

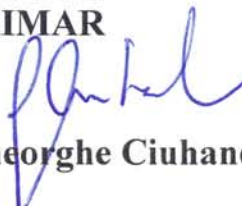
ROMÂNIA
JUDEȚUL TIMIȘ
MUNICIPIUL TIMIȘOARA
PRIMAR

Serviciul Audit Public Intern
SC 2009 – 5254 / 29.09.2010

RA.T.T. Nr 14018/29.09.2010

Entitate auditată:
R. A. Transport Timisoara
Modernizare infrastructură retea transport tramvai

VIZAT,
PRIMAR



Dr. Ing. Gheorghe Ciuhandu

RAPORT DE AUDIT

Audit de sistem cu privire la respectarea ansamblului de principii, reguli procedurale și metodologice aplicabile, acțiunilor ce produc efecte financiare asupra fondurilor publice sau a patrimoniului public, inclusiv rezultatele obținute de R.A. Transport Timișoara

Auditor: Ardelean Ioan Alexandru 1



Cod OMFP 38/2003 A-07

ROMÂNIA
JUDEȚUL TIMIȘ
MUNICIPIUL TIMIȘOARA
PRIMAR
Serviciul Audit Public Intern
SC 2009 – 5254 / 29.09.2010

Entitate auditată:
R. A. Transport Timisoara
Modernizare infrastructură rețea transport tramvai

Cuprinsul Raportului de Audit

Partea de introducere	Pag. 3
Tipul și obiectivele misiunii de audit, documentare și condiționări	Pag. 3 - 6
Prezentarea generală a R. A. Transport Timisoara	Pag. 7
Reprezentanții entității auditate	Pag. 8 - 9
Constatări, cauze, consecințe, riscuri și recomandările auditorului	Pag. 9-16
Concluziile auditorului	Pag. 17
Semnături autorizate și ștampile	Pag. 17



ROMÂNIA
JUDEȚUL TIMIȘ
MUNICIPIUL TIMIȘOARA
PRIMAR
Serviciul Audit Public Intern
SC 2009 – 5254 / 29.09.2010

Entitate auditată:
R. A. Transport Timisoara
Modernizare infrastructură rețea transport tramvai

RAPORT DE AUDIT

Întocmit cu ocazia efectuării misiunii de audit la R. A. Transport Timisoara

Subsemnatul, Ec. Ioan Alexandru Ardelean, șef serviciu în cadrul Serviciului de Audit Public Intern al Primăriei Municipiului Timișoara, în conformitate cu prevederile Legii 672/2002 privind auditul public intern, ale O.M.F.P. nr. 38/2003 al ministrului finanțelor publice pentru aprobarea Normelor generale privind exercitarea activității de audit public intern și ale Normelor metodologice specifice privind misiunea de audit public intern nr. SC 2003-13389 / 29.07.2003, precum și a H.C.L.M.T. nr. 81/2003 privind compartimentele de audit public intern la nivelul entităților publice subordonate C.L.M.Timișoara, în baza Adresei înregistrată sub nr. SC 2009 – 2411 / 18.02.2009 a Comisiei pentru administrarea domeniului public și privat, servicii publice și de comerț, regii autonome și societăți comerciale, respectiv în urma analizei și solicitării C.L.M. Timișoara și autorizării scrise dată de către Primarul Municipiului Timișoara, domnul Gheorghe Ciuhandu prin Ordinul de serviciu nr. SC 2009 – 5254 din 17.03.2009, am procedat la efectuarea unei misiuni de audit public intern ad-hoc, cu caracter excepțional, ce a avut drept rezultat prezentul Proiect de raport de audit. Pentru că misiunea nu a fost încheiată în anul 2009, a fost cuprinsă în Planul de audit public intern aprobat pentru anul 2010 al Primăriei Municipiului Timișoara la poziția nr. 3.

Subsemnatul, auditor selectat pentru desfășurarea misiunii am declarat independența față de structura auditată prin Declarația de independență din data de 18.03.2009.

Acțiunea de auditare s-a desfășurat în perioada **17.03.2009 – 29.09.2010**, atât la sediul Primăriei Municipiului Timișoara, cât și la sediul R. A. Transport Timisoara, inclusiv puncte de lucru și depozite ale acesteia, asupra activității din perioada **01.01.1998 – 31.12.2008** derulată în cadrul entității auditate.

Tipul misiunii de audit desfășurate:

Audit de sistem cu privire la respectarea ansamblului de principii, reguli procedurale și metodologice aplicabile, acțiunilor ce produc efecte financiare asupra fondurilor publice sau a patrimoniului public, inclusiv rezultatele obținute de R.A. Transport Timișoara.

