

**CONSILIUL LOCAL AL MUNICIPIULUI
TIMIȘOARA**

PERIOADA DE IMPLEMENTARE : 12 luni de zile de la aprobare

APROBAT,
CONSILIUL DE ADMINISTRAȚIE PRIN
PREȘEDINTE AL CONSILIULUI DE ADMINISTRAȚIE
DR.ING. IOAN GOIA

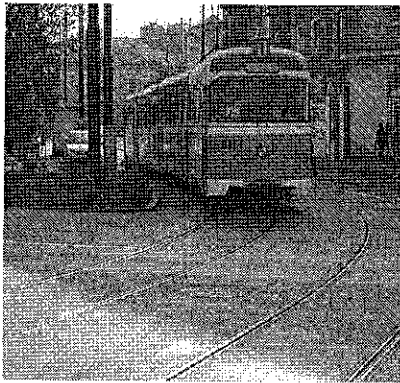
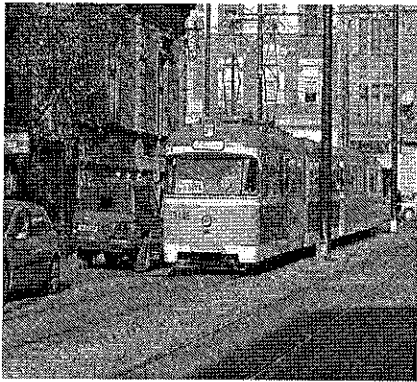
PROGRAM DE REORGANIZARE ȘI RESTRUCTURARE

**REGIA AUTONOMĂ DE TRANSPORT
TIMIȘOARA**

TIMIȘOARA – 2013



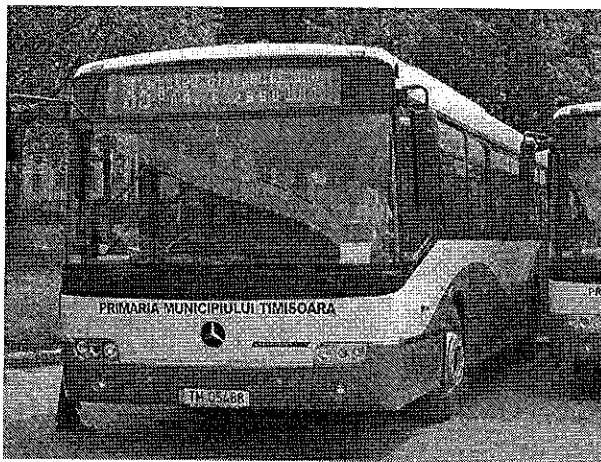
Sediu central: B-dul. Take Ionescu nr. 56, cod 300074, Timișoara, jud. Timiș. Vedere asupra sediului central.



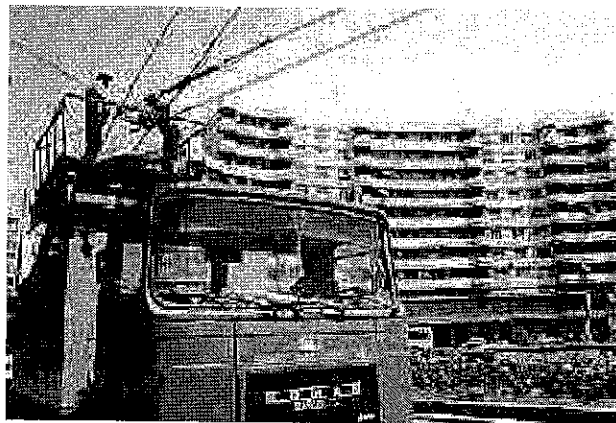
Tipuri de tramvaie aflate în dotarea Regiei Autonome de Transport Timișoara



Tipuri de troleibuze aflate în dotarea Regiei Autonome de Transport Timișoara



Tipuri de autobuze aflate în dotarea Regiei Autonome de Transport Timișoara



Tipuri de autoutilitare aflate în dotarea Regiei Autonome de Transport Timișoara

PREZENTARE GENERALĂ

DATE DE IDENTIFICARE

Temeiul juridic de constituire: Decizia nr. 99/29.01.1991 a Primăriei Municipiului Timișoara

Denumirea: Consiliul Local Timișoara

Regia Autonomă de Transport Timișoara

Forma juridică: regie autonomă

Nr. de ordine în Registrul Comerțului: J35/3034/19.01.2004

Cod Unic de Înregistrare 2490570

Adresa: 300092 Timișoara, B-dul Take Ionescu nr. 56, e-mail: relatii@ratt.ro, website: www.ratt.ro

Sediul social: R.A.T. Timișoara este situată în municipiul Timișoara și are următoarele date de contact: telefon: +40 256 277700; fax: +40 256 433354

Patrimoniul regiei – 1.355.577 lei

Sectorul de activitate: Cod CAEN 4931 – transporturi urbane, suburbane și metropolitane de călători.

