

**RAPORT DE ACTIVITATE**

**AL REGIEI AUTONOME DE TRANSPORT BUCUREȘTI**

**PE ANUL 2010**

**ȘI**

**OBIECTIVELE PROGRAMATE PENTRU**

**TRANSPORTUL PUBLIC DE PERSOANE ÎN ANUL 2011**

Regia Autonomă de Transport București – R.A., constituită în baza Deciziei Primăriei Municipiului București nr.1.179/10.12.1990 (prin care se transformă Întreprinderea de Transport București și se elaborează o nouă strategie privind funcționarea și dezvoltarea transportului public de suprafață din București) a fost reorganizată prin Hotărârile Consiliului General al Municipiului București cu numerele 180/27.08.1998 și 118/04.05.2000 și desfășoară activitatea de transport public de persoane cu tramvaie, troleibuze și autobuze în Capitală și pe trasee ce fac legătura între Municipiul București și localități din județul Ilfov.

Regia Autonomă de Transport București se află sub controlul comunității locale exercitat prin Consiliul General al Municipiului București și desfășoară activitate de transport public de persoane reglementată de Legea nr. 92/2007 ce are ca obiect stabilirea cadrului juridic privind exploatarea, gestionarea, finanțarea și controlul funcționării acestei prestații.

Particularitățile activității desfășurate se regăsesc în prevederile legii menționate, astfel:

- “un serviciu de interes și utilitate publică locală, cu regim de funcționare permanent, ce deține cea mai mare pondere ca arie de deservire și ca număr de utilizatori pentru care trebuie asigurată suportabilitatea costurilor” (conform art.17, pct.i);

- o prestație subvenționată de către bugetul local atât pentru activitatea de exploatare, pentru care se acordă diferența de tarif (conform art.17, pct.n, se realizează "acoperirea diferenței dintre costurile înregistrate de operatorul de transport și sumele efectiv încasate din această activitate") cât și pentru investiții (conform art.17, pct.k " finanțarea, contractarea ori garantarea de către autoritatea publică locală a împrumuturilor pentru realizarea programelor de investiții vizând dezvoltarea și eficientizarea serviciului de transport ");
- un profund caracter economico-social, ce presupune " susținerea totală sau parțială a costurilor pentru unele categorii sociale defavorizate stabilite prin hotărâri ale Consiliului General al Municipiului București sau prin lege " (conform art.17,pct. o).

O analiză mai amplă a cadrului legislativ de funcționare al Regiei Autonome de Transport București include Legea nr.15/1990 privind reorganizarea unităților economice de stat ca regii autonome și societăți comerciale, Legea 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice, Legea 500/2002 privind finanțele publice, Legea nr. 273/ 2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare.

Serviciul de transport public de persoane desfășurat de Regia Autonomă de Transport București în Municipiul București este un serviciu de utilitate socială, de interes colectiv și general, ce funcționează pe principiul continuității, bazat pe experiența acumulată în peste 100 de ani de activitate în slujba comunității.

În prezent obiectivul principal pentru Regie și municipalitate îl reprezintă creșterea calității transportului public de persoane și alinierea la cel existent în alte capitale europene pentru a asigura, în principal:

- siguranță și confort;
- protecția mediului;
- personal specializat;
- serviciu de calitate la tarife accesibile;
- administrare eficientă a resurselor alocate.

Totodată, o preocupare permanentă a municipalității este oferirea protecției sociale pentru beneficiarii transportului public de suprafață, reflectată de aplicarea facilităților privind călătoria (reduceri și gratuități la achiziționarea titlurilor de transport).

## **CAP. I. Rezultate privind activitatea pe anul 2010**

Cu toate constrângerile bugetare, datorate contextului economic general al anului 2010, regia a continuat activitatea urmărind același obiectiv de creștere a calității serviciului de transport, în baza indicatorilor fizici, valorici și a altor indicatori caracteristici.

Prezentăm în continuare rezultatele activității regiei pe anul 2010, cu evidențierea indicatorilor specifici (fizici și valorici), actualizate în mod corespunzător odată cu definitivarea raportărilor anuale la 31.12.2010 și efectuarea auditului financiar, prin raportul de gestiune privind încheierea exercițiului financiar.

## **1. Organizare – conducere, control, dezvoltare, îmbunătățirea activității**

Administrarea regiei este asigurată de Consiliul de Administrație al Regiei Autonome de Transport București-R.A., numit prin Hotărârea Consiliului General al Municipiului București nr. 83/06.03.2009, rectificată prin hotărârile nr.150/29.04.2009, nr.49/26.02.2010, nr.95/14.05.2010 și adresele Ministerului Finanțelor Publice nr.360758/03.04.2009 și nr.456419/16.06.2010 iar conducerea executivă este realizată de Comitetul de Direcție ce organizează și coordonează operativ activitatea curentă și de perspectivă, pe baza structurii organizatorice aprobate.

În primele 6 luni din anul 2010, Regia Autonomă de Transport București și-a desfășurat activitatea în baza structurii organizatorice aprobate în ședința Consiliului de Administrație din data de 28.02.2008, cu un control exigent al angajărilor care s-au efectuat doar pentru meserii absolut necesare realizării prestației de transport, nefiind operată și aprobată în această perioadă nicio modificare de structură.

Activitatea a fost structurată pe 6 direcții funcționale, respectiv: Direcția Exploatare și Siguranța Circulației, Direcția Infrastructură, Direcția Tehnică, Direcția Comercială, Direcția Financiar Contabilitate și Direcția Resurse Umane Asistență Socială, asigurând funcționarea regiei prin includerea activităților care determină prestarea în bune condiții a transportului public de persoane în Capitală.

Începând cu semestrul II 2010, în cadrul regiei a fost declanșat un amplu proces de reorganizare, având drept cadru motivațional și decizional eficientizarea activității prin actualizări succesive ale structurii organizatorice. Modificările structurale au fost determinate fie de necesitatea coordonării și gestionării unitare, fie de organizarea, funcționarea și urmărirea distinctă pe unități specializate, conform prevederilor legale aplicabile, a unor activități în scopul responsabilizării tuturor nivelelor ierarhice. Toate acestea au fost realizate în concordanță cu respectarea principiilor de organizare și conducere fără a implica crearea de posturi suplimentare.

Structurarea organizațională pe segmente specifice de activitate se prezintă astfel:

- unități de exploatare ce asigură prestația cu tramvaie, troleibuze, autobuze (inclusiv lucrările de întreținere și reparații curente);
- Uzina de Reparații unde se realizează execuții și modernizări de tramvaie și reparații de mare complexitate ale parcului de vehicule;
- departament de organizare a rețelei de transport, de programare în circulație a vehiculelor pe trasee, de dispecerizare, monitorizare și dirijare a flotei regiei cu rol de optimizare în exploatare (proiectarea elementelor de trafic, adaptarea permanentă la evenimentele apărute, siguranță în circulație);
- departament specializat în activitățile de exploatare și întreținere-reparații parc propriu vehicule, altele decât cele destinate transportului public de persoane respectiv cele utilizate în transportul de marfă, tehnologic ,efectuat cu autospeciale, etc. ;
- servicii și compartimente funcționale ce contribuie la coordonarea activității în ansamblu.

Conform organigramei Regiei Autonome de Transport București aprobată în luna decembrie 2010 (anexa 1) , activitatea a fost structurată organizațional pe următoarele entități:

**A.Structuri subordonate Directorului General:**

1. Compartimentul Audit Intern
2. Serviciul Îndrumare și Control
3. Serviciul Investiții
4. Serviciul Juridic Contencios
5. Serviciul Patrimoniu
6. Serviciul Managementul Calității
7. Serviciul Relații Publice
8. Serviciul Managementul Resurselor Umane
9. Serviciul Normarea și Evaluarea Posturilor

**B. Direcții funcționale :**

1. Direcția Exploatare și Siguranța Circulației
  - 1.1. Exploatarea Transport Autobuze având in componență 8 autobaze
  - 1.2. Exploatarea Transport Electric având in componență 7 depouri de tramvaie, 3 de troleibuze și unul mixt
  - 1.3. Departamentul Programarea Exploatării
2. Direcția Tehnică
  - 2.1. Departamentul Automatizări Tehnologia Informațiilor Comunicații
  - 2.2. Serviciul Consultanță Tehnică Proiecte Internaționale
  - 2.3. Serviciul Omologări Certificări Protecția Mediului
3. Direcția Marketing Comercial
  - 3.1. Serviciul Logistic
  - 3.2. Serviciul Comercial
  - 3.3. Biroul Marketing
4. Direcția Economică
  - 4.1. Serviciul Plan Organizare Buget
  - 4.2. Serviciul Financiar Contabilitate Centrală

**C.Alte structuri subordonate Directorului General:**

1. Direcția Infrastructură
  - 1.1. Serviciul Mecano-Energetic
  - 1.2. Exploatarea Instalații Energetice Linii Cale și Clădiri
  - 1.3. Biroul Proiectare Infrastructură
2. Departamentul Întreținere și Transport Tehnologic
  - 2.1. Secția Întreținere și Reparații
  - 2.2. Atelier Intervenții și Transport Intern
  - 2.3. Biroul I.T.P.

3. Centrul de Sănătate
4. Asociația Sportivă
5. Cantina, Bufete de incintă
6. Uzina de Reparații

Trebuie menționat că Regia Autonomă de Transport București desfășoară, în afara activității de bază - activitatea de transport public de persoane - și alte activități conexe care concură la efectuarea prestației (detaliată pe coduri CAEN în anexa nr.2).

Activitatea Consiliului de Administrație (ce asigură conducerea administrativă a Regiei Autonome de Transport București) s-a desfășurat concret în cadrul a 12 ședințe ordinare lunare și 4 ședințe extraordinare, ședințe conduse de către președintele Consiliului care este și Directorul General al Regiei Autonome de Transport București. Pe lângă membrii Consiliului, la aceste ședințe, în funcție de problemele dezbătute, au participat ca invitați specialiști din cadrul regiei și reprezentanți ai organizațiilor sindicale. Rezultatele ședințelor s-au concretizat în hotărâri ale Consiliului de Administrație, duse la îndeplinire de către conducerea operativă a regiei asigurată de Comitetul de Direcție, format din directorii direcțiilor funcționale, ai unităților de exploatare (Exploatarea Transport Autobuze, Exploatarea Transport Electric, Exploatarea Întreținere Energetică Linii Cale și Clădiri) și Uzinei de Reparații, sub conducerea președintelui Consiliului, respectiv Directorul General al regiei.

Astfel au fost asigurate în mod eficace conducerea și coordonarea activității în ansamblu prin simplificarea actului decizional.

Principalele teme analizate și dezbătute în cadrul ședințelor Consiliului de Administrație în anul 2010, în conformitate cu Regulamentul de Organizare și Funcționare, au fost următoarele:

- Strategia de dezvoltare a transportului public de suprafață pentru perioada 2011-2020;
- Bugetul de Venituri și Cheltuieli al R.A.T.B. – R.A. (proiecție, actualizare, rectificare, repartizare);
- Lista de investiții cu finanțare din alocații C.G.M.B., obligații de plată la extern și din surse proprii (proiecție, actualizare, rectificare, stadiul finanțării);
- Programul Anual al Achizițiilor Publice;
- Structura organizatorică;
- Inventarierea patrimoniului regiei;
- Raportările financiar-contabile semestriale/anuale;
- Realizarea indicatorilor fizici specifici și economico-financiarilor ai activității de ansamblu și propuneri de îmbunătățire;
- Casarea/declasarea mijloacelor fixe/ obiectelor de inventar;
- Sistemul de tarificare pentru activitatea în ansamblu a regiei (ofertă tarifară pentru transportul public de persoane, inspecții tehnice periodice, reverificări, servicii medicale, cazare, închiriere de spații, cursuri de atestare profesională, prestații efectuate cu autovehicule din dotarea parcului intern, manoperă lucrări întreținere și service);
- Contractul Colectiv de Muncă pentru perioada 2010-2011;
- Circulația mijloacelor de transport public de persoane în iarna 2010-2011 și perioadele de sărbători.

În afara acestor teme de bază, Consiliul de Administrație a dezbătut punctual și concretizat prin decizii și alte probleme din sfera managementului regiei.

Activitatea Comitetului de Direcție, ce asigură conducerea executivă a regiei, s-a concretizat în desfășurarea a 26 sedințe, în cadrul cărora au fost prezentate informări și analize privind evoluția în ansamblu sau pe segmente distincte de activitate, cu finalizare în decizii cu măsuri pe termen scurt și cuantificarea rezultatelor.

În principal, au fost supuse analizei, aprobării și, după caz, urmăririi pe diferite stadii de realizare:

- Planul anual de proiectare ;
- Programul anual de elaborare și reexaminare a normelor de muncă;
- Lista de utilaje - modificări de natură structurală;
- Bugetul anual de cheltuieli pentru activitatea de prevenire și apărare împotriva incendiilor;

- Încheierea de contracte servicii juridice, pentru reprezentarea regiei în diverse litigii;
- Criteriile, nivelul valoric și cererile de ajutoare sociale pentru anul 2010.

Informal, tematica abordată se referă la:

- Situația stocurilor de materiale și piese de schimb;
- Situația pagubelor și agresiunilor produse de terți asupra instalațiilor fixe, vehiculelor și personalului R.A.T.B.;
- Activitatea economico-financiară în ansamblu, cu accent pe încadrarea indicatorilor fizici specifici și valorici în nivelul aprobat;
- Activitatea comercială;
- Activitatea de Management al Calității-parte integrantă a managementului organizațional;
- Proiectele finanțate de Uniunea Europeană, elaborate în cadrul regiei și utilitatea lor pentru dezvoltarea serviciului de transport public de persoane;
- Respectarea normelor de protecția mediului în R.A.T.B.; implicarea în derularea planurilor și programelor de protecția mediului în București și regiunea Ilfov;
- Stadiul revendicărilor/cedărilor de terenuri și clădiri;
- Etapele de extindere la nivelul întregului parc de vehicule a sistemului de monitorizare, dirijare și desfășurare trafic-Public Transport Management.

O componentă semnificativă pentru politica managerială este implementarea, menținerea și dezvoltarea unui sistem de management al calității, care să monitorizeze eficacitatea unor aspecte cum ar fi :

- politica referitoare la calitate (cu stabilire obiective și responsabilități);
- standardizarea procedurilor;
- identificarea și eliminarea disfuncționalităților;
- sisteme pentru acțiune preventivă și corectivă.

Astfel, a devenit o necesitate dezvoltarea sistemului actual de management al calității-R.A.T.B. prin abordarea sistemică, formalizată, cu utilizarea unei aplicații informatice, implementată la începutul anului 2011, respectând succesiunea următoarelor etape:

- identificarea tuturor proceselor sistemului de management al calității;
- determinarea succesiunii și interacțiunii dintre procese;
- necesitatea aplicării proceselor standardizate în întreaga organizație;

- asocierea categoriilor de resurse (umane, informaționale, etc.) cu activitatea organizației;
- determinarea de criterii și metode pentru asigurarea eficacității desfășurării și controlului proceselor;
- asocierea și cuantificarea riscurilor pe activități.

Obiectivele propuse vizează în principal optimizarea proceselor și a structurii organizatorice, dar și derivate ale acestora, respectiv:

- eficientizarea actului de conducere și a deciziilor prin creșterea calității documentelor de referință pentru activitățile și resursele organizației;
- creșterea gradului de responsabilizare a personalului prin reprezentarea clară, sintetică și de detaliu a sarcinilor și atribuțiilor în cadrul procedurilor dezvoltate în concordanță cu fișele de post corespunzătoare.

Din punct de vedere funcțional, procesul de management include, alături de previziune, organizare, coordonare, decizie și componenta de control, ce reprezintă ansamblul activităților prin care se compară performanțele înregistrate de organizație sau diverse segmente ale sale cu obiectivele propuse pentru a obține în final corelarea rezultatelor cu scopurile stabilite.

La nivelul regiei coexistă în mod integrat forme diferite de control, organizat în următoarele entități organizatorice, conform organigramei actuale:

- Compartimentul Audit Intern
- Serviciul Îndrumare și Control
- Biroul Control Financiar de Gestiune

Principalele obiective ale activității Compartimentului de Audit Intern sunt pe de o parte asigurarea obiectivă și consilierea, destinate să îmbunătățească sistemul și activitățile regiei, iar pe de altă parte sprijinirea îndeplinirii obiectivelor acesteia, printr-o abordare sistematică și metodică prin care să evalueze și să îmbunătățească eficacitatea sistemului de conducere, bazat pe gestiunea sistemului, a controlului intern și procedurilor administrării.

Compartimentul de Audit Intern din cadrul Regiei Autonome de Transport București reprezintă o verigă importantă în cadrul arhitecturii sistemului descentralizat de audit intern, acesta fiind de fapt serviciul funcțional care desfășoară activitatea propriu – zisă de audit intern, cu scopul de a furniza managementului regiei o asigurare rezonabilă și obiectivă asupra funcționalității sistemului de conducere bazat pe identificarea și gestionarea riscului, a controlului intern și a proceselor de administrare.

Acest compartiment exercită o funcție distinctă și independentă de activitățile desfășurate de unitățile, subunitățile și serviciile funcționale regiei și nu este implicat în elaborarea procedurilor de control intern sau în exercitarea activităților supuse auditului.

O caracteristică importantă a activității de audit intern este aceea că se desfășoară pe baza unor norme metodologice riguroase, care definesc în detaliu etapele procesului de audit intern, procedurile de urmat, documentele utilizate în demararea misiunilor de audit, în scopul direcționării muncii auditorilor pe un traseu logic și coerent, de natură să conducă la cele mai bune rezultate, ca o garanție a calității raportului de audit întocmit la finalul misiunii.

Normele profesionale ale auditului intern prevăd desfășurarea acestei activități pe bază de plan, rezultat în urma evaluării domeniilor auditabile și a riscurilor asociate acestora, în scopul concentrării capacității de audit spre activitățile cu riscuri semnificative în cadrul regiei.

În conformitate cu această prevedere activitatea de planificare a auditului intern a fost structurată pe 2 componente: planificarea strategică și planificarea anuală.

Planul strategic a fost elaborat pentru o perioadă de 1-3 ani, utilizând metodologia recomandată de normele profesionale în domeniul auditului intern, respectiv: inventarierea completă a activităților și identificarea potențialelor riscuri și a sistemelor de control intern atașate, etc. Astfel, planul oferă o imagine de perspectivă globală a întregii activități pe o perioadă medie de timp, astfel încât munca de audit intern să fie focalizată către problemele importante și cu impact major asupra realizării obiectivelor entității.

Pe baza planificării strategice a fost elaborat planul anual de audit intern, în urma unui proces de reevaluare anuală a riscurilor, corelată cu resursele de audit disponibile.

Planul anual pe 2010 a fost analizat și aprobat de conducerea regiei, devenind astfel un document de referință pentru exercitarea activității de audit intern pentru regie și a fost actualizat datorită unor evenimente ce au impus acest lucru.

În urma evaluării putem aprecia că tipul de audit predominant în cadrul regiei este cel de sistem în care componenta de regularitate este semnificativă.

Termenele cuprinse în Planul anual de audit intern au fost în întregime respectate, iar gradul de îndeplinire a misiunilor planificate a fost de 100%.

Auditul intern contribuie la îmbunătățirea activității entităților publice din sfera unității administrativ teritoriale, materializată în recomandările compartimentelor de audit intern sistematizate pe domenii auditate. Fiecare domeniu auditat a fost selectat ca urmare a identificării unor riscuri majore asociate acestuia, iar constatările auditorilor au relevat în mod real existența unor disfuncționalități aduse la cunoștința managementului care a dispus acțiunile corespunzătoare eliminării acestora.

Principalele domenii auditabile sunt:

1. Scoaterea din funcțiune a mijloacelor fixe;
2. Vânzarea bunurilor disponibilizate;
3. Deraiere tramvai;
4. Experiență similară a ofertantului S.C. S&M Exim S.R.L.;
5. Respectarea prevederilor legale privind modul de elaborare al Caietului de Sarcini „Papuci pt. cabluri și elemente terminale pentru conexiuni rapide de tipul fiselor plate”;
6. Consumuri de anvelope din cadrul Exploatării Transport Autobuze;
7. Activitatea juridică;
8. Activitatea financiar contabilă la Centrul de Sănătate.

Recomandările formulate în rapoartele de audit au la bază constatări pertinente și obiective, nepărtinitoare, de natură să îmbunătățească sistemul de luare a deciziilor, în vederea creșterii capacității regiei de a-și îndeplini obiectivele propuse, cu eficacitate și eficiență.

În anul 2010, la nivelul activității de audit intern au avut loc mutații între tipurile de audit abordate, în sensul că a fost vizibilă deplasarea de la verificarea exhaustivă a conformității către abordarea modernă a auditului intern bazat pe evaluarea sistemelor de management al riscurilor de control intern.

Serviciul Îndrumare și Control, înființat ca structură la modificarea organigramei aprobate în luna iulie 2010, reprezintă unul din elementele strategiei Directorului General,



element ce și-a propus să implementeze responsabilitate, inovație și discernământ în angajarea resurselor pentru întreaga organizație.

Structura, ca instrument al controlului intern al regiei, are ca obiective generale:

- realizarea misiunii și obiectivelor R.A.T.B. ca transportator public de călători;
- permanenta informare a Directorului General cu privire la aspectele relevante și tendințele ce se dezvoltă în organizație precum și propunerea măsurilor corective necesare;
- protejarea fondurilor împotriva pierderilor datorate erorii, risipei, abuzului sau fraudei;
- dezvoltarea și întreținerea unor sisteme de colectare, stocare, difuzare a datelor și informațiilor financiare și de conducere;
- dezvoltarea unor sisteme de natură a facilita eficiența și eficacitatea organizației, precum și definirea indicatorilor de performanță, elaborarea rutinelor de control periodice;
- respectarea legislației, reglementărilor interne precum și a deciziilor conducerii.

Cerințele generale de control intern urmărite sunt:

- asigurarea îndeplinirii obiectivelor generale, evaluând sistematic și menținând la un nivel considerat acceptabil, riscurile asociate structurilor, programelor, proiectelor sau operațiunilor;
- asigurarea unei atitudini cooperante a personalului de conducere și de execuție, acesta având obligația să răspundă în orice moment solicitărilor conducerii;
- asigurarea integrității și competenței personalului de conducere și de execuție, reacția promptă, rapidă și în special activitatea de prevenție;
- stabilirea obiectivelor specifice ale controlului intern, astfel încât acestea să fie integrate misiunii instituției;

Cerințele specifice urmărite sunt:

- reflectarea în înregistrări a tuturor operațiunilor și evenimentelor semnificative desfășurate în cadrul regiei, precum și păstrarea în mod adecvat a acestora, astfel încât acestea să fie disponibile cu promptitudine pentru a fi examinate de către cei în drept;
- asigurarea aprobării și efectuării operațiunilor, exclusiv de către persoane special împuternicite în acest sens;
- separarea atribuțiilor de aprobare, înregistrare și control;
- asigurarea unei conduceri competente la toate nivelurile;
- accesarea resurselor și documentelor numai de către persoanele îndreptățite și responsabile în legătură cu utilizarea și păstrarea lor.

Realizări:

Activitatea propriu-zisă a serviciului a demarat după ocuparea primelor posturi din structură, concentrându-se inițial pe auditarea sistemului de calitate neimplementat (începutul acestei implementări fiind în anul 2006), scanarea fluxului operațional și decizional, pentru o percepție clară a modalității de lucru în cadrul regiei. În urma acestei acțiuni, a rezultat un raport ce conținea recomandări și solicită aprobarea implementării unor măsuri pentru îmbunătățirea imaginii R.A.T.B. și desigur a unei comunicări eficiente în interiorul instituției.

Ca urmare a recomandărilor Serviciului Îndrumare și Control, s-a reglementat modul în care se poartă corespondența în interiorul instituției și mai ales cea cu exteriorul, acest lucru fiind

necesar întrucât nu se desfașura unitar, nu corespundea standardelor actuale în domeniu, iar controlul asupra informațiilor era deficitar. Prin urmare s-au stabilit criteriile de întocmire pentru corespondența internă și externă, s-au creat draft-uri ce conțin prevederi clare și unitare de abordare a problemelor. Cu această ocazie, în colaborare cu Biroul Marketing, a fost redesenată sigla organizației, a fost aprobat un format nou pentru corespondența externă și actualizate machetele cărților de vizită.

În cele 4 luni și jumătate de activitate, Serviciului Îndrumare și Control, exceptând activitatea de control financiar de gestiune (activitate înglobată momentan), a finalizat un număr de 65 de investigații.

Din aceste lucrări, unele au fost de mare complexitate, dintre care amintim:

- Analiză activitate dezmembrare autobuze la Uzina de Reparații;
- Analiză consum patine din grafit la Exploatarea Transport Electric;
- Analiză consum contacte cu pastile de argint la Exploatarea Transport Electric ;
- Verificare modalitate de acordare alimente de protecție, angajaților R.A.T.B.;
- Analiză contract achiziție carduri, contract Printer Cleaning – SL și Serviciul Comercial;
- Analiză validări card multiplu;
- Analiză dosare daune asigurări R.A.T.B.;
- Analiză programare conducători vehicule;
- Analiză contract sponsorizare Asociația Sportivă;
- Analiză proces de alimentare cu energie electrică a tonetelor de emitere titluri călătorie;
- Verificare modalitate de achiziție pentru valori mai mici de 15.000 EURO;
- Determinare consum de combustibil pentru vehiculele ce nu sunt destinate transportului în comun.

Serviciul Îndrumare și Control a preluat un număr de 18 reclamații de la Serviciul Relații Publice, pe care le-a analizat și soluționat.

În scopul realizării obiectivelor propuse, au rezultat următoarele:

- Hotărâri în Consiliul de Administrație al regiei (stopare casări autobuze);
- 31 de proceduri de cercetare disciplinară pentru sancționarea salariaților găsiți vinovați de diferite abateri;
- Identificarea și recuperarea pagubelor aduse regiei prin imputarea sumelor corespunzătoare;
- Perceperea de daune interese și penalități unor furnizori;
- Stoparea unor practici de natură a aduce prejudicii regiei și prevenirea altora;
- Modificări ale procedurilor operaționale și instrucțiunilor de proces din cadrul sistemului de management al calității, în scopul optimizării modului în care se desfășoară activitatea regiei;
- Modificări ale unor caiete de sarcini folosite pentru achizițiile publice;
- Modificări ale documentațiilor de atribuire pentru achizițiile publice;
- Identificarea și remedierea unor disfuncționalități și nereguli în cadrul regiei;
- Modificări ale sistemului de evidență ale salariaților ( la fosta unitate componentă S.D.D.C.).

Pentru că serviciul are ca scop atât controlul cât și îndrumarea, a acordat suport și consultanță în ce privește procedurile de lucru.

Un alt efect obținut în urma acțiunilor Serviciului Îndrumare și Control este conștientizarea personalului asupra riscurilor pe care le implică atât practicile defectuoase, cât și cele frauduloase și mai ales consecințele acestor fapte ilegale. Activitatea serviciului este foarte

intensă și laborioasă, iar în puținul timp scurs de la înființare, a reușit să aducă transformări importante și să normalizeze multe abordări și practice incorecte.

Biroul Control Financiar de gestiune asigură modul de organizare și exercitare al controlului financiar de gestiune propriu al regiei, integritatea patrimoniului, folosirea resurselor materiale și financiare ale acestuia în cadrul tuturor entităților organizaționale.

Activitatea de control s-a desfășurat în anul 2010 în baza Programului de Control, aprobat de Directorul General și a procedurii operaționale „Control Financiar Gestiune”, ce descrie responsabilitățile și cerințele impuse privind programarea, pregătirea, realizarea și finalizarea activității de control financiar de gestiune al unităților regiei, având ca obiectiv principal verificarea modului de respectare a normelor legale cu privire la :

- existența, integritatea și păstrarea bunurilor și valorilor de orice fel și deținute cu orice titlu;

- utilizarea valorilor materiale de orice fel în activitatea de producție sau de prestări servicii;

- efectuarea în numerar, prin cont sau prin oricare altă modalitate permisă de lege, a încasărilor și plăților, în lei și valută, de orice natură, inclusiv a salariilor și a reținerilor din acestea precum și a altor drepturi și obligații ale salariaților;

- întocmirea și circulația documentelor primare, documentelor tehnic-operative și contabile.

Programul de control s-a elaborat, ținându-se cont de:

- planificarea cu prioritate a unităților semnificative din cadrul regiei, unități în care se desfășoară activități multiple și complexe, unde riscul apariției unor încălcări ale prevederilor legale în materie de disciplină financiar-contabilă și gestionare este ridicat;

- reglementările legale ce stipulează obligativitatea efectuării controlului financiar de gestiune pentru fiecare unitate din structura regiei cel puțin o dată pe an (cu derogările legal acceptate).

Urmare a controalelor desfășurate, funcție de constatările reținute:

- s-au stabilit măsuri corective și de îmbunătățire necesare, privind activitățile verificate și rezultatele acestora;

- s-a urmărit modul de aplicare a măsurilor corective și de îmbunătățire a activităților stabilite și dispuse cu ocazia controalelor anterioare.

Și pentru anul următor strategia planificată se axează pe aceleași criterii privind modul de organizare și exercitare a controlului financiar de gestiune propriu al regiei, cu îmbunătățiri, respectiv:

- eficientizarea actelor de control;

- creșterea gradului de responsabilizare a personalului ce exercita controlul, prin prezentarea clară, sintetică și de detaliu a actelor de control.

Procesele suport pentru realizarea activității de ansamblu a Regiei Autonome de Transport București se regăsesc la nivelul unor entități organizatorice specifice, respectiv Serviciul Juridic Contencios, Serviciul Patrimoniu, Departamentul Automatizări, Tehnologia Informațiilor, Comunicații.

Reprezentarea în fața instanțelor judecătorești sau a altor autorități, în limitele competențelor acordate în domeniul specific, precum și asistență juridică de specialitate la nivelul regiei potrivit dispozițiilor conducătorului ierarhic, este asigurată de Serviciul Juridic Contencios. Specialiștii acestui serviciu (consilieri juridici) exercită competențe de avizare și control privind legalitatea și conformitatea dispozițiilor directorului general sau respingere în scris a avizării dacă documentele respective nu îndeplinesc condițiile normelor legale, asigură asistență juridică de specialitate la nivelul regiei.

Activitatea desfășurată cuprinde următoarele aspecte:

A) Reprezentarea regiei în fața instanțelor de judecată, a Parchetului și Poliției, ce include:

- pregătirea dosarului și efectuarea lucrărilor cu caracter juridic necesare (acțiuni, întâmpinări, concluzii, motive apel/recurs, interogatorii, răspunsuri la interogatorii, plângeri penale, referate, etc.).
- demersurile necesare la compartimentele de specialitate în vederea strângerii de probe pertinente, concludente și utile soluționării cauzelor în care regia este parte;
- reprezentarea și susținerea intereselor regiei în fața instanțelor la termenele de judecată;
- participarea la efectuarea expertizelor încuviințate de instanța judecătorească;
- reprezentarea și susținerea intereselor regiei în fața Parchetului și Poliției.

1. Numărul total al litigiilor aflate pe rol în anul 2010 este de 428 litigii, din care:

- 236 pe anul 2010 (204 R.A.T.B. reclamantă și 32 R.A.T.B. pârâtă);
- 149 pe anul 2009 (109 R.A.T.B. reclamantă și 40 R.A.T.B. pârâtă);
- 21 pe anul 2008;
- 7 pe anul 2007;
- 5 pe anul 2006;
- 4 pe anul 2005;
- 3 pe anul 2004;
- câte 1 pe anii 1996, 1997 și 2003.

Au fost soluționate 144 dosare, după cum urmează:

- a) 130 litigii soluționate favorabil;
- b) 9 litigii soluționate nefavorabil, din care 7 dosare au ca obiect pretenții R.A.T.B. (societăți de asigurare /terțe persoane) și 2 dosare au ca obiect contestații la aplicarea unor măsuri disciplinare;
- c) 3 litigii în care nu au fost admise în totalitate pretențiile R.A.T.B.;
- d) 2 litigii în care s-a închis procedura de faliment și nu s-a putut recupera prejudiciul ( fără recuperarea prejudiciului).

2. În ceea ce privește litigiile de muncă pe rol în anul 2010, acestea au fost în număr de 88, având ca obiect fie pretenții R.A.T.B. fie contestații la aplicarea unor măsuri disciplinare, din care:

- 55 pe anul 2010 (39 R.A.T.B. reclamantă și 18 R.A.T.B. intimată);
- 31 pe anul 2009 (17 R.A.T.B. reclamantă și 14 R.A.T.B. intimată);
- 2 pe anul 2008.

Au fost soluționate 22 dosare, după cum urmează:

- a) 17 favorabil regiei (13 având ca obiect pretenții R.A.T.B. și 4 având ca obiect contestații la decizii de sancționare și decizii de desfacere a contractului individual de muncă);
- b) 1 dosar admis parțial având ca obiect pretenții R.A.T.B.;
- c) 3 soluționate nefavorabil R.A.T.B. (unul având ca obiect pretenții R.A.T.B. și 2 având ca obiect contestații la desfacerea contractului de muncă și decizie de sancționare);
- d) 1 dosar retras de regie, urmare a reangajării salariatului.

3. Privind plângerile contravenționale la procesele verbale de contravenție emise de regie, în anul 2010 a fost înregistrat un număr de 1415 de dosare.

B) Adoptarea de măsuri pentru recuperarea de daune, indiferent de natura lor:

- delictuală (rezultate din tamponări, blocarea circulației, avarierea refugiilor și gardurilor de protecție, distrugeri ale mijloacelor de transport R.A.T.B., etc.);
- contractuală (comerciale);
- patrimonială (rezultate din cheltuieli școlarizare, avansuri și prime concediu de odihnă încasate necuvenit, nepredare echipament de protecție, etc.).

Aceasta include:

- somație/invitație la conciliere;
- promovare și susținere acțiune (formularea acțiunii, achitarea taxelor de timbru, depunerea acțiunii formulate la instanțele judecătorești, reprezentarea în fața acestora etc.);
- legalizare și investire hotărâre judecătorească și înaintarea acesteia către serviciile, compartimentele sau exploatarea de care aparțin titlurile executorii.

An	2010
Recuperate prin somație/invitație la conciliere	87
Acțiuni în pretenții	202
Soluționate, din care:	45
-admise definitiv și/sau achitate	44
-retrasă acțiunea	1
Plângeri penale formulate de regie, din care:	48
-achitate	7

C) Participarea la procedurile de achiziție publică, aceasta incluzând:

- verificarea și avizarea documentațiilor de atribuire;
- participarea la comisiile de evaluare;
- verificarea și avizarea contractelor atribuite în urma procedurilor de achiziție publică;
- verificarea și avizarea răspunsurilor la contestații, etc.

An	2010
Număr proceduri	187

D) Serviciul Juridic Contencios avizează contractele, convențiile încheiate de regie, indiferent de regimul acestora, altele decât cele rezultate în urma procedurilor de achiziție

publică. Exemplificăm: contracte/acte adiționale închiriere spații (16), contracte închiriere cantina R.A.T.B. ( 15-16), convenții /acte adiționale în temeiul Legii nr. 448/2006 (92), contracte sub 15.000 euro, etc.

E) De asemenea, a redactat notificări și formulează puncte de vedere juridice.

Notificări	Puncte de vedere juridice
62	81

F) Avizarea juridică a actelor privind raporturi de muncă, incluzând încheierea, modificarea, suspendarea sau încetarea raporturilor de muncă, deciziile de numire, definitivare sau eliberare din funcții, actele privind stabilirea vechimii în muncă, stabilirea răspunderii materiale, contracte de școlarizare, etc.

An	2010
Decizii sancționare	500
Contracte individuale de muncă	51
Contracte școlarizare	412
Decizii desfacere contracte individuale de muncă	297
Acte adiționale	1319

G) Înființare/sistare poprii 1/3 și înființare/majorare/sistare poprii 1/2 (pensii de întreținere), acestea incluzând:

-pentru popririle 1/2: eliberarea și depunerea la instanțele de judecată a adeverințelor de venituri, verificarea și întocmirea actelor privind înființarea, majorarea, schimbare adresa/nume creditor, sistarea acestor poprii;

-pentru propriile 1/3: verificarea, întocmirea actelor privind înființarea/sistarea acestor poprii și informarea executorului judecătoresc/bancar.

An	2010
Poprii 1/3	430
Poprii 1/2	71

H) Participarea în comisiile de cercetare disciplinară și întocmirea Referatelor juridice în vederea emiterii deciziei de sancționare.

I) Achiziția și difuzarea de Monitoare Oficiale

An	2010
Nr. apariții	774

J) Înregistrări la Oficiul Registrului Comerțului :

– înregistrare membrii Consiliului de Administrație al R.A.T.B.;

– reautorizare Stația I.T.P. Titulescu .

K) Asigurarea suportului de curs și a orelor de predare de legislație a muncii, în cadrul Centrului de Pregătire R.A.T.B. .

