

HOTARIRE numar 250 din 12/18/1997

privind aprobarea Programului de reorganizare si restructurare al Regiei Autonome de Transport Bucuresti

EMITENT: Consiliul General Al PMB

CONSILIUL GENERAL AL MUNICIPIULUI
BUCURESTI

HOTARARE

privind aprobarea Programului de reorganizare si restructurare
al Regiei Autonome de Transport Bucuresti

Avand in vedere expunerea de motive a primarului general si raportul comun al Departamentului Servicii Publice si al Departamentului Economic, privind oportunitatea si necesitatea aprobarii si aplicarii programului de reorganizare si restructurare al Regiei Autonome de Transport Bucuresti;

Vazand avizele comisiilor de specialitate ale Consiliului General al municipiului Bucuresti;

In temeiul prevederilor Ordonantei Guvernului nr.30/1997;

In conformitate cu prevederile art.20, lit."e" si "m" si art.28 din Legea nr.69/1991, republicata, privind administratia publica locala, modificata si completata cu prevederile Ordonantei de urgenta nr.22/1997,

Consiliul General al municipiului Bucuresti

Hotaraste:

Art.1- Se aproba Programul de reorganizare si restructurare al Regiei Autonome de Transport Bucuresti prevazut in anexa, care face parte din prezenta hotarare.

Art.2- In cazul aparitiei unor noi acte legislative, programul se va corecta in spiritul prevederilor acestor acte.

PRESEDINTE DE SEDINTA,
Radu Dumbraveanu

ANEXA LA
HOTARAREA CGMB
NR.250/18.12.1997

P R O G R A M,
DE REORGANIZARE A REGIEI AUTONOME DE TRANSPORT BUCURESTI

I. DATE GENERALE

1.1. Scurt istoric

Transportul public de calatori din subordinea Primariei Municipiului Bucuresti a fost organizat ca structura in anul 1909, sub forma Societatii Comunale a Tramvaielor Bucuresti, fiind prima structura - ca serviciu public - a transportului in comun, transformata in 1948 in I.T.B. si apoi in, R.A.T.B.-R.A.

Organizarea activitatii de transport public in Regie Autonoma sub autoritatea Consiliului Local, in conformitate cu Legea nr.nr.15/1990 si a H.G. nr.1390/1990 a reprezentat o necesitate obiectiva determinata de caracterul de serviciu public local de interes major al prestatiei si a asigurat posibilitatea legala de acordare a protectiei sociale in acest domeniu.

1.2. Date generale

Regia Autonoma de Transport Bucuresti executa serviciul public de transport pe o arie de circa 710 Km, cu un parc mediu circulant zi lucru de 1695 vehicule din care 470 trenuri tramvai, 214 troleibuze si 1011 autobuze, lungimea traseelor insumand 1842 km, transportand peste 3 milioane de calatori, in medie pe o zi lucratoare.

Rulajul mediu zilnic pe vehicul este de 209 km, la o durata medie de exploatare de 13,1 ore/zi cu o viteza medie de exploatare de 15,5 km/h.

Regia isi desfasoara activitatea cu 18300 salariati din care 16769 muncitori, gruparea in structura pe principalele activitati prezentandu-se astfel:

- Exploatare Transport Electric	- 4170
- Exploatare Transport Autobuze	- 3880
- Exploatare Instalatii, Linii, Cale si Cladiri	- 2100
- Uzina de reparatii	- 3300
- Sectia de Depanare, Dispecerizare si Control Trafic	- 1220
- Activitatea de vanzarea a legitimatiilor de calatori,colectare,difuzare,incasare si control autovehicule	- 1546
- Activitatea de informatica	- 178
- Activitatea de cercetare-proiectare	- 111
- Laboratoare tehnice si C.T.C.	- 133
- Sectorul de aprovizionare si depozitare	- 99
- Activitatea de paza	- 385
- Spital si policlinica	- 159
- Servicie CICLOP (reparatii auto pentru populatie)	- 495

Din punct de vedere economico-financiar prestatia de transport in comun se efectueaza la tarife aprobate de Oficiul Concurentei, ele acoperind numai cca.23% din costul efectiv al prestatiei. Diferenta de 77% reprezinta protectia sociala in general si programul de protectie sociala promovat de Guvern prin care s-au acordat o serie de gratuitati (Legea nr.44/1994, Legea nr.42/1990, Legea nr.53/1993, Decretul nr.118/1990, H.G. nr.300/196), precum si acordarea prin HCGMB nr.148/1996 de gratuitati pentru pensionari pana la un anumit nivel al pensiei.

Astfel in primele 6 luni ale anului 1997 valoarea totala a acestor facilitati se ridica la 67,3 miliarde lei respectiv 30% din totalul veniturilor RATB (venituri proprii plus subventia alocata).