SCURT ISTORIC

1) Exploatarea și circulația tramvaielor

În conformitate cu actul ministerial de concesiune, la data de 27 septembrie 1868 s-au elaborat statutele societății pe acțiuni, statute care au fost aprobate de către Ministerul de Interne la 27 noiembrie 1868 cu actul nr. 13131. Societatea pe acțiuni a fost înregistrată la Tribunal sub denumirea de: „Societatea de tramvai cu cale ferată din Timișoara”.

În baza actului de concesiune, societatea urma să se dizolve în anul 1909, termenul de expirare a concesiunii. Între timp însă, electrificându-se liniile, s-a acordat societății o nouă concesiune eliberată de către Ministerul de Comerț cu nr. 29.009 din 5 iulie 1897 prin care s-a prelungit durata contractului societății până la 31 decembrie 1959. Potrivit acestui contract, la data de 21 iulie 1897, societatea își elaborează statute noi, care au fost aprobate de către ministerul de Finanțe la data de 1 decembrie cu actul nr. 69.063. Societatea în forma ei nouă a fost înregistrată la Tribunal cu denumirea: „Tramvaiele Comunale Electrice din Timișoara”, societate pe acțiuni.

În 1 ianuarie 1904 tramvaiele trec în proprietatea orașului cu întreaga avere activă și pasivă și se întocmește un regulament pentru administrarea în continuare a întreprinderii. În conformitate cu acest regulament aprobat în ședința adunării municipale din 29 decembrie 1904, întreprinderea tramvaielor înregistrată la tribunal cu denumirea „Tramvaiele Comunale Timișoara”, se administrează de către Consiliul Comunal ca o întreprindere de sine stătătoare, independent de alte bunuri comunale și în baza legilor comunale.

2) Exploatarea și circulația troleibuzelor

Introducerea troleibuzului (firobuzului, cum era numit în acea vreme) în orașul Timișoara este strâns legată de numele aceluia care a fost academicianul dr.ing. Corneliu Mikloși.

Timișoara a fost primul oraș din România care a introdus în circulație acest mijloc modern de transport în comun: TROLEIBUZUL.

3) Exploatarea și circulația autobuzelor

Autobuzele au fost introduse în transportul în comun cu mult timp în urma tramvaielor deoarece motoarele cu explozie nu erau destul de perfecționate, iar șoselele pe care urma să circule erau construite din macadam sau piatră brută de munte. Tramvaiele Comunale Timișoara fac prima încercare de a introduce autobuzul în transportul public în anul 1926. Prețul autobuzelor din import era mare și din acest motiv a fost construit în atelierele proprii ale întreprinderii un autobuz utilizându-se șasiul unui autocamion vechi. Acest autobuz având o capacitate de 20 locuri s-a pus în circulație în data de 20 iunie 1926 pe traseul Gara Fabric (Est) – Pădurea Verde. În anul 1934 au fost procurate două autobuze la mâna a doua: unul marca „Laffz” cu o capacitate de 28 de locuri și altul marca „Chevrolet” cu o capacitate de 24 locuri.

Acestea au fost începuturile introducerii autobuzelor în transportul în comun în orașul Timișoara.

ANALIZA SWOT

S-a efectuat o noua analiză diagnostică față de anul 2012 prin care s-au identificat și inventariat principalele probleme care derivă din activitatea de bază a Regiei Autonome de Transport Timișoara.