O componentă importantă a activității de management o reprezintă gestionarea eficientă a patrimoniului regiei urmărită de către Serviciul Patrimoniu care actualizează anual, fapt întâmplat și în 2010, situația patrimoniului regiei (clădiri, terenuri, construcții speciale, linii tr, rețele, tonete bilete, cabine cap de linie) pentru o evidență clară a acestuia respectiv a dosarelor aferente (acte de proveniență, planuri de plasament, litigii, revendicări). De asemenea se desfășoară activitatea de cadastru și intabulare pentru unitățile regiei, se întocmesc fișele tehnice la imobile pentru evaluare risc seismic al construcțiilor și se verifică starea tehnică a acestora, se încheie și se derulează contracte de prestări servicii, contracte de închiriere spații la și de la terți.

Menținerea în funcțiune a sistemelor-suport (echipamente electronice, sisteme informatice) pentru buna funcționare a R.A.T.B., este asigurată de către Departamentul Automatizări Tehnologia Informațiilor Comunicații.

Pentru echipamentele electronice activitatea desfășurată poate fi grupată în trei direcții și anume reparații, întreținere și consultanță de specialitate.

În ultimii ani echipamentele electronice utilizate pe vehiculele de transport au crescut ca număr și complexitate, unele din sisteme fiind critice, cu influență pentru siguranța circulației sau a confortului pasagerilor, defectarea acestora scotând din circulație vehiculul și determinând apariția de influențe negative în activitatea de bază a R.A.T.B. De asemenea în cadrul serviciului se asigură și depanarea, întreținerea echipamentelor de comunicație voce, sistemul de comunicație fiind unul vital în special în situații deosebite.

În anul 2010 s-a asigurat service pentru aproximativ 27.000 de echipamente de diferite tipuri, cum ar fi: echipamente electrice și electronice de mică și mare putere, inclusiv echipamente din cadrul Sistemului Automat de Taxare, echipamente electronice de forță pentru tracțiune electrică și echipamente de radiocomunicații ale R.A.T.B.

Referitor la sistemele informatice se asigură atât exploatarea în bune condițiuni și dezvoltarea aplicațiilor cât și întreținerea echipamentelor de tehnică de calcul, administrarea rețelei și bazei de date prin asigurarea parametrilor de performanță ai sistemului informatic privind componentele hardware (calculatoare, imprimante, servere, routere, switch-uri), comunicațiile de date dintre sediile regiei (disponibilitatea serviciului, asigurarea benzii de transfer) și componentele software (sisteme de operare, aplicații, baze de date).

## **2. Activitatea de exploatare și siguranța circulației**

Activitatea principală a Regiei Autonome de Transport București este asigurarea transportului public de persoane în Municipiul București și Județul Ilfov.

La sfârșitul anului 2010 rețeaua cuprindea 125 trasee (25 linii de tramvaie, 19 linii de troleibuze și 81 trasee de autobuze, din care 10 linii preorășenești), un parc circulant maxim în zi

de lucru de 1.581 vehicule (374 tramvaie, 235 troleibuze și 972 autobuze), cu programe de circulație prestabilite, elaborate în concordanță cu cererea de transport ( anexele 3,4,5).

Organizarea prestației și execuția acestora se realizează în cadrul Direcției Exploatare și Siguranța Circulației prin entitățile organizatorice Exploatare Transport Autobuze și Exploatare Transport Electric care au un rol primordial executiv și prin Departamentul Programarea Exploatarei - compartimentul de specialitate ce asigură organizarea rețelei de transport în comun de suprafață, programarea în circulație a vehiculelor pe trasee, analiza tehnică și statistică a exploatarei, îndrumarea și controlul în activitatea de circulație, verificarea stării mobilierului stradal și a elementelor de informare a călătorilor precum și dirijarea și dispecerizarea traficului.

Foarte importantă este latura de previziune și modernizare a activității de exploatare.

Comparativ cu anul 2009, anul 2010 a prezentat mai multe particularități, cu influență asupra activității regiei, printre care enumerăm :

1. condițiile de circulație mai dificile din iarna 2009 – 2010, determinate de precipitații abundente și temperaturi scăzute (ce au condus la blocări frecvente în trafic) ;
2. lipsa de corelare și comunicarea deficitară între firmele care au executat lucrări de modernizare și Regia Autonomă de Transport București (ce a condus la disfuncționalități ale circulației vehiculelor regiei);
3. lucrări de înlocuire/remediere ale rețelelor edilitare subterane (străzile Berzei și Buzești – lucrări începute în luna martie 2010, preconizate a se finaliza în anul 2012, respectiv avarie Apa Nova la Piața Unirii 30.06.– 20.10.2010);
4. activități ale federațiilor sindicale ca urmare a măsurilor de restructurare și legilor de reformă anticriză (mitinguri și marșuri în Piețele Victoriei, Constituției și pe Bd. Regina Elisabeta);
5. deschiderea sau extinderea unor șantiere mari (Pasajele Basarab și Pipera);
6. evenimente culturale (concerte : în P-ța Constituției – AC/DC, Elton John și pe Splaiul Unirii – Red Bull Flugtag ; Maratonul Internațional București );
7. condițiile dificile în care s-a desfășurat traficul general, cu o influență majoră asupra circulației vehiculelor Regiei Autonome de Transport București, care nu beneficiază de facilități specifice transportului public (benzi proprii, căi dedicate, semaforizare preferențială);
8. reducerea vitezei de circulație din motive tehnice sau din cauza disconfortului produs la trecerea vehiculelor de transport public, pe unele trasee care nu au mai putut fi modernizate (Bd.Basarabia, Bd. Chișinău, Str. Barbu Văcărescu, Bd.Pache Protopopescu, Șos. Iancului, Șos. Pantelimon, Str. Sf. Constantin, Bd. Expoziției).

În anul 2010, din cauza fondurilor limitate alocate Regiei Autonome de Transport București, nu s-au achiziționat vehicule noi, iar procesul de înnoire a parcului a fost continuat



doar prin fabricarea la uzina proprie a 4 tramvaie Bucur LF (podea parțial coborâtă) și modernizarea a 6 tramvaie ( 4 marca V3A și 2 V3A-CHPPC ).

Influențele subliniate anterior s-au reflectat în realizările principalilor indicatori de prestație pe care îi vom analiza în continuare, cu mențiunea că în partea de final a prezentului raport aceștia sunt sintetizați în detaliu, pe tipuri de transport, cu nominalizarea subunităților în care realizările sunt sub media exploatarei pentru oferirea unei imagini complete a acestei activități.

#### A. INDICATORI DE EXPLOATARE - % (REALIZAT/PROGRAMAT)

- Rulajul (anexa 6) - a crescut, înregistrându-se în anul 2010 un procent de realizare de – 98,03%, fata de anul 2009 – 97,82%, având în vedere planificarea mai riguroasă a programelor de circulație adaptate la cererea de transport;
- Orele în circulație (anexa 7) – procentul de realizare s-a menținut practic constant (în anul 2010 – 98,88%, iar în 2009 – 98,94%) datorită adaptării itinerariilor cu situațiile specifice fiecărui traseu;
- Parcul circulant (anexa 8) - procentul de realizare a cunoscut o ușoară scădere (de la 106,92% în anul 2009, la 106,46% în anul 2010), în principal din motive financiare și din cauza creșterii parcului inactiv de vehicule (anexa 11).
- Cursele (anexa 9) - au înregistrat o ușoară creștere a procentului de realizare față de program (în anul 2010 – 97,40 % iar în 2009 – 97,03 %) ca urmare a corelării mai atente a timpilor programați pentru liniile de transport public cu cererea de transport și condițiile din trafic;
- Coeficientul de utilizare a parcului (anexele 10,11) - a cunoscut o creștere ( de la 61,91% în anul 2009 la 62,36 în anul 2010) ca urmare a utilizării mai eficiente a parcului din dotare.

#### B. Indicatori de calitate (nr. cazuri la mil. veh. km)

- Tamponările cu vehiculele străine (anexa 12) au înregistrat o ușoară creștere cu 2,33%, conducătorii de vehicule făcându-se vinovați în doar 19,3% din cazuri (anexa 13), datorită preocupării permanente de instruire a personalului de bord pentru adoptarea unei conduite preventiv -defensivă în trafic;
- Tamponările între vehiculele regiei (anexa 12) au cunoscut o creștere cu 48,93%, față de numărul înregistrat în anul 2009, din cauza indisciplinei personalului de

bord care nu a respectat distanța în mers, nu a adaptat viteza la condițiile de trafic sau nu s-a asigurat la manevra de mers înapoi ;

- Deraierile (anexa 14) au înregistrat o scădere cu 7,55 %, datorită adaptării vitezei în circulație și la trecerile peste piesele de cale;
- Avariile în rețeaua de alimentare cu energie electrică (anexa 15) au crescut cu 18%, din cauza vehiculelor terțe agabaritice care au acroșat rețeaua, precum și a cablurilor ( TV sau Internet ) rupte și căzute pe rețeaua de contact ;
- Întreruperile de alimentare cu energie electrică a substațiilor au crescut cu 34,8% din cauza problemelor legate în furnizarea acesteia de către ENEL;
- Accidentele de persoane (anexele 16 si 17) au înregistrat o ușoară creștere cu 6,2%, printre cauze fiind indisciplina în trafic, lipsa de atenție, dar mai ales neadaptarea vitezei la condițiile de trafic și necesitatea frânărilor bruște, urmate de căderi și accidentări ale călătorilor în vehicule. Vinovăția personalului regiei, în producerea acestora a fost de 7,75% din total cazuri ;
- Cazurile vehiculelor RATB defecte care au produs blocări (anexa 18 ), au scăzut cu 3,35%. Vehiculele care au produs blocări, sunt în mare parte tramvaie și în mai mică măsură troleibuze sau autobuze rămase defecte sub rețeaua electrică sau pe calea de rulare a tramvaielor ;
- Defectele tehnice (anexa 19) au cunoscut creșteri de 18,18%, în principal din cauza necesității menținerii în exploatare a vehiculelor cu durată de funcționare depășită în vederea asigurării programului de circulație. Aceste vehicule sunt mai puțin estetice și confortabile față de cele noi, dar nu pun în pericol siguranța circulației. Parcul din dotarea regiei are un grad de uzură medie de 63,53% ( 72,36% la tramvaie, 77,71% la troleibuze și 56,95% la autobuze ) ;
- Pierderile din programul de circulație, din vina Regiei Autonome de Transport București (anexele 20 și 21) au scăzut cu 32,36%, datorită diminuării considerabile a orelor pierdute (20.476 ore în anul 2010 față de 51.618 ore în 2009), și au apărut din cauza întârzierilor sau lipsei conducătorilor de vehicule la/de la program, problemelor de sănătate ale personalului de bord apărute în traseu, sau datorită altor situații personale ale acestora.

Transportul public se poate desfășura corespunzător numai în cazul unei susținute activități de întreținere și reparații vehicule, atât în bazele proprii, cât și la Uzina de Reparații sau terți, activitate ce se desfășoară preventiv și accidental.

Lucrările preventive (CIZ, RT1, RT2, RC1, RC2, spălari) se efectuează pe baza normativelor, în funcție de rulaj sau de durata între procesele tehnologice. Situația acestora este prezentată în anexa 22.

Modernizarea parcului a impus adaptarea proceselor tehnologice la noile tehnologii.

De asemenea, specificul activității a impus noi cerințe pentru personalul de întreținere și controlul calității, noi utilaje și SDV-uri. Diversificarea activității și sarcinilor personalului de întreținere a fost impusă și de necesitatea verificărilor și remedierilor pentru sistemele anexe ale vehiculelor:

- Sistemul automat de taxare;
- Sistemul de informare călători;
- Instalația de aer condiționat;
- Afișajele electronice;
- Funcționarea LCD (reclamă, poziționare vehicul) ;
- Instalație suplimentară încălzire (WEBASTO) ;
- Sistem înregistrare video (camere).

Prin creșterea fiabilității autovehiculelor, ponderea activității de întreținere va scădea, fiind necesară, pe lângă pregătirea continuă, o selecție riguroasă a personalului și o instruire permanentă a acestuia, pentru a putea diagnostica vehiculele moderne.

Prestația de transport desfășurată de vehiculele regiei, organizată în cele două exploatări, de autobuze și de transport electric( E.T.A. și E.T.E.) a fost susținută și coordonată de Secția Depanare și Dispecerizarea Circulației (S.D.D.C.), a cărei activitate a fost structurată pe trei direcții principale:

- Coordonare și control, exercitate de Dispeceratul Circulației ( impiegați de mișcare, cu funcționare permanentă în ture de 12/24 h și controlori de circulație dispuși în circa 7 intersecții principale, dotați cu stații radio, telefon mobil) sau la cele 56 capete de linii de pe raza Capitalei; Dispeceratul Circulației coordonează și activitatea mijloacelor de depanare din traseu;
- Întreținere și curățenie la unele capete de linii ;
- Întreținere și reparații parc utilaje din dotarea secției .

În anul 2010, s-au realizat cu 46% mai multe tractări ale vehiculelor rămase defecte pe trasee (4.458 tractări în 2010, față de 3.050 în 2009) și s-au remediat 432 pene de cauciuc (mai puține cu 14% față de anul anterior).

Creșterea semnificativă a numărului de tractări se datorează următoarelor cauze:

- vehicule defecte care nu mai pot fi remediate în stradă (complexitate ridicată, mijloace de diagnosticare puține și scumpe, trafic intens care impune degajarea urgentă a carosabilului);
- vehicule implicate în accidente care blochează linia de tramvai, rețeaua de troleibuz sau intersecții și care necesită tractarea pentru deblocarea circulației;
- vehicule care sunt tractate pentru casare, etc.

Organizarea prestației de transport public de persoane impune de asemenea o permanentă adaptare la condițiile concrete de desfășurare a activității ce determină frecvente modificări de trasee, cronometrări, refaceri de itinerarii, anunțuri stații, amplasare de mobilier stradal, inclusiv elaborarea de rapoarte periodice pentru analiza indicatorilor de exploatare și calitate, studierea evoluției prejudiciilor înregistrate de regie în urma actelor de agresiune și vandalism, stabilirea programelor de transport pentru desfășurarea activității în perioada de iarnă, a planului de igienizare s.a.

În cursul anului 2010 au fost modificate sau înființate 177 trasee (59 urbane, 51 preorășenești, 9 ecumenice și 20 linii navetă de autobuze ) - anexa 23.

Cele 20 linii navetă de autobuze au fost înființate în vederea preluării utilizatorilor de pe traseele de tramvaie și troleibuze suspendate din cauza lucrărilor de modernizare ale arterelor de circulație.

La data de 15.06.2010, în urma sistării Protocolului de transport public de persoane încheiat între Primăria Municipiului București și localități din jud. Ilfov, 51 linii preorășenești au fost desființate. Începând cu data de 13.09.2010 au fost reînființate 10 trasee pentru care s-au încheiat contracte între Regia Autonomă de Transport București și primării din localități ale județului Ilfov (Chiajna, Domnești, Tegheș, Mogoșoaia, Dragomirești, Chitila, Măgurele, Balotești, Buftea ) și s-au efectuat demersurile necesare în vederea obținerii licențelor de trasee aferente programului de transport persoane prin servicii regulate, conform H.C.G.M.B.nr.267/2010.

Începând cu data de 01.08.2010 Regia Autonomă de Transport București și-a majorat platforma de servicii oferite cetățenilor capitalei, în urma încheierii unui Protocol cu Ministerul Dezvoltării Regionale și Turismului pentru înființarea a 9 linii turistice ecumenice care funcționează între București și județele Ilfov, respectiv Giurgiu, în urma solicitărilor primite din partea unor grupuri organizate.

De asemenea, s-a continuat extinderea traseelor de transport public spre marile centre comerciale ( Cora Pantelimon – liniile 102 si 104, Real Berceni – linia 232, Petrom City - linia 331bis ) și rezidențiale ( Cartier Brâncuși – linia 168, Cartier Pucheni Teiuș – linia 227 ).

În anul 2010 s-a realizat semaforizarea intersecției Bd. Th. Pallady cu str. N. Teclu, în vederea asigurării accesului, în condiții de siguranță, a tramvaielor în terminalul Complex RATB Titan.

La data de 15.09.2010 a fost perfectat un Protocol de colaborare între Regia Autonomă de Transport București și D.G.P.M.B., având ca scop asigurarea unui transport corespunzător pentru cetățenii capitalei, prin minimizarea duratelor de întrerupere a circulației mijloacelor de transport, determinate de producerea evenimentelor în trafic pe traseele regiei.

Odată cu finalizarea lucrărilor la Pasajul Basarab (zona calea Giulești - șos. Orhideelor - calea Plevnei ) din data de 21.12.2010 linia de tramvai 11 a revenit pe traseul tradițional la cartier 16 Februarie, iar în momentul deschiderii circulației pe pasaj se va înființa o nouă linie de tramvai în vederea acoperirii întregului inel principal de circulație al Capitalei.

În anul 2010 regia a înregistrat un prejudiciu de 1.060.159 lei (cu 23 % mai mult față de anul precedent), ca urmare a producerii de către cetățeni răuvoitori a 690 acte de vandalism (cu 16% mai multe față de anul 2009) - anexa 24. Astfel au fost sparte 420 geamuri și parbrize și distruse 30 validatoare CFC, în valoare de 615.744,31 lei (58 % din valoarea totală a pagubelor).

Deasemenea au fost înregistrate 213 solicitări de închiriere a vehiculelor Regiei Autonome de Transport București, venite din partea unor instituții de învățământ sau culturale, O.N.G.-uri, asociații, fundații, societăți comerciale, etc., pentru transportul persoanelor precum și în vederea realizării unor producții cinematografice sau spoturi publicitare.

Transportul public de persoane presupune profesionalism și o conduită ireproșabilă, de aceea periodic se efectuează verificări asupra activității personalului direct implicat iar în cazul constatării de abateri se aplică sancțiuni conform Regulamentului Intern.

Totodată, activitatea de pregătire și perfecționare profesională a personalului ce participă la prestația de transport public de persoane ocupă un loc primordial în asigurarea unei activități competitive. Astfel, în cadrul Regiei Autonome de Transport București a fost autorizat la data de 20.05.2010, de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, „Centrul de Pregătire și Perfecționare a Personalului din Transporturile Rutiere” , autorizare valabilă pentru următoarele tipuri de cursuri de pregătire și perfecționare :

- instructori de conducere auto;
- profesori de legislație rutieră;
- conducătorii auto care efectuează transport rutier de mărfuri cu vehicule a căror masă totală maximă autorizată este mai mare de 3,5 tone;
- conducătorii auto care efectuează transport rutier de persoane cu vehicule care prin construcție și echipare, sunt destinate să transporte mai mult de 9 persoane, inclusiv conducătorul auto;
- conducătorii auto care efectuează transport rutier în regim de taxi.
- manageri transport.

Aici se realizează instruirii ale personalului cu cheltuieli mai mici față de situația în care această pregătire s-ar fi efectuat la furnizori externi de formare profesională, iar prin atragerea unor clienți externi se pot obține venituri suplimentare la bugetul regiei.

Managementul activității de exploatare se realizează prin urmărirea strategiei Regiei Autonome de Transport București, implementată prin proiecte, programe, planuri și măsuri.

Astfel au fost derulate proiecte de promovare a transportului public prin Centrul de Cercetare și Proiectare în Transporturi al Universității Politehnice București finanțate de Ministerul Educației și Cercetării. Aceste proiecte au fost implementate prin reorganizarea rețelei de transport în sensul îmbunătățirii prestației și creșterii eficienței activității de transport. Proiectele în cauză sunt : "Cercetări privind realizarea unui sistem de transport public urban pentru zone subservite ale Municipiului București", în cadrul Programului Național de Cercetare Dezvoltare – AMTRANS, subprogramul C–Transporturi; "Soluții pentru creșterea atractivității transportului public urban, studiu de caz pentru București și aria Metropolitană", în cadrul Programului

Național de Cercetare Dezvoltare – AMTRANS, subprogramul C - Transporturi; "Promovarea Mobilității Urbane Durabile în Municipiul București", în cadrul programului C.E.E.X. - lucrări de cercetare de excelență.

În prezent, este în curs de extindere sistemul de management al traficului general inclusiv al transportului public denumit UTC – PTM (Urban Transport Control - Public Transport Management), astfel că în perioada următoare numărul intersecțiilor monitorizate va crește până la 140 unități. În sistem este inclusă și monitorizarea video a 109 de intersecții principale ale capitalei ce furnizează în timp real dispeceratului PTM informații despre traficul din zona supravegheată. Prin aceste sisteme se monitorizează în timp real circulația rutieră în vederea evitării blocajelor din trafic și pentru prioritizarea circulației vehiculelor de transport public. Dispeceratul General funcționează temporar într-un sediu al firmei UTI.

De asemenea au fost montate echipamente de monitorizare a vehiculelor pe un număr de 240 de autobuze, 38 tramvaie și 33 troleibuze ce le conferă prioritizarea circulației la traversarea celor 109 intersecții.

În ședința Consiliului de Administrație din data de 09.12 2010 , prin Hotărârea nr. 15, s-a aprobat extinderea sistemului PTM pentru întreaga flotă de vehicule.

Datele statistice din toate vehiculele sunt încărcate prin sistemul W-lan către un server central. Sediul Regiei Autonome de Transport București găzduiește hardware-ul pentru arhivarea datelor și furnizează informațiile statistice sub forma unui serviciu bazat pe Internet, astfel că planificatorii de trafic trebuie doar să se conecteze la pagina web prin orice calculator legat la internet și pot avea acces la toate informațiile din istoric.

Prin modulul statistic, gestiunea exploatărilor de transport deține un puternic instrument pentru a evalua performanțele flotei și pentru a furniza servicii mai eficiente pasagerilor proprii.

Prin senzorii în infraroșu de numărare a călătorilor conectați la computerul C90 ++ al vehiculului, Contorizarea Automată a Pasagerilor (CAP) poate furniza o imagine de ansamblu asupra cererii de transport pe diferite rute sau punctual cu gradul de încărcare al fiecărui vehicul pe fiecare interstație. Senzorii sunt montați în cadrul ușilor sau integrate în plafonul vehiculului. Aceștia reprezintă o tehnologie de ultimă generație în domeniul prelucrării imaginilor pentru a detecta pasagerii, ceea ce oferă sistemului o acuratețe maximă.

Sistemul de monitorizare video este integrat cu computerul de bord al vehiculului pentru a controla automat sistemul de supraveghere video în funcție de timp și locație. Aceste tehnologii de ultima generație oferă un plus de calitate și o siguranță sporită călătorilor.

Totodată este implementat un sistem modern de informare a călătorilor în vehicule, sistem care va fi dezvoltat prin informarea utilizatorilor în stații și la terminale. În acest fel, vehiculele vor putea transmite în timp real informații către stațiile de așteptare, iar călătorii vor fi înștiințați cu privire la orele de trecere prin stație ale fiecărui vehicul de transport public. Acest sistem se află în etapa de analiză împreună cu specialiștii firmei Thoreb.

În etapa actuală există următoarele funcționalități pentru vehicul :

- Se realizează un control integral al anunțurilor. Computerul conține trei canale, unul pentru pasageri, unul în afara autobuzului și unul pentru șofer, prin care se pot anunța diferite mesaje. În general, următoarea stație este anunțată cu 150 de metri înainte de aceasta (setabilă prin parametrii), iar când autobuzul se află în stație, destinația este anunțată în afara autobuzului.
- Computerul vehiculului poate fi utilizat ca poartă de comunicare cu echipamentul de la bord și poate fi conectat prin comunicație serială la alte unități, camerele video, contoare de pasageri, sisteme multiplex și astfel se pot efectua decizii/calculare interne (în vehicul), dar și transmite informații la locația centrală dacă vehiculul este echipat cu un modem radio de date.

Departamentul Programarea Exploatării a promovat permanent în comisiile de specialitate de la nivelul Primăriei Municipiului București, Ministerului Transporturilor și a altor instituții, activitatea de transport public desfășurată de Regia Autonomă de Transport București și a propus măsuri pentru asigurarea condițiilor și a cadrului organizatoric pentru desfășurarea acestei activități.

Pentru fluidizarea circulației și creșterea siguranței în trafic, s-au prezentat propuneri la Comisia Tehnică de Circulație a Municipiului București cu privire la reorganizarea unor intersecții constând în modificarea dimensiunilor sau reamplasarea peroarelor pentru călători, acordarea unor timpi separați ai semafoarelor pentru transportul în comun precum și amplasarea unor semafoare speciale pentru executarea manevrelor de viraj în intersecțiile aglomerate și în zona capetelor de linii.

În vederea realizării unui transport corespunzător pentru cetățenii capitalei prin îmbunătățirea indicatorilor de exploatare și calitate s-au transmis autorităților locale 28 de propuneri, referitoare la benzile proprii pentru troleibuze și autobuze, care au fost cuprinse în Master Planul în Transporturi al Municipiului București (anexe 25, 26).

În prezent se află în derulare un studiu, gestionat de Primăria Municipiului București, privind instituirea sensurilor unice de circulație, a benzilor de rulare dedicate transportului public și de realizare a parcajelor supraetajate în apropierea arterelor majore, pentru îmbunătățirea condițiilor de deplasare în zona centrală a municipiului București.

Totodată este în lucru o propunere de act normativ pentru asigurarea cadrului de funcționare a transportului public de călători la nivel național, deoarece o astfel de legislație este necesară având în vedere inexistența reglementărilor din transportul urban și metropolitan și imposibilitatea respectării principiilor general valabile de funcționare a unui transport optim pentru cetățeni.

Legislație de acest tip există în toate țările din Uniunea Europeană, de exemplu: LOTI ("Loi d'Orientation sur les Transport Intérieur") – legea de organizare a transporturilor interioare pentru Paris și zona Ile de France, aflată în vigoare încă din 1982.

Noul act legislativ va urmări gruparea tuturor modurilor de transport într-un singur mediu de exploatare cu un management unitar caracterizat prin:

- existența unui singur organism de planificare, organizare și coordonare pentru întreaga rețea chiar dacă sunt mai mulți operatori;
- asigurarea unui echilibru corect între cererea de deplasare și capacitățile oferite, inclusiv prin coordonarea orarelor de funcționare ai diferiților operatori pentru toate modurile de transport;
- aplicarea unui sistem unic de taxare;
- realizarea de stații și terminale multimodale;
- crearea cadrului unitar de organizare a licitațiilor pentru concesionarea serviciilor de transport urban și suburban pentru un oraș sau o regiune;
- coordonarea unitară a politicilor financiare care să permită modificarea taxelor, instituirea unor noi taxe și gestionarea lor pentru dezvoltarea sistemului de transport urban.

De asemenea, pentru optimizarea fluxurilor informaționale, în vederea îmbunătățirii actului decizional se are în vedere crearea unor structuri flexibile și eficiente pentru activitatea de exploatare ( planificarea serviciului de transport, dispecerizarea circulației vehiculelor de transport public, eficientizarea activității de întreținere a parcului), precum și creșterea activităților oferite terților în domeniul întreținerii și reparațiilor vehiculelor de transport (autoturisme transport persoane și mărfuri ).

Ca operator principal de transport public în Municipiul București, Regia Autonomă de Transport București are un rol important în elaborarea direcțiilor strategice, a planurilor și programelor de dezvoltare a rețelei de transport urban și desfășoară o activitate susținută în domeniul organizării rețelelor, implementării proiectelor pentru dezvoltare și a strategiilor de realizare a rețelei integrate de transport public.

În urma solicitărilor, specialiștii regiei participă la elaborarea studiilor de transport executate cu ocazia dezvoltărilor urbane în vederea determinării fluxurilor rutiere și de călători suplimentare pentru adaptarea rețelei de transport la noile condiții de solicitare, în vederea asigurării confortului utilizatorilor.

Există o colaborare strânsă, cu toți factorii implicați în gestionarea deplasărilor populației (Primăria Municipiului București, Societatea Națională Căi Ferate Române, Metrorex, Centrul de Proiectare Urbană, Proiect București, Autoritățile din Județul Ilfov), în vederea asigurării unui management unitar în sensul organizării și coordonării dezvoltării rețelelor de transport integrat.

În cadrul politicii de carieră desfășurate de Regia Autonomă de Transport București, s-a încheiat la data de 28.09.2010 un Protocol cu Universitatea Politehnică București, prin care studenții de la învățământul de licență și master sunt implicați în activități specifice transportului public urban prin stagii de practică în unități operative, de mentenanță, proiectare, fabricație și realizare a unor lucrări de infrastructură, cu scopul de a selecta viitori angajați cu studii superioare ai regiei.



Adiacent prestației de transport public de persoane se desfășoară activități de exploatare și întreținere-reparații parc propriu vehicule, respectiv cele destinate transportului de marfă, transportului tehnologic, transportul efectuat cu autospeciale, autoturisme, e.t.c. în cadrul mai multor locații.

Necesitatea gestionării coordonării unitare a impus în luna decembrie 2010, actualizarea structurii organizatorice prin crearea Departamentului Întreținere, Transport Tehnologic, entitate adecvată organizațional prin gruparea activităților pe principalele funcțiuni: exploatare, întreținere-reparații și inspecții tehnice parc operativ.

Rezultatele deciziei manageriale vor fi cuantificate prin monitorizarea eficienței și eficacității obținute ca urmare a reorganizării acestei activități.

Infrastructura activității de transport electric (tramvaie,troleibuze), este asigurată ca desfășurare prin intermediul Exploatarei Instalații Energetice, Linii, Cale și Clădiri și presupune întreținerea, exploatarea și/sau administrarea căii de rulare pentru tramvaie, piese cale, a refugiiilor pietonale și mobilierului stradal, a rețelei electrice aeriene de contact pentru tramvaie, troleibuze, a rețelei de cabluri subterane, substațiilor de transformare-redresare și instalațiilor aferente acestora, a instalațiilor de automatizare și semaforizare proprii.

Coordonarea activității de întreținere - reparații și modernizare infrastructură precum și gestionarea energiei electrice de tracțiune (urmărirea consumatorilor de energie electrică pentru subconsumatorii regiei, coordonarea reparațiilor instalațiilor electrice interioare, verificarea instalațiilor de compensare a factorului de putere, determinarea consumului specific kwh/km, ș.a.) se realizează de specialiști din cadrul Direcției Infrastructură – Serviciul Mecano-Energetic.

În cursul anului 2010 a fost demarată procedura pentru obținerea Autorizației de Furnizor Feroviar pentru R.A.T.B- punct de lucru E.I.E.L.C.C.:

- proiectare, construire, modernizare și reparare a liniilor de tramvai.
- proiectare, construire, modernizare și reparare rețea electrică pentru troleibuze și instalațiile aferente.

Inventarul administrat de regie are următoarea componență :

a) calea de rulare pentru tramvaie și piesele de cale.

- linie tramvai (kilometri cale simplă) - 334,713 km c.s.  
dîn care:
  - în rețeaua stradală - 291,050 km c.s
  - în incinta depourilor - 43,663 km c.s
- piese de cale existente : 1121 buc  
(macazuri, încrucișări) dîn care:
  - în rețeaua stradală : 620 buc
  - în depouri : 501 buc

Precizăm că din total inventar, sunt modernizate:

- 53,3 % din lungimea căii de rulare a tramvaielor ( 53,47% în rețeaua stradală și 49,1% în depouri).
- 58,44% din schimbători (69,13% în stradă și 49,79% în depouri).

b) instalațiile de automatizare și semaforizare (macazuri automate, ungatoare, etc.)

Inventar:

-macazuri automate	-245 buc
din care :	
-în rețeaua stradală	-136 buc
-în depouri	-109 buc
-ungatoare automate	-161 buc
-macazuri manuale Hanning &Kahl (în depouri)	-124 buc
-instalații de încălzire macazuri (rezistente)	-738 buc

c) refugiile pietonale și mobilierul stradal aferent, inclusiv gardurile de protecție.

Inventar:

-peroane pentru călători	- 437 buc
-treceri pietonale	- 19 buc
-borne luminoase	- 394 buc
-adăposturi pentru călători	- 95 buc simple și 139 buc duble
-parapet protecție linia 41	- 6.776 buc (13.552 m.l.)
-parapet protecție peroane	- 6.999 buc (13.998 m.l.)
-gard de protecție între liniile de tramvai	- 2.500 m.l.

d) rețeaua electrică aeriană de contact pentru tramvaie și troleibuze.

Inventar:

-rețea electrică aeriană tramvai	- 359,605 km c.s
-rețea electrică troleibuz	- 162,079 km c.s
-stâlpi de susținere rețea	- 15.708 buc
din care:	
-din beton	-10.603 buc
-metalici	- 5.105 buc
-macazuri troleibuz	- 85 buc
-izolatori de secțiune	- 347 buc
-la rețeaua de contact troleibuze, numai 11,17% este modernizată (19,34 km.c.s din 164,71 km.c.s).	
-53,69% din rețeaua de contact tramvaie este modernizată 194,779 km.c.s din 359,605 km.c.s.	

e) rețeaua de cabluri subterane de 0,8 kv și întreținerea cablurilor din substațiile energetice.

Inventar:

-cabluri subterane de alimentare	-336,053 km
----------------------------------	-------------

-ponderea cablurilor subterane modernizate este de 56,24% (189,233 km din 336,5 km).

f) substațiile de transformare – redresare și instalațiile aferente acestora.

Inventar:

-substații electrice de tracțiune - 38 buc

din care : în containere - 11 buc

-55,26% din substațiile de transformare-redresare sunt modernizate (21 din 38).

g) mijloacele de transport auto și utilajele de construcții (inclusiv cele de mică mecanizare).

-parc auto (mijloace de transport, utilaje pentru construcții -198 unități

-parcul este modernizat în proporție de 26,03% prin achiziționarea de vehicule și utilaje noi, cu performanțe superioare și consumuri reduse de carburanți.

### **3. Activitatea de investiții**

Calitatea infrastructurii de transport influențează în mod direct calitatea serviciului prestat de operatorul de transport și este corelată pe de o parte cu costurile de exploatare, iar pe de altă parte cu performanțele privind serviciul de transport public, siguranța circulației și nu în ultimul rând calitatea mediului.

Îmbunătățirea calității serviciului de transport public de persoane se realizează și prin obiectivele de investiții finanțate fie din surse alocate de Primăria Municipiului București fie din utilizarea fondurilor proprii. Ca primă etapă de realizare a investițiilor este proiectarea lucrărilor de infrastructură ( linii de tramvai, sistem energetic, rețea de contact tramvai și troleibuz, clădiri industriale și administrativ sociale, inclusiv instalații aferente, etc.) de la includerea lor în perspectiva de dezvoltare a acestora, până la punerea în funcțiune. Activitatea de proiectare sau de întocmire a documentațiilor specifice în vederea obținerii certificatelor de urbanism și a celorlalte avize este susținută de Direcția Infrastructură- Biroul Proiectare Infrastructură cu rol de control permanent asupra fazelor de proiectare, flexibilitate în modificarea termenelor și a unor elemente de proiectare fără costuri suplimentare și de reprezentare a intereselor regiei în fața constructorilor. Temele de proiectare sunt preluate de la diferite departamente, în funcție de necesitățile apărute în exploatare.

La finalizarea obiectivelor de investiții se autorizează și se monitorizează impactul asupra factorilor de mediu. Cel mai perceput impact este cel al poluării fonice pentru că este factorul de agresiune cel mai direct și mai perceptibil, urmat de poluarea factorului de mediu aer. În mod concret, s-au întocmit :

- Planul de Acțiune Pentru Protecția Mediului București
- Planul Regional de Acțiune Pentru Protecția Mediului București - Ilfov
- Harta de zgomot și Planul de acțiune privind zgomotul urban în Capitală
- Programul integrat de gestionare a calității aerului în municipiul București

Toate aceste planuri și programe fac parte integrantă din strategia de dezvoltare a Primăriei Municipiului București, aprobată și asumată de Consiliul General al Municipiului București.

La întocmirea acestora, Regia Autonomă de Transport București a lucrat efectiv prin elaborarea analizei SWOT pentru București și Regiunea 8 București - Ilfov precum și prin implementarea matricelor de acțiune.

Totodată, având în vedere rolul important pe care îl are transportul public de suprafață într-o aglomerare urbană cum este Bucureștiul, Regiei Autonome de Transport București - principal operator de transport public de suprafață - i-au revenit o serie de obligații în ceea ce privește alinierea la cerințele europene cu privire la limitarea impactului asupra mediului.

Responsabilitățile Regiei Autonome de Transport București privind aplicarea acestor planuri și programe se desfășoară pe două direcții de acțiune:

- reducerea nivelului de zgomot (prin modernizarea infrastructurii de tramvai);
- reducerea poluării atmosferice rezultată din activitatea specifică (prin re tehnologizarea unităților unde se efectuează întreținerea și reparația parcului de vehicule).

Pentru reducerea nivelului de zgomot generat de circulația tramvaielor în paralel cu îmbunătățirea calității serviciului public s-au derulat programe de reabilitare a infrastructurii de tramvai în colaborare cu Primăria București.

Preocupările privind reducerea nivelului de zgomot se regăsesc și în modernizarea unităților unde se efectuează reparațiile și întreținerea vehiculelor prin re tehnologizarea acestora și introducerea instalațiilor conforme cu normele de protecție a mediului și cu consumuri reduse de materii prime și de energie.

În ceea ce privește alinierea la cerințele Programului integrat de gestionare a calității aerului în municipiul București, Regia Autonomă de Transport București a răspuns în bună parte a cerințelor de reducere a poluării atmosferei ca rezultat al efectuării activităților specifice: de transport și de întreținere a parcului propriu.

