

CURTEA DE CONTURI A ROMÂNIEI

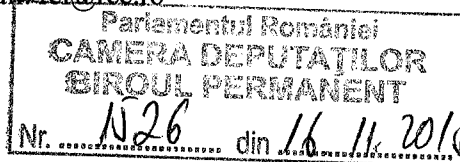
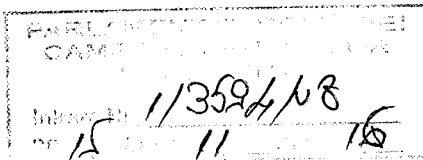
Strada Lev Tolstoi, nr.22-24, Sector 1, cod 011948, București

Telefon: +(40) 21.3078.818; Fax: +(40) 21.3078.875

Website: www.curteadeconturi.ro, E-mail: rei@rcc.ro

CABINET PREȘEDINTE

Nr. 9130 / NV / 11.11.2015



S. Stancu

13.11.2015

Stănescu

13.11.2015

PARLAMENTUL ROMÂNIEI CAMERA DEPUTAȚILOR

PARLAMENTUL ROMÂNIEI
CAMERA DEPUTAȚILOR
SECRETAR GENERAL

Domnului deputat Valeriu Ștefan Zgonea

126810P, 16.11.2015

Președintele Camerei Deputaților

[Handwritten signature]

În temeiul prevederilor art.4 alin.3 și ale art.40 din Legea nr.94/1992, privind organizarea și funcționarea Curții de Conturi, republicată, vă transmitem alăturat, în vederea examinării, **S I N T E Z A Raportului de audit „Performanța activității specifice desfășurate de către Societatea Comercială de Transport cu Metroul București - Metrorex SA în perioada 2010 - 2015”** aprobată de către Plenul Curții de Conturi întrunit în ședința din data de 5.11.2015 și postată pe Site-ul public al Curții de Conturi.

Acțiunea de audit al performanței a fost efectuată de către Curtea de Conturi a României în conformitate cu standardele proprii de audit elaborate în baza standardelor internaționale și a vizat perioada 2010-2015.

Inițierea acțiunii de audit a avut ca principală motivație interesul general cu privire la asigurarea unei activități performante de transport de persoane cu metroul în condiții de siguranță a circulației, unele riscuri și vulnerabilități generatoare de disfuncționalități și deficiențe constatate de către structurile de specialitate ale Curții de Conturi în acțiunile de control efectuate anterior, precum și o serie de materiale critice apărute în mass-media în legătură cu unele aspecte controversate din activitatea entității.

Obiectivul general al acțiunii de audit a fost confirmarea / infirmarea faptului că Metrorex, ca entitate de stat aflată sub autoritatea MT, și-a asumat și îndeplinit în mod real și eficace rolul stabilit legal referitor la •derularea unei activități performante de transport cu metroul în condiții de siguranță a circulației, în scopul satisfacerii interesului public, social și de protecție civilă •dezvoltarea și

modernizarea rețelei de metrou din Municipiul București •realizarea obiectivelor stabilite prin strategii, programe, proiecte •utilizare a fondurilor publice pe criteriile economicității, eficienței și eficacității ș.a.

Concluzia generală a auditului este că Metrorex s-a confruntat cu o permanentă subfinanțare de la bugetul statului, față de necesarul fundamentat, atât pentru activitatea de exploatare cât și pentru proiectele de investiții aprobate.

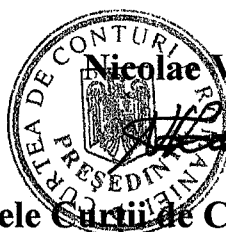
Această realitate a contrazis în fapt prevederile HG nr.482/1999 privind înființarea Metrorex, act normativ în care Guvernul a stabilit scopul și obiectivele entității dar și modalitatea de completare, de la bugetul statului, a diferenței între necesarul fundamentat și resursele proprii ale Metrorex - *inclusiv pentru situațiile de urgență și pentru obiectivele de protecție civilă*.

Ca urmare, nivelul de performanță a activității Metrorex a fost influențat, într-o măsură semnificativă, de un dezechilibru evident între obiective și resurse, în detrimentul resurselor, astfel încât se poate afirma că atât realizările cât și nerealizările entității, inclusiv satisfacția / insatisfacția călătorilor, reprezintă tot atâtea realizări și nerealizări ale Guvernului.

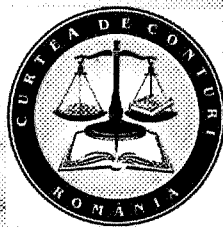
* ~ *

Atenția acordată de către Camera Deputaților analizării aspectelor conținute în prezenta sinteză, *inclusiv cele referitoare la modificarea și completarea unor reglementări legale generale și specifice*, precum și monitorizării modului în care Guvernul și Ministerul Transporturilor se vor implica în sprijinirea Metrorex pentru implementarea recomandărilor formulate ca urmare a derulării acțiunii de audit, ar contribui într-un mod semnificativ la atingerea obiectivelor pentru care a fost inițiat și desfășurat auditul și la diminuarea riscurilor și a vulnerabilităților identificate de către Curtea de Conturi în activitatea Metrorex.

Vă rog să primiți asigurarea înaltei noastre considerații.

**Nicolae Văcăroiu**
[Signature]

Președintele Curții de Conturi a României



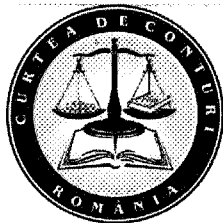
CURTEA DE CONTURI A ROMÂNIEI

AUDITUL PERFORMANȚEI



METROREX SA

2015



CURTEA DE CONTURI A ROMÂNIEI

Strada Lev Tolstoi nr.22-24 Sector 1 cod 011948 București
Telefon: 021 307 88 47; Fax : 021 307 88 95
Internet: <http://www.curteadeconturi.ro> e-mail: DepartamentIII@rcc.ro

Departamentul III

S I N T E Z A

raportului de audit

„Performanța activității specifice desfășurate de către

METROREX SA

în perioada 2010 - 2015”

BUCUREȘTI
Noiembrie 2015

Acronime utilizate

AGA	Adunarea Generală a Acționarilor
AMTB	Autoritatea Metropolitană de Transport București
ANPC	Autoritatea Națională pentru Protecția Consumatorilor
APM	Agencia pentru Protecția Mediului
BVC	Buget de Venituri și Cheltuieli
CA	Consiliul de Administrație
CGMB	Consiliul General al Municipiului București
CTE	Consiliul Tehnico - Economic
HCA	Hotărâre a Consiliului de Administrație
HG	Hotărâre a Guvernului
LG	Lege
Metrorex	Societatea Comercială de Transport cu Metroul București - „METROREX” SA
MFP	Ministerul Finanțelor Publice
MT	Ministerul Transporturilor
OG	Ordonanță a Guvernului
OMFP	Ordinul Ministrului Finanțelor Publice
OMT	Ordinul Ministrului Transporturilor
OUG	Ordonanță de Urgență a Guvernului
PIF	Termen de punere în funcțiune
POST	Program Operațional Sectorial Transport
RATB	Regia Autonomă de Transport București (RATB)
ROF	Regulament de Organizare și Funcționare
SEAP	Sistemul Electronic de Achiziții Publice
UE	Uniunea Europeană

CUPRINS

Capitolul I - INTRODUCERE	4
1.1 - Contextul general	4
1.2 - Informații generale despre METROREX	5
1.3 - Informații despre acțiunea de audit	10
Capitolul II - PRINCIPALELE CONSTATĂRI ȘI CONCLUZII	12
2.1 - Cu privire la aspecte de ordin general	12
2.1.1 - Considerații generale	12
2.1.2 - Strategia de dezvoltare	14
2.1.3 - Rapoartele de activitate anuale	16
2.1.4 - Finanțarea activității	18
2.1.5 - Tarifele de călătorie	23
2.1.6 - Resursele umane	26
2.2 - Cu privire la obiectul de activitate	27
2.2.1 - Obiective de investiții	27
2.2.2 - Exploatarea și administrarea spațiilor	29
2.3 - Cu privire la conceptul „Călătorul în centrul atenției”	32
2.3.1 - Semnalizare și orientare („signalistică”)	33
2.3.2 - Info-chioșcuri	35
2.3.3 - Automatele pentru vânzarea cartelelor	35
2.3.4 - Ventilație / climatizare în trenurile de metrou	36
2.3.5 - Asigurarea de răspundere civilă pentru călători	37
2.3.6 - Transparență / comunicare / mass-media	38
2.4 - Cu privire la situații de urgență și protecție civilă	39
2.4.1 - Situații de urgență	39
2.4.2 - Protecția civilă	41
Capitolul III - PRINCIPALELE RECOMANDĂRI	43
Capitolul IV - PUNCTELE DE VEDERE ALE CONDUCERII	46
Capitolul V - PRINCIPALELE PROPUNERI DE ÎMBUNĂTĂȚIRE A CADRULUI LEGISLATIV	46

CAP. I – INTRODUCERE

Prezenta Sinteza este destinată Parlamentului României, Guvernului României și opiniei publice.

Raportul de audit „Performanța activității specifice desfășurate de către Societatea Comercială de Transport cu Metroul București METROREX SA în perioada 2010 - 2015”, a cărui sinteză este prezentată în continuare, a fost întocmit în cadrul acțiunii de audit efectuată în temeiul prevederilor Legii nr.94/1992 privind organizarea și funcționarea Curții de Conturi, republicată, conform Programului de activitate pe anul 2015 aprobat de către Plenul Curții de Conturi și în conformitate cu standardele proprii de audit ale Curții de Conturi elaborate în baza standardelor internaționale de audit.

Raportul de audit al performanței a fost conciliat la nivelul Metrorex, în formă de proiect, a fost înregistrat la entitate și a fost transmis pentru informare și Ministerului Transporturilor sub autoritatea căruia funcționează entitatea auditată.

Punctul de vedere al conducerii Ministerului Transporturilor, față de vulnerabilitățile, riscurile, disfuncționalitățile și responsabilitățile identificate de către audit și inserate în raportul de audit, precum și față de recomandările formulate - pe care Curtea de Conturi l-a solicitat în data de 7.09.2015 - nu a fost primit până la data prezentei sinteze.

1.1 Contextul general ⁽¹⁾

În prezent, principalii operatori de transport public din București sunt: •Societatea Comercială de Transport cu Metroul București „METROREX” SA” (Metrorex) - sub autoritatea Ministerului Transporturilor - care are atribuții, competențe și responsabilități în administrarea și exploatarea rețelei de transport cu metroul, precum și •Regia Autonomă de Transport București - subordonată Consiliului General al Municipiului București - care are atribuții, competențe și responsabilități în administrarea și exploatarea sistemului de transport de suprafață (tramvaie, autobuze și troleibuze).

În afara acestor operatori principali, au apărut în anii '90, ca urmare a cererii crescute de transport și a liberalizării pieței, o serie de operatori privați de maxi-taxi în regim urban, și de autobuze în regim suburban.

Necesitatea optimizării, modernizării și extinderii actualei rețele de metrou este generată de o serie de factori, cum ar fi: •dinamica estimată a creșterii populației Municipiului București (2020: cca 2,36 milioane locuitori; 2030: cca 2,55 milioane locuitori) •impactul și efectele pozitive pe care o rețea optimă de metrou le are asupra condițiilor generale de transport și de viață ale locuitorilor orașului prin evitarea supraaglomerării traficului de suprafață, prin diminuarea numărului de accidente, a timpului de deplasare, a poluării și a consumului de energie, a degradării carosabilului și a

⁽¹⁾ Au fost utilizate informații și din „Strategia globală de dezvoltare și modernizare a transportului cu metroul în București 2008 - 2030” elaborată de către Metrorex

cheltuielilor cu întreținerea și reparațiile acestuia ș.a. •perspectiva creării viitoarei „zone metropolitane București”, fără de care nu poate fi abordată, proiectată și realizată o dezvoltare durabilă a Municipiului București și a localităților din zona înconjurătoare.

În perioada anterioară au fost vehiculate în spațiul public diverse opinii cu privire la oportunitatea transferării Metrorex din subordinea MT în subordinea Consiliul General al Municipiului București (CGMB), fiind aduse în discuție puncte de vedere, pro și contra, dar în lipsa unui studiu de specialitate privind viabilitatea și consecințele fiecărei variante în parte.

Astfel, au fost invocate atât necesitatea apropierii deciziei administrative de interesele cetățenilor, cât și nivelul de interes al MT față de necesitățile și disfuncționalitățile de transport comunitar de la nivelul Municipiului București, sursele și resursele de finanțare pentru funcționarea, modernizarea și extinderea rețelei de metrou, integrarea și interconectarea celor doi operatori principali de transport comunitar (RATB și Metrorex) într-o viziune unică și integratoare ș.a. ⁽²⁾

1.2 – Informații generale despre METROREX

Societatea Comercială de Transport cu Metroul „METROREX SA” a fost înființată în anul 1999, în conformitate cu HG nr. 482/1999 privind înființarea Societății Comerciale de Transport cu Metroul București „Metrorex” - S.A., prin reorganizarea Regiei de Exploatare a Metroului București care s-a desființat.

Metrorex a fost organizată și funcționează sub autoritatea MT în conformitate cu statutul, anexă la hotărârea Guvernului de înființare, și cu legislația în vigoare privind societățile comerciale, are sediul în București, str. Dinicu Golescu nr. 38, sector 1, a fost înregistrată la Oficiul Național al Registrului Comerțului sub nr.J40/6880/1999 și are cod de identificare fiscală nr. RO13863739.

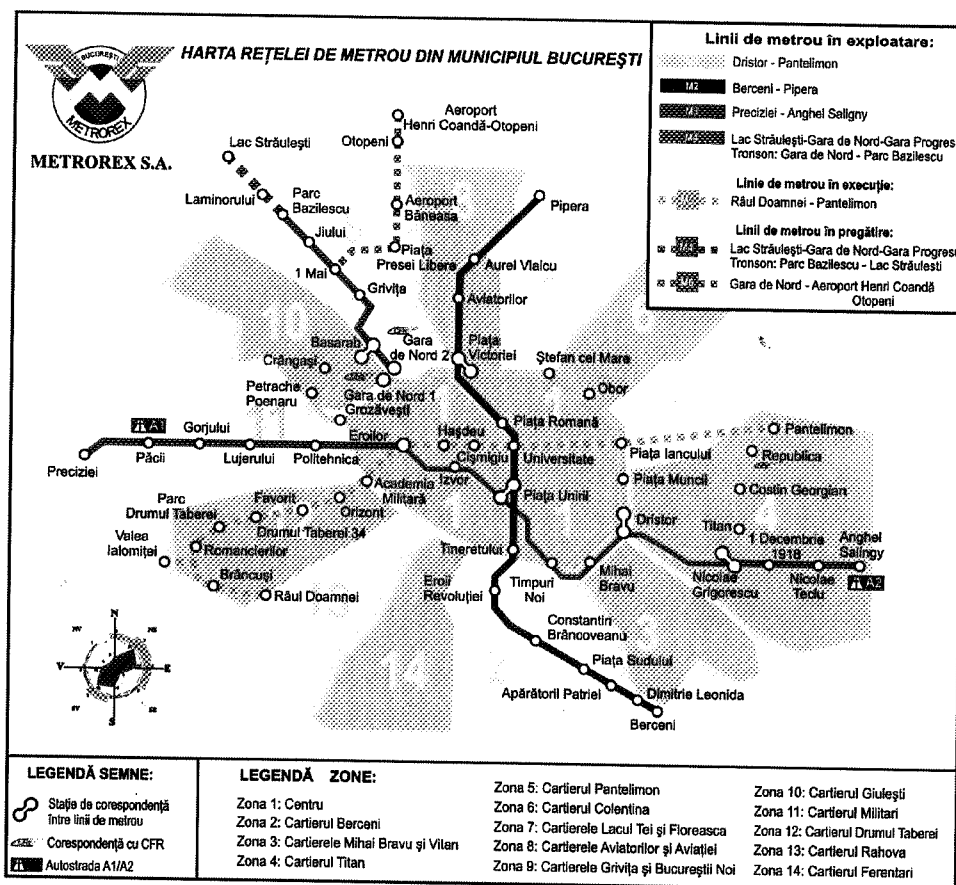
Rețeaua de metrou a fost construită, echipată și dată în folosință etapizat, pe tronsoane, începând cu anul 1979, în prezent având următoarele caracteristici principale: • 69,5 km cale dublă •4 magistrale •51 de stații •4 depouri •parc în exploatare de 450 vagoane.

⁽²⁾ Mai mult chiar, în anul 2013 a fost adoptată „Legea privind stabilirea unor măsuri de descentralizare a unor competențe exercitate de unele ministere și organe de specialitate ale administrației publice centrale, precum și a unor măsuri de reformă privind administrația publică” care prevedea, la **Titlul X „Măsuri de descentralizare în domeniul transporturilor”**, o schimbare radicală în ceea ce privește Metrorex.

Astfel, art.I stabilea că „Pachetul de acțiuni (...) deținut de statul român la Metrorex (...) se transferă cu titlu gratuit municipiului București” și că „Metrorex se transferă din subordinea MT în subordinea Consiliului General al Municipiului București” urmând să fie finanțat, pentru exploatare și investiții, din bugetul local, bugetul de stat, credite externe și interne și din fonduri europene.

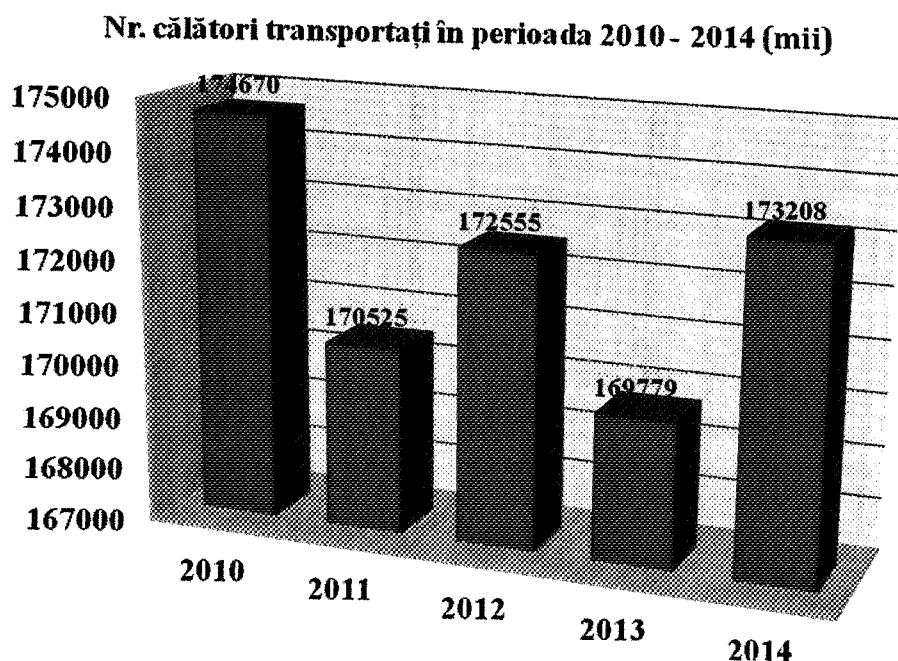
Schimbarea nu a avut ca urmare a faptului că legea a fost **declarată neconstituțională** prin Decizia nr.1/10.01.2014 a Curții Constituționale.

