

Marina Țurcanu

Eficientizarea transportului public din municipiul Chișinău prin eliminarea microbuzelor



Autor: Marina Țurcanu

Această sinteză de politici a fost realizată în baza studiului de politici publice „Eficientizarea transportului public din municipiul Chișinău prin eliminarea microbuzelor”, elaborat de autor în cadrul Programului de Burse în domeniul Politicilor Publice, cu sprijinul financiar al Fundației Soros-Moldova.

Opiniile exprimate în acest studiu aparțin autorului și nu reflectă neapărat punctul de vedere al Fundației Soros-Moldova.

Chișinău, 2019.

CUPRINS

LISTA ABREVIERILOR	3
SUMAR EXECUTIV	4
INTRODUCERE	5
DESCRIEREA PROBLEMEI	6
EVALUAREA IMPACTULUI NEGATIV AL MICROBUZELOR	12
CAUZELE CARE CONTRIBUIE LA MENȚINEREA MICROBUZELOR	21
PRACTICI ȘI EXEMPLE DE SUCCES	27
CONCLUZII	32
RECOMANDĂRI	34
BIBLIOGRAFIE	35
ANEXA I. Rezultatele sondajului: Identificarea necesităților călătorilor privind transportul public	40

LISTA ABREVIERILOR

RM	Republica Moldova
UE	Uniunea Europeană
SUA	Statele Unite ale Americii
Î.M	Întreprindere municipală
Î.S	Întreprindere de stat
RTEC	Regia transport electric Chișinău
PUA	Parcul urban de autobuze
DGTPCC	Direcția generală transport public și căi de comunicație
CMC	Consiliul municipal Chișinău
CC	Curtea de Conturi
NHTSA	Administrația Națională privind Siguranța Traficului Autostrăzilor din SUA
GVWR	Greutatea brută a vehiculului
AEA	Alocările de emisii în aer
AIE	Emisiile apărute prin agregare
GHG	Gaze cu efect de seră
PUG	Plan urbanistic general
PMUD	Plan de mobilitate urbană durabilă
BRT	Autobuz rapid

SUMAR EXECUTIV

Context

În orașul Chișinău, microbuzele au apărut drept soluție temporară, pentru a face față fluxului de călători în situația în care unitățile de transport public erau insuficiente. Însă, în scurt timp, acestea au început să opereze principalele rute și au devenit concurenți direcți ai întreprinderilor municipale “Regia Transport Electric Chișinău” și Parcul Urban de Autobuze. Deși serviciul prestat este considerat o alternativă viabilă de transport urban, microbuzele totuși creează o serie de alte probleme pentru municipalitate, reprezintă dezavantaje clare din perspectiva interesului public și sunt caracteristice orașelor în curs de dezvoltare sau în tranziție.

Scopul acestei cercetări constă în oferirea unei imagini aprofundate asupra calității serviciului prestat de către microbuze în raport cu obiectivele fixate în “Strategia de Transport a municipiului Chișinău 2014-2025”¹ și reflectă necesitatea eliminării acestora prin înlocuirea cu vehicule de capacitate mari (troleibuze și autobuze) în vederea asigurării unei mobilități inteligente și durabile în municipiul Chișinău.

Prezenta lucrare își propune să abordeze problema dată prin identificarea dezavantajelor pe care le reprezintă microbuzele în raport cu transportul urban de capacitate mari și identificarea principalelor cauze care defavorizează în prezent transportul public față de cel privat.

Metodologie

Strategia de cercetare a cuprins metode și tehnici cantitative și calitative de cercetare.

Cercetarea calitativă a inclus studiul comparativ al practicilor și metodelor de eliminare a microbuzelor drept componentă a transportului urban de pasageri de către alte orașe; analiza datelor statistice; a documentelor de politici; a rapoartelor, strategiilor și bugetelor municipale privind aspectele ce țin de transportul public.

Cercetarea cantitativă a inclus realizarea unui sondaj de opinie publică în rândul locuitorilor municipiului Chișinău. Eșantionul sondajului a fost de 361 persoane. În anexa nr. 1 sunt redată rezultatele acestuia.

Constatări și recomandări

- Microbuzele au fost introduse inițial drept o soluție temporară pentru a complementa transportul public, dar acestea treptat au început să deservească jumătate din călătoriile urbane;
- Strategia de Dezvoltare a Transportului Public până în 2025 prevede trecerea la mijloace de transport de capacitate mare, adică autobuze și troleibuze, însă nu dispune de un plan exact de acțiuni;
- Microbuzele cedează în fața mijloacelor de transport de capacitate mare după următoarele criterii: siguranță, confort, fiabilitate și cost-eficiență.

¹ [Strategia de transport a municipiului Chișinău pentru anii 2015 - 2025 aprobată prin decizia Consiliului Municipal Chișinău nr. 7/1 din 21 octombrie 2014.](#)

INTRODUCERE

Investițiile în dezvoltarea unui sistem de transport public eficient reprezintă o practică modernă și inteligentă, prin care orașele contemporane aspiră să asigure opțiuni de transport sigur, eficient și care să contribuie la reducerea poluării mediului, a consumului de energie și a congestiilor, dar și să ducă la creșterea atractivității mediului urban.

