



PROIECTUL CAPRICE

Octombrie 2010

6

REGIUNI DE CAPITALE CARE INTEGREAZĂ TRANSPORTUL PUBLIC ÎN SCOPUL EFICIENTIZĂRII ENERGETICE

Necesitatea înființării unei Autorități Metropolitane de Transport în toate zonele metropolitane urbane: progresele privind înființarea Autorității Metropolitane de Transport București

Transportul public urban și suburban este principalul instrument de antrenare a dezvoltării, de îmbunătățire a standardelor de viață și integrării sociale, având o contribuție de bază în facilitarea accederii la locuri de muncă, la servicii de sănătate și educație. Dezvoltarea și modernizarea acestui serviciu public, îmbunătățirea calității și accesibilității sale de utilizare și orientarea activităților generale în direcția satisfacerii nevoilor de transport ale populației pot contribui la atenuarea utilizării autoturismelor private și, astfel, la limitarea poluării, aspecte ce pot aduce beneficii mediului și calității vieții, în special în zonele urbane.

O condiție principală în implementarea obiectivelor STP*, în ce privește dezvoltarea lor cantitativă și calitativă o reprezintă adoptarea măsurilor instituționale ce stabilesc cadrul organizațional și asigură managementul și monitorizarea prestării acestor servicii, precum și angrenajul și coordonarea – atât la nivel local, cât și regional – a serviciilor sus-menționate. Un model de bună practică privind modul de funcționare a forurilor de conducere la nivel local și metropolitan în domeniul transportului public există în prezent la nivel european și internațional, definind un bun exemplu de urmat în cazul statelor noi membre ale Uniunii Europene, cum este cazul României. În acord cu cele de mai sus, Autoritățile Metropolitane de Transport Europene** promovează exemple de bune practici ale autorităților – membre ce activează în acest domeniu, ce pot constitui o sursă de orientare pentru orașele din țările unde optimizarea PTS se află în derulare, sub toate aspectele.

*Serviciilor de Transport Public

**EMTA

În ultimii ani, România a probat o serie de măsuri conducând la adoptarea unui cadru legal și la implementarea sistemelor organizaționale și instituționale, fie pentru stabilirea zonelor metropolitane în jurul marilor aglomerații urbane și asociațiilor de dezvoltare intracomunitare - cazurile Oradea și Iași -, fie prin analiza condițiilor de înființare a unei autorități metropolitane de transport, cum este cazul Orașului București – capitala României.

Aspecte relevante ce trebuie luate în calcul privind înființarea unei instituții metropolitane cu rol să asigure coordonarea transportului public sunt următoarele:

- **acoperirea geografică a activităților autorității, în funcție de factorii de mobilitate și economici, de interesele sociale și culturale ale populației;**
- **funcțiunile zonei metropolitane:** pentru a determina rolul autorității în procesul de management al transportului public, au fost evidențiate și analizate douăsprezece (12) funcții esențiale, astfel:



1. organizarea strategică a sistemelor de transport public; 2. organizarea planificată pe termen scurt, managementul operațiunilor; 3. sistematizare și monitorizarea infrastructurii; 4. reglementări privind relațiile operatorului; 5. politica tarifară și integrarea tarifară; 6. finanțarea activelor publice; 7. finanțarea operatorului; 8. marketing, relaționare, informarea călătorului și studii de piață; 9. întocmirea studiilor tehnice, studiilor de piață și actualizarea datelor. Alte funcții indirecte sunt următoarele: 10. dezvoltarea normelor și standardelor legale; 11. coordonare cu autoritățile responsabile cu managementul traficului și străzilor; 12. coordonare cu utilizarea sistematizată a căilor feroviare.

- **Coordonarea Autorității Metropolitane**, diferențiată pe trei (3) categorii: zona de luare a deciziilor, zona executivă și zona de consultanță;
- **finanțarea Autorității Metropolitane** pentru activitățile curente de transport și pentru dezvoltarea și optimizarea sistemului de transport și a materialului rulant;
- **organizarea Autorității Metropolitane**, inclusiv organigrama și numărul maxim de angajați, costurile de operare și bugetul de venituri și cheltuieli;
- **procedurile legale** pentru înființarea autorității de transport.