Auditor: Ardelean Ioan Alexandru 3

Cod OMFP 38/2003 A-07

ROMÂNIA
JUDEȚUL TIMIȘ
MUNICIPIUL TIMIȘOARA
PRIMAR

Serviciul Audit Public Intern
SC 2009 – 5254 / 29.09.2010

Obiectivele misiunii de audit :

Entitate auditată:
R. A. Transport Timisoara
Modernizare infrastructură rețea transport tramvai

1. Evaluarea managementului proiectului “Modernizarea infrastructurii la rețeaua de transport în comun cu tramvaiul în municipiul Timișoara”, pentru perioada derulării acestui proiect la nivelul entității auditate – R.A. Transport Timișoara;
2. Obținerea asigurării asupra modului de derulare a achizițiilor aferente proiectului “Modernizarea infrastructurii la rețeaua de transport în comun cu tramvaiul în municipiul Timișoara”, a respectării actelor normative specifice în vigoare, la nivelul entității auditate – R.A. Transport Timișoara;

Având în vedere prevederile Normelor metodologice specifice privind misiunea de audit public intern, prin Notificarea nr. SC 2009 – 52548 / 28.03.2009, s-a adus la cunoștință conducerii structurii auditate desfășurarea acestei misiuni, având temele de mai sus și s-a procedat la desfășurarea acțiunii de audit în etape, constând în pregătirea misiunii de audit, respectiv intervenția la fața locului, urmărind succesiv procedurile legale, după cum urmează : colectarea și prelucrarea informațiilor, analiza riscurilor, elaborarea programului de audit public intern (cu anexe), deschiderea intervenției la fața locului, colectarea dovezilor, formularea constatărilor de audit public intern, revizuirea documentelor de lucru, închiderea intervenției la fața locului, elaborarea proiectului și a prezentului de raport de audit.

În desfășurarea misiunii de audit s-au folosit următoarele tehnici de audit: verificarea, observarea fizică și analiza documentară.

Instrumentele de audit folosite de auditor au fost : chestionarul de luare la cunoștință (CLC), chestionarul de control intern (CCI), chestionarele listă de verificare (CLV-uri), teste, fișe de identificare și analiză a problemelor (FIAP-uri).

Documentele și materialele solicitate pentru a fi examinate în desfășurarea acțiunii de auditare au fost:

- Informare privind *politica/misiunea* entității, *strategia* elaborată de către managerul general al entității *obiectivele generale* ale entității respectiv *obiectivele derivate specifice* activităților din compartimentele din cadrul entității;
- Regulamentul de organizare și funcționare al entității (valabile pentru perioada supusă auditului, 01.01.1998 – 31.12.2008);
- Contractul de management și proiectul de management aferent;
- Informare privind întregul cadru normativ ce reglementează activitatea entității (legislație, HCL-uri, dispoziții, regulamente, norme, etc), ce au produs efecte în perioada 01.01.1998 – 31.12.2008;
- Descrierea organizării entității auditate, a activităților și a diferitelor nivele de administrare, conform organigramelor aprobate;

Auditor: Ardelean Ioan Alexandru 4

Cod OMFP 38/2003 A-07

ROMÂNIA
JUDEȚUL TIMIȘ
MUNICIPIUL TIMIȘOARA
PRIMAR

Serviciul Audit Public Intern
SC 2009 – 5254 / 29.09.2010

Entitate auditată:
R. A. Transport Timisoara
Modernizare infrastructură retea transport tramvai

- Organigrama și statul de funcții – valabile pentru perioada supusă auditului, 01.01.1998 – 31.12.2008;
- Procedurile interne de lucru, ce conțin metodele de lucru, regulile de aplicat, în vederea executării activității, atribuțiilor, sarcinilor - valabile în perioada supusă auditului, 01.01.1998 – 31.12.2008, privind administrarea fondurilor publice și derularea achizițiilor publice și lucrărilor aferente proiectului de investiții;
- Descrierea *sistemelor de conducere și control* implementate în entitate; descrierea modului de luare a deciziilor privind administrarea fondurilor publice și derularea proiectului de investiții;
- Deciziile de numire, fișele de post pentru:
 - personalul de conducere;
 - pentru persoana împuternicită pentru exercitarea controlului financiar preventiv propriu;
 - pentru alte persoane cu atribuții de control intern implicate în managementul proiectului de investiții;
- Bilanțurile contabile în perioada 1998 – 2008 și anexele la acestea;
- Documentațiile licitațiilor de materiale și lucrări aferente proiectului de investiții;
- Stocurile rămase pe grupe de materiale, analiza privind starea acestora, condiții de depozitare și conservare;
- Procesul-verbal de constatare încheiat la sediul R.A.Transport Timișoara în data de 17.10.2008 și Nota de constatare a Camerei de Conturi a Județului Timiș – Direcția de Control Financiar Ulterior, referitoare la “Verificarea situației, evoluția și modul de administrare a patrimoniului public sau privat al unității administrative-teritoriale de către regiile autonome și societățile comerciale pe anul 2007, la Regia Autonomă de Transport Timișoara”

În legătură cu elementele ce au afectat în sens negativ desfășurarea acestei misiunii de audit public intern la R. A. Transport Timisoara, sub raportul duratei misiunii și a scopului specific unei misiuni de audit, anume acela de a aduce un plus de valoare entității auditate prin recomandări care să-i îmbunătățească activitatea, a căror aplicare ar putea să înlăture/diminueze până la limite tolerabile efectele riscurilor identificate, menționăm:

- misiunea a fost asigurată cu un singur auditor, în fapt șeful Serviciului A.P.I. care are de acoperit și atribuțiunile specifice pentru toate misiunile de audit ce se derulează; aceasta a fost singura variantă posibilă datorită personalului mult redus în comparație cu necesarul pentru acoperirea a 47 de entități, și faptului că la data solicitării toți auditorii se aflau angrenați într-o misiune planificată;
- startul misiunii a fost suprapus expertizei desfășurate tot la R.A.Transport Timișoara privitoare la achiziționarea de troleibuze, auditorul a fost nominalizat și în Comisia de expertiză;



