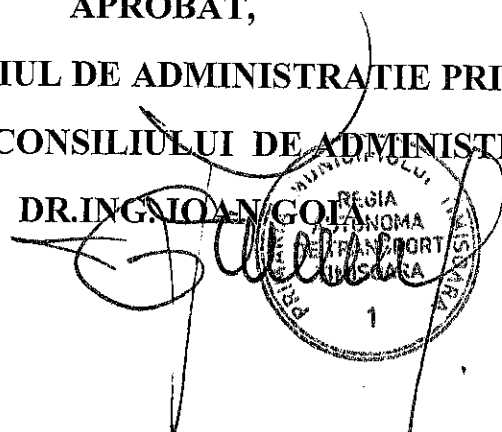


**CONSILIUL LOCAL AL MUNICIPIULUI
TIMIȘOARA**

PERIOADA DE IMPLEMENTARE :42 luni de zile de la aprobare

**APROBAT,
CONSILIUL DE ADMINISTRATIE PRIN
PREȘEDINTE AL CONSILIULUI DE ADMINISTRAȚIE**

DR.ING.NOAN GOJA



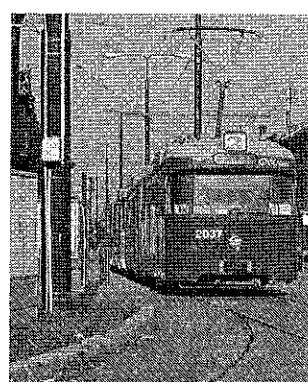
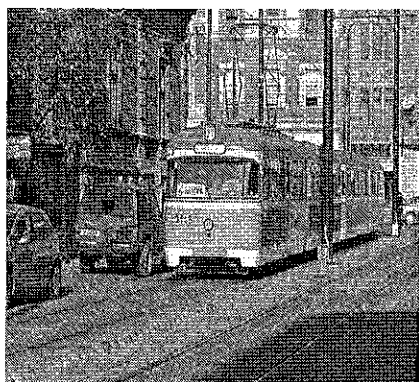
PLAN DE ADMINISTRARE CONFORM OUG NR. 109/2011

**REGIA AUTONOMĂ DE TRANSPORT
TIMIȘOARA**

TIMIȘOARA – 2013



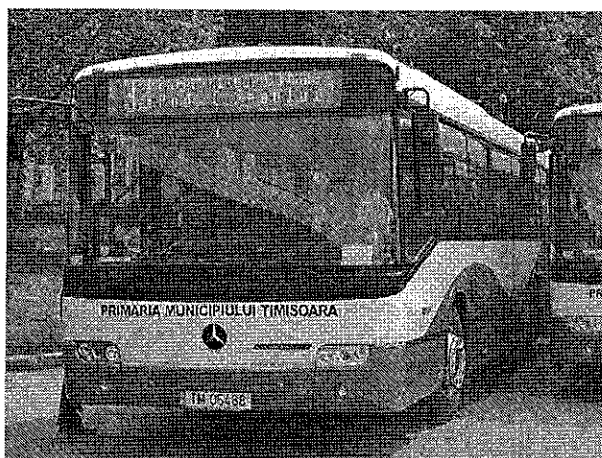
Sediu central: B-dul. Take Ionescu nr. 56, cod 300074, Timișoara, jud. Timiș. Vedere asupra sediului central.



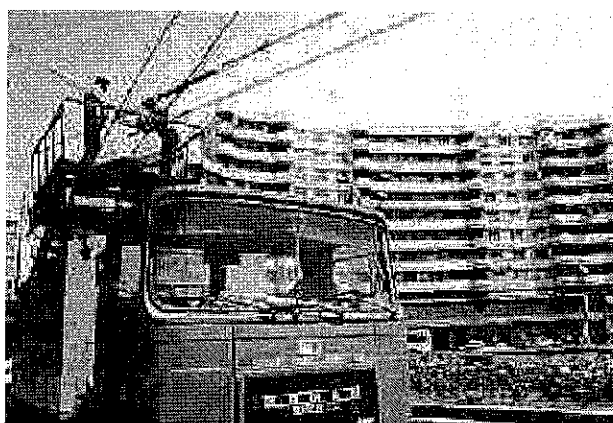
Tipuri de tramvaie aflate în dotarea Regiei Autonome de Transport Timișoara



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

PLAN DE ADMINISTRARE AL REGIEI AUTONOME DE TRANSPORT TIMIȘOARA

În vederea îndeplinirii mandatului încredințat prin contractul de mandat, supunem spre aprobare Planul de Administrare al Regiei Autonome de Transport Timișoara, pentru mandatul de 3 ani și 6 luni.

REGIA AUTONOMĂ DE TRANSPORT TIMIȘOARA cu sediul în Timișoara, B-dul Take Ionescu Nr.56 a fost înființată în baza Legii Nr.15/1990, privind reorganizarea unităților economice ca regii autonome și prin Decizia Primăriei Nr.99/29.01/1991, înregistrată la Camera de Comerț sub nr. J/35/3034/1991 având ca obiect principal de activitate transporturi urbane, suburbane și metropolitane de călători - conform cod CAEN 4931 - și alte obiecte secundare de activități de prestări servicii către populație sau agenți economici.

Forma de proprietate actuală este regie autonomă, cu capital integral de stat, fiind o entitate publică sub autoritatea unității administrativ - teritoriale Municipiul Timișoara, conform Hotărârii Nr. 597 din 28 septembrie 1992 privind trecerea sub autoritatea consiliilor locale sau, după caz, județene, a regiilor autonome și societăților comerciale cu capital integral de stat, care prestează servicii publice de interes local sau județean.

RATT desfășoară un serviciu de utilitate publică, care face parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică de interes economic și social general desfășurate la nivelul unității administrativ teritoriale sub controlul și coordonarea administrației publice locale.

Administrația publică locală și RATT, în calitate de operator de transport public local, trebuie să asigure satisfacerea cu prioritate a nevoilor de deplasare ale cetățenilor, prin servicii de calitate, susținerea și dezvoltarea economică a localității prin realizarea unei infrastructuri moderne și totodată, asigurarea continuității serviciilor de transport.

În desfășurarea activității sale, RATT utilizează, în cea mai mare parte, bunuri ce aparțin domeniului public și privat al Municipiului Timișoara, date în administrarea și exploatarea regiei, bunuri care trebuie exploatate și utilizate în condiții de eficiență.

Planul de administrare cuprinde strategia de administrare a Regiei pentru atingerea obiectivelor și criteriilor de performanță stabilite în contractul de mandat în vederea respectării principiilor de eficiență economică și rentabilitate în vederea funcționării regiei autonome de transport.

Regia înregistrează pierdere cumulată din anii anteriori, care va fi recuperată din profiturile viitoare. Această pierdere se datorează în mare parte lipsei lichidităților.

În anul 2012 s-au obținut unele îmbunătățiri, înregistrându-se un profit de 2.340.067 lei și s-a reușit achitarea unei părți foarte mari a datoriilor, în special a obligațiilor fiscale, fiind necesară punerea în aplicare a unui plan de administrare orientat în special pe aducerea pe profit a regiei și stabilizarea regiei.

PROGRAME DE MĂSURI ȘI ACȚIUNI STRATEGICE PRIVIND EFICIENTIZAREA ACTIVITĂȚII REGIEI AUTONOME DE TRANSPORT AVÂND LA BAZĂ CRITERIILE ȘI OBIECTIVELE DE PERFORMANȚĂ STABILITE DE CONSILIUL LOCAL TIMIȘOARA

Program de măsuri și acțiuni strategice

Concluziile sunt prezentate sintetic în „PROGRAM DE MĂSURI ȘI ACȚIUNI STRATEGICE” prezentate mai jos. Programul este structurat pe trei feluri de acțiuni și anume:

- acțiuni pentru reducerea costurilor;
- acțiuni pentru creșterea veniturilor;
- studii și proiecte pentru modernizarea structurii organizaționale a tehnologiei informațiilor și comunicațiilor.

Analiza realizată a arătat că regia are resurse umane capabile să realizeze programul de acțiuni strategice și, în final, să eficientizeze activitatea de transport public de persoane în Municipiul Timișoara și să se asigure, în același timp, sporirea calității acestuia.

Prin realizarea acțiunilor propuse, transportul public de persoane din municipiul Timișoara trebuie să se alinieze la standardele actuale europene.