Diagrama nr.1



Deși acoperă numai 4% din lungimea întregii rețele de transport public a Bucureștiului, Metrorex asigură transportul a cca 20% din volumul total al călătorilor ce utilizează mijloace de transport în comun, reprezentând în medie 600 000 de călători/zi lucrătoare și peste 15 milioane de călători într-o lună.

Diagrama nr.2



Conducerea

Conducerea Metrorex a fost asigurată de către Adunarea Generală a Acționarilor, Consiliul de Administrație și de către directorul general.

Directorul general a fost numit de către AGA și, începând cu luna august 2013, de către CA prin aplicarea prevederilor OUG nr.109/2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice.

Obiectul de activitate

Metrorex desfășoară activități de transport de persoane cu metroul pe rețeaua de căi ferate subterane și supraterane, în condiții de siguranță a circulației, în scopul satisfacerii interesului public, social și de protecție civilă, având ca **principal obiect de activitate**:

- asigurarea exploataării, întreținerii și reparării materialului rulant, a rețelei de căi ferate proprii, a instalațiilor, a instalațiilor de protecție civilă și a celorlalte spații tehnologice și ne-tehnologice și instalații specifice

- realizarea de investiții pentru extinderea și modernizarea rețelei de metrou, a infrastructurii și materialului rulant de metrou, precum și pentru valorificarea de active și bunuri

- asigurarea funcției de protecție civilă a populației în cazuri de dezastre

Finanțarea

Transportul public de călători cu metroul are caracter de serviciu public social, iar pentru aceste servicii Metrorex primește de la bugetul de stat transferuri care să acopere diferențele dintre veniturile proprii din activitatea de transport de călători și cheltuielile totale, inclusiv cele determinate de exploatarea, întreținerea și repararea obiectivelor de protecție civilă.

Investițiile pentru realizarea proiectelor de modernizare și dezvoltare a infrastructurii și materialului rulant se finanțează de la bugetul de stat sau din credite garantate de stat și rambursate de la bugetul de stat, aceleași prevederi aplicându-se și pentru obiectivele de protecție civilă.

Bugetul de venituri și cheltuieli al societății se aprobă prin Hotărâre a Guvernului.

Veniturile totale ale Metrorex au fost cuprinse între un minim de 549.781 mii lei în anul 2010 și 656.015 mii lei în anul 2014, iar **cheltuielile totale** au fost cuprinse între un minim de 577.192 mii lei în anul 2011 și 669.394 mii lei în anul 2013.

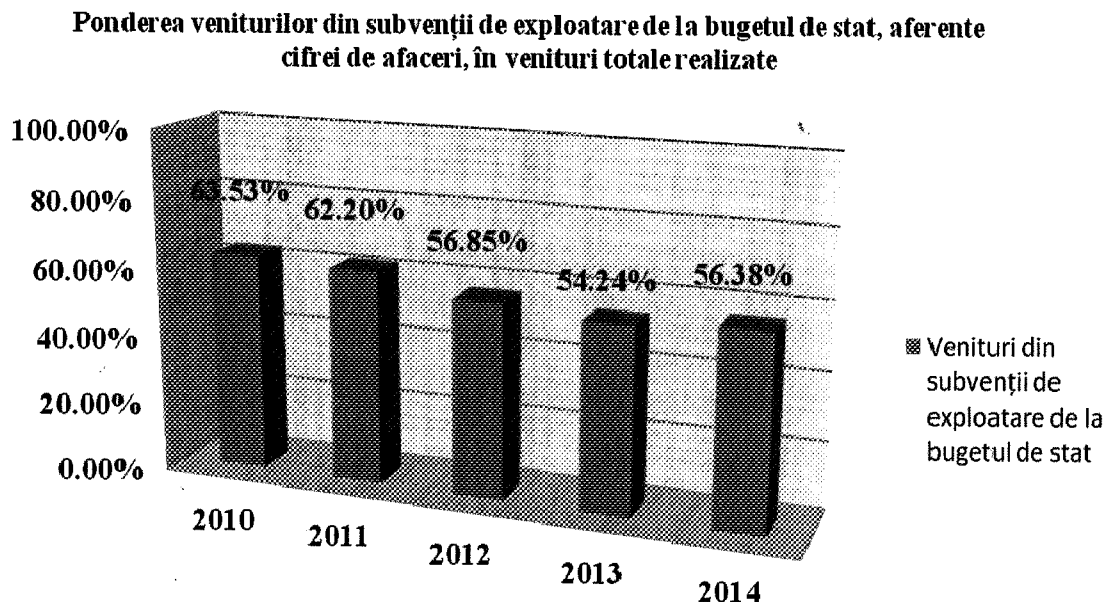
Principalele venituri au fost următoarele:

- **venituri provenite din activitatea de bază** (transport călători) - cca 21-28% din total venituri

- **venituri provenite din alte activități** (activități comerciale, contracte de asociere, închirieri de spații, publicitate ș.a.m.d.) - cca 4-5,5%

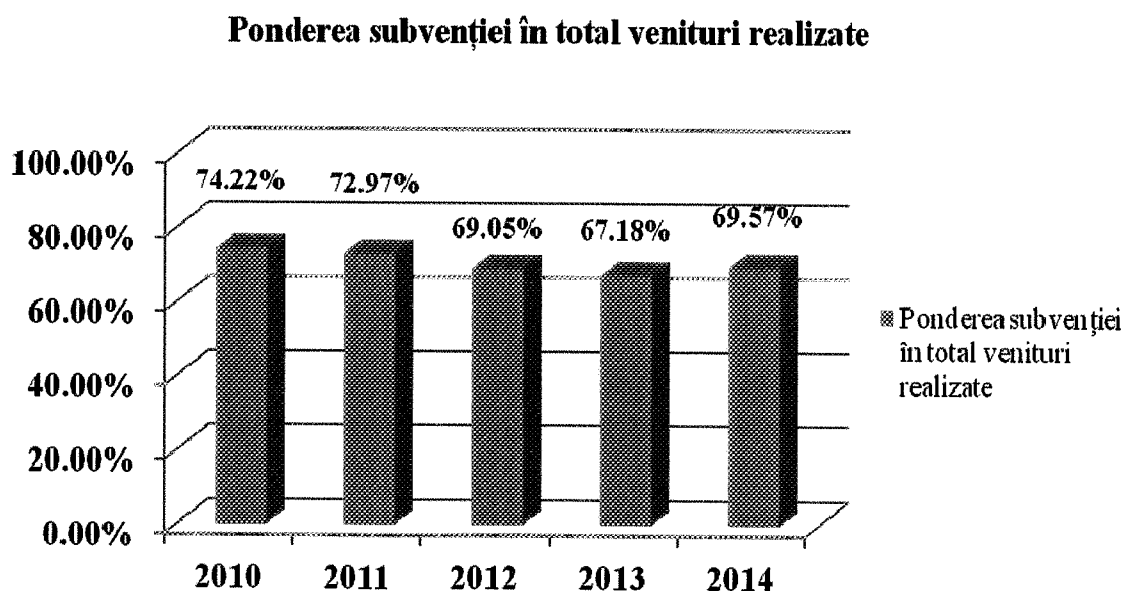
▪ **venituri din subvenții de exploatare de la bugetul de stat, aferente cifrei de afaceri** - formate din subvenție pentru activitatea curentă de exploatare și din subvenție pentru efectuarea mentenanței materialului rulant (operațiune externalizată) - cca 54-64%

Diagrama nr.3



▪ **venituri provenite din alte surse (alte subvenții)** - subvenție pentru compensarea reducerilor de 50% pentru elevi și studenți, gratuități pentru revoluționari și veterani de război ș.a. precum și venituri din subvenții pentru investiții constituite la nivelul cheltuielilor cu amortizarea pentru obiectivele de investiții având ca sursă de finanțare alocații de la bugetul statului - cca 10-13%.

Diagrama nr.4

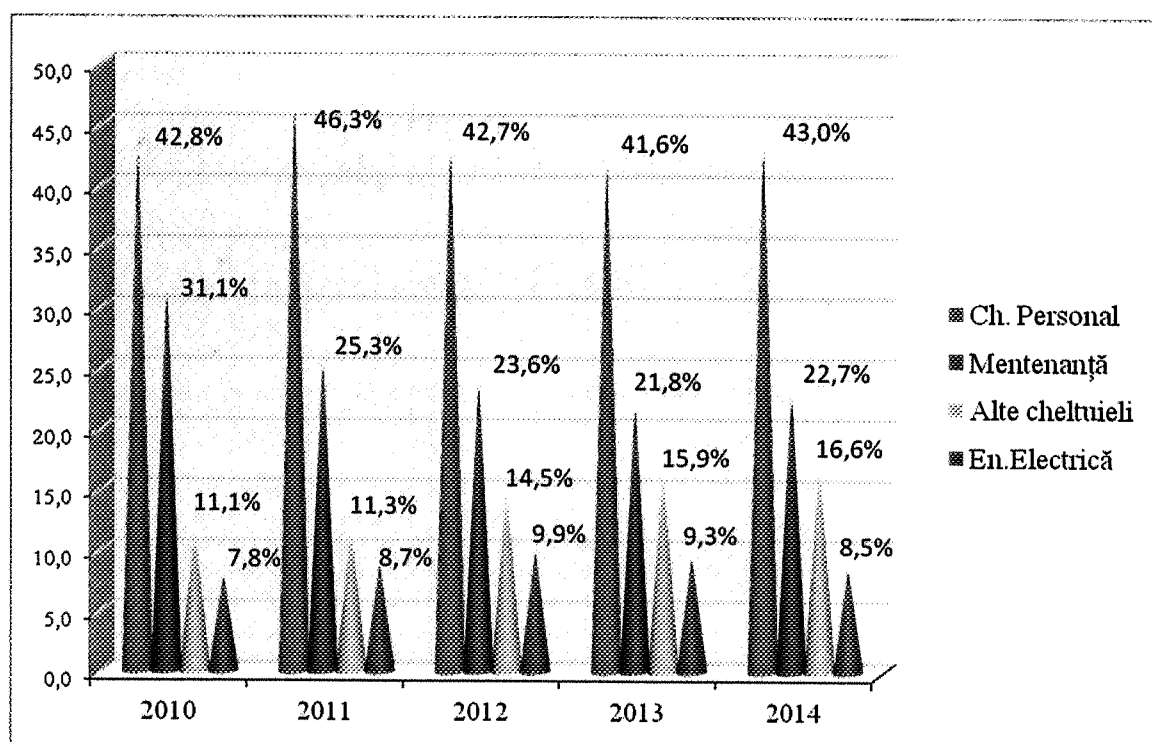


Principalele cheltuieli au fost următoarele:

▪ **cheltuielile de personal** - cca 42-46% din cheltuielile totale ▪ **cheltuielile pentru mentenanța materialului rulant** - cca 22-31% ▪ **cheltuieli cu energia electrică, termică ș.a.** - cca 8-9% ▪ **alte cheltuieli (amortizare, socio-culturale, protocol)** - cca 11-16%.

Diagrama nr.5

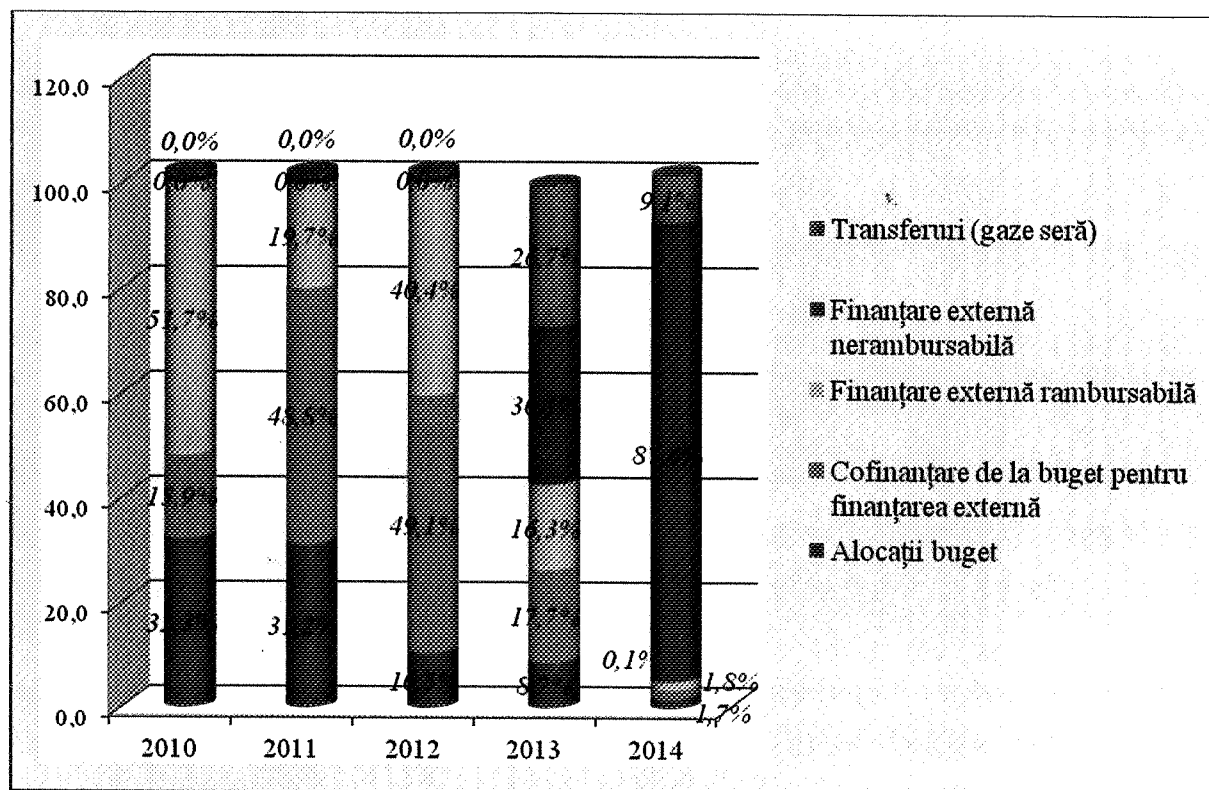
Ponderea principalelor categorii de cheltuieli în total cheltuieli



Resursele de finanțare pentru investiții au fost cuprinse între un minim de 232.510 mii lei în anul 2010 și 1.107.537 mii lei în anul 2014, și au provenit din următoarele surse principale: ▪ **alocațiile de la bugetul de stat** (Titlul 55) - între cca 32% în anul 2010 și cca 2% în anul 2014 ▪ **transferuri pentru investiții** (Titlul 51.02.34) conform OUG nr. 115/2001 (scoatere la licitație de către MFP a certificatelor de emisie de gaze cu efect de seră atribuite României la nivelul UE) - 26,7% în anul 2013 și 9,1% în anul 2014 ▪ **finanțare externă rambursabilă** (Titlul 65) - componenta externă: între cca 51% în anul și cca 0,1% în 2014; cofinanțare de la buget: între cca 49,1% în 2012 și 1,8% în 2014 ▪ **finanțare externă nerambursabilă** (Titlul 56) - cca 30,1% în anul 2013 și 87,4% în anul 2014.

Diagrama nr.6

Principalele surse de finanțare a investițiilor



Metrorex a înregistrat în anii 2010, 2012 și 2013 **rezultate economico-financiare negative**, astfel: în anul 2010 pierderi de **50,5** milioane lei, în anul 2012 pierderi de **42,3** milioane lei, în anul 2013 pierderi de **64,4** milioane lei, iar în anii 2011 și 2014 rezultatele au fost „0”.

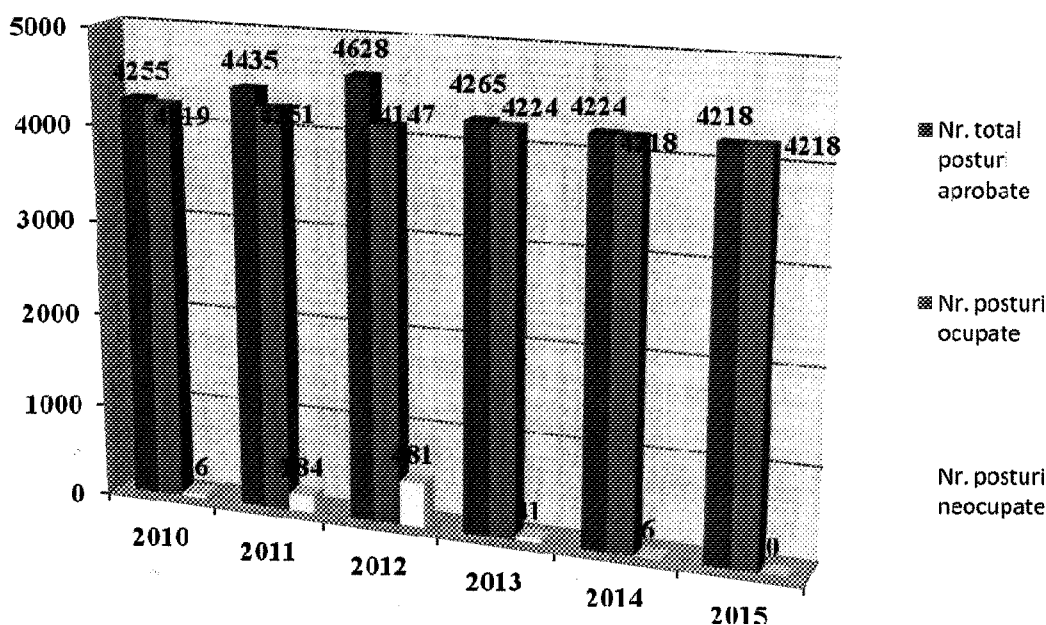
Cauzele principale care au cauzat rezultatele negative au fost următoarele: „valoarea subvenției alocată de la bugetul de stat pentru activitatea de exploatare a fost mai mică decât cea fundamentată și solicitată de către Metrorex, ceea ce a dus la deficite de finanțare pentru acoperirea serviciului public de transport de călători cu metroul iar „veniturile proprii ale societății nu au fost realizate la nivelul prevăzut în BVC și ca urmare a neaprobării la timp, de către MT, a propunerilor Metrorex de ajustare a tarifelor de călătorie.