- durata de 8 ani în care au fost derulate operațiunile auditate și volumul direct proporțional al documentelor ce au constituit sursa de documentare principală pentru această misiune;
- structura care a avut ca misiune monitorizarea și managementul proiectului nu mai exista la data începerii auditului, iar din personalul ce asigură funcționarea respectivei direcții, auditorul a regăsit o singură persoană care mai păstra statutul de salariat al entității auditate;
- activitatea auditorului s-a bazat în cea mai mare măsură pe informațiile conținute de documentele analizate;
- această misiune s-a adresat mai puțin riscurilor, activitatea auditată fiind încheiată la data auditului, iar motivația misiunii este o consecință, un risc ce a produs deja efecte negative, concretizate în stocurile rămase neutilizate, fapt ce a impus o abordare mai puțin uzitată în auditul intern.

Materialele întocmite în cursul acțiunii de audit public intern, în afara celor care se referă la datele de identificare a prezentei misiuni și a celor întocmite ca instrumente de audit sunt următoarele:

- Opis conținând Reguli, regulamente și legi aplicabile structurii auditate ;
- Colectarea și prelucrarea datelor organizată sub formă de:
 - Prezentarea generală a structurii auditate, ca rezultat al colectării și prelucrării informațiilor, pe baza materialelor despre structura auditată și a informațiilor financiare;
 - Descrieri narative pentru fiecare obiectiv (operațiune/activitate) auditabil, rezultate din prelucrarea informațiilor, ce a condus la identificarea obiectelor auditabile/obiectiv și la identificarea amenințărilor, riscurilor inerente posibile, asociate acestor operațiuni/activități;
- Lista centralizatoare a obiectelor auditabile ce conține toate obiectele auditabile identificate în timpul colectării și prelucrării informațiilor;
- Analiza riscurilor;
- Tabelul puncte tari și puncte slabe;
- Programul de audit;
- Programul intervenției la fața locului;
- Nota referitoare la anexele la Programul de audit (Anexele: Prezentarea generală a entității auditate și Descrieri narative pentru fiecare obiectiv, Tabelul puncte tari și puncte slabe, Programul intervenției la fața locului);
- Tematica în detaliu;
- Minuta ședinței de deschidere a intervenției la fața locului;
- Minuta ședinței de închidere a intervenției la fața locului;
- Proiectul raportului de audit public intern;

Documentele întocmite menționate mai sus sunt prezentate în Dosarul permanent și sunt cuprinse în Nota centralizatoare a documentelor aferente misiunii de audit, în care



ROMÂNIA
JUDEȚUL TIMIȘ
MUNICIPIUL TIMIȘOARA
PRIMAR

Serviciul Audit Public Intern
SC 2009 – 5254 / 29.09.2010

Entitate auditată:
R. A. Transport Timisoara
Modernizare infrastructură rețea transport tramvai

se indică poziția acestora pe secțiuni, pentru o mai bună identificare. Documentele justificative, situațiile întocmite ca material probant sau justificativ sunt prezentate în Dosarul de lucru al misiunii de audit și sunt cuprinse în Nota centralizatoare a documentelor de lucru.

Prezentarea generală a R. A. Transport Timișoara

Entitatea auditată, Regia Autonomă de Transport Timișoara, a fost înființată ca urmare a deciziei Primăriei Municipiului Timișoara cu nr. 99/29.01.1991 și funcționează cu începere de la data de 1 ianuarie 1991.

Codul unic de înregistrare fiscală este R 2490570, iar sediul se găsește în Timișoara, B-dul Take Ionescu, nr. 56.

Activitatea principală a Regiei Autonome de Transport Timișoara, conform codificării CAEN (ordin 337/2007), este:

4931 -Transporturi urbane, suburbane și metropolitane de călători.

Regia este organizată în conformitate cu organigrama aprobată în Consiliul de Administrație din 09.07.2009 și funcționează în baza regulamentului propriu, cu gestiune economică și autonomie financiară, are personalitate juridică, încheie bilanț, are cont la bancă, beneficiază de credite bancare, are relații economice cu alte unități, se înzestreză cu fonduri fixe și se dotează cu mijloace circulante proprii necesare desfășurării activității sale.

Din veniturile realizate, regia constituie fondul de rezervă și fondul de dezvoltare, asigură sumele necesare satisfacerii unor necesități social culturale și sportive, ori de perfecționare-recalificare a personalului angajat, precum și pentru premierea acestuia.

Consiliul de Administrație al Regiei poate hotărî și crearea altor fonduri în afara celor menționate mai sus. Din profitul net al regiei, în condițiile legii se constituie fondul de participare a angajaților la profit.

Pentru acoperirea eventualelor deficite regia poate beneficia, în condițiile legii, de subvenții de la bugetul de stat sau de la bugetele locale. Regia Autonomă poate concesiona, în condițiile legii, activități economice, servicii publice, unități de producție și terenuri pe bază de licitație publică. Regia poate închiria bunuri la și de la orice persoană fizică sau juridică română sau străină. Regia poate încheia cu persoane fizice sau juridice române sau străine contracte de locație a gestiunii secțiilor și a altor subunități economice din subordinea lor.