ACȚIUNI PENTRU REDUCEREA COSTURILOR ȘI CREȘTEREA VENITURILOR

Nr. crt.	Măsura/acțiunea	Obiective	Rezultate scontate	Resurse necesare
1	Reducerea consumurilor de energie electrică, combustibili și utilități (apă rece, caldă, energie termică, gaz metan)	Reducerea consumurilor la nivelul tehnologic posibil cu influențe favorabile asupra costurilor	Reducerea consumurilor de energie electrică, combustibil, utilități	Dotare cu echipamente Proiectare acțiune Sistem de contorizare
2	Reducerea consumurilor de combustibili la autobuze	Rentabilizare prin utilizarea echipamentelor de control și monitorizare cu care sunt dotate autobuzele	Reducerea consumului de combustibili	Formare șoferi pentru conducere rațională cu consumuri minime
3	Studiu de eficiență privind promovarea unui transport ecologic bazat pe tracțiune electrică prin înlocuirea treptată a autobuzelor cu motoare diesel	Rentabilizarea prin reducerea semnificativă a transportului poluant	Reducerea noxelor	Fundamentare studiu
4	Reducerea cheltuielilor la secțiile de mentenanță	Rentabilizarea activităților economice	Reducerea costurilor la nivelul de echilibru Creșterea veniturilor prin lucrări și produse suplimentare pentru terți	Studiu privind organizarea pe centre de costuri/profit. Aplicare în etapa a I-a până la obținerea echilibrului financiar Trecerea la etapa a II-a de externalizare a activității dacă nu se poate realiza rentabilizarea.
5	Modernizarea sistemului de telecomandă și telemăsură a cablurilor de alimentare la substațiile de transformare și redresare și modernizarea acestora.	Reducerea consumurilor la nivelul tehnologic posibil cu influențe favorabile asupra costurilor	Reducerea consumurilor de energie electrică	Studii și proiecte Dotare cu echipamente Proiectare acțiune Sistem de contorizare
6	Achiziția unui sistem informatic de gestionare a activității regiei, a contabilității financiare și de gestiune	Integrarea sistemului de taxare automată și urmărire și dirijare a mijloacelor de transport	Gestiunea reală a cheltuielilor de mentenanță și reparații Eliminarea birocrăției nejustificate	Studiu și proiectarea sistemului Achiziția de echipamente
7	Achiziția de mijloace de transport (parc de autovehicule utilizat la activitățile conexe ale regiei – mentenanță rețea contact, linie cale, mijloace de transport, autovehicule de intervenție) pentru înlocuirea tuturor autovehiculelor vechi mari consumatoare de combustibili	Reducerea consumurilor de combustibili și lubrefianți Reducerea sub 1000 tep pe întreaga regie ca scop final	Echipamente de urmărire a consumurilor Monitorizarea tuturor consumurilor și analiza acestora	Proiect de acțiune

8.	Modernizarea sistemului de ticketing și urmărire și dirijarea circulației și integrarea acestuia în sistemul general de management al traficului orașului; Achiziționare echipamente de reîncarcare carduri; Achiziționare automate de taxare; Introducerea ofertei de plată produse tarifare prin SMS; POS; card bancar etc. Modificare ofertă de tarifare; Intensificare și acțiuni comune cu poliția comunitară pentru eficientizarea controlului; Extinderea personalului cu atribuții de control titluri de călătorie.	Modernizarea sistemului de achiziție și de plată a călătoriei; Reducerea drastică a călătorilor frauduloși și creșterea veniturilor prin taxarea adecvată a călătorilor; Optimizarea serviciilor de control titluri de călătorie; Asigurarea desfășurării circulației conform graficelor optimizate; Operativitate în cazul evenimentelor.	Stabilirea echipamentelor și necesarului de dotări; Stabilirea valorii de creștere a veniturilor prin taxarea corespunzătoare a călătorilor din investițiile efectuate; Respectarea graficelor și promptitudine sporită în caz de evenimente; Creșterea numărului de călători datorită obținerii de informații în timp real.	Costuri conform proiect și grafic de execuție; Echipamente și software; Achiziție și implementare sistem studiu de fezabilitate; Costuri conform proiect și grafic de execuție.
9.	Sistem de reglementare a circulației pe căi rezervate și asigurarea priorității TC în intersecții, inclusiv la semafoare.	Creșterea fluenței circulației și respectarea graficelor; Creșterea vitezei comerciale medii a TC.	Respectarea graficelor și promptitudine sporită în caz de evenimente; Creșterea numărului de călători datorită punctualității.	Echipamente și software alocate de municipalitate și operatorul de transport.
10.	Armonizarea condițiilor de călătorie în mijloacele de transport cu standardele europene; Achiziționare de tramvaie noi conform cu standardele UE	Organizare procedură de achiziție, întocmire documentație de achiziție publică; Achiziție – etapa 2, conform Caiet de Sarcini; Sporire confort și atragere călători.	Conformitate și minimizare prețuri de achiziție; Creștere număr călători	Resurse financiare din fonduri structurale sau alte surse.
11.	Studiu de Transport public de persoane pentru extinderea în metropolitan	Asigurarea necesarului de mobilitate urbană și metropolitană; Asigurarea unui transport accesibil, atractiv și eficient.	Creșterea numărului de călători	Variante de dezvoltare și finanțare
12.	Înființarea unui centru de trafic general pentru transportul public de persoane în Bulevardul Take Ionescu, nr 56	Sporire confort și atragere călători	Creșterea numărului de călători	Surse proprii sau surse de la buget

STUDII ȘI PROIECTE PENTRU MODERNIZAREA ACTIVITĂȚII ȘI STRUCTURII ORGANIZAȚIONALE

Nr. crt.	Măsura/acțiunea	Obiective	Rezultate scontate	Resurse necesare
1	Studiu privind reproiectarea structurii organizaționale și a instrumentarului managerial	Creerea unei structuri flexibile	Eliminarea birocrăției nejustificate; Regia va deveni un operator performant	Surse proprii
2	Studiu privind crearea, organizarea și stabilirea procedurilor pentru serviciul de planificare tehnică	Exploatarea tehnică a parcului mijloacelor de transport	Gestiunea reală a cheltuielilor de mentenanță și reparații	Surse proprii

3	Studii și proiectare și achiziția unui sistem informatic integrat	Reproiectarea structurii organizaționale	Eficiență și performanță în activitatea regiei	Surse proprii
4	Studiu privind crearea, organizarea și stabilirea procedurilor pentru acordarea uniformelor de serviciu la întreg personalul de exploatare	Impactul asupra personalului de exploatare	Îmbunătățirea imaginii regiei	Surse proprii
5	Studiu privind participarea regiei la înființarea unui Institut de Cercetare în Sisteme Inteligente de Transport în colaborare cu Primăria Municipiului Timișoara, Universitatea Politehnică Timișoara și alte servicii publice interesate	Studiu de oportunitate și de soluții; Asigurarea personalului calificat pentru implementarea conceptului Fraunhofer aprobat în Consiliul Local Timișoara	Asigurarea personalului calificat în transportul public de persoane	Surse proprii
6	Înființarea unui centru de semnalizare și dirijare a traficului în Bulevardul Take Ionescu, nr. 56 în colaborare cu Primăria Municipiului Timișoara, Universitatea Politehnică Timișoara și alte servicii publice interesate	Studiu de oportunitate și de soluții; Integrarea sistemului de urmărire și dirijarea circulației mijloacelor de transport ale regiei în traficul general al municipiului în colaborarea cu serviciul public de poliție.	Asigurarea siguranței și a confortului călătorului	Surse proprii
7	Studiu de modernizare platformă de garare (căi de acces, ateliere de întreținere autobuze, troleibuze, tramvaie și utilitățile aferente) din B-dul Dâmbovița nr. 1-3	Concentrarea sistemelor de transport în două puncte mari ale municipiului	Asigurarea unei baze moderne de mentenanță pentru autobuze, tramvaie și troleibuze	Surse proprii
8	Studiu de modernizare a depoului nr.2 de tramvaie	Studiu de soluții	Automatizarea și realizarea fluxului de exploatare tehnică a tramvaielor	Surse proprii
9	Studiu de realizare a unui nou depou de tramvaie în sudul municipiului- Strada Calea Buziașului	Studiu de soluții și oportunitate	Automatizarea și realizarea fluxului de exploatare tehnică a tramvaielor	Surse proprii
10	Studiu de reabilitare a rețelei de contact pentru transportul cu troleibuzul și a substațiilor de redresare transformare	Studiu de soluții și oportunitate	Eficiență și performanță în activitatea regiei; Asigurarea siguranței și confortului călătorului; Gestiunea reală a cheltuielilor de mentenanță și reparații	Surse proprii
11	Studiu de realizare a extinderilor traseelor mijloacelor de transport public în conformitate cu Vision 2030.	Extinderea a transportului electric, în mod special	Transport ecologic pentru zonele neacoperite ale municipiului	Surse proprii