Un studiu foarte actual privind înființarea Autorității Metropolitane de Transport București* a prezentat măsurile efective ce trebuie adoptate în vederea implementării acestei inițiative. Se cuvine a fi menționat că Bucureștiul împreună cu zona sa metropolitană (sub forma Autorității Metropolitane de Transport București) va asigura angrenajul tuturor modurilor de transport în curent în funcțiune: autobuze, tramvaie, troleibuze, metrou, microbuze, trenuri regionale, în autoritatea cui sunt subordonați operatorii: administrației locale, Ministerului Transporturilor, operatorilor privați și va asigura - de asemenea - dezvoltarea și modernizarea infrastructurii de transport pe termen scurt, mediu și lung.

*A.M.T.B.

Înființarea A.M.T.B. va permite implementarea cu succes a relațiilor contractuale cu operatorii, separat, în baza CSP* întocmite conform cu noile reglementări ale Uniunii Europene în scopul creșterii eficienței și calității serviciilor de transport public. A fost adoptat deja un set de măsuri înainte de înființarea A.M.T.B.; câteva din măsurile de mai sus sunt rezultat al activităților efectuate în cadrul Proiectului CAPRICE. Printre ele, merită menționate următoarele:

- funcționarea unitară a transportului public, efectuată de cei doi mari operatori din București (R.A.T.B. și S.C. METROREX S.A.), prin implementarea unui sistem de bilete ‘fără contact’ în sistemul de metrou, în acest moment acesta fiind în parte operațional în zona centrală;
- implementarea sistemului de management al transportului la nivelul întregului oraș, prin extinderea sistemului operațional în prezent în zona centrală;
- restructurarea R.A.T.B. – operatorul pentru serviciile de transport public de suprafață efectuate cu autobuze, tramvaie și troleibuze, urmând exemplele de bună practică ale partenerilor din cadrul Proiectului CAPRICE, pentru a se determina volumul și structura serviciilor de transport public* ce fac obiectul CSP**, în afara activităților auxiliare approximate ca neeligibile în cadrul contractului intervenit cu administrația locală.

*STP

**Contractele de servicii publice



Tarife, vânzarea biletelor de călătorie și distribuirea veniturilor în Regiunea Île-de-France

Regiunea Île-de-France are o populație de aproximativ 12 milioane de locuitori și o singură autoritate de transport, STIF^{*}, ce organizează întregul sistem de transport cu: autobuzul, autocarul, tramvaiul, metroul și trenul. Serviciile sunt efectuate de două companii publice, RATP și SNCF, și de aproximativ 80 de companii private.

^{*}Sindicatul pentru Transporturi din Île-de-France

Acești operatori folosesc un sistem de bilete mixt. Abonamentele (săptămânale, lunare, anuale) reprezintă aproximativ 80% din totalul călătoriilor și 65% din venituri. Sunt eliberate pentru una sau mai multe din cele șase zone concentrice, iar suportul de difuzare este cardul de călătorie NAVIGO, un card inteligent validat de călător trecându-l prin dreptul unui validator electronic.

Biletul T+ este valabil pe toate autobuzele și în sistemul de metrou. În cazul trenurilor, biletele sunt specifice punctelor de origine / destinație și pot fi achiziționate separat sau în seturi de câte zece bucăți.

Există un abonament cu tarif redus pentru elevi și studenți, aproximativ 800.000 de persoane beneficiind de această facilitate. În plus, sunt disponibile tarife reduse pentru un număr de aproximativ 1.300.000 de cetățeni, în funcție de veniturile acestora, existând și unele categorii de pasageri ce călătoresc gratuit.