Resursele umane

Numărul total de posturi prevăzute în organigramele și în statele de funcții aferente aprobate de către CA a avut o evoluție ascendentă în perioada 2010-2012: de la **4 255 de posturi** (din care 36 de posturi neocupate - 0,89%) în anul 2010, la **4 628 de posturi** în anul 2012 (din care 381 de posturi neocupate - 8,24%) și o evoluție descendentă între anii 2013-2015: de la **4 628 de posturi** în anul 2012, la **4 218 posturi** în anul 2015 (0 posturi neocupate).

Diagrama nr.7

Evoluția numărului total de posturi ocupate



Evoluția descendentă a fost determinată de prevederile legilor bugetului de stat pentru anii 2013, 2014, aplicabile și Metrorex, potrivit cărora cheltuielile de personal pentru anii respectivi nu puteau depăși „nivelul cheltuielilor cu salariile realizate în anul precedent, cu încadrarea în nivelul aprobat prin bugetele de venituri și cheltuieli ale anului precedent”, indiferent de numărul posturilor, de factorii determinanți și de datele la care posturile au devenit vacante.

1.3 – Informații despre acțiunea de audit

Mandatul legal

Inițierea și desfășurarea prezentei acțiuni de audit al performanței au la bază mandatul legal conferit de prevederile art.140 din Constituția României și de cele ale art.1 și art.28 din Legea nr.94/1992 privind organizarea și funcționarea Curții de Conturi, republicată.

Motivația inițierii acțiunii de audit

Acțiunea de audit al performanței a fost inițiată de către Curtea de Conturi a României având ca principală motivație interesul general cu privire la asigurarea unei activități performante de transport de persoane cu metroul în condiții de siguranță a circulației, unele riscuri și vulnerabilități generatoare de disfuncționalități și deficiențe constatate de către structurile de specialitate ale Curții de Conturi în acțiunile de control efectuate anterior, precum și o serie de materiale critice apărute în mass-media în legătură cu unele aspecte controversate din activitatea entității.

Perioada auditată

Perioada auditată este **2010-2015**.

Ținta acțiunii de audit

Ținta acțiunii, sau impactul estimat, a fost efectuarea unui audit al performanței independent asupra ansamblului de aspecte, conjuncturi și activități subsumate obiectului de activitate al Metrorex, în vederea identificării: •vulnerabilităților, riscurilor specifice, disfuncționalităților, deficiențelor, consecințelor acestora și responsabilităților aferente •consecințelor și responsabilităților aferente pentru acțiunile / inacțiunile entităților statului cu atribuții și competențe în domeniu •aspectelor și zonelor potențial perfectibile și formulării de recomandări pentru creșterea performanței activităților.

Obiectivul auditului

Acțiunea de audit al performanței a avut ca **obiectiv general** confirmarea / infirmarea faptului că Metrorex, ca entitate de stat aflată sub autoritatea MT, și-a asumat și îndeplinit în mod real și eficace rolul stabilit legal referitor la •derularea unei activități performante de transport cu metroul în condiții de siguranță a circulației, în scopul satisfacerii interesului public, social și de protecție civilă •dezvoltarea și modernizarea rețelei de metrou din Municipiul București •realizarea obiectivelor stabilite prin strategii, programe, proiecte •utilizare a fondurilor publice pe criteriile economicității, eficienței și eficacității ș.a.

CAP. II – PRINCIPALELE CONSTATĂRI ȘI CONCLUZII

2.1 - Cu privire la aspecte de ordin general

2.1.1 Considerații generale

Metrorex a devenit în timp - prin activitatea și serviciile de transport pe care le derulează la un nivel apreciabil de calitate, ritmicitate, siguranță și confort - o prezență permanentă și emblematică pentru Municipiul București și pentru viața și activitatea locuitorilor acestuia, folosit zilnic de un număr semnificativ de cetățeni ai orașului și solicitat din ce în ce mai mult, prin extinderea rețelei existente, de către locuitorii și autoritățile administrației locale din zona limitrofă, viitoarea „zonă metropolitană”.

Cu o infrastructură dificil de întreținut și de extins în condițiile actuale, caracterizate prin insuficiența resurselor financiare și de personal aprobate, Metrorex a dovedit că a înțeles și s-a aliniat scopului și obiectului propriu de activitate, atribuțiilor, competențelor și responsabilităților legal stabilite și a înregistrat un trend crescător al calității activității și al încrederii publicului călător - beneficiind de un management și un personal de specialitate profesionist, cu pregătire de specialitate și experiență semnificative în domeniu.

Prin HG nr.482/1999 privind înființarea Metrorex, Guvernul a stabilit scopul și obiectivele entității:

„Metrorex desfășoară activități de transport de persoane cu metroul pe rețeaua de căi ferate subterane și supraterane, în condiții de siguranță a circulației, în scopul satisfacerii interesului public, social și de protecție civilă”.

Totodată, prin același act normativ, Guvernul și-a asumat responsabilitatea de a asigura completarea necesarului de resurse financiare pentru atingerea scopului, a ținutelor și a obiectivelor stabilite:

„pentru aceste servicii Metrorex primește de la bugetul de stat transferuri care să acopere diferențele dintre veniturile proprii din activitatea de transport de călători și cheltuielile totale (...)”

„investițiile pentru realizarea proiectelor de modernizare și dezvoltare a infrastructurii și materialului rulant se finanțează de la bugetul de stat sau din credite garantate de stat și rambursate de la bugetul de stat(...)”.

➤ În realitate, așa cum reiese și din aspectele prezentate la capitolele următoare, Metrorex s-a confruntat cu situații diferite de acest cadru reglementat, în sensul că subvenția de la bugetul statului pentru activitatea de exploatare nu s-a situat la nivelul necesarului fundamentat și nu a avut un caracter predictiv, BVC fiind deseori revizuit în minus de către MT, în afara unor criterii clar stabilite și transparente.

De asemenea, alocațiile pentru proiectele de investiții au fost în mod constant la un nivel precar, chiar dacă începând cu anul 2013 s-a reușit accesarea de fonduri europene

rambursabile și nerambursabile, iar transferurile și alocațiile necesare protecției civile - cheltuieli determinate de exploatarea, întreținerea și repararea obiectivelor de protecție civilă, respectiv pentru realizarea și modernizarea acestora - nu au reprezentat priorități, fiind cvasi inexistente.

➤ În aceste condiții, se poate afirma că Metrorex, din postura de societate comercială pe acțiuni, cu obiective privind exploatarea, întreținerea și dezvoltarea rețelei de metrou în condiții de siguranță a circulației, nu s-a putut baza pe un comportament predictiv al factorului guvernamental în ceea ce privește finanțarea, atât pentru activitatea de exploatare cât și pentru noile proiecte de investiții, funcționând de regulă subfinanțat în pofida „*interesului public și strategic*” și a „*scopului satisfacerii interesului public, social și de protecție civilă*” stabilite prin hotărârea Guvernului de înființare.

Ca o consecință directă a subfinanțării și a lipsei de predictibilitate a acesteia, managementul s-a aflat în situația de a se concentra, aproape în exclusivitate, pe căutarea și găsirea unor soluții operative, economice, financiare și tehnice, care să evite blocarea sistemului de transport și să-l mențină în funcțiune la un nivel acceptabil de calitate și, uneori, la limita reglementărilor în vigoare privind siguranța circulației.

Ca urmare, atenția și implicarea managementului și chiar a personalului de execuție, au fost mai puțin direcționate și către alte aspecte semnificative și cu impact asupra atingerii, la nivel de performanță, ținutelor și a realizării scopului și obiectivelor stabilite, inclusiv creșterii nivelului de satisfacției a călătorilor.

➤ Chiar dacă scopul și obiectivele principale ale Metrorex vizează aspecte sensibile privind interesul public, cel strategic și de apărare civilă, forma de organizare și funcționare a fost stabilită ca fiind de societate comercială pe acțiuni, iar începând cu anul 2013 au fost aplicate prevederile OUG nr.109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice, excepțiile prevăzute în actul normativ nefiind opozabile și în cazul Metrorex.

➤ În același timp, la nivel intern, atât managementul cât și personalul de execuție mai au încă de lucrat pentru depășirea unei anumite inerții în sistem, a unei reticențe la nou și la schimbare și pentru consolidarea unui cadru intern adecvat care să stimuleze autoanaliza critică, identificarea punctelor slabe, a vulnerabilităților și a riscurilor și inițierea de soluții pentru schimbare și perfecționare, inclusiv prin preluarea și implementarea unor propuneri viabile venite din mediile exterioare entității (public călător, mass-media, parteneri de afaceri ș.a.).

În concluzie, nivelul de performanță a activității Metrorex a fost influențat, într-o măsură semnificativă, de un dezechilibru evident între obiective, resurse (financiare în primul rând) și competență managerială - în detrimentul resurselor - astfel încât se poate afirma că atât realizările cât și nerealizările entității, inclusiv satisfacția / insatisfacția călătorilor, reprezintă tot atâtea realizări și nerealizări ale factorului guvernamental.

2.1.2 Strategia de dezvoltare

Metrorex a elaborat în anul 2007 „Strategia globală de dezvoltare și modernizare a transportului cu metroul în București 2008 - 2030” care a fost aprobată de către CA și de către AGA, și a fost avizată de către CTE al MT.

Strategia se prezintă ca o lucrare substanțială, redactată cu profesionalism și implicare, bazată pe principiile unui transport urban durabil și gândită în termeni moderni și vizionari.

Structurată pe trei paliere temporale: termen scurt 2008 - 2012; termen mediu 2013 - 2020; termen lung 2021 - 2030, strategia prezintă atât bazele pe care se susține - situația de la data elaborării, o prognoză a cererii de transport și o prognoză de dezvoltare - cât și descrierea proiectelor incluse și efectele aplicării strategiei, economico-sociale și asupra mediului.

La elaborarea strategiei au fost avute în vedere principalele obiective strategice pentru sectorul de transport în Municipiul București, cum ar fi:

- ♦reorganizarea transportului de suprafață prin promovarea și implementarea ideii de transport integrat pentru multiple mijloace de transport, în vederea asigurării unui nivel înalt de mobilitate și pentru controlul încărcării traficului
- ♦organizarea și funcționarea Autorității Metropolitane de Transport București (AMTB)
- ♦sistematizarea și diferențierea rețelei existente de transport și continuarea procesului de reabilitare și modernizare a infrastructurii de transport
- ♦protejarea și revitalizarea zonelor istorice din centrul orașului astfel încât să devină atractive din punct de vedere comercial și de petrecere a timpului liber ș.a.

Proiectele incluse în strategie au fost elaborate pe următoarele direcții:

- ♦construirea unor noi linii de metrou în București - linii diametrale pe principalele direcții de penetrare în oraș și realizarea unei linii circulare care să permită transferul rapid între diversele cartiere ale orașului fără a fi necesară atingerea zonei centrale a orașului - și reorganizarea traficului pe anumite linii

- ♦asigurarea legăturii cu Aeroportul H. Coandă din Otopeni

- ♦realizarea de extensii ale liniilor de metrou către comunele suburbane, care vor fi incluse în zona metropolitană (termen mediu și lung, 2013 - 2030): Berceni; Străulești - Mogoșoaia; Buftea; Bolintin; Domnești; Brănești; Glina; Jilava; Alexandria-Mihăilești

- ♦creșterea atractivității rețelei de metrou existente prin îndesirea stațiilor (10 noi stații de metrou); facilități pentru persoane cu dizabilități ș.a.

- ♦modernizarea instalațiilor existente pe liniile în funcțiune și a stațiilor din rețeaua existentă (instalații sanitare pentru public; instalații de „signalistică” ș.a.)

- ♦achiziția de material rulant pentru dotarea liniilor de metrou existente și pentru cele noi și compatibilizarea instalațiilor fixe existente pentru introducerea trenurilor din nouă generație.

➤ Strategia Metrorex, așa cum a fost elaborată și cum este valabilă și în prezent, are calități incontestabile de viziune și performanță dar și limite care, în fapt, îi reduc aplicabilitatea și viabilitatea și o îndepărtează de la statutul de document programator și pragmatic apropiind-o mai mult de cel de deziderat.

Astfel, în conținutul strategiei se fac referiri la două documente care par a susține perspectiva trasată de aceasta dar care, în realitate, nu au consistența și nici forța juridică și durabilitatea necesare pentru a reprezenta fundamentul unei proiecții viitoare atât de extinse și de costisitoare:

♦ „în actualele condiții, Guvernul de la București a elaborat un program de dezvoltare pe termen mediu pentru Municipality Bucureștiului pentru perioada 2007-2010” - program pe care Metrorex nu a fost în măsură să-l prezinte.

♦ „proiectul Marelui București, întocmit de specialiștii Centrului de Dezvoltare și Proiectare Urbană din cadrul Primăriei Capitalei propune ca zonă metropolitană un nou teritoriu de referință al Capitalei, care să înglobeze teritoriul administrativ al Bucureștiului și 93 de unități teritoriale din județele Giurgiu, Teleorman, Dâmbovița, Prahova și Ilfov. Adică 84 de comune, 8 orașe și municipiile Oltenița și București”.

Totodată, prin chiar nivelul la care a fost aprobată („AGA (...) aprobă strategia globală de dezvoltare, rețehnologizare, modernizare (...)”, strategia nu a fost însușită în mod formalizat, prin reglementare legală, de factorul guvernamental și nici nu este parte a unui program național / strategie / master plan în domeniul transporturilor aprobat de către Guvern sau Parlament.

În concluzie, strategiei nu-i este conferită „forța juridică” necesară și nici o minimă predictibilitate a surselor de finanțare care să-i asigure un grad rezonabil de aplicabilitate și de succes, având în vedere că vizează / se bazează pe concepte și modificări semnificative de reorganizare administrativ-teritorială și necesită surse și resurse de finanțare semnificative (cca 14 miliarde € pentru întreaga perioadă).

Ca urmare, văzând și realitatea de fapt a primilor 7 ani de aplicare a Strategiei - precaritatea surselor și resurselor de finanțare, progrese minime în conturarea „Marelui București” și a zonei metropolitane, eficacitate minimă a Autorității Metropolitane de Transport București (înființată abia în anul 2011 prin OG nr.21/30.08.2011) ș.a. - s-ar putea formula prezumția că și limitele strategiei, prezentate mai sus, au reprezentat una dintre cauzele principale ale nerealizării multor obiective prevăzute: extinderea rețelei de metrou, îmbunătățirea condițiilor de acces al călătorilor și a calității aerului, creșterea atractivității rețelei de metrou pentru publicul călător ș.a.

Exemple privind stadiul implementării Strategiei:

Pe termen scurt (2008-2012)

♦ finalizarea și punerea în funcțiune a racordului 2 - zona 1 Mai - Laromet (3 stații) cu termen de punere în funcțiune (PIF) anul 2009/2010: 2 stații finalizate și una în curs de

execuție, termene decalate din lipsă de finanțare

♦*linia 5 Drumul Taberei - Pantelimon, tronsonul 1 și 2, cu PIF 2012/2013: lucrări în curs, termene decalate pentru 2018-2020 din cauza disfuncțiilor de alocare a resurselor financiare*

♦*pentru îmbunătățirea condițiilor de acces al călătorilor și a calității aerului în stațiile de metrou: accese noi, acoperirea acceselor, montarea escalatoarelor, supraînălțarea prizelor de ventilație ș.a. - lucrări prevăzute pentru Magistralele 1-3: niciun proiect nu a fost demarat din lipsă de finanțare*

Pe termen mediu (2013-2020)

♦*linia 7 Voluntari - Colentina - Alexandria (parteneriat public privat), cu PIF 2015 / 2018, a fost sistată în anul 2012 după realizarea studiului de fezabilitate (din cauza unor aspecte contradictorii din legislația specifică proiectelor derulate prin parteneriat public privat)*

♦*linia 4 Laromet - Gara Progresu / tronsonul Gara de Nord - Gara Progresu - cu finanțare din partea Confederației Elvețiene pentru Studiile de fezabilitate și fezabilitate - în anul 2015 se fac încă pregătiri pentru achiziționarea acestor studii (în septembrie 2013 a fost semnat Acordul de implementare referitor la Grantul destinat studiilor respective)*

♦*pentru creșterea atractivității rețelei de metrou pentru publicul călător - îndeșirea stațiilor de metrou cu 10 noi stații cu PIF 2016: niciun proiect nu a fost demarat din lipsă de finanțare*

Pe termen lung (2021-2030)

♦*extinderi ale rețelei de metrou spre zonele suburbane din Aria Metropolitană - linia inelară de sud; Berceni; Buftea; Bolintin; Domnești; Brănești; Glina; Jilava; Mihăilești: niciunul dintre obiectivele din Strategie nu a fost demarat.*

√ *Recomandări (la Cap. III) ⁽³⁾*

2.1.3 Rapoarte de activitate anuale

OUG nr.109/2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice, aplicată la Metrorex începând cu anul 2013, prevede la Cap. V „Transparență. Obligații de raportare” două rapoarte care să fie publicate pe pagina de internet a entității, unul al administratorilor pentru activitatea proprie și altul, elaborat de către CA, cu privire la activitatea entității (art.51, respectiv art.56).

Metrorex a redactat și a publicat pe pagina proprie de internet rapoarte anuale de activitate (art.56), iar începând cu anul 2014 și raportul administratorilor împreună cu situațiile financiare anuale (art.51).

⁽³⁾ *Recomandările sunt prezentate centralizat la Cap. III, din considerente privind aspectul și cursivitatea Sintezei, precum și pentru facilitarea urmăririi centralizate a recomandărilor*

Rapoartele de activitate a entității nu sunt elaborate / aprobate de către CA, așa cum prevede actul normativ, astfel încât să exprime punctul de vedere al acestuia.

➤ Analizând rapoartele de activitate pe anii 2010-2014, auditul remarcă redactarea acestora într-o notă constant favorabilă, fără „puncte slabe”, fără nerealizări, disfuncționalități și cauzele acestora, fără factori externi și interni perturbatori, fără neconformități identificate de auditările interne, managementul calității ș.a., precum și faptul că aceste rapoarte, cel puțin după anul 2013, nu sunt aprobate de către CA, așa cum prevede OUG nr.109/2011, astfel încât să exprime punctul de vedere al acestuia.