12	Reabilitarea muzeului de transport public Corneliu Mikloș inclusiv a colecției publice. Achiziția de noi elemente pentru expunere în muzeu.	Conservarea principalelor mijloace de transport public și a mijloacelor conexe a acestora de la înființarea transportului public în Timișoara în anul 1869	Imaginea Municipiului Timișoara	Surse proprii
13	Reabilitarea infrastructurii rețelei de transport în comun cu tramvaiul în municipiul Timișoara (HCL 599/19.12.2006)	Reabilitarea liniei cale de tramvai nemordenizată	Eficiență și performanță în activitatea regiei; Asigurarea siguranței și confortului călătorului; Gestiunea reală a cheltuielilor de mentenanță și reparații.	Resurse bugetare, fonduri structurale și alte surse
14	Studiu și proiect de modernizare parter și etaj 1 clădire administrativă B-dul Dâmbovița nr. 1-3	Concentrarea activităților tehnico - economice într- un singur punct de lucru pentru a crește eficiența activității regiei	Urmărire mai eficientă a activității de mentenanță și reparații mijloace de transport.	Surse proprii
15	Modernizare clădiri administrative, împrejurimi și amenajare parcare, str. Intrarea Doinei nr. 2	Asigurarea unei baze corespunzătoare de instruire a personalului de exploatare	Personal bine calificat și evaluat.	Surse proprii sau alte surse
16	Studii și proiecte pentru implementarea conceptului Timișoara – Vision 2030 la nivel de transport public de persoane	Creșterea veniturilor și o mai bună deservire a călătorilor; Regia poate deveni un operator regional important în transportul public de persoane	Dezvoltarea transportului public de persoane în aglomerația urbană a Municipiului Timișoara; Intocmirea dosarelor de finanțare a dezvoltării structurii transportului public de persoane prin centru de cercetare a regiei.	Accesarea de fonduri structurale, operaționale și alte surse

Măsurile pentru realizarea criteriilor și obiectivelor de performanță stabilite de Consiliul Local Timisoara - HCL nr. 256/ 2013

**CRITERIILE ȘI OBIECTIVELE DE PERFORMANȚĂ
anexă la Contractul de mandat**

1. Criterii de performanță

Nr. Crt.	Denumire criteriu	U.M.	Propunere, nivel de referință 2012	Realizat 2012	Propunere, nivel de referință 2013	Coeficient de pondere
1.	Randamentul la tramvaie (călători transportați/kilometru)	căl/km	min 8,5	12,45	min 11,0	0,04
2.	Randamentul la troleibuze (călători transportați/kilometru)	căl/km		9,38	min 8,5	0,03
3.	Randamentul la autobuze (călători transportați/kilometru)	căl/km		6,07	min 6,0	0,03
4.	Pondere ture realizate (nr. de ture realizate zilnic/nr. de ture planificate zilnic x 100)	%	min 93	98,38	min 93,8	0,10
5.	Pondere km de transport urban realizați (nr. km transport urban realizați zilnic/nr. km transport urban programați zilnic x 100)	%	min 93	98,94	min 94,2	0,06
6.	Modul de rezolvare a petițiilor, inclusiv cele referitoare la comportarea față de publicul călător (nr. petiții care au fost rezolvate în termen legal/nr. total petiții x 100)	%	100	100	100	0,10
7.	Gradul de curățenie și dezinfecție zilnică al mijloacelor de transport în comun: (nr. de autovehicule curate controlate la ieșirea din depou/nr. autovehicule controlate x 100)	%	100	100	100	0,05
8.	Viteza medie comercială la tramvaie	Km/h	14,5	14,77	14,51	0,10
9.	Viteza medie comercială la troleibuze	Km/h	14	15,07	14,25	0,10
10.	Viteza medie comercială la autobuze	Km/h	16,5	18,87	16,58	0,10
11.	Coeficientul de stare tehnică a parcului (nr.vehicule bune de circulație/ nr.vehicule inventar x 100)	%	min 61	63,68	min 61	0.05
12.	Respectarea graficului de circulație (total minute întârziere din vina regiei, în medie pentru un autovehicul pentru una lună)	nr/lună	1250 [min] în 1 lună/1 vehicul	1392,35	-	-
	Respectarea graficului de circulație (total minute întârziere din vina regiei, în medie lunară pentru o semicursă)	minute/semicursă	-	1,84	max 3	0,06
13.	Numărul incidentelor de circulație din vina proprie a angajaților regiei (450 incidente/an)	nr/an	450	349	376	0,09
14.	Numărul de reclamații cu privire la atitudinea personalului RATT (nr. reclamații pentru una lună)	nr/lună	25	11	12	0,09
						1,00

2. Obiective de performanță

Nr. Crt.	Denumire criteriu	U.M.	Propunere, nivel de referință 2012	Realizat 2012	Propunere, nivel de referință 2013	Coeficient de pondere
1.	Gradul de îndeplinire a criteriilor de performanță	%	100	110,74	100	0,50
2.	Productivitatea muncii (cifra de afaceri/nr. salariați)	lei/pe rs	min 58.000	71.346	min 61.000	0,05
3.	Achitarea obligațiilor în termenele legale (total obligații – penalități și majorări/total obligații la bugete și fonduri speciale x 100)	%	100	69,52	70	0,05
4.	Cheltuieli la 1000 lei venituri	lei	max 999,48	1105,48	max 999,48	0,05
5.	Indicele de creștere venituri raportat la cheltuieli – reducere pierderi (indicele de creștere a veniturilor să fie mai mare decât indicele de creștere a cheltuielilor).	-	min 1	0.88	min 1	0,05
6.	Creșterea cifrei de afaceri	%	-	65.567	Min.67.500	0.05
7.	Perioada de recuperare a Creanțelor (total creanțe/cifra de afaceri x nr. zile de la începutul anului)	zile	max 30	45,74	max 30	0,05
8.	Gradul de îndatorare (datorii totale/total active x 100)	%	max 60	19,03	max 60	0,05
9.	Ponderele cheltuielilor cu salariile în cheltuieli totale (cheltuieli cu salariile/cheltuieli totale x 100)	%	max 53	44,12	max 53	0,05
10.	Mentținerea și îmbunătățirea sistemului de management integrat calitate-mediu-securitate și sănătate în muncă în vederea respectării standardelor europene în vigoare.	%	100	100	100	0,05
11.	Implementarea și dezvoltarea sistemului de control intern/managerial.	%	-	-	100	0,05
Gradul global de îndeplinire a obiectivelor			100,00	103,40	100,00	1,00

La calcularea obiectivelor și criteriilor specifice de performanță se va ține seama de următoarele:

1. Creanțele se vor diminua cu valoarea T.V.A. de recuperat și subvenții de încasat. Nivelul subvențiilor de încasat în totalul creanțelor influențează semnificativ obiectivul „Perioada de recuperare a creanțelor”.
2. Datoriile se vor diminua cu valoarea datoriilor la furnizori, ce urmează a fi onorate din alocații bugetare și valoarea creditelor pe termen lung.
3. Creanțele și datoriile se vor diminua cu sumele stabilite prin Decizia de impunere 69/28.01/2010, întrucât sumele sunt în litigiu.
4. La obiectivul „Achitarea obligațiilor în termenele legale”, se diminuează indicatorul la 70%, prin eşalonarea obligațiilor de plată solicitate la ANAF sau contractarea unui credit bancar pentru stingerea obligațiilor cu condiția obținerii garanțiilor necesare.
5. Indicatorii de exploatare au ținut cont de condițiile de trafic existente și de influența datelor generate de „Sistemul de eficientizare a veniturilor și cheltuielilor RATT”.
6. Indicatorii „viteză medie comercială”, „respectarea graficului de circulație” și „nr. de reclamații cu privire la atitudinea personalului RATT” și „Coeficientul de stare tehnică” se vor calcula lunar, distinct.
7. Înlocuirea criteriului de performanță „Randamentul” având valoare de 8,5 căl/km prevăzută pe anul 2012” cu „Randamentul la tramvaie” cu propunere nivel de referință 2013 de min 11,0 căl/km, „Randamentul la troleibuze” cu propunere nivel de referință 2013 de min 8,5 căl/km și „Randamentul la autobuze” cu propunere nivel de referință 2013 de min 6,0 căl/km.
8. Schimbarea modului de calcul al criteriului de performanță „Respectarea graficului de circulație”, prin modificarea limitei de 1.250 total minute întârziere din vina regiei în medie/ 1 vehicul/1 lună în maxim 3 minute întârziere din vina regiei în medie/ 1 semicursă/1 lună.
9. S-au propus obiectivele de performanță „Implementarea și dezvoltarea sistemului de control intern/managerial” și „Cresterea cifrei de afaceri”.