Principalele probleme care generează dificultăți în activitatea Regiei Autonome de Transport Timișoara sunt următoarele:

- starea de uzură fizică și morală ridicată a tramvaielor;
- existența unor posibile amenințări, care pot apărea mai ales datorită creșterii accelerate a traficului urban, care va perturba puternic circulația mijloacelor de transport public de persoane în situația în care nu se vor asigura benzi de circulație rezervate exclusiv acestora;
- creșterea circulației urbane și blocajele de trafic, care se produc deja în prezent în special în zona centrală a orașului;
- revizuirea și armonizarea structurii organizaționale cu structurile practicate în țările Uniunii Europene pentru companiile de transport public de persoane. În acest sens se propune reconfigurarea structurii organizaționale în funcție de stadiul de dezvoltare al Regiei Autonome de Transport Timișoara și strategia sa de dezvoltare.
- Analiza riscurilor

Problemele referitoare la calitatea transportului public de persoane și nemulțumirile populației, rezultate din sondajele proprii ale Regiei Autonome de Transport Timișoara se referă la:

- confortul asigurat pe durata deplasărilor;
- frecvența cu care sosesc mijloacele de transport;
- traseele alese pentru liniile de transport în comun;
- starea vehiculelor și întreținerea acestora;
- amabilitatea personalului cu care călătorii intră în contact, începând cu obținerea informațiilor privind transportul public de persoane și până la efectuarea deplasării;
- informațiile disponibile în stații de transport public;
- punctualitatea sosirii în stații a mijloacelor de transport;
- prețul biletelor și al abonamentelor;
- emisiile poluante generate de mijloacele de transport.

Organizarea circulației în orașul Timișoara nu este realizată astfel încât să se poată acorda prioritatea transportului public. În acest sens se menționează faptul că majoritatea liniilor de tramvai sunt în zonă carosabilă amplasată de regulă pe axul arterei (în mijloc), iar pe cele în platforma proprie circulă și poliția, pompierii și salvarea.

PUNCTE TARI

- ✓ tradiție și profesionalism;
- ✓ resurse umane majoritar competente;
- ✓ infrastructura de tramvai în curs de modernizare;
- ✓ parc modern de autobuze și troleibuze;
- ✓ program de investiții important susținut de Primăria Municipiului Timișoara;
- ✓ deschiderea conducerii pentru modernizare și eficientizare;
- ✓ management activ, orientat pe obiective prioritare și dezvoltare;
- ✓ încrederea managementului din cadrul R.A.T. Timișoara că este posibil să fie demarate și încheiate cu succes programe de eficientizare și modernizare a activității;
- ✓ disponibilitate cu privire la dezvoltarea viitoare a transportului public de persoane în corelare cu apariția Aglomerării Urbane Timișoara (conform studiului realizat de către Direcția de Urbanism din cadrul Primăriei Municipiului Timișoara);
- ✓ relații bune de colaborare, active și profesioniste, cu Primăria Municipiului Timișoara și alte organizații implicate în modernizarea și organizarea corespunzătoare a transportului public de persoane.
- ✓ există un sistem modern de urmărire și monitorizarea circulației mijloacelor de transport;
- ✓ sistemul de informare a călătorilor în stațiilor și în mijloacele de transport în curs de implementare;
- ✓ există un sistem de ticketing modern prin care să se poată urmări numărul de călători transportați care este implementat

PUNCTE SLABE

Situația resurselor financiare:

- ✓ RATT are datorii importante TVA anul 2000 - 2004 ;
- ✓ grad redus de incasare a creanțelor provenite din subvențiile acordate;
- ✓ acces dificil la credite deoarece RATT nu are cu ce garanta (mijloacele fixe de tip clădiri și terenuri sunt proprietate publică) ;
- ✓ lipsa unei baze de date relationale, respectiv a unui sistem informatic integrat (de tip ERP- Enterprise Resource Planning) aduce mari dificultăți și prejudicii întregului sistem financiar- contabil și de comercializare;
- ✓ utilizarea incompletă a capacităților și tehnologia învechită determină cheltuieli ridicate și în final pierderi la secțiile piese de schimb, întreținere și reparații;

Starea mijloacelor de transport:

- ✓ tramvaiele aduse din Germania au fost fabricate în perioada 1965-1970, prezintă un grad mare de uzură fizică și morală și un număr de mare de tipuri, 5 tipuri, care necesită o varietate mare de piese de schimb ;

Probleme de organizare generală:

- ✓ necesitatea unei strategii cu privire la dezvoltarea viitoare a transportului în comun în corelare cu apariția Aglomerării Urbane Timișoara;
- ✓ se întâmpină greutăți în selectarea și formarea de personal competent pentru activitatea de transport public;
- ✓ personal nemulțumit/nemotivat datorita salariilor mici;
- ✓ informatizarea este slabă, se mai lucrează cu tot felul de registre și evidente scrise cu mâna;

Contorizarea consumurilor:

- ✓ există un sistem de contorizare partial implementat pe centre cost (consum) a energiei electrice, carburanților și utilităților