Ca remarcă generală se reține faptul că rapoartele par a fi, prin conținut și mod de redactare, mai aproape de materialele specifice prezentării și promovării „brandului” decât de cele specifice unei raportări în spiritul transparenței, nelăsând impresia că se adresează în mod direct cetățenilor, beneficiari ai activității Metrorex dar și finanțatori ai acesteia în dubla calitate de plătitori ai tarifelor de transport și de contribuabili.

Sunt ignorate unele riscuri, deficiențe și consecințe - cu impact asupra capacității entității de a realiza în mod performant obiectul de activitate și de a îndeplini obligațiile, atribuțiile și competențele legale izvorâte din legislație - cauzate de factori cum ar fi:

- decizii politice și administrative
- disfuncționalități în finanțarea activității de exploatare și a celei de investiții
- carențe ale cadrului legislativ
- con condiționări bugetare aplicate pentru elaborarea și aprobarea BVC
- con condiționări și limitări legale la angajarea personalului de specialitate pe locurile devenite vacante, cu implicații în asigurarea respectării și implementării prevederilor legale specifice siguranței circulației ș.a.

Lipsește din rapoarte, sau sunt tratate insuficient, aspecte din activitatea Metrorex, importante pentru cetățeni, ca de exemplu:

- ♦proiectele de investiții sunt prezentate, de regulă, neînsoțite de termenele de finalizare și de motivațiile nerespectării acestora

- ♦nu se fac referiri la disfuncționalități și termene depășite la Magistrala 5 Drumul Taberei - Pantelimon, Tronson Drumul Taberei - Universitate - care a afectat activitatea și viața de zi cu zi a cetățenilor dintr-o zonă extinsă din cartierul Drumul Taberei, prin devierea circulației auto și prin prelungirea stadiului de șantier

- ♦graficele de circulație prezentate nu sunt însoțite și de concluziile unei analize privind respectarea lor în practică, cauzele aferente și măsurile luate

- ♦se amintește, începând cu anul 2012, despre demersurile făcute „pentru includerea Metrorex pe lista de beneficiari ai POST 2007-2013 / Program Operațional Infrastructură Mare 2014-2020” fără însă a se prezenta finalitatea acestor demersuri și, eventual, cauzele blocajelor / întârzierilor / nerealizărilor

- ♦unele aspecte cotidiene cu care se confruntă publicul călător sunt ignorate - multe cuprinse și în sesizările adresate Metrorex sau reieșite din sondajele de opinie efectuate de

către compartimentul marketing și / sau cel de comunicare - cum ar fi: •intervale prea mari de circulație •precaritatea ventilației în trenurile de metrou și lipsa aerului condiționat •lipsa escalatoarelor în unele stații cu trafic important •unele stații neacoperite •număr exagerat de puncte de comercializare a produselor de uz general și de alimentație publică în stații, cu impact asupra aspectului, a deplasării călătorilor, a calității aerului ș.a.

➤În concluzie, ar fi de dorit ca managementul, în primul rând, precum și personalul de specialitate, să conștientizeze faptul că o entitate care se autoevaluează în mod critic, sincer și real - identificând punctele slabe, disfuncționalitățile, cauzele reale interne și exterioare, măsurile de intrare în normalitate ș.a. - este sau poate deveni o entitate puternică și stabilă, iar recunoașterea și afirmarea acestor aspecte este dovadă de profesionalism și responsabilitate.

✓ *Recomandări (la Cap. III)*

2.1.4 Finanțarea activității

Principalele surse de finanțare a Metrorex au fost următoarele:

Activitatea de exploatare (a se vedea Cap. 1.2, diagramele nr.3 și 4)

- ♦venituri proprii, între un minim de cca 25% din veniturile totale și un maxim de cca 33%, provenind din venituri din activitatea de bază (transport călători) și din venituri din alte activități comerciale, asocieri, închirieri de spații ș.a.

- ♦subvenții de la bugetul statului, între cca 67-75%, provenind din subvenții de exploatare aferente cifrei de afaceri - pentru activitatea curentă și pentru efectuarea mentenanței materialului rulant, operațiune externalizată către SC ALSTOM Transport SA, contract nr.91/2003 aprobat prin HG nr.47/2004 - și din subvenții aferente compensării reducerilor și a gratuităților legale

Activitatea de investiții (a se vedea Cap. 1.2, diagrama nr. 6)

- ♦de la bugetul statului, între un maxim de cca 81% în anul 2011 și un minim de cca 13% în 2014 din totalul resurselor pentru investiții, din care:

- alocații de la buget, între un maxim de cca 32% în perioada 2010-2011 și, în scădere, de cca 10,5% în 2012, 9% în 2013 și cca 2% în 2014

- transferuri având ca sursă sumele obținute din scoaterea la licitație, de către Guvern prin MFP, conform OUG nr.115/2011, a certificatelor de emisie de gaze cu efect de seră atribuite României la nivelul UE - 0 în anii 2010-2012, cca 27% în anul 2013 și cca 9% în anul 2014

- cofinanțare (pentru finanțarea externă), cca 16% în 2010, cca 49% în 2011 și în 2012, cca 18% în 2013 și cca 2% în 2014

- ♦din finanțări externe, între un minim de cca 52% din totalul resurselor pentru investiții în anul 2010 și un maxim de cca 87% în anul 2014, din care:

- rambursabilă, între un maxim de cca 52% în anul 2010 și cca 0,1% în 2014

- nerambursabilă, 0 în anii 2010-2012, cca 30% în 2013 și cca 87% în 2014

După cum reiese din datele prezentate, pentru activitatea de **investiții**, contribuția de la bugetul statului a fost în regresie de la cca 80% din resursele totale în anul 2011, la cca 13% în anul 2014, în principal datorită obținerii - urmare a preocupării și propunerilor Metrorex și a demersurilor guvernamentale - finanțării europene nerambursabile începând cu anul 2013, contribuția acesteia fiind spectaculoasă, de la cca 30% în anul 2013 la cca 87% în anul 2014.

➤Referitor la asigurarea finanțării de la bugetul statului față de necesarul fundamentat de către Metrorex și solicitat prin BVC pentru activitatea de **exploatare**, ponderea subvenției în BVC anuale 2010-2014 aprobate prin hotărâri ale Guvernului a fost cuprinsă între 81-86% din necesar.

Pentru activitatea de **investiții**, ponderea finanțării de la buget sub formă de **alocație**, față de necesarul fundamentat de către Metrorex și solicitat prin BVC, a fost cuprinsă între 40-45% din necesar în perioada 2010-2013 și de 3% în anul 2014, iar ponderea transferurilor (OUG nr.115/2011) a fost de 56% din necesar în anul 2013 și de 52% în 2014.

➤Totodată, asigurarea finanțării Metrorex de către factorul guvernamental a avut, în toată perioada 2010-2014, o caracteristică asemănătoare în sensul că repartizarea pe trimestre și luni a fost dezechilibrată în favoarea trimestrului IV și, mai ales, a lunii decembrie.

Astfel, ponderea resurselor totale disponibile în **trimestrul IV**, pentru activitatea de **exploatare**, a variat între un minim de cca 22% din suma anuală în anul 2013 și un maxim de cca 40% în anii 2010 și 2014, iar pentru activitatea de **investiții**, între un minim de cca 12% în 2011 și un maxim de 56% în 2014, cu valori asemănătoare în anii: 2010 - 50%, 2013 - 49%, în condițiile în care o repartizare uniformă pe fiecare trimestru al anului, luată ca reper teoretic, ar fi însemnat **cca 25%** din valoarea anuală.

Ponderea resurselor totale disponibile în **luna decembrie**, pentru activitatea de **exploatare**, a variat între un minim de 3% din suma anuală în anul 2013 și un maxim de cca 19% în 2014, cu valori asemănătoare în anii: 2010 - 15% și 2011 - 14%, iar pentru activitatea de **investiții**, între un minim de cca 3% în 2012 și un maxim de 33% în 2013, cu valori asemănătoare în anii: 2010 - 20%, 2014 - 25%, în condițiile în care o repartizare uniformă pe fiecare lună a anului, luată ca reper teoretic, ar fi însemnat cca **8-9%** din valoarea anuală.

În cazul activității de **exploatare**, o astfel de repartizare dezechilibrată a creat perturbări în buna derulare a finanțării activității curente și a mentenanței, precum și în ritmicitatea efectuării plăților pentru prestațiile achiziționate de către Metrorex.

În cazul activității de **investiții**, repartizarea neuniformă a resurselor, mai ales în trimestrul IV și în luna decembrie, a pus Metrorex în imposibilitatea obiectivă de a utiliza efectiv toate sumele primite ca urmare a faptului că, fie nu s-a putut crește volumul lucrărilor deja începute, fie timpul limitat avut la dispoziție până la sfârșitul anului nu a

foșt ūficient, în mod obiectiv, pentru derularea etapelor organizării, derulării și finalizării procedurilor legale de achiziții publice necesare proiectelor de investiții aprobate.

În concluzie, factorul guvernamental nu a reușit să asigure, în totalitate și la timp, resursele financiare necesare Metrorex, astfel cum și-a asumat responsabilitatea prin HG nr.482/1999 privind înființarea Metrorex și prin HG nr.1501/2007 de modificare a HG nr.45/2003 privind aprobarea contractului de mentenanță de material rulant și feroviar pentru circulația în tunel - ambele subsumate caracterului special care i-a fost conferit activității Metrorex și anume satisfacerea interesului public, social și de protecție civilă.

De asemenea, lipsa elementului predictiv și de echilibru în asigurarea finanțării în decursul anului, pe trimestre și luni, a reprezentat un alt factor de presiune și de bruiaj asupra desfășurării normale a activității, situație care a perturbat atât derularea uniformă și eficientă a activității de exploatare și a plăților aferente - activitatea curentă și activitatea de asigurare a menteneanței - cât și derularea procedurilor de achiziții publice și a contractelor existente în domeniul investițiilor.

Contractul de mentenanță nr.91/2003

Activitatea de mentenanță de material rulant și feroviar pentru circulația în tunel a fost externalizată în anul 2003 și încredințată SC „ALSTOM Transport” SA - contract nr.91/2003 aprobat prin HG nr.47/2004 după ce, prin OUG nr.85/2003, a fost aprobată continuarea procedurii de negociere competitivă cu operatorul economic amintit prin derogare de la prevederile OUG nr.60/2001 privind achizițiile publice.

În anul 2011 a avut loc renegocierea contractului, conform unor condiții cuprinse în Memorandumul nr.AB/3743/02.11.2010 aprobat de către Guvern, iar rezultatele renegocierii au fost aprobate de către Guvern (Memorandumul nr.AB/38573/29.08.2011) și cuprinse în Actul adițional nr.182011 la contractul inițial.

➤Un aspect negativ cu care s-a confruntat Metrorex în perioada auditată a fost acela privind neasigurarea de la bugetul statului, la valoarea necesarului, a subvenției pentru finanțarea activității de mentenanță de material rulant și feroviar pentru circulația în tunel, activitate externalizată în anul 2003 și încredințată SC „ALSTOM Transport” SA.

Cheltuielile aferente contractului de mentenanță au avut o pondere semnificativă în totalul cheltuielilor de exploatare, cca 20-30% din acestea, iar subvenția de la bugetul statului alocată pentru finanțarea acestei activități, în totalul subvenției pentru activitatea de exploatare, a fost de cca 25-40%.

În perioada 2004-2007, asigurarea finanțării s-a făcut inclusiv din credite externe contractate de către MFP, iar sumele datorate pentru prestațiile efectuate au fost plătite atât în anii aferenți prestațiilor cât și în cei următori acestora.

Începând cu anul 2007, prin HG nr.1501/2007 de modificare a HG nr.47/2004, s-a introdus prevederea conform căreia „Sursele de finanțare anuale pentru asigurarea

derulării contractului de mentenanță (...) vor fi asigurate în BVC aprobat anual pentru Metrorex” - art. I pct.1.

Acesta a reprezentat momentul de început al perioadei în care finanțarea și, implicit, derularea contractului de mentenanță de material rulant și feroviar pentru circulația în tunel a devenit o problemă semnificativă pentru managementul Metrorex - chiar dacă rezolvarea acesteia excede competențelor sale - ca urmare a nealocării subvențiilor de la bugetul de stat la nivelul real fundamentat pentru acoperirea integrală a finanțării contractului.

Cu titlu de exemplu, în anul 2008 Metrorex a înregistrat obligații de plată restante de cca 55 milioane lei, în anul 2009 de cca 116 milioane lei, iar în anul 2010 de cca 61 milioane lei.

➤ Consecințele subfinanțării permanente a contractului de mentenanță s-au concretizat în:

- ♦ acumularea și „rostogolirea” datoriilor anuale și calcularea de penalități contractuale de către prestatorul de servicii

- ♦ demersuri legislative pentru ca legislația financiară anuală din domeniul bugetar să cuprindă excepții pentru suportarea din subvenția alocată anului curent și a subvențiilor aferente lucrărilor executate și neplătite din anii anteriori (2008 pentru 2007 - art.4 alin.6 din OUG nr.37/2008 privind reglementarea unor măsuri financiare în domeniul bugetar; 2009 pentru 2008 - art.13 alin.1 din OUG nr.34/2009 cu privire la rectificarea bugetară pe anul 2009)

- ♦ contractarea unui credit comercial, purtător de dobândă, de 165 milioane de lei, destinat achitării obligațiilor restante la plată pentru prestațiile efectuate și recepționate în perioadele august - decembrie 2009 și august-decembrie 2010 - condiție a renegocierii contractului aprobată prin Memorandumul AB/38573/29.08.2011.

Și în cazul creditului contractat, ca și în cazul finanțării curente a contractului de mentenanță, resursele de finanțate necesare pentru plata serviciului datoriei aferent creditului nu au fost asigurate de către factorul guvernamental, în pofida faptului că acest credit a fost aprobat de către Guvern prin Memorandum și că, printr-o „Scrisoare de susținere” (58652/27.12.2011) semnată de ministrul transporturilor, MT „își asumă susținerea ca anual sumele reprezentând subvenții cuvenite Metrorex să fie alocate companiei, în conformitate cu art.5 alin.2 din HG nr. 482/1999, până la achitarea de către societate a serviciului datoriei aferent creditului contractat de la (...)”.

Concluziile celor prezentate, referitoare la sincopalele asigurării finanțării activității Metrorex, sunt următoarele:

- ♦ factorul guvernamental nu a reușit să asigure, în totalitate și la timp, resursele financiare necesare Metrorex, astfel cum și-a asumat responsabilitatea prin HG nr.482/1999 privind înființarea Metrorex și prin HG nr.1501/2007 de modificare a HG

nr.47/2004 privind aprobarea contractului de mentenanță de material rulant și feroviar pentru circulația în tunel - ambele subsumate caracterului special care i-a fost conferit activității Metrorex și anume satisfacerea interesului public, social și de protecție civilă

♦modalitatea practică în care s-a asigurat finanțarea activității curente - în care ponderea subvenției în totalul resurselor aferente activității de exploatare curente nu a reprezentat un reper fix și constant, ci a fost aleatoare de la an la an și chiar în decursul aceluiași an - nu a reprezentat un factor de mobilizare și de stimulare pentru Metrorex de a eficientiza activitatea, de a reduce cheltuielile și de a identifica noi surse de venituri sau a valorifica superior pe cele existente

♦asigurarea sau neasigurarea prin subvenție, la nivelul real fundamentat, a resurselor de finanțare pentru activitatea curentă - neavând legătură de cauzalitate cu performanța managerială sau cu lipsa acesteia și nici cu indicatorii de performanță stabiliți ca urmare a aplicării conducerii corporative prin OUG nr.109/2011, dar producând efecte directe asupra rezultatelor financiare anuale ale Metrorex - lasă sub semnul întrebării necesitatea și eficacitatea aplicării conducerii corporative la această entitate.

În urma negocierilor cu Fondul Monetar Internațional au fost acceptate excepții de la aplicarea conducerii corporative numai pentru entitățile de stat din domeniile „apărare, ordine publică și siguranță națională”, Metrorex nefiind asimilată nici uneia și ca atare, nefiind exceptată.

Aplicarea OUG nr.109/2011 și fixarea unor indicatori de performanță privind „*reducerea plăților restante*”; „*realizarea investițiilor (...) față de graficele de lucrări asumate prin contracte*”; „*modernizarea/înlocuirea parcului de material rulant(...)*”; „*creșterea gradului de satisfacție a călătorilor*” ș.a.m.d. pare a fi doar un exercițiu teoretic și de imagine, lipsit de fundament real, având în vedere că elementul de bază pentru realizarea acestor indicatori rămâne asigurarea finanțării - aceasta depinzând într-o măsură covârșitoare de alte elemente decât performanța managerială.

Astfel, finanțarea activității de exploatare și de investiții se face majoritar din alte surse decât veniturile proprii; tarifele de călătorie și ajustările periodice ale acestora sunt aprobate de către ministrul transporturilor, uneori cu întârzieri cauzate de factori independenți de Metrorex, inclusiv agenda electorală; BVC este aprobat sub necesarul fundamentat și solicitat și fără garanția că resursele vor fi asigurate la nivel și la timp ș.a.

♦în același timp, însă, auditul reține că nici managementul Metrorex nu s-a implicat îndeajuns, convingător și eficace, în demararea unei acțiuni globale și susținute la nivelul tuturor compartimentelor entității, pentru găsirea celor mai eficace metode de diminuare a necesarului de subvenție pentru activitatea curentă de exploatare prin: identificarea eventualelor cheltuieli neeconomice; monitorizarea cheltuielilor pe „centre de cost”; identificarea unor posibile noi surse de venituri proprii și/sau valorificarea eficientă a celor existente; identificarea celor mai viabile metode de organizare, de management și de finanțare ș.a.

√ *Recomandări (la Cap. III)*

2.1.5 Tarife de călătorie

Ponderea veniturilor proprii realizate din activitatea de bază (tarife la transportul de călători) s-a situat, în perioada 2010-2014, între 21-28% din total venituri, în timp ce gradul de acoperire prin subvenție de la bugetul statului a cheltuielilor totale s-a situat între 48-62%.

Ca urmare, nivelul tarifelor are impact direct și semnificativ asupra realizării veniturilor proprii și a resurselor totale de finanțare, astfel încât ajustarea periodică a lor reprezintă una dintre soluțiile diminuării impactului negativ pe care îl produce o alocare anuală insuficientă de subvenție de la bugetul statului, generatoare de deficit de resurse și de rezultate negative ale exercițiilor financiare anuale - situație frecvent întâlnită în perioada auditată.