MĂSURI ȘI ACȚIUNI PENTRU REALIZAREA OBIECTIVELOR PRINCIPALE

Obiectivele sunt propuse spre a fi realizate prin atragerea de fonduri structurale și de la bugetul local. Prin realizarea acestor obiective regia și municipalitatea au ca scop și consecință includerea activității regiei într-un sistem integrat de transport metropolitan care să acopere necesarul de mobilitate al cetățenilor.

Pentru **Muzeul de Transport Public de Persoane Corneliu Mikloși** se va demara documentația tehnică și proiectul de amenajare a acestui muzeu în clădirile proprii și, spațial, în incintele aflate pe Bulevardul Take – Ionescu, nr 56 și nr. 83, unde există clădiri istorice, care pot fi declarate monumente istorice (cazul halelor de reparații). Acesta este unul din principalele obiective de realizat în perioada imediat următoare cu mari beneficii pentru imaginea regiei și a municipalității.

Abordarea sistemică și politica de marketing a punerii în funcțiune a muzeului presupune:

- îmbinarea conceptului de marketing cu cel de cultură;
- crearea de concepte noi;
- crearea unei identități a locului de cultură;
- identificarea nevoilor, aspirațiilor și așteptărilor vizitatorilor;
- determinarea gradului de satisfacție al consumatorului, al motivației și al comportamentelor culturale.

Politica de marketing se va face prin strategii legate chiar de cele 4 elemente ale mix-ului de marketing: serviciu, preț, distribuție și promovare. Cu alte cuvinte:

- strategii de modelare ale activităților în sensul creșterii interesului public;
- strategii de formare ale publicului muzeului prin crearea motivațiilor și obișnuințelor de a vizita muzeul. Se acordă facilități diferitelor categorii de public.
- strategii de promovare ale muzeului și ale acțiunilor sale, prin înnoirea gamei de vederi, calendare, afișe, pliante, broșuri, ghiduri, casete video, CD-uri, website și prin apariții constante în mass-media.

Politica de promovare prin reclamă se face la nivel local, regional, național sau internațional și va convinge publicul să utilizeze diferitele servicii

Obiective:

- păstrarea continuă a muzeului în conștiința publicului (prezența în programe mass-media, panouri, afișe publicitare, crearea unei relații muzeu-instituții specifice în vederea creării de produse specifice pentru standul de vânzare);
- formarea unui public constant printr-o strategie pedagogică, vizând toate categoriile de vizitatori dar, mai ales, tinerii, luând în considerare faptul că instituția muzeală se află în concurență cu teatrul, opera, cinematograful, biblioteca, etc.

Implementarea în cadrul regiei a **Standardul SA 8000:2008-Responsabilitatea socială** ca parte integrantă a sistemului de management integrat care se va implementa și ulterior certifica.

Standardul SA 8000:2008 este cel mai recunoscut reper internațional pentru managementul etic al resurselor umane, al cărui obiectiv fundamental este de a îmbunătăți condițiile de muncă din cadrul organizațiilor. Acest obiectiv a deschis drumul organizațiilor spre îmbunătățirea și demonstrarea responsabilității sociale în ceea ce privește drepturile fundamentale ale omului la locul său de muncă.

Având în vedere faptul că problematica a fost și este permanent în atenția managementului de vârf al RATT, considerăm oportună implementarea SA 8000:2008. În acest fel există posibilitatea ca regia să sesizeze tendințele economice și sociale într-un cadru organizat și documentat, având posibilitatea certă de a se conecta asupra mediului în care activează.

Principalele beneficii ale implementării SA 8000:2008 sunt:

- Pentru organizație:
 - câștigarea unor parteneri de încredere;
 - îmbunătățirea imaginii organizației;
 - creșterea gradului de competitivitate;

- creșterea nivelului de retenție a personalului.
- Pentru angajați:
 - condiții de lucru mai bune;
 - scăderea riscurilor privind accidentele de muncă;
 - o mai bună cunoaștere a drepturilor care revin angajaților;
 - o mai bună comunicare cu managementul;
 - un nivel al remunerației care corespunde muncii depuse.

Potrivit definiției Comisiei Europene, "responsabilitatea socială este un concept prin care organizația își integrează socialul și mediul înconjurător în propriile operațiuni economice și interacționează cu principalii actori din domeniul său de interes, în mod voluntar".

Având în vedere cele prezentate concluzionăm că o organizație trebuie să se concentreze asupra a trei categorii de obiective: **economică, socială și ecologică**. Astfel, în cadrul obiectivului economic, pe lângă obținerea de rezultate economice favorabile, se mai încadrează atât ecoeficiența, cât și responsabilitatea socială.

RATT fiind certificată pe Sistemul de Management Integrat (calitate-mediul-SSM), și ținând cont de preocupările managementului de vârf cu privire la obiectivele prezentate mai sus, considerăm că este oportun a se documenta și implementa Sistemul de Management al Responsabilității Sociale în conformitate cu SA 8000:20008. Această acțiune aduce un plus valoare prezentelor certificări ale regiei.

Analiza și evaluarea personalului din cadrul regiei în vederea restructurării, reorganizării și eficientizării activității de organizare internă; îmbunătățirea structurii organizatorice a regiei în scopul descentralizării, responsabilizării și eficientizării activității tuturor nivelelor ierarhice; actualizarea organigramei funcționale și a Regulamentului de organizare și funcționare, reactualizare fișe de post ca instrumente principale de stabilire a atribuțiilor și responsabilităților, în vederea atingerii obiectivelor entității și asigurarea unui control intern /managerial adecvat.

Se va ține cont de următoarele aspecte:

- necesitatea reconfigurării structurii organizaționale în funcție de stadiul de dezvoltare al companiei și strategia sa de dezvoltare;
- crearea sau reorientarea compartimentelor de strategie, dezvoltare și planificare tehnică, dar și a celor de marketing și vânzări către proiecte de modernizare, cu promovarea echipamentelor și tehnologiilor digitale;
- introducerea unor sisteme integrate de management, asistate de produse informatice moderne de tip ERP (Enterprise Resource Planning), care să asigure baze de date relaționale și să permită, atât optimizarea rețelei TP, cât și soluții viabile de organizare a transportului cu tramvaie, troleibuze și autobuze, în variante flexibile în funcție de cerințele călătorilor, dar și eficiente din punct de vedere financiar.
- înființarea unor compartimente și activități noi, legate pe de o parte de noile tehnologii digitale pentru monitorizare trafic, tiketing și prioritizarea circulației mijloacelor de TP și, pe de altă parte, asigurarea eficienței prin aplicarea metodelor moderne de controlling și bugetare a activităților pe Centre de Costuri/Profit.

Îmbunătățirea managementului resurselor umane:

- asigurarea unui personal calificat și competent, care să răspundă cerințelor domeniilor de activitate specifice ;
- menținerea stabilității personalului angajat prin asigurarea unui mediu de lucru favorabil;
- facilitarea mobilității ocupaționale și profesionale;
- îmbunătățirea performanțelor profesionale ale angajaților, prin asigurarea unui program de pregătire și instruire continuă.

Asigurarea securității și sănătății în muncă :

- urmărirea și verificarea efectuării instruirii de SSM
- identificarea factorilor de risc și gestionarea expunerilor la factorii de risc;

- monitorizarea stării de sănătate a personalului angajat, la angajare și periodic;
- determinări de noxe, monitorizare salariați expuși la factori de risc.

Prioritizare a transportului pe traseele actuale și în perspectiva extinderii.

Pentru ca serviciul de transport public din Timisoara să beneficieze de un număr mare de utilizatori, este necesar ca utilizatorii serviciului să ajungă la destinație mai repede și mai confortabil. Facilitățile transportului public, precum liniile de transport cu tramvaiul, care au șine fixe, pot să satisfacă aceste cerințe cu ușurință. În schimb, călătoriile cu autobuzul și troleibuzul, care circulă pe aceeași platformă împreună cu alte vehicule motorizate sunt obligate să oprească și să pornească în mod repetat datorită congestiilor din trafic și datorită restricțiilor impuse de semaforizare. Aceste lucruri înrăutățesc atât confortul pasagerilor, cât și timpii de călătorie, rezultând întârzieri mari.