Pentru îndeplinirea funcțiilor ce-i revin conform obiectului său de activitate, regia are următoarele funcții de conducere și compartimente funcționale:

Funcții de conducere:

- Director general;
- Directori de resort: Adjunct, Contabil Șef, Tehnic, DTE, DTA;
- Șefi de compartimente funcționale.



ROMÂNIA
JUDEȚUL TIMIȘ
MUNICIPIUL TIMIȘOARA
PRIMAR

Serviciul Audit Public Intern
SC 2009 – 5254 / 29.09.2010

Entitate auditată:
R. A. Transport Timisoara
Modernizare infrastructură retea transport tramvai

Regia are în subordine subunități fără personalitate juridică, care nu întocmesc bilanț contabil, cu gestiune economică și cu limită de autonomie, în conformitate cu atribuțiile secției:

- Direcția Transport Electric (DTE)
- Direcția Transport Auto (DTA)

Pentru proiectul de investiții cu finanțare externă „Modernizarea infrastructurii la rețeaua de transport în comun cu tramvaiul în Municipiul Timișoara”, a fost înființată o structură la nivel de direcție. În perioada 2001-2004 această structură a funcționat sub denumirea de Direcția Dezvoltare, la conducere s-a aflat D-na Ing. Suciu Iuliana, iar în perioada 2004-2008 ca Direcția Proiecte Internaționale fiind sub conducerea D-lui Ing. Cojocaru Mircea. Direcția amintită avea în responsabilitate principalele controale interne privitoare la monitorizarea și managementul proiectului „Modernizarea infrastructurii la rețeaua de transport în comun cu tramvaiul în Municipiul Timișoara”.

În perioada auditată, conducerea executivă a Regiei a fost asigurată după cum urmează:

Director General:

11.03.1997 – 28.01.2004 – Ing. Marcu Nicolae;
24.02.2004 – 01.07.2008 – Ing. Stănescu Eugen;
01.07.2008 – 30.03.2009 – Ing. Goia Ioan.

Director Financiar – Contabil:

01.04.1997 – 19.09.2009 – Ec. Boldura Sorina.

Director tehnic:

01.02.1999 – 01.10.2000 – Ing. Maistor Ioan;
01.03.2004 – 01.07.2004 – Ing. Petre Păsărelu Ion;
01.07.2004 – 01.07.2008 – Ing. Goia Ioan.

Director Marketing-Comercial/Comercial:

01.02.1998 – 01.12.1999 – Ing. Maistor Ioan;
01.10.2000 – 27.02.2004 – Ing. Maistor Ioan;
01.03.2004 – 01.07.2004 – Ing. Petre Păsărelu Ion;
01.07.2004 – 01.07.2008 – Ec. Saracan Maria.



ROMÂNIA
JUDEȚUL TIMIȘ
MUNICIPIUL TIMIȘOARA
PRIMAR

Serviciul Audit Public Intern
SC 2009 – 5254 / 29.09.2010

Entitate auditată:
R. A. Transport Timisoara
Modernizare infrastructură rețea transport tramvai

În perioada desfășurării misiunii de audit public intern, conducerea executivă a Regiei a fost asigurată de:

Director General:

01.07.2008 – 30.03.2009 – Ing. Goia Ioan;

30.03.2009 – 01.02.2010 – Ing. Nicola Marcel;

01.02.2010 – prezent – Ing. Goia Ioan.

Director adjunct:

18.03.2009 – 18.05.2010 – Ing. Rădulescu Ovidiu;

04.05.2010 – prezent – Jr. Nasleu Ioan.

Contabil șef:

20.01.2009 – 09.09.2009 – Ec. Lăscuț Felicia înlocuitor pentru Ec. Văcaru Aneta;

30.09.2009 – 01.06.2010 – Ec. Lăscuț Felicia înlocuitor pentru Ec. Văcaru Aneta;

01.06.2010 – prezent – Ec. Lăscuț Felicia.

Director tehnic:

11.08.2008 – 30.03.2009 – Ing. Nicola Marcel;

30.03.2009 – 01.02.2010 – Ing. Goia Ioan;

01.02.2010 – 18.05.2010 – Ing. Nicola Marcel.

Constatări, cauze, riscuri, consecințe și recomandările auditorului

În urma verificării actelor și documentelor solicitate și puse la dispoziția auditorului, privitor la lucrarea de investiții „Modernizarea infrastructurii la rețeaua de transport în comun cu tramvaiul în Municipiul Timișoara” am constatat și reținut următoarele aspecte semnificative, prezentate după cum urmează:

1. Constatări:

Investiția sus amintită, a fost considerată finalizată din punctul de vedere al executării lucrărilor, așa cum rezultă din situațiile de lucrări care au fost întocmite și în conformitate cu Procesul-verbal de recepție nr. 11563/29.08.2008, la nivelul lunii iunie din exercițiul financiar 2008. Nu a fost întocmit actul de recepție finală a lucrării, deși au trecut doi ani de la data recepției preliminare, motivat de existența obiecțiilor beneficiarului privitor la calitatea lucrărilor executate pe unele tronsoane.

Lucrările aferente acestei investiții au fost finanțate în cadrul Contractului de împrumut cu Banca Europeană de Investiții, ce a fost ratificat prin Ordonanța Guvernului nr. 102 din 30.08.1999; indicatorii tehnico-economici au fost aprobați prin H.G.R. nr. 702 / 1999 și prin Acordul de împrumut subsidiar nr. 261025 / 18.05.2000.