În ultima perioadă este tot mai pronunțată tendința la nivel internațional de a asigura mobilitatea durabilă a orașelor prin dezvoltarea transportului urban de capacități mari și a celui alternativ. Întrucât microbuzele sunt caracteristice orașelor în curs de dezvoltare sau în tranziție, observăm că tot mai multe municipalități optează pentru eliminarea acestora.

În prezent, municipiul Chișinău, deși a recunoscut necesitatea de a prioritiza și favoriza transportul de capacități mari, totuși încă evită să elimine microbuzele. În 2014, municipalitatea a aprobat Strategia de Transport a municipiului Chișinău 2014-2025, prin care își asumase o serie de obiective ambițioase, printre care: “definirea rolului diferitor mijloace de transport din sistemul de transport public în vederea **maximizării eficienței Sistemului de transport public și pentru a transforma microbuzele private în mijloace de transport strict necesare pentru alimentarea liniilor de transport public de mare capacitate**”².

Această măsură se regăsește și în contextul semnării Acordului de Asociere cu Uniunea Europeană³, care stipulează clar faptul că Republica Moldova trebuie să dezvolte operațiuni eficiente de transport, desfășurate în condiții de siguranță și securitate, în timp ce microbuzele reprezintă unități de transport cu un nivel sporit de accidentare și răsturnare, care nu corespund criteriilor de siguranță a pasagerilor⁴.

Astfel, reevaluarea sistemului de transport public din municipiul Chișinău și sistematizarea acestuia în vederea corelării cu capacitatea necesară de transport a fluxului de pasageri ar trebui să reprezinte o prioritate pentru autoritățile locale.

Totodată, tranziția spre un sistem de transport în comun fără microbuze reprezintă un proces complex ce necesită o abordare individuală. De aceea, în cadrul acestui studiu s-a recurs la analiza comparativă a bunelor practici ale orașelor care au trecut deja prin acest proces și identificarea măsurilor care ar trebui aplicate transportului public pentru a deveni mai competitiv față de cel privat.

În paralel, această analiză va permite atât compararea diferitor unități de transport între ele, cât și identificarea clară a priorităților locuitorilor capitalei, astfel încât măsurile ce urmează a fi aplicate de către municipalitate să fie orientate direct spre interesul călătorilor.

² [Strategia de transport a municipiului Chișinău pentru anii 2015 - 2025 aprobată prin decizia Consiliului Municipal Chișinău nr. 7/1 din 21 octombrie 2014.](#)

³ [Acordul de Asociere RM - UE aprobat prin Legea nr.112 din 02.07.2014 pentru ratificarea Acordului de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte. Publicat în Monitorul Oficial nr. 185 - 199 din 18.07.2014.](#)

⁴ [Informație plasată pe site-ul NHTSA, accesat la 14.02.2019](#)

DESCRIEREA PROBLEMEI

Transportul urban de călători reprezintă un domeniu cu o funcție socio-economică vitală pentru orașele moderne, unde planificarea eficientă, sustenabilă și accesibilă a acestuia reprezintă o provocare pentru autoritățile municipale. De aceea, la etapa dezvoltării orașelor, unul dintre principalele obiective ale autorităților publice este crearea unui sistem de transport public de pasageri sigur, accesibil, fiabil și ecologic⁵.

Conform unei cercetări efectuate de către Banca Mondială, nerealizarea acestui obiectiv poate genera un șir de probleme în asigurarea mobilității urbane. Astfel, în cazul în care autoritățile nu reușesc să asigure accesibilitatea și confortul transportului public, persoanele cu venituri mai înalte vor opta pentru procurarea automobilelor private, în timp ce persoanele cu venituri mai modeste se vor reorienta către biciclete și motociclete (Vietnam și Indonezia), apoi taxiuri (China și Indonezia) și, în cele din urmă, pe măsură ce veniturile lor vor crește, către mașini ieftine. Totodată, eșecul transportului public poate duce la apariția pe piață a persoanelor care prestează servicii de transport de pasageri, prin intermediul vehiculelor de capacitate mici, care, deși contribuie la menținerea accesibilității, în schimb au consecințe negative asupra congestiei, calității aerului și structurii urbane⁶.

Într-o situație similară se află și municipiul Chișinău, unde calitatea proastă a serviciului de transport public a generat reorientarea chișinăuienilor către procurarea automobilelor personale, iar gestionarea proastă a fluxului de călători în anii '90 a dus la introducerea rutelor de microbuze pentru a suplini acest deficit. În mai puțin de treizeci de ani, au apărut peste o mie de microbuze de rută, care operează în baza unor parteneriate publice-private, totodată, numărul unităților de transport public electric a crescut de la 6 unități în 1949 la 302 unități în 2017⁷.

Latura negativă a acestei situații este faptul că microbuzele au preluat o parte considerabilă din călătoriile urbane, devenind indispensabile sistemului de transport urban de călători, în contextul în care, inițial, acestea au fost impuse doar ca o **soluție temporară** pentru a completa transportul public municipal.