Veniturile rezultând din vânzarea biletelor de călătorie, însumând peste 3 miliarde de EURO, sunt distribuite între operatorii ce își desfășoară activitatea sub sigla STIF, conform regulilor stabilite pentru diversele categorii de tarife. În ce privește abonamentele, STIF folosește o formulă bazată pe gradul de utilizare a serviciilor operatorilor. De exemplu, în cazul unui abonament eliberat pentru zonele 1-5, SNCF va cumula cea mai mare cotă din încasări, întrucât pasagerii au parcurs cu trenul cea mai mare parte a distanței. Pe de altă parte, majoritatea veniturilor din vânzări de abonamente în cazul zonelor 1 și 2, vor merge la RATP, operator pentru aproape toate serviciile din zonele respective.

Comaniile private au propria lor asociație, OPTILE, ce îi reprezintă la distribuirea veniturilor generate din vânzarea biletelor de călătorie. Există – deci - trei actori principali: RATP / SNCF / OPTILE, cu posibilitatea distribuirii veniturilor fără a se apela la o ‘unitate de decontări’ specială. STIF a inițiat consultări privind modalitatea de a adapta acest sistem, pentru a anticipa modificările ce vor surveni ca efect al implementării Reglementării OSP (Obligației privind serviciile publice).

RATP / SNCF / OPTILE sunt parteneri în GIE COMUTITRES, entitate responsabilă cu distribuirea abonamentelor anuale și cu administrarea cardurilor NAVIGO. Administrarea bazelor de date de clienți și primirea de plăți pentru a fi distribuite către operatorii de transport o realizează COMUTITRES. Rolul COMUTITRES va deveni și mai important odată cu mărirea ponderii sistemelor electronice de bilete și dezvoltarea noilor canale de distribuție.



Veniturile din tarife reprezintă aproximativ 40% din veniturile operatorilor de transport, STIF stabilind acestora obiective anuale, în cadrul contractelor cu durata de patru până la șase ani. Riscurile relativ la nivelul veniturilor sunt distribuite 50% - 50% STIF și celorlalți operatori.

Al 5-lea atelier CAPRICE desfășurat în Polonia, cu tema ‘Integrare tarifară, vânzări, distribuirea veniturilor și sisteme electronice de bilete’

Al 5-lea atelier al Proiectului CAPRICE a fost găzduit de ZTM Varșovia pe durata a trei zile, 16-18 iunie 2010. Obiectivele atelierului de lucru au fost în principal prezentarea și discutarea diverselor sisteme de validare utilizate în transportul public în regiunile capitalelor europene, inclusiv ultimele evoluții în domeniul sistemelor electronice de bilete utilizate de parteneri. La finalul atelierului de lucru au fost selectate exemple de bună practică în domeniul sistemelor de validare și s-au transmis orientări privind utilizarea sistemelor integrate de validare și distribuție și a sistemelor electronice.

ZTM Varșovia a fost partenerul cu prima prezentare, a sistemului de validare existent în capitala Poloniei. Au fost definite două zone: una centrală – pentru zona urbană a Varșoviei și alta pentru suburbiile orașului. Biletele sunt valabile doar în zona 1 sau în 1 și 2, cardurile de călătorie valabile pe durată scurtă sau lungă sunt valabile pe căile feroviare (‘bilet comun’) și s-a convenit un parteneriat cu operatorii locali. Din aprilie 2010, 3/4 din venituri au fost generate de trei categorii principale de bilete: bilete valabile 30 de zile (41%), bilete valabile 90 de zile (23%) și bilete cu o călătorie (11%). În 2008, întrucât sistemul de validare nu mai fusese revizuit de aproximativ 8 ani, anumite schimbări au avut loc ținându-se cont de rata anuală a inflației, de 18%, și de mărirea incidenței transportului public, cu aproximativ 75% față de nivelul aceleiași perioade. Principalul obiectiv al schimbărilor l-a constituit mărirea veniturilor din vânzarea biletelor de călătorie, cu aproximativ 26%. Aceasta s-a realizat prin implementarea noilor bilete (de 20, respectiv 40 de minute, inclusiv posibile transferuri), a biletelor valabile pe o durată mai lungă, mai scumpe (cu 18%) și a biletelor valabile pe durată medie (cu 30% mai scumpe în cazul zonei 1 și cu 50% mai scumpe pentru zonele 1 și 2, bilete cu o călătorie (cu 17% mai scumpe). Biletele pentru pensionari au fost revizuite și a fost stabilită o nouă compensație socială. ZTM Varșovia a explicat, de asemenea, istoria Cardului Urban Varșovia (WCC) de la începuturile sale – din 1994, când firma franceză Monetel a câștigat licitația pentru implementarea unui nou sistem de bilete, până în 2008 – când s-a produs ultima îmbunătățire - posibilitatea de personalizare a cardului.