OPORTUNITĂȚI

- ✓ atitudine favorabilă a cetățenilor pentru utilizarea transportului public de persoane, față de automobile datorită creșterii dificultăților de circulație tot mai frecvente ca urmare a creșterii continue a traficului;
- ✓ implicarea conducerii Primăriei pentru modernizarea transportului public de persoane și asigurarea resurselor financiare pentru investiții și pentru compensarea reducerilor sociale și gratuităților;
- ✓ concurența redusă datorită inexistenței unor soluții alternative de transport public de persoane;
- ✓ nivelul mare de încredere al cetățenilor în siguranța călătoriilor cu transportul în comun (peste 40 % din locuitorii orașului călătoresc cu mijloace de transport public de persoane);
- ✓ existența studiului privind Aglomerarea Urbană Timișoara care are în vedere extinderea transportului în comun în periurban;
- ✓ posibilități de extindere locală și regională a rețelei de transport public de persoane;
- ✓ posibilități de utilizarea la scară tot mai largă a sistemelor digitale de tehnologia informațiilor și comunicațiilor.
- ✓ Inițierea unui centru de cercetare dezvoltare în cadrul regiei pentru a accesa fonduri de dezvoltare/cercetare și investiții pentru transportul public local prin colaborare în regim de parteneriat cu Universitățile de profil din Municipiul Timișoara și Primăria Municipiului Timișoara

VULNERABILITĂȚI

- ✓ fluctuația mare de personal pentru personalul de bord;
- ✓ dezvoltarea concurenței, inclusiv din țările UE începând cu 2007,
- ✓ constrângerile din punctul de vedere al reglementărilor Uniunii Europene atât la achiziții de mijloace de transport, cât și la trafic și taxare;
- ✓ dificultăți de conformitate în calitatea serviciilor de transport public de persoane și la cerințele de mediu, față de standardele europene;
- ✓ creșterea continuă a traficului urban care va perturba puternic TC, dacă nu se asigură din timp sisteme moderne de planificare tehnică și monitorizare on-line a traficului, asistate de echipamente

digitale și măsuri de organizare și coordonare a traficului TC pe căi rezervate și cu priorități de circulație;

- ✓ creșterea volumului de date și informații care nu se pot prelucra cu sistemul informatic actual.

MĂSURI DE REORGANIZARE ȘI RESTRUCTURARE A ACTIVITĂȚII R.A.T.TIMIȘOARA

Obiectivele strategiei actuale ale activității R.A.T.Timișoara la care centrul de cercetare / dezvoltare „Corneliu Miklosi” infiintat isi va aduce contributia in dezvoltarea si realizarea acestora

- Menținerea și îmbunătățirea unui Sistem de Management Integrat Calitate – Mediu - Sănătate și Securitate.
- Creșterea eficienței transportului public de călători, printr-un grad de realizare a graficelor de peste 98%.
- Creșterea indicatorului de satisfacție client cu 2% pe an.
- Întărirea imaginii regiei prin asigurarea și menținerea conformității cu reglementările în domeniu.
- Menținerea pe piața orașului Timișoara cu extindere ca operator regional.
- Asigurarea unui parc bun de exploatare de mijloace de transport în comun prin realizarea unei mentenanțe conform cerințelor tehnice, urmărind realizarea unui coeficient de stare tehnică a parcului (CST) de minim 70%.
- Investiții în rețehnologizare și infrastructură.
- Prevenirea poluării mediului și solului.
- Analiza periodică a politicii, obiectivelor și programului de management și stabilirea gradului de adecvare.
- Realizarea unei culturi a calității și a unei mentalități proactive a personalului regiei și a celor ce lucrează în numele nostru, în ceea ce privește protecția mediului înconjurător și securitatea în muncă.
- Îmbunătățirea condițiilor de muncă ale personalului angajat, fidelizarea angajaților.