Consiliului Local al Municipiului Timișoara i-a fost inițial prezentat spre aprobare proiectul „Modernizarea căii de rulare a tramvaielor prin utilizarea șinei tip RI 60 cu canal și a sistemului de prindere elastic continuu tip ISOLAST”- proiect înaintat de conducerea R.A.T. Timișoara de la acea dată, pentru o investiție ce presupunea modernizarea unui număr de 14 trasee, respectiv a 40,12 km. linie simplă, **pe baza studiului de fezabilitate** elaborat de către S.C. IPROTIM S.A. Timișoara.

La Acordul de împrumut subsidiar (AIS) încheiat la data de 18.05.2000, prin care s-au aprobat atât Planul de finanțare cât și Planul de achiziții, părțile semnatare ale acordului: R.A.T. Timișoara, Ministerul Finanțelor Publice și Consiliul Local al Municipiului Timișoara, au încheiat mai multe acte adiționale, dar tot în baza **studiilor de fezabilitate**.

Studiul inițial de fezabilitate a fost elaborat în anul 1999 de către IPROTIM S.A. Timișoara, proiectant ce a fost desemnat prin încredințare directă, în conformitate cu avizul Ministerului Lucrărilor Publice și Amenajării Teritoriului cu nr. 1661/DGLP/1999. Acest studiu de fezabilitate fost urmat de cele cu nr. 43022/081/2001 și 43022/083/2003, realizate pe parcursul derulării lucrărilor aferente investiției, intervenind modificări asupra traseelor executate, astfel: renunțarea la două trasee prevăzute inițial (T6 și T8); renunțarea la realizarea lucrărilor pe o stradă aferentă traseului T9; adăugarea la traseul T4 a lucrărilor pe B-dul Tinereții; adăugarea a două trasee T15a B-dul Liviu Rebreanu și T15b B-dul Iosif Bulbuca.

1. Cauze:

La data înaintării proiectului spre aprobare, respectiv la datele semnării Acordului de împrumut subsidiar, implicit a planurilor de finanțare și de achiziții, ulterior a actelor adiționale la A.I.S., nu au fost realizate proiectele tehnice aferente traseelor propuse pentru modernizare.

1. Riscuri / Consecințe:

Proiectele tehnice au fost elaborate eșalonat, în anii 2003, 2004, 2005 și ultimul, realizat pentru traseele T15a și T15b, a fost elaborat în luna februarie 2006, în condițiile în care documentația tehnică aferentă acestora a fost predată în luna august 2005.

Cantitățile de lucrări și materialele aferente luate în calcul la realizarea lucrărilor aferente proiectului, au fost cele estimate cu suficientă cuprindere în studiile de fezabilitate, fiind luată suplimentar în calcul și o cotă stabilită de proiectant pentru „situații neprevăzute”, în expresie relativă de 5 %.



1. Recomandări:

Pentru proiectul încheiat în anul 2008, sub aspectul constatărilor de la acest punct, nu mai este cazul să se facă recomandări, în schimb, pentru orice alt proiect ce se va propune spre aprobare în viitor, se impune ca exclusiv proiectele tehnice detaliate să stea la baza analizei și aprobării. (1)

2. Constatări:

Pentru proiectul de investiții „Modernizarea infrastructurii la rețeaua de transport în comun cu tramvaiul în Municipiul Timișoara” s-a procedat la achiziționarea inițial a întregii cantități de materiale considerate necesare; cantitățile contractate au fost cele calculate conform evaluărilor de lucrări, tot în baza Studiului de fezabilitate elaborat în anul 1999.

Materialele au fost achiziționate de la un număr de 7 furnizori, în urma organizării de licitații publice, existând asupra cantităților și tipurilor de materiale achiziționate și avizul consultantului independent (Systra-Schussler Plan) agreat de unitatea bancară prin care s-a derulat creditul Băncii Europene de Investiții, după cum urmează:

- Thyssen Krupp, conform contractului nr. 8818/2001 și actelor adiționale;
- Electroline, conform contractului nr. 5205/2002 și actelor adiționale;
- Electro-Alfa, conform contractului nr. 3962/2002;
- S.C. I.C.M.E. ECAB S.A., conform contractului nr. 3627/2002;
- S.C. Alliantec Enterprises Ltd., conform contractului nr. 2331/2002;
- Dual-Man, conform contractului nr. 4604/2002 și actelor adiționale;
- General Cable, conform contractului nr. 12789/2001.

Lucrările de construcții-montaj, pentru 40,118 km. linie cale simplă tramvai, au fost executate de firma de construcții ce a câștigat licitația internațională, respectiv compania Martin Rose GmbH.

Pentru urmărirea și coordonarea acestui proiect de investiții, la nivelul R.A.T. Timișoara, prin Organigrama aprobată, a fost constituită o structură distinctă, regăsită în intervalul 2001-2004 ca Direcția Dezvoltare sub conducerea d-nei ing. Suciuliana și în perioada 2004-2008 ca Direcția Proiecte Internaționale sub conducerea d-lui ing. Cojocaru Mircea. Încadrarea cu personal de specialitate a fost considerată acoperitoare pentru realizarea obiectivelor, pentru salariați au fost cuprinse atribuțiunile de serviciu în fișele de post. Controlul intern al operațiunilor presupuse de derularea proiectului de investiții au revenit acestei structuri și conducerii la vârf a R.A.T. Timișoara.