WCC este un card inteligent fără contact (în ‘format de buzunar’) dotat cu circuite integrate, susceptibil să proceseze informații și să înmagazineze date, să primească informațiile procesate și să le transmită prin frecvențe radio (pe distanțe de până la 10 cm). Această tehnologie duce la o utilizare extrem de facilă a cardului, în afară de aspectul unei folosințe mai durabile, comparativ cu cartelele magnetice sau cu cardurile cu cip integrat, ce necesită contact efectiv cu cititorul. Infrastructura WCC este dezvoltată la nivelul întregului oraș Varșovia (aparate de validat) și în toate tipurile de mijloace de transport (autobuze, tramvaie, trenuri rapide municipale, stații, depouri etc.). Biletele de călătorie ce pot fi alimentate pe suportul cardului WCC dau posibilitatea călătoriei cu autobuzul, tramvaiul, metroul, trenul (Căile Feroviare Urbane Rapide – SKM, Căile Feroviare Mazoviene – KM, Căile Feroviare



Locale Varșovia – WKD și anumite trenuri aparținând Căilor Feroviare Regionale – PR), inclusiv în rețeaua de transport public local din două localități: Lesznowola și Piaseczno. Călătorii pot alege între diversele tipuri de bilete WCC de călătorie, de la abonamente valabile 24 de ore, la carduri de călătorie valabile 90 de zile, carduri de călătorie pentru pensionari (anuale), cât și abonamente gratuite pentru angajați și alte categorii reprezentative de călători. Rețeaua de distribuție este extinsă la nivelul întregii zone. Include Centrele ZTM de Servicii pentru Călători, oficiile poștale, automatele de bilete, dând - începând din 2010 - și posibilitatea de a achiziționa bilete prin intermediul telefonului mobil și prin Internet.

Sistemul de bilete și tarife în Lituania au fost prezentate de MESP Vilnius. Toate tarifele au fost stabilite de Consiliul Municipal Vilnius și este încă utilizat un sistem bazat pe tarife fixe. În 2001, 2005 și 2009 au avut loc diverse majorări de tarife. În ce privește cotele de compensații (de 50% și 80%), acestea au fost stabilite conform legii naționale pentru compensare tarifară în transportul public. Privind distribuirea veniturilor, MESP administrează veniturile din vânzarea билетelor de călătorie, compensările și subvențiile la primul nivel. În general, suma disponibilă este apoi distribuită între operatorii rețelei de troleibuze (40%) și operatorii rețelei de autobuze (60%). Municipality și MESP își repartizează în comun responsabilitățile privind sistemul electronic de bilete. Municipality este responsabilă cu echipamentul instalat la bord și computerele, imprimantele, validatoarele, antenele GPS, echipamentul de control al билетelor, dispozitivele pentru informațiile în timp real, situate în stații, servere de date, MESP fiind responsabilă cu eliberarea, administrarea și distribuția cardurilor electronice, alimentând dispozitivele pentru informații în timp real, cât și sistemele de control al pasagerilor și cele responsabile cu schimbul de date din sistemele electronice de bilete între orașe. Aproape 3/4 din vânzările билетelor de călătorie provin în Lituania de la chioșcurile de presă (72%). Este, de asemenea, interesantă de observat dezvoltarea constantă a vânzărilor de bilete prin Internet la nivelul anului 2010 (în medie, 6500 de unități lunar), comparativ cu media de 3600 de unități lunar, acum 2 ani (majorare de 80%).