Tarifele de călătorie cu metroul au fost stabilite și ajustate până în anul 2011 cu avizul Oficiului Concurenței, conform prevederilor *OUG nr.36/2001 privind regimul prețurilor și tarifelor reglementate, care se stabilesc cu avizul Oficiului Concurenței*, iar începând cu anul 2012 au fost ajustate/aprobate prin **ordin al ministrului transporturilor** conform *OUG nr.57/2011 pentru abrogarea unor poziții din anexa la OUG nr.36/2001*.

În timp ce până în anul 2011, „*indicele prețurilor de consum*” era parametrul de ajustare a tarifelor, începând cu anul 2012, ajustarea tarifelor de călătorie cu metroul a avut în vedere noi criterii, mai reale și mai apropiate de situația de fapt a Metrorex: ♦raportul dintre subvenția necesară la nivelul prestațiilor cu caracter de serviciu public și subvenția alocată ♦evoluția prețurilor la materiile prime, materiale, piese de schimb, în funcție de indicele de inflație comunicat de Institutul Național de Statistică ♦evoluția prețurilor la energie electrică și combustibili.

➤În perioada 2010-2012, ajustările de tarif au avut loc anual, iar următoarea ajustare a fost aprobată de către ministru abia în anul 2015, cu o perioadă de 2 ani (2013-2014) în care Metrorex a fundamentat și a solicitat în repetate rânduri această procedură, fără succes însă, în timp ce subvenția necesară pentru activitatea de exploatare nu a fost acoperită decât în proporție de cca 81% în fiecare an.

De asemenea, în perioada auditată, ar fi fost util ca pentru fundamentarea propunerilor de aprobare a noilor tarife și titluri de călătorie Metrorex să fi elaborat, aprobat, și aplicat o metodologie / procedură formalizată (chiar dacă neprevăzută expres de o reglementare legală), ceea ce nu s-a întâmplat, ceea ce a făcut ca propunerile de ajustare să nu aibă la bază un algoritm de calcul și de cuantificare a criteriilor de ajustare, de stabilire a momentului în care trebuie declanșată procedura de ajustare, de calcul al indicelui de majorare ș.a.

Ajustarea tarifară din martie 2015

„Aprobarea tarifelor la călătoria cu metroul”, pentru ajustarea tarifară din anul 2015, s-a făcut prin OMT nr.505/25.03.2015.

Auditul consideră că ajustarea tarifară solicitată era necesară și îndreptățită, însă își exprimă rezerva asupra variantei alese - din cele două analizate - și anume aceea cu eliminarea abonamentului lunar de 62 de călătorii și menținerea doar a celui cu număr nelimitat, mai scump, precum și asupra modului în care a fost fundamentată, motivată și comunicată public această opțiune.

Abonamentul lunar cu 62 de călătorii a fost introdus în anul 2010 și a devenit, în timp, cel mai căutat și apreciat titlu de călătorie de către publicul călător - cca 35% din totalul călătoriilor și din totalul încasărilor - față de abonamentul cu număr nelimitat, mai scump cu cca 15%, care avea pondere de cca 3% în totalul călătoriilor și în totalul încasărilor.

În pofida faptului că a suportat cele mai mari procente de majorare cu ocazia ajustărilor din anii 2011 (cca 30%) și 2012 (cca 43%), față de abonamentul cu număr nelimitat de călătorii (0%, respectiv 20%), abonamentul cu 62 de călătorii era un titlu de călătorie adecvat și convenabil pentru „călătorii fideli” ai metroului care, în general, folosesc metroul pentru a merge la și de la serviciu, adică 2 călătorii pe zi și 44 pe lună, restul fiind disponibile pentru deplasările suplimentare și pentru cele de la sfârșitul săptămânii.

Avantajul pentru călători era că prețul plătit reflecta mai fidel numărul de călătorii efectuate, adică prestația efectivă pe care Metrorex o făcea pentru aceștia, iar dezavantajul pentru Metrorex era că acest tip de abonament era, în practică, o cartelă cu 62 de călătorii, putând fi utilizat pentru validarea intrării succesive a mai multor persoane, altele decât titularul, fără temporizarea de 15 minute specifică abonamentului nelimitat.

➤Focalizarea excesivă a top managementului Metrorex pe majorarea veniturilor cu orice preț a eclipsat într-o oarecare măsură obiective strategice precum: „atragera călătorilor către metrou”, „reducerea traficului de suprafață și a poluării”, „diminuarea cheltuielilor cu întreținerea carosabilului”, „caracterul de interes public” și cel de „serviciu public social”, „consolidarea brandului Metrorex” ș.a.

Această tendință pare a-și avea originea în penuria cronică de subvenții de la bugetul statului, dar și în introducerea conducerii corporative și a indicatorilor de performanță aferenți stabiliți pentru CA și pentru directorul general (OUG nr.109/2011), precum și într-o relativă detașare a managementului față de opiniile, așteptările și reacțiile călătorilor, generată atât de poziția unică pe care o deține entitatea în transportul subteran cât și de faptul că nu depinde în totalitate de călători, de numărul lor și de veniturile încasate de la aceștia.

➤Eliminarea abonamentului de 62 de călătorii nu numai că nu a fost precedată de o analiză de impact, inclusiv mediatică, de un sondaj de opinie ș.a.m.d. dar a fost fundamentată printr-un argument care nu are suficientă susținere reală și nici logică și care, ajuns în spațiu public prin comunicatele de presă ale Metrorex și ale MT, au produs reacții generale de dezaprobare din partea cetățenilor, reflectate intens în sesizările transmise de către aceștia și în mass-media.

„având în vedere numeroasele petiții înregistrate la Metrorex în ultimii 3 ani cu privire la abonamentul lunar cu 62 de călătorii, precum și petițiile primite prin ANPC, prin care călătorii își exprimau nemulțumirea în ceea ce privește efectuarea numărului de călătorii în perioada de valabilitate a abonamentului (fie efectuarea integrală a numărului de călătorii înainte de expirarea perioadei de valabilitate de o lună a abonamentului, fie neefectuarea celor 62 de călătorii caz ce conduce la nemulțumirea călătorilor în ceea ce privește plata călătoriilor neutilizate), Metrorex a analizat petițiile și propune eliminarea acestui titlu de călătorie, astfel călătorii fideli se pot orienta către alte titluri din portofoliul Metrorex, în principal către Abonamentul lunar cu număr nelimitat de călătorii”.

„Numeroasele petiții ale călătorilor” nu reprezintă un indicator relevant comparativ cu numărul semnificativ de călători care au utilizat acest tip de abonament și cu ponderea petițiilor în totalul petițiilor primite, iar nemulțumirile exprimate au vizat anumite limite ale acestui titlu de călătorie care, fie se puteau remedia de către Metrorex, fie călătorii respectivi aveau posibilitatea de a alege alte titluri de călătorie existente, inclusiv abonamentul nelimitat.

Ori, pornind de la o situație reală, dar fără anvergură, argumentația Metrorex generalizează nemulțumirea și, fără a fi cerută nici chiar de către petenți, elimină abonamentul în cauză, anulând astfel posibilitatea călătorilor de a alege în cunoștință de cauză între cele două tipuri de abonament și obligându-i pe toți, inclusiv pe petenți, să achiziționeze alte titluri de călătorie mai scumpe, în special abonamentul nelimitat.

În acest fel, Metrorex a eliminat posibilitatea prin care călătorul, pentru deplasările cotidiene la și de la serviciu, să achite un preț mai apropiat de prestațiile efective de care are nevoie și pe care le primește, adică de numărul de călătorii efectuate, impunând abonamentul cu număr nelimitat de călătorii, ca fiind singurul existent, dar de care puțini au nevoie cu adevărat.

În acest mod, Metrorex a implementat o soluție favorabilă creșterii mai accentuate a veniturilor (rezultat pe care îl invocă în prezent), dar care conține și o componentă mai puțin etică - și care ar fi fost de preferat să fie evitată - în sensul că pretinde și primește (prin eliminarea opțiunii) contravaloarea unor călătorii / prestații potențial disponibile în abonamentul nelimitat, dar de care călătorii nu au nevoie, nu le efectuează, dar le plătesc.

2.1.6 Resurse umane

Numărul total de posturi prevăzute în organigramele și în statele de funcții aferente, aprobate de către CA, precum și numărul de personal existent la finele anului au avut un trend ascendent în perioada 2010-2012 și unul descendent între anii 2013-2015:

Anul	Număr posturi	Număr personal	Posturi neocupate	%
2010	4 255	4 219	36	0,9
2011	4 435	4 251	184	4,2
2012	4 628	4 247	381	8,9
2013	4 265	4 224	41	0,9
2014	4 224	4 218	6	0,1
2015	4218	4218	0	0

➤Evoluția descendentă a numărului de posturi nu reflectă în primul rând o reducere a necesarului real, generată de diminuarea activității sau de aplicarea unor programe și măsuri interne de identificare a surplusului din anumite sectoare de activitate și de reducere a acestuia, ci este efectul prevederilor generale din legile bugetului de stat care condiționează încadrarea în numărul de personal existent la finele anului anterior și în cel aprobat prin BVC.

În aceste condiții, au fost cazuri în care pe posturile tehnice rămase neocupate (mai ales cele prin pensionare, de la sfârșitul anului) nu au putut fi angajate alte persoane cu pregătirea tehnică adecvată pentru a echilibra decalajul dintre numărul de personal existent și numărul de personal prevăzut ca fiind necesar (inclusiv conform reglementărilor în vigoare aplicabile Metrorex, specifice transportului pe calea ferată și care concură la siguranța circulației).

➤Metrorex s-a confruntat aproape în permanență cu un deficit de forță de muncă, generat de limitările BVC aprobate, și cu anumite dezechilibre în repartizarea personalului pe sectoare de activitate și în politica de recrutare, selecție și ocupare a posturilor vacante, mai ales din sectoarele de exploatare.

În aceste condiții, s-a făcut simțită lipsa **strategiei și a politicii de resurse umane**, care să reflecte parcursul viitor al entității din punctul de vedere al resurselor umane: necesarul real de resurse, profesiile, specializările și calificările necesare, variantele viabile de recrutare, formare, perfecționare sau reconversie a personalului, modalitățile de optimizare a numărului de personal, resursele de finanțare necesare și sursele acestora ș.a.

➤Un alt aspect relativ controversat de la nivelul Metrorex este cel referitor la asigurarea necesarului de personal la nivelul reglementărilor / instrucțiunilor specifice transportului pe calea ferată și aplicabile și Metrorex - multe dintre ele cu efecte directe asupra siguranței circulației - astfel că numărul și structura personalului nu acoperă întotdeauna toate cerințele din aceste reglementări.

În aceste condiții, la nivelul top managementului nu a fost declanșată o acțiune de analiză aprofundată - efectuată în mod independent și obiectiv de către specialiști în domeniu sau de către firme specializate - cu privire la necesarul real și obiectiv de personal, pe funcții, calificări și specializări pe fiecare sector de activitate, identificarea eventualelor suprapuneri și dezechilibre precum și a posibilităților reale de reducere, redistribuire, reconversie a personalului excedentar.

➤ În același timp, poate că ar fi fost utilă o analiză - efectuată în mod independent și obiectiv de către specialiști în domeniu sau de către firme specializate - care să identifice un eventual exces de reglementare (reglementări / instrucțiuni specifice transportului pe calea ferată, aplicabile și Metrorex) care, în condițiile specifice transportului cu metroul duce la creșterea nejustificată a necesarului de personal pentru anumite sectoare, funcții, calificări și specializări și, implicit, a cheltuielilor de exploatare.

➤ Pornind de la intenția de a releva o situație comparativă a Metrorex față de entități similare din orașe semnificative din străinătate - obligatorie ca punct de reper în cazul oricărui demers referitor la strategie, îmbunătățirea cadrului organizatoric, de asigurare a resurselor de finanțare ș.a. - echipa de audit a constatat că la nivelul Metrorex nu există o asemenea bază de date și nici o viziune a managementului referitoare la oportunitatea existenței acesteia și la metodele prin care poate fi creată.

Managementului Metrorex nu a acordat atenție și nu s-a implicat în vederea introducerii în „politica” deplasărilor externe a obiectivului referitor la schimbul de experiență cu alte entități similare, cu tradiție și performanțe semnificative, în vederea obținerii unor informații și date de la sursă necesare creării bazei de date comparative cu privire la aspecte semnificative care ar putea reprezenta repere importante pentru perfecționarea activității Metrorex și pentru conturarea unei viziunii de perspectivă asupra dezvoltării viitoare a transportului cu metroul.

Motivele sunt legate atât de insuficiența resurselor de finanțare cât și de o anumită rețineră a managementului în legătură cu o posibilă interpretare (formă mascată de turism) ce s-ar fi putut da unor astfel de schimburi de experiență atât în interiorul Metrorex cât și la nivelul MT.

✓ *Recomandări (la Cap. III)*

2.2 - Cu privire la obiectul de activitate

2.2.1 Obiective de investiții

Extinderea rețelei de metrou

Rețeaua de metrou actuală se prezintă astfel: în funcțiune - 69,5 km, 51 de stații și 4 depouri; în execuție - 9,24 Km, 12 stații și 2 depouri; în pregătire - 33,98 Km, 35 de stații și 2 depouri.

După anul 1989 au fost realizate stația Gorjului și 3 tronsoane (unul de pe M III și 2 de pe M IV) însumând cca 10 km și 10 stații, ceea ce reprezintă cca 15% din structura de astăzi a metroului, iar după anul 2010 au început lucrările de execuție la încă 9,24 Km, 12 stații și 1 depou.

Cauza principală a dezvoltării relativ greoaie a rețelei de metrou, înregistrată după anul 1989, a fost deficitul de resurse bugetare alocate pentru investiții, dar este greu de stabilit - și de aceea auditul evită afirmații tranșante - cât a reprezentat deficit de resurse la nivelul național și cât interes și voință insuficiente ale factorului guvernamental pentru găsirea surselor și resurselor necesare obiectivelor de extindere și dezvoltare a metroului.

În aceste condiții, top managementul Metrorex a manifestat în permanență interesul, preocuparea și implicarea necesare pentru dezvoltarea și extinderea rețelei de metrou, pentru solicitarea resurselor necesare și pentru proiecția în viitor a necesităților de extindere a metroului.

➤ În perioada de după aderarea la UE și până în anul 2013, lipsa resurselor de finanțare de la bugetul statului pentru obiectivele majore de investiții nu a fost suplinită prin finanțări din fonduri europene nerambursabile, factorul guvernamental reușind abia în anul 2013 să obțină aprobarea Comisiei Europene pentru finanțarea proiectelor de investiții și din fonduri externe nerambursabile (Magistrala V Drumul Taberei - Pantelimon).

Magistrala V Drumul Taberei - Pantelimon

Proiectul Magistralei V a fost aprobat prin HG nr.1419/2008, Tronsonul 1 „Drumul Taberei - Universitate” (ramura de Vest) și prin HG nr.525/2008, Tronsonul 2 „Universitate - Pantelimon” (ramura de Est).

Lucrările de execuție au început efectiv în luna septembrie 2011, la secțiunea „Râul Doamnei - Eroilor” de pe ramura de vest, având 6 km și 9 stații - pentru care contractul de proiectare și execuție a fost semnat în data de 14.03.2011 cu termen de execuție 25 de luni (aprilie 2013), și la lotul „Romancierilor - stația Valea Ialomiței”, inclusiv depoul și galeria de legătură - pentru care contractul a fost semnat în data de 14.04.2011 cu termen de execuție 20 de luni (noiembrie 2013).

➤ În fapt, termenele inițiale nu au fost respectate astfel încât nici în prezent, după cca 52 de luni (peste 4 ani, în loc de cca 2 ani cât era prevăzut inițial în contracte) lucrările nu au fost finalizate și zona nu a fost redată utilității publice.

În tot acest timp, o parte semnificativă din cartierul Drumul Taberei și din locuitorii săi au fost afectate de șantier, cu toate vicisitudinile cotidiene aferente, iar locuitorii nu au putut beneficia nici de transportul cu metroul și nici de un transport de suprafață normal, ca urmare a blocajelor și a devierilor impuse de amplasarea șantiierelor.

Metrorex explică aceste întârzieri prin acțiunea unor factori exteriori, uneori obiectivi, care au determinat extensia perioadelor de execuție și prelungirea termenelor de

finalizare, cum ar fi:

♦ finanțare insuficientă prin alocarea, în anul 2013, a unui buget sub nivelul necesarului pentru obiectivele de investiții aprobate - față de un necesar anual de cca 1 miliard de lei au fost aprobate inițial prin buget numai 95 de milioane (cca 10%), ceea ce a dus la solicitarea Metrorex către constructor de a-și dimensiona activitatea în limita fondurilor alocate.

Ulterior, bugetul inițial a fost majorat la 774 milioane lei: • 104 milioane lei conform OUG nr. 17/27.03.2013 pentru modificarea și completarea OUG nr.115/2011 privind (...) scoate la licitație certificatele de emisii de gaze cu efect de seră atribuite României la nivelul UE • 670 milioane lei conform rectificării bugetare din luna octombrie (OUG nr.99/30.10.2013) - majorare insuficientă dar și tardivă având în vedere specificul și etapele lucrărilor de construcții.

♦ emiterea cu întârziere de către APM a Acordului de Mediu ♦ ordinul dat de PMB de sistare a defrișărilor la data de 30.01.2012 și reluarea acestora într-o manieră fracționată, diferit pentru fiecare stație ♦ interzicerea defrișării arborilor și arbuștilor din amplasamentele Magistralei 5 de metrou de către Garda Națională de Mediu până la stabilirea unei soluții optime ♦ apariția de lucrări suplimentare imprevizibile datorate unor rețele subterane ♦ aprobarea unui nou normativ de proiectare ♦ modificarea traseelor liniilor RATB transmisă de PMB la data de 27.04.2015 contrar celor stabilite anterior, ceea ce a cauzat refacerea proiectelor privind amenajările de suprafață și a liniilor de troleibuz.

Principala cauză a întârzierilor și a blocajelor a fost neasigurarea de către factorul guvernamental a finanțării necesare derulării lucrărilor conform contractelor existente, la nivelul managementului Metrorex neexistând informații formalizate referitoare la motivele pentru care, în anul 2013, factorul guvernamental a diminuat masiv alocarea de fonduri pentru investiții, cu atât mai mult cu cât o mare parte dintre ele destinate proiectului Magistralei V proveneau din fonduri europene nerambursabile.