Preocupările privind reducerea impactului asupra mediului la nivelul Regiei Autonome de Transport București se regăsesc și în modernizarea unităților unde se efectuează reparațiile și întreținerea vehiculelor prin re tehnologizarea acestora și introducerea instalațiilor conforme cu normele de protecție a mediului și cu consumuri reduse de materii prime și de energie.

În anul 2010 Regia Autonomă de Transport București a continuat implicarea în elaborarea de studii și documentații de transport ("Contractarea în transportul public urban") și în derularea proiectelor de cercetare finanțate de Comisia Europeană : Proiectul ISSTE - Îmbunătățirea siguranței și a securității în transportul public de suprafață, proiectul EBSF- dezvoltarea viitorului sistem de autobuze european, Proiectul COMMERCE- promovarea și facilitarea dezvoltării planurilor de deplasare către locul de muncă, Proiectul CATALIST- promovarea rezultatelor proiectelor din inițiativa CIVITAS a Comisiei Europene și creșterea vizibilității acestei inițiative, Proiectul SECUR-ED - furnizarea către operatorii și autoritățile de transport a mijloacelor de creștere a securității în transportul urban, Proiectul CYSDAT- dezvoltarea unui program de instruire a conducătorilor auto profesioniști pentru a preveni impactul cu bicicliștii.

Dezvoltarea componentei investiționale reprezintă pentru orice companie modalitatea principală de perfecționare a activității și de îndeplinire a obiectivelor strategice pe termen mediu și lung ce necesită totodată atragerea de surse financiare importante. La prestația de transport public de persoane ponderea o dețin alocațiile bugetare și creditele externe.

Pentru anul 2010, Regia Autonomă de Transport București a fundamentat un necesar de fonduri pentru investiții în valoare totală de 265.609.000 lei, din care:

- 258.851.000 lei din alocații de la bugetul local;
- 6.758.000 lei din surse proprii ale Regiei Autonome de Transport București.

Până la aprobarea bugetului pentru anul 2010, programul de investiții s-a derulat în baza unor liste ale obiectivelor de investiții cu finanțare integrală sau parțială de la buget – Prevederi provizorii aprobate de Ordonatorul Principal de credite.

În anul 2010, în contextul generat de criza economică, prin Hotărârea Consiliului General al Municipiului București nr.66/25.03.2010 s-au alocat fonduri în proporție de 20,48% din necesarul estimat, lista de investiții cu finanțare integrală sau parțială de la buget având o valoare totală de 53.000.000 lei, din care:

- 37.600.000 lei din alocații de la buget local;
- 7.400.000 lei din alte surse (fond de rulment);
- 8.000.000 lei din credit intern/extern.

La această valoare se adaugă 6.758.000 lei din surse proprii ale Regiei Autonome de Transport București, rezultând o valoare totală aprobată inițial pe anul 2010 de 59.758.000 lei.

După rectificarea făcută prin Hotărârea Consiliului General al Municipiului București nr. 312/17.11.2010, valoarea totală aprobată a devenit 48.135.000 lei, din care:

- 32.735.000 lei din alocații de la bugetul local;
- 1.000.000 lei din alte surse (fond rulment);
- 14.400.000 lei din credit intern/extern.

La aceste valori se adaugă 2.980.470 lei din surse proprii ale Regiei Autonome de Transport București, rezultând o valoare totală aprobată pe anul 2010 de 51.115.470 lei.

Ulterior, prin Hotărârea Consiliului General al Municipiului București nr. 338/17.12.2010, valoarea totală aprobată a devenit 44.292.000 lei, din care:

- 32.735.000 lei din alocații de la bugetul local;
- 1.000.000 lei din alte surse (fond rulment);
- 10.557.000 lei din credit intern/extern.

La aceste valori se adaugă 2.368.550 lei din surse proprii ale Regiei Autonome de Transport București, rezultând o valoare totală aprobată pe anul 2010 de 46.660.550 lei.

Față de programul total de 46.660.550 lei aprobat pe anul 2010, realizările Regiei Autonome de Transport București au înregistrat un coeficient de îndeplinire de 96,50 %, însumând 45.025.135 lei, din care:

- 32.544.667 lei față de 32.735.000 lei program aprobat;
- 1.000.000 lei din alte surse (fond rulment), realizat integral față de programul aprobat;
- 10.557.000 lei din credite interne/externe, realizat integral față de programul aprobat;
- 923.468 lei din surse proprii ale Regiei Autonome de Transport București față de 2.368.550 lei din programul aprobat.

Principalele obiective realizate de regie în domeniul investițiilor au fost:

#### **A. Lucrări în continuare**

La acest capitol programul de investiții pe anul 2010 cuprinde o singură poziție și anume "Înlocuire piese cale în rețeaua de linii tramvai în Municipiul București", obiectiv care a cuprins cinci locații toate finalizate și puse în funcțiune în acest an.



#### **C. Achiziții de bunuri**

1. Modernizări tramvaie – conform programului au fost modernizate toate cele 6 tramvaie din care 2 V3A CH-PPC și 4 V3A-2S ;
2. Execuție tramvaie - conform programului au fost executate toate cele 4 tramvaie BUCUR LF cu podea parțial coborâtă ;
3. Modernizare 2 sisteme frânare și tracțiune;
4. Tonete abonamente ( 20 buc.).

Din surse proprii ale Regiei Autonome de Transport București au fost achiziționate dotări independente pentru unitățile funcționale, astfel:

- palane manuale ;
- compresoare aer;
- elevatoare electrice, cricuri hidraulice, aparat geometrie roți ;
- , mașini de spălat cu jet, boiler vertical, chei pneumatice pentru roți ;
- autoturisme Dacia Logan ;
- instalație eliminare noxe sudură;
- ciocan rotopercutor ;
- inverter monofazat ;

- cadă galvanică;
- presa hidraulică .

Valoarea totală a realizărilor din surse proprii R.A.T.B. a fost de 923,47 mii lei.

Nerealizarea în totalitate a programului de investiții din surse proprii R.A.T.B. se datorează neasigurării surselor financiare proprii ale regiei la nivelul programului aprobat.

Deși reabilitarea parcului de vehicule și a unităților de întreținere a reprezentat o preocupare permanentă a conducerii regiei și a municipalității, trebuie menționat că unitatea care a beneficiat de cele mai puține investiții a fost Uzina de Reparații.

Obiectul de activitate al Uzinei de Reparații îl reprezintă:

- repararea vehiculelor din dotarea regiei pentru transportul public și a agregatelor aferente;
- confecționarea și recondiționarea pieselor de schimb necesare reparării și întreținerii parcului circulant ;
- modernizarea și fabricarea de tramvaie și tonete.

Structura acestor activități în valoarea producției realizate a fost următoarea:

Activitatea	2009		2010	
	mii lei	%	mii lei	%
- reparații vehicule	21.331	25,5	18.962	26,6
- reparații agregate	22.101	26,4	19.019	26,7
- reparații piese schimb	1.826	2,2	1.553	2,2
- modernizare tramvai, confecții tonete	31.195	37,3	25.963	36,4
- confecții piese schimb	807	0,9	609	0,9
- lucrări diverse	5.755	6,9	4.597	6,5
- lucrări terți	662	0,8	516	0,7
TOTAL producție	83.677	100,0	71.219	100,0

Din datele prezentate rezultă că și în anul 2010, ca și în anii anteriori, activitatea de bază a uzinei a rămas cea de reparații, a cărei pondere a crescut de la 54,1 % în 2009 la 55,51 % în 2010.

Domeniul cu o deosebită importanță atât ca pondere în activitatea economică a Uzinei de Reparații cât și ca efect în activitatea de bază a R.A.T.B. este modernizarea tramvaielor.

Tramvaiele modernizate în anul 2010 se structurează pe tipuri astfel:

- tramvaie cu podea coborâtă V3A 93, la 2 dintre acestea a fost modernizat sistemul de frânare și tracțiune ( 4 tramvaie);
- tramvaie V3A CH-PPC ( 2 tramvaie).

O realizare importantă este vagonul Bucur Low Floor ( 4 tramvaie) care spre deosebire de celelalte vagoane modernizate se distinge prin:

- podea coborâtă ;
- design superior, ergonomie îmbunătățită post conducere;

- consum redus de energie.

În anul 2010 s-a realizat vizarea AFER pentru proiectarea, construcția, modernizarea, repararea și întreținerea materialului rulant urban, fabricarea de piese de schimb și subansamble pentru material rulant urban și infrastructura feroviară urbană, a fost demarată procedura de omologare finală cu AFER pentru tipul de vagon BUCUR LF și a fost inițiată procedura de obținere autorizației AFER pentru reparația de tramvaie V3A 93.

#### **4. Activitatea economico – financiară**

Direcția Economică prin Serviciul Plan Organizare Buget și Serviciul Financiar Contabilitate Centrală îndeplinește atât funcția de previziune financiară prin asigurarea coerenței activităților desfășurate și a structurilor organizatorice existente, în vederea creșterii rentabilității și economisirii resurselor, cât și funcția de gestiune și control al activelor, datoriilor, capitalurilor proprii, al poziției și performanțelor financiare și al fluxurilor de trezorerie, toate acestea conducând la menținerea echilibrului financiar al regiei.

Regia Autonomă de Transport București fundamentează anual Bugetul de Venituri și Cheltuieli prin care sunt prevăzute veniturile și cheltuielile la nivel de regie atât pentru activitatea de exploatare cât și pentru cea de investiții, document supus aprobării Consiliului de Administrație și Consiliului General al Municipiului București.

Pentru anul 2010, diferența dintre costurile și veniturile estimate a determinat obținerea unui nivel al diferenței de tarif de 610.000 mii lei, necesară conform fundamentărilor realizate la finele anului 2009.

În contextul economic de criză economică și de restrângeri bugetare, în funcție de posibilitățile de finanțare ale bugetului local, prin Hotărârea Consiliului General al Municipiului București nr.66 din data de 25.03.2010 a fost aprobată suma de 465.000 mii lei alocată ca diferența de tarif aferentă activității de exploatare (în același cuantum ca în anul 2008, reprezentând 76% față de necesarul estimat și solicitat de regie și 89% din sursele financiare ale anului precedent).

În aceste condiții, managementul regiei a decis redimensionarea corespunzătoare a indicatorilor economico-financiar prevăzuți inițial în Bugetul de Venituri și Cheltuieli și continuarea măsurilor de reducere a costurilor inițiate în anul precedent, pentru încadrarea în sursele aprobate și desfășurarea unei prestații de transport public de persoane în condiții de confort și siguranță.

Totodată, s-au întreprins demersuri repetate atât pentru echilibrarea surselor bugetare aprobate cât și pentru suplimentarea necesarului de subvenție pentru anul în curs, subvenție alocată ca protecție socială călătorilor, cu suma de 65.000 mii lei.

Eforturile întreprinse de regie pentru asigurarea unei prestații de transport optime în condiții de restricții bugetare, au fost susținute de către municipalitate, care a răspuns pozitiv demersurilor regiei, obținându-se în acest sens un aviz favorabil al Ordonatorului Principal de Credite. Astfel, în ședința din 17 noiembrie, prin Hotărârea nr.312 a Consiliului General al Municipiului București, a fost aprobată rectificarea bugetară prin suplimentarea diferenței de



tarif cu suma de 30.000 mii lei. Ulterior, prin Hotărârea Consiliului General al Municipiului București nr.338/17.12.2010, municipalitatea a susținut încă o dată activitatea de utilitate publică desfășurată de regie și demersurile făcute de aceasta pentru asigurarea continuității activității, prin suplimentarea surselor financiare alocate regiei pentru anul 2010 cu 24.000 mii lei.

Suma reprezentând diferența de tarif acordată pentru anul 2010 se situează astfel la un nivel de 519.000 mii lei.

Măsurile de reducere a costurilor adoptate de managementul regiei coroborate cu sursele din venituri proprii și cu cele acordate din bugetul local au determinat menținerea continuității serviciului public de transport în parametrii calitativi, în condițiile obținerii unui echilibru financiar la finele anului 2010. Cu toate sincopelile financiare din cursul anului 2010 au fost achitate în termen obligațiile și datoriile față de Bugetul de Stat și Bugetele Asigurărilor Sociale și Fondurilor Speciale și au fost respectate prevederile contractuale în relațiile cu furnizorii de materiale, servicii și cei aferenți activității de investiții .

Nivelul indicatorilor economico-financiarilor aferenți anului 2010, comparativ cu anul precedent și cu programul stabilit, este sintetizat după cum urmează:

- mii lei -

Nr. Crt.	EXPLICAȚII	REALIZAT 2009	ANUL 2010		
			PROGRAM	REALIZAT	%
I.	TOTAL VENITURI din care:	929.798	929.000	929.040	100,00
	Transport în comun:	881.085	884.000	886.313	100,26
	-venituri proprii	361.085	365.000	367.313	100,63
	-diferența de tarif	520.000	519.000	519.000	100,00
II.	TOTAL COSTURI din care:	929.783	929.000	929.040	100,00
	Transport în comun:	911.576	884.000	922.484	104,35
III.	REZULTATE FINANCIARE	15	0	0	-
	din care:				
	-transport în comun	-30.491	0	-36.171	-
	-alte activități	+30.506	0	+36.171	-

#### 4.1. Realizarea costurilor

Acordarea unei diferențe de tarif pentru anul 2010 de 465.000 mii lei (suplimentată la sfârșitul anului cu 54.000 mii lei) a impus aplicarea în continuare a măsurilor de reducere a costurilor întreprinse încă din anul precedent, măsuri axate pe două coordonate principale: menținerea parcului circulant redus și reducerea cheltuielilor salariale, acestea determinând diminuarea elementelor de cost aflate în directă legătură cu acestea.

-mii lei -

STRUCTURA CHELTUIELI	COSTURI REALIZATE				2010/ 2009 (%)
	1.01-31.12. 2009	%	1.01.-31.12. 2010	%	
CHELTUIELI MATERIALE, din care:	154.530	16,62	154.419	16,62	99,93
- combustibil	73.025	7,85	88.764	9,55	121,55
- energie, gaze, apă	39.636	4,26	36.930	3,97	93,17
LUCRĂRI, REPARAȚII, SERVICII	15.112	1,63	12.928	1,40	85,55
IMPOZITE TAXE	13.926	1,50	14.253	1,53	102,35
SALARII	391.899	42,15	395.577	42,58	100,94
ALTE CHELTUIELI DE PERSONAL (cote angajator și chelt.sociale)	119.161	12,82	117.419	12,63	98,54
TICHETE DE MASĂ	20.348	2,19	21.393	2,30	105,14
AMORTIZĂRI ȘI PROVIZIOANE	204.327	21,98	203.048	21,86	99,37
ALTE CHELTUIELI DE EXPL. ȘI FINANCIARE	10.480	1,13	10.003	1,08	95,44
TOTAL CHELTUIELI	929.783	100,00	929.040	100,00	99,92

În anul 2010, s-a obținut un volum al cheltuielilor totale de 929.040 mii lei, înregistrând o diminuare cu 743 mii lei față de anul 2009, ca rezultat al eforturilor continue de diminuare a cheltuielilor și încadrare în sursele alocate.

Deși la elementul "combustibil" se observă o creștere cu 21,55% față de anul 2009 (datorată atât majorării accizei incluse în prețul motorinei cât și creșterii prețului mediu de achiziție al motorinei influențată de evoluția prețului barilului de petrol - cca 119%, în condițiile diminuării cantitative a consumului de combustibili), elementul "cheltuieli materiale" se diminuează cu 0,07% datorită atât reducerii consumului de piese de schimb și materiale necesare parcului circulant înnoit și modernizat cât și componenteii "energie electrică, termică, gaze, apă" (diminuare cu 6,83%) din care o pondere apreciabilă o are energia electrică de tracțiune.

Scăderea de 14,45% evidențiată la elementul "lucrări întreținere, reparații și prestări servicii" reflectă preocuparea continuă de dimensionare strictă a acestora, raportată la necesități și priorități în contextul fenomenelor de instabilitate economică și blocaj financiar.

În ceea ce privește elementul "salarii", managementul regiei a urmărit în primul rând păstrarea numărului de personal angajat, menținând măsura de control strict al realizării de ore suplimentare efectuate în zilele de sâmbătă, duminică și în zilele de sărbători legale (prin urmărirea judicioasă a asigurării regimului lunii pentru conducătorii de vehicule, măsura inițiată încă din aprilie 2009). Menționăm faptul că sumele reprezentând contribuțiile angajatorului la Bugetul de stat, Bugetele Asigurărilor Sociale și Fondurilor Speciale au fost constituite și virate la termenele legale prevăzute de legislația în vigoare.

Elementul "tichete de masă" a înregistrat o creștere cu 5,14% la sfârșitul perioadei analizate față de anul 2009, creștere datorată în exclusivitate prevederilor legale în vigoare, a modificărilor și completărilor Legii nr.142/1998 privind acordarea tichetelor de masă.

Evoluția celorlalte elemente de cost (amortizare și provizioane, impozite și taxe, alte cheltuieli de exploatare și financiare) a fost determinată de condițiile concrete de desfășurare a activității și de modificările legislative aplicabile.

#### 4.2. Realizarea veniturilor

Veniturile totale se constituie din încasările aferente activității de transport public de călători, respectiv vânzarea titlurilor de călătorie, alte venituri conexe acestora (acces în poligonul auto, diverse avize, I.T.P., contravaloarea utilităților cabinetelor medicilor de familie, rate locuințe cămine, sponsorizări diverse, casări mijloace fixe, venituri financiare și din subvenția pentru investiții), întregite cu diferența de tarif acordată ca protecție socială tuturor utilizatorilor serviciului de transport; acestea sunt completate cu veniturile realizate din prestații pentru terți, generatoare de profit (închirieri de utilaje și spații, lucrări și reparații diverse, service auto, imputări, debite din tamponări, proiecte, venituri din producția stocată aferentă modernizărilor de tramvaie).

Veniturile proprii obținute în anul 2010 au înregistrat față de realizările anului 2009 o creștere de 101,72% ( 6.228 mii lei) datorată faptului că în componența acestora o pondere importantă o deține amortizarea aferentă imobilizărilor realizate din subvenții pentru investiții (regăsită aproximativ în aceeași proporție și în structura cheltuielilor totale).

În ceea ce privește volumul vânzării titlurilor de călătorie, se constată o scădere determinată pe de o parte de orientarea utilizatorilor către achiziționarea de titluri de călătorie ieftine și pentru o perioadă scurtă (bilet, abonament de 1 zi, de 15 zile) în detrimentul achiziționării de abonamente generale integrale și reduse și pe de altă parte aplicării Ordonanței nr.58/2010 privind creșterea T.V.A. de la 19% la 24% și neactualizării tarifelor titlurilor de călătorie comercializate (demers întreprins de regie prin înaintarea propunerii de actualizare către Consiliul General al Municipiului București și rămas nesoluționat).

Indicatorii economico-financiar specifici activității de transport public de persoane semnalează o evoluție pozitivă a veniturilor proprii raportate la kilometri realizați și la călătoriile efectuate (ce evidențiază importanța transportului public în viața economică a capitalei) dar și o creștere a costurilor raportate la aceleași caracteristici, datorată aspectelor subliniate anterior, astfel:

INDICATORI SPECIFICI	U.M.	2009	2010	2010/2009
COSTURI TOTALE	mii lei	929.783	929.040	99,92
VENITURI PROPRII	mii lei	361.085	367.313	101,72
CĂLĂTORII EFECTUATE	mii	788.223	761.078	99,56
COST/CĂLĂTORIE	lei/căl	1,18	1,22	103,40
COST/KM	lei/km	9,58	9,68	101,04
VENIT PROPRIU/CĂLĂTORIE	lei/căl	0,46	0,48	104,34
VENIT PROPRIU/KM	lei/km	3,72	3,83	102,96

Toate influențele enumerate referitoare la evoluția veniturilor și a costurilor, precum și măsurile convergente întreprinse de regie au condus la sfârșitul anului 2010 la obținerea unei situații financiare echilibrate.

Pentru anul următor conducerea regiei își propune analizarea și dimensionarea activității în funcție de posibilitățile reale administrative, organizatorice și financiare, fără a prejudicia beneficiarii prestației de transport public.

## **5. Activitatea comercială**

Un rol important în desfășurarea serviciului de transport public prestat de regie îl are componenta comercială.

Activitatea desfășurată prin Direcția Marketing Comercial cuprinde domeniile aprovizionării tehnico-materiale, vânzării produselor tarifare către beneficiari și studiile și analizele de marketing (menite să identifice percepția utilizatorilor asupra serviciilor prestate de regie).

Prin exercitarea funcțiunii comerciale, regia reacționează la influența factorilor externi: piața de desfacere și piața de aprovizionare.

### **4.1. Activitatea de achiziție produse și servicii**

O latură esențială a activității regiei o constituie procesul de achiziție care prin strategia specifică urmărește permanent corelarea strictă între necesitățile de consum ale unităților componente cu potențialul pe structura de resurse materiale care poate fi asigurat, aceasta în scopul îndeplinirii obiectivelor de ansamblu ale activității de transport public de călători.

Pentru realizarea acestor activități, Serviciul Logistic a transpus într-un tot unitar cererile efective de consum ale unităților, din momentul apariției acestora până în momentul de consum efectiv. Activitățile de achiziție se desfașoară cronologic, într-o strânsă dependență, succesiunea acestora fiind foarte strictă, orice disfuncționalitate putând duce la întârzieri ale procesului, care se pot manifesta în programul de transport zilnic.

În conformitate cu prevederile O.U.G. nr.34/2006 cu modificările și completările ulterioare, privind atribuirea contractelor de achiziție publică, autoritatea contractantă are obligația de a realiza achizițiile pe baza Programului Anual al Achizițiilor Publice.

În acest sens, Programul Anual al Achizițiilor Publice pentru anul 2010, aprobat de Consiliul de Administrație al regiei, a integrat într-un tot unitar fluxul și controlul resurselor materiale din momentul inițierii procesului de achiziție a lor (adică de la identificarea necesității, contractare, livrare, depozitare și până la trecerea în consum, inclusiv controlul utilizării resurselor în scopul obținerii unor efecte maxime din achiziția făcută), presupunând o activitate vastă și laborioasă prin diversitatea gamei de produse achiziționate, având specificități cu totul distincte.

Piese, materialele și echipamentele achiziționate au fost folosite atât pentru realizarea programelor de întreținere și reparații, cât și a modernizărilor și confecțiilor ce au fost executate în Uzina de Reparații, având drept scop îndeplinirea următoarelor obiective:

- realizarea condițiilor privind siguranța circulației;

- asigurarea și menținerea condițiilor de electrosecuritate la tramvaie și troleibuze;
- asigurarea și menținerea stării estetice a vehiculelor;
- executarea în condiții optime a operațiunilor de întreținere și reparații vehicule și agregate;
- realizarea în condiții optime a operațiunilor de întreținere și reparații infrastructură și clădiri.

Programul anual al achizițiilor a fost structurat în funcție de resursele bugetare prevăzute și a cuprins un număr de 168 proceduri (finalizate prin încheierea de contracte) ce au avut ca element principal de analiză necesarele întocmite de unitățile regiei, principalele grupe, din punct de vedere al utilității și valoric, fiind: combustibili, piese de schimb și materiale pentru tramvaie, piese de schimb pentru troleibuze, piese de schimb pentru autobuze, rulmenți, echipamente de lucru și protecție, ș.a.

Valoarea totală a reperelor achiziționate în cursul anului 2010 este de 105.398.237 lei, din care 87.340.985 lei pentru carburanți și 18.057.252 lei pentru piese de schimb și materiale. În condițiile economice naționale și internaționale destul de precare ca urmare a crizei economice mondiale, considerăm că în ansamblu, programul de achiziții al regiei a fost finalizat într-un mod eficient prin încadrarea în bugetul alocat iar unitățile regiei au reușit să-și finalizeze programele propuse.

Organizarea procedurilor de achiziție publică a implicat un proces complex de la inițierea acestora până la semnarea contractului/acordului cadru iar în anul 2010 regia a organizat un număr de 227 proceduri de achiziție publică din care 194 de achiziții de produse, 31 de achiziții de servicii și 2 de achiziții lucrări.

Aceste proceduri s-au concretizat într-o serie de contracte, după cum urmează:

- A. acorduri cadru de achiziție de produse – 140 contracte (cu 13,5% mai mult decât în 2009);
- B. contracte subsecvente de achiziție de produse – 364 contracte (cu 13,1% mai mult decât în 2009);
- C. contracte ferme de achiziție de produse – 25 contracte;
- D. contracte de servicii – 26 contracte;
- E. contracte de lucrări – 1 contract;
- F. contracte de vânzare – 9 contracte;
- G. contracte de comision – 4 contracte;
- H. contracte de închiriere – 6 contracte.

Dintre procedurile cu un grad ridicat de complexitate organizate de regie enumerăm:

- licitație deschisă cu finalizare electronică pentru achiziția de carburanți, care s-a desfășurat sub supravegherea Ministerului Economiei și Finanțelor, la această licitație obținându-se unul din cele mai bune prețuri de achiziție din țară, prin înregistrarea unei diferențe între prețul de depozit și cel de achiziție de circa 32,37 milioane lei (echivalentul a aprox. 7,7 mil.euro);

- licitații deschise pentru achiziția polițelor RCA și CASCO pentru mijloacele de transport, precum și pentru clădirile și bunurile aflate în patrimoniul regiei;
- patru proceduri de negocieri fără publicarea unor anunțuri de participare pentru achiziția energiei electrice de tracțiune, organizate pe platforma electronică a Bursei Române de Mărfuri;

Regia Autonomă de Transport București a achiziționat produse de la unități protejate autorizate, pe bază de contract și acord de parteneriat, astfel încât suma datorată la buget pentru persoanele cu handicap neîncadrate s-a diminuat cu valoarea contractelor încheiate, în sumă de 71.604 lei.

În urma organizării procedurilor de vânzări de deșeuri feroase și neferoase prin Bursa Română de Mărfuri s-au realizat încasări de cca. 664.804 USD și 25.422 lei.

La procedurile de achiziții care au fost selectate de către Agenția Națională de Administrare Fiscală în vederea monitorizării s-au obținut numai avize favorabile, conform rapoartelor transmise de către Agenția Națională de Administrare Fiscală la fiecare procedură în parte.

În anul 2010 numărul procedurilor observate de Agenția Națională de Administrare Fiscală a scăzut foarte mult față de anii anteriori, acest lucru datorându-se și faptului că personalul acestui organism a constatat nivelul de pregătire foarte bun al salariaților implicați în domeniul achizițiilor publice din regie, profesionalismul, etica și respectarea cu strictețe a reglementărilor legale.

#### 4.2. Activitatea de comercializare a produselor tarifare

Acțiunea de vânzare reprezintă un factor decisiv în atingerea nivelului veniturilor proprii planificate, liantul direct dintre regie - prin Serviciul Comercial - și beneficiarii prestației desfășurate precum și interfața prezentată utilizatorilor care o încadrează în ansamblul vieții economice a capitalei. De aceea regia a încercat în ultimii ani o abordare profesionistă a procesului de vânzare, în concordanță cu evoluția economică generală apărută în acest domeniu.

În cadrul acestui proces se evidențiază activitatea de încasare a taxei de călătorie achitată de călători, verificarea modului în care se realizează plata efectivă a acesteia, constatarea și sancționarea abaterilor săvârșite, precum și promovarea imaginii regiei prin orientarea eficientă a acesteia către clienți, adaptarea și ajustarea serviciului desfășurat la cerințele acestora și la mediul extern existent.

Organizarea activității de vânzare a titlurilor de călătorie și a altor produse distribuite prin rețeaua regiei s-a realizat prin adoptarea unei politici comerciale flexibile îndreptată spre promovarea de produse, atragerea de noi clienți, deschiderea către aceștia prin facilitarea contactului și a comunicării, încurajarea clienților în achiziționarea produselor ce le sunt destinate prin utilizarea de modalități de plată variate. Această manieră de lucru a fost implementată începând cu amplasarea atentă și în interesul clienților a punctelor de vânzare, urmărirea esteticii și a curățeniei acestora, transmiterea către personalul angrenat în

activitatea de vânzare, informare și control a unei atitudini profesionale, aflată în slujba clientului, prin întâmpinarea acestuia cu deschidere, ținută și limbaj adecvate.

Concret, aceste măsuri s-au realizat prin:

- îmbunătățirea comunicării casier-client la punctele de vânzare;
- transformarea unor centre de reîncărcare carduri (unități offline) în centre de emitere și reîncărcare carduri (unități online);
- modificarea orarului de funcționare a unităților de vânzare;
- modalităților de plată variate a titlurilor de călătorie prin: 60 ATM-uri bancare (cardurile tip Activ se pot reîncărca la ATM-urile Băncii Comerciale Române), e – commerce (portal online.ratb.ro prin care clienții regiei, posesori de card tip Activ nominal își pot reîncărca titluri de transport), 95 POS-uri la centrele de emitere și reîncărcare carduri (se poate efectua plata cu cardul pentru titlurile de transport achiziționate)



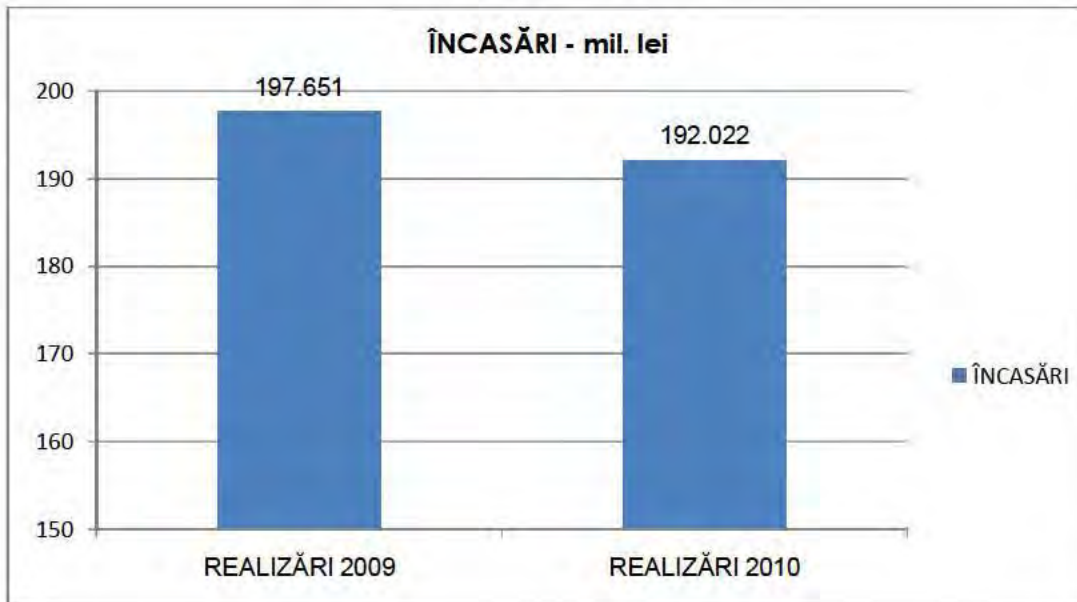
- urmărirea promovării în continuare de către casieri, în special pe segmentul călătorilor ocazionali, a aplicației portofel electronic de pe cardul de călătorie Activ;
- îmbunătățirea activității casierilor prin efectuarea periodică de controale asupra activității unităților de vânzare, urmărindu-se modul în care aceștia se prezintă la program, ținuta, modul de comunicare cu clienții și de aplicare a strategiei Regiei de promovare a produselor ;
- implementarea cardului de suprataxă în activitatea controlorilor de bilete și înlocuirea fișelor de suprataxă pe suport de hârtie.

Măsurile expuse au condus în anul 2010 la realizarea următoarelor:

1.Încasările au fost de 216,056 milioane lei (inclusiv T.V.A.), din care: 192,022 mil.lei (titluri R.A.T.B.), 10,015 milioane lei alte produse, la care se adaugă 14,019 milioane lei titluri de călătorie Metrorex.



Comparând încasările din vânzarea titlurilor de călătorie R.A.T.B. din 2010 (192,022 mil. lei) cu cele din 2009 (197,651 mil. lei), constatăm că în anul 2010 s-a încasat 97,15% din valoarea încasată în 2009 (scădere de 2,85%).



Media lunară a încasărilor din vânzarea titlurilor de călătorie în anul 2010 a fost de 16,00 milioane lei, obținută din comercializarea cantitativă a produselor tarifare R.A.T.B., detaliată în tabelul următor, astfel:



Abonamente (pondere valorică 59,20%)	113,674 mil.lei	Ab.tarif integral (pondere val 47,21%)	90,656 mil.lei scad cu 4,28%
		Ab.tarif redus (pondere val 8,19%)	15,72 mil.lei scad cu 1,17%
		Din care -elevi, studenți -pensionari - donatori	15,17 mil.lei scad cu 1,29% 0,39 mil.lei cresc cu 4,27% 0,16 mil.lei scad cu 1,94%
		Ab. fracționate (pondere val 3,76%)	7,218 mil.lei cresc cu 19,81%
		Preschimbări (pondere val 0,04%)	0,077 mil.lei cresc cu 3,47%
Bilete (pondere valorică 25,66%)	49,287 mil.lei	Urbane (pondere val 25,55%)	49,084 mil.lei scad cu 27,11%
		Preorășenești (pondere val 0,11%)	0,203 mil.lei scad cu 67,92%
Suprataxă +mandate (pondere valorică 2,19%)	4,199 mil.lei	scad cu 16,53%	
Portofel electronic (pondere valorică 10,78%)	20,70 mil.lei	cresc cu 381,38%	
Titluri expres (pondere valorică 1,71%)	3,286 mil.lei	scad cu 3,88%	
Carduri (pondere valorică 0,41%)	0,783 mil.lei	cresc cu 335,16%	
Personalizări (pondere valorică 0,03%)	0,057 mil.lei	cresc cu 60,73%	
Copii documente, set vederi, titlu transport ecumenic (pondere valorică 0,02%)	0,036 mil.lei	-	

## 2.Activitatea controlorilor de bilete

Un aspect important în cadrul activității comerciale a regiei îl reprezintă prestația corpului de controlori bilete.

În vederea diminuării numărului de neplătitori, controlorii de bilete au desfășurat în anul 2010 un număr de 178 acțiuni în colaborare cu jandarmii, acțiuni în cadrul cărora au realizat verificări, sondaje și au aplicat și sancțiuni contravenționale neplătitorilor.

Pe lângă activitatea de control, constatare și sancționare a contravențiilor, în anul 2010 controlorii de bilete au realizat și munca de informare a călătorilor cu privire la diferitele titluri de călătorie din oferta tarifară a regiei (inclusiv a modului de validare a acestora în mijloacele de

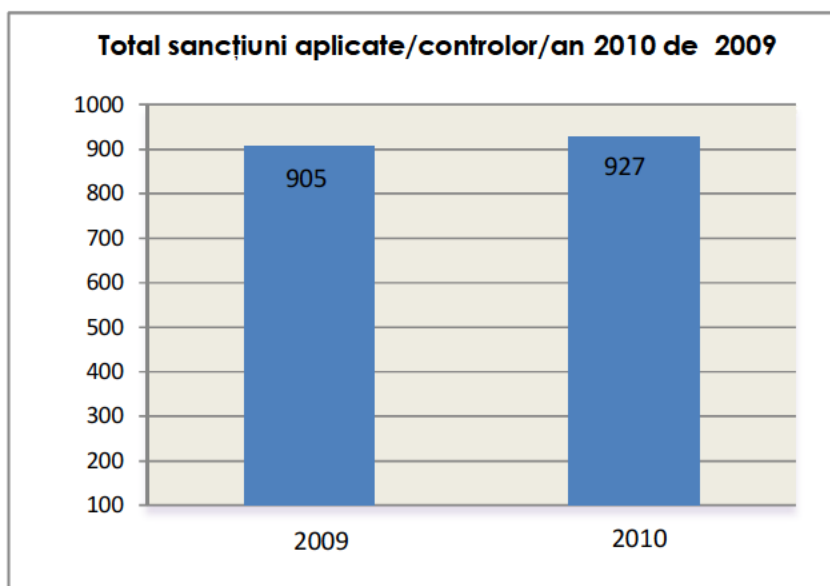
transport public) funcționând ca operatori de promovare pentru cardul Multiplu și ca operatori de sondaje pentru determinarea numărului de călători neplătitori funcție de diferite zone ale capitalei precum și pentru determinarea structurii călătorilor transportați de Regia Autonomă de Transport București în funcție de linie, zonă și interval orar.

Conform analizei realizate la nivelul anului 2010, fiecare controlor de bilete a sancționat 77 persoane găsite călătorind fraudulos în medie/lună și 3,35 persoane în medie/zi.