Sistemele de bilete din București sunt de 2 categorii. Pe de o parte, R.A.T.B. (Regia Autonomă de Transport București) pune la dispoziție un sistem deschis, cu 3 zone tarifare (una din acestea fiind urbană), bilete pe suport de hârtie (urmează a fi înlocuite) și carduri fără contact (începând din 2007). Pe de altă parte, S.C. METROREX S.A. (compania de metrou București) are un sistem închis, cu o singură zonă tarifară, generală, cu conexiune liberă între linii, utilizând carduri magnetice (începând din 1995) și carduri curenți comune fără contact M - R.A.T.B. În prezent, integrarea tarifară este în curs de implementare. Sunt integrate exclusiv abonamentele lunare, și doar structura comercială a R.A.T.B. este configurată pe vânzarea și realimentarea electronică a билетelor de călătorie. Totuși, mai trebuie traversate unele etape, de ex. extinderea tarifului comun la cele mai comode produse tarifare, instalarea dispozitivelor pentru bilete electronice în rețeaua comercială a METROREX S.A., anularea билетelor pe suport hârtie și punerea la dispoziție a билетelor electronice tuturor călătorilor (tarife compensate pentru pensionari, studenți etc.) și obligația validării tuturor tipurilor de card la intrarea în vehiculele R.A.T.B. Pe durată medie, integrarea tarifară completă se anticipează a avea un impact semnificativ de mărire a atractivității transportului public pentru călătorii obișnuiți, cu o posibilă mărire a veniturilor datorită unei oferte tarifare mai atractive. În plus de acest aspect, nu ar trebui să existe nicio cheltuială

suplimentară pentru extinderea procedurii actuale a unității de decontări și, de asemenea, niciun impact semnificativ indus de subvențiile pentru exploatare, provenite din diverse surse.

În Germania, sistemul tarifar al VBB este unificat, și de la 1 aprilie 1999 a dat posibilitatea unui bilet extins de călătorie la nivelul statelor Berlin și Brandenburg.

Sistemul funcționează pe 1500 de celule-fagure. Micile orașe au un bilet urban local, în timp ce marile orașe (Berlin / Potsdam / Cottbus) au în ofertă bilete AB (zona urbană) și bilete ABC (zona urbană și suburbană). Biletele regionale se bazează pe tarifele pentru celulele-fagure (până la 25 de kilometri) sau tarifele pentru distanțe liniare (peste 25 de kilometri). Biletele de călătorie actual utilizate în regiunea Berlin-Brandenburg sunt: bilete- standard (bilete cu o călătorie, abonamente valabile o zi, abonamente pentru grupuri, bilete turistice, biletul Berlin-Brandenburg) și bilete compuse (valabile 7 zile, o lună și abonamente valabile un an, și autorizații). Acești operatori sunt responsabili cu vânzarea și controlul biletelor. Cele din urmă pot fi achiziționate fie de la chioșcurile și agențiile operatorilor (în stațiile principale), fie de la automatele de vânzări de bilete (situat în stații, în tramvaie și în autobuze, în Potsdam, Cottbus și Frankfurt/ Oder), sau direct de la șofer (peste tot, cu excepția Potsdam, Cottbus și Frankfurt/ Oder). La Berlin, șoferii vând bilete-standard doar pentru un număr limitat de destinații. La Brandenburg, toate destinațiile și - de asemenea - abonamentele (până la cele lunare) sunt vândute de șofer. În 2009, majoritatea veniturilor VBB au fost generate în zona Berlin (aproximativ 80% din suma totală de 1.024 de milioane de EURO, inclusiv bilete- standard și abonamente). Procesul de distribuire a veniturilor VBB este următorul: călătorul achiziționează un bilet de la un operator ce păstrează 5% -10% din venituri (presupuse a acoperi cheltuielile de exploatare ale vânzării biletelor). Restul de 90% la 95% din venituri sunt comasate și distribuite în funcție de numărul de călători-kilometru (55%-90%) și de numărul de călători (10%-45%). Numărul de călători și de călători-kilometru este prognozat trianual, prin sondaje de călători, obligatorii pentru toți operatorii de sub autoritatea VBB. Operatorii trebuie să-și raporteze lunar și anual veniturile către VBB, procentele din veniturile convenite separat unui operator fiind calculate apoi de VBB.

