestei dezbateri, dar despre care nu am discutat astăzi și aș vrea să le punctez, să fie de natura evidentului.

Pe de o parte, de ce delegare directă? A fost ceva ce s-a tot discutat. Încă putem, doar până în 2023 se poate delega direct un astfel de serviciu public ca membrii ai Uniunii Europene. După 2023, cel mai probabil că astfel de atribuiri de servicii publice se vor face numai prin licitații cu evaluări destul de clare.

De ce zece ani, este o altă întrebare? De ce nu mai puțin? Cum ne permitem să încredințăm un serviciu pe așa o perioadă lungă? Păi, pe de o parte, îi chesție de proiecte europene. Un operator poate pregăti proiecte europene în colaborare cu autoritatea care îl deține, atâta timp cât este acoperit de un contract de delegare a serviciului pe perioada de implementare a proiectului. Ori, implementarea începe de la recepție, sunt și niște ani de pregătire înainte. O delegare de zece ani permite unui oraș cu un operator, indiferent că vorbim de Voluntari, București sau Chitila, să aibă niște ani de consultanță în care pregătește proiecte europene și cei cinci ani de la recepție în care chiar operează vehiculele, depoul, infrastructura ce o fi, fiind acoperiți de acest contract de delegare.

În cazul punctual al STB-ului, este operatorul nostru. Ne interesează să facem, în viitor, din STB un operator care poate să ofere un autobuz curat la timp și care poate câștiga o licitație într-o procedură onestă, concurențială. Acesta nu-i un proces care se poate întâmpla în șase luni sau un an. Este, lăsând de o parte marja de siguranță pentru proiectele europene, practic ne dăm timp să facem din STB, acel STB pe care cu toții, cu domnul director, cu domnul viceprimar, ne dorim să-l avem, că îi, cum bine a punctat și sindicatul, nu este un operator oarecare cu care avem o relație, ci este operatorul orașului. Este o componentă socială, să-i spunem, care nu poate fi neglijată.

În privința auditului, credem că este compromisul rezonabil în care nici operatorul nu-și face propriul control, dar nici autoritatea care plătește nu decide cât plătește. Credem că este de bun simț să vină un terț cu acreditări și experiență în așa ceva și să determine, de fapt, cât costă ceva. Costul acesta se rezumă la bani/km. Practic, se determină cât a costat acea companie într-un an și, respectiv, cât a rulat. Nu este loc de prea multe intervenții.



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB
Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Și, aș vrea, în încheiere, să fac distincția dintre serviciu public și serviciu social. Aceste cuvinte s-au folosit astăzi ca și cum ar fi sinonime, și STB-ul face un serviciu public, STV-ul de asemenea, și restul operatorilor și ne dorim ca transportul public, ca serviciu public să fie unul cât mai atractiv și cât mai, să zicem, de interes pentru populație, dar nu un serviciu social, nici pentru călători, nici pentru angajați. STB-ul și transportul public ca activitate, este un serviciu public care, cum să spun, pe de o parte, îi aproape firesc să coste, au fost orașe care au greșit cu gratuitatea, pe de altă parte, beneficiile lui nu se pot cuantifica numai financiar sau în km. Transportul public funcțional face orașul bine. Și cu aceasta, vă mulțumesc mult pentru implicare tuturor!

Domnul Stelian Bujduveanu – Viceprimar al municipiului București

Mulțumesc, domnule consilier Tudor Măcicășan! Profit de ocazie să-l văd pe colegul și omologul meu, Horia Tomescu, dacă dorește să spună câteva cuvinte la final, înainte de a închide ședința.

Domnul Horia Tomescu – Viceprimar al municipiului București

Mulțumesc, domnule viceprimar! Da, aș dori să transmit și eu mulțumiri atât societății civile, cât și colegilor consilieri pentru interes și pentru dezbateră vie și plină de idei bune legate de această delegare și am să vă rog să anunțăm că pe 7 o să avem o nouă dezbatere. Mulțumesc!

Domnul Stelian Bujduveanu - Viceprimar al municipiului București

Mulțumesc! Cred că 17 sau următoarea săptămână, ce discutasem, 7 astăzi este.

Domnul Horia Tomescu – Viceprimar al municipiului București

A, pardon, da!

Domnul Stelian Bujduveanu – Viceprimar al municipiului București

Mulțumesc mult! Dragi colegi, dragi cetățeni care ați participat, vă mulțumesc pentru răbdare, vă propun ca până pe data de 11 iunie să trimiteți în scris ce alte obiecțiuni mai aveți, alte idei, alte propuneri, le centralizăm și săptămâna viitoare, între 14 și 18, vom comunica din timp util data pentru o nouă dezbatere, poate chiar online, cei care vreți să vă deplasați, pentru o formă consolidată a acestui contract, cu care să putem vedea dacă avem



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Administrație și Relația cu CGMB
Direcția Asistență Tehnică și Juridică

nevoie de un nou aviz de la Consiliul Concurenței sau modificările nu sunt substanțiale și nu necesită o nouă modificare, dar, totuși, să avem acea perioadă de două săptămâni pentru a fi cu toate avizele în siguranță ca apoi, să urmeze propunerea spre vot a Consiliului General. Și profit de ocazie, pentru că astăzi sunt colegi din toate partidele politice, să le mulțumesc și să mă rog doar ca la dezbateră din plen va fi unanimitate, pentru că, așa cum a spus colegul meu, este un serviciu public. Vă mulțumesc mult tuturor! Declar această dezbateră închisă și să ne vedem la următoarea cu bine.

Ora 18,40.

**DIRECTOR EXECUTIV,
Mariana Brod**



Șef serviciu,
Nicoleta Sunică

Înocmit,
Dana Iuliana Duca
Gențiana Barcan
Tiberiu Pârvu
Reza Constanța Bîltan
Andreea Mihăilă
Andreea Mihaela Voicilă
Reluța Elena Alexandru
Elena Liliana Miu
Lucia Lazăr