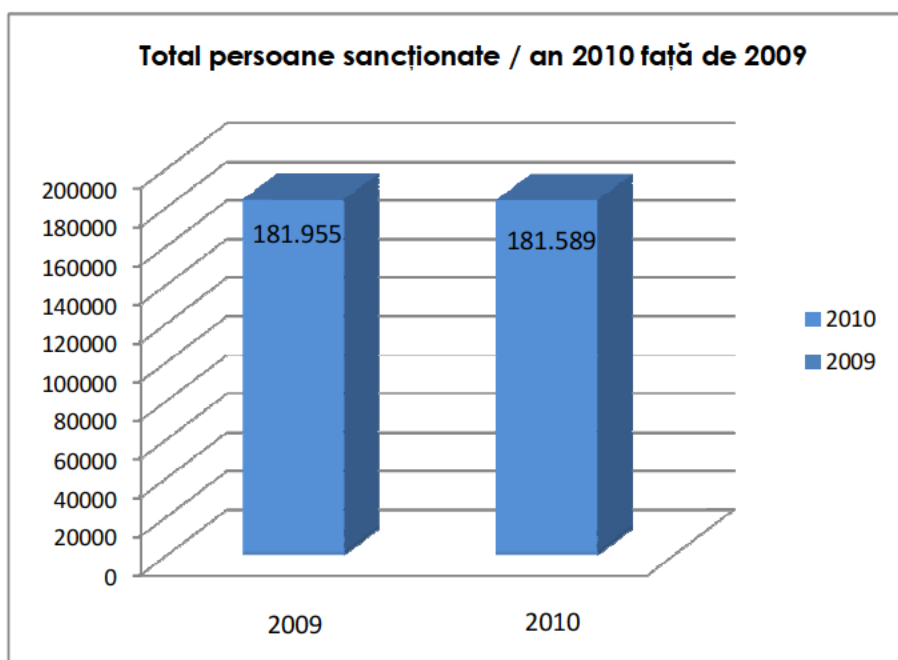
Numărul total de sancțiuni aplicate de fiecare controlor în medie în anul 2010 a fost de 927 față de 905 în anul 2009 astfel că numărul total de sancțiuni aplicate a fost de 181.589, iar totalul încasărilor din suprataxă are valoarea de 4.195.802 lei.

În anul 2010 corpul de control bilete a aplicat sancțiuni în valoare de 13.962.902 lei din care suma de 4.195.802 lei a fost încasată de regie, iar suma de 9.767.100 lei constituie venit la bugetul local ca urmare a executării silită a debitelor prevăzute în procesele-verbale de contravenție.

Deși în anul 2010, media de controlori/traseu/lună a fost de 196 (față de anul 2009, în care media de controlori bilete aflați pe traseu a fost de 201/lună), s-a înregistrat o eficientizare a activității, numărul de persoane sancționate crescând cu 5,05%.



ELEMENTE	2009	2010
Nr. suprataxe încasate pe loc	72.943	57.003
Nr. procese-verbale întocmite	109.052	124.586
<b>Nr. total sancțiuni aplicate</b>	<b>181.995</b>	<b>181.589</b>
Nr. procese-verbale înaintate spre executare silită	81.395	97.671

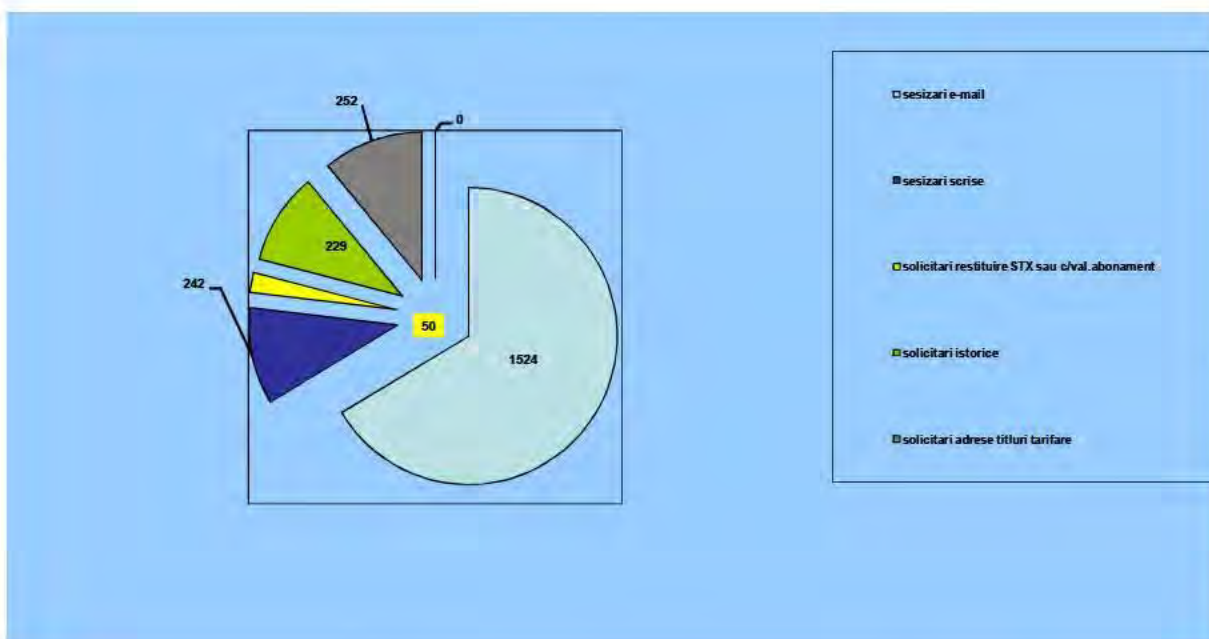


În cadrul acțiunilor desfășurate în colaborare cu jandarmii, au fost realizate verificări și sondaje privind volumul de neplătitori, categoriile de călători transportați, tipurile de titluri de transport preferate de călători, etc. și au fost aplicate și sancțiuni contravenționale neplătitorilor.

De asemenea, în cadrul fiecărei acțiuni s-a constatat că datorită prezenței jandarmilor, atitudinea conflictuală a călătorilor frauduloși este mult mai ponderată, aceștia evitând să se manifeste zgomotos în prezența jandarmilor, nefiind însă intimidați de agenții de control.

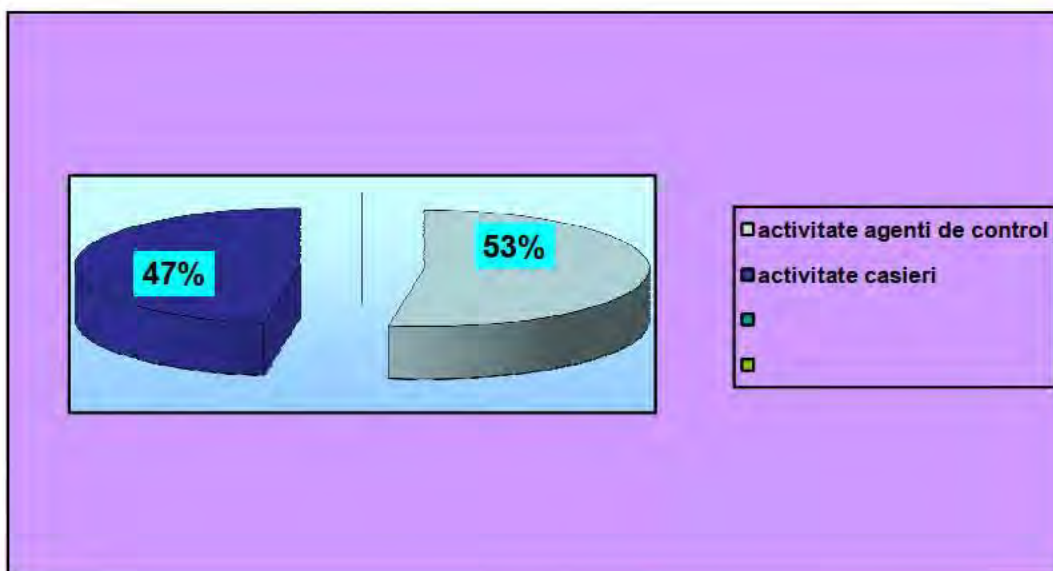
În susținerea activităților desfășurate de personalul de la unitățile de vânzare și control funcționează personalul care-și desfășoară activitatea în scopul promovării imaginii regiei, a produselor și serviciilor, asistării personalului aflat în contact cu publicul, verificării informațiilor, depistării și remedierii defectelor, preluării, cercetării și transmiterii rezultatelor diferitelor sesizări, operării, organizării și interpretării sondajelor, realizării de reclame și analizării tuturor datelor colectate în vederea îmbunătățirii performanțelor.

Astfel, prin Call Center s-a realizat activitatea de înregistrare, cercetare și răspuns pentru 1.776 sesizări, sugestii și reclamații formulate de clienții regiei, care au fost înregistrate prin intermediul e-mailului, prin intermediul sesizărilor telefonice, prin depunerea în scris de către petenți la ghișeu sau prin alte modalități, astfel :



În anul 2010, prin intermediul Call Center au fost preluate și remediate pe loc, telefonic, un număr de 40 de probleme în medie/zi (lipsă conexiune, blocarea aplicației de vânzare, lipsă credite, probleme referitoare la imprimantele fiscale și la cele pentru personalizare carduri, resetare echipamente, etc.).

Schematic, situația solicitărilor de informații și sesizărilor cu privire la activitatea de control și desfacere titluri de călătorie, din anul 2010, se prezintă astfel:



Pe tot parcursul anului regia a urmărit actualizarea informațiilor furnizate de R.A.T.B. călătorilor prin portalul specific S.A.T., precum și pe site-ul regiei.

### 3. Activitatea de informare a publicului călător

Activitatea de informare a publicului, desfășurată de Biroul Marketing din cadrul regiei, reprezintă o pârghie importantă în relațiile dintre organizație și utilizatori. De aceea, o serie întreagă de activități desfășurate au avut ca obiectiv informarea călătorilor, atât prin tipărituri (afișe, pliante, fluturași) cât și prin actualizarea permanentă a site-ului regiei, pentru atragerea de noi clienți și fidelizarea celor existenți.

Printre campaniile de informare derulate evidențiem următoarele:

A. realizarea de autocolante cu Harta rețelei de transport în comun R.A.T.B.



- B. elaborarea și tipărirea a 166 autocolante personalizate/centre de comercializare titluri de călătorie;
- C. elaborarea și tipărirea a 60.000 pliante cu informații despre cardurile Activ și Multiplu;
- D. elaborarea și multiplicarea prin xeroxare, a afișelor cu cardurile Activ și Multiplu, pentru centrele arondate casieriei Berceni;
- E. elaborarea și tipărirea a 4.300 autocolante și 60.000 pliante cu instrucțiuni amănunțite de validare;
- F. elaborarea și difuzarea, prin intermediul LCD-urilor din autobuzele Mercedes , a unui clip publicitar pentru campania „R.A.T.B. și B.C.R. te premiază în fiecare zi”;

Parteneriatul inițiat și susținut de Banca Comercială Română a avut drept scop acordarea călătorilor (deținători de carduri bancare emise de toate băncile din România ce reîncarcă cardul Activ R.A.T.B. la POS, ATM și online), în fiecare zi, timp de trei luni, a câte unui premiu care constă în abonamente generale, valabile pe toate liniile urbane, pentru un an de zile.

- G. elaborarea scenariului, regiei, montajului și comentariului pentru clipul „Abonamentele pentru elevi și studenți”;
- H. informarea călătorilor cu privire la validarea la capetele de linii unde vehiculele nu staționează, aceasta constând în:
  - a. realizarea unui mesaj audio pentru a fi difuzat, în vehiculele prevăzute cu instalație corespunzătoare, înainte de ultima stație a semicursei, numai pe traseele unde vehiculele nu staționează la capăt de linie;

- b. conceperea conținutului informațional și tipărirea unor stickere pe suport autocolant, pentru a fi expuse și în vehiculele care nu sunt prevăzute cu instalație audio;
- I. elaborarea conținutului informațional în vederea tipăririi unor fluturași cu privire la modul în care se realizează controlul legitimațiilor de călătorie în vehiculele Regiei Autonome de Transport București și cu alte informații utile pentru călători;
- J. elaborarea și tipărirea a 2.190 autocolante "Telefonul consumatorului" care au fost expuse în vehicule, la centre, etc;
- K. elaborarea și multiplicarea de afișe informative pentru linia turistică din București ;
- L. tipărirea, în tranșe (48.000 exemplare în luna iulie și 96.000 exemplare în luna august) a unor pliante informative, pentru informarea călătorilor cu privire la traseele, programul de circulație etc. al liniilor turistice înființate în luna iulie. Acestea au fost distribuite celor interesați, prin intermediul centrelor de vânzare titluri de călătorie ;
- M. elaborarea și difuzarea, prin intermediul LCD-urilor, a unui clip publicitar pentru promovarea liniilor turistice ;
- N. tipărirea a 1.000 de autocolante pentru a fi expuse în toate autobuzele ce alcătuiesc parcul circulant al regiei, pentru informarea călătorilor cu privire la modul de validare a cardurilor pe liniile navetă;
- O. conceperea și printarea de afișe informative pentru a fi expuse în centrele de la capetele liniilor respective, pentru informarea călătorilor cu privire la reînființarea a 5 linii preorășenești ;
- P. realizarea și difuzarea, prin intermediul LCD-urilor, a unui clip cu „Inspecții tehnice periodice”;
- Q. încheierea unui parteneriat cu Romtelecom privind acceptul Regiei Autonome de Transport București ca Romtelecom să acceseze site-ul Regiei în scopul oferirii de informații prin serviciul 1951 ;
- R. gestionarea și actualizarea permanentă a portalului [www.e-commerce.ro](http://www.e-commerce.ro) destinat reîncărcării cardului Activ prin comerț electronic, campanie realizată pe [www.ratb.ro](http://www.ratb.ro) suplimentată cu informații pe [www.card.ratb.ro](http://www.card.ratb.ro).





5. continuarea campaniei de informare a călătorilor ocazionali cu privire la retragerea de pe piață a biletelor de hârtie și introducerea cardului Multiplu (procesul de retragere a fost inițiat, urmând a fi generalizat în mod etapizat).



#### 4. Acțiuni specifice de educare și influențare a publicului călător

Prin campaniile realizate a fost conștientizat publicul călător, pe de o parte, cu privire la normele civilizate de călătorie cu mijloacele de transport în comun, iar pe de altă parte cu privire la necesitatea achitării taxei de călătorie în scopul diminuării fraudei.

##### 4.3. Activitatea de marketing și de îmbunătățire a imaginii Regiei

În vederea valorificării oportunităților de creștere a veniturilor regiei, Biroul Marketing a elaborat un Raport pentru conducere privind potențialul publicitar al regiei și veniturile estimate a fi obținute din exploatarea acestui potențial.

În anul 2010 au fost elaborate studii și analize de marketing pentru adoptarea unor direcții care să conducă la creșterea numărului de utilizatori, a gradului de satisfacție al acestora și, implicit, la atragerea unui plus de imagine asupra regiei.

Temele abordate în cursul anului 2010 au fost:

- creșterea calității transportului public prin prelucrarea și analizarea răspunsurilor obținute în urma postării pe site-ul [www.ratb.ro](http://www.ratb.ro) a chestionarului privind sondajul referitor la modul de percepție al călătorilor asupra calității transportului public desfășurat de Regia Autonomă de Transport București;
- monitorizarea evoluției numărului călătorilor ocazionali prin conceperea și postarea pe site-ul [www.ratb.ro](http://www.ratb.ro) a unui chestionar cuprinzând întrebări adresate cu precădere acestora, utilizatori de bilete și de portofel electronic ;
- monitorizarea evoluției călătorilor frauduloși prin înregistrarea datelor rezultate din aproximativ 8.000 de controale, conform fișelor de observație completate de controlori în cadrul acțiunilor de control întreprinse în lunile februarie și martie, cu evidențierea structurii călătorilor verificați în vehicule.

Prin temele abordate în 2010, în cadrul studiilor și sondajelor efectuate, s-a urmărit cunoașterea și înțelegerea comportamentului, atitudinii, motivațiilor călătorilor cu privire la serviciile oferite, astfel încât să se poată adopta decizii în concordanță cu ceea ce dorește publicul călător, sau menite să acționeze și să îndrepte percepțiile și prejudecățile acestuia, în măsura în care acestea apar față de activitatea Regiei Autonome de Transport București.

O imagine bună a regiei are o influență majoră atât asupra poziționării instituției pe piața de profil cât și asupra călătorilor. Promovarea imaginii regiei prin acțiuni specifice de marketing s-a realizat printr-o diversitate de proiecte, acțiuni și manifestări care vizează difuzarea de informații despre regie, despre preocupările și intențiile acesteia privind dezvoltarea, diversificarea și îmbunătățirea serviciilor de transport public prestate de Regia Autonomă de Transport București.

Astfel, în cursul anului 2010, preocuparea continuă pentru îmbunătățirea percepției publicului călător asupra regiei, s-a concretizat prin:

- actualizarea datelor și reeditarea pliantelor de prezentare a regiei (în limba română și în limba engleză);
- reeditarea pliantului „Modernizarea infrastructurii rețelei de tramvai în zona de Sud-Vest a Municipiului București” ;
- realizarea unor materiale video și fotografii cu caracter documentar și de informare privind evenimente, realizări și activități în cadrul regiei ;
- conceperea grafică și tipărirea a 100.000 calendare de buzunar pentru a fi distribuite călătorilor ;
- conceperea grafică și tipărirea a 1.000 seturi vederi cu imagini ale Regiei Autonome de Transport București din perioada interbelică ;
- realizarea grafică și tipărirea a 500 calendare de perete, personalizate cu imagini vehicule R.A.T.B. aflate în trafic .

Evoluția percepției exterioare asupra regiei, în vederea atingerii intereselor instituției, este principalul obiectiv al Serviciului Relații Publice. Acesta este un intermediar între organizație și public, stabilind politici de informare și de păstrare a relației cu publicul călător și mass – media.



Gestionarea imaginii regiei reprezintă o funcție a activității de management prin care se asigură o bună integrare a acesteia în mediul social, evitarea problemelor de relaționare și comunicare în interiorul companiei precum și evitarea disfuncționalităților de comunicare între organizație și mediul extern.

Activitatea îndreptată în acest sens a urmărit ca imaginea publicului despre regie să reflecte eforturile depuse pentru asigurarea unui transport public de călători la nivelul unei capitale europene (un parc de vehicule modernizat, condiții de călătorie îmbunătățite, cale de rulare reabilitată, modalități noi de achiziționare și plată a titlurilor de călătorie, atitudine civilizată a personalului aflat în relație directă cu publicul, ș.a.).

Strategia de comunicare s-a axat pe mesaje puternice, prezentate într-o manieră coerentă în presa scrisă, în interviuri acordate canalelor de televiziune și nu în ultimul rând într-un documentar realizat și difuzat pe canalele media, toate acestea reflectând identitatea și poziționarea regiei, evitându-se lipsa de comunicare pe care publicul o poate percepe în mod negativ.

O componentă importantă pentru informarea publicului călător o reprezintă site-ul regiei, sistem de comunicare deschis și eficient care are un număr de vizitatori în creștere continuă și prin care regia demonstrează că este o organizație transparentă, care se preocupă constant de relația sa cu beneficiarii serviciului furnizat. Prin infotipul "sesizări" din cadrul canalului intern de comunicare (site-ul R.A.T.B.) se asigură o mai bună interacțiune cu utilizatorii, astfel fiind preluate și procesate solicitări ale călătorilor (conform Legii nr.544/2001 privind liberul acces la informațiile de interes public, cu modificările și completările ulterioare și normelor de aplicare a legii - H.G. nr.123/2002) și sesizări, reclamații ale acestora (conform O.G. nr.27/2002 privind activitatea de soluționare a petițiilor, cu modificările și completările ulterioare, aprobată prin Legea nr.233/2002) pentru îmbunătățirea prestației.

Permanent, regia identifică și monitorizează sursele de informații care să contribuie la constituirea imaginii organizaționale și definește opțiunile strategice referitoare la imaginile care trebuie promovate astfel încât mesajele transmise să fie în concordanță cu obiectivele propuse, într-o abordare pozitivă, capabilă să reorienteze opinia publică concomitent cu intensificarea și optimizarea relației cu reprezentanții mass-media.

## **5. Managementul resurselor umane**

În anul 2010, gestionarea activității de resurse umane a însemnat consolidarea capacității (abilități și aptitudini) personalului existent și nou, precum și demararea unui proces de reorganizare la nivelul structurii instituționale și a personalului. Aceste lucruri au fost realizate în strânsă legătură cu respectarea cadrului legislativ relevant pentru activitatea de resurse umane.

Serviciul Managementul Resurselor Umane are ca obiect de activitate punerea în aplicare a legislației și a altor reglementări în vigoare din domeniul managementului resurselor umane și are relații funcționale și de colaborare cu toate entitățile organizaționale și relații de reprezentare cu instituțiile publice de specialitate.

Analiza activității de resurse umane a scos în evidență faptul ca Regia Autonomă de Transport București este o instituție care oferă un mediu propice fidelizării angajaților săi prin sistemul de motivare, dezvoltare profesională (perfecționare, calificare și recalificare), protecție socială și stabilitatea locului de muncă. În acest sens este foarte importantă atragerea și menținerea de personal calificat, competent și care să răspundă în timp real noilor tehnologii în domeniul de activitate specific, în vederea dezvoltării organizației în actualul context socio-economic.

Obiectivele principale ale activității de management al resurselor umane desfășurată în cadrul Regiei Autonome de Transport București sunt enumerate mai jos, detalierea acestora fiind prezentată în anexa 27.

1. realizarea unui corp de personal contractual competent și stabil prin procesul de recrutare-selecție a personalului (respectiv întreprinderea de demersuri pentru modificarea raporturilor de muncă ca urmare a schimbării structurii organizatorice, pentru angajarea în cadrul regiei de tineri absolvenți ai instituțiilor de învățământ superior, ș.a.) și prin evaluarea performanțelor profesionale individuale (respectiv gestionarea atentă a procesului și îndrumarea personalului de conducere în realizarea evaluării activității subordonaților).

2. armonizarea cadrului legal pentru activitatea de resurse umane prin implementarea reglementărilor legislative ca urmare a negocierilor la nivelul instituției (respectiv aplicarea noului sistem de salarizare conform Actului Adițional nr.1 la Contractul Colectiv de Muncă al Regiei Autonome de Transport București nr.4760/02.11.2009, realizarea formelor legale de aplicare a modificărilor structurii organizatorice, elaborarea unui nou Regulament Intern de funcționare).

3. derularea procesului de formare - dezvoltare continuă a personalului prin instruirea pe domenii specifice activității desfășurate și stabilirea unor modalități de orientare și integrare a tinerilor salariați în vederea respectării unei politici de carieră.

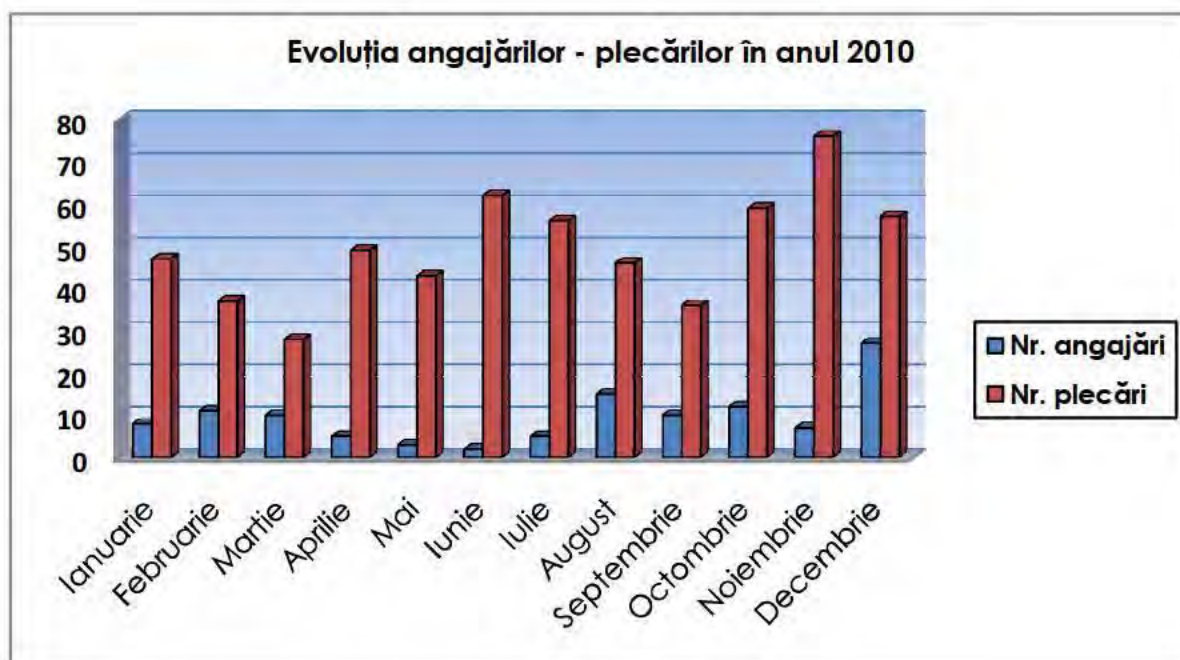
4. asigurarea mediului de lucru favorabil prin aplicarea normelor referitoare la securitatea și protecția muncii, monitorizarea stării de sănătate a personalului și menținerea capacității profesionale corespunzătoare. Aceasta se concretizează și prin asistență medicală complexă (curativă și preventivă), asigurată în cadrul Centrului de Sănătate al Regiei Autonome de Transport București, prin colaborarea medicilor de familie, a medicilor specialiști și a cabinetelor de psihologie, prin acțiuni profilactice prevăzute de legislația în domeniul muncii și prin aplicarea programelor naționale de sănătate privind prevenirea și combaterea unor boli.

#### 6.1.Structura de personal

Existența de personal al regiei pe total, categorii de personal și entități organizatorice importante la data de 31.12.2010, se prezintă după cum urmează:

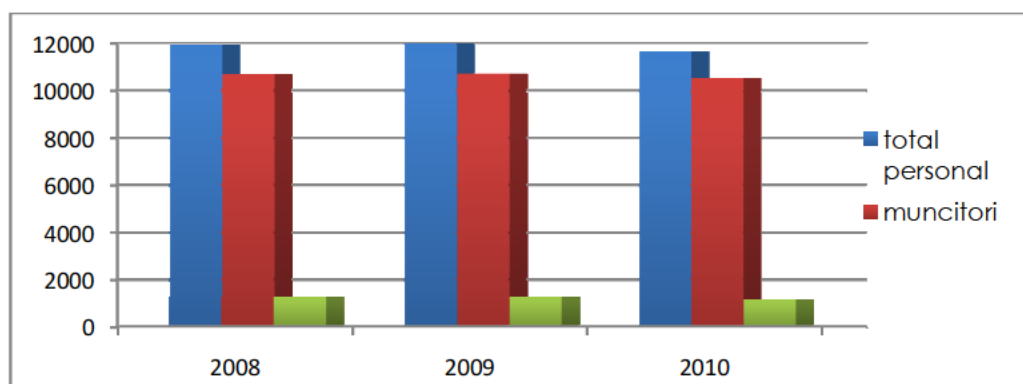
Structura personalului existent la 31.12.2010	<u>NR. TOTAL</u> NR.MUNCITORI	<u>Nr. TESA</u> Nr. maiștri
Exploatarea Transport Electric	<u>3.049</u> 2.863	<u>140</u> 46
Exploatarea Transport Autobuze	<u>3.544</u> 3.373	<u>137</u> 34
Exploatarea Instalații Energetice, Linii, Cale și Clădiri	<u>1.006</u> 900	<u>74</u> 32
Uzina de Reparații	<u>1.256</u> 1.112	<u>108</u> 36
Centrul de Sănătate	<u>128</u> 41	<u>87</u> -
Organizația Centrală	<u>2.513</u> 1.935	<u>560</u> 18
<b>TOTAL GENERAL</b>	<u>11.496</u> 10.224	<u>1.106</u> 166

Din analiza evoluției personalului, respectiv a situației angajărilor, mișcărilor interne și a plecărilor, în cursul anului 2010 se evidențiază o rată a intrărilor de 0,97% și a plecărilor de 5,07%. Astfel, din cadrul instituției, în anul 2010 a plecat un număr de 403 persoane, dintre care 51 prin acordul părților, 12 prin demisie, 59 prin încetare de drept a raporturilor de serviciu și marea majoritate (69,73%) prin pensionare.



## Dinamica numărului mediu de personal pe total și categorii

	2008	2009	2010
TOTAL, din care:	11.939	11.994	11.677
muncitori	10.676	10.729	10.517
TESA și maiștri	1.263	1.265	1.160



Managementul regiei continuă dezvoltarea unui plan de resurse umane în acord cu tradiția din domeniu și cu strategia organizației, cu proiectele și tendințele viitoare, parte a planului de dezvoltare durabilă a municipalității, prin stabilirea unor modalități de orientare și integrare a tinerilor salariați în vederea respectării unei politici de carieră și prin motivarea și fidelizarea celor cu abilități și competențe corespunzătoare. În acest sens au fost realizate demersurile necesare în vederea angajării unui număr de 9 absolvenți ai instituțiilor de învățământ superior.

În cadrul regiei este organizat un centru de calificare, recalificare, formare și perfecționare continuă a angajaților unde în anul 2010 au fost calificați, recalificați și/sau perfecționați un număr de 2.829 salariați din care 99 cu studii superioare/medii, 2.342 conducători tramvaie, troleibuze, autobuze și 388 personal muncitor.

Totodată, în cadrul acestui compartiment specializat de formare profesională au fost oferite servicii de instruire pentru terțe persoane (ex.cursuri conducere categoria B) obținându-se astfel venituri suplimentare pentru regie.

În noua structură organizațională a regiei a fost inclus Serviciul Normarea și Evaluarea Posturilor care are ca obiective: elaborarea sistemului privind plata în regie a personalului productiv nominalizat în Contractul Colectiv de Muncă, reluarea (eșalonată) a problematicei încadrării lucrărilor în grade de complexitate, odată cu continuarea activității de normare și reexaminare a unor norme de muncă (acolo unde este necesar) și elaborarea de proceduri specifice pentru analizarea, evaluarea și ierarhizarea posturilor, personalizate pe categorii de personal.

## 6.2. Asistența medicală și protecția socială a salariaților

Pentru desfășurarea în bune condiții a activității regiei în ansamblu, un rol important îl are preocuparea conducerii privind starea de sănătate a personalului și menținerea capacității profesionale corespunzătoare.

Aceasta este concretizată prin asistența medicală complexă (curativă și preventivă), asigurată în cadrul Centrului de Sănătate al Regiei Autonome de Transport București, prin colaborarea medicilor de familie, a medicilor specialiști și a cabinetelor de psihologie, prin acțiuni profilactice prevăzute de legislația în domeniul muncii și prin aplicarea programelor naționale de sănătate privind prevenirea și combaterea unor boli.

Asistența medicală se realizează prin Centrul de Sănătate al RATB, având în componență policlinica, în care își desfășoară activitatea: 20 medici, 4 persoane - personal superior sanitar, 50 persoane - personal auxiliar sanitar, 16 persoane - personal TESA și 15 persoane – personal deservire și muncitori.

Totodată, în cadrul regiei funcționează un compartiment specializat în probleme de sănătate și securitate în muncă care asigură cadrul desfășurării activității în condițiile respectării legislației de protecția muncii, monitorizează starea de sănătate a personalului prin verificări medicale periodice și efectuează examinări psihologice în vederea selecției/preselecției acestuia pentru angajare sau școlarizare, periodic și la cerere.

În scopul asigurării condițiilor propice de desfășurare a activității și pentru eficientizarea acesteia a fost elaborat un program privind îmbunătățirea condițiilor de muncă, de prevenire a accidentelor de muncă și a îmbolnăvirilor profesionale, de urmărire a acțiunilor specifice derulate în perioadele cu temperaturi extreme, de evaluare periodică a modificărilor factorilor de risc pentru locurile de muncă cu particularități. În același timp a fost asigurată acordarea și întreținerea echipamentelor și alimentației de protecție, a materialelor igienico-sanitare și s-au întreprins măsuri de prevenire a accidentelor prin distribuția și afișarea de panouri de semnalizare de securitate și/sau sănătate la locul de muncă.

Regia s-a alăturat programelor naționale de sănătate privind prevenirea și combaterea bolilor cardiovasculare, a cancerului, TBC-ului și a altor boli cronice cu extindere în rândul populației.

Integrată cu activitatea profilactică, este și activitatea medicală curativă complexă, adresată salariaților și familiilor acestora, precum și pensionarilor Regiei Autonome de Transport București.

Investigațiile de specialitate se asigură prin laboratoare proprii, dotate cu aparatură medicală modernă. Urmare a achiziționării la sfârșitul anului 2009 de aparatură medicală performantă, începând cu ianuarie 2010, serviciile medicale oferite de Centrul de Sănătate – R.A.T.B. s-au îmbogățit cu: intervenții chirurgicale laparoscopice, Holter EKG și Holter TA, fibroscop ORL, biomicroscop și dioptron oftalmologic, endoscop digestiv și colonoscop, baie galvanică pentru recuperare-reabilitare.

De asemenea, se asigură asistență stomatologică, atât a urgențelor, cât și a terapiei complexe, întrucât serviciul stomatologic este dotat cu unituri dentare moderne, cu material stomatologic corespunzător și cu laborator performant de tehnică dentară.

Și în cursul anului 2010 salariații regiei au beneficiat de protecție socială acordată conform legislației în vigoare și prevederilor Contractului Colectiv de Muncă prin obținerea de ajutoare pentru naștere, pentru înmormântare, pentru boli grave sau incurabile și proteze, pentru servicii de sănătate.

### 6.3. Activități sportive

Activitatea în cadrul Asociației Sportive a Regiei Autonome de Transport București, în anul 2010, are ca scop asigurarea condițiilor pentru practicarea zilnică a sportului, ca element de sănătate pentru angajații Regiei Autonome de Transport București și familiile acestora.

În cadrul activității sportive s-au organizat mai multe competiții, conform calendarului sportiv: Ziua Transportatorului, Festivalul de Șah "Victor Ciocâltea", campionate la diferite discipline sportive (șah, tenis de câmp și masă, fotbal, petanque etc.) și Cupe, week-end-uri sportive pentru salariați și copiii acestora.

Baza sportivă cuprinde: 1 sală pregătire fizică generală și arte marțiale, 2 săli forță, 1 sală fitness, saună, grupuri sanitare moderne, 8 terenuri de sport, instalație de escaladă, zid de antrenament pentru tenis de câmp, cabinet metodologic, cabinet medical.

De asemenea, s-au desfășurat activități și competiții sportive în Centrul de vacanță pentru copiii salariaților, pe timpul sezonului cald.

## **CAP.II Obiective, programe și proiecte pentru anul 2011**

Pentru perioada următoare Regia Autonomă de Transport București își propune să continue demersurile de îmbunătățire a calității serviciului de transport public desfășurate în scopul alinierii condițiilor de viață urbană din Municipiul București la standardele din alte capitale europene.

Condițiile economice generale, a căror tendință de creștere negativă pare a se prelungi și în anul 2011, pot constitui un factor de încetinire sau de stagnare a proiectelor stabilite a se desfășura anul viitor dar nu un motiv de renunțare la obiectivele propuse, pentru realizarea cărora este necesar în continuare sprijinul municipalității în scopul continuării proceselor de dezvoltare durabilă a capitalei.

Orientate pe direcții principale de activitate, obiectivele strategice de dezvoltare ale regiei, cu defalcare pe acțiuni/programe/proiecte, sunt structurate astfel:

### A.PRODUCȚIE-PRESTAȚIE

1. Asigurarea capacității de transport necesară pentru creșterea atractivității transportului public de persoane și oferirea unui grad al călătoriei apropiat de nivelul european:

- menținerea parcului mediu circulant la nivelul programat;
- încadrarea în parametrii programați la nivel optim ai capacității de transport oferită calculată la 6,5 căl./mp.

2. Remodelarea rețelei de transport în baza Master - Planului executat de agenția Jica:

- analiza traseelor existente și stabilirea acestora pentru satisfacerea în cât mai bune condiții a cererii de transport;

3. Reducerea costurilor de exploatare:

- încadrarea în consumurile energetice programate la transportul cu tramvaie și troleibuze;
- urmărirea gradului de acoperire al costurilor din diferența de tarif.

## B.REABILITARE-CERCETARE-DEZVOLTARE

### 1. Înnoirea și modernizarea parcului circulant existent:

- urmărirea realizării programului de dotare concomitent cu cel de scoatere din funcțiune al vehiculelor cu normă de casare îndeplinită și chiar depășită (fabricare de vagoane tramvai cu podea parțial coborâtă );

### 2. Înnoirea parcului de vehicule pentru întreținere și exploatare:

- achiziționarea unor vehicule noi pentru parcul propriu.

### 3.Modernizarea activității comerciale:

- achiziționare echipamente electronice de control carduri.

### 4.Reabilitarea instalațiilor și clădirilor în unitățile R.A.T.B.;

- modernizare CT sediu EIELCC;
- dotări ale parcului intern și studii de fezabilitate.

### 5. Creșterea securității și siguranței de transport:

- reparații tramvaie, troleibuze;
- reparații autobuze;
- reparații capitale de utilaje, confecționare de piese și produse nenominaliate pentru unitățile regiei.