Sistemul de bilete în Paris și Île-de-France este format din carduri de călătorie (abonamente reprezentând 80% din total, 68% din venituri, 35% finanțate din subvenții, 40% din călători beneficiind de compensări tarifare din motive sociale) și bilete cu o călătorie și bilete valabile o zi (reprezentând 20% din total, 32% din venituri, 40% fiind finanțate prin subvenții). Există și bilete și abonamente ocazionale: biletul t+ (valabil la metrou, în tramvaie, autobuze, cifrându-se la 460 de milioane de bucăți vândute anual, la 4,9 milioane de locuitori în Île-de-France), biletul de tren (valabil pe RER și trenuri, reprezentând 140 de milioane de bucăți vândute anual, la 3 milioane de rezidenți în Île-de-France), abonamentul Mobilis, valabil o zi (5,3 milioane de bucăți vândute anual) și abonamentul Paris Visite (abonament turistic valabil 1, 2, 3 sau 5 zile, cifrându-se la 2,6 milioane de bucăți vândute anual). În total, veniturile rezultând din vânzarea biletelor de călătorie în cazul STIF s-au cifrat la 3.173 milioane de EURO în 2008). Tarifele în Paris și Île-de-France sunt complet integrate. Biletele simple cu o călătorie (valabile în toată rețeaua de autobuz și de metrou sunt comun utilizate în mijloacele de transport aparținând unui număr de 80 de companii diferite, conform datelor descărcate de aparatele de taxat ale acestor companii, cu excepția RATP*.

*Regia Autonomă de Transport Paris

Biletele cu o călătorie pe căile feroviare sunt valabile pentru doi operatori: SNCF* și RATP, aceștia individual primind partea convenită, conform cu distribuția rețelelor lor.

Abonamentele sunt valabile în cadrul unor zone distincte pentru toate tipurile de servicii de transport public și sunt distribuite conform cu gradul de utilizare a acestora, în baza coeficienților stabiliți. În cazul unor abonamente, SNCF și RATP repartizează exclusiv între ei veniturile. În acest caz, operatorii privați primesc de la STIF compensații echivalente cu partea calculată să o primească individual. Operatorul are un risc limitat doar în ce privește veniturile: 50% cu o marjă de 3% (+ / - 3%). Biletele STIF sunt puse în vânzare prin centrele tradiționale de comercializare (ghişee, automate de bilete și agenții comerciale), în timp ce se dezvoltă noi centre: ATM[†]-urile 'fără contact', prin Internet, prin intermediul comunicațiilor mobile cu opțiunea 'Comunicații în Câmp Apropiat'[‡] activată. STIF Paris Île-de-France se preocupă de analiza sistemului electronic de bilete. Bineînțeles, din punctul de vedere al călătorilor, procedeul apare ușor de derulat și mai sigur. Călătorii sunt taxați conform utilizării efective a serviciilor (sistemul 'plătești cât drum ai mers' – 'pay as you go') și a devenit posibilă plata în funcție de timpul zilei (ora critică versus diferența). Din punct de vedere al operatorului, întreținerea este mai ieftină. La Paris și în regiunea Île-de-France, Unitățile de Transport (UT) sunt prevăzute să înlocuiască biletele, putând conduce eventual la un număr mai mare de călători ce utilizează abonamentele. Călătorii achiziționează UT (dispuse pe cardurile 'fără contact'), ce se epuizează conform distanței efective parcurse (aflăte prin verificările de la validatoare, la intrare și la ieșire). Concluzionând, aceștia nu trebuie să se preocupe de costul unei deplasări elementare, atunci când utilizează mijloacele de transport public.