In aceste conditii RATB nu poate asigura constituirea de surse proprii destinate cheltuielilor de capital la nivelul necesarului, acestea realizandu-se din alocatii de la bugetul Consiliului General al Municipiului Bucuresti (in conditii de austeritate si niciodata la nivelul fundamentat).

Cu toate aceste conditii nefavorabile activitatea de transport public in capitala in perioada 1990-1997 a avut o dinamica ascendenta, dar neatingand parametrii calitativi preconizati.

2. STRATEGIA DEZVOLTARII TRANSPORTULUI PUBLIC

Obiectivul general al strategiei de dezvoltare a RATB il constituie acoperirea cererii actuale si de perspectiva de transport, in conditii calitativ superioare si cu un buget de exploatare optimizat.

Aceste performante sunt posibil de realizat prin alocarea unor surse de investitii destinate proiectelor de modernizare a infrastructurii si a vehiculelor, bazate pe un sprijin legislativ si institutional adecvat.

Totodata este necesara promovarea unei politici coerente de atragere a publicului catre transportul in comun prin cresterea calitatii serviciului oferit (cresterea gradului de confort la maximum 6.5 calatori/mp fata de 8.1 calatori/mp in prezent), a gradului de securitate si fluiditate a traficului urban, cu efecte benefice la nivelul intregii comunitati, prin reducerea consumurilor energetice, reducerea gradului de poluare si de aglomerare a orasului.

Principalele elemente de strategie ale dezvoltarii constau in:

- a) reorganizarea sistemului de transport public pe principii moderne prin:
 - realizarea unui sistem integrat de transport public bazat pe complementaritatea sistemelor actuale (inclusiv metroul);
 - organizarea de statii multimodale, cu scopul de a facilita transferul calatorilor intre modurile de transport si de a optimiza traficul stradal si pietonal din zona;
 - integrarea tarifara - utilizarea unui titlu de transport de format unic pentru toate tipurile de vehicule ale tuturor operatorilor care implica unificarea tehnologica la un nivel ridicat a sistemelor de tichetizare al RATB si METROREX;
 - obtinerea de facilitati de circulatie pentru transportul public (benzi rezervate, semaforizare preferentiala etc.);
- b) dezvoltarea actualelor retele fizice de transport public de suprafata cu rolurile specifice celor trei sisteme;
 - o retea fixa si de capacitate medie de tramvaie, o retea flexibila de autobuz si o retea de completare de troleibuze (sistem inelar-radial);
- c) inceperea realizarii unui nou sistem, metrou usor LRV, prin reabilitarea unor linii de tramvai a caror cerere de transport depasesc 15.000 calatori/ora/sens, cu posibilitati de extindere in zonele preorasenesti;
- d) dimensionarea parcului de vehicule la nivelul impus de cererea de transport astfel incat pana in anul 2000 sa se ajunga la 300 troleibuze, 1500 autobuze si 600 de tramvaie;
- e) diminuarea poluarii mediului prin reabilitarea retelei de tramvaie si troleibuze si utilizarea de motoare ecologice performante;
- f) reabilitarea caii de rulare pentru reseaua de tramvaie (sina cu canal, materiale fonoabsorbante, macaze automate);
- g) modernizarea sistemelor de informare a calatorilor: elemente de informare generala (harti, pliante), elemente de afisaj in statii si vehicule;
- h) realizarea unui sistem informatic performant prin crearea unei retele conectata cu un sistem de colectare a datelor in timp real si achizitionarea unui sistem de identificare si localizare a vehiculelor;
- i) imbunatatirea parametrilor financiari prin reducerea cheltuielilor de exploatare si diversificarea surselor de finantare.

3. REORGANIZAREA REGIEI DE TRANSPORT BUCURESTI

Conform prevederilor Ordonantei nr.30/1997, Regia Autonoma de Transport Bucuresti urmeaza a fi reorganizata ca societate comerciala pe actiuni, cu actionar unic Consiliul General al Municipiului Bucuresti.