√ *Recomandări (la Cap. III)*

2.2.2 Exploatarea și administrarea spațiilor

Încă din anul 1994, managementul Metrorex a considerat oportun să asocieze în participațiune Metrorex cu SC SINDOMET SERVCOM SRL - firmă la care asociatul unic este Uniunea Sindicatelor Libere din Metrou, structură de tip federație formată în jurul Sindicatului Liber Metrou „Unitatea” al salariaților Metrorex - în vederea exploatării și administrării în comun a unor suprafețe din stațiile de metrou și din căile de acces, în scopul obținerii de profit.

Astfel, pentru derularea activităților comerciale, au fost încheiate și derulate 4 contracte de asociere în participațiune între Metrorex și operatorul economic respectiv (nr.58/1994/1996/2002 și nr.94/2003) iar pentru activitatea de publicitate a fost încheiat contractul nr.75/2007.

În ceea ce privește exploatarea spațiilor pentru publicitate, Metrorex s-a asociat în participațiune atât cu SINDOMET cât și cu alți operatori economici: •Euromedia Group - ctr. nr. 98/2003 •Lemon Design - ctr. nr.103/2004 (publicitate în trenuri) •Spectacular OOH Printing - ctr. 70/2011.

➤Pentru perioada auditată 2010-2015, asocierile în participațiune cu SINDOMET s-au derulat în baza contractelor nr.94/2003 (pentru activități comerciale), respectiv nr.75/2007 (pentru publicitate), încheiate pentru următoarele perioade: 5 ani (2008) cu prelungire făcută în anul 2007 pentru încă 10 ani (2017), respectiv 12 ani (2019).

Ambele contracte prevăd că SINDOMET conduce și administrează activitățile care fac obiectul asocierii, încheie și urmărește derularea contractelor de închiriere, respectiv de publicitate, ține evidența contabilă, virează partea din veniturile obținute care i se cuvine Metrorex.

Partajarea veniturilor și a cheltuielilor în cazul celor 2 contracte a fost următoarea:

♦contract nr.94/2003: Metrorex - 25% din venituri și din cheltuieli; SINDOMET - 75% din venituri și din cheltuieli

♦contract nr. 75/2007: în prezent Metrorex - 53% din venituri, cu un minim garantat de 50 de mii €/an; SINDOMET - 47% din venituri. ⁽⁴⁾

Analizând conținutul contractului pentru activități comerciale, clauzele contractuale și derularea lor, precum și situația existentă pe teren în stațiile de metrou și în căile de acces, auditul are serioase rețineri nu numai asupra necesității acestei asocieri, dar și asupra performanței sale din punctul de vedere al Metrorex, din următoarele considerente:

♦asocierea a fost realizată în absența unei analize comparate, serios și real fundamentate, din care să reiasă necesitatea acesteia - în condițiile în care Metrorex deținea spațiile respective, deținea „vadul comercial”, avea resurse și personal și avea și obiective pentru realizarea și sporirea veniturilor proprii

♦nu poate fi justificată asocierea cu un operator economic fără background în domeniu, fără experiență consolidată, fără personal de specialitate și cu experiență, fără poziționare vizibilă pe piață și, în plus, cu administrator sindicatul - decât dacă s-a dorit consolidarea unei relații atipice cu acesta, relație în care Metrorex să accepte diminuarea prerogativelor sale în administrarea patrimoniului public al statului primit în concesiune și în realizarea și majorarea veniturilor proprii în favoarea sindicatului care, din veniturile astfel obținute, să aibă posibilitatea de a-și finanța propriile acțiuni, inclusiv cele în beneficiul direct al membrilor de sindicat

♦conform clauzelor contractuale, Metrorex nu are posibilități și pârghii, sau le are limitate, în a monitoriza și interveni efectiv asupra ținutelor, obiectivelor și metodelor de

⁽⁴⁾ Metrorex a solicitat în instanță, în anul 2014, suspendarea și rezilierea contractului ca urmare a neîndeplinirii de către asociat a obligațiilor contractuale și, în paralel, a solicitat instanței de judecată și suspendarea efectelor acestuia (suspendarea contractelor încheiate de către SINDOMET cu chiriași).

lucru stabilite de către asociat, asupra „politicii” și criteriilor privind închirierea spațiilor, asupra monitorizării derulării efective a activităților comerciale și, nu în ultimul rând, asupra efectelor acestor activități.

♦de asemenea, Metrorex nu are nici un control asupra stabilirii clauzelor din contractele de închiriere, asupra negocierii și stabilirii chiriei și a altor obligații ale chiriașilor și nici nu poate monitoriza și interveni asupra comportamentului chiriașilor și pentru eliminarea și sancționarea deficiențelor care apar pe parcursul derulării contractelor

Unele dintre consecințele acestei stări de lucruri pot umbri aspirațiile îndreptățite ale Metrorex, ale Bucureștiului și ale locuitorilor săi către modernitate și europenism, ca urmare a „spectacolului” cotidian de bazar, cu aspect și mirosuri culinare specifice, care poate fi întâlnit în unele stații importante și / sau căi de acces.

Sumele încasate de către Metrorex din asociere (25% din diferența între venituri și cheltuielile de exploatare și de amenajare spații anuale - conform contractului) sunt de cca 617 - 863 mii lei pe an (137 - 192 mii de €), ceea ce înseamnă mai puțin de 0,02% din cheltuielile anuale pentru exploatare și, chiar extrapolând pentru cazul în care Metrorex nu ar fi în asociere și ar încasa toate veniturile, tot apare întrebarea dacă este nevoie ca în spațiile Metrorex să se desfășoare activități comerciale în această manieră și dacă opțiunea pentru derularea activităților comerciale, în forma actuală, poate fi considerată ca fiind cu adevărat benefică atât publicului călător cât și Metrorex.

➤În anul 2013, în urma unui control efectuat de către Corpul de control al primului - ministru, au fost identificate deficiențe majore privind asocierea în participațiune dintre Metrorex și SINDOMET (încheierea, conținutul și derularea contractelor de asociere în participațiune pentru derularea activităților comerciale), care au fost cuprinse în raportul de control nr.628/13.09.2013.

Raportul, transmis și la Metrorex, cuprinde și o serie de deficiențe care, în opinia controlului, pot întruni elementele constitutive ale unor infracțiuni prevăzute de Codul Penal și de LG nr.78/2000 pentru prevenirea, descoperirea și sancționarea faptelor de corupție, fapt pentru care se propune sesizarea Direcției Naționale Anticorupție.

În prezent, la nivelul Metrorex, se cunoaște doar că DNA a deschis dosarul nr.393/P/2013 - Secția de combatere a infracțiunilor conexe infracțiunilor de corupție - și a solicitat în luna octombrie 2013 date de stare civilă referitoare la o serie de persoane care au ocupat funcții de conducere în cadrul Metrorex.

Concluzia generală este că asocierea în participațiune cu SINDOMET, pentru activități comerciale, a continuat aproape 21 de ani (din anul 1994 când a fost încheiat primul contract), în condiții relativ puțin schimbate indiferent de contractele în vigoare și fără ca disfuncționalitățile de fond (de felul celor constatate și de Corpul de control al primului-ministru) să fie identificate de către structurile interne specializate - compartimentul comercial, controlul financiar preventiv, controlul financiar de gestiune,

auditul intern, sistemul de management al calității ș.a. - și eliminate de către managementul Metrorex la sesizarea acestora.

Echipa de audit mai reține și faptul că asocierile în participațiune cu firme ale sindicatului din entitatea respectivă generează, în principiu, o relație improprie între conducătorul entității și sindicat precum și o poziționare discutabilă a personalului, pe de o parte din punctul de vedere al sarcinilor și obligațiilor acestora, ca angajați, și pe de altă parte din punctul de vedere al intereselor lor ca membrii ai sindicatului, astfel:

♦conducătorul entității, ca angajator și reprezentat al intereselor patronatului, se asociază cu sindicatul, prin firma acestuia, pentru obținerea de profit, în condițiile în care obiectivele principale și menirea sindicatului sunt să apere drepturile și să promoveze interesele profesionale, economice și sociale ale angajaților în relația cu angajatorul - interese de multe ori aflate în contradicție cu ale acestuia

♦personalul entității din compartimentele implicate în derularea contractelor are, din postura de salariați, sarcini de serviciu privind evaluarea oportunității încheierii și prelungirii contractelor, monitorizarea financiară și pe teren a derulării, verificarea corectitudinii veniturilor cuvenite, aplicarea penalităților și/sau daunelor ș.a., iar din postura de membrii de sindicat are interesul realizării și majorării veniturilor cuvenite firmei sindicatului de care beneficiază direct sau indirect.

Prin comparație, o relație de asociere în participațiune dintre Metrorex și firma în care un salariat ar avea interese directe, mai ales salariații din compartimentele cu atribuții în monitorizarea asocierii și respectarea legalității, ar genera reale și întemeiate suspiciuni de conflict de interese.

√ *Recomandări (la Cap. III)*

2.3 - Cu privire la conceptul „Călătorul în centrul atenției”

Creșterea satisfacției călătorilor, atragerea unui număr cât mai mare de călători către transportul subteran, creșterea calității serviciilor și diversificarea acestora, ridicarea nivelului de securitate și de siguranță a călătorilor ș.a.m.d. sunt deziderate și, în același timp, ținte pe care Metrorex le inserează în aproape toate documentele programatice, în fundamentări și în rapoartele de activitate.

Managementul și personalul de specialitate au manifestat interes și implicare pentru implementarea acestor deziderate, implementare care a avut mai mult sau mai puțin succes în funcție de țintele respective, de nivelul de finanțare a activității de exploatare și a celei de investiții, dar și de o anumită precaritate a „culturii organizaționale”⁽⁵⁾ la nivelul

⁽⁵⁾ „tot ceea ce înseamnă standarde colective de gândire, atitudini, valori, convingeri, norme și obiceiuri care există într-o organizație”

entității în a fixa călătorul, ca individualitate și nu ca noțiune generalizatoare de „călători”, în centrul preocupărilor ca principal subiect și obiectiv.

Chiar dacă mai este destul de făcut pentru atingerea tuturor țințelor propuse, realizările sunt vizibile și semnificative: •montarea de noi escalatoare •montarea de lifturi pentru persoanele cu dizabilități •perfecționarea comunicării în stații și în vagoane •nivel superior de curățenie •pază •achiziționarea de trenuri moderne •îmbunătățirea comportamentului personalului aflat în contact cu publicul călător ș.a.

➤Cu toate acestea, în urma unei observări mai atente și mai detaliate - pe care echipa de audit a realizat-o, inclusiv pe teren - reiese că, totuși, mai sunt de făcut încă multe demersuri în acest sens, cu privire la:

- ♦dotări și modernizări: introducerea escalatoarelor în fiecare stație de la peron până la exterior; îmbunătățirea ventilației/climatizării în trenurile de metrou; creșterea numărului de grupuri sanitare; acoperirea acceselor în stații; extinderea utilizării automatelor de vânzare a cartelelor de metrou; implementarea conceptului de parcări de tip Park & Ride la stațiile terminale ș.a.

- ♦crearea și consolidarea „culturii organizaționale” la nivelul entității, prin care călătorul să fie în centrul preocupărilor ca principal subiect și obiectiv

- ♦alte aspecte ale activității referitoare la: „signalistică” relevantă și ușor asimilabilă; transparență/comunicare/mass-media; asigurarea de răspundere civilă pentru călători; comunicare eficientă audio-video pe peroane și în vagoane; modalități și suporturi eficiente de informare a călătorilor și de instruire a lor pentru situațiile de urgență; facilități de telefonie mobilă și WI-FI în stații și în trenuri; comportament preventiv al personalului ș.a.

2.3.1 Semnalizare și orientare („signalistică”)

Referitor la „signalistica” din stațiile de metrou și din vagoane - sub toate categoriile componente funcție de semnificație sau de domeniul de utilizare: semne orientare-informare, semne obligare, semne interdicție, semne avertizare, semne salvare etc. - se poate afirma că au fost realizate progrese semnificative în ultimii ani, ceea ce denotă o anumită preocupare pentru domeniul respectiv din partea managementului, a compartimentelor și a personalului cu sarcini, competențe și responsabilități aferente.

➤Pornind de la realizări, ar fi de așteptat ca managementul Metrorex să încerce să extindă preocupările și să îmbunătățească viziunea asupra acestui domeniu, pentru a putea perfecționa ceea ce s-a realizat și pentru a diminua incidența și impactul următoarelor aspecte identificate de audit:

- ♦lipsă de uniformitate (standardizare) a semnelor / indicatoarelor *cu aceeași destinație* și a poziționării lor în stații, peroane și căi de acces, ceea ce îngreunează identificarea lor de către călători, mai ales de către cei care folosesc metroul ocazional

♦plăci indicatoare cu denumirea stațiilor și cu numărul liniei (în stații cu mai mult de două linii sau cu peron central) - montate pe pereții stațiilor pe partea opusă peronului și pe peron - insuficiente ca număr și poziționate impropriu, ca distanță și înălțime pentru a fi vizibile călătorilor aflați în trenuri, în oricare loc, în picioare sau pe scaune ș.a.

♦hărțile amplasate în vestibulul stațiilor, conținând rețeaua de metrou, nu sunt amplasate în locuri vizibile și cam în același poziție în toate stațiile (lângă sistemele de taxare de exemplu) pentru a ușura identificarea lor rapidă de către călători - în multe locuri nefiind spațiu necesar ca urmare a amenajărilor pentru activități economice (patiserii, fast-food, mărfuri generale ș.a.)

♦grupurile sanitare pentru călători - și așa în număr insuficient, numai 8 stații (16%) din cel 51 existente fiind astfel echipate - nu sunt presemnalizate și nici semnalizate corespunzător, nici pe harta metroului nici pe peroane și în incinta stațiilor, astfel încât nu sunt cunoscute iar traseul nu poate fi identificat cu ușurință de către călători

♦*în trenurile vechi:* hărțile cu magistrala și cu stațiile pe care circulă trenul respectiv sunt montate numai deasupra ușilor, astfel încât nu pot fi vizibile și din spațiile aflate între uși și nici de pe scaune, fiind scrise cu caractere prea mici pentru a fi văzute cu claritate de la distanță, iar *în trenurile noi:* nu sunt amplasate hărțile cu magistrala și stațiile aferente ci doar hărți ale întregii rețele de metrou, ceea ce diminuează posibilitatea călătorilor de a se orienta permanent asupra traseului și a denumirii stațiilor

♦denumirile unor stații nu sunt, în unele cazuri, cele mai elocvente alegeri, având în vedere că nu au nimic în comun cu obiectivele semnificative de la suprafață, astfel încât călătorii - mai ales cei care utilizează ocazional metroul, cei din provincie și turiștii străini - nu se pot orienta cu ușurință pe harta metroului prin corelarea și vizualizarea denumirii și a poziției magistralelor și a stațiilor cu obiectivele și zonele respective

Pentru exemplificare: ♦denumirea de „Izvor”, a stației aflată chiar lângă Parlament, nu spune nimic referitor la un obiectiv important cum este Parlamentul, atât administrativ cât și turistic ♦„Aviatorilor” - nu are legătură cu parcul Herăstrău, la intrarea căruia se află și care este un obiectiv de interes turistic și de agrement, semnificativ pentru public ♦„Petrache Poenaru” nu are semnificație pentru publicul călător, de interes fiind faptul că în apropiere se află lacul Morii / baraj Ciurel, „Complexul studentesc Regie” al Universității Politehnice și o intrare în Universitatea Politehnică ♦„Anghel Saligny”, chiar dacă are rezonanță istorică, nu transmite informația că este stația terminală a magistralei IV, lângă linia de centură sud ♦„Ștefan cel Mare” este numele bulevardului, în timp ce în apropiere este Clubul Sportiv Dinamo ♦pe viitoarea legătură cu Aeroportul Henri Coandă, stațiile au denumiri semnificative, ale celor două aeroporturi și ale unor capitale de state (Tokyo, Washington, Paris, Bruxelles), în timp ce denumirea uneia dintre stații, „Ion I.C. Brătianu” nu are semnificație în contextul dat ș.a.

2.3.2 Info-chioșcuri

Prezența info-chioșcurilor în stațiile de metrou reprezintă un pas înainte către modernitate și către o conduită în întâmpinarea așteptărilor publicului călător, iar facilitatea operării, conținutul informațiilor și modalitatea de prezentare sunt la nivelul necesar pentru etapa actuală - informațiile sunt utile, clare, complete și ușor de accesat indiferent de cunoștințele și de îndemânarea unor categorii de călători.

➤ Ar fi de dorit ca, atât managementul cât și personalul cu sarcini și responsabilități aferente, să se preocupe mai îndeaproape de unele aspecte identificate de audit ca având nevoie de revizuiți, și anume:

- ♦ prezența info-chioșcurilor este insuficient semnalizată, iar poziționarea lor nu este asemănătoare în toate stațiile și, uneori, este obturată de diverse amenajări pentru activități comerciale
- ♦ în unele ferestre de informare scrisul este prea mic, nefiind accesibil tuturor categoriilor de călători
- ♦ nu apar informații de interes referitoare la:
 - stațiile dotate cu dispozitive și platforme pentru persoanele cu dizabilități
 - stațiile dotate cu grupuri sanitare
- iar la • secțiunea „caracteristicile rețelei de metrou” au rămas referiri la „platforma comună cu RATB”, platformă suspendată din anul 2014 ș.a.

Totodată, pentru informarea și sprijinul acordat călătorilor nefamiliarizați cu rețeaua de metrou nu este prevăzut ca în stațiile de metrou, mai ales în cele cu trafic important și în cele de legătură cu gări / autogări, să se asigure hărți / pliante simplificate ca să fie puse la dispoziția călătorilor la cerere, în mod gratuit (cetățeni din provincie, turiști străini ș.a.), astfel concepute încât să asigure orientarea față de cartiere, de centrul orașului, de obiective importante, de conexiuni cu RATB ș.a.

2.3.3 Automate pentru vânzarea cartelelor

Automate pentru vânzarea cartelelor de metrou (AVC) au fost introduse în anul 2011, în 37 de stații de metrou, la această dată fiind funcționale 34 din totalul de 37 existente - toate fiind ieșite din garanție din august 2014 și rămase fără mentenanță asigurată ca urmare a unor disfuncționalități intervenite la nivelul Metrorex cu privire la declanșarea și finalizarea demersurilor pentru atribuirea contractului, demersuri începute în anul 2014 și nefinalizate nici în prezent.

➤ Introducerea AVC nu a fost însoțită de o campanie susținută de informare și de popularizare și nici de un program intern de integrare optimă a acestora în sistemul de comercializare a titlurilor de călătorie și de redistribuire a personalului - în prezent AVC dublând nejustificat, în unele locuri, ghișeele și punctele cu personal unde sunt vândute titluri de călătorie.