*Compania Națională a Căilor Feroviare din Franța

†Dispozitive automate de citire

‡NFC

Orientările CAPRICE

Privind sistemele de bilete integrate și distribuirea veniturilor au fost formulate orientări cu ocazia celui de al 5-lea atelier de lucru CAPRICE găzduit de Orașul Varșovia în perioada 16-18 iunie 2010, unde toți partenerii în proiect și-au prezentat punctele de vedere și experiențele în domeniu

Orientări formulate la nivel regional și național

- Zonele metropolitane vor introduce sisteme integrate de bilete, dând călătorilor posibilitatea să se deplaseze dintr-un punct în altul al zonei, utilizând doar un singur bilet, fără deosebire de mijlocul de transport utilizat. Astfel, autoritățile de transport public trebuie să fie împuternicite să stabilească sisteme tarifare complexe pentru zonele lor, ce nu au ca limită granițele administrative ale orașului, ci includ zonele suburbane, generatoare de călătorii tip navetă. Autoritățile de transport public trebuie să primească în continuare dreptul să dispună sisteme generale cu rol de a facilita distribuția veniturilor între toți operatorii implicați. Acest aspect trebuie fundamentat în contractele de servicii convenite între operatori și autorități.

- Din motive sociale, autoritățile de transport public trebuie să aibă în responsabilitate sistemul tarifar și nivelul tarifelor transportului public în zonele metropolitane. Este necesară

întocmirea unei strategii pe termen lung de sprijinire a dezvoltării de ansamblu a sistemului de transport public.

- În unele țări, serviciile feroviare regionale nu sunt integrate cu sistemele metropolitane de bilete, întrucât căile feroviare sunt exploatate de compania națională de căi feroviare sau de companii private la nivelul regiunii, însă regiunile nu au influență asupra operatorului. Astfel, statul – ca proprietar al majorității întreprinderilor feroviare – ar trebui să se folosească de influența sa în vederea integrării tarifelor cu transportul public local. Pe termen lung, activitatea este aducătoare de profit pentru ambele părți, întrucât noii călători pot fi justificați să utilizeze transportul public local și serviciile feroviare, din motivul tarifelor integrate.

-Sistemele electronice de bilete au avantaje semnificative atât privind călătorii, cât și operatorii. Astfel, implementarea în zonele metropolitane a sistemelor electronice de bilete trebuie sprijinită la nivel regional, național și european. Prin decizia privind standardele la nivel național, călătorii au posibilitatea să utilizeze același sistem în orașe diferite. Aceasta limitează constrângerile în utilizarea sistemelor de transport în alte orașe.

-Nu numai sistemul tarifar, ci și vânzările de bilete trebuie integrate. Vânzările de bilete trebuie să provină nu numai din automatele de bilete, ci și din vânzările de la ghișee (în cazul clienților ce nu sunt familiari cu sistemul din transportul public) și din încasările din noile sisteme – de ex. telefonia mobilă – dotate cu conexiune Internet. Bonusul primit de operator pentru vânzarea biletelor poate fi util în a garanta călătorilor servicii de calitate, dar – în cazuri extreme - poate duce la o competiție între operatori în ce privește vânzările (de exemplu, în cazul ghișeelor situate unul în vecinătatea celuilalt) - situație nedorită.

- Sistemele tarifare integrate au nevoie și de informații integrate pentru călători, acoperind toți operatorii dintr-o zonă, întrucât biletele sunt valabile pentru toate mijloacele de transport public din sistem.