3.1. Obiectivele strategiei de reorganizare propusa de RATB

Strategia de reorganizare a activitatii regiei are la baza:

- conceptul de transport durabil care presupune un sistem complex destinat sa satisfaca necesitatea de mobilitate a generatiilor actuale fara a deteriora factorii de mediu si care sa-si eficientizeze consumurile energetice astfel incat sa fie posibila satisfacerea nevoii de mobilitate a generatiilor viitoare;
- modernizarea retelei de transport urban care sa respecte noile standarde privind materialul rulant, sprijinirea persoanelor cu mobilitate redusa, in scopul reintegrarii sistemului de transport local in viitoarele retele transeuropene de transport la mare distanta, urmarind promovarea intermodalitatii in punctele de transfer;
- minimalizarea cheltuielilor de exploatare fara a diminua calitatea serviciului public;
- orientarea managementului in crearea conceptului de calitate in toate sectoarele activitatii care sa conduca la cresterea eficientei economice si realizarea unor parametrii legati de capacitate, regularitate, grad de aglomerare, stare tehnica si estetica, informarea publicului, cat mai apropiat de cerintele unui transport solicitat de beneficiari;
- reducerea costurilor prin incredintarea anumitor segmente de activitati sectorului privat;
- cautarea si altor surse de finantare a activitatii (contributii ale societatiilor private si publice beneficiare de infrastructura de transport, varsaminte din fondul de salarizare, sume din asocieri, inchiriei, leasing, imprumuturi comerciale pe termen lung, credite nerambursabile si ajutoare PHARE)

Din analiza critica a activitatii desfasurate in cadrul Regiei Autonome de Transport Bucuresti a rezultat urmatoarea grupare specifica:

- a) activitatea de baza constituita din transportul in comun a calatorilor cu tramvaie, troleibuze, autobuze;
- b) activitatile care concura la buna desfasurare a prestatiei de transport in comun;
- c) activitatile ce ies din sfera activitatii de baza.

PROPUNERI DE ORGANIZARE

Fata de complexitatea problemelor pe care le ridica reorganizarea RATB in societate comerciala, rezulta necesitatea esalonarii acestei actiuni pe doua etape astfel:

ETAPA I

Constituirea unei societati comerciale pe actiuni, cuprinzand activitatile de la punctele "a" si "b" de mai sus, precum si a unei societati de service-auto pentru populatie.

Obiectul de activitate al societatiilor nou infiintate va cuprinde in principal:

- Societatea de Transport Bucuresti va efectua transportul in comun de persoane cu tramvaie, troleibuze si autobuze pe teritoriul municipiului Bucuresti si comunele suburbane.

Detalierea obiectului de activitate va fi facut in statutul societatii:

- Societatea SERVICIE CICLOP SA avand ca principal obiect de activitate repararea sin intretinerea mijloacelor de transport auto, Import-Export comercializare en gros si en detail de mijloace de transport auto, componente subansamble, piese accesorii, materiale specifice si alte activitati care vor fi detaliate in statutul societatii.

- Structura organizatorica de principiu a societatiilor ce se vor infiinta prin reorganizarea Regiei Autonome de Transport Bucuresti se prezinta in anexele nr. 1 si nr.2.

Ca urmare a reorganizarii noua Societate Comerciala de transport public urban va functiona cu un numar de personal redus cu circa 500 salariatii.

O reconsiderare a numarului de personal si a productivitatii muncii se va realiza in cadrul aplicarii programului de restructurare a societatii prevazut in etapa a II-a.

Programul operational pentru realizarea materialelor necesare reorganizarii Regiei Autonome de Transport Bucuresti in Societate Comerciala in etpa I-a, se prezinta astfel:

a) inventarierea patrimoniului actualei regii faptic, fizic si valoric cu departajarea acestuia pe Societatile Comerciale ce se vor infiinta;

Termene: finalizarea lucrarii

20.01.1998

Aprobare CA 30.01.1998

b) elaborarea listei investitiilor in curs, care se finanteaza din fondurile statului, din fondurile Consiliului General al municipiului Bucuresti, sau din fondurile proprii ale regiei precum si din alte surse, defalcate pe surse.

Termene: finalizarea lucrarii

20.01.1998

- Aprobare CA 30.01.1998
- c) elaborarea listei litigiilor in curs, pe domenii de activitate.
Termen: finalizarea lucrarii
20.01.1998
Aprobare Ca 30.01.1998
- d) elaborarea caietelor de sarcini pentru activitatile ce se concesioneaza.
Termen: finalizarea lucrarii
16.02.1998
Aprobare CA 27.02.1998
- e) elaborarea proiectului contractului de concesiune intre Consiliul General al municipiului Bucuresti si Societatea Comerciala care se infiinteaza prin reorganizarea actualei regii.
Termen: finalizarea lucrarii
16.02.1998
Aprobare CA 27.02.1998
- f) elaborarea proiectului statutului de organizare si functionare a Societatilor Comerciale ce urmeaza a fi infiintate prin reorganizarea actualei regii.
Termen: finalizarea lucrarii
16.02.1998
Aprobare CA 27.02.1998
- g) definitivarea organigramelor inclusiv bilantul de personal aferent societatilor nou infiintate.
Termen: finalizarea lucrarii
16.03.1998
Aprobare CA 31.03.1998
- h) analiza pe baza de bilant pe anul 1997 conform prevederilor legale in materie
Termen: finalizarea lucrarii
15.04.1998
Aprobare CA 30.04.1998
- j) delimitarea patrimoniului public si privat dat in administrare societatilor nou infiintate.
Termen : 30 de zile de la aparitia reglementarilor legale in materie.