Ca urmare, în pofida faptului că ponderea AVC în totalul punctelor de vânzare este de cca 42%, numărul titlurilor de călătorie vândute prin AVC a reprezentat cca 2% din numărul total, iar valoarea a fost de cca 3-4%, situație influențată și de faptul că actualele AVC nu dau rest și că, începând cu luna martie 2015, a fost sistată posibilitatea plății cu

cardul bancar, urmare a expirării contractului subsecvent pentru „servicii aferente introducerii sistemului de plată prin POS (...)” ⁽⁶⁾.

Metrorex și-a propus să realizeze un proiect care prevede montarea instalațiilor moderne de taxare automată, generalizarea cardului contactless, introducerea porților batante de acces în locul sistemului cu tripod ș.a. și, în paralel, montarea de AVC în fiecare capăt de stație și modernizarea celor existente, astfel încât acestea vor putea emite cartele magnetice, vor reîncărca carduri contactless și vor da rest în bancnote și monede (165 AVC noi și 37 modernizate).

2.3.4 Ventilație / climatizare în trenurile de metrou

Temperatura ridicată din trenurile de metrou, cu precădere la orele de vârf când sunt aglomerate, rămâne un „punct slab” al relației Metrorex - public călător.

Atât trenurile de producție mai vechi cât și cele achiziționate recent nu au montate instalații de aer condiționat / climatizare astfel încât, pentru menținerea unei temperaturi confortabile la interior se utilizează varianta introducerii aerului din stații / tuneluri prin ventilație forțată și pe geamurile rabatabile ale vagoanelor.

În condițiile de aglomerație din orele de vârf de trafic (cerere mare - trenuri insuficiente - intervale de succedare neadaptate), sistemul de ventilație al vagoanelor de metrou nu este suficient pentru a menține un climat de confort termic pentru călători, ceea ce face ca o călătorie cu metroul spre / de la locul de muncă în astfel de condiții să devină o neplăcere și un motiv de nemulțumire a călătorilor și de îndepărtare a lor de transportul cu metroul.

➤ Auditul reține că, în urma analizelor efectuate la nivelul Metrorex, s-a conturat ideea că nu este oportună și nici justificată economic climatizarea aerului în trenurile de metrou, ceea ce a făcut ca toate trenurile de generație nouă, achiziționate începând cu anul 2002, să nu aibă instalate sisteme de aer condiționat - nici caietul de sarcini al licitației desfășurate în anul 2015, pentru achiziționarea trenurilor pentru Magistrala V Drumul Taberei - Pantelimon, nu prevede o astfel de dotare.

Argumentele prin care Metrorex susține această opțiune sunt de natură tehnică și de natură economică:

- ♦ de natură tehnică: sunt legate de infrastructura actuală care nu permite evacuarea în condiții optime a surplusului de căldură degajat în stații și tuneluri de către instalațiile de aer condiționat montate pe trenuri

- ♦ de natură economică: sunt legate de
 - prețul estimat - cca 25-40 mii € / vagon (2,5-4% din valoarea unui vagon, de cca 1 milion de €) și cca 150-300 mii € pentru un tren cu 6 vagoane al cărui preț este de cca 6 milioane €
 - costurile de mentenanță a instalațiilor respective precum și
 - subfinanțarea permanentă a activității de investiții, în care alocația de la buget nu a acoperit numărul de trenuri necesare anumitor magistrale și tronsoane și

⁽⁶⁾ POS - *Electronic Funds Transfer Point of Sale / transfer electronic de fonduri la punctul de vânzare*

nici o anumită dotare a lor, ci a fost o sumă, stabilită la nivelul factorului guvernamental, în care Metrorex a trebuit să se încadreze și a preferat să achiziționeze trenuri în plus decât să le doteze cu aer condiționat.

➤Managementul Metrorex consideră că introducerea climatizării în trenuri ar îmbunătăți confortul termic asigurat pasagerilor doar pentru o perioadă de 2 luni/an, în perioada de vară și numai în timpul orelor de vârf de trafic (7:00-9:00 și 16:00-20:00) - **concluzie față de care auditul are anumite rezerve în sensul că:**

- ♦îmbunătățirea confortului termic asigurat pasagerilor ar trebui să fie un obiectiv important pentru Metrorex

- ♦2 luni pe an (iulie și august) este un interval care nu ține seama de realitatea din trenuri, în sensul că în condiții de aglomerație este la fel de greu de suportat căldura fie că afară este vară fie că este iarnă și călătorii au o anumită vestimentație la care nu pot renunța cu ușurință

- ♦este reală afirmația referitoare la orele de vârf, însă este evident că o mare parte a călătorilor se deplasează tocmai la orele de vârf, astfel că o deplasare către locul de muncă timp de 15-30 de minute în condiții de aglomerație și disconfort termic le poate afecta starea fizică și psihică și nu poate fi compensată de faptul că, la celelalte ore, un număr mai mic de călători beneficiază de condiții optime.

2.3.5 Asigurarea de răspundere civilă pentru călători

➤Managementul Metrorex nu s-a implicat îndeajuns în aspectele privind achiziția serviciilor de asigurări de răspundere civilă pentru pagube produse călătorilor în caz de accidente / incidente feroviare produse în activitatea de transport de călători pe liniile de metrou, cazuri în care Metrorex ar putea fi pus în situația de a plăti daune / compensații civile unor călători afectați.

De abia în anul 2013 au fost făcute demersuri concrete pentru achiziționarea, de la o firmă de asigurări, a serviciilor de asigurare pentru călătorii transportați - în condițiile în care, din anul 2010, Regulamentul de investigare a accidentelor și a incidentelor feroviare aprobat prin HG nr.117/2010, art.13 lit.(h) prevedea obligația, în cadrul managementului siguranței feroviare: „Să ia toate măsurile necesare pentru acoperirea răspunderii sale civile în caz de accidente și/sau incidente în timpul furnizării serviciilor de transport pe calea ferată sau pe rețeaua de transport cu metroul pe care le efectuează”.

Procedura de achiziție directă derulată în anul 2014, la care s-au prezentat 4 companii de asigurare, a conturat, în urma negocierii, următoarele condiții: *Limita răspunderii în agregat: 30 000 000 €; Limita răspunderii / eveniment: 500 000 €; Limite eveniment vătămări corporale / călător, din accidente: (Deces: 10 000 € persoană; Invaliditate permanentă totală: 10 000 €/persoană; Invaliditate temporală / zi / persoană : 25 € - maxim 100 zile consecutive; Spitalizare/zi/persoană: 25 € - maxim 100 zile consecutive; Prima de asigurare anuală 26.500 €.*

Rezultatele nu au fost aprobate de către CA, în luna noiembrie 2014, și abia în luna aprilie 2015, după 4 luni, a fost demarată procedura de achiziție a „Serviciilor de

expertizare și asistență de specialitate în domeniul asigurărilor,, prin publicarea anunțurilor în SEAP - la care nu s-a primit nicio ofertă astfel încât, nici în prezent, obiectivul nu a fost realizat.

Auditul reține că pentru atingerea acestui obiectiv nu s-a efectuat în prealabil o documentare detaliată asupra domeniului asigurărilor, pentru obținerea de date și informații de la entități subordonate MT care practică astfel de asigurări și pentru efectuarea unei analize comparate care să ducă la conturarea și fundamentarea concretă a obiectivelor și cerințelor Metrorex înainte de declanșarea operațiunilor de achiziție.

2.3.6 Transparență / Comunicare / Mass-media

În acest domeniu important și sensibil al activității Metrorex - de rezultatele căruia depinde nivelul și calitatea informării călătorilor și a opiniei publice, a facilitării exprimării opiniilor și, în cele din urmă, a imaginii reale a entității - s-a reușit în ultima perioadă o ridicare a nivelului de conștientizare internă a importanței aspectelor respective, precum și a interesului și implicării managementului în susținerea și promovarea acestei activități.

În acest sens, există pagina de internet a Metrorex cu informații despre entitate, tarife, intervale de circulație, rapoarte de activitate, precum și posibilitatea trimerii de către cetățeni a petițiilor și sugestiilor, atât pe pagina călătorului de pe site-ul Metrorex, cât și prin e-mail (contact@metrorex.ro) și la telefonul călătorului (021 9264).

La nivelul compartimentului cu sarcini, responsabilități și competențe în domeniu, există înțelegerea rolului, a sarcinilor și a prevederilor legale în domeniu, precum și atenția și implicarea necesare pentru realizarea în bune condiții a obiectivelor stabilite.

➤ Auditul reține și anumite aspecte, unele de interpretare și percepere altele de disfuncționalitate, cărora managementul ar trebui să le acorde o mai mare atenție în vederea creșterii performanței și îndeplinirii scopului propus, și anume:

- ♦ pagina de internet a Metrorex este gestionată tehnic de către compartimentul IT dar nu este coordonată direct de către compartimentul comunicare, ceea ce a creat o anumită desincronizare și un blocaj de comunicare între cele două compartimente

- ♦ pagina de internet nu cuprinde toate informațiile și documentele prevăzute de OUG nr.109/2011 și de LG nr.544/2001 privind liberul acces la informațiile de interes public, are un conținut și o structură pe secțiuni căreia îi lipsește o viziune unitară ceea ce îi diminuează din atractivitate și îi îngreunează accesarea

- ♦ în secțiunea „pagina călătorului” există poziția „petiții”, iar imediat dedesubt, fără subtitlu, sunt inserate răspunsuri pe care Metrorex le-a trimis unor cetățeni care și-au exprimat mulțumirea sau au transmis felicitări entității, ceea ce creează confuzie

- ♦ transmiterea online a petițiilor de pe „pagina călătorului” nu este urmată de generarea automată de către sistem a unui răspuns către petent, cu indicarea numărului de înregistrare și a termenului de soluționare și răspuns

♦nu este susținut procedural în mod eficace nivelul necesar de asigurare că toate petițiile trimise on-line de pe „pagina călătorului”, precum și cele trimise direct pe adresa (contact@metrorex.ro) sunt înregistrate și au număr distinct, deoarece nici la nivelul compartimentului IT și nici la cel al compartimentului de specialitate nu este generat un istoric al primirii și înregistrării petițiilor care să se păstreze o perioadă determinată

♦nu a fost elaborată, aprobată și implementată o procedură internă pentru întregul circuit al petițiilor, indiferent de suportul și de metoda de trimitere, care să stabilească etapele, sarcinile, competențele și responsabilitățile atât ale compartimentului comunicare cât și ale compartimentelor care gestionează activitățile reclamate

♦în cazul „telefonului călătorului”, lipsa unei proceduri specifice duce la situația în care după preluarea sesizării telefonice de către dispeceratul central și transmiterea către cei în cauză, nu se mai cunoaște dacă aspectele reclamate s-au adeverit, au fost rezolvate sau vor fi într-un anumit interval de timp ș.a.

♦este de salutat inițiativa compartimentului comunicare de a organiza efectuarea unui sondaj de opinie pentru a identifica nivelul de satisfacție al călătorilor însă, în condițiile unui suport științific precar, a lipsei de experiență și fără metode și tehnici profesionale de stabilire a întrebărilor, de eșantionare, de intervievare și de valorificare a rezultatelor, sondajul și rezultatele sale nu sunt suficient de convingătoare și par a fi menite mai mult să justifice și să consolideze o imagine favorabilă pentru Metrorex decât să identifice realitatea de fapt.

✓ *Recomandări (la Cap. III) ⁽⁷⁾*

2.4 - Situațiile de urgență și protecția civilă

2.4.1 Situații de urgență ⁽⁸⁾

Identificarea riscurilor, a măsurilor de prevenție și a celor de intervenție și salvare a persoanelor comportă luarea în considerare a unor elemente și a unor factori speciali în cazul Metrorex, având în vedere caracterul unicat al transportului de călători în subteran cu rame electrice de metrou, afluența mare de călători la nivelul persoanelor, condițiile de intervenție diferite față de cele pentru transportul de suprafață, riscurile suplimentare la care pot fi supuși călătorii pe timpul transportului în caz de avarii la instalații sau trenuri ș.a.

⁽⁷⁾ *Recomandările sunt aferente întregului Cap.3*

⁽⁸⁾ *Situațiile de urgență reprezintă „evenimente excepționale, cu caracter non-militar, care amenință viața sau sănătatea persoanei, mediul înconjurător, valorile materiale și culturale, iar pentru restabilirea stării de normalitate sunt necesare adoptarea de măsuri și acțiuni urgente, alocarea de resurse specializate și managementul unitar al forțelor și mijloacelor implicate” - art. 2 (a) - OUG nr.21/2004 privind Sistemul Național de Management al Situațiilor de Urgență.*

➤ Activitatea Metrorex cu privire la situațiile de urgență s-a derulat în colaborare cu celelalte forțe care concură la prevenție și intervenție (Direcția Generală de Poliție a Municipiului București, Inspectoratul pentru Situații de Urgență, serviciul Român de informații, Jandarmeria ș.a.) atât în ceea ce privește crearea unui cadru reglementat și procedural cât și în ceea ce privește exercițiile tactice comune pentru pregătirea forțelor de intervenție și testarea capacității de gestionare a situațiilor de criză (incendiu, evacuare călători, colet suspect, atac terorist ș.a.).

În caz de incendiu, intervențiile pentru stingere și salvare sunt dintre cele mai dificile din cauza condițiilor deosebite impuse de spațiul de intervenție limitat, propagării rapide a incendiului cu degajare de temperatură până spre 1000 °C și degajare de fum toxic.

➤ Aspectelor legate de situațiile de urgență li se acordă atenție, însă, auditul reține că există o anumită reținere / neimplicare în problematica respectivă - peste aceea impusă de limitele de competență ale Metrorex față de celelalte autorități care au sarcini și responsabilități directe de intervenție în cazurile de urgență - în sensul că nu se manifestă dorința de a „stăpâni” problematica, de a identifica toate riscurile, de a elabora proceduri interne specifice, a le testa eficacitatea prin exerciții tactice proprii și a le revizui periodic, precum și de a propune soluții și măsuri de perfecționare a cadrului de reglementare.

➤ În acest sens, la nivelul Metrorex nu sunt elaborate și implementate proceduri specifice pentru fiecare dintre domeniile și riscurile identificate care să particularizeze și să detalieze, pentru activitatea și personalul propriu (pe operațiuni, persoane, timpi de reacție ș.a.), cadrul legal și cadrul general stabilit prin documentele de referință semnate în comun cu celelalte forțe de intervenție.

➤ Metrorex participă la exercițiile tactice comune inițiate de autoritățile competente în domeniul situațiilor de urgență, dar nu derulează propriile exerciții, la nivelul său de competență (cu personal propriu și/sau cu voluntari, în timpul sau în afara programului de lucru cu publicul, după caz), pentru toate aspectele ținând de situațiile de urgență, pentru a testa capacitatea de reacție a personalului de specialitate și a personalului de la firmele de pază ș.a., pentru a stabili gradul de cunoaștere a procedurilor, nivelul lor de aplicabilitate, „punctele slabe” în organizare și în derularea exercițiilor ș.a.

➤ În cadrul exercițiilor tactice comune, efectuate împreună cu alte forțe de intervenție, Metrorex nu are cunoștință de existența unor comisii comune de monitorizare a exercițiilor, de măsurare și comparare a timpilor de reacție și de intervenție, de punctare și urmărire a respectării tuturor pașilor procedurali - din raportul cărora să-i fie transmis capitolul referitor la propria prestație pentru analiză și pentru măsuri de revizuire și perfecționare a propriilor procedurilor.

➤ La nivelul Metrorex nu există o procedură clară care să prevadă efectuarea de analize post-factum, formalizate, cu privire la desfășurarea exercițiilor proprii și/sau comune, precum și a evenimentelor petrecute efectiv, în care să fie comparate reacțiile,

timpii și operațiunile derulate efectiv cu cele din procedurile aferente, să fie identificate diferențele și disfuncționalitățile, cauzele și responsabilitățile și să fie propuse măsuri în consecință.

Pentru exemplificare: în data de 16.06.2015, la ora 16:10 a fost semnalat un bagaj suspect sub banchetele de scaune de pe un peron, ceea ce a declanșat aplicarea Reglementărilor specifice M.01/341/2012, evacuarea călătorilor, modificarea accesului și a tranzitării stației și intervenția forțelor speciale pirotehnice ale poliției care au infirmat existența unui mecanism exploziv și s-a permis reluarea traficului normal în jurul orei 17:45.

Față de acest eveniment cu potențial periculos necunoscut, care din fericire nu s-a confirmat, la nivelul Metrorex nu a avut loc o analiză formalizată cu privire la modul, timpul și eficacitatea în care a acționat efectiv fiecare dintre structurile și fiecare dintre persoanele cu atribuții specifice din cadrul Metrorex, singurul raport fiind al dispecerului central care a prezentat derularea evenimentelor din punctul de vedere al acțiunilor pe care le-a întreprins.

Astfel, din raport reiese că după alarmarea dispeceratului central, la ora 16:11, acesta a anunțat poliția metrou și dispecerul comercial pentru a trimite un agent de pază să verifice dacă bagajul este suspect.

Între ora 16:11 când s-a făcut alarmarea și ora 16:42 când poliția metrou a confirmat că bagajul era suspect de a avea un conținut periculos (cca 30 de minute) - ca urmare s-a dispus de către dispecer izolarea zonei, evacuarea călătorilor din stație și reorganizarea circulației trenurilor - nu se cunoaște cu exactitate și nu s-a analizat în mod formalizat și amănunțit ce anume s-a întâmplat efectiv la locul respectiv, cine a intervenit, cum și cu ce eficacitate și care a fost gradul de expunere la pericol (explozia bagajului suspect) pentru călătorii aflați pe peron sau în trenurile care au continuat să circule și să staționeze în stația respectivă în intervalul respectiv de 30 de minute.

➤ Lipsa unor proceduri specifice detaliate și suficient testate a făcut ca și în cazurile de reorganizare a circulației trenurilor să intervină momente contradictorii și de confuzie pentru călători ca urmare a neconcordanței dintre anunțurile făcute în stații și în trenuri și realitatea imediat următoare a transferului de pe un sens pe celălalt, a succesiunii și a direcției efective de plecare a trenurile staționate la peronul comun ș.a.