## C.EFICIENTIZARE ACTIVITATE DE ORGANIZARE INTERNĂ

### 1.Remodelarea organizațională

- Implementarea aplicației informatice Business Excellence Tool (BET) prin:
  - Formarea de personal specializat de către furnizorul de soft (instruire formală și instruire aplicată) în utilizarea aplicației informatice pentru gestionarea proceselor organizaționale: documentare, administrare, descriere la nivel maxim de detaliu, control al accesului și versiunilor, export al proceselor în Word;
  - Documentarea pentru 30 dintre procesele reprezentative ale organizației;
  - Utilizarea aplicației informatice Business Excellence Tool (BET) pentru:
    - Definirea Arhitecturii Generale de Procese cu stabilirea de relații între activitățile organizației și asocierea categoriilor de resurse corespunzătoare;
    - Elaborare standardizată R.O.F. ;
    - Elaborare standardizată fișe de post, cu definirea clară a rolurilor pentru activitățile la care posturile participă
    - Definire/rescriere proceduri operaționale în corelare integrată și completă cu R.O.F. și fișe post;
    - Generalizarea utilizării aplicației informatice Business Excellence Tool (BET) prin:
      - Extinderea numărului de utilizatori ai aplicației BET prin pregătirea de specialiști la nivelul fiecărei entități organizaționale;
      - Asocierea și cuantificarea riscurilor pe activități.

## D.ÎMBUNĂTĂȚIRE MANAGEMENT RESURSE UMANE

### 1.Realizarea unui corp de personal contractual competent;

- Atragerea de personal calificat, competent, care să răspundă cerințelor domeniilor de activitate specifice;
- 2. Menținerea stabilității personalului contractual din cadrul R.A.T.B. ;
  - Asigurarea mediului de lucru favorabil;
  - Asigurarea formării profesionale;
  - Facilitarea mobilității ocupaționale și profesionale;
- 3. Îmbunătățirea performanțelor profesionale ale angajaților prin proiectarea și aplicarea unor programe de perfecționare eficiente;
  - Implementarea programului de formare – dezvoltare continuă:
    - participarea angajaților la sesiuni de instruire specifice domeniului activității desfășurate;
    - participarea angajaților la sesiuni de instruire specifice domeniului activității compartimentelor.
- 4. Asigurarea securității și sănătății în muncă;
  - Urmărirea și verificarea efectuării instruirii pentru protecția muncii;
  - Organizare de sesiuni de lucru de către Comitetul de Securitate și Sănătate în muncă;
  - Identificare noi factori de risc și gestionare fișe expunere la factori de risc;
  - Monitorizare servicii control medical de medicina muncii la angajare și periodic.

#### E. MODERNIZARE METODE ȘI INSTRUMENTE DE GESTIUNE PUBLICĂ

1. Modernizarea activității comerciale;
  - Susținerea unei campanii de responsabilizare a casierilor în vederea promovării active a titlurilor de călătorie R.A.T.B. și o mai bună comunicare CASIER-CLIENT;
  - Se vor distribui fluturași cu informații detaliate despre modificările survenite în oferta tarifară R.A.T.B., se va continua promovarea de către casieri a titlurilor de călătorie. Se vor prelucra casierii în sensul îmbunătățirii comunicării casier-client;
  - Adaptarea rețelei de distribuție existente pe criterii de eficiență (cerere/ofertă) în scopul creșterii veniturilor; adaptarea programului de lucru al unităților în funcție de cerere/ofertă;
  - Se vor reanaliza amplasamentele actuale și se va decide reamplasarea unor unități cu încasări mici în zone noi pentru care se manifestă cerere de titluri de transport;
  - Se vor analiza încasările pe intervale orare pentru adaptarea programului în funcție de cerere și ofertă;
2. Combaterea agresiunii și fraudei;
  - Se vor organiza și realiza acțiuni comune controlori bilete și jandarmi, acțiuni care vor avea loc mai ales în zonele în care fraudă este mai mare iar călătorii trebuie să conștientizeze că serviciul de transport public se plătește;
  - Încheierea unui Protocol între R.A.T.B. și Jandarmerie;
  - Realizarea în continuare de controale pe linii preorășenești atât în echipele organizate de Biroul Controlori cât și în colaborare cu reprezentanții Autorității de Transport a Județului Ilfov;
  - Se va organiza controlul pe linii și tronsoane astfel încât acesta să fie prezent cu preponderență în zonele cu fraudă mai mare;



- Repartizarea echipelor pe zone/ tronsoane se va realiza zilnic de către coordonatori funcție de procentul fraudei înregistrat cât și urmare scăderii încasării la centrele de desfacere;
  - Creșterea numărului de controlori bilete pentru o mai bună desfășurare a activității în traseu;
  - Organizarea de interviuri și selectarea din rândurile celor intervievați de persoane apte din toate punctele de vedere pentru meseria de controlor bilete;
  - Implicarea atentă a controlorilor coordonatori în activitatea desfășurată de controlorii de bilete pe traseu;
  - La toate acțiunile ce se vor realiza de către agenții de control (în colaborare cu Jandarmeria sau cu autovehicul de la Serviciul Comercial) vor participa în continuare și coordonatorii sectoarelor respective;
  - De asemenea controlorii coordonatori vor continua intensificarea deplasărilor pe teren implicandu-se atent în buna desfășurare a acțiunii de control;
- 3.Creșterea numărului de călători utilizatori ai liniilor turistice;
- În vederea atragerii unui număr cât mai mare de călători utilizatori al liniilor turistice, controlorii de bilete le vor oferi toate informațiile necesare călătorilor doritori, la capetele de linii unde se formează aceste linii turistice.
- 4.Îmbunătățirea imaginii regiei prin;
- Realizarea unor campanii și studii de marketing care au drept scop ameliorarea relațiilor cu publicul călător și îmbunătățirea serviciilor de transport prestate de R.A.T.B., o mai bună informare a publicului călător, creșterea numărului de călători și a veniturilor regiei;
  - Campanie de informare adresată călătorilor ocazionali cu privire la retragerea de pe piață a biletelor de hârtie și orientarea acestora, într-o măsură mai mare către Cardul Activ și doar ocazional spre cardul Multiplu;
  - Actualizarea datelor cuprinse în PLIANTUL de prezentare a unităților regiei și a activității de transport public (format electronic și tipărit);
  - Realizarea unei campanii informative, de educare a publicului călător cu privire la utilizarea cardului Activ și la validarea corectă a acestuia sub denumirea "Validarea cardului de transport – înțelesul tuturor";
  - Actualizarea permanentă a informațiilor despre Sistemul Automat de Taxare pe site-ul [www.card.ratb.ro](http://www.card.ratb.ro);
  - Campanie privind readucerea în atenția publicului călător a unor facilități oferite de Sistemul Automat de Taxare (portofel electronic, reîncărcare prin e-commerce și prin A.T.M.-urile BCR).
  - Finalizarea campaniei de promovare direcționată spre segmentul de călători format din elevi și studenți;
  - Realizarea unor materiale video și fotografii, cu caracter documentar și de informare privind evenimente, realizări și activități din cadrul R.A.T.B.;
  - Realizarea unor clipuri de promovare a produselor și serviciilor realizate de R.A.T.B.;
  - Realizarea unor studii și analize de marketing menite să identifice percepția cetățenilor asupra serviciilor prestate de regie în scopul adoptării unor direcții care să conducă la

creșterea numărului de utilizatori, a gradului de satisfacție al acestora și, implicit, la atragerea unui plus de imagine asupra regiei.

5. Analiza pieței externe regiei, a cererilor și ofertelor adresate Regiei Autonome de Transport București, a oportunităților care se vor manifesta, a diferitelor forme de interes din partea unor agenți economici sau clienți pentru încheierea de contracte care să aducă venituri suplimentare prin valorificarea facilităților oferite de infrastructura Regiei Autonome de Transport București, concretizată prin;

-Derularea lunară a contractelor încheiate de Biroul Marketing

6. Îmbunătățirea gestionării resurselor cu menținerea echilibrului bugetar;

-Acoperirea cheltuielilor din venituri proprii și din diferența de tarif acordată pentru protecție socială;

-Adaptarea ofertei tarifare la cererea utilizatorilor.

7.Reducerea creanțelor și plăților restante.

#### F. PROTECȚIA MEDIULUI ÎNCONJURĂTOR

1. Reducerea nivelului de zgomot și de poluare a atmosferei rezultat în urma utilizării mijloacelor de transport R.A.T.B. :

- Harta de zgomot a Municipiului București;

- Planul de acțiune pentru reducerea zgomotului urban în București;

- Planul de gestiune al calității aerului în București.

#### CONCLUZII

Scopul activității de transport public de persoane desfășurată de regie este oferirea unei prestații de un nivel calitativ ridicat concomitent cu valorificarea eficientă a resurselor financiare și umane. Gestionarea performantă a acestor resurse presupune elaborarea de strategii pe termen mediu sau lung cu obiective clare, pe baza unui proces decizional complex și totodată vital pentru buna funcționare a regiei. Aceasta se poate realiza doar printr-o planificare riguroasă a activității orientată către performanță ce poate fi atinsă prin dezvoltarea organizațională și presupune strategii normative și reformatoare, fără a afecta sistemele de valori, atitudine, cu scopul de a face față ritmului accelerat al schimbărilor.

Totodată, planificarea și organizarea pregătesc organizația pentru provocări viitoare; astfel planificarea reprezintă decizii în funcție de două resurse importante: de timp și de bani, iar organizarea presupune corelarea acestora cu resursa umană pentru atingerea obiectivelor stabilite. Planul adoptat trebuie să fie simplu, dar flexibil și continuu pentru a asigura permanența și eficiența serviciului de transport public de persoane în Municipiul București.

DIRECTOR GENERAL,  
Adrian Criț



# S I N T E Z Ă

## PROGRAMUL DE CIRCULAȚIE

Evoluția principalilor indicatori de exploatare realizați în anul 2010 comparativ cu anul 2009 este prezentată în tabelul de mai jos:

Categorია de Vehicule	Rulaj (veh. km.)		Parc circulant (veh. x zile)		Ore		Curse	
	Realiz.	%	Realiz.	%	Realiz	%	Realiz	%
<b>Tramvaie</b>								
2010	23.577.939	97,05	113.792	100,63	1.606.680	98,46	1.041.202	97,64
2009	23.576.227	96,74	114.879	100,56	1.612.154	98,37	1.055.848	97,76
<b>Troleibuze</b>								
2010	12.023.543	98,31	71.356	102,63	1.107.464	98,77	750.802	97,62
2009	11.662.848	98,02	70.110	102,31	1.082.534	98,56	723.059	97,29
<b>Autobuze</b>								
2010	58.353.999	98,37	311.940	109,72	4.350.139	99,06	2.737.891	97,25
2009	59.373.230	98,22	320.368	110,52	4.423.609	99,24	2.752.138	96,68
<b>T o t a l</b>								
2010	<b>93.955.481</b>	<b>98,03</b>	<b>497.088</b>	<b>106,46</b>	<b>7.064.283</b>	<b>98,88</b>	<b>4.529.895</b>	<b>97,40</b>
2009	<b>94.612.305</b>	<b>97,82</b>	<b>505.357</b>	<b>106,92</b>	<b>7.118.297</b>	<b>98,94</b>	<b>4.531.045</b>	<b>97,03</b>

Unități cu realizări sub medie :

### Rulaj (vehicul\*km.)

2010			2009		
Unitatea	Realizări	%	Unitatea	Realizări	%
<b>Tramvaie</b>					
Militari	5.686.865	94,12	Militari	5.851.412	93,23
<b>Troleibuze</b>					
Bujoreni	4.398.896	97,68	Buc. Noi	1.691.591	97,09
			Bujoreni	4.210.151	97,51
<b>Autobuze</b>					
Militari	7.499.153	97,51	Militari	7.702.943	96,86
Obregia	3.393.888	97,86	Obregia	3.378.517	96,92

### Ore în circulație

2010			2009		
Unitatea	Realizări	%	Unitatea	Realizări	%
<b>Tramvaie</b>					
Alexandria	280.262	97,76	Buc. Noi	197.408	97,50
Buc. Noi	190.586	97,87	Alexandria	285.903	97,86
<b>Troleibuze</b>					
Bujoreni	409.876	98,60	Buc. Noi	142.770	97,41
<b>Autobuze</b>					
Titan	741.525	98,46	Titan	740.766	98,15
Ferentari	696.982	98,48	Obregia	240.528	98,41

### Curse

2010			2009		
Unitatea	Realizări	%	Unitatea	Realizări	%
<b>Tramvaie</b>					
Alexandria	222.890	96,80	Titan	121.479	97,18
Buc. Noi	145.823	97,10	Buc. Noi	146.795	97,22
<b>Troleibuze</b>					
V.Luminoasă	207.706	96,77	V.Luminoasă	201.950	97,00
Bujoreni	230.477	97,34	Buc. Noi	95.285	97,02
<b>Autobuze</b>					
Militari	359.052	96,32	Titan	468.042	95,83
Nordului	263.281	96,74	Nordului	257.061	95,85

**Coefficientul de utilizare a parcului (CUP) în zi de lucru** a fost de 71,36% (70,95% în anul 2009), iar cel **mediu** de 62,36% (61,91% în anul 2009).

**Pe tipuri de vehicule** situația este următoarea :

Categoria de vehicule	C.U.P. în zi de lucru		± %	C.U.P. mediu		± %
	2010	2009		2010	2009	
<b>Tramvaie</b>	68,71	69,79	- 1,55	61,49	62,15	- 1,06
<b>Troleibuze</b>	73,51	71,31	+ 3,08	64,73	63,15	+ 2,50
<b>Autobuze</b>	71,86	71,29	+ 0,80	62,16	61,57	+ 0,96

În anul 2010 s-au înregistrat cu rezultate sub medie următoarele unități :

- la tramvaie - Militari (60,69% CUP zi lucru și 53,29% CUP mediu)
- Dudești (66,40% CUP zi lucru și 59,63% CUP mediu)
- la troleibuze - Berceni (68,76% CUP zi lucru și 60,35% CUP mediu)

- Buc. Noi (69,62% CUP zi lucru și 60,27% CUP mediu)
- la autobuze
  - Ferentari (67,05% CUP zi lucru și 57,33% CUP mediu)
  - Floreasca (69,96% CUP zi lucru și 61,13% CUP mediu)

**Pe mărci de vehicule C.U.P.-ul mediu maxim și minim** este cuprins între următoarele limite :

- tramvaie	- max – V3AM-CHPPC	68,65% (Alexandria 69,03%)
	- min. – V2ST	3,29% (Militari 3,29 %)
- troleibuze	- max. – IRISBUS ASTRA	76,17% (Vatra Luminoasă 78,21 %)
	- min. – ROCAR 812 EA	28,22% (Bujoreni 28,22 %)
- autobuze	- max. – MERCEDES Euro IV	71,70% (Obregia 75,93%)
	- min. - IKARUS 260	8,22% (Ferentari 8,22 %)

Pentru indicatorul **Loc.km. la 6,5 călători/m<sup>2</sup>**, situația pe categorii de vehicule este următoarea :

- tramvaie	- 5.154,89 mil.loc.km.
- troleibuze	- 1.078,68 mil.loc.km.
- autobuze	- 5.112,13 mil.loc.km.

## **EVENIMENTE DE CIRCULATIE**

**Numărul evenimentelor de circulație raportat la mil.veh.km. parcurși** a crescut cu 2,72% (35,43 cazuri în anul 2010 față de 34,49 cazuri în anul 2009).

În valoare absolută s-au înregistrat 3.329 cazuri în anul 2010 față de 3.260 cazuri în anul 2009. **Timpul de imobilizare** a crescut cu 17,25% (15.773,29 ore imobilizare față de 13.453,24 ore în anul 2009).

În ceea ce privește **repartizarea producerii evenimentelor de circulație pe zilele săptămânii**, cele mai multe s-au înregistrat în zilele de marți și luni, iar cele mai puține în zilele de duminică și sâmbătă.

Cele mai multe evenimente s-au produs între **orele 13.30 - 17.30**.

Situația detaliată a evenimentelor de circulație este următoarea :

### **Tamponări**

**Numărul tamponărilor raportat la mil.veh.km.** a fost de 26,60 cazuri, cu 3,18% mai mult decât în anul 2009 (25,78 cazuri). În anul 2010 s-au înregistrat 0,70 cazuri la coliziunile între vehiculele regiei, mai mult cu 48,93% față de anul 2009 când s-au înregistrat 0,47 cazuri. Cele produse cu vehiculele străine au crescut cu 2,33% (25,90 cazuri în anul 2010 față de 25,31 cazuri în perioada de comparație).

În valoare absolută s-au înregistrat 2.499 cazuri, față de 2.436 - în anul 2009, cu 2,59% mai mult.

**Pe tipuri de vehicule** situația tamponărilor este următoarea :

Categoría de vehicule	Nr.cazuri la mil.veh.km.		± %
	2010	2009	
Tramvaie	29,94	32,11	- 6,76
Troleibuze	17,47	18,78	- 6,98
Autobuze	27,13	24,59	+ 10,33

Unități care s-au înregistrat cu un număr de cazuri la mil.veh.km.peste medie:

- la tramvaie - Victoria (49,72 cazuri)  
- Buc. Noi (41,66 cazuri)
- la troleibuze - Vatra Luminoasă (21,07 cazuri)
- la autobuze - Militari (35,07 cazuri)  
- Obregia (30,64 cazuri)

**Principalele cauze care au generat tamponările** rămân în continuare cele cunoscute și anume – neacordarea priorității de trecere (38,17%), depășirea necorespunzătoare (28,22%) și nepăstrarea distanței în mers (27,80%).

Aceste cauze se regăsesc în special la **tamponările produse pe arterele :**

- **la tramvaie** - șos. Mihai Bravu și bd. Timișoara (câte 45 cazuri),  
șos. Progresului (32 cazuri), șos. Stefan cel Mare (29 cazuri),  
șos. Giurgiului (28 cazuri), șos. Olteniței (25 cazuri),  
calea Rahovei (21 cazuri) și șos. Pantelimon (20 cazuri).
- **la troleibuze** – bd. Iuliu Maniu (23 cazuri), șos. Colentina și calea Griviței  
(câte 14 cazuri), bd. Carol I (11 cazuri).
- **la autobuze** - bd. Iuliu Maniu (68 cazuri), str. Turnu Măgurele (43 cazuri),  
Splaiul Independenței (34 cazuri), bd. Ghencea și calea Dorobanți  
(câte 33 cazuri), calea Vitan (30 cazuri).

**Vinovăția conducătorilor de vehicule RATB în producerea tamponărilor** a fost de 19,30% din totalul cazurilor (19,83% în anul 2009).

Ponderea în producerea tamponărilor o dețin conducătorii de vehicule având **vârsta** cuprinsă între 41 – 45 ani.

Cele mai multe tamponări produse *din vina personalului de bord* au fost înregistrate la următoarele unități :

- la tramvaie - Titan – 12 cazuri  
- Victoria - 7 cazuri
- la troleibuze - Bujoreni - 20 cazuri  
- Vatra Luminoasă - 19 cazuri
- la autobuze - Titan – 81 cazuri  
- Alexandria - 59 cazuri

## Accidente de persoane

S-au înregistrat **1,37 cazuri accidente de persoane la mil.veh.km.** parcurși, mai mult cu 6,20% (1,29 cazuri în anul 2009).

În valoare absolută s-au produs 129 cazuri față de 122 cazuri în perioada de comparație.

**Pe tipuri de vehicule** situația este următoarea :

- tramvaie - 2,21 cazuri la mil.km.  
(max. Giurgiului - 3,16 cazuri la mil.veh.km.)
- troleibuze - 1,91 cazuri la mil.km.  
(max. Vatra Luminoasă - 3,59 cazuri la mil.veh.km.)
- autobuze - 0,93 cazuri la mil. km.  
(max. Pipera - 1,31 cazuri la mil.veh.km.)

În anul 2010 au fost **accidentate 151 persoane**, astfel - 86 ușor, 59 grav și 6 mortal.

**Artere de circulație** cu frecvență mare în producerea accidentelor de persoane :

- **tramvaie** - șos. Progresului (7 cazuri), str. Brașov și șos. Olteniței (câte 5 cazuri), șos. Mihai Bravu (4 cazuri) și bd. Timișoara (3 cazuri).
- **troleibuze** - bd. Regina Elisabeta (4 cazuri), intersecția calea Moșilor / bd. Carol I și str. Lucrețiu Pătrășcanu (câte 2 cazuri).
- **autobuze** - Splaiul Independenței (3 cazuri), bd. Camil Ressu, Drumul Taberei, șos. Mihai Bravu, intersecția bd. Mircea Vodă / bd. Corneliu Coposu, calea Vitan, șos. Colentina și str. Liviu Rebreanu (câte 2 cazuri).

**Vinovăția personalului de exploatare** în producerea accidentelor de persoane a crescut de la 3,28 % - pentru 4 cazuri în anul 2009 la 7,75% - pentru 10 cazuri în 2010.

Cele 10 accidente produse **din vina conducătorilor de vehicule** s-au înregistrat la depoul de tramvaie Colentina (1 caz grav), depourile de troleibuze Bujoreni și Vatra Luminoasă (câte 2 cazuri ușoare) și la autobazele Nordului (1 caz grav), Alexandria (1 caz ușor), Titan (2 cazuri unul grav și unul ușor) și Pipera (1 caz mortal).

Personalul de bord al regiei se face vinovat într-un singur caz din cele 6 accidente mortale (Anexa 1).

## Deraieri

**Numărul deraierilor raportat la mil.veh.km.** a fost de 0,98 cazuri față de 1,06 în anul 2009 (o scădere de 7,55%), iar **timpul de imobilizare** a scăzut cu 44,91% (469,00 ore față de 851,33 ore în anul 2009), fiind blocate 282 vehicule (469 în anul 2009).

Din analiza **cauzelor care au generat deraierile** rezultă că **vinovăția** producerii lor se împarte astfel :

- 65,22% (15 cazuri)      - corp dur pe linie și risc exploatare
- 21,74% (5 cazuri)      - EIELCC
- 13,04% (3 cazuri)      - ETE

Cele mai multe deraieri s-au produs pe următoarele **artere** : str. Turmelor (3 cazuri), intersecția calea Călărași / str. Traian, șos. Colentina și capătul de linie Ghencea (câte 2 cazuri).

Deraierile produse **din vina personalului de bord** au fost înregistrate la depourile Victoria (2 cazuri) și Titan (1 caz).

## Avarii în retea

S-au înregistrat 63 cazuri, respectiv 1,77 **cazuri la mil.veh.km. parcursi** cu 18,00% mai mult decât în anul 2009 (53 cazuri – 1,50 cazuri la mil.veh.km.), cu un **timp de imobilizare** de 2.609,45 ore, mai mult cu 116,16% decât în anul 2009 (1.207,19 ore) care au blocat 1.417 vehicule (1.098 în anul 2009).

Din analiza **cauzelor** care au generat avariile în rețeaua de contact a rezultat că vinovăția producerii lor se împarte astfel :

- 73,02% (46 cazuri) - alte cauze (carosabil deteriorat, vehicule străine și RATB neidentificate, rețea ruptă de terți, risc exploatare, etc.)
- 23,81% (15 cazuri) - ETE
- 3,17% (2 cazuri) - EIELCC

Cele mai multe avarii în rețea s-au produs pe următoarele **artere** :

- **la tramvaie** – str. Dr. C-tin Istrati și șos. Progresului / calea Rahovei (câte 3 cazuri), bd. Theodor Pallady, bd. Timișoara / str. Valea Oltului, calea Griviței și bd. Lacul Tei (câte 2 cazuri) ;
- **la troleibuze** – calea Griviței (4 cazuri), Drumul Taberei și str. Nițu Vasile (câte 3 cazuri), șos. Colentina și bd. Pache Protopopescu / str. Iancu Cavaler de Flondor (câte 2 cazuri).

În anul 2010 personalul de exploatare se face **vinovat** în producerea a 18 avarii - 28,57% din total.

Avariile produse **din vina personalului de bord** au fost înregistrate la depourile de tramvaie Buc. Noi și Titan (câte 2 cazuri), Militari (1 caz) și la cele de troleibuze Bujoreni (6 cazuri), Vatra Luminoasă (5 cazuri), Buc. Noi și Berceni (câte 1 caz).



## **PIERDERI DIN PROGRAMUL DE CIRCULATIE**

În anul 2010 s-au înregistrat 87,88 **cazuri la mil.veh.km. realizați**, cu 32,37% mai puțin față de anul 2009 (129,94 cazuri la mil.veh.km.).

**Pe tipuri de vehicule** situația se prezintă astfel:

- tramvaie - 49,33 cazuri la mil. km. parcurși
- troleibuze - 45,24 cazuri la mil. km. parcurși
- autobuze - 112,25 cazuri la mil. km. parcurși.

Cele 8.257 cazuri care au afectat programul de circulație în anul 2010 (12.281 cazuri în anul precedent) s-au datorat:

- la ETE (1.707 cazuri) - motivelor tehnice (588,07 ore – 170 cazuri)
  - personalului de bord (5.230,29 ore – 1.135 cazuri)
  - fără motiv (485,17 ore – 402 cazuri)
- la ETA (6.550 cazuri) - motivelor tehnice (553,41 ore – 461 cazuri)
  - personalului de bord (15.244,51 ore – 4.311 cazuri)
  - fără motiv (2.550,09 ore – 1.778 cazuri).

**Pe unități cele mai multe pierderi** s-au înregistrat la :

- tramvaie - Alexandria - 1.740,14 ore (308,40 ore din motive tehnice,  
1.266,04 ore datorită personalului de bord  
165,30 ore fără motiv).
- troleibuze - Bujoreni - 954,50 ore (3,53 ore din motive tehnice,  
892,06 ore datorită personalului de bord  
58,51 ore fără motiv).
- autobuze - Titan - 5.670,18 ore (110,38 ore din motive tehnice,  
4.798,41 ore datorită personalului de bord  
760,59 ore fără motiv).

## DEFECTE TEHNICE

Numărul defectelor tehnice raportat la mil.veh.km. realizați a fost de 163,30 cazuri față de 138,17 cazuri în anul 2009 (o creștere de 18,18%).

Pe tipuri de vehicule situația este următoarea :

Categorია de vehicule	Nr. cazuri la mil.veh.km.		± %
	Anul 2010	Anul 2009	
Tramvaie	199,98	179,63	+ 11,33
Troleibuze	286,02	238,45	+ 19,95
Autobuze	123,20	102,02	+ 20,76

### Unități cu rezultate peste medie

2010			2009	
Tip vehicul	Unitatea	Nr.def.la mil.veh.km.	Unitatea	Nr.def.la mil.veh.km.
Tramvaie	Colentina	274,90	Titan	268,22
	Titan	263,62	Alexandria	222,57
Troleibuze	Buc. Noi	299,59	Buc. Noi	266,02
	V. Lumin.	297,65	V. Lumin.	257,97
Autobuze	Ferentari	194,95	Ferentari	201,28
	Titan	178,86	Titan	127,68

Procentul de defecte față de parcul circulant realizat a fost de 3,09% (2,59% în anul 2009) o creștere de 19,30%.

Pe tipuri de vehicule situația se prezintă astfel :

- tramvaie - 4,14% în creștere față de anul 2009 – 3,69 %  
(Colentina 4,98% față de 3,80% în anul 2009).
- troleibuze - 4,82% în creștere față de anul 2009 – 3,97%  
(Berceni 4,68% față de 3,55% în anul 2009).
- autobuze - 2,30%, în creștere față de anul 2009 – 1,89%  
(Titan 3,61% față de 2,58% în anul 2009).

Din defectele înregistrate, mai mult de jumătate s-au produs la orele de vârf și anume :

- tramvaie - 60,00% (Colentina - 62,53%)
- troleibuze - 56,70% (Buc. Noi - 60,51%)
- autobuze - 53,79% (Obregia - 65,85%).

## Tramvaie

După cum am arătat, **procentul de defecte față de parcul circulant realizat** a crescut cu 12,19% comparativ cu anul 2009 (4,14% în anul 2010 față de 3,69% în perioada de comparație).

**Pe ansambluri** ponderea defectelor o deține **sistemul de frânare** cu 21,44% (24,39% în anul 2009), **ansamblul uși** cu 17,29% (17,36% în perioada de comparație) și **instalația de joasă tensiune** cu 16,95% (15,56% în anul 2009).

La **sistemul de frânare** cele mai multe defecte s-au înregistrat la **depoul Militari** (204 cazuri), iar **pe mărci** la V2AT - 60,26 cazuri la mil.km.parcursi.

Ponderea de defectare este deținută de **frâna cu resort de acumulare (federe)** – 52,82% din total (22,65 cazuri la mil.km.parcursi).

La **ansamblul uși** cele mai multe defecte s-au înregistrat la **depoul Titan** (126 cazuri), iar **pe mărci** la V2ST – 822,82 cazuri la mil.km.parcursi.

Cel mai frecvent s-au înregistrat **dislocări ale stâlpilor pivotanți** ale acestora - 83,07% din total – 28,71 cazuri la mil.km.parcursi.

La **instalația de joasă tensiune** cele mai multe defecte s-au înregistrat la **depoul Militari** (230 cazuri), iar **pe mărci** la V2ST – 548,55 cazuri la mil.km.parcursi.

Cel mai frecvent s-au defectat **motoarele electrice** – 30,29% din total – 10,26 cazuri la mil.km.parcursi.

Din analiza **defectelor pe linii** s-au constatat ca deficitare următoarele – 41 (676 cazuri), 25 (527 cazuri), 8 (319 cazuri) și 32 (317 cazuri).

## Troleibuze

**Procentul de defecte față de parcul circulant** a înregistrat o creștere cu 21,41% în anul 2010 (4,82%) în comparație cu anul 2009 (3,97%).

Pe ansambluri ponderea defectelor o dețin **instalația de forță** (47,51% față de 48,15% în anul 2009) și **ansamblul priză curent** (14,25% din total față de 15,97% în anul 2009).

La **instalația de forță** ponderea defectelor o dețin **motoarele electrice** – 51,62% față de total (70,11 cazuri la mil.km.parcursi). La acest ansamblu cele mai multe defecte s-au înregistrat la **depoul Vatra Luminoasă** (641 cazuri), iar **pe mărci** la ROCAR 412 EA – 224,86 cazuri la mil.km.parcursi.

La **ansamblul priză curent** - ponderea este deținută de defectele apărute la **capetele de captatori** – 79,59% față de total (32,44 cazuri la mil.km.parcursi).

La acest ansamblu cele mai multe defecte s-au înregistrat la **depoul** Bujoreni (251 cazuri), iar pe **mărci** la ROCAR 412 EA – 112,43 cazuri la mil.km.parcursi.

Din analiza **defectelor pe linii**, s-au constatat ca deficitare următoarele trasee : 66 (490 cazuri), 97 (360 cazuri) și 69 (324 cazuri).

## **Autobuze**

**Procentul de defecte față de parcul circulant** este mai mare cu 21,69% în anul 2010 (2,30%) în comparație cu anul 2009 (1,89%).

La această categorie de vehicule cele mai multe defecte s-au înregistrat la **sistemul de frânare** – 19,52% (21,23% în anul 2009), **ansamblul caroserie** – 14,13% (13,90% în anul 2009) și **ansamblul roți** – 13,80% (9,28% în perioada de comparație).

La **sistemul de frânare** ponderea defectelor este deținută de **instalația de aer** 50,82% din total – 12,22 cazuri la mil.km.parcursi.

Pe **unități** cele mai multe defecte au fost înregistrate la autobaza Ferentari (401 cazuri), iar pe **mărci** la IVECO FIAT – 191,18 cazuri la mil.km.parcursi.

La **ansamblul caroserie** ponderea defectelor este detinută de defectarea **ușilor** – 87,60% față de total și 15,25 cazuri la mil.km.parcursi.

Pe **unități**, cele mai multe defecte s-au înregistrat la autobazele Ferentari și Titan (câte 286 cazuri), iar pe **mărci** la DAF - 65,11 cazuri la mil.km. parcursi.

La **ansamblul roți** ponderea defectelor este reprezentată de **anvelope** 83,77% din total – 14,24 cazuri la mil.km.parcursi.

Pe **unități** cele mai multe defecte le înregistrează autobaza Ferentari (249 cazuri), iar pe **mărci** IVECO FIAT – 52,45 cazuri la mil.km parcursi.

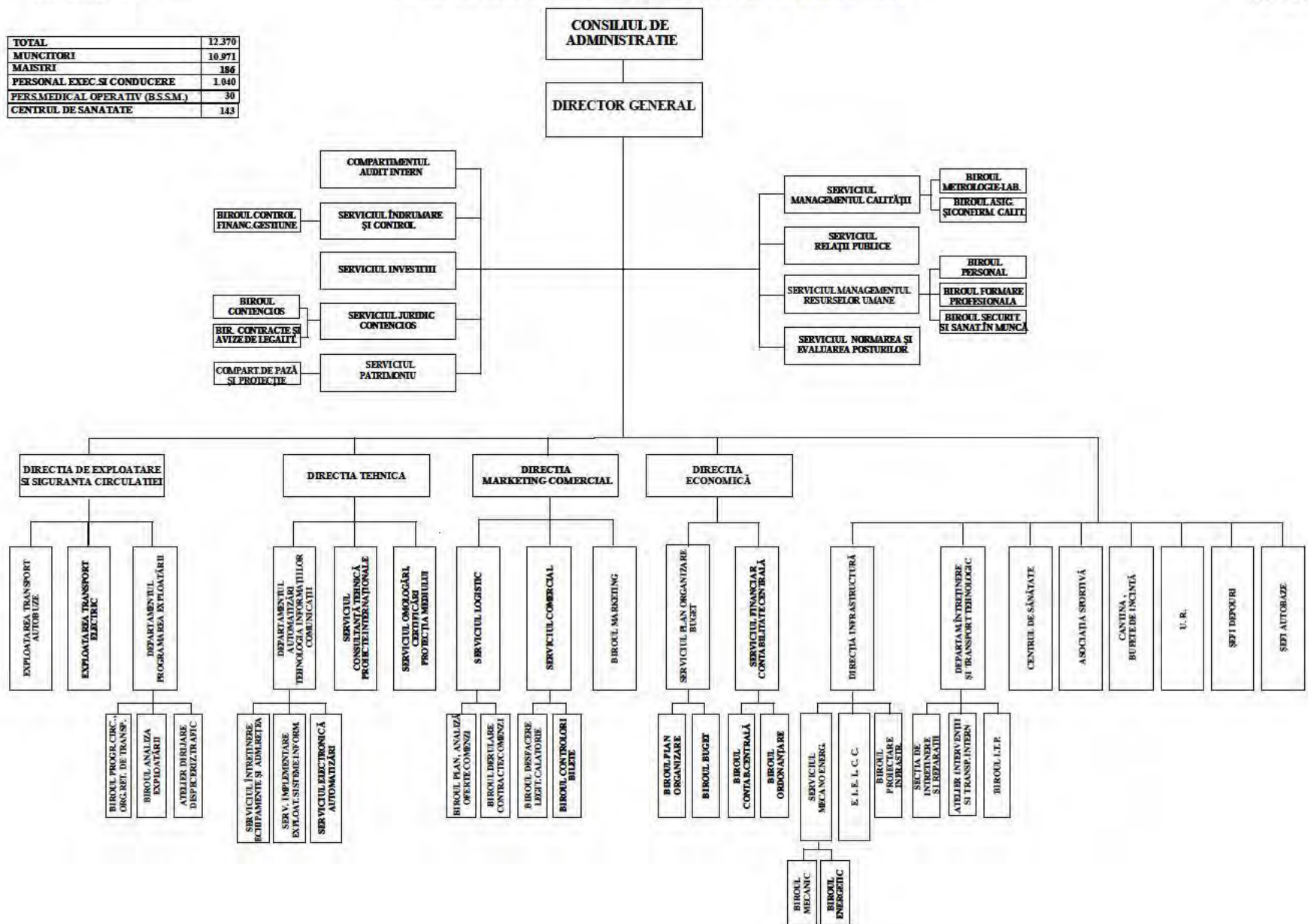
Din analiza **defectelor pe linii** s-au constatat ca deficitare traseele – 141 (651 cazuri), 102 (625 cazuri) și 220 (485 cazuri).

Un alt factor care contribuie la apariția defectelor îl constituie lipsa de fiabilitate a unor repere și subansambluri reparate la uzină și terți. Astfel, din datele pe care le deținem în perioada ianuarie - iunie 2010 s-au întocmit evidențe pentru următoarele **căderi în termen de garanție** :

Denumirea	Număr reparații	Număr căderi în TG	%	Vinovăția defectării		
				UR	TERTI	Risc exploatare
E.T.E.						
Boghiuri motoare	198	61	30,81	53	2	6
Federe	124	72	58,06	22	6	44
Solenoidi	45	7	15,56	2		5
Electromagneți	72	9	12,5	9		
Grupuri convetizor	17	11	64,71	11		

În vederea reducerii numărului de defecte tehnice este necesară aprovizionarea ritmică cu piesele și materialele deficitare solicitate de unități, respectarea operațiilor cuprinse în procesele tehnologice (CIZ, RT.1, RT.2), creșterea exigenței la executarea acestora cât și a lucrărilor de reparații a subansamblelor și agregatelor realizate la Uzina de Reparații.

TOTAL	12.370
MUNCITORI	10.971
MAISTRI	186
PERSONAL EXEC.SI CONDUCERE	1.040
PERS.MEDICAL OPERATIV (B.S.S.M.)	30
CENTRUL DE SANATATE	143



**EXTRAS DIN OBIECTUL DE ACTIVITATE  
AL REGIEI AUTONOME DE TRANSPORT BUCUREȘTI**

Obiectul de activitate al Regiei Autonome de Transport –R.A. a fost stabilit în baza noii clasificări a activităților din economia națională.