Efortul Primăriei Municipiului Timisoara și al Regiei Autonome de Transport de îmbunătățire a serviciilor oferite de transportul public, se concretizează în modernizarea infrastructurii căii de rulare a tramvaielor, achiziții de noi mijloace de transport (tramvaie, troleibuze, autobuze) cu grad foarte redus de poluare și managementul traficului, ce favorizează îmbunătățirea fluidizării traficului prin facilități de prioritzare în intersecții și pe traseu pentru vehiculele RATT și crearea de culoare dedicate numai vehiculelor RATT, salvare, sau pompieri, utilizând servicii ITS deja implementate.

Toate aceste activități au ca scop crearea unei atitudini pozitive, noi față de regie, care, în final, să conducă spre atragerea de categorii de călători și la creșterea gradului de satisfacție a acestora față de serviciile oferite. Luând în considerare situația din ce în ce mai dificilă a rețelei stradale din Timisoara, este vitală stimularea populației înspre folosirea mai mult a mijloacelor de transport public de persoane.

Sistemul integrat de management al traficului și al transportului public, care va integra și sistemul de prioritzare a transportului public trebuie să acopere, în primul rând, rețeaua urbană și peri-urbană, dar cu posibilitate de extindere și la nivel regional. Sistemul de management și control al transportului urban va asigura următoarele servicii: controlul adaptiv al traficului urban, managementul transportului public și al transportului modal, managementul parcarilor, monitorizarea traficului și al parametrilor de mediu. Implementarea acestui sistem va îmbunătăți funcționarea, siguranța și eficacitatea rețelei locale de transport și va duce la îmbunătățirea gradului de confort al cetățenilor.

La stabilirea alternativelor și strategiilor de prioritzare a transportului public de persoane, în corelație cu rezolvarea problemelor majore ridicate de transportul general, în special al congestiilor (realocări de spații: benzi speciale pentru TC, remodelarea străzilor, spații speciale pentru transportul public, trasee de biciclete, etc).

Probleme propuse spre rezolvare:

- Definirea culoarelor unde este necesară prioritzarea transportului public;
- Stabilirea metodelor prin care activitățile de transport public pot fi prioritzate: abordări generale (creșterea spațiului carosabilului alocat modurilor de prioritzare, vehicule noi, etc) și abordări specifice managementului cererilor de transport (accesibilitate, restricționări, calmarea traficului, managementul parcarilor, îmbunătățirea traficului ciclist și pietonal, etc) ;
- Stabilirea alternativelor privind amenajările rutiere și a conceptului, respectiv arhitectura sistemului de prioritzare/dirijare inteligentă aferentă, cu obiectivul de creștere a calității serviciilor furnizate de transportul public, în vederea creșterii atractivității acestuia;
- Conceptul /arhitectura sistemului de prioritzare care se va implementa, va folosi sistemele ITS deja implementate de RATT: comunicatia prin GPS, rețeaua de fibră optică, sistemul de management al transportului public, respectiv sistemul de control adaptiv a traficului;
- Reconfigurarea celor mai importante intersecții din Timisoara, în vederea susținerii sistemului de prioritzare a transportului public: semafoare noi, sisteme de detecție a mijloacelor de transport public și a traficului și toata infrastructura necesară;

- Integrarea în sistemul general de prioritizare a transportului public, a soluțiilor programului de semaforizare a intersecțiilor, în vederea creării unor axe de coordonare a traficului general, cât și a transportului public de persoane;
- Analiza performanțelor intersecțiilor semaforizate în raport cu algoritmul de prioritizare a transportului public: întârzierile, consumul de combustibil și congestiile traficului;
- Analiza cantitativă a efectelor asupra mediului, efecte induse de prioritizarea transportului public prin controlul semnalelor;
- Metodele de prioritizare (fizice- prin crearea de benzi speciale pentru transportul public, amenajarea stațiilor, etc și prin controlul semnalelor în intersecții) să poată utiliza și să integreze/să fie integrat în sistemele telematice ale transportul public deja implementate de RATT (centrul de management al transportului public, centrul de management a traficului, managementul parcarilor) și să asigure prioritatea de trecere pe culoarele de transport și în intersecții.

Problemele propuse a fi tratate în cadrul proiectului sunt:

- Definirea culoarelor unde este necesară prioritizarea transportului public;
- Stabilirea lucrărilor de proiectare privind amenajarea rutieră și a conceptului, respectiv arhitectura sistemelor de prioritizare/dirijare inteligentă aferente, cu obiectivul de creștere a vitezei comerciale, respectiv de creștere a atractivității sistemului de transport public;
- Conceptul/arhitectura ce se va implementa va folosi și sistemul de comunicații bazat pe rețeaua de fibră optică dezvoltată de beneficiar;
- Reabilitarea celor mai importante intersecții din Timișoara. Aceasta presupune semafoare noi, sisteme de detecție a traficului și toată infrastructura necesară acestora.
- Continuarea programului de semaforizare a intersecțiilor și crearea unor axe cu funcționare ordonată a instalațiilor (undă verde);
- Reproiectarea timpilor de semaforizare în intersecții;
- Implementarea unui sistem de control adaptiv al traficului rutier;
- Crearea de benzi de circulație rezervate exclusiv mijloacelor de transport în comun, taximetrelor și vehiculelor pe două roți (biciclete, motorete, scutere, motociclete);
- Acordarea priorității de trecere pentru mijloacele de transport în comun în toate intersecțiile din municipiul Timișoara;
- Amenajarea de intersecții izolate și crearea unor benzi suplimentare de circulație prin modificarea geometriei străzilor;
- Instalarea de camere video pentru monitorizarea în timp real a traficului rutier din intersecții;
- Amenajarea unui centru de control și management al traficului;
- Realizarea de parcuri colective cu tarife diferențiate (mari în centru și scăzute către periferie)
- Se va asigura corelarea propunerilor cu prevederile planurilor de amenajare ale teritoriului existente. Având în vedere ca acest proiect se încadrează în pachetul de studii ce vizează realizarea strategiei de dezvoltare „Vision Timișoara 2030”, proiectantul va asigura corelarea propunerilor cu studiile conexe;
- Respectarea Planului Integrat de Dezvoltare Urbană (PIDU), care va constitui baza pentru depunerea de proiecte, în vederea aprobării acestora;
- Efectuarea demersurilor și susținerea documentațiilor pentru obținerea Avizului Comisiei de Circulație, a celorlalte Avize și a Acordurilor privind implementarea sistemului de prioritizare a mijloacelor de transport public de persoane.

Asigurarea **mobilității urbane prin intermediul transportului public de persoane** în Municipiul Timișoara presupune urmarirea unui plan de acțiuni care să cuprindă:

- modernizarea parcului auto
- modernizarea infrastructurii
- dezvoltarea unui transport intermodal

Principiile recomandate și aplicate la dezvoltarea transportului public de persoane în Municipiul Timișoara și organizării acestuia ar fi următoarele:

- pentru fiecare sistem de mijloc de transport să se asigure circulația pe benzi separate de traficul general;
- achiziția mijloacelor de transport să se orienteze numai pentru cele cu podea coborâtă pentru a asigura confortul călătorilor;
- autobuzele să nu pătrundă în centrul orașului și să nu se suprapună cu traseele liniilor de tramvai și troleibuze;
- rețeaua de transport electric (tramvai și troleibuz) se va extinde atât în interiorul municipiului, cât și în exterior, pentru a asigura un transport ecologic;
- crearea sau reorientarea compartimentelor de strategie, dezvoltare și planificare tehnică, dar și a celor de marketing și vânzări către proiecte de modernizare, cu promovarea echipamentelor și tehnologiilor digitale;
- introducerea unor sisteme integrate de management, asistate de produse informatice moderne de tip ERP (Enterprise Resource Planning), care să asigure baze de date relaționale și să permită, atât optimizarea rețelei, cât și soluții viabile de organizare a transportului cu tramvaie, troleibuze și autobuze, în variante flexibile în funcție de cerințele călătorilor, dar și eficiente din punct de vedere financiar;
- promovarea unor compartimente și activități noi, legate, pe de o parte de noile tehnologii digitale pentru monitorizarea traficului, tiketing și prioritizarea circulației mijloacelor de transport în comun, și, pe de altă parte, asigurarea rentabilității prin aplicarea metodelor moderne de controlling și bugetare a activităților pe Centre de Costuri/Profit.