Principalele acte care demonstrează caracterul temporar al microbuzelor sunt:

- *Concepția de dezvoltare a complexului de transport public municipal pentru perioada 2000 - 2010*, care stabilea că microbuzele vor fi utilizate pentru deservirea microraiunilor și cartierelor greu accesibile altor tipuri de transport public și a traseelor cu fluxuri de călători sub nivelul capacităților de transport ale autobuzelor și troleibuzelor⁸.
- *Strategia de transport a municipiului Chișinău din 2006* prevedea optimizarea structurii transportului public, pentru evitarea problemelor legate de ambuteiaje și necesitatea refacerii unui echilibru între transportul municipal de capacitate mare (troleibuzele și autobuzele) și cel de para-

⁵ [Comisia Europeană, Transportul public, accesat la 24.01.2019](#)

⁶ [Banca Mondială, Revizuirea strategiei de transport urban. Orașele în mișcare, Washington 2002.](#)

⁷ [Informație oferită de DGTPCC](#)

⁸ [Decizia Consiliului Municipal Chișinău nr. 4/6 din 22.08.2000 cu privire la reglementarea activității transporturilor publice de călători operate cu microbuzele în municipiul Chișinău.](#)

tranzit (microbuzele). În cadrul acesteia, s-a stabilit elaborarea unei noi rețele de rute de autobuze, care să preia fluxul de călători al microbuzelor.

- *Planul Urbanistic General din 2007* relevă că „folosirea sistemului de microbuze în structura transportului orășenesc municipal va fi privită ca o **măsură provizorie**, deoarece exploatarea maxi-taxiurilor duce la consecințe negative și generează probleme suplimentare”⁹.

Deși autoritățile publice au tins să evidențieze în aceste acte normative caracterul provizoriu al microbuzelor, totuși, nu au elaborat o viziune clară, care să definească în termeni exacti și acțiuni concrete cum urmau să fie eliminate maxi-taxiurile. Astfel, pe parcurs, parcul rulant de microbuze s-a extins, iar întreprinderile municipale Regia Transport Electric Chișinău (RTEC) și Parcul Urban de Autobuze (PUA) au cedat pozițiile de piață agenților economici privați.

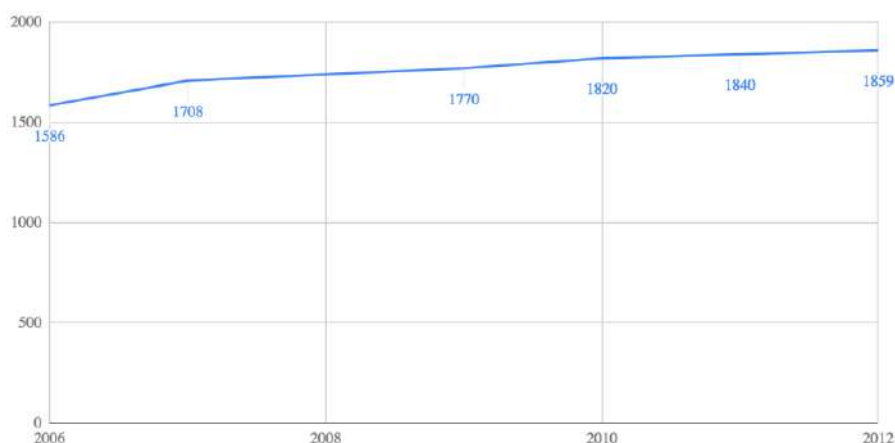


Figura 1: Dinamica numărului de microbuze în municipiul Chișinău în perioada 2006-2012. (Sursa: PrimăriaMEA: [Cu microbuzele ce facem?](#))

În aceste condiții, transportul public municipal înregistrează continuu o scădere a traficului de pasageri, unde lipsa corelării veniturilor din activitatea prestată de către agenții economici privați se echivalează cu pierderea unor venituri potențiale ale municipiului Chișinău pentru sistemul de transport public¹⁰. În lipsa unor venituri, întreprinderile municipale nu dispun de resurse suficiente pentru modernizarea și dezvoltarea unităților de transport, ceea ce duce la scăderea capacității de transportare și atractivitate pentru călători¹¹.

Totodată, pe lângă faptul că microbuzele au un rol decisiv în falimentarea întreprinderilor municipale, acestea prezintă dezavantaje clare și din perspectiva interesului public: dimensiunea redusă a microbuzelor face dificil accesul pasagerilor, în majoritatea dintre acestea scaunele sunt înghesuite, călătorii sunt nevoiți să suporte salonul murdar și vechi, supraaglomerarea, lipsa de aer condiționat,

⁹ [Planul Urbanistic General al municipiului Chișinău 2007 aprobat prin decizia Consiliului Municipal Chișinău nr.68/1-2 din 22.03.2007.](#)

¹⁰ [Strategia de transport a municipiului Chișinău pentru anii 2015 - 2025 aprobată prin decizia Consiliului Municipal Chișinău nr. 7/1 din 21 octombrie 2014.](#)

¹¹ [Stanislav Ghilețchi, Politică publică: Aplicarea analizei multicriteriale pentru evaluarea transportului public în municipiul Chișinău. Publicat: IPRE, Chișinău 2017.](#)

maxi-taxiurile nu sunt adaptate pentru transportarea călătorilor în picioare și a persoanelor cu dizabilități¹².

Spre exemplu, în prezent, în SUA microbuzele, care au apărut pentru prima oară în 1910, nu mai sunt percepute drept unități de transport public urban. Potrivit Ghidului transportatorilor de călători elaborat de către Administrația federală pentru siguranța transportului a Departamentului de Transport din SUA, microbuzele sunt vehicule mici pentru călători, proiectate să transporte 9-15 pasageri, inclusiv șoferul. Acestea sunt utilizate în mod obișnuit în serviciile de transport pe distanțe scurte, precum deplasările de la hotel și aeroport. De asemenea, nu este exclus ca unii operatori să-și extindă serviciile pentru transportarea unor grupuri mici sau clienți corporativi¹³.