Urmare finalizării lucrărilor de construcții-montaj, în configurația finală, cu atingerea țintei, respectiv realizarea înlocuirii a 40,118 km. linie simplă cale de rulare pentru tramvai, au rămas nefolosite stocuri de materiale (un număr de 109 poziții reprezentând diverse tipo-dimensiuni) în valoare totală de 3.668.539,08 lei.

Șina cu canal pentru tramvai (4284 m.) reprezintă peste 16,5% din valoarea acestor repere, cablul electric ROV-0,6/1KV, 1*400 (5917 m.) reprezintă peste 8% din valoare, stâlpii (237 buc.) reprezintă peste 24% din valoarea rămasă, iar bitumul ORTEC



ROMÂNIA
JUDEȚUL TIMIȘ
MUNICIPIUL TIMIȘOARA
PRIMAR

Serviciul Audit Public Intern
SC 2009 – 5254 / 29.09.2010

ESV (88.473 kg.) peste 7%. Cealaltă parte din valoare este acoperită de subansamblele care servesc, în principal, realizării căilor de rulare și de contact.

Entitate auditată:
R. A. Transport Timisoara
Modernizare infrastructură rețea transport tramvai

2. Cauze:

Apariția diferențelor de soluție între studiile de fezabilitate realizate și proiectele tehnice executate concretizate în lucrările ce au fost efectiv realizate.

Diferența foarte mare de timp între momentul recepționării materialelor și punerea acestora în operă. Soluția achiziționării materialelor de către beneficiar și nu de către constructor, conduce în cele mai multe cazuri la economie de resurse bănești, condiția necesară care în acest caz nu a fost respectată, era să fi fost corect determinate și monitorizate cantitățile necesare de aprovizionat, inclusiv analiza și promovarea de ajustări cantitative pe parcursul lucrării.

Erori manageriale în urmărirea și coordonarea derulării proiectului sub aspectul determinării cantităților rămase de aprovizionat și oportunității operațiunilor de aprovizionare.

2. Riscuri / Consecinte:

Au fost contractate și aprovizionate cantități de materiale peste necesar, sau care nu au mai făcut parte din soluția tehnică din proiectul de execuție, fără intervenția corespunzătoare a structurii din cadrul R.A.T. Timișoara ce avea obligativitatea monitorizării și propunerii ajustării acestor procese.

Există riscul deprecierei semnificative în timp a acestor stocuri sub influența uzurii fizice, dar și a celei morale.

Sunt generate în continuare cheltuieli la nivelul R.A.T. Timișoara cu asigurarea acestor reperi, conform cerințelor din contractul de finanțare.

Sunt ocupate spații de depozitare cu materialele rămase, spații ce nu pot fi valorificate.

2. Recomandări:

Trecerea acestor reperi **integral** în folosința R.A.T. Timișoara, prin întocmirea documentației necesare Proiectului de H.C.L. și supunerea aprobării operațiunii Plenului C.L.M.T. (2)

Constituirea la nivelul entității beneficiare R.A.T. Timișoara, a unei comisii de control formată din specialiști care să expertizeze din punct de vedere tehnic care sunt reperate și cantitățile ce pot fi utilizate, urmând ca pentru materialele depreciate sau inutilizabile să se procedeze la recuperarea contra-valorii de la persoanele care vor fi găsite răspunzătoare de achiziționarea acestora. (3)

Utilizarea reperelor corespunzătoare, în condiții de maximă eficiență, preponderent la lucrările de investiții promovate de R.A.T. Timișoara și care au fost deja aprobate de către C.L.M. Timișoara. (4)

ROMÂNIA
JUDEȚUL TIMIȘ
MUNICIPIUL TIMIȘOARA
PRIMAR

Serviciul Audit Public Intern
SC 2009 – 5254 / 29.09.2010

Entitate auditată:
R. A. Transport Timisoara
Modernizare infrastructură rețea transport tramvai

3. Constatări:

Conform Contractului nr. 8818/2001 încheiat cu Thyssen Krupp, respectiv a celor detaliate în anexele 1, 2 și 4, au fost stabilite bunurile ce au făcut obiectul achiziției, prețurile și modul lor de actualizare, specificațiile tehnice și graficul de cerințe. Șina de tramvai cu canal Ri60/R10, este cuprinsă atât cu cantitatea necesară pentru 40,118 Km. cale simplă, respectiv 72.340 m., cât și la poziția „șină de tramvai pentru joncțiuni complete” cu o cantitate de 8.184 m.

În condițiile în care proiectele tehnice aferente și ultimelor trasee erau stabilite, este foarte greu de înțeles raționamentul economic care a stat la baza Actului adițional nr. 15 din 29.09.2006 potrivit căruia se solicită livrarea unei cantități de 9.808,5 kg. Mortar „ORTEC” sub semnătura directorului Direcției Proiecte Internaționale d-nul Cojocaru Mircea. Reperul se afla pe stoc în cantitate mare și prin acțiunea descrisă stocul a crescut fără justificare economică sau de oportunitate.

3. Cauze:

Nu s-au urmărit corespunzător, nu s-au analizat și ajustat achizițiile de șină cu modificările din faza de proiectare, respectiv cu șina corespunzătoare joncțiunilor din intersecții.