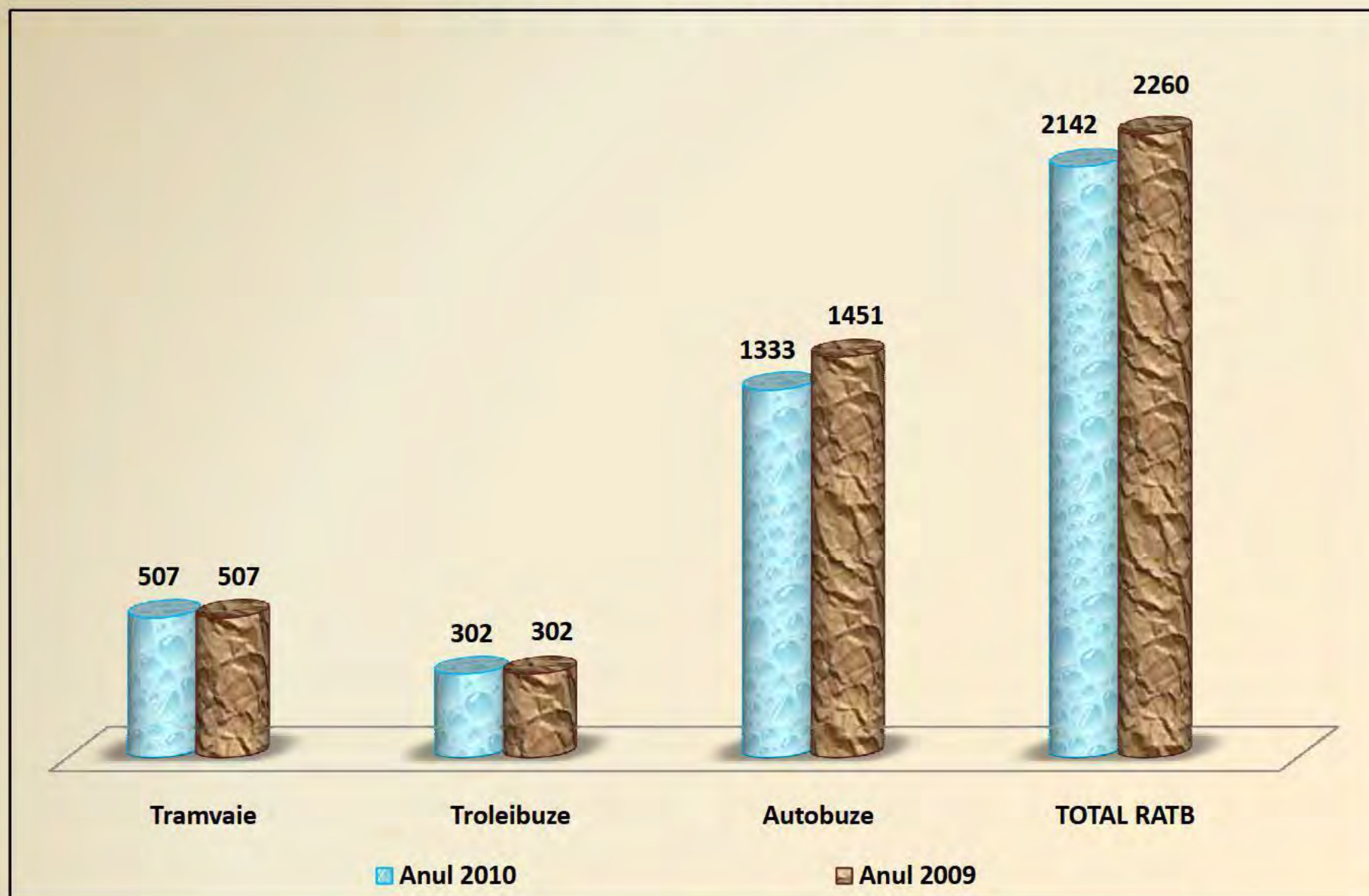
Printre activitățile cuprinse în obiectul de activitate al regiei se numără:

1. Activitate principală:
  - 4931 – Transporturi urbane, suburbane și metropolitane de călători
2. Alte activități:
  - 2910 – Fabricarea autovehiculelor de transport rutier;
  - 2920 – Producția de caroserii pentru autovehicule, fabricarea de remorci și semiremorci;
  - 2932 – Fabricarea altor piese și accesorii pentru autovehicule și pentru motoare de autovehicule;
  - 3020 – Fabricarea materialului rulant;
  - 3311 – Repararea articolelor fabricate din metal;
  - 3312 – Repararea mașinilor;
  - 3314 – Repararea echipamentelor electrice;
  - 3317 – Repararea și întreținerea altor echipamente de transport n.c.a.;
  - 3512 – Transportul energiei electrice;
  - 3513 – Distribuția energiei electrice;
  - 3831 – Demontarea (dezasamblarea) mașinilor și a echipamentelor scoase din uz pentru recuperarea materialelor;
  - 3832 – Recuperarea materialelor reciclabile sortate;
  - 4321 – Lucrări de instalații electrice;
  - 4322 – Lucrări de instalații sanitare, de încălzire și de aer condiționat;
  - 4329 – Alte lucrări de instalații pentru construcții;
  - 4520 – Întreținerea și repararea autovehiculelor;
  - 4531 – Comerț cu ridicata de piese și accesorii pentru autovehicule;
  - 4532 – Comerț cu amănuntul de piese și accesorii pentru autovehicule;
  - 4789 – Comerț cu amănuntul prin standuri, chioscuri și piețe al altor produse
  - 4939 – Alte transporturi terestre de călători n.c.a.;
  - 4941 – Transporturi rutiere de mărfuri;
  - 5210 – Depozitări;
  - 5221 – Activități de servicii anexe pentru transporturi terestre;
  - 5224 – Manipulări;
  - 5520 – Facilități de cazare pentru vacanțe și perioade de scurtă durată;
  - 5590 – Alte servicii de cazare;
  - 6190 – Alte activități de telecomunicații;
  - 6311 – Prelucrarea datelor, administrarea paginilor web și activități conexe;
  - 6820 – Închirierea și subînchirierea bunurilor imobiliare proprii sau închiriate;
  - 7120 – Activități de testări și analize tehnice;
  - 8621 – Activități de asistență medicală generală;
  - 8622 – Activități de asistență medicală specializată;
  - 8623 – Activități de asistență stomatologică;
  - 9101 – Activități ale bibliotecilor și arhivelor;
  - 9311 – Activități ale bazelor sportive;
  - 9511 – Repararea calculatoarelor și a echipamentelor periferice, etc.

## DATE SINTETICE PRIVIND TRANSPORTUL IN COMUN

<b>Aria servita (km.p.)</b> din care	<b>429</b>
- zona urbana	228
<b>Parcul inventar de vehicule</b>	<b>2.142</b>
•Tramvaie	507
•Troleibuze	302
•Autobuze	1.333
<b>Unitati de parcare si intretinere</b>	<b>20</b>
•Depouri de tramvaie	8
•Depouri de troleibuze	3
•Depou de tramvaie – troleibuze	1
•Autobaze	8
<b>Numar linii de transport in comun</b>	<b>125</b>
•Tramvaie	25
•Troleibuze	19
•Autobuze din care	81
- linii preorasenesti	10
<b>Lungimea retelei (km.cale dubla)</b>	<b>439,9</b>
•Tramvaie	143
•Troleibuze	76
•Autobuze din care	390,90
- linii urbane	335,5
- linii preorasenesti	55,4
<b>Lungimea traseelor (km.cale dubla)</b>	<b>1.196</b>
•Tramvaie	241
•Troleibuze	148
•Autobuze din care	807
- linii preorasenesti	120
<b>Numar statii de oprire</b> din care	<b>2.308</b>
in judetul Ilfov	279
<b>Substatii electrice de tractiune (buc.)</b>	<b>38</b>

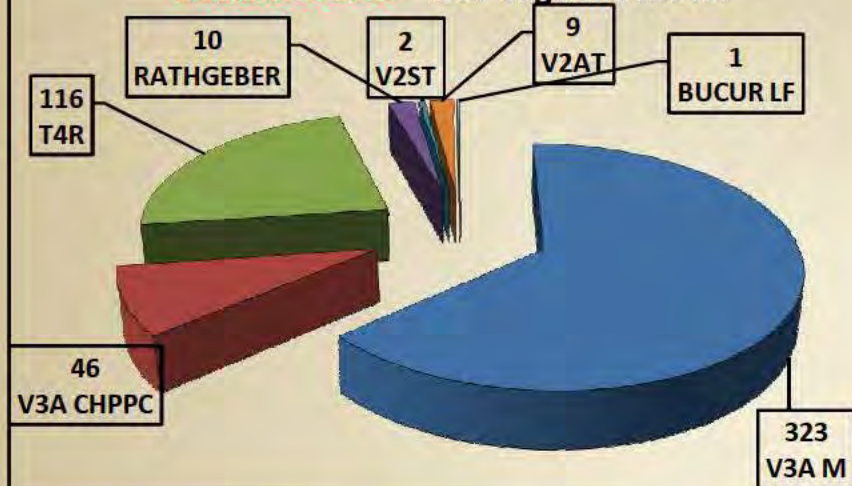


**PARCUL INVENTAR DE VEHICULE**

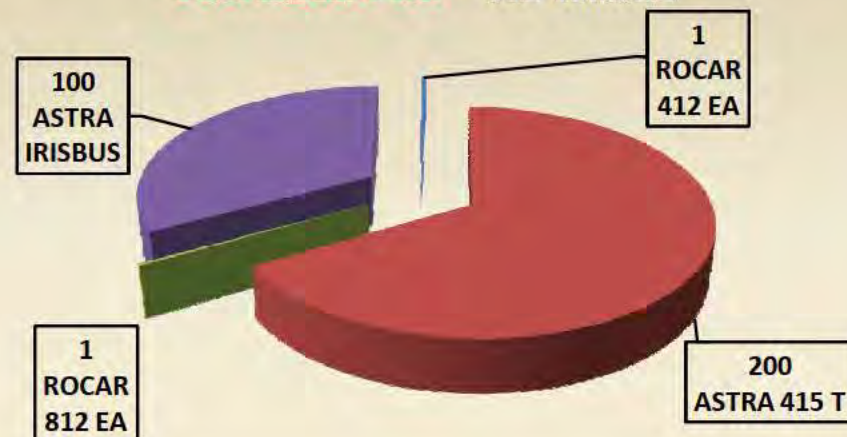
## STRUCTURA PARCULUI INVENTAR PE MARCI

ANEXA 5

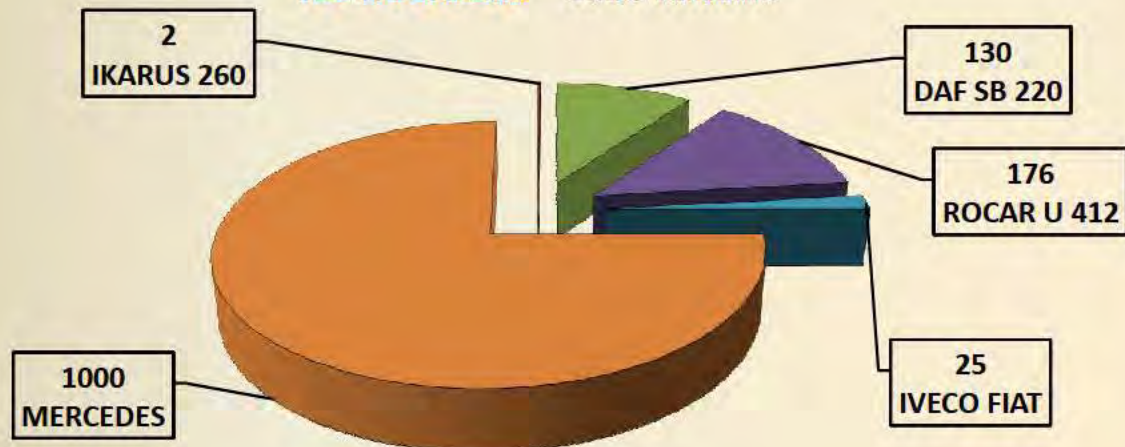
### TRAMVAIE – 507 vagoane motor



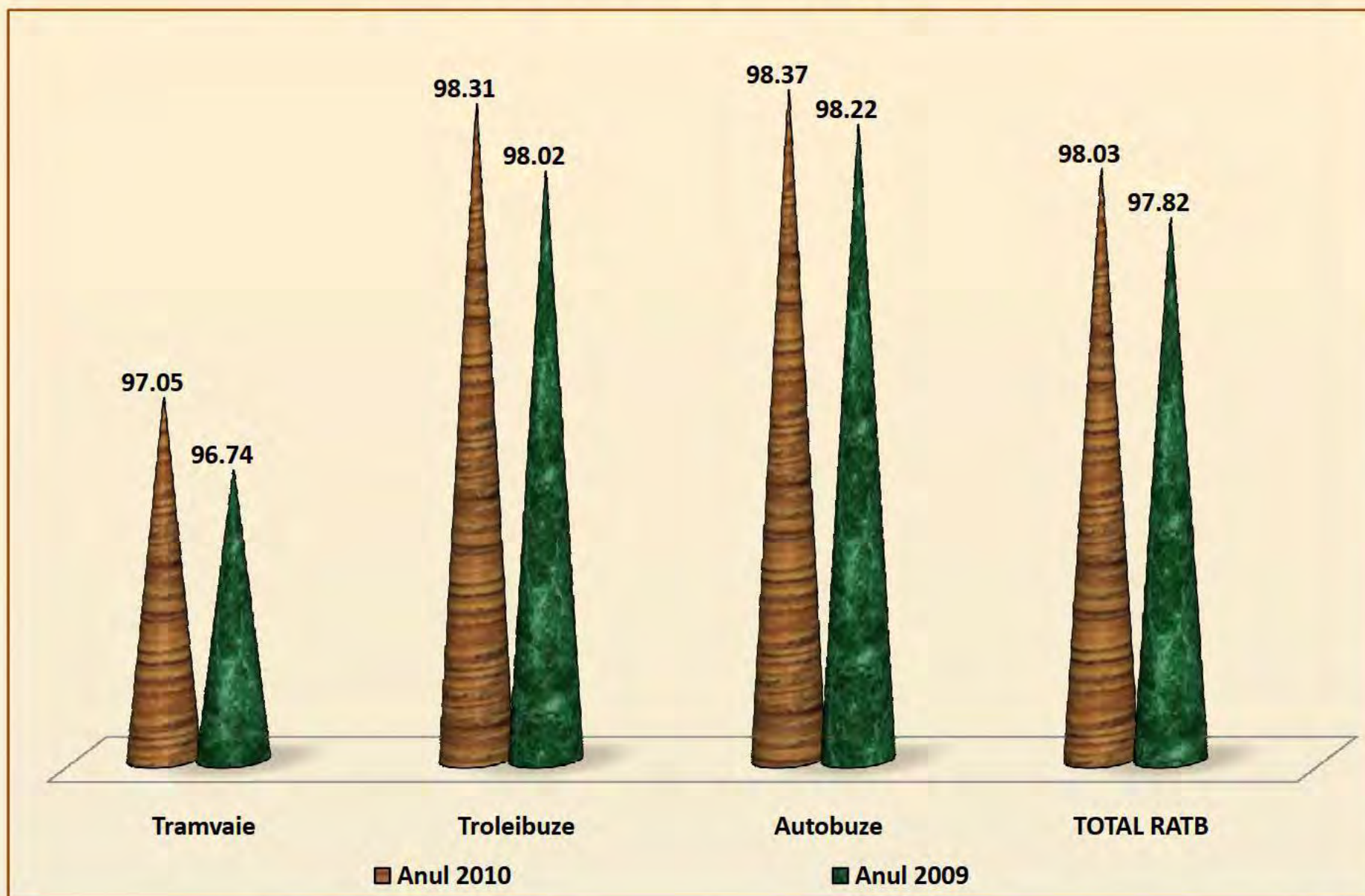
### TROLEIBUZE – 302 vehicule



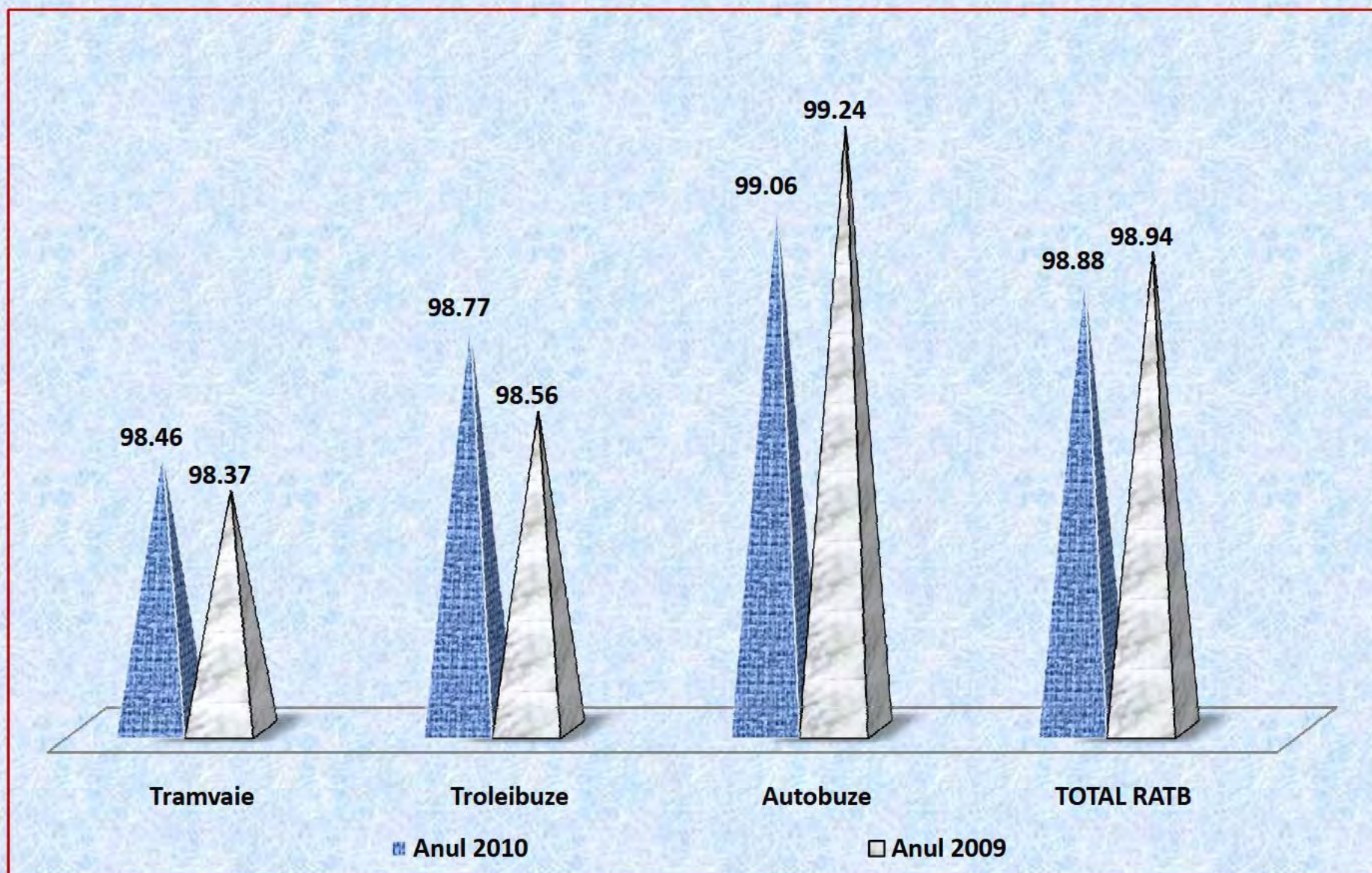
### AUTOBUZE – 1333 vehicule



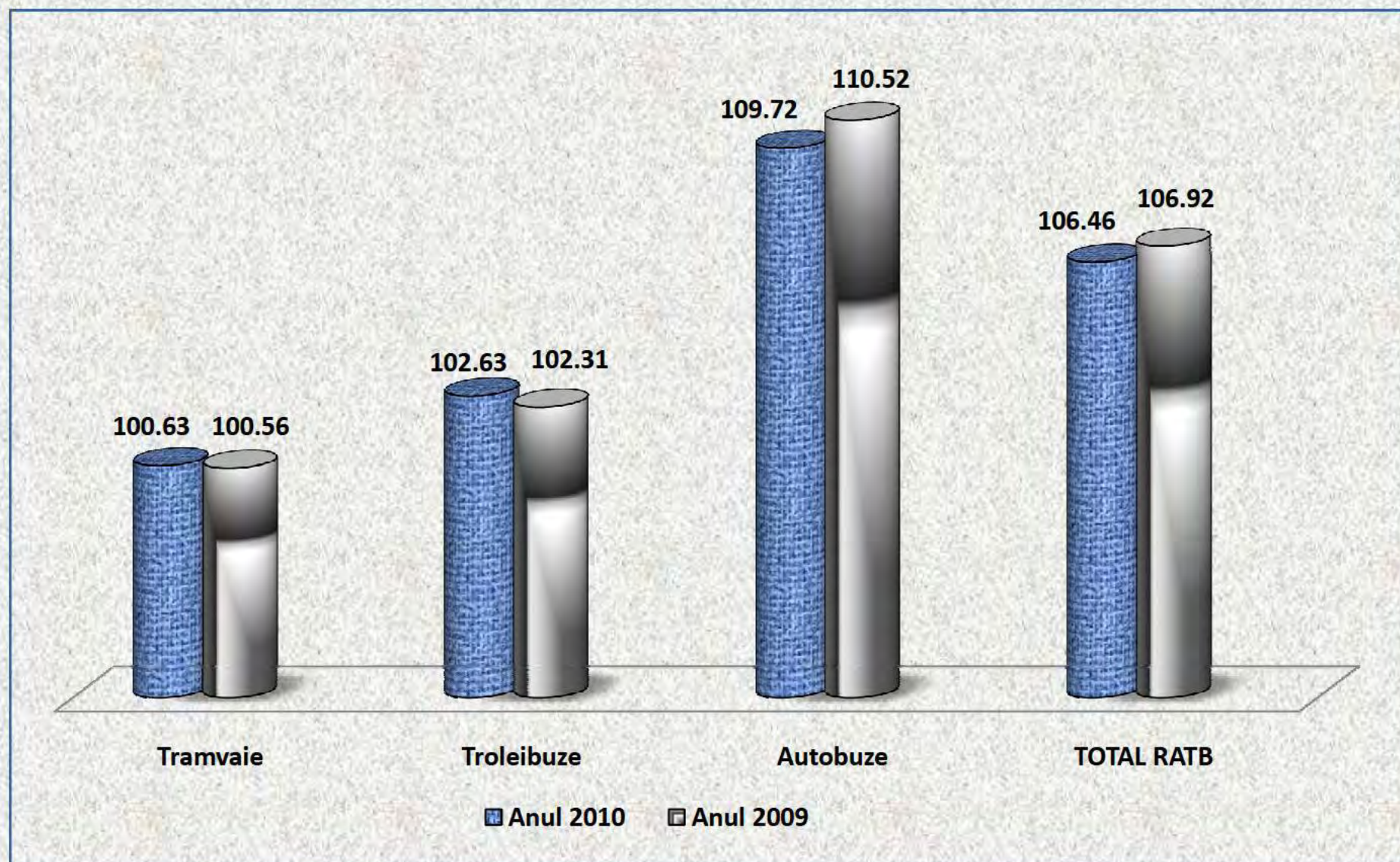


**R U L A J U L - % (realizat / programat)**

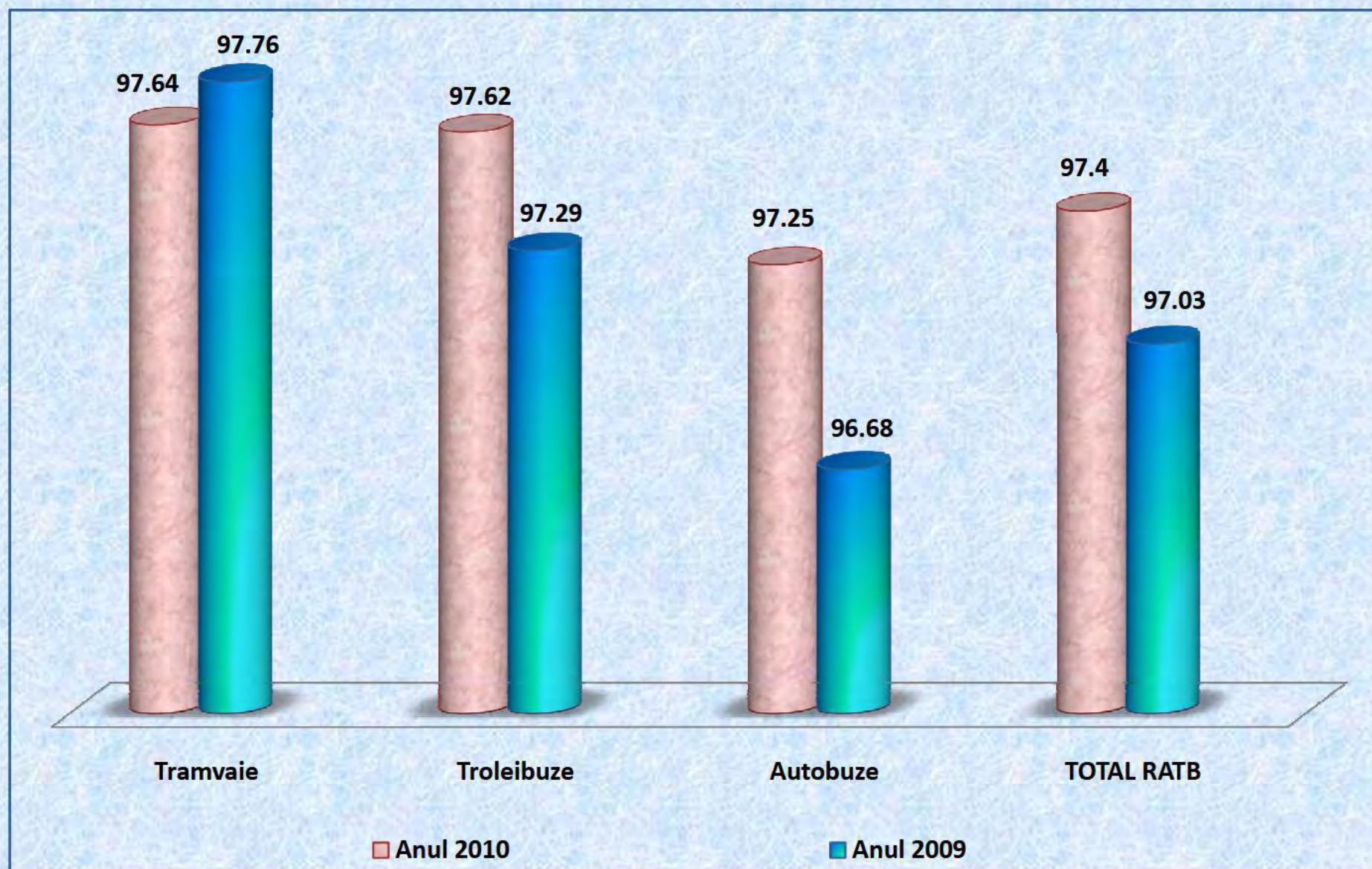


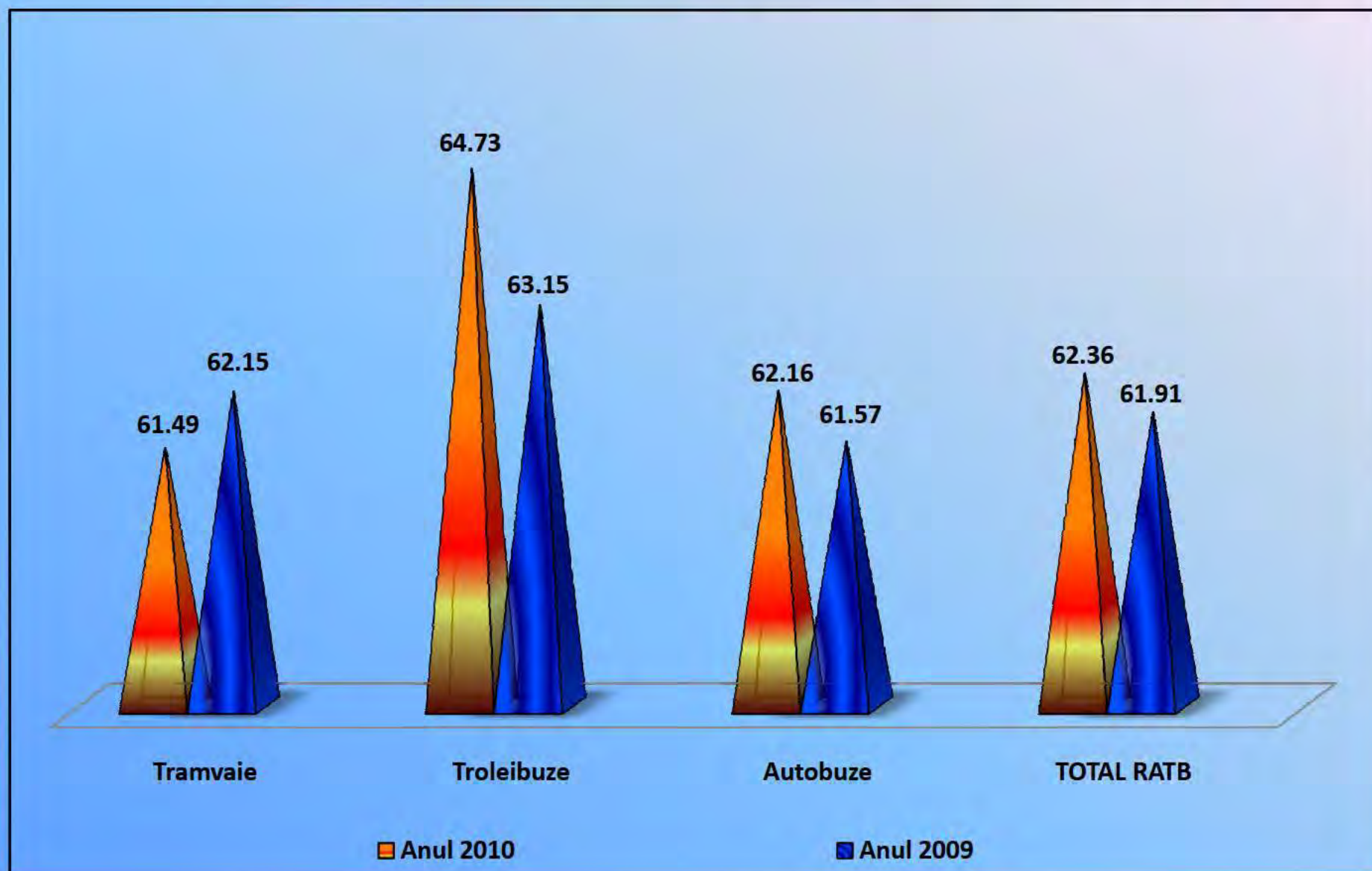
**ORE IN CIRCULATIE - % (realizat / programat)**



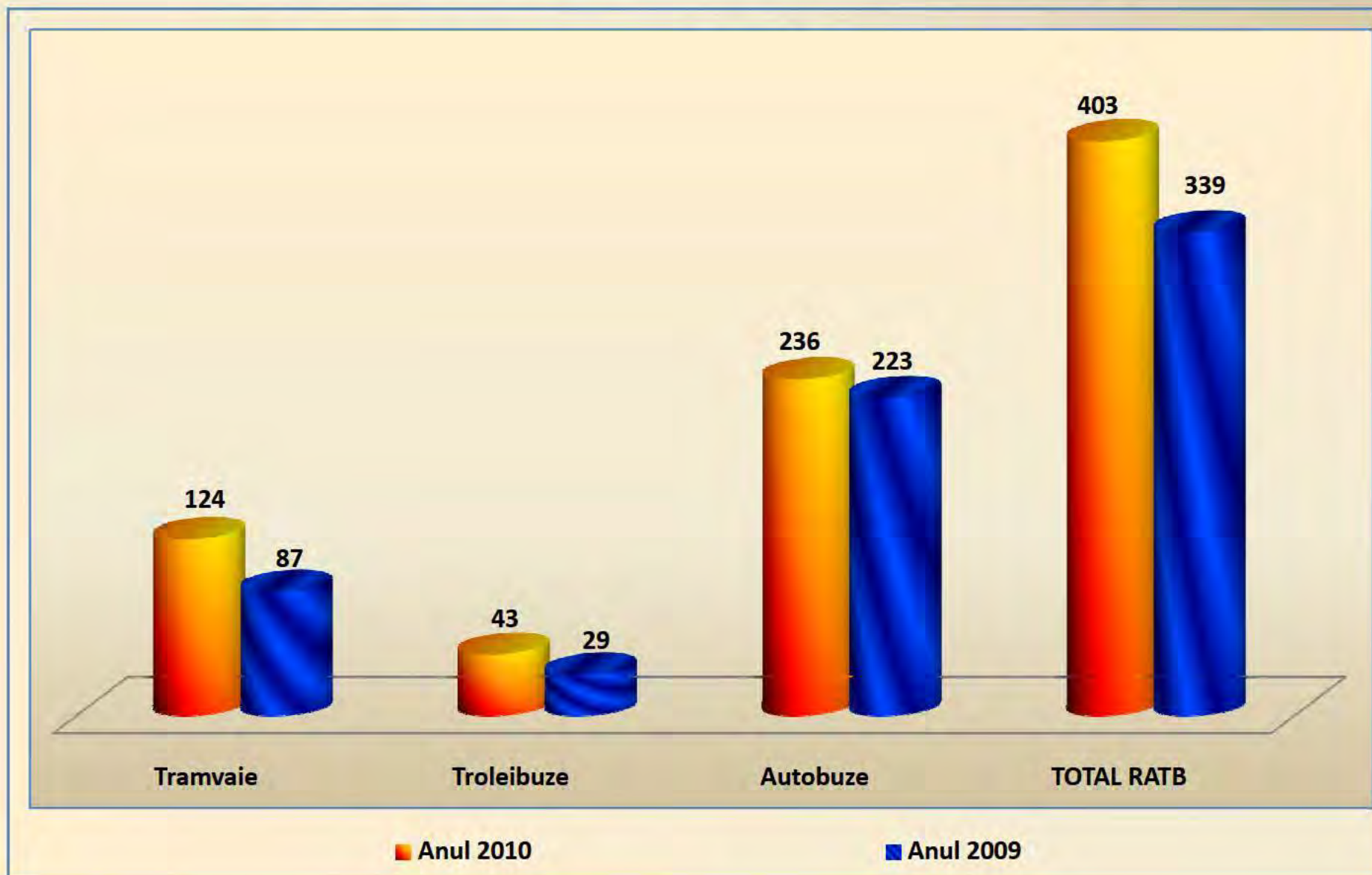
**PARCUL CIRCULANT - % (realizat / programat)**



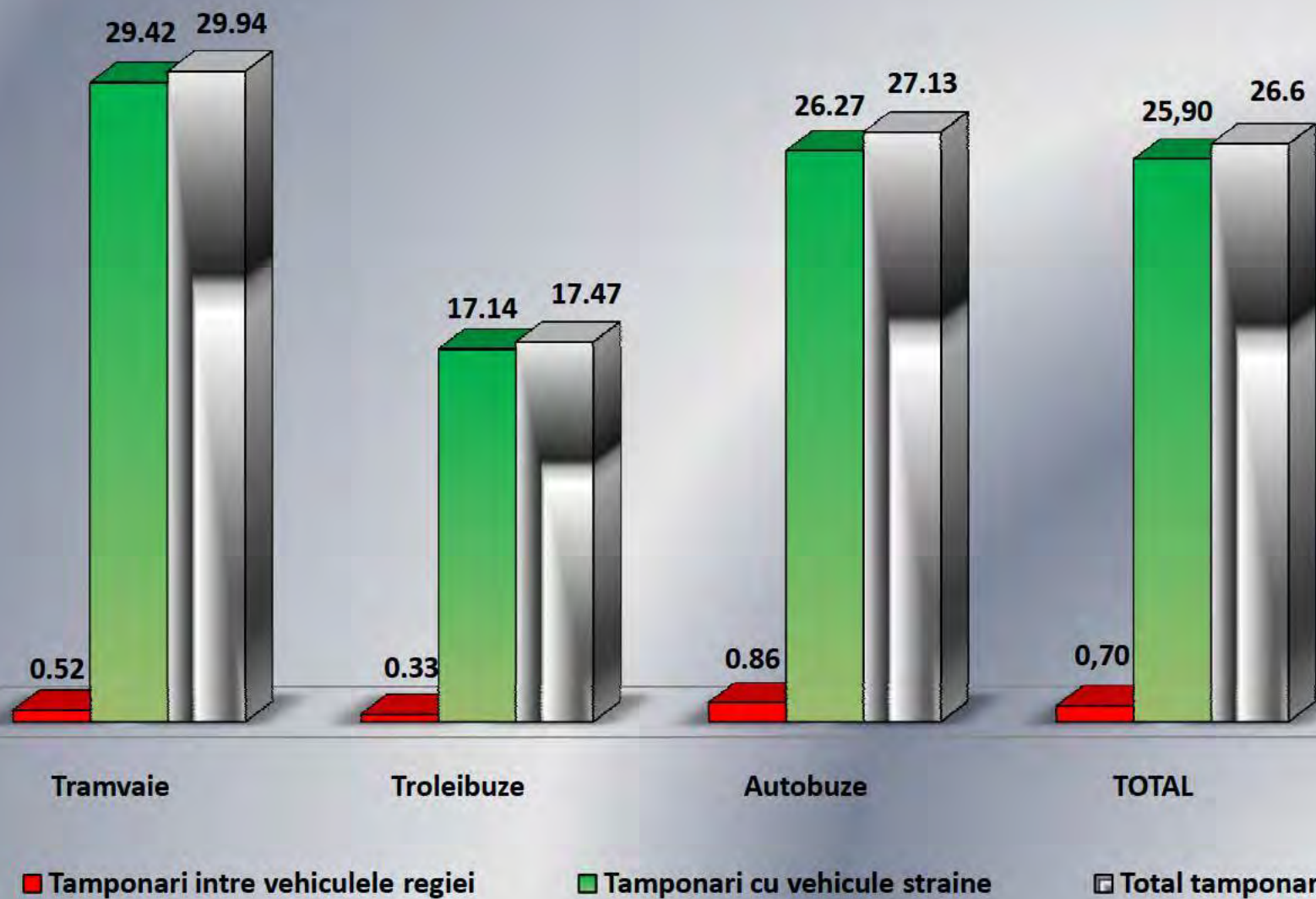
**C U R S E - % (realizat / programat)**