Totodată, potrivit raportului Administrației Naționale privind Siguranța Traficului Autostrăzilor (NHTSA) din SUA, microbuzele prezintă un risc sporit de răsturnare la accidentarea vehiculului, fiind sensibile la supraîncărcare, și pun în pericol viața și siguranța persoanelor aflate în vehicul¹⁴, ceea ce le face incompatibile cu prestarea serviciului de transport urban de pasageri.

După 20 de ani de activitate a microbuzelor, autoritățile publice locale de la Chișinău au sesizat totuși gravitatea problemelor din domeniul transportului public urban de pasageri și au adus în discuție posibilitatea și necesitatea eliminării microbuzelor de pe străzile orașului.

¹² [Raportul național al Republicii Moldova pentru Conferința Organizației Națiunilor Unite HABITAT III cu privire la locuințe și dezvoltare urbană durabilă, 2016.](#)

¹³ [Departamentul de Transport al SUA, Administrația Federală privind Siguranța Autoturismelor, Ghidul cu privire la transportarea călătorilor.](#)

¹⁴ Departamentul de Transport al SUA, Administrația Națională privind Siguranța Rutieră, Studiu privind presiunea anvelopelor a microbuzelor de 12 și 15 pasageri: Rezultatele preliminare, Informații privind siguranța traficului, mai 2005.

Astfel, într-un interviu acordat pentru “Jurnal de Chișinău”, publicat în 2012, primarul Dorin Chirtoacă a asigurat locuitorii capitalei de rezolvarea problemei transportului public în Chișinău prin revenirea la troleibuze și autobuze, iar microbuzele urmau să circule doar pe rutele ce făceau legătura cu periferiile. La 11 iunie 2014, primarul a anunțat că a emis o dispoziție prin care mai multe rute de microbuze urmau să fie sistate, altele – redirecționate pe trasee periferice, astfel centrul capitalei fiind traversat doar de autobuze și troleibuze¹⁵. Mai târziu, la 21 octombrie 2014, Consiliul Municipal Chișinău a aprobat **Strategia de Dezvoltare a Transportului Public până în 2025**¹⁶, care menționa clar existența unui consens între toate autoritățile municipale pentru a trece la *mijloace de transport de capacitate mare*, adică autobuze și troleibuze și eliminarea suprapunerii dintre rutele de microbuz și cele municipale.



Figura 2: Supraîncărcarea microbuzelor cu pasageri (Sursa: Facebook, Grupul: [Chișinău Fail](#)).

În prezent suntem la patru ani diferență, perioadă în care problema microbuzelor nu a fost soluționată. În ultimii ani se înregistrează o reducere a numărului de microbuze, aceasta însă nu se datorează unor acțiuni întreprinse de către municipalitate, ci faptului că nu mai sunt profitabile pentru agenții economici¹⁷. Deși numărul microbuzelor scade, totuși, ele continuă să asigure jumătate din numărul călătoriilor urbane¹⁸.

¹⁵ [Timpul din 13.07.2014 "Flashmob de susținere a hotărârii primarului Chirtoacă de a elimina microbuzele din capitală"](#), accesat la 20.12.2018

¹⁶ [Strategia de transport a municipiului Chișinău pentru anii 2015 - 2025 aprobată prin decizia Consiliului Municipal Chișinău nr. 7/1 din 21 octombrie 2014.](#)

¹⁷ [Ziarul de Gardă din 13.08.2018: "Opt rute de microbuz din Chișinău și-ar putea sista activitatea"](#), accesat la 20.12.2018.

¹⁸ [Informație oferită de DGTPCC](#)

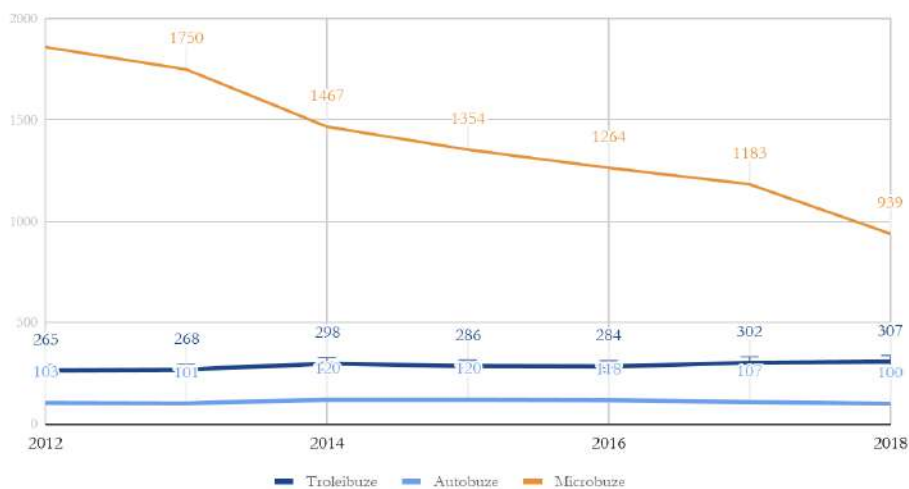


Figura 3: Dinamica numărului unităților de transport urban de pasageri în mun. Chișinău (Sursa: [Date oferite de către DGTPCC](#)).