Compartiment de lucru	Număr de posturi desființate	Tipologia posturilor desființate și motivația
Cabinet director general	1	Desființarea efectivă a unui post de Referent relatii comunicare din cadrul cabinetului directorului general si ca urmare a desfiintarii inclusiv al biroului relatii publice.
Serviciul finaciar contabil	1	Desființarea efectivă a unui post de economist specializarea contabilitate si informatica de gestiune ca urmare a implementarii sistemului informatic la nivel de regie si unificarea gestiunilor la nivel de regie intr-una singura in Bulevardul Dambovita si ca urmare a relocarii sitemului de ticketing din locatia Intrarea Doinei la sediul din Bulevardul Take Ionescu nr. 56. Magazia cu personalul existent (economist gestionari) se va desfiinta ca activitate . Activitatea va fi preluata de seful de depozit din Bulevardul Dambovita, avand cerinta postului de studii superioare in cazul de fata studii economice.
Secția mentenanta si Sectia transport electric se vor desfinta	5	Se vor desființa efectiv posturile de sef sectie, contabil sef sectie, contabil sectia mentenanta respectiv sef sectie, contabil sectia transport electric
TOTAL	7	

Denumire	Numărul de posturi conform HCL / 2013 martie, existente la data de 01.05.2013	Număr de posturi efectiv desființate prin programul de restructurare	Număr de posturi efectiv inființate prin programul de restructurare	Numărul de posturi in urma restructurarii, mai 2013
TOTAL	892	7	5 posturi pentru centrul de cercetare dezvoltare „Corneliu Miklosi” un post structura psihologica un post cabinet medicina muncii si unul cabinet stomatologic , 4posturi personal muncitor	897

Măsuri avute în vedere pentru limitarea numărului concedierilor

Ținând cont că în cadrul regiei există un deficit de resursă umană de natura personalului de bord (conducători tramvai, conducători troleibuz, conducători autobuz) și muncitori atelier linie cale și linie contact, R.A.T.Timisoara se va implica activ împreună cu A.J.O.F.M. Timis în acțiuni de reorientare și reconversie profesională.

Măsuri pentru atenuarea consecințelor concedierii

Conform C.C.M. la nivel de regie, la aplicarea efectivă a reducerii de personal, prin concedieri colective sau individuale, din motive care nu țin de persoana angajatului, regia va acorda salarii compensatorii, după cum urmează:

- a) Salariații cu o vechime totală în R.A.T.T. între 0-10 ani vor beneficia de 10 salarii medii brute.
- b) Salariații cu o vechime totală în R.A.T.T. peste 10 ani vor beneficia de 15 salarii medii brute.

Pentru îmbunătățirea acțiunii de încasare a veniturilor și diminuarea numărului de călătorii frauduloase se propun spre aprobare următoarele măsuri:

- Toți utilizatorii de titluri pe card, inclusiv beneficiarii de reduceri și gratuități, vor avea obligația validării cardurilor la urcarea în mijloacele de transport public de persoane,
- Toți utilizatorii de titluri nominale pe card, inclusiv beneficiarii de reduceri și gratuități au obligația prezentării la control, odată cu cardul, a documentului de identitate, original, în baza caruia a fost emis,
- Nevalidarea cardurilor încărcate de RATT la urcarea în mijloacele de transport public, neprezentarea carnetului de elev semnat la zi, neprezentare documentelor de identitate sau călătoria cu titlul altei persoane decât titularul se sancționează similar călătoriei fără titlu de călătorie valabil, aplicându-se sancțiunile prevăzute de Hotărârile de Consiliu Local și prevederile legale,
- Controlul se realizează unitar la nivelul Municipiului Timișoara de către agenți ai Poliției Locale Timișoara, Jandarmeriei și R.A.T. Timișoara prin personal autorizat, prin agenți de pază, personal de bord și prin tehnicieni, pe baza de programe aprobate de RATT, respectiv de către autoritățile publice împuternicite cu această activitate de control, în urma unor protocoale încheiate cu acestea.

CONCLUZII

Propunerile de reorganizare și restructurare a activității, cu desființarea efectivă a unui număr de 7 de posturi se vor concretiza în 12 luni de la aprobare în Consiliul Local al Municipiului Timișoara prin modificările organizatorice prevăzute în organigramă, R.O.F. și statul de funcții. Propunem Consiliului Local al Municipiului Timișoara aprobarea Programului de reorganizare și restructurare a regiei, a Regulamentului de Organizare și Funcționare (Anexa 1), a Organigramei (Anexa 2), a Statului de funcții (Anexa 3), și a desființării efective a unui număr de 7 posturi din structura regiei.

Cresterea numărului personalului muncitor cu 4 persoane și înființarea centrului de cercetare / dezvoltare „Corneliu Miklosi” cu un număr de 5 persoane. În Anexe sunt supuse aprobării: Regulamentul de Organizare și Funcționare (Anexa 1), Organigrama (Anexa 2) și Statul de Funcții (Anexa 3).

Director General,
dr.ing. Ioan Goia