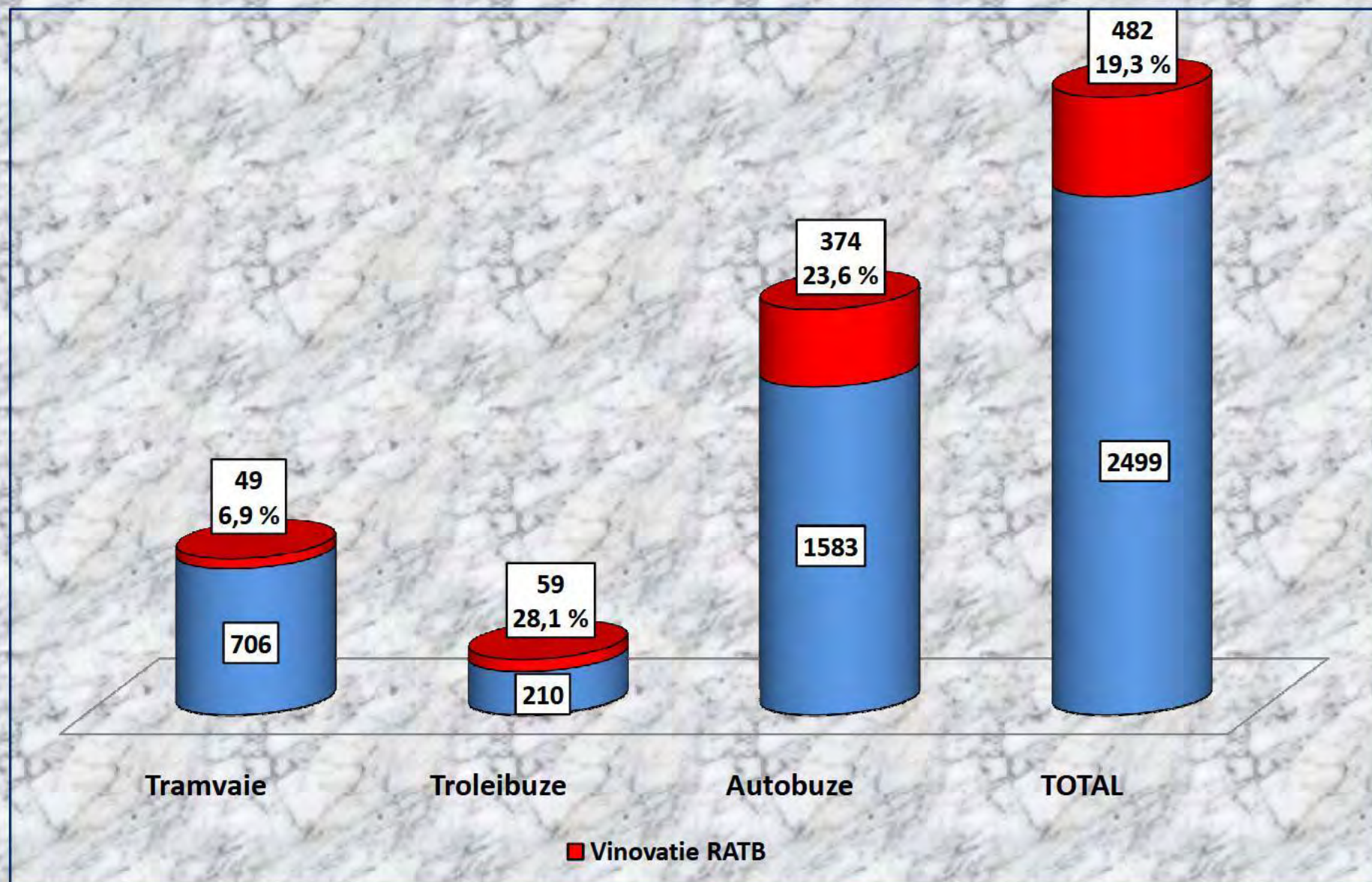
**COEFICIENTUL MEDIU DE UTILIZARE A PARCULUI (%)**



**PARCUL INACTIV DE VEHICULE - numar vehicule -**

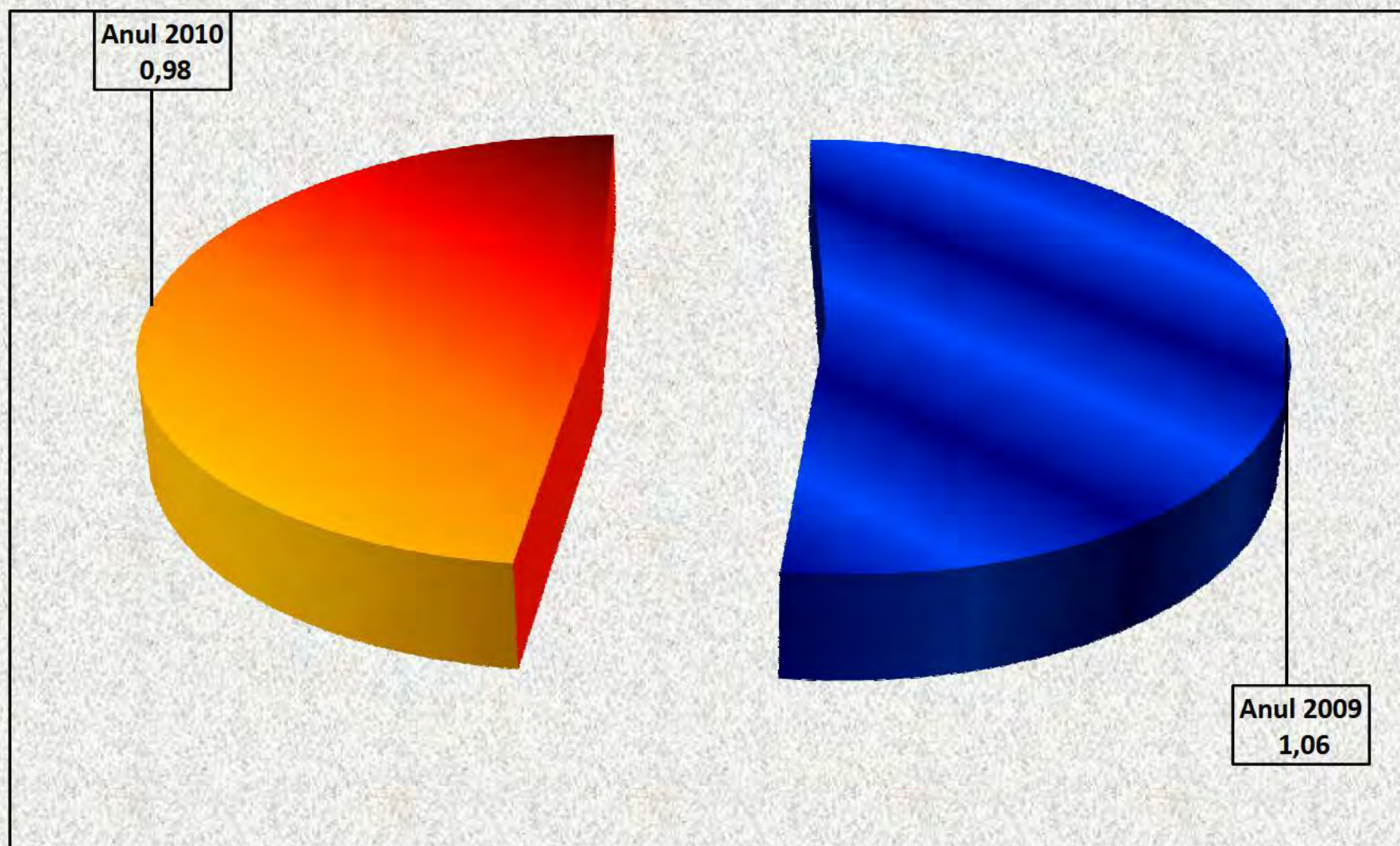


**STRUCTURA TAMPONARILOR - numar cazuri la mil.veh.km. -**

**STRUCTURA TAMPONARILOR PE TIPURI DE VEHICULE****- numar cazuri / vinovatie RATB -**



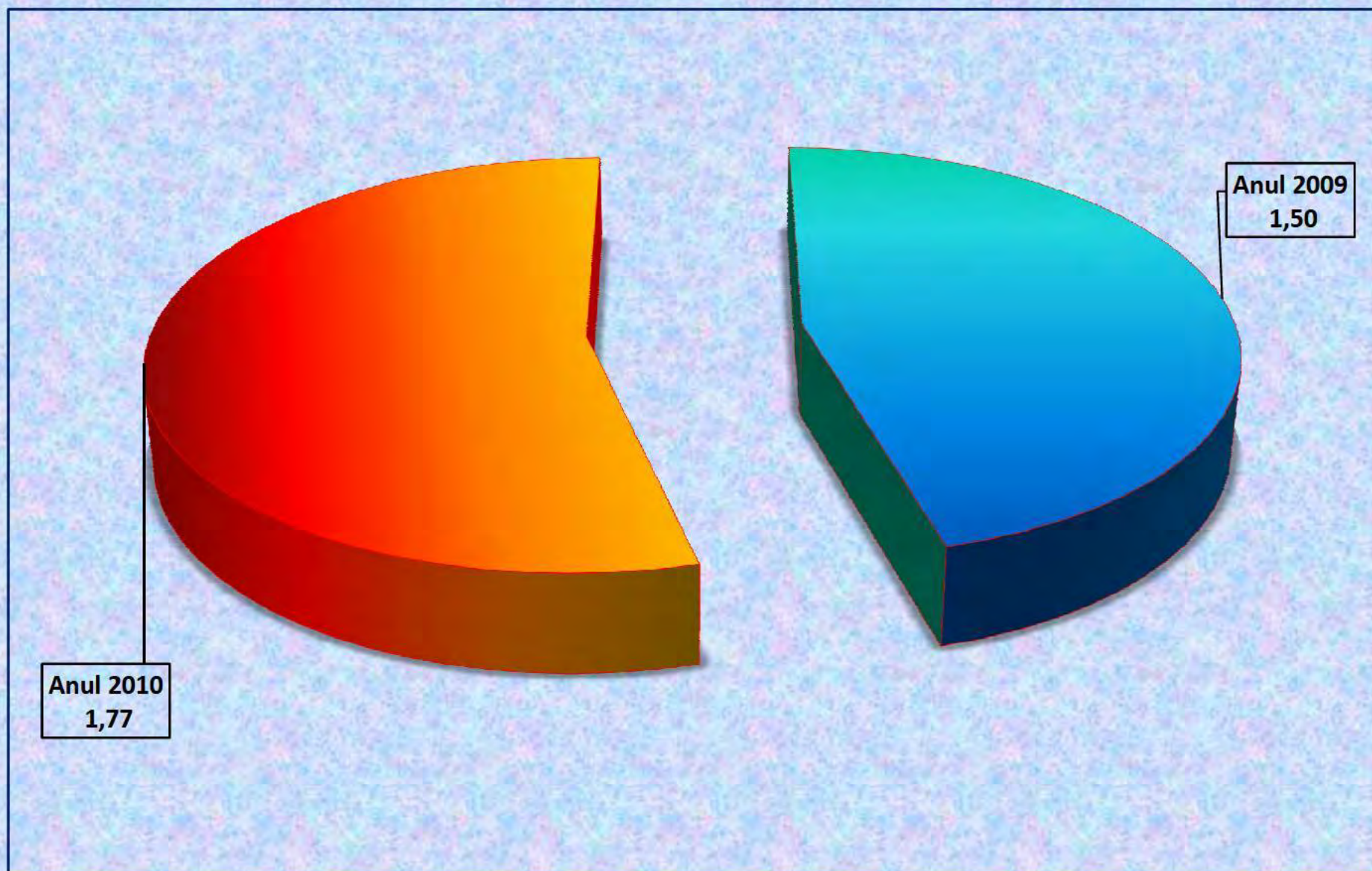
**SITUATIA DERAIERILOR - numar cazuri la mil.veh.km. -**

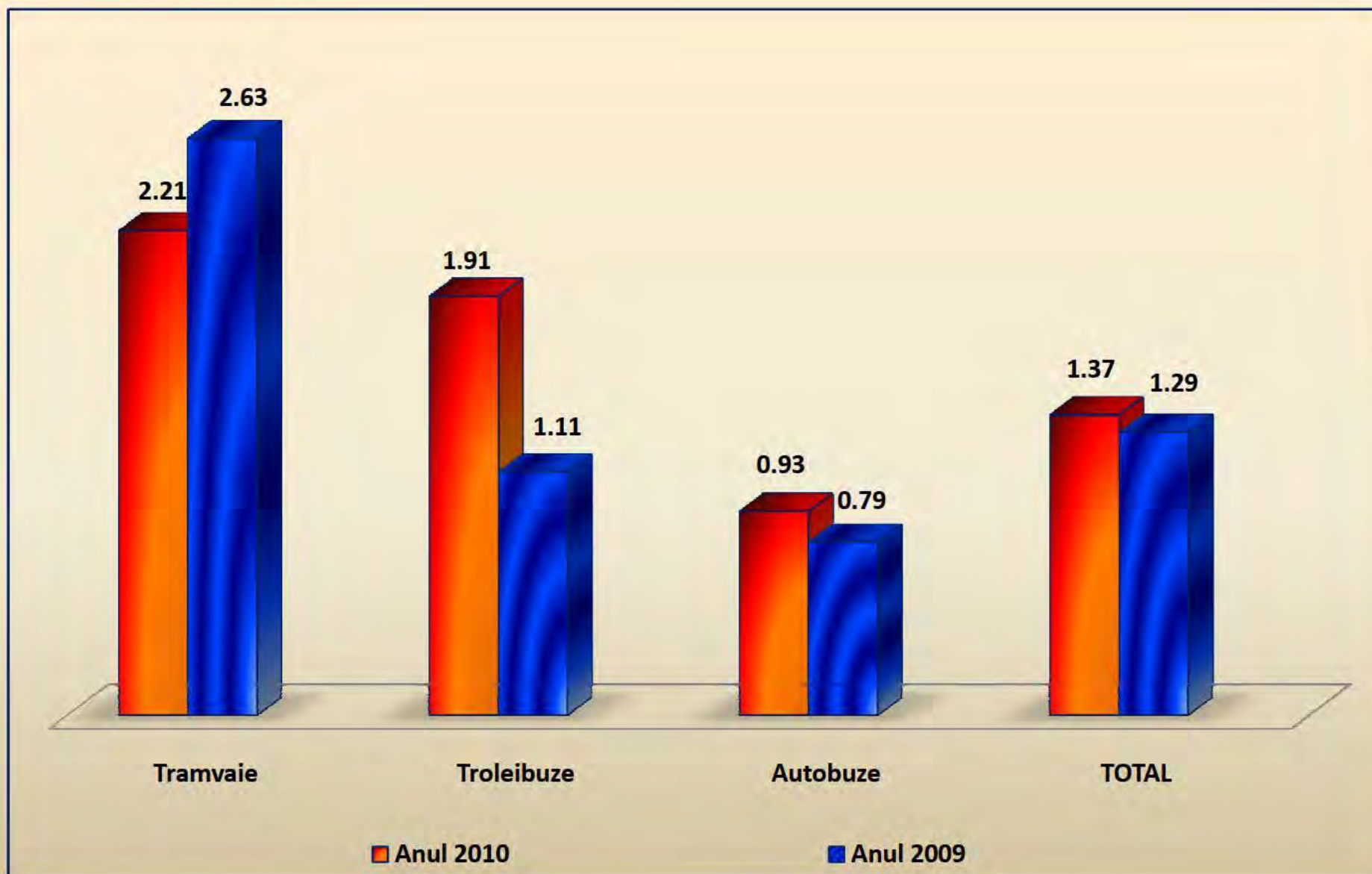




## AVARII IN RETEAUA DE ALIMENTARE CU ENERGIE ELECTRICA

- numar cazuri la mil.veh.km. -



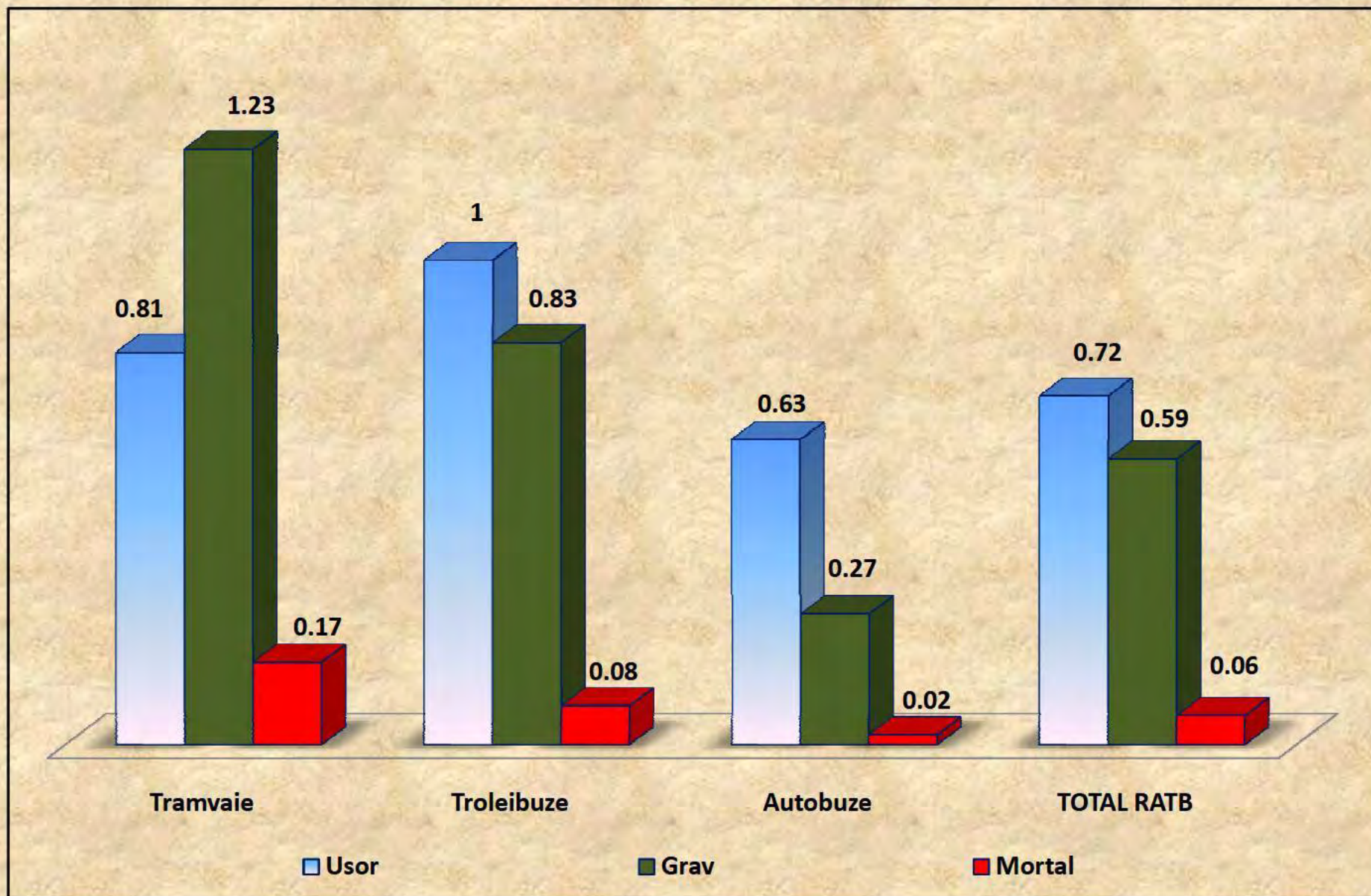
**ACCIDENTE DE PERSOANE - numar cazuri la mil.veh.km. -**



## STRUCTURA ACCIDENTELOR DE PERSOANE

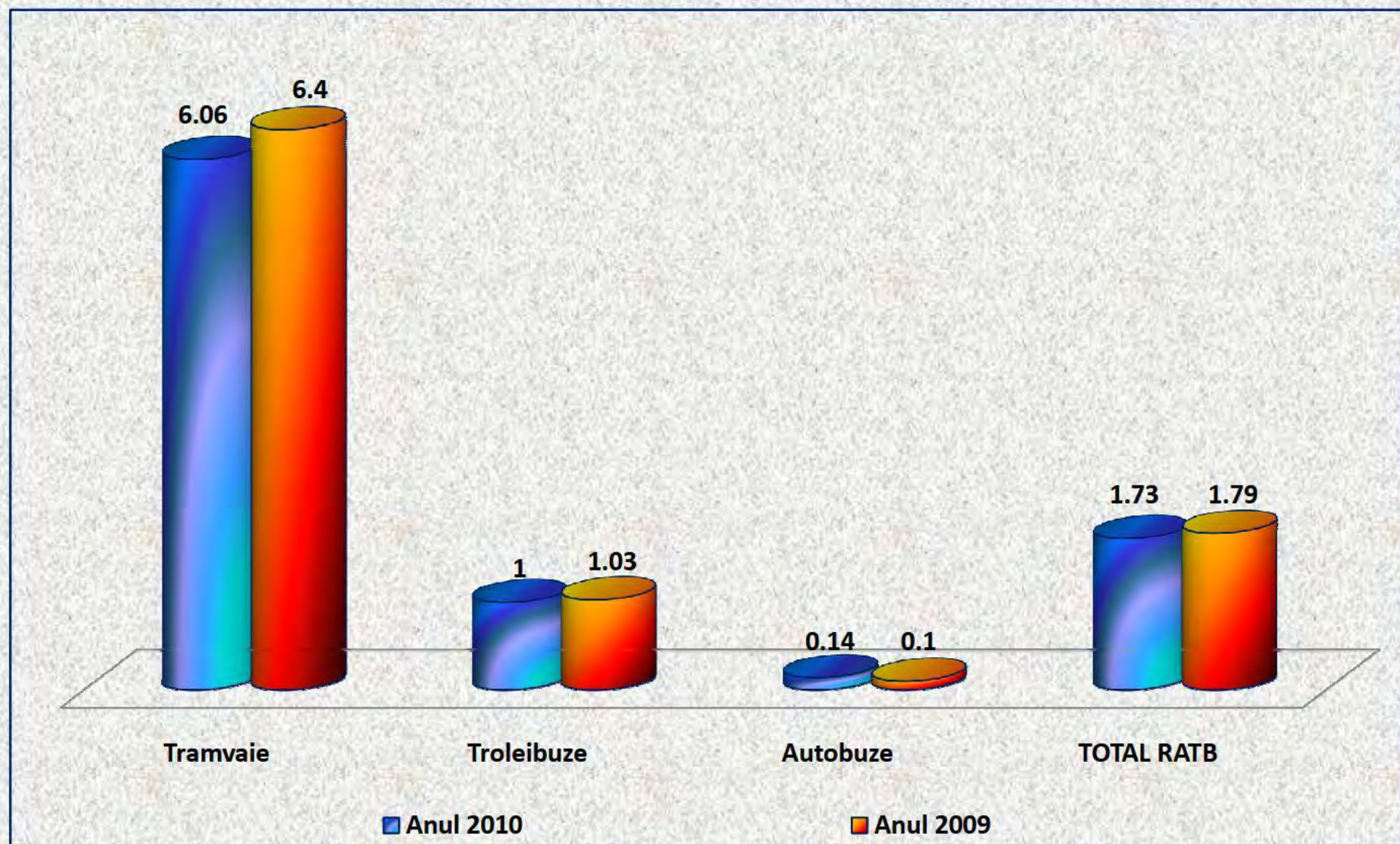
ANEXA 17

- număr cazuri la mil.veh.km. -



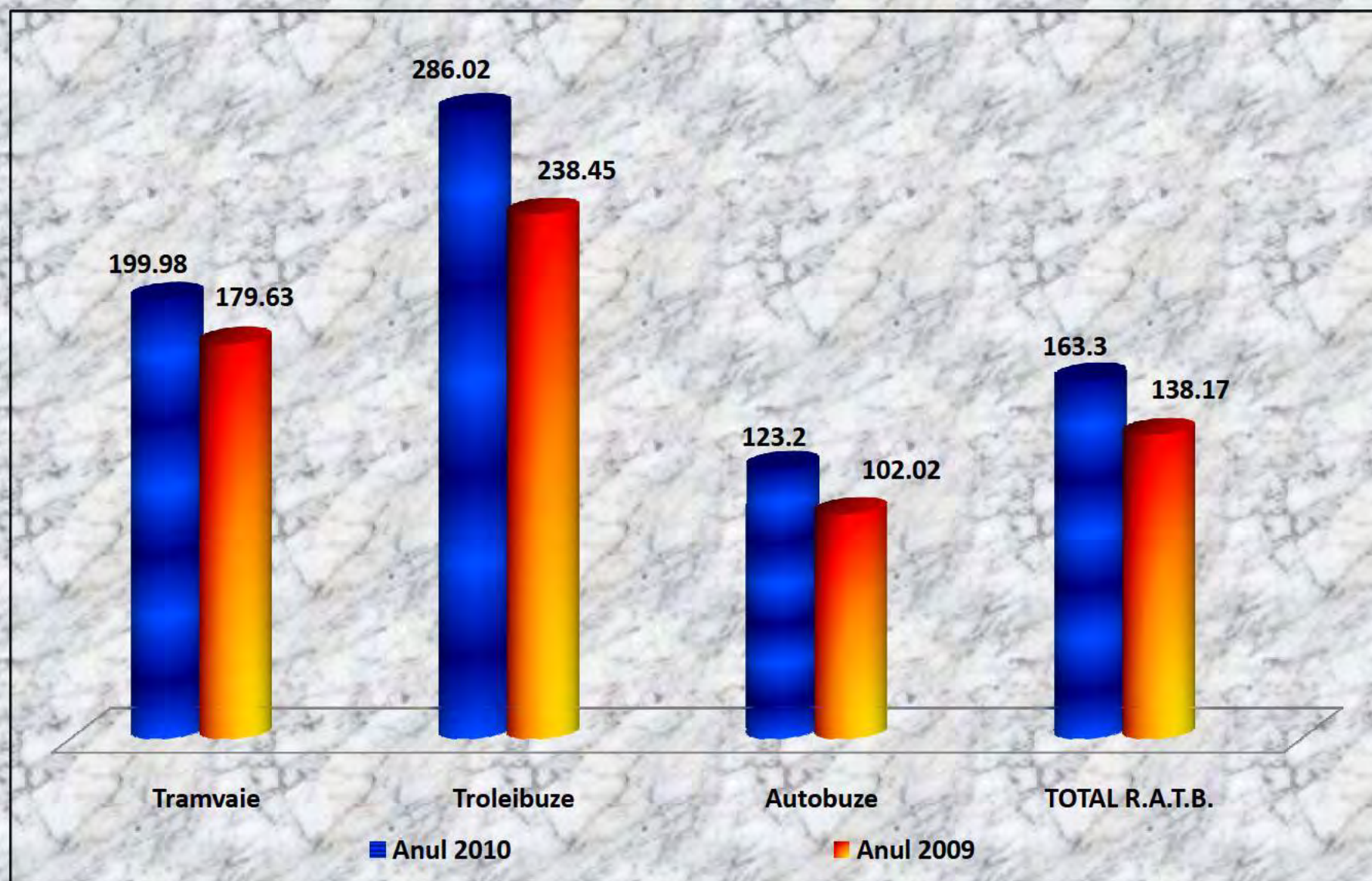


**VEHICULE R.A.T.B. DEFECTE care au produs blocari in circulatie**  
**- numar cazuri la mil.veh.km. -**



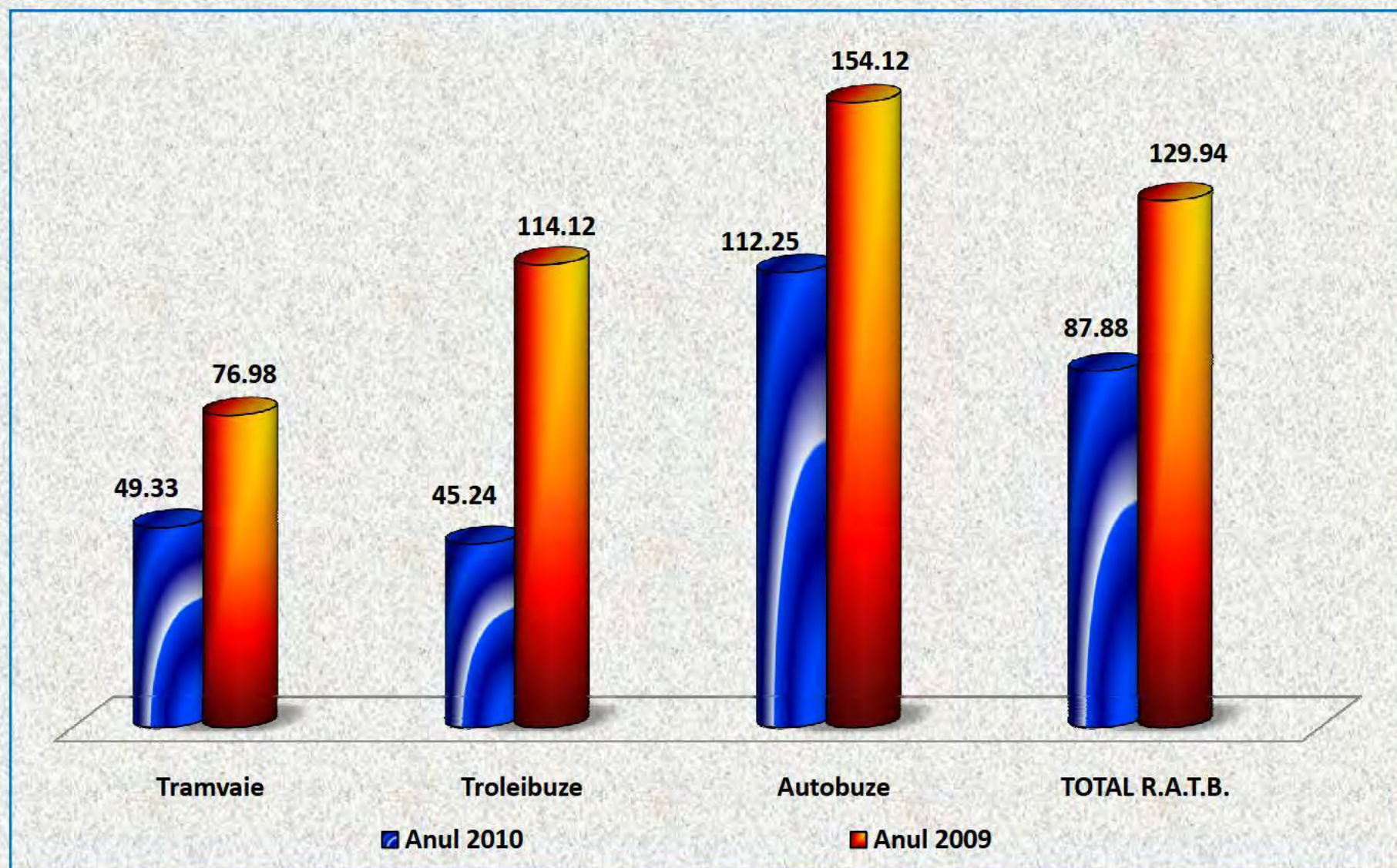


**SITUATIA DEFECTELOR TEHNICE**  
**- cazuri la mil.veh.km. -**



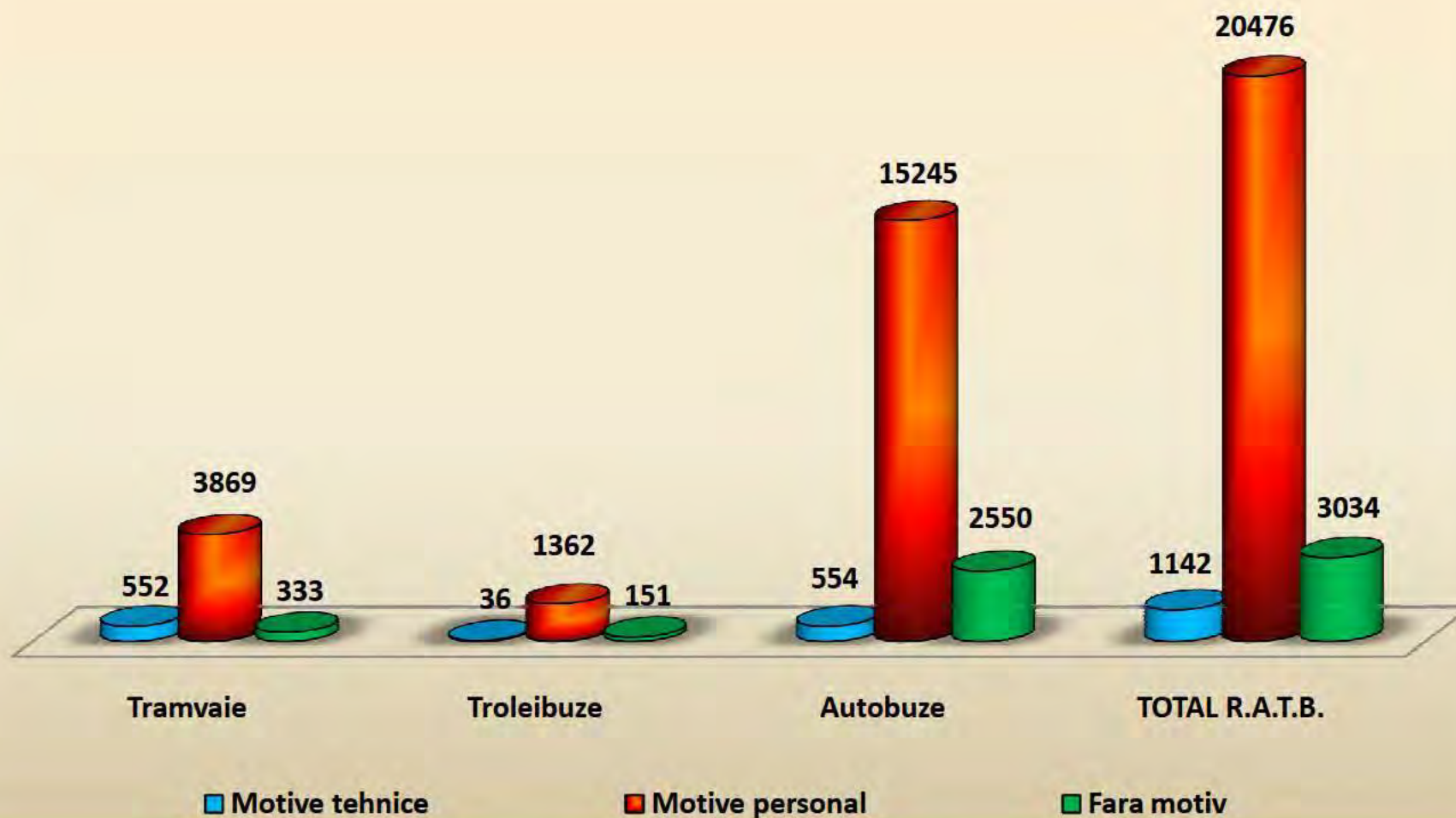


**PIERDERI DIN PROGRAMUL DE CIRCULATIE**  
**din vina personalului R.A.T.B. - cazuri la mil.veh.km. -**





**STRUCTURA PIERDERILOR DIN PROGRAMUL DE CIRCULATIE**  
**din vina personalului R.A.T.B. - ore -**



## SITUATIA PROCESELOR TEHNOLOGICE

▪ numar ▪

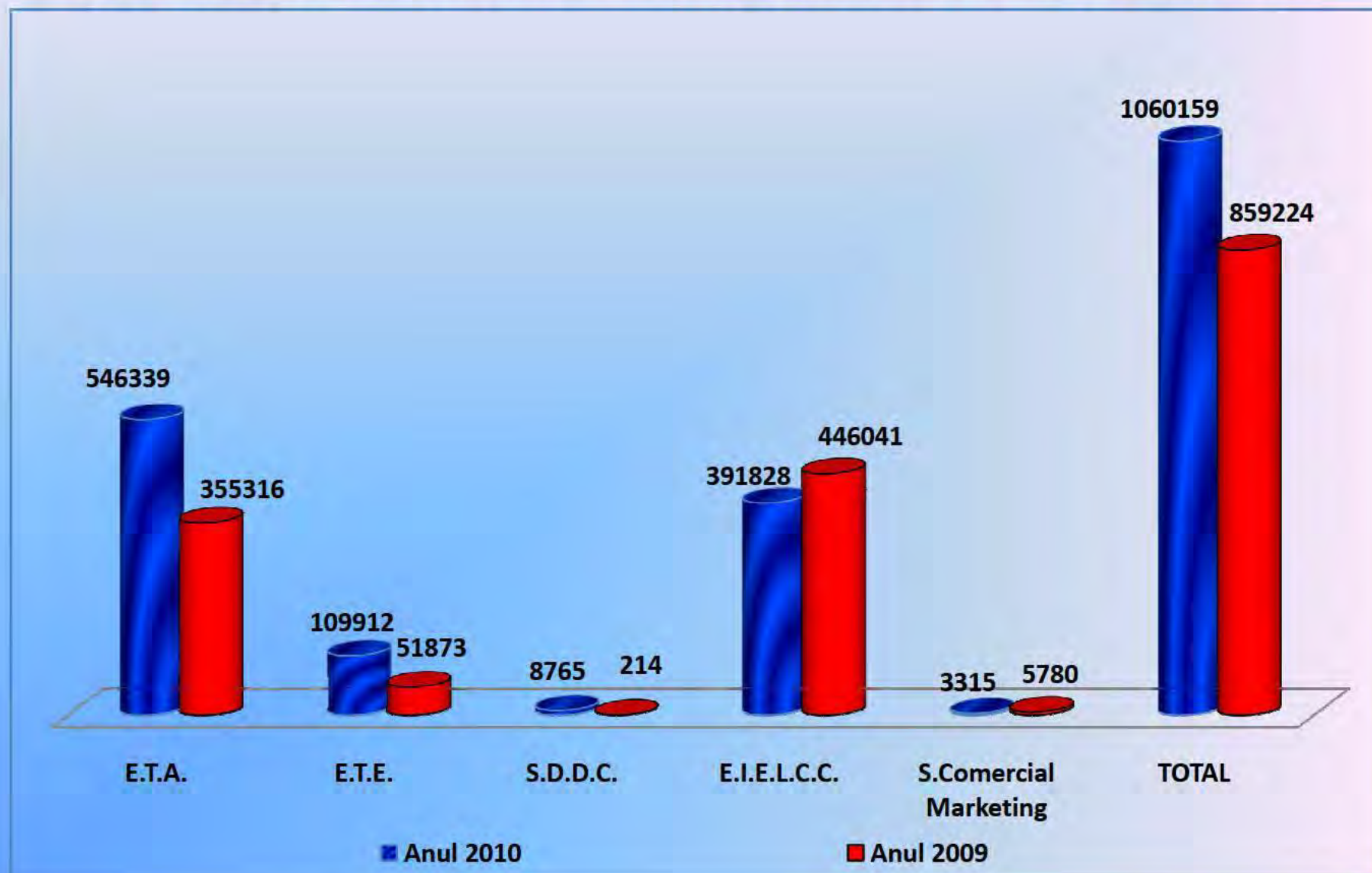
TIP	2010			2009		
VEHICUL	Programate	Realizate	%	Programate	Realizate	%
Tramvaie	253.151	253.456	100.12	300.015	300.559	100,18
Troleibuze	147.013	147.293	100.19	192.413	192.307	99,94
Autobuze	626.040	626.412	100.06	843.465	844.495	100,12
<b>TOTAL</b>	<b>1.026.204</b>	<b>1.027.161</b>	<b>100.09</b>	<b>1.335.893</b>	<b>1.337.361</b>	<b>100,11</b>