În lipsa altor elemente probante, consider aceeași cauză pentru achiziționarea mortarului.

3. Riscuri / Consecințe:

Sunt identice cu cele de la constatarea nr. 2.

3. Recomandări:

Sunt identice cu cele de la constatarea nr. 2.

4. Constatări:

Contractul nr. 4604/2002 încheiat cu S.C. Dual Man S.R.L. pentru o valoare inițială de 993.462 euro, prevedea achiziționarea unui număr de 1136 stâlpi metalici, eșalonat în perioada 2002-2004. Prin act adițional (A.A. nr 1 / 20.08.2003) se modifică atât numărul de stâlpi comandați – crește cu 103 buc. până la un număr de 1239 buc., dar și structura pe tipuri, actul a fost semnat de directorul-general al R.A.T.T. Marcu Nicolae.

În condițiile în care specificațiile pentru proiectele tehnice aferente ultimelor trasee erau stabilite, este foarte greu de înțeles raționamentul economic care a stat la baza Adresei nr. 267/ 19.04.2005 potrivit căreia se solicită livrarea unui număr de 100 buc. stâlpi sub semnătura directorului Direcției Proiecte Internaționale d-nul Cojocaru Mircea.

Au existat modificări ale tipurilor de stâlpi comandate, prin acte adiționale la contract, atât sub aspectul numeric cât și sortimental, inclusiv cu modificare de material.

4. Cauze:

Sunt identice cu cele de la constatarea nr. 2.



4. Riscuri / Consecinte:

Sunt identice cu cele de la constatarea nr. 2.

4. Recomandări:

Sunt identice cu cele de la constatarea nr. 2.

5. Constatări:

În baza Contractului nr. 2331 / 18.02.2002 încheiat cu S.C. Alliantec Enterprises Ltd. din Cipru, în valoare de 125.536,67 euro, s-a procedat la achiziționarea cantității de 44,133 km. fir contact tramvai 100 mmp. cu o recepție și plată a 22.143 m. în iulie 2003, semnificativ în avans față de data convenită prin contract (ianuarie 2004)

5. Cauze:

Analiza defectuoasă a oportunității achiziției sau lipsa acestei analize de la baza actului de decizie managerială, fiind vorba de un reper ce se predă normal la montaj spre finalul lucrărilor de C+M.

5. Riscuri / Consecinte:

Afectarea negativă a disponibilului pentru investiții prin angajarea de plăți neoportune.

Cheltuieli mai mari impuse de obligativitatea de asigurare a reperului recepționat în avans.

5. Recomandări:

Pentru proiectul auditat recomandarea nu mai produce efect, dar pentru operațiunile de achiziții și asupra plăților aferente, pe viitor se impune o analiză temeinică, inclusiv formalizarea acesteia, asupra necesității și oportunității acestora. (6)

6. Constatări:

Au fost regăsite de către auditor pe mai multe documente, analize aferente contractelor în derulare ce conduc la identificarea drept principal criteriu de analiză – încadrarea în limita inițială a sumei contractată majorată cu cele 5% aferente „cotei de cheltuieli neprevăzute” stabilită conform Studiului de fezabilitate.

Conform Adresei nr. 27/ 06.08.2002 către S.C. Dual Man S.R.L. întocmită la nivelul Direcției Dezvoltare de un economist (M.S.) și semnată pentru directorul – general d-nul Marcu Nicolae, referitor la facturile primite (8789506 din iulie 2002 și 0789513 din iulie 2003) se cerea reanalizarea prețului de livrare înscris de furnizor. În fond acest preț era corect determinat, dar la nivelul R.A.T.T. se ridica eronat și contrar sub raportul interesului propriu, problema că furnizorul ar suporta diferența nefavorabilă de curs valutar.

6. Cauze:

Consider cele reținute mai sus ca o dovadă a lipsei de profunzime a unora din controalele și analizele ce s-au efectuat la nivelul direcției respective asupra documentelor și operațiunilor derulate în cadrul acestui proiect.

6. Riscuri / Consecinte:

Sunt identice cu cele de la constatarea nr. 2.

6. Recomandări:

Nu mai este cazul, structura la care se face referire nu mai există.

7. Constatări:

În derularea contractelor de achiziții materiale necesare lucrării de investiții, chiar în condițiile în care era evident că materialele exced necesarului și se putea renunța la parte din cantitățile contractate inițial, cu acoperire în prevederile contractului – au fost prevăzute clauze speciale, nu s-a procedat la diminuări de cantități, ci dimpotrivă la compensări ale scăderilor de valoare ale contractelor față de suma inițială prin diverse alte achiziții (lap-top, dispozitive de lubrifiere șină, telecomenzi pentru tramvaie)

7. Cauze:

Nu s-a luat în calcul opțiunea managerială pentru reducerea cantităților contractate și a valorii contractului cu riscul de plată a unor compensații furnizorilor. Opțiunea luată a fost dublată, așa cum s-a regăsit înscris în protocoalele periodice de analiză încheiate cu furnizorii, de raționamentul potrivit căruia reperele achiziționate sunt, oricum, utilizabile în exploatare în cadrul R.A.Transport Timișoara.

7. Riscuri / Consecinte:

Sunt identice cu cele de la constatarea nr. 2.

7. Recomandări:

Sunt identice cu cele de la constatarea nr. 2.