Planurile de accesibilitate a călătorilor în mijloacele de transport și-au propus să rezolve următoarele probleme:

- să coordoneze planificarea între diferitele sectoare și departamente din regiune;
- să elimine obstacolele care afectează persoanele având deficiențe de vedere;
- să elimine obstacolele pentru persoanele având o mobilitate redusă;
- să elimine obstacolele fizice (scări, poroane, borduri, etc.);
- să elimine obstacolele pentru persoanele cu deficiențe de auz;
- să elimine obstacolele pentru persoanele având deficiențe intelectuale;
- să ofere cetățenilor un mijloc de acces la birourile de votare;
- să amelioreze planificarea prin intermediul consultanților;
- să amelioreze implementarea accesibilității printr-un sistem de monitorizare adecvat;
- să amelioreze accesibilitatea cu ajutorul formării personalului;
- să elimine obstacolele pentru persoanele cu handicap angajați ai serviciilor de transport în comun;
- să amelioreze serviciile acordate clienților;
- să pună în dezbatere publică planurile de transport, rațional întocmite cu prezentarea avantajelor obținute prin utilizarea acestora.

Concluziile studiilor efectuate privind utilizarea transportului în comun cu tramvaiul arată că există un grad mai mare de acceptare a acestuia deoarece 40% din cei care folosesc tramvaiele sunt posesori de autoturisme.

MĂSURI ȘI ACȚIUNI PENTRU REALIZAREA CRITERIILOR DE PERFORMANȚĂ MINIMALE STABILITE DE CONSILIUL LOCAL AL MUNICIPIULUI TIMISOARA

A. CRITERII DE PERFORMANȚĂ

1. Randamentul (călători transportați / kilometru)

Criteriului de performanță „Randamentul” diferentiat pe cele 3 moduri de transport: „Randamentul la tramvaie” cu nivel de referință 2013 de min 11,0 căl/km, „Randamentul la troleibuze” cu nivel de referință 2013 de min 8,5 căl/km și „Randamentul la autobuze” cu nivel de referință 2013 de min 6,0 căl/km.

Pentru realizarea acestui indicator se vor lua următoarele măsuri:

- optimizarea programelor de circulație utilizând datele din Sistemul integrat de eficientizarea încasărilor și cheltuielilor;
- identificarea și analiza traseelor nerentabile, cu precădere la autobuze;
- realizarea de puncte de transfer pentru un transport intermodal;
- asigurarea unui confort și siguranța sporită pentru călători;
- promovarea transportului public de transport printr-un marketing adecvat;
- crearea de benzi separate de traficul general pentru mijloacele de transport.

2. Pondere ture realizate (nr.de ture realizate zilnic/nr.de ture planificate zilnic x 100)

- asigurarea parcului de mijloace de transport în regim de rezervă și în stare tehnică bună;
- asigurarea interschimbabilități personalului de bord în traseu prin stabilirea de noi puncte de transfer.

3. Ponderea km de transport urban realizați: (nr. km transportați urban realizați zilnic/ nr. km transportați urban programați zilnic x 100)

- asigurarea coeficientului de stare tehnică a parcului de mijloace de transport pentru regimul de circulație și de rezervă.

4. Modul de rezolvare a petițiilor, inclusiv cele referitoare la comportarea față de publicul călător (nr. petiții care au fost rezolvate în termen legal/nr. total petiții x 100)

- dezvoltarea activității de relații cu publicul, utilizând inclusiv call center-ul din cadrul sistemului de ticheting, instruirea personalului care are contact direct cu publicul;

5. Gradul de curățenie și dezinfecție zilnică al mijloacelor de transport în comun: (nr. de autovehicule curate controlate la ieșire din depou /nr.autovehicule controlate x 100)

- dotarea punctelor de spălare cu instalații automatizate pentru curățenia interioară și exterioară a mijloacelor de transport;
- executarea dezinfecției cu substanțe de tip ecologic;
- organizarea unei proceduri pentru sistemul de calitate a serviciului furnizat;
- prelucrarea sanitară a spațiilor în activitatea regiei să se realizeze respectându-se următoarele:
 - controlul calității eficienței activității de igienizare și dezinfecție a autobuzelor/autoturismelor/troleibuzelor și a tramvaielor prin prelevarea de teste de salubritate. Aceste probe se recoltează din zonele de potențială poluare, după ce s-au efectuat curățenia și dezinfecția. Indicatorii sanitari și valorile acceptate propuse pentru controlul condițiilor de igienă sunt: NTG-37°C < 5000 UFC/100 cmp pentru pereți și pentru colacul toaletelor și mai puțin de 2000 pentru clanțe și pentru rezemătoare de cap. Enterobacteriile și B.Proteus trebuie să fie absente. Depășirea valorilor stabilite pentru indicatorii menționați denotă ineficiența activității de igienizare și dezinfecție;
 - încărcătura microbiologică a aerului se controlează prin recoltarea de probe de aeromicrofloră. Probele se recoltează semestrial, în sezoanele extreme, în spații în care se consideră că s-a făcut curat. În funcție de suprafața încăperii se stabilesc 2-6 puncte de recoltare prin sedimentare pe placă după expunere de

15 minute în medie. Indicatorii utilizați pentru evaluarea calității aerului sunt NTG-37°C, număr de streptococi, număr de coliformi fecali, număr de stafilococi. Valorile acceptate pentru acești indicatori sunt: NTG-37°C=1000UFC/mc aer, streptococi α - hemolitici = 1% din NTG, coliformi 0/mc, stafilococi fără normă (cu cât proporția este mai mare, cu atât contaminarea este mai mare). Prezența stafilococului denotă o contaminare de origine umană. Depășirea valorilor indicate denotă ineficiența operațiunilor de salubritate.

- se vor lua măsuri de întreținere zilnică a condițiilor de igienă optime în mijloacele de transport, la capetele de linii și în stații;

La amenajarea traseelor mijloacelor de transport se va ține seama de următoarele cerințe privind menținerea sănătății populației și a personalului:

- Alegerea traseului se face astfel încât să nu parcurgă zone cu obiective protejate (locuințe, parcuri, locuri de odihnă, de studiu, asistență medicală, îngrijirea copiilor și bătrânilor etc.), iar dacă acest lucru este inevitabil din considerente urbanistice, se păstrează distanțele stabilite prin studii de impact între aceste trasee și obiectivele protejate; în aceste studii se iau în considerare emisiile de poluanți chimici și pulberi, de zgomot și de vibrații;
- Alegerea amplasamentelor stațiilor se va face ținându-se seama și de posibilitățile unor categorii de populație (vârstnici, copii, bolnavi cu maladii cronice, persoane cu dizabilități) de a parcurge pe jos distanța de la locuința lor la stație;
- Amenajarea traseelor se va face astfel încât să se reducă la minimum impactul poluanților asupra sănătății publice (linii de tramvai insonorizate, pavimente din materiale care să nu producă zgomot și să nu elibereze în atmosferă substanțe chimice sau pulberi periculoase, evitarea detaliilor accidentate în pavimente). La capetele de linii se vor amenaja spații de refacere pentru personal și pentru adăpostirea conducătorilor de vehicule, care să fie prevăzute cu grupuri sanitare dotate cu toalete, chiuvete, asigurându-se iluminatul, ventilația și încălzirea conform standardelor în vigoare. În stații se vor monta alte dotări utile.

La amenajarea stațiilor se va urmări acoperirea a cât mai multor necesități de protecție a călătorilor care așteaptă (adăpostire față de intemperii, protecție față de temperaturile prea scăzute sau prea ridicate, față de iradierea solară directă sau de vânturi puternice). În stații pot exista unități comerciale sau de servicii, cu condiția respectării normelor prevăzute în standardele în vigoare referitoare la aceste unități.

Se evita pe cât posibil răspândirea pe sol a reziduurilor lichide petroliere, a apelor uzate și a reziduurilor solide rezultate din salubritate și întreținerea mijloacelor de transport. Salubritatea mijloacelor de transport se va face numai în spații special amenajate, de către personal specializat pentru această operațiune.

Regia se obliga să țină, stațiile și mijloacele de transport în comun aflate în administrare sau proprietate, în condiții optime de igienă, să asigure întreținerea, salubritatea și curățarea permanentă, să realizeze dezinsecția și dezinsecția vehiculelor ori de câte ori este nevoie și să asigure un microclimat favorabil în mijloacele de transport.