## LINII NOI, MODIFICATE SAU DESFIINTATE

ANEXA 23

Nr. crt.	Linia	Tip vehicul	Explicatie	Data
0	1	2	3	4
1.	117	Autobuz	Revenirea sensului de intoarcere prin Humulesti, Bacau, Salaj	12.01.
2.	16	Tramvai	Revenire pe traseul de baza prin Str. Viitorului	23.01.
3.	402	Autobuz	Scurtare traseu la Romprim	15.02.
4.	414	Autobuz	Scurtare traseu la Romprim	15.02.
5.	434	Autobuz	Scurtare traseu la Romprim	15.02.
6.	105	Autobuz	Revenire pe traseul de baza prin Str. Afluentului	16.02.
7.	123	Autobuz	Revenire pe traseul de baza prin Str. Afluentului	16.02.
8.	178	Autobuz	Revenire pe traseul de baza prin Str. Afluentului	16.02.
9.	282	Autobuz	Revenire pe traseul de baza prin Str. Afluentului	16.02.
10.	635	Autobuz	Revenire pe traseul de baza prin Str. Afluentului	16.02.
11.	780	Autobuz	Revenire pe traseul de baza prin Str. Afluentului	16.02.
12.	143	Autobuz	Modificare traseu prin Sos Pantelimon, Bd. Ferdinand si Bd. Garii Obor	03.03
13.	223	Autobuz	Infintare traseu intre Cet Sud Vitan si Sos. de Centura	06.03
14.	20	Tramvai	Modificare traseu la Gara de Nord	06.03
15.	635	Autobuz	Modificare traseu prin Cal. Grivitei, Str. Berzei, Str. Stirbei Voda	06.03
16.	20	Tramvai	Modificare traseu la Banu Manta	13.03
17.	24	Tramvai	Modificare traseu la Banu Manta	13.03
18.	45	Tramvai	Modificare traseu la Banu Manta	13.03
19.	42	Tramvai	Modificare traseu la Mezes	13.03
20.	620	Autobuz	Infintare traseu intre Clabucet si Cal. Plevnei	13.03
21.	607	Autobuz	Infintare traseu intre Piata Operei si Semanatoarea	15.03
22.	105	Autobuz	Modificare traseu prin Berzei	16.03
23.	123	Autobuz	Modificare traseu prin Berzei	16.03
24.	178	Autobuz	Modificare traseu prin Berzei	16.03
25.	635	Autobuz	Modificare traseu prin Berzei	16.03
26.	780	Autobuz	Modificare traseu prin Berzei	16.03
27.	780	Autobuz	Modificare traseu in incinta Aeroportului Henri Coanda	28.03
28.	783	Autobuz	Modificare traseu in incinta Aeroportului Henri Coanda	28.03
29.	232	Autobuz	Prelungire traseu la Real Berceni	01.04
30.	616	Autobuz	Reinfintare traseu intre Piata CA Rosetti si Semanatoarea	09.04
31.	182	Autobuz	Modificare traseu prin Bd. Alexandru Ioan Cuza	21.04
32.	20	Tramvai	Suspendata	15.05
33.	24	Tramvai	Suspendata	15.05
34.	620	Autobuz	Prelungire traseu la cap linie „Laromet”	15.05
35.	4	Tramvai	Reinfintare traseu intre Zetari si Sura Mare	22.05
36.	607	Autobuz	Suspendata	01.06
37.	400-476	Autobuz	Desfiintare linii preorasenesti	15.06
38.	303	Autobuz	Infintare traseu intre Depoul Alexandria si statia Pecinisca	15.06
39.	79	Troleibuz	Modificare traseu prin Bd. Carol I comun cu linia 85	19.06
40.	86	Troleibuz	Suspendata	19.06
41.	133	Autobuz	Modificare traseu prin Str. Eminescu sens Fluviului	19.06
42.	135	Autobuz	Modificare traseu prin Str. Eminescu sens CFR Constanta	19.06
43.	4	Tramvai	Suspendare	30.06
44.	7	Tramvai	Modificare traseu la Depoul Alexandria	30.06
45.	19	Tramvai	Modificare traseu la Zetari	30.06
46.	32	Tramvai	Modificare traseu la Sura Mare	30.06

50.	44	Tramvai	Suspendata	26.08
51.	644	Autobuz	Infiiintare traseu intre „Cart. 16 Februarie” si „Fluviului”	26.08
52.	185	Autobuz	Infiiintare traseu intre Ghencea si Cimitirul Ghencea 3	26.08
53.	627	Autobuz	Desfiintare	11.09
54.	406	Autobuz	Infiiintare traseu intre Lujerului si Comuna Chiajna	13.09
55.	422	Autobuz	Infiiintare traseu intre Clabucet si Pasaj CFR Chitila	13.09
56.	622	Autobuz	Desfiintare	13.09
57.	408	Autobuz	Infiiintare traseu intre Ghencea si Comuna Domnesti	13.09
58.	428	Autobuz	Infiiintare traseu intre Ghencea si Teghes	13.09
59.	460	Autobuz	Infiiintare traseu intre Laromet si Comuna Mogosoaia	13.09
60.	105	Autobuz	Revenire pe traseul de baza prin Bd. Vasile Milea	15.09
61.	635	Autobuz	Revenire pe traseul de baza prin Bd. Vasile Milea	15.09
62.	601	Autobuz	Revenire pe traseul de baza prin Bd. G-ral Popovat	15.09
63.	607	Autobuz	Desfiintare	15.09
64.	T5	Autobuz	Desfiintare	18.09
65.	T8	Autobuz	Desfiintare	18.09
66.	168	Autobuz	Prelungire traseu la cap linie „Cartier Brancusi”	25.09
67.	T6	Autobuz	Desfiintare	02.10
68.	421	Autobuz	Infiiintare traseu intre Apusului si Teghes	09.10
69.	4	Tramvai	Reinfiiintare traseu intre Zetari si Sura Mare	19.10
70.	7	Tramvai	Revenire pe traseul de baza la Piata Unirii	19.10
71.	19	Tramvai	Revenire pe traseul de baza la Sura Mare	19.10
72.	27	Tramvai	Revenire pe traseul de baza la Piata Unirii	19.10
73.	32	Tramvai	Revenire pe traseul de baza la Piata Unirii	19.10
74.	112	Autobuz	Modificare traseu prin Str. Avionului sens CFR Constanta	28.10
75.	135	Autobuz	Modificare traseu prin Str. Garii Herastrau sens CET Sud Vitan	28.10
76.	620	Autobuz	Modificare traseu prin Bd. Kogalniceanu	28.10
77.	163	Autobuz	Revenire pe traseul de baza in cartierul Giulesti Sarbi	05.11
78.	449	Autobuz	Infiiintare traseu intre Piata Presei si CFR Balotesti	18.11
79.	427	Autobuz	Infiiintare traseu intre Ghencea si Pruni	18.11
80.	431	Autobuz	Infiiintare traseu intre Ghencea si Alunisu	18.11
81.	431	Autobuz	Infiiintare traseu intre Ghencea si Varteju	18.11
82.	5	Tramvai	Scurtare traseu la Pasajul Aerogarii	25.11
83.	605	Autobuz	Infiiintare traseu intre Complex Baneasa si Str. Burileanu	25.11
84.	645	Autobuz	Desfiintare	26.11
85.	135	Autobuz	Modificare traseu prin Str. Burileanu sens CET Sud Vitan	10.12
86.	11	Tramvai	Revenire pe traseul de baza la Cart.16 Februarie	21.12
87.	644	Autobuz	Desfiintare	21.12
88.	227	Autobuz	Infiiintare traseu intre Depoul Alexandria si Piata Pucheni	30.12

**VALOAREA PAGUBELOR****produse de terti asupra instalatiilor fixe si a vehiculelor de transport in comun - lei -**

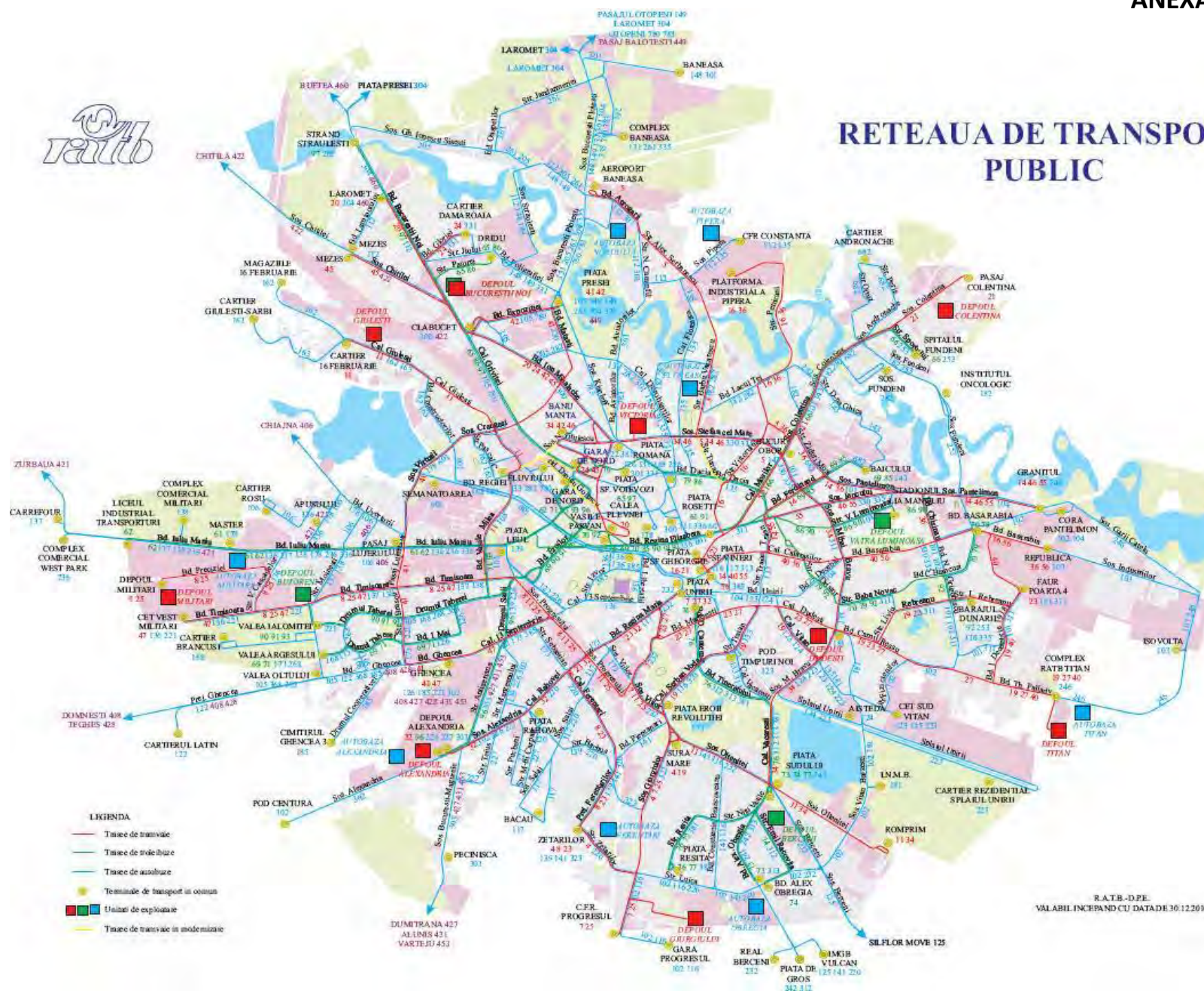
# BENZI PROPRII AUTOBUZE SI TROLEIBUZE

## ANEXA 25

NR. CRT.	ARTERA PROPUSA	TRONSONUL CUPRINS INTRE	LINII	FRECVENTA (Veh/ora,sens)
1	Sos. Bucuresti-Ploiesti	Bd. Aerogarii - Piata Presei Libere	148 149 205 261 304 335 443 444 446 448 449 450 451 476 783	45,92
2	Sos. Kiseleff	Piata Presei Libere-Bd. C-tin Prezan	131 148 149 205 261 304 331 335	53,58
3	Bd. Gh. Magheru	Piata Romana - Str. C.A.Rosetti	126 131 168 226 300 331 368 381	127,16
4	Str. N. Balcescu	Str. C.A.Rosetti - Piata Universitatii	122 137 268 381 783	47,24
5	Bd. Aerogarii	Sos. Bucuresti-Ploiesti - Str. N. Caramfil	112 301	16,85
6	Str. N. Caramfil	Bd. Aerogarii - Sos. Pipera	301	12,56
7	Bd. Aviatorilor	Str. N. Caramfil - Piata Charles de Gaulle	301	12,56
8	Sos. Colentina	Bucur Obor – Str. Sportului	66	27,63
9	Cal. Moşilor	Bucur Obor – Bd. Carol I	66	27,63
10	Sos. Iancului	Sos. Mihai Bravu - Sos. Pantelimon	330 335	25,2
11	Bd. Chisinau	Sos. Pantelimon - Bd. N. Grigorescu	101 330 335	41,7
12	Bd. N. Grigorescu	Bd. Basarabia - Bd. Th. Pallady	101 102 330 335	65,97
13	Bd. Unirii	Str. Traian - Piaţa Alba Iulia	104 123 124 385	63,27
14	Bd. Decebal	Piata Alba Iulia - Sos. Mihai Bravu	104	22,19
15	Str. Baba Novac	Sos. Mihai Bravu - Str. C-tin Brancusi	70 79 92 311	36,9
16	Str. C-tin Brancusi	Str. Baba Novac - Str. Lucretiu Patrascanu	70 79 92 102 253 311	73,8
17	Str. Lucretiu Patrascanu	Str. C-tin Brancusi - Bd Basarabia	70 79 92 102 253 311	73,8
18	Splaiul Independentei	Piata Unirii - Piata Operei	104 123 124 385	63,27
19	Bd. D. Cantemir	Piata Unirii - Cal. Serban Voda	116 312 313 381	60,93
20	Bd. Tineretului	Cal. Serban Voda - Cal. Vacarestilor	312 313 381	49,47
21	Cal. Vacarestilor	Bd. Tineretului - Piata Sudului	312 313 381	49,47
22	Str. Nitu Vasile	Piata Sudului - Bd. Al. Obregia	73 74 76 242 312 313 381	105,95
23	Bd. Al. Obregia	Str. Nitu Vasile - Str. Turnu Magurele	73 242 312 313	49,84
24	Drumul Taberei (ramura de Nord)	Str. Valea Ialomiţei – Drumul Sării	90 91 93 105 168 268 368	62,68
25	Drumul Taberei (ramura de Sud)	Str. Valea Argeşului – Str. Braşov	69 71 105 168 268 368	58,09
26	Bd. Iuliu Maniu	Str. Valea Cascadelor - Piaţa Leul	61 62 106 136 137 236 336 406 421 458	67,07
27	Cal. Griviţei	Bd. Ion Mihalache – Gara de Nord	65 86 97 105	35,84
28	Bd. Ion Mihalache	Cal. Griviţei – Piata Victoriei	205 282 300	45,9



## RETEAUA DE TRANSPORT PUBLIC





<i>Obiectiv specific R.U.</i>	<i>Direcție de acțiune</i>	<i>Activitate</i>	<i>Descrierea activității</i>	<i>Rezultate</i>	<i>Indicatori măsurare performanță</i>
-----------------------------------	--------------------------------	-------------------	-------------------------------	------------------	--

<b>I. Realizarea unui corp de personal contractual competent, stabil</b>	<b>I.1. Procesul de recrutare- selecție a personalului</b>	<b>I.1.a. Atragerea de personal contractual în vederea angajării</b>	A fost întocmită documentația necesară angajării de personal în cadrul RATB:	Au fost angajate în cadrul RATB un număr de 115 persoane (Direcție – <b>66</b> ; ETA – 24; ETE – 4; UR – 1; Centrul de Sănătate - 2)	Nr. persoane angajate la RATB
			<ul style="list-style-type: none"> <li>✚ Informare și contactare potențiali angajați, interviuri și evaluare</li> <li>✚ Documentațiile necesare pentru încadrarea cu CIM (fișa de informare prealabilă, solicitare pentru examenul medical de angajare, fișă de expunere la riscuri profesionale)</li> </ul>		
		<b>I.1.b. Evoluția personalului în anul 2010</b>	<p>S-a organizat concurs de ocupare a unor funcții contractuale la Centrul de Sănătate, la care au fost scoase la concurs un număr de 9 posturi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✚ Obținere aprobări, publicitate, bibliografii, constituire Comisie de Concurs</li> <li>✚ Verificare dosare de înscriere, selecția dosarelor</li> <li>✚ Proba scrisă, interviu, contracte individuale de muncă, decizii</li> </ul>	Au fost recrutați și testați un număr de peste 12 candidați, din care au fost selectate și angajate un număr de 9 persoane.	Nr. persoane recrutate – selectate
			<p>A fost monitorizată lunar evoluția personalului din cadrul RATB, pe unități și categorii de personal</p>	<p>Au fost întocmite 12 rapoarte privind evoluția personalului, pe baza cărora a rezultat un centralizator privind situația angajărilor, mișcărilor interne, plecărilor în cursul anului 2010</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✚ Rata intrărilor a fost de 0,97%</li> <li>✚ Rata plecărilor a fost de 5,07 %</li> </ul>	Nr. angajări/ Nr. plecări
			<p>Au fost realizate demersurile necesare pentru încetarea activității</p>	<p>Din cadrul instituției, în anul 2010 a plecat un număr de 403 persoane, după cum urmează:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✚ 51 persoane prin acordul părților</li> <li>✚ 12 persoane prin demisie</li> <li>✚ 59 încetare de drept a raporturilor de serviciu</li> <li>✚ 281 persoane pentru pensionare</li> </ul>	Nr. persoane care au încetat activitatea

<i>Obiectiv specific R.U.</i>	<i>Direcție de acțiune</i>	<i>Activitate</i>	<i>Descrierea activității</i>	<i>Rezultate</i>	<i>Indicatori măsurare performanță</i>
<b>I.</b> Realizarea unui corp de personal contractual competent, stabil	<b>I.1.</b> Procesul de recrutare- selecție a personalului	<b>I.1.b.</b> Evoluția personalului în anul 2010	Au fost realizate demersurile necesare pentru modificarea raporturilor de muncă	Au fost întocmite acte adiționale pentru: ✚ 83 definitivări în funcție ✚ 17 promovări în funcție de conducere ✚ 390 treceri interne în sau între unitățile regiei și schimbări funcții/ meserii ✚ 17 suspendare de drept / la cerere a raporturilor de muncă	Nr. persoane care și-au modificat raporturile de muncă
		<b>I.1.c.</b> Reorientarea pe oferta de personal provenit dintre tinerii absolvenți	Au fost realizate demersurile necesare în vederea angajării în cadrul instituției de tineri absolvenți ai insituțiilor de învățământ superior	Au fost încadrați 9 absolvenți ai instituțiilor de învățământ superior.	Nr. persoane
	<b>I.2.</b> Evaluarea performanțelor profesionale	<b>I.2.a.</b> Asistența tehnică la întocmire rapoarte de evaluare a performanțelor profesionale individuale pentru activitatea din 2009	Gestionarea procesului și îndrumarea personalului de conducere în realizarea evaluării activității subordonaților	Au fost gestionate rapoarte de evaluare a performanțelor profesionale: ✚ au fost înregistrate și arhivate 1.157 rapoarte de evaluare a performanțelor profesionale ✚ operarea în SAP a 1.157 rapoarte de evaluare a performanțelor profesionale	Nr. rapoarte de evaluare gestionate
<b>II.</b> Armonizarea cadrului legislativ pentru activitatea de resurse umane	<b>II.1.</b> Implementarea reglementărilor legislative sau urmare a negocierilor la nivelul instituției	<b>II.1.a.</b> Aplicarea noului sistem de salarizare începând cu data de 01.04.2010, conform actului adițional nr. 1 la CCM- RATB nr. 4760/02.11.2009	Gestionarea procesului privind modificarea sistemului de salarizare: ✚ au fost înregistrate în carnetele de muncă modificările survenite ✚ au fost arhivate la dosarele personale actele adiționale aferente acestui proces ✚ au fost multiplicat și comunicat actele adiționale departamentelor/ persoanelor implicate, în vederea punerii în aplicare	A fost întocmit un număr de 2.609 acte adiționale pentru personalul din cadrul Direcției Generale, precum și pentru personalul de conducere din cadrul RATB	Nr. de acte adiționale gestionate
		<b>II.1.b.</b> Aplicarea Deciziei directorului general nr. 131/2010 privind reorganizarea RATB	S-au întocmit documentele necesare punerii în aplicare a Deciziei nr. 131/2010	A fost întocmit un număr de 780 acte adiționale la contractele individuale de muncă: ✚ 702 acte adiționale privind schimbarea locului de muncă ✚ 78 acte adiționale privind schimbarea funcției: 75 treceri pe funcție de execuție și 3 numiri în funcție de conducere	Nr. de acte adiționale emise

<i>Obiectiv specific R.U.</i>	<i>Direcție de acțiune</i>	<i>Activitate</i>	<i>Descrierea activității</i>	<i>Rezultate</i>	<i>Indicatori măsurare performanță</i>
-----------------------------------	--------------------------------	-------------------	-------------------------------	------------------	--

<b>II.</b> Armonizarea cadrlui legislativ pentru activitatea de resurse umane	<b>II.1.</b> Implementarea reglementărilor legislative sau urmare a negocierilor la nivelul instituției	<b>II.1.c.</b> Modificarea Regulamentului Intern	Modificarea R.I. conform noilor reguli stabilite de conducerea instituției, cu privire la Reguli de nediscriminare și neîncălcarea a demnității, Norme generale de conduită profesională, Timpul de muncă și munca suplimentară, Securitatea patrimonială	Aprobarea Regulamentului Intern	Emiterea RI
<b>III.</b> Derularea procesului de formare a personalului	<b>III.1.</b> Implementarea programului de formare- dezvoltare continuă	<b>III.1.a.</b> Angajați instruiți pe domenii specifice activității desfășurate	Întocmire Plan de formare profesională și Plan de acțiune pentru anul 2011:  <ul style="list-style-type: none"> <li>✚ Analiză propuneri</li> <li>✚ Centralizare propuneri privind necesarul de instruire</li> <li>✚ Analiza nevoi instruire</li> <li>✚ Obținere aprobări finale</li> </ul>	Au fost aprobate Planul de formare profesională și Planul de acțiune pentru anul 2011	Plan de formare profesională  Plan de acțiune
			Participarea la cursuri de perfecționare, calificare, recalificare și specializare pe domenii specifice activității  <ul style="list-style-type: none"> <li>✚ analiza nevoilor de instruire, stabilirea duratei și a temelor propuse</li> <li>✚ înregistrare în dosarul personal, evaluare</li> </ul>	Aproximativ 25% (respectiv 2.928 persoane) din angajații regiei au participat la cursuri de perfecționare, calificare, recalificare și specializare	Nr. certif. absolvire

<i>Obiectiv specific R.U.</i>	<i>Direcție de acțiune</i>	<i>Activitate</i>	<i>Descrierea activității</i>	<i>Rezultate</i>	<i>Indicatori măsurare performanță</i>
-----------------------------------	--------------------------------	-------------------	-------------------------------	------------------	--

		<p><b>III.1.a. Angajați instruiți pe domenii specifice activității compartimentelor</b></p>	<p>Centralizare privind personalul care a urmat și absolvit cursuri de perfecționare, calificare, recalificare și specializare</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>elaborarea situațiilor statistice lunare privind participarea cursanților la activitățile de pregătire profesională;</li> <li>întocmirea raportului trimestrial privind stadiul îndeplinirii măsurilor prevăzute în planul orientativ de acțiuni 2010</li> <li>întocmirea contractelor de școlarizare pentru personalul din cadrul regiei</li> <li>întocmirea contractelor de școlarizare privind prestațiile de servicii – Școala de conducători auto – persoane fizice</li> <li>elaborarea de instrumente de evaluare: teste predictive, sumative, fișe de lucru, suporturi de curs pentru atestare profesională, perfecționare conducători tramvaie, conducători troleibuze, conducători autobuze, calificare categoriile B și D.</li> <li>realizarea de consultații pentru cursanți în vederea îmbunătățirii pregătirii acestora și obținerii unor rezultate foarte bune la examenele de absolvire</li> <li>organizarea examenelor de absolvirea cursurilor.</li> </ul>	<p>Au rezultat următoarele:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>situații statistice lunare privind participarea cursanților la activitățile de pregătire profesională: cursuri calificare – 59; cursuri recalificare – 33; cursuri perfecționare – 2022; cursuri specializare – 14; testare anuală – 402</li> <li>raport trimestrial privind stadiul îndeplinirii măsurilor prevăzute în planul orientativ de acțiuni 2010</li> <li>întocmirea unui număr de 517 contracte de școlarizare pentru personalul din cadrul regiei</li> <li>întocmirea unui număr de 73 contracte de școlarizare privind prestațiile de servicii – Școala de conducători auto – persoane fizice</li> <li>instrumente de evaluare: teste predictive, sumative, fișe de lucru, suporturi de curs pentru atestare profesională, perfecționare conducători tramvaie, conducători troleibuze, conducători autobuze, calificare categoriile B și D.</li> <li>consultații pentru cursanți în vederea îmbunătățirii pregătirii acestora și obținerii unor rezultate foarte bune la examenele de absolvire</li> <li>examenale de absolvirea cursurilor.</li> </ul>	<p>Nr. rapoarte</p> <p>Nr. contracte</p> <p>Nr. teste/ suporturi de curs</p>
		<p><b>III.1.b. Îndrumare și orientare studenți care efectuează practica în regie</b></p>	<p>Îndrumare și consiliere în activitatea de practică realizată în cadrul regiei:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Analiza solicitări, încheiere acord cadru între regie și universități</li> <li>Repartizare pe locuri de muncă și desemnare îndrumători de practică</li> <li>Monitorizare activitate și eliberare adeverințe</li> </ul>	<p>Un număr de 42 studenți au efectuat practică în cadrul instituției</p>	<p>Nr. studenți îndrumați</p>

<i>Obiectiv specific R.U.</i>	<i>Direcție de acțiune</i>	<i>Activitate</i>	<i>Descrierea activității</i>	<i>Rezultate</i>	<i>Indicatori măsurare performanță</i>
-----------------------------------	--------------------------------	-------------------	-------------------------------	------------------	--

<b>IV.</b> Asigurarea mediului de lucru favorabil	<b>IV.1.</b> Securitatea muncii	<b>IV.1.a.</b> Urmărirea și verificarea efectuării instruirii pentru protecția muncii	Realizarea instructajului introductiv general	A fost instruit un număr de 81 nou-angajați	Nr. fișe individuale de securit. muncii
			Urmărirea prin sondaj a acordării și întreținerii echipamentului individual de protecție și a materialelor igienico- sanitare, conform prevederilor normativului intern în vigoare	Au fost respectate prevederile normativului intern în vigoare	Nr. controale
			Verificarea prin sondaj a însușirii normelor de securitatea muncii de către angajații regiei	Au fost însușite normele de securitatea muncii de către angajații regiei	Nr. fișe individuale de securit. muncii
			Inventarierea fișelor individuale de securitatea muncii în vederea arhivării	A fost inventariat un număr de 10.405 fișe individuale, după cum urmează: <ul style="list-style-type: none"> <li>✚ 3.146 fișe individuale – ETE;</li> <li>✚ 3.261 fișe individuale – ETA;</li> <li>✚ 1.305 fișe individuale – EIELCC;</li> <li>✚ 2.693 fișe individuale - URAC</li> </ul>	Nr. fișe individuale de securit. muncii
			Întocmirea documentației necesare pentru cercetarea accidentelor de muncă și transmiterea acestora către Inspectoratul Teritorial de Muncă	A fost cercetat un număr de 14 accidente de muncă și a fost transmis către Inspectoratul Teritorial de Muncă	Nr. accidente de muncă
			Înregistrarea și monitorizarea bolilor profesionale ale personalului regiei	A fost înregistrat un număr de 19 boli profesionale	Nr. înregistrări
			Elaborare teste pentru verificarea cunoștințelor privind securitatea în muncă pentru electricieni, fochiști, macaragii, legători de sarcină, stivuitoriști, elevatoriști în vederea autorizării anuale	A fost elaborat un număr de 14 teste	Nr. teste

<i>Obiectiv specific R.U.</i>	<i>Direcție de acțiune</i>	<i>Activitate</i>	<i>Descrierea activității</i>	<i>Rezultate</i>	<i>Indicatori măsurare performanță</i>
-----------------------------------	--------------------------------	-------------------	-------------------------------	------------------	--

<b>IV.</b> Asigurarea mediului de lucru favorabil	<b>IV.1.</b> Securitatea muncii	<b>IV.1.a.</b> Urmărirea și verificarea efectuării instruirii pentru protecția muncii	Elaborarea Planului de prevenire și protecție privind condițiile de muncă, prevenirea accidentelor de muncă și a îmbolnăvirilor profesionale și a Planului de măsuri pentru activitatea de securitatea muncii pentru anul 2011	Planul de prevenire și protecție privind condițiile de muncă, prevenirea accidentelor de muncă și a îmbolnăvirilor profesionale și Planul de măsuri pentru activitatea de securitatea muncii pentru anul 2011	Plan de prevenire și protecție  Plan de măsuri
	<b>IV.2.</b> Sănătatea în muncă	<b>IV.2.a.</b> Organizare sesiuni de lucru comitet securitate și sănătate în muncă	Sesiuni de lucru trimestriale ale Comitetului de securitate și sănătate în muncă ✚ întocmire documentație și rapoarte privind realizarea măsurilor pentru normalizarea condițiilor de muncă	Au avut loc 2 sesiuni de lucru ale Comitetului de securitate și sănătate în muncă constituit la nivel RATB și 4 sesiuni de lucru ale subcomitetelor la nivelul unităților RATB	Procesul verbal al comitetului
		<b>IV.2.b.</b> Identificare noi factori de risc și gestionare fișe expunere la factori de risc	Evaluarea periodică privind modificările factorilor de risc pentru locurile de muncă cu particularități	Evidența și monitorizarea factorilor de risc	Nr. fișe risc întocmite
		<b>IV.2.c.</b> Monitorizare servicii control medical de medicina muncii la angajare și periodic	Efectuarea controalelor medicale pentru personalul RATB	Au fost realizate controale medicale, astfel: ✚ periodice – a) conducători vehicule: 3.872 consultații; b) alte profesii: 6.068 consultații; ✚ suplimentare – 1.657 consultații; ✚ la angajare - 81 consultații; ✚ la schimbarea locului de muncă – 20 consultații; ✚ paraclinice – a) EKG – 6.476 b) PFV – 1.701	Nr. consultații

<i>Obiectiv specific R.U.</i>	<i>Direcție de acțiune</i>	<i>Activitate</i>	<i>Descrierea activității</i>	<i>Rezultate</i>	<i>Indicatori măsurare performanță</i>
<b>IV.</b> Asigurarea mediului de lucru favorabil	<b>IV.2.</b> Sănătatea în muncă	<b>IV.2.c.</b> Monitorizare servicii control medical de medicina muncii la angajare și periodic	Efectuarea examinărilor psihologice pentru personalul RATB	<p>Au fost efectuate examinări psihologice:</p> <p>I. Pentru angajații RATB:</p> <p>1) profesii cu responsabilități în siguranța circulației – conducători autobuz, troleibuz, tramvai, instructori, profesori legislație, conducători auto marfă și administrativ, total 4087:</p> <p style="text-align: right;">- examen periodic - 4042 din care 21 inapți</p> <p style="text-align: right;">- ieșiri în traseu -</p> <p>17 din care 4 inapți</p> <p style="text-align: right;">- angajări -</p> <p>25 din care 1 inapt</p> <p style="text-align: right;">- examen la sesizare - 3</p> <p>din care 2 inapți</p> <p>2) categorii profesionale stabilite prin normele de Medicina Muncii – electricieni, lăcătuși, sudori, mecanici, controlori bilete, controlori SDDC, casieri, personal cu lucru în condiții speciale (lucrul la înălțime, în carosabil, schimbul III), total 1667: - examen periodic</p> <p style="text-align: right;">- 1661 din care 1 inapt</p> <p style="text-align: right;">- angajări - 6</p> <p>II. Pentru terți:</p> <p>1) profesii cu responsabilitate în siguranța circulației – obținere permise de conducere toate categoriile, obținere licențe ARR, total 472 din care 14 inapți</p> <p>2) categorii profesionale stabilite prin normele de Medicina Muncii, total 84 din care 1 inapt</p> <p>3) persoane cu responsabilități în domeniul apărării, ordinii publice și siguranței naționale – permis port armă, agenți pază, coordonatori activitate pază și protecție, însoțitor transport valori, detectivi particulari, total 278 din care 9 inapți</p>	Nr. examinări psihologice

<i>Obiectiv specific R.U.</i>	<i>Direcție de acțiune</i>	<i>Activitate</i>	<i>Descrierea activității</i>	<i>Rezultate</i>	<i>Indicatori măsurare performanță</i>
-----------------------------------	--------------------------------	-------------------	-------------------------------	------------------	--

			<p>Alte activități:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✚ asigurarea dispensarizării active a angajaților cu boli cronice</li> <li>✚ acordarea primului ajutor în caz de accidente sau urgențe medicale</li> <li>✚ efectuare de programe de educație sanitară</li> <li>✚ supravegherea stării de sănătate a conducătorilor de vehicul, în zilele caniculare/ geroase, la capete de linie</li> <li>✚ examinări psihologice preventive și recuperatorii</li> <li>✚ evaluări psihologice diferențiate și individualizate</li> </ul>		
--	--	--	---	--	--