Astfel, primăria Chișinău – instituția direct responsabilă de prestarea calitativă și eficientă a serviciului de transport public – a cedat pozițiile sale agenților economici privați prin încheierea acestui parteneriat public privat. Cu toate că municipalitatea și-a asumat o serie de obiective ambițioase în cadrul Strategiei de Dezvoltare a Transportului Public până în 2025¹⁹, care include și înlocuirea microbuzelor cu unități de transport de capacități mari, realizarea acestora continuă să fie tergiversată.

În consecință, acest parteneriat public-privat cauzează diminuarea bugetului municipal și prestarea unui serviciu public necalitativ, generând continuu o serie de alte probleme pentru municipalitate, precum: creșterea traficului, îndeosebi în orele de vârf; încălcarea permanentă a regulilor de circulație de către șoferii de microbuze care staționează în locuri interzise; congestii de trafic pe străzile capitalei; creșterea numărului accidentelor rutiere cu implicarea microbuzelor etc²⁰.

În timp, maxi-taxiurile au pierdut și din simpatia călătorilor. Astfel, conform sondajului efectuat în cadrul acestui studiu de politici publice, completat de către 361 de respondenți, serviciile de transport de pasageri prestate prin intermediul *microbuzelor* au fost apreciate cu o notă medie de 3,8 pe o scară de la 1 la 10. Serviciile prestate de către *troleibuze* și *autobuze* au fost apreciate cu o notă de 6,4 și respectiv 5,4. De asemenea, tot în cadrul acestui sondaj, 65% dintre respondenți susțin că *troleibuzele* ar trebui să fie dezvoltate cu prioritate în cadrul sistemului de transport public din mun. Chișinău, urmate de autobuze cu 31%.

În concluzie, în timp ce necesitatea reorganizării sistemului de transport public se impune cu stringență, autoritățile municipale nu s-au mai reîntors la subiectul eliminării microbuzelor și înlocuirii acestora cu mijloace de capacități mari.

¹⁹ [Strategia de transport a municipiului Chișinău pentru anii 2015 - 2025 aprobată prin decizia Consiliului Municipal Chișinău nr. 7/1 din 21 octombrie 2014.](#)

²⁰ [Natalia Slepudin, Cercetare: "Cu microbuzele ce facem?". Publicat: Primăria MEA, 2018.](#)

Această cercetare își propune să readucă în discuție și să argumenteze necesitatea înlocuirii microbuzelor din mun. Chișinău cu troleibuze și autobuze drept o soluție eficientă și sigură de mobilitate urbană.

EVALUAREA IMPACTULUI NEGATIV AL MICROBUZELOR

Practica internațională, precum experiența orașelor Mexico²¹, Houston²², Indianapolis²³ etc. demonstrează că înlocuirea microbuzelor cu alte tipuri de unități de transport în comun, în special cele de capacitate mare, este o decizie care vine drept răspuns la creșterea cererii și a oportunităților comerciale, care au un impact pozitiv asupra eficientizării calității serviciilor de transport public. Mai recent, orașele Moscova²⁴ și Kiev^{25,26}, de asemenea, au înregistrat inițiative de înlocuire a microbuzelor cu alte mijloace de transport de pasageri.

Potrivit cercetării efectuate de către Banca Mondială, microbuzele ca mijloc de transport de pasageri sunt caracteristice doar economiilor în curs de dezvoltare și celor în tranziție. De aceea, odată cu dezvoltarea economică a orașelor, dar și ca o măsură preventivă pentru a asigura o mobilitate urbană durabilă, autoritățile municipale ar trebui să ia o atitudine activă în dezvoltarea sistemului de transport public urban și eliminarea treptată a microbuzelor²⁷.

În contextul Republicii Moldova, aceasta se impune și prin prisma Acordului de Asociere cu Uniunea Europeană²⁸, care stipulează clar faptul că Republica Moldova trebuie să dezvolte operațiuni eficiente de transport, desfășurate în condiții de siguranță și securitate, precum și să promoveze interoperabilitatea sistemelor de transport.

Astfel, îmbunătățirea condițiilor de transport public din municipiul Chișinău ar trebui să fie o prioritate pentru autoritățile locale, în special, în situația în care microbuzele din mun. Chișinău au apărut ca să acopere golul lăsat de serviciile de transport public. În realitate, ele prezintă o serie de dezavantaje din perspectiva interesului public:

- **Prestarea serviciilor de transport auto de călători de către agenții economici prejudiciază grav bugetul public municipal.**

Aceasta are loc prin următoarele 2 modalități:

1. Transportul public municipal înregistrează o continuă scădere a traficului de pasageri, în favoarea concurenților săi direcți – microbuzele. Astfel, potrivit chestionarului efectuat în cadrul acestui studiu, 48,8% dintre respondenți au specificat că circulă cel mai des cu microbuzele. Conform unui alt chestionar efectuat în 2017 de către Primăria MEA, completat de către 390 de persoane, 44,1%

²¹ [Diane Davis și Lily Song, Transformarea transportului urban. Strategii și tactici politice. Publicat: TUT-POL, iunie 2018.](#)