6. Viteza medie comercială la tramvaie

- înființarea centrului de trafic general în municipiul Timișoara
- prioritizarea transportului prin intersecții, respectiv asigurarea pe cât posibil a platformelor proprii pentru tramvaie

7. Viteza medie comercială la troleibuze

- înființarea centrului de trafic general în municipiul Timișoara
- prioritizarea transportului prin intersecții, respectiv asigurarea pe cât posibil a benzilor proprii pentru troleibuze

8. Viteza medie comercială la autobuze

- înființarea centrului de trafic general în municipiul Timișoara
- prioritizarea transportului prin intersecții, respectiv asigurarea pe cât posibil a benzilor proprii pentru autobuze

9. Coeficientul de stare tehnică al parcului (nr. de vehicule bune de circulație/nr. de vehicule inventar x 100)

- asigurarea surselor financiare pentru înnoirea parcului de mijloace de transport care să înlocuiască parcul vechi existent, în special cu tramvaie și autobuze de mica capacitate;
- asigurarea dotării cu utilaje și piese de schimb pentru a reduce timpul de imobilizare a mijloacelor de transport pentru asigurarea capacității de transport necesară, cererii de transport și pentru creșterea atractivității transportului public;

10. Respectarea graficului de circulație (total minute întârziere din vina regiei în medie lunara pentru o semicursă)

- prin măsuri de prioritizare a transportului public de persoane, măsuri prezentate la indicatorul specific de mai sus;
- înființarea unui serviciu de monitorizare și siguranță a circulației în cadrul regiei cu atribuții clare pentru acest domeniu;
- utilizarea datelor din sistemul de urmărire și dirijare a circulației în vederea diminuării minutilor de întârziere indiferent de cauzele și incidentele de circulație care produc aceste întârzieri;
- o colaborare directă cu poliția comunitară, respectiv, cea rutiera pentru îndepărtarea blocajelor de circulație și diminuarea ambuteiajelor la ore de vârf.

11 Numarul incidentelor de circulație din vina proprie a angajaților regiei (nr. Incidentepentru un an)

- intensificarea cursurilor de formare continuă a personalului de bord, prin realizarea planurilor de instruire de către serviciul resurse umane;
- asigurarea unei mentenanțe corespunzătoare parcului de mijloace de transport, respectiv, a infrastructurii de exploatare necesară acestuia prin reparații în cantitatea și calitatea cerută de standarde.

12. Numarul de reclamații cu privire la atitudinea personalului RATT (nr. reclamatii pentru o luna)

- instruirea personalului de bord și a celui care asigură mentenanța infrastructurii de exploatare, cel puțin o dată pe semestru;
- evaluarea a întreg personalului regiei, inclusiv testarea periodică, în mod special al personalului care reprezintă interfața între regie și client, pentru a îmbunătăți indicatorul privind satisfacția clientului;
- crearea unui corp de controlori operativi, respectiv, a unor controlori de urmarire, supraveghere și control în subordinea directorului general.

B.OBIECTIVE DE PERFORMANȚĂ

1. Productivitatea muncii: (cifra de afaceri /nr salariați)

a). Creșterea cifrei de afaceri

Se vor lua următoarele măsuri:

- modificarea ofertei tarifare;
- modernizare și extindere sisteme de plată a calatoriei (automate de taxare, echipamente de încărcare carduri, automate de bilete, plata prin SMS, POS, etc);
- fidelizare clienți abonamente;
- extindere control titluri de călătorie;
- creștere venituri din extindere transport metropolitan;
- atragerea de venituri din alte activități: ITP, servicii diverse, închirieri/valorificare stocuri fara miscare, etc;
- înnoire parc mijloace de transport - investiții privind achiziția de tramvaie, autobuze, respective, completarea cu troleibuze;
- achiziția de autoturisme si autobuze de mica capacitate.

b).Nr. salariați

Actualizarea organigramei funcționale a regiei, a R.O.F. și a fiselor posturilor pentru stabilirea atribuțiilor responsabilităților în vederea atingerii obiectivelor.

Îmbunătățirea managementului resurselor umane

- a) selecție și angajare
 - perfecționare activitate în cadrul compartimentului de resurse umane
 - colaborare cu firme de specialitate
 - angajarea de personal cu studii superioare de specialitate pentru personalul de conducere din activitatea de exploatare.
- b) formarea personalului
 - perfecționare activitate la compartimentul de resurse umane
 - colaborare cu firme de specialitate
- c) sistem de recompense și sancțiuni
 - delegare de competențe și responsabilizare a personalului din toate compartimentele
 - încheierea de contracte de management cu directorii executivi privind realizarea criteriilor și obiectivelor de performanță la nivelul centrului de cost în condițiile și la nivelul cerințelor prevăzute în contractul de mandat încheiat cu autoritatea publică locală.

2. Achitarea obligațiilor în termenele legale (total obligatii – penalități și majorări/ total obligații la bugete și fonduri speciale x100)

- plata cu prioritate a tuturor obligațiilor la bugete și fonduri speciale conform cerințelor legale;
- menținerea eșalonării la plată pe întreaga perioadă de eșalonare și plata ratelor din Decizia de eșalonare a obligațiilor restante pentru care a fost obținută eșalonarea.

3. Cheltuieli la 1000 lei venituri

Reducere costuri.

Economii la energia electrică

- contorizare la fiecare utilizator, inclusiv pentru vehicule
- recuperare energiei de tracțiune la frânări
- înnoire parc mijloace de transport
- organizarea licitației de achiziție a energiei electrice de pe piață pentru a reduce costurile cu achiziție
- achiziția de autovehicule electrice pentru transportul public

Economii la energia termică

- contorizare separată pe fiecare centru de cost
- modernizarea instalațiilor termice pentru toate incintele regiei
- modernizarea centralelor pe gaz din cadrul regiei
- Dotarea cu centrale performante pentru toate locațiile regiei

Economii la carburanți

- contorizare consum și urmărire pentru fiecare autovehicul, inclusiv troleibuzele
- utilizarea biocombustibilului la parcul circulant al regiei acolo unde este posibil

Optimizare linii și grafice

- dezvoltarea și modernizarea sistemului automat de taxare și de monitorizare a circulației mijloacelor de TC, a sistemului de urmărire și dirijare a circulației (GPS) existent prin achiziția unui sistem nou.
- dezvoltarea activității de marketing

Utilizarea intensivă a timpului de lucru

- reorganizarea și restructurarea regiei prin elaborarea unei noi structuri organizatorice – organigrama și stat de funcții- funcțiuni
- Externalizare de activități

Reducerea costurilor cu aprovizionarea

- aprovizionarea tehnico-materială centralizat la nivel de regie respectând achizițiile publice

Externalizarea activității

- realizarea de contracte cu terți pentru activități de turnătorie, forjare sau prelucrare de piese de schimb și subansamble

Externalizarea activității de complex de agrement (minihotel, strand, teren de handbal și vestiare aferente). Externalizarea acestei activități prin predarea cu titlul de folosință gratuit

către asociația non profit FC Electrica 1869, a întreg patrimoniului pe baza de contract de comodat pe o durată egală cu durata de existență a acestei asociații. R.A.T.Timisoara este membru fondator al acestei asociații cu tradiție în Timișoara începând cu anul 1929, alături de sindicatele regiei. Externalizarea acestei activități ar degreva regia de cheltuieli pentru activități care nu fac obiectul de activitate al regiei și, totodată, ar fi o sursă de finanțare pentru asociație. În atare condiții, asociația ar obține venituri din activități de închiriere: minihotel, teren, vestiare și activități de agrement prin deschiderea strandului, cu care s-ar autofinanța, reducând la minim cheltuielile celor trei membrii fondatori. Responsabilitățile și obligațiile de proprietar ale regiei asupra acestor construcții se pastrează și se vor trece explicit în contractul de comodat încheiat între regie și asociația FC Electrica 1869. Taxele și impozitele aferente clădirilor și terenurilor care fac obiectul contractului de comodat se vor plăti de către regie, orice lucrare de expertizare, proiectare, modernizare, extindere sau consolidare a clădirilor și instalațiilor aferente se vor suporta de către regie. Asociația va avea obligația de menținere în stare de funcționare a acestor clădiri și construcții speciale, inclusiv forajele existente pe terenuri, acestea fiind date în folosință gratuită de către regie.