Orientări la nivel european

- Sistemele de bilete integrate necesită participarea 100% a tuturor operatorilor de transport și a tuturor mijloacelor de transport. La nivel regional, autoritățile tratează din ce în ce mai serios validarea integrată, drept parte a sarcinilor lor de bază. Strategiile europene ar trebui să sprijine acest proces prin stabilirea cadrului de funcționare pentru sistemele integrate de bilete. Un prim pas poate fi sprijinirea colaborării internaționale în domeniul tarifelor în regiunile metropolitane delimitate de granițele internaționale.

- Biletele electronice prezintă avantaje importante și pentru călători, și pentru operatori și pot contribui la restrângerea cheltuielilor autorităților de transport. Totuși, costurile de investiții pentru implementarea sistemelor electronice de bilete sunt de multe ori foarte ridicate. Astfel, Uniunea Europeană va fi necesar să sprijine costurile de investiții pentru sistemele electronice de bilete integrate, cu impact asupra tuturor mijloacelor de transport public. Suplimentar, Uniunea Europeană va sprijini standardizarea în Europa a sistemelor electronice de bilete, pentru a da posibilitatea pe viitor pasagerilor să se deplaseze folosind propriile carduri din



sistemul de transport public, în cadrul diferitelor sisteme de transport public din diverse orașe europene.

Evenimente & reuniuni europene

Salvați data! De Conferința Finală a Proiectului CAPRICE ne mai despart în prezent doar mai puțin de 5 luni. Acest eveniment foarte special se va organiza joi, 17 martie 2011, la Paris. Mai multe informații în curând.

2010 O serie amplă de evenimente corelate cu transportul public în zonele urbane se organizează periodic sau sunt inițiate de diverse instituții, organizații și asociații la nivel european și internațional, de ex. EMTA, POLIS, CIVITAS, CODATU, UITP -UE și EUROCIITIES.

EMTA

11 -12 noiembrie: Adunarea Generală de Toamnă (Barcelona, Spania)

Pentru mai multe informații: www.emta.com

POLIS

28 octombrie: Start Proiect-Pilot FREILOT ,Eficiența energetică în domeniul mărfurilor urbane' (Helmond ,Olanda)

15-17 noiembrie: Eveniment CIMO - Congresul Internațional ,Cetățenii și managementul mobilității' (Madrid, Spania)

17-19 noiembrie: Instruire Tehnică VANGUARD pe tema managementului mobilității (Szentendre ,Ungaria)

18-19 noiembrie: Conferința Finală Mediate - Access2all (,Acces mediat pentru toți') (Londra, Marea Britanie)

25-26 noiembrie: Conferința Anuală POLIS (Dresda, Germania)

Pentru mai multe informații: www.polis-online.org

CIVITAS

3-4 noiembrie: CIVITAS CATALIST - Sistemul ,utilizarea în comun a unui autoturism' susține PT (Bremen, Germania)

18-19 noiembrie: Instruire privind managementul mobilității, cu focus pe organizarea planificată a călătoriilor de către o companie (Budapesta-Szentendre, Ungaria)

Pentru mai multe informații: www.civitas.eu

CODATU

25-27 octombrie: Conferința CODATU XIV cu tema ,Transport durabil și calitatea vieții în oraș' și subtemele: Politica în transportul urban, oferta de servicii din transportul durabil, transportul individual motorizat, agent al mobilității urbane durabile, cum se îmbunătățește



calitatea transportului public?, transportul urban în orașele importante din Argentina (Buenos Aires, Argentina)

Pentru mai multe informații: www.codatu.org

UITP - UE

25-27 octombrie: Al 9-lea Program de instruire pentru managerii din TP, Modulul 1 (Valencia, Spania)

17 noiembrie: Al 2-lea atelier de lucru – Platforma Combinată a Mobilității (Bruxelles, Belgia)

Pentru mai multe informații: www.uitp.org

EUROCITIES

25-27 octombrie: Reuniunea Forumul Mobilității (Utrecht, Olanda)

30 noiembrie – 1 decembrie: URBACT Conferința Anuală 2010 (Liège, Belgia)

Pentru mai multe informații: www.eurocities.eu