²² [Robert Cervero, Paratransit în America: Redefinirea transportului în masă. Publicat: Praeger Publishers, 1997.](#)

²³ [Robert Cervero, Paratransit în America: Redefinirea transportului în masă. Publicat: Praeger Publishers, 1997.](#)

²⁴ [Raport la un an de implementare a Reformei transportului rutier din Moscova. Publicat: Transportul rutier, 2017.](#)

²⁵ [Proiectul Deciziei Consiliului local Kiev privind reorganizarea sistemului de transport public și a modalității de taxare a transportului din Kiev.](#)

²⁶ [Banca Mondială, Planificarea integrată a transportului. Cercetarea în domeniul transportului urban durabil din or. Kiev. Raport final, decembrie 2015.](#)

²⁷ [Banca Mondială, Revizuirea strategiei de transport urban. Orașele în mișcare, Washington 2002.](#)

²⁸ [Acordul de Asociere RM - UE aprobată prin Legea nr.112 din 02.07.2014 pentru ratificarea Acordului de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte. În Monitorul Oficial nr. 185 - 199 din 18.07.2014.](#)

din respondenți au specificat că se deplasează zilnic cu microbuzul²⁹. Deci, reiese că *bugetul municipal nu încasează jumătate din potențialul venit posibil*, acesta revenind agenților economici privați.

Pentru a înțelege mai bine impactul acestor pierderi, ar trebui să facem o incursiune în anul 2012, când șoferii de microbuze protestau și nu au circulat 2 zile. Conform afirmațiilor lui Gheorghe Morgoci, directorul RTEC în perioada 2008-2018, veniturile Regiei s-au dublat sau chiar triplat³⁰.

Conform celor menționate de către directorul RTEC, reiese că dacă în zilele obișnuite cu troleibuzul circulau circa **200 de mii de călători**, atunci în acele zile s-au înregistrat peste **600 de mii de călători**. Fostul șef RTEC susținea că fluxul mai mare de călători generează și venituri mai mari în bugetul întreprinderii. Ba mai mult, dacă în fiecare zi s-ar vinde peste **600 mii de bilete**, RTEC ar putea procura cu forțe proprii **5 troleibuze în fiecare an**.

Exact aceeași situație a fost înregistrată și la Parcul Urban de Autobuze. Directorul PUA, Iacob Capcelea, a comunicat că în medie la toate rutele de autobuze numărul de călători **s-a dublat**. Unele rute au înregistrat un flux de călători **de 4 ori mai mare**.

2. Bugetul municipal ratează venituri potențiale și din cauza *neîncasării taxei pentru prestarea serviciilor auto de călători*, care trebuie să fie achitată de către agenții economici.

Pe parcursul ultimilor ani, Curtea de Conturi atestă mai multe nereguli în achitarea taxei pentru prestarea serviciilor auto de călători de către agenții economici. Conform raportului prezentat în aprilie 2018, lipsa controlului de rigoare, precum și a unei monitorizări eficiente asupra prestării serviciilor de transport auto de călători a determinat neîncasarea în bugetul municipal a veniturilor în sume considerabile. Auditul a constatat discrepanțe între planurile comandă aprobate lunar și calculele taxei prezentate de agenți economici. Astfel, pentru anii 2015-2016 nu a fost confirmată calcularea în bugetul mun. Chișinău a taxei în sumă de **99, 2 mii lei**³¹.

Asemenea neregularități au fost constatate de Curtea de Conturi și în anul 2012, când unii agenți economici privați de transport auto de călători nu au achitat taxe locale în bugetul municipal în valoare de **1,69 mil. lei**³², sumă din care puteau fi procurate cinci autobuze noi sau puteau fi reparate patru din actualul parc rulant al PUA³³.

- **Siguranța călătorilor este pusă zilnic în pericol.**

La nivel internațional eliminarea și interzicerea microbuzelor drept mijloace de transport urban de pasageri este o practică tot mai des întâlnită.

²⁹ [Natalia Slepulin, Cercetare: "Cu microbuzele ce facem?". Publicat: PrimăriaMEA, 2018.](#)

³⁰ [Timpul din 27.09.2012 "Numărul călătorilor în troleibuze s-a triplat", accesat la 24.11.2018](#)

³¹ [Curtea de Conturi a Republicii Moldova, Raportul auditului conformității asociat auditului performanței „Managementul serviciilor publice de transport urban și impactul fiscal bugetar al acestora”, Chișinău 2018.](#)

³² [Curtea de Conturi a Republicii Moldova, Raportul auditului bugetelor și gestionării patrimoniului public în 2012 în cadrul unităților administrativ - teritoriale din mun.Chișinău, Chișinău 2013.](#)

³³ Estimări efectuate în baza informației prezentate în [raportul Curții de Conturi](#) și reverificată în conformitate cu prețurile de pe www.autoline.info

În special, acest proces a luat amploare după prezentarea raportului prezentat de către Administrația Națională privind Siguranța Traficului Autostrăzilor din SUA (NHTSA)³⁴, care constată că microbuzele prezintă un risc sporit de răsturnare la accidentarea vehiculului. Din cauza dimensiunilor microbuzele sunt deosebit de sensibile la supraîncărcare. Factorii care cauzează aceasta sunt³⁵:

1. *Numărul mare de pasageri.* Potrivit raportului NHTSA, în cazul microbuzelor cu o capacitate de 15 locuri în care sunt mai puțin de 10 pasageri, probabilitatea de răsturnare a vehiculului este de trei ori mai mică decât în situația în care s-ar afla peste 10 pasageri. Probabilitatea de răsturnare a microbuzului este de cinci ori mai mică dacă în vehicul s-ar afla doar șoferul.
2. *Microbuzele se dezzechilibrează ușor.* Întrucât trecerea spre scaunele din spate este poziționată lateral, greutatea pasagerilor revine preponderent unei singure părți a vehiculului. Astfel, repartizarea neuniformă a greutății determină uzura inegală a anvelopelor, iar aceasta, combinată cu o mentenanță întârziată (deoarece anvelopele nu sunt verificate zilnic sau înlocuite ori de câte ori este nevoie), supune microbuzele la riscul sporit al exploziei pneului sau la răsturnarea lor³⁶.
3. *Întreținerea necorespunzătoare a vehiculului.* Când microbuzele sunt supraîncărcate, datorită poziționării scaunelor, greutatea excesivă revine anvelopelor din spate. Astfel, dacă anvelopele sunt uzate (chiar dacă adâncimea benzii de rulare este bună) sau dacă acestea sunt sub-umflate, presiunea exercitată poate provoca o explozie a pneului. Administrația Națională de Siguranță a Traficului pe Autostrăzi (NHTSA) estimează că în SUA, 57% din microbuze au anvelope sub-umflate, iar 11% din accidentele fatale implicate cu microbuzele cu capacitatea de 15 pasageri sunt cauzate de starea proastă ale anvelopelor.
4. *Centrul de greutate pentru pasageri este mai mare decât pentru încărcături* (microbuzele inițial au fost concepute pentru a transporta mărfuri, și nu persoane) și nu este poziționat pe centru. Astfel, la supraîncărcarea vehiculului, îndeosebi din cauză că acestea nu sunt adaptate transportului de călători în picioare, apar probleme de manevrare și crește riscul de răsturnare pe măsură ce greutatea vehiculului se apropie de GVWR (*Gross Vehicle Weight Rating*). De asemenea, din cauza greutății și lungimii, ele sunt dificil de manevrat în caz de urgență sau pe șosele umede și alunecoase.

³⁴ Departamentul de Transport al SUA, Administrația Națională privind Siguranța Rutieră, Studiu privind presiunea anvelopelor a microbuzelor de 12 și 15 pasageri: Rezultatele preliminare, Informații privind siguranța traficului, mai 2005.

³⁵ [Informație plasată pe site-ul NHTSA, accesat la 14.02.2019](#)

³⁶ Departamentul de Transport al SUA, Administrația Națională privind Siguranța Rutieră, Studiu privind presiunea anvelopelor microbuzelor de 12 și 15 pasageri: Rezultatele preliminare, Informații privind siguranța traficului, mai 2005.



Figura 4: Microbuz dezechilibrat de fluxul apei pluviale. (Sursa: Facebook, Grupul: [Типичная Молдова](#))

5. *Lipsa șoferilor specializați și licențiați de a conduce aceste vehicule.* Întrucât microbuzele au mărime și greutate diferită față de alte mijloace de transport de pasageri, conducerea acestora este mai dificilă. Unele state din SUA le solicită șoferilor de microbuze să dețină licența CDL și o experiență corespunzătoare pentru astfel de vehicule³⁷.
6. *Lipsa centurilor de siguranță.* Deși riscul de răsturnare nu este legat de acest factor, el joacă un rol major în ceea ce privește siguranța călătorilor. Conform datelor NHTSA, peste 75% din victimele deceselor survenite în urma răsturnării microbuzelor au fost persoane care nu aveau cuplate centurile de siguranță. Aceste date se referă la microbuzele care dispun de centuri de siguranță pentru călători. În Republica Moldova nu există nicio reglementare care obligă agenții economici să utilizeze vehicule care dispun de centuri de siguranță pentru călători.

Totodată, dacă inițial în orașele dezvoltate microbuzele erau utilizate pentru prestarea serviciilor de tranzit de către asociațiile obștești, biserici sau școli, atunci treptat, în urma accidentelor rutiere cu urmări fatale, autoritățile locale au recurs la interzicerea acestora, în special pentru transportarea elevilor. În prezent, microbuzele sunt interzise pentru a transporta minori în peste 28 de state din SUA³⁸, în Abu Dhabi³⁹ etc.

³⁷ Departamentul de Transport al SUA, Administrația Națională privind Siguranța Rutieră, Studiu privind presiunea anvelopelor microbuzelor de 12 și 15 pasageri: Rezultatele preliminare, Informații privind siguranța traficului, mai 2005.

³⁸ [Departamentul de Transport al SUA, Administrația Națională privind Siguranța Rutieră, Actualizare: Acțiunile de siguranță pentru pasagerii microbuzelor cu 15 locuri, aprilie 2008.](#)

³⁹ [The National UAE din 11.10.2014 "Școlile din Abu Dhabi lansează interdicția de a utiliza microbuzele"](#)

În mun. Chișinău, practica utilizării microbuzelor în calitate de mijloc de transport urban în comun arată un grad înalt de implicare a acestora în accidente rutiere, soldate cu răsturnarea vehiculului și urmări fatale. Conform datelor recepționate de la Inspectoratul General al Poliției din mun. Chișinău, jumătate din numărul accidentelor rutiere cu implicarea transportului de persoane sunt cauzate de microbuze, dintre care în medie 40% au loc din vina conducătorilor de microbuze⁴⁰.