8. Constatări:

Prin Protocolul încheiat la data de 29.10.2003 se convine între R.A.T. Timișoara și furnizorul Thyssen Krupp ca șinele să fie livrate cu lungimea standard de 18 m.; se acceptă ca Martin Rose GmbH. să realizeze curbarea șinelor pentru intersecții în Timișoara sub deplina răspundere a Thyssen Krupp.

Prin Notă de fundamentare, în 08.04.2003, s-a cerut suplimentarea cu 492.800 euro a contractului pentru un număr de 28 bucăți ungătoare automate de șină, considerate necesare în intersecții, acestea au funcționat puțin fiind considerate în exploatare ca necorespunzătoare calitativ.



8. Cauze:

Invocarea de către părți a simplificării operațiunilor și o reducere a costurilor de transport și montare a șinelor din intersecții.

Analiză insuficientă asupra oportunității operațiunii și a calității reperelor propuse pentru achiziționare.

8. Riscuri / Consecinte:

A fost preluat de către R.A.T. Timișoara riscul scăderii calității execuției, a fost oferit un avantaj economic furnizorului fără contra-pondere în favoarea cumpărătorului.

8. Recomandări:

Comisia de control și analiză ce se va constitui la nivelul R.A.T. Timișoara conform recomandării de la constatarea nr. 2, va cuprinde în analiză și un capitol cu privire la calitatea reperelor aprovizionate și puse în operă aferente acestui proiect de investiții. (7)

9. Constatări:

Pentru un număr de 2 trasee realizate de constructorul Martin Rose GmbH, respectiv de firmele către care acesta a subcontractat, nu au fost reînnoite documentațiile aferente garanțiilor de bună execuție pentru lucrările executate.

Pentru că a fost necesară acoperirea contra-valorii lucrărilor de remediere impuse de lucrările necorespunzătoare, entitatea auditată a deschis acțiuni în instanță.

9. Cauze:

În lipsa unor probe care să permită auditorului să fundamenteze o altă opinie, pot să consider doar neglijența drept cauză a neefectuării demersurilor pentru reînnoirea scrisorilor de garanție bancară aferentă lucrărilor executate, atunci când valabilitatea se apropia de expirare.

9. Riscuri / Consecinte:

Remedierea defecțiunilor apărute ce au fost generate de slaba calitate a lucrărilor nu s-a putut recupera de la antreprenorul răspunzător conform contractului de execuție.

Afectarea cheltuielilor Regiei cu contra-valoarea reparațiilor ce au fost necesare.

Sunt pe rol acțiuni deschise în instanță pentru recuperarea prejudiciului de către R.A.T. Timișoara.

9. Recomandări:

Continuarea acțiunilor în instanță îndreptate împotriva persoanelor răspunzătoare, pentru recuperarea integrală a prejudiciului înregistrat de R.A.T. Timișoara în situația constatată și prezentată mai sus. (8)

ROMÂNIA
JUDEȚUL TIMIȘ
MUNICIPIUL TIMIȘOARA
PRIMAR

Serviciul Audit Public Intern
SC 2009 – 5254 / 29.09.2010

Entitate auditată:
R. A. Transport Timisoara
Modernizare infrastructură rețea transport tramvai

Instituirea unei proceduri de lucru care să împiedice pe viitor repetarea acestei situații profund defavorabilă poziției Regiei (calitatea prestațiilor proprii, afectarea situației financiare cu îndeplinire ulterioară incertă). (9)

Concluziile auditorului:

Cauzele ce au determinat acumularea de materiale ce au rămas pe stoc, respectiv un număr de 109 poziții de inventar în valoare totală de 3.668.539,08 lei au fost:

- faptul că la baza stabilirii necesarului de materiale și a cantităților de lucrări nu au stat proiecte tehnice de detaliu ci evaluările din Studiul de fezabilitate;
- achiziționarea integrală, în avans față de contractarea execuției, a materialelor în cantitățile determinate așa cum am arătat mai sus;
- nu au fost activate clauzele din contractele încheiate cu furnizorii, clauze ce permiteau renunțarea parțială la cantitățile inițial contractate;
- execuția finală a presupus renunțări la unele soluții tehnice și înlocuirea cu altele, modificări de trasee, necorelate corespunzător cu materialele existente sau comandate;
- monitorizarea proiectului și analizele manageriale nu au avut profunzimea și rigurozitatea care să permită evitarea sau reducerea volumului de active imobilizate în stocul fără mișcare amintit mai sus;
- se impune constituirea unei comisii de analiză și control la nivelul R.A.Transport Timișoara, ai cărei specialiști să determine soluțiile de valorificare/imputare a materialelor rămase în stoc.

Materialele rămase în stoc, pentru maxima valorificare, să impune să fie trecute în folosința R.A.Transport Timișoara. La finalizarea analizei și controlului, concluziile Comisiei se vor comunica Direcției Tehnice a P.M.T. și Serviciului A.P.I. care vor informa ordonatorul principal de credite și Consiliul Local Timișoara.

Întocmit,
Ec. Ioan Alexandru Ardelean
șef serviciu



Serviciul Audit Public Intern

Auditor: Ardelean Ioan Alexandru 17



Regia Autonomă de Transport Timișoara

Director General,

Dr. Ing. Ioan Goia

Cod OMFP 38/2003 A-07