ETAPA 2

Dupa reallizarea masurilor propuse si reorganizarea Regiei de Transport Bucuresti in Societati Comerciale, procesul va continua cu restructurarea activitatii Societatii de transport in comun de calatori.

In aceasta etapa vor fi analizate activitatile care concura la buna desfasurare a prestatiei de transport in comun.

Astfel activitatile care nu se leaga nemijlocit de activitatea de baza se vor organiza ca Societati Comerciale, cu asociat unic Societatea de Transport in comun, care vor ramane pe termen lung in proprietatea acesteia.

Aceste Societati Comerciale presteaza activitati de importanta vitala din punct de vedere al Societatii de transport in comun si vor fi capabile in limita capacitatilor disponibile sa satisfaca si alte cereri aparute pe piata.

In cazul acestor activitati - datorita presiunii mediului concurential - se va manifesta o nevoie acuta de eficientizare a activitatii. In acelasi timp devine posibila determinarea valorii reale a serviciilor prestate si stabilirea unor relatii contractuale ferme.

Activitatile care la o prima analiza se apreciaza ca se incadreaza in aceasta categorie sunt:

- activitatea de constructii montaj linii, cale, retele electrice, substatii si cladiri;
- activitatea de reparatii linii, cale, retele electrice, substatii si cladiri;
- Uzina de reparatii;
- activitatea de utilaj transport;
- activitatea de alimentatie publica, cantina si bufete incinte (depouri, autobaze, etc.).

Serviciile care nu se leaga nemijlocit de activitatea de baza si care ar putea fi prestate de catre terti, vor fi contractate cu societatile independente de Societatea de transport in comun ca de exemplu:

- activitatea de paza;
- activitatea de difuzare a legitimatiilor de calatorie (partial);
- activitatea de aprovizionare cu carburanti a statiilor de alimentare din autobazele STB si depozitul central;
- activitatea de spalare a vehiculelor in depouri si autobaze.

Pentru aceste activitati ce se preconizeaza a fi dezafectate se va studia posibilitatea ca elementele de baza materiala aferente sa fie valorificate ca active.

In vederea realizarii structurii preconizate in etapa a II-a este necesar:

- a) comandarea de catre Consiliul General al Municipiului Bucuresti la o firma de consultanta straina a unui studiu in acest scop;
- b) infiintarea unui compartiment specializat in domeniile de consulting - organizare - normare prevazut in anexa nr.1 care va functiona pe toata perioada restructurarii.

In conditiile prezentate mai sus, etapa a II-a de organizare va fi conceputa astfel:

- functionarea Societatii Comerciale de transport in comun aprobata ca structura si organizare din etapa I-a, concomitent cu elaborarea studiului de restructurare (pe un interval de 5-6 luni).

- aprobarea programului de restructurare etapa II-a, rezultat din studiul ce se va efectua, de catre Consiliul de Administratie a Societatii de transport Bucuresti si de catre Consiliul General al Municipiului Bucuresti, in vederea creierii tuturor conditiilor, pentru aplicare si incadrare in prevederile legale in vigoare, inclusiv aplicarea O.U.G. Nr.9/1997;
- aplicarea programului rezultat din studiul de restructurare de catre compartimentul de consulting - organizare conform graficului cuprins in program;
- derularea programului de restructurare apreciem ca se va desfasura pe un interval de cca.2-3 ani avand ca exemplu experienta altor Societati de transport in comun.

Structura si numarul de personal rezultate in urma aplicarii programului de restructurare vor conduce la:

- diminuarea numarului de personal al Societatii Comerciale de transport in comun prin transferarea personalului aferent activitatilor care urmeaza a fi realizate in cadrul Societatii Comerciale distincte, ca actionar unic Societatea de transport in comun;
- urmand si/sau redistribuirea personalului aferent activitatilor care se desfiinteaza urmand a fi contractate cu alti agenti economici;
- reconsiderarea nivelului productivitatii muncii in cadrul activitatilor Societatii de transport in comun corelat cu realizarea obiectivelor din strategia de dezvoltare.

Fata de cele prezentate mai sus, va supunem spre analiza si aprobare modul in care a fost conceputa reorganizarea si restructurarea RATB-RA si implicit programul de aducere la indeplinire pe etape a intregii actiuni.

DIRECTOR GENERAL,
Constantin Popescu