√ *Recomandări (la Cap. III)*

3.4.2 Protecția civilă

Unul dintre scopurile activității Metrorex, conform prevederilor din HG nr.482/1999 de înființare, este și acela al satisfacerii interesului strategic de protecție civilă - *art.1 (3); art.4(1)*, drept pentru care:

- „primește de la bugetul de stat transferuri care să acopere diferențele dintre veniturile proprii din activitatea de transport de călători și cheltuielile totale, inclusiv cele

determinate de **exploatarea, întreținerea și repararea obiectivelor de protecție civilă, care vor fi nominalizate distinct în BVC (...)**” - art.5 (2)

- „investițiile pentru realizarea proiectelor de modernizare și dezvoltare a infrastructurii și materialului rulant **se finanțează de la bugetul de stat sau din credite garantate de stat și rambursate de la bugetul de stat. Aceleași prevederi se aplică și pentru obiectivele de protecție civilă, sumele alocate fiind nominalizate distinct în BVC**” - art.7

➤ Diferența dintre prevederea legală și realitatea de fapt este nu numai semnificativă, dar și îngrijorătoare în sensul că, în realitate, nu a fost acordată atenția necesară nici din partea managementului Metrorex și nici din partea factorului guvernamental, astfel încât nu au fost aprobate resursele de finanțare necesare și suficiente nici pentru exploatarea, întreținerea și repararea obiectivelor de protecție civilă și nici pentru investiții aferente.

Prevederea privind nominalizarea distinctă în BVC a sumelor pentru exploatarea, întreținerea, repararea și investițiile privind obiectivele de protecție civilă a rămas doar la nivel de reglementare.

La dotările pentru protecție civilă cuprinse în documentațiile proiectelor realizate după anul 1989, se constată că, în unele cazuri, chiar cuprinse în proiect, amenajările și dotările nu s-au realizat sau s-a ales o variantă de amânare prin programarea realizării lor ca proiecte distincte și în perioade ulterioare punerii în funcțiune a tronsoanelor respective - ceea ce face ca realizarea lor să fie greoaie și cu costuri majorate și, în același timp, amenajările respective să nu fie disponibile pentru populație în cazurile specifice protecției civile:

➤ În același timp, o situație aparte care ridică semne de întrebare o reprezintă amenajările și dotările pentru apărare civilă, realizate începând cu anul 1979 și până în prezent, care nu au fost preluate în totalitate ca mijloace fixe, se regăsesc valoric în investiții în curs și nu sunt preluate cantitativ și valoric în gestiunea de mijloace fixe puse în funcțiune (porți speciale de apărare civilă amplasate pe vestibule și pe tuneluri (peron) în vederea închiderii etanșe în caz de evenimente, prize de aer și grupuri electrogene ș.a.):

♦ *au fost preluate 32 de porți AC pe vestibule, 23 de porți AC pe tunel (peron), 26 prize de aer din centralele de ventilație generală și 5 grupuri electrogene*

♦ *nu au fost preluate 42 de porți AC pe vestibule, 89 de porți AC pe tunel (peron), 26 prize de aer din centralele de ventilație generală și 23 grupuri electrogene*

√ *Recomandări (la Cap. III)*

CAP. III – PRINCIPALELE RECOMANDĂRI

Pentru facilitarea urmăririi centralizate a recomandărilor, acestea au fost grupate în acest capitol distinct, cu trimitere la fiecare capitol și subcapitol la care se referă recomandarea respectivă.

Nr	Principalele recomandări
Conducerea Metrorex va analiza, în mod formalizat, aspectele prezentate în raportul de audit și va dispune măsurile adecvate pentru:	
Cap. 2.1.2 - Strategia de dezvoltare	
1	Recomandare ❖ Revizuirea, adaptarea, actualizarea și aprobarea Strategiei globale de dezvoltare
2	Recomandare ❖ Inițierea, la nivelul de competență al Metrorex, demersurilor necesare în vederea revizuirii legislației privind nivelul de aprobare a strategiei globale de dezvoltare
3	Recomandare ❖ Elaborarea și aprobarea unui „Program de măsuri” adecvat și eficace în vederea implementării strategiei globale de dezvoltare revizuite și actualizate
4	Recomandare ❖ Efectuarea unei analize cu privire la modul în care Metrorex este cuprins în proiectul Master Planului General de Transport al României și inițierea, la nivelul său de competență, demersurilor necesare pentru o eventuală și necesară (dacă va fi cazul) îmbunătățire
Cap. 2.1.3 - Rapoarte de activitate anuale	
5	Recomandare ❖ Regândirea formei și a conținutului viitoarelor rapoarte anuale de activitate privind activitatea Metrorex
6	Recomandare ❖ Identificarea și îndeplinirea tuturor obligațiilor pe care conducerea Metrorex le are conform Cap. V „Transparență. Obligații de raportare” din OUG nr.109/2011 și conform LG nr.544/2001 privind liberul acces la informațiile de interes public (art.5 alin.3 ș.a.)
Cap. 2.1.4 - Finanțarea activității	
7	Recomandare ❖ Elaborarea și aprobarea unui „Program de măsuri” pentru organizarea și derularea unei acțiuni de analiză pentru identificarea măsurilor adecvate în vederea diminuării necesarului de subvenție de la bugetul statului pentru activitatea de exploatare.
8	Recomandare ❖ Aprobarea, organizarea și implementarea unui sistem de monitorizare pe „centre de cost”, în vederea optimizării repartizării resurselor disponibile
9	Recomandare ❖ Elaborarea și aprobarea unui „Program de măsuri” pentru identificarea celei mai viabile și eficiente variante de organizare, de subordonare, de management și de finanțare pentru Metrorex, și inițierea demersurilor necesare pentru revizuirea legislației în sensul implementării variantei respective
10	Recomandare ❖ Efectuarea unei analize SWOT referitoare la viabilitatea și eficacitatea aplicării conducerii corporative și a indicatorilor de performanță aferenți (OUG nr.109/2011) și inițierea demersurilor necesare pentru revizuirii legislației în sensul eventualei exceptări a Metrorex
Cap. 2.1.5 - Tarife de călătorie	
11	Recomandare ❖ Elaborarea, aprobarea și implementarea unei proceduri / metodologii privind fundamentarea ajustării tarifelor de călătorie și a propunerilor de aprobare a noilor tarife și titluri de călătorie
12	Recomandare ❖ Inițierea, la nivelul de competență al Metrorex, demersurilor necesare pentru revizuirii legislației referitoare la ajustarea tarifelor de călătorie cu metroul, în sensul cuprinderii în actul normativ a condițiilor și termenelor în care se declanșează procedura de ajustare și în care se aprobă de către ministru
Cap. 2.1.6 - Resurse umane	
13	Recomandare ❖ Inițierea, elaborarea, aprobarea și implementarea Strategiei de resurse umane pe termen scurt, mediu și lung, precum și a unui „Program de măsuri” adecvat și eficace în vederea

implementării strategiei

- 14 **Recomandare** ❖ Inițierea unei acțiuni de analiză comparată în vederea stabilirii necesarului real și obiectiv de personal, pe funcții, calificări și specializări pe fiecare sector de activitate
- 15 **Recomandare** ❖ Inițierea unei acțiuni de analiză comparată în vederea identificării acelor reglementări / instrucțiuni specifice transportului pe calea ferată, aplicabile și în cazul Metrorex, care pot fi eliminate, revizuite, simplificate sau adaptate pentru Metrorex și inițierea demersurilor necesare în vederea modificării legislației
- 16 **Recomandare** ❖ Implicarea mai eficace a managementului prin acordarea unei atenții sporite dezvoltării și consolidării componentei de perfecționare profesională a personalului
- 17 **Recomandare** ❖ Crearea unei baze de date comparative referitoare la aspecte și indicatori specifici altor entități similare Metrorex, din străinătate, cu tradiție și performanțe semnificative în domeniu

Cap. 2.2.1 - Obiective de investiții

- 18 **Recomandare** ❖ Continuarea fundamentării reale, prin proiectul de BVC, a necesarului de resurse financiare anuale pentru proiectele de investiții aprobate și informarea MT cu privire la consecințele directe, indirecte și conexe cauzate de aprobarea finanțării sub necesarul fundamentat, pentru fiecare proiect și lucrare în parte
- 19 **Recomandare** ❖ Efectuarea unei analize formalizate asupra modului de acțiune cu privire la derularea contractului și la execuția lucrărilor la Magistrala V, identificarea cauzelor reale ale disfuncționalităților și stabilirea măsurilor pentru revizuirea ROF, a procedurilor interne aferente, a fișelor de post, a metodologiei de întocmire a caietelor de sarcini ș.a.

Cap. 2.2.2 - Exploatarea și administrarea spațiilor

- 20 **Recomandare** ❖ Efectuarea unei analize formalizate a modului în care au fost respectate clauzele contractului de asociere în participațiune nr.94/2003 și a modului și eficacității cu care compartimentele interne cu atribuții și-au realizat sarcinile și responsabilitățile, identificarea „punctelor slabe” ale asocierii și stabilirea unei concluzii fundamentate cu privire la oportunitatea continuării contractului sau rezilierea acestuia, precum și măsurile legale ce trebuie întreprinse
- 21 **Recomandare** ❖ Inițierea, la nivelul de competență al Metrorex, demersurilor necesare pentru obținerea unui punct de vedere oficial de la Agenția Națională de Integritate cu privire la existența unor elemente de natura „conflictului de interese” generate de asocierea în participațiune a Metrorex cu o firmă privată în care asociat este chiar sindicatul
- 22 **Recomandare** ❖ Inițierea, la nivelul de competență al Metrorex, a demersurilor necesare, pentru revizuirea legislației specifice (pachetul referitor la sindicate, inclusiv LG nr.62/2011 a dialogului social ș.a.) în vederea introducerii interdicției pentru firmele la care sindicatele din entitățile cu capital de stat sunt asociate/acționare, sau au interese directe sau indirecte, de a derula afaceri aducătoare de profit cu entitățile respective

Cap. 2.3 - Cu privire la conceptul „Călătorul în centrul atenției”

- 23 **Recomandare** ❖ Elaborarea, aprobarea și implementarea unui „Program de măsuri” pentru revizuirea regulamentelor interne, fișelor de post, codului etic ș.a. astfel încât să poată fi consolidată o „cultură organizațională”
- 24 **Recomandare** ❖ Elaborarea, aprobarea și implementarea unor proceduri specifice pentru domeniile „signalistică”; informarea călătorilor și comunicare / transparență / mass-media, în vederea abordării unitare a aspectelor specifice
- 25 **Recomandare** ❖ Elaborarea, aprobarea și implementarea unor măsuri specifice cu privire la AVC (automate pentru vânzarea cartelelor), în vederea eliminării disfuncționalităților de felul celor identificate în timpul auditului
- 26 **Recomandare** ❖ Efectuarea unei analize formalizate a soluțiilor tehnico-economice cele mai viabile pentru eliminarea disconfortului termic din trenurile de metrou în condiții de aglomerație
- 27 **Recomandare** ❖ Dispunerea măsurilor necesare în vederea urgentării și finalizării achiziției serviciilor de asigurări de răspundere civilă pentru pagube produse călătorilor în caz de accidente / incidente feroviare produse în activitatea de transport de călători pe liniile de metrou

Cap. 2.4.1 - Situații de urgență

- 28 *Recomandare* ❖Elaborarea, aprobarea și implementarea de proceduri specifice detaliate, pentru riscurile identificate din domeniul situațiilor de urgență, destinate activităților și personalului propriu (inclusiv personalul de pază și, în consecință, revizuirea obligațiilor contractuale ale acestuia)
- 29 *Recomandare* ❖Elaborarea, aprobarea și implementarea unui cadru organizatoric necesar pentru efectuarea periodică, conform unui program anual aprobat, de exerciții tactice proprii, organizate la nivelul său de competență și derulate cu personal propriu și/sau cu voluntari
- 30 *Recomandare* ❖Elaborarea, aprobarea și implementarea unei proceduri specifice de constituire și funcționare a unor comisii de monitorizare formalizată a modului de derulare a exercițiilor tactice și care să întocmească rapoarte comparative referitoare la respectarea procedurilor
- 31 *Recomandare* ❖Elaborarea, aprobarea și implementarea unei proceduri specifice de constituire și funcționare a unor comisii de analiză formalizată, post-factum, a modului de aplicare a procedurilor în cazurile unor evenimente de natura situațiilor de urgență care au avut loc

Cap. 2.4.2 - Protecție civilă

- 32 *Recomandare* ❖Efectuarea unei analize formalizate a tuturor aspectelor privind protecția civilă și elaborarea, aprobarea și implementarea unui Program de măsuri adecvate pentru eliminarea disfuncționalităților existente
- 33 *Recomandare* ❖Informarea oficială și formalizată a Guvernului, la nivelul de competență al Metrorex, cu privire la situația reală a amenajărilor și dotărilor pentru protecție civilă, la stadiul acestora, la fondurile necesare pentru exploatarea, întreținerea și repararea lor și pentru investiții specifice, la disfuncționalităților legislative apărute și la blocajelor din relațiile cu alte instituții și autorități publice, precum și la riscurile implicate de situația actuală și de neasigurarea resurselor de finanțare conform HG nr. 482/1999
- 34 *Recomandare* ❖Inițierea demersurilor necesare, la nivelul de competență al Metrorex, în vederea revizuirii legislației specifice referitoare la protecția civilă

CAP. IV – PUNCTELE DE VEDERE ALE CONDUCERII ENTITĂȚII AUDITATE

Punerea de acord a aspectelor cuprinse în proiectul raportului de audit al performanței, cu punctele de vedere ale conducerii Metrorex, s-a făcut în cadrul întâlnirii de conciliere care s-a desfășurat în temeiul prevederilor pct.424 din „Regulamentul privind organizarea și desfășurarea activităților specifice Curții de Conturi, precum și valorificarea actelor rezultate din aceste activități” aprobat de către Plenul Curții și publicat în M.O. nr.547/24.07.2014424.

În cadrul întâlnirii de conciliate au fost revizuite / completate / eliminate acele paragrafe din proiectul de raport care au fost puse în discuție de către participanții din partea entității auditate, forma finală a raportului conținând cele convenite la conciliere.

CAP. V – PRINCIPALELE PROPUNERI DE ÎMBUNĂTĂȚIRE A CADRULUI LEGISLATIV

1. Exceptarea Metrorex de la prevederile legilor anuale ale bugetului de stat în ceea ce privește obligația de a se încadra, prin BVC, în numărul de personal existent la finele anului anterior, în condițiile în care au loc pensionări sau plecări din sistem înainte la sfârșitul acestuia - având în vedere specificul activității și necesitatea de respectare a unor reglementări specifice transportului pe calea ferată care prevăd o anumită normă de personal pentru asigurarea siguranței circulației.

2. Completarea art.56 (c) din Legea 53/2003 - Codul Muncii, cu modificările și completările ulterioare, republicată, astfel încât deciziile de pensionare să fie transmise simultan atât salariatului, cât și angajatorului - pentru a se evita diverse interpretări contradictorii în legătură cu data încetării contractului individual de muncă „la data comunicării deciziilor de pensionare”, în prezent comunicarea făcându-se numai către persoana în cauză care o poate prezenta angajatorului cu întârziere.

3. Modificarea OG nr.26/2013 privind întărirea disciplinei financiare la nivelul unor operatori economici la care statul sau unitățile administrativ-teritoriale sunt acționari unici ori majoritari sau dețin direct ori indirect o participație majoritară:

a) modificarea art. 3 lit. (e) „*productivitatea muncii în unități fizice - raportul dintre cantitatea de produse finite a cărei expresie valorică se regăsește în veniturile de exploatare și reprezintă mai mult de 50% din nivelul acestora și numărul mediu de salariați*” după cum urmează:

„*productivitatea muncii în unități fizice - raportul dintre cantitatea de produse finite / unități fizice convenționale specifice activității desfășurate, a cărei expresie valorică se regăsește în veniturile de exploatare corelată cu numărul mediu de salariați*”

Motivație:

Exprimarea productivității muncii în unități fizice, utilizată până la apariția OG nr.26/2013, a cărei creștere era corelată cu creșterea câștigului mediu salarial, implica realizarea unor programe de lucru care, transpuse în indicatori specifici, exprimau mai real rezultatul muncii corelat direct cu câștigul mediu salarial și, implicit, conducea la stimularea personalului.

Exprimarea productivității muncii în unități valorice utilizată în prezent, a cărei creștere este legată direct de veniturile proprii realizate și implicit de tarifele de călătorie practicate, nu poate fi corelată direct cu programele de lucru și nu conduce la stimularea personalului.

b) eliminarea alin. (2) de la art. 9 „*În situația în care gradul de realizare a veniturilor totale aprobate în bugetele de venituri și cheltuieli, în fiecare dintre ultimii 2 ani, a fost mai mic de 90%, fundamentarea veniturilor totale pentru anul curent este cel mult la nivelul realizărilor din anul precedent*”.

Motivație:

Acest fapt, care în fond reprezintă o facilitate pentru entități, poate deveni un impediment în fundamentarea și construcția reală a unui BVC mai optimist pentru anul curent, deoarece fundamentarea nu poate lua în considerare eventuale condiții generale diferite (favorabile) din anul curent față de cele din ultimii 2 ani și nici eventuale măsuri concrete și realizabile de creșterea a veniturilor, care pot fi adoptate și implementate.

4. Elaborarea și aprobarea de către Secretariatul General al Guvernului a unor Norme de aplicare la Ordinul nr.400/2015 pentru aprobarea Codului controlului intern/managerial al entităților publice, emis de către acesta, - pentru a se explicita modalitatea în care se va face armonizarea cu prevederile OMFP nr.946/2005 pentru aprobarea Codului controlului intern, cuprinzând standardele de management/control intern la entitățile publice și pentru dezvoltarea sistemelor de control managerial, aplicabil până la data apariției Ordinului nr.400/2015.

5. Revizuirea OUG nr.109/2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice în sensul exceptării Metrorex de la aplicare.

Motivație:

Specificul activității de satisfacere a interesului public, social și de protecție civilă precum și faptul că performanța activității nu depinde, în primul rând, de conducere ci mai mult de nivelul, regularitatea și predictibilitatea asigurării resurselor de finanțare de către factorul guvernamental, de aprobarea sau neaprobarea la timp a ajustărilor de tarife de către MT, de aprobarea BVC de regulă sub necesarul fundamentat și solicitat și fără garanția că resursele vor fi asigurate la nivel și la timp de către factorul guvernamental ș.a.

6. Revizuirea legislației specifice (pachetul referitor la sindicate, inclusiv LG nr.62/2011 a dialogului social ș.a.) în vederea introducerii interdicției pentru firmele la care sindicatele din entitățile cu capital de stat sunt asociate/acționare, sau au interese directe sau indirecte, de a derula afaceri aducătoare de profit cu entitățile respective.

7. Alte propuneri concrete de îmbunătățire a cadrului legislativ care reglementează domeniul auditat vor fi făcute de către Metrorex în urma analizei aspectelor constatate de audit și conform recomandărilor acestuia din prezentul raport.