Reutilizarea spațiilor administrative

- redistribuirea spațiilor conform cu necesităților
- demolarea clădirilor și spațiilor de producție excedentare
- concentrarea activității regiei în două puncte diametral opuse pe raza municipiului – Bulevardul Dambovița și Calea Buziașului
- înființarea muzeului de transport public ca o nouă sursă de venit și promovare a transportului public de persoane în Timișoara
- înființarea arhivei regiei în locația din str. Take Ionescu, nr. 56, respectiv a bibliotecii tehnice în clădirea administrativă de lângă fosta vopsitorie (actualul sediu al direcției TI și laboratorul electronic) respective a centrului de cercetare și trafic

4. Indice de creștere venituri raportat la cheltuieli - reducere pierderi (indicele de creștere al veniturilor să fie mai mare decât indicele de creștere al cheltuielilor)

- Creșterea veniturilor prin atragerea de venituri suplimentare și încadrarea în cheltuieli normate;
- Urmărirea permanentă a cheltuielilor astfel încât indicele de creștere al acestora să nu depășească indicele de creștere al veniturilor.

5.Creșterea cifrei de afaceri:

Extindere linii (rețea) de TP

- studiere nevoi de transport, inclusiv de tip metropolitan sau pe canalul Bega
- sistem de ticketing modernizat, pentru toate categoriile sociale persoane fizice și pentru persoane juridice
- intensificarea controlului de bilete și abonamente și reorganizarea acestuia prin colaborarea cu poliția comunitară. Se va înființa un control operativ care pe lângă atribuțiile de control în colaborare cu poliția comunitară, va efectua și alte verificări ale mijloacelor de transport sau ale infrastructurii aferente traseelor mijloacelor de transport, respectiv efectuează verificări și controale pe baza de program și alte activități conexe activității de bază a regiei.

Atragere de călători noi

- promovare transportului public de către compartimentul de marketing
- extindere servicii de transport public de persoane în metropolitan
- contractarea de curse speciale de tip „convenție” cu scopul de aducere de venituri suplimentare regiei

6. Perioada de recuperare a creanțelor: (total creanțe/cifra de afaceri x nr. zile de la începutul anului)

Urmărirea permanentă a încasării creanțelor:

- pentru toate creanțele care depășesc termenul de 30 de zile se vor iniția acțiuni de recuperare în instanță prin cabinete de avocatura care va asigura asistența și consultanța juridică ;

- urmarirea și încadrarea în programul de reducere a creanțelor stabilite prin BVC, prin luarea tuturor măsurilor legale de recuperare;

7. Grad de îndatorare: (datorii totale/total active x 100)

- urmărirea permanentă a nivelului datoriilor, realizarea unui grafic de plată, evitarea pe cât posibil a plății de penalități și majorări și realizarea unui nivel al gradului de îndatorare adecvat pentru menținerea echilibrului financiar al regiei

8. Ponderea cheltuielilor cu salariile în cheltuieli totale: (cheltuieli cu salariile/cheltuieli total x 100)

Se vor utiliza metode specifice reducerii fondului de salarii prin:

- concedierea de personal (concediere individuală sau concedierea colectivă) conform programelor de restructurare care vor fi supuse aprobării
- renegocierea sporurilor, drepturilor și facilităților acordate salariaților prin modificarea clauzelor contractului colectiv de muncă prin negociere cu sindicatele

Reducere nivelurilor ierarhice și restructurare pe centre de cost sau profit

- organigramă nouă și stat de funcții-funcțiuni care se va implementa în cadrul regiei făcând parte integrantă din contractul de management – contractul de mandat,
- evaluarea întregului personal al regiei printr-o firmă de specialitate în resurse umane și declanșarea concedierii individuale sau colective

Extindere sistem informatic

- sistem informatic integrat
- sistem de asistare la luarea deciziilor
- restructurarea serviciului de exploatare prin desființarea acestuia și descentralizarea acestuia, respectiv de persoane cu studii superioare de preferat din domeniul transporturilor

Management orientat spre performanță

- reducerea birocrăției prin asumarea de responsabilități (reducerea numărului de semnături de pe acte prin noua organigramă care reduce în mod obligatoriu nivele ierarhice și elimină structurile paralele)
- introducerea unui sistem de controlling (controlul eficient al cheltuielilor) prin achiziționarea unui nou program de contabilitate la nivel de regie care să fie compatibil cu sistemul de ticheting și urmărire și dirijare a circulației deja existent în regie

9. Menținerea și îmbunătățirea sistemului de management integrat calitate-mediu-securitate și sănătate în muncă în vederea respectării standardelor europene în vigoare

- ✓ menținerea certificării sistemului de management integrat calitate mediu și securitate sănătate în muncă și a responsabilității sociale

Managementul de vârf al organizației a stabilit următoarele obiective ale managementului:

- Respectarea indicatorilor de performanță, conform HCL Timișoara.
- Fluidizarea traficului.
- Îmbunătățirea continuă a calității serviciilor furnizate clienților.
- Îmbunătățirea și eficientizarea activității.
- Menținerea unui SMI care să creeze cadrul pentru îmbunătățirea continuă.
- Retehnologizarea întregii activități desfășurate de R.A.T.T. prin modernizări, achiziții de utilaje performante și realizarea unei infrastructuri adecvate.
- Prevenirea poluării mediului.
- Asigurarea unei întrețineri corespunzătoare a infrastructurii.
- Reciclarea deșeurilor.
- Întărirea capacității de intervenție în cazul unor poluări accidentale.
- Protejarea sănătății lucrătorilor și evitarea poluării solului.
- Întărirea imaginii RATT prin asigurarea și menținerea conformității cu reglementările în domeniu.
- Respectarea dispozițiilor legale în privința păstrării și securității gestiunilor și gestionarilor, decontare, circuitul documentelor.
- Întărirea imaginii RATT prin respectarea documentelor internaționale, naționale și a interpretării lor, privind responsabilitatea socială.

- Îmbunătățirea condițiilor de muncă ale personalului angajat, fidelizarea angajaților.
- Analiza periodică a politicii, obiectivelor și PMI și stabilirea gradului de adecvare.
- Realizarea unei culturi a calității și a unei mentalități proactive a personalului R.A.T.T. și a celor ce lucrează în numele nostru, în ceea ce privește protecția mediului înconjurător, responsabilitatea socială și securitatea în muncă
- ✓ implementarea responsabilității sociale ca parte integrantă a SMI
- ✓ menținerea și îmbunătățirea politicii de management la vârf prin reducerea nivelurilor ierarhice de tip piramidal. În acest sens, noua organigramă nu va trebui să depășească un număr de 35 de compartimente, iar cele aflate în directă subordonare a managerului să nu depășească un număr de 7 compartimente.

10. Implementarea și dezvoltarea sistemului de control intern/managerial

Controlul intern/managerial reprezintă ansamblul formelor de control exercitate la nivelul entității publice, inclusiv auditul intern, stabilite de conducere în concordanță cu obiectivele acesteia și cu reglementările legale, în vederea asigurării administrării fondurilor în mod economic, eficient și eficace. Acesta include, de asemenea, structurile organizatorice, metodele și procedurile.

Măsurile care se vor urmări pentru implementarea și dezvoltarea unui sistem de control adecvat:

- numirea prin Decizie a unei structuri în vederea monitorizării, coordonării și îndrumării metodologice, a implementării și/sau dezvoltării sistemului de control intern/managerial;
- elaborarea și actualizarea permanentă a programului de dezvoltare a sistemului de control intern/managerial care să cuprindă obiectivele, acțiunile, responsabilitățile, termenele, precum și alte componente ale măsurilor necesare pentru implementarea standardelor de control intern managerial;
- elaborarea de proceduri formalizate pe activități;
- urmărirea și monitorizarea permanentă a implementării și dezvoltării sistemului de control intern managerial;
- transmiterea informării privind gradul de implementare și dezvoltarea sistemelor de control intern managerial la entitatea publică superioară.

Consiliul de Administrație se va asigura că regia, prin conducerea sa, va respecta prevederile legale privind transparența și alte obligații legate de raportare prevăzute în actele normative în vigoare. Membrii Consiliului de Administrație vor elabora semestrial un raport de activitate privind activitatea regiei, modul de realizare al contractului de mandat încredințat, precum și evaluarea modului de respectare a contractului de mandat al directorului general care va fi transmis autorității publice tutelare a Municipiului Timișoara.

CONSILIUL DE ADMINISTRATIE AL REGIEI AUTONOME DE TRANSPORT TIMIȘOARA

- | | |
|----------------------------------|-----------------------|
| - dl. GOIA IOAN | - președinte C.A. |
| - dl. POPOVICI DUMITRU | - vicepreședinte C.A. |
| - dl. AVRAM STANUSOIU CONSTANTIN | - membru |
| - dl. CIANCA DANIEL | - membru |
| - dl. CHIS CULITA | - membru |
| - dl. KARAGENA SORIN | - membru |

prin președinte al consiliului de administrație
dl. IOAN GOIA