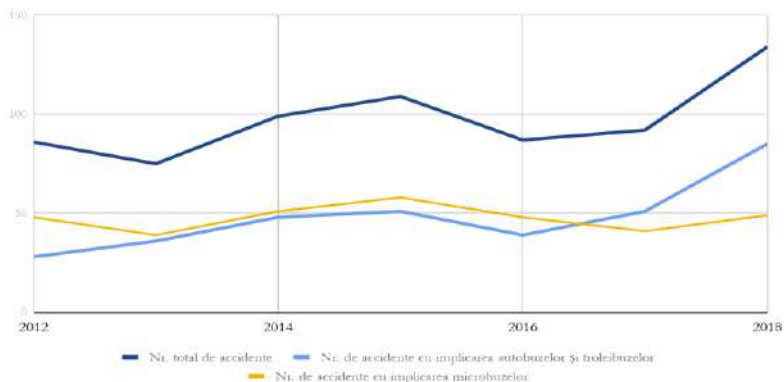


Figura 5: Dinamica accidentelor rutiere cu implicarea transportului de pasageri. (Sursa: Date oferite de către Inspectoratul Național de Patrulare)

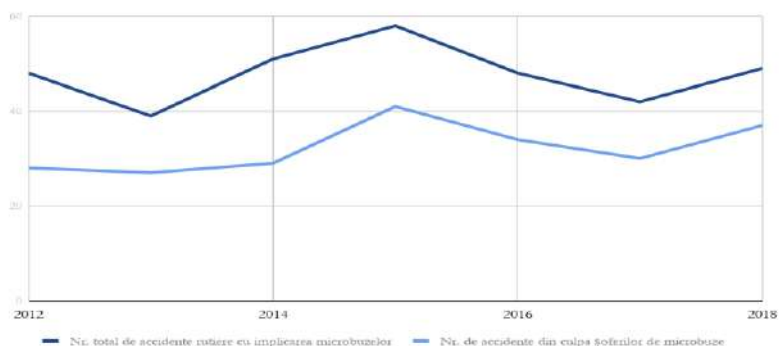


Figura 6: Dinamica accidentelor rutiere din culpa șoferilor de microbuze raportate la numărul total de accidente rutiere cu implicarea microbuzelor. (Sursa: Date oferite de către Inspectoratul Național de Patrulare)

	Microbuze	Autobuze
Capacitatea călătorilor	10 - 23	101
Lungimea vehiculului	7,3 m	11 m
Înălțimea interioară	1,91 m	2,25 m
Înălțimea până la prima treaptă	0,7 m	0,3 m
Tipul roților din spate	roți unice	roți duble
Tipul construcției vehiculului	standard	din oțel

⁴⁰ [Date oferite de Inspectoratul Național de Patrulare](#)

<i>Numărul de uși</i>	1 ușă	2 uși
<i>Poziționarea trecerii în interiorul vehiculului</i>	trecere laterală	trecere pe centru
<i>Tipul scaunelor</i>	de tip Bench	de tip Bucket
<i>Nivelul de siguranță</i>	scăzut	înalt

Tabelul 1: Informație colectată în baza datelor tehnice ale microbuzelor de model Mercedes Benz Sprinter și ale autobuzelor de model Mercedes Benz Citaro. (Sursa: www.mercedes-benz-bus.com)

Totodată, datorită caracteristicilor tehnice, precum: roțile unice din spate, construcția din metal standard și trecerea poziționată lateral, microbuzele nu pot răspunde regulilor de siguranță a pasagerilor, iar în caz de accidentare singura ușă nu permite evacuarea eficientă a călătorilor, mișcarea internă fiind dificilă. De aceea, conform specialiștilor de la NHTSA, microbuzele nu pot constitui un mijloc de transport public urban sigur și necesită o înlocuire cu vehicule care dispun de caracteristicile necesare pentru transportarea pasagerilor în siguranță.

- **Starea fizică și tehnică a microbuzelor**

Starea fizică și tehnică a microbuzelor din capitală nu mai satisface pasagerii acestora, iar șoferii nu mai respectă normele de întreținere și utilizare a vehiculelor. În prezent, majoritatea microbuzelor din Chișinău sunt vechi, generează emisii sporite de gaze de eșapament, iar habitaculurile sunt întreținute în condiții sanitare precare. Recent, în urma unei testări tehnice a vehiculelor, s-a constatat că fiecare al cincilea microbuz de linie din capitală nu corespunde cerințelor de transportare a pasagerilor, fapt care pune în pericol viața și sănătatea pasagerilor. Angajații stațiilor de testare tehnică a vehiculelor susțin că aproape fiecare microbuz verificat de ei are defecțiuni care pot afecta grav securitatea transportării pasagerilor⁴¹.

Totodată, potrivit raportului de audit al conformității asociat auditului performanței „Managementul serviciilor publice de transport urban și impactul fiscal bugetar al acestora”, elaborat de către Curtea de Conturi, un indicator care influențează nemijlocit calitatea serviciilor de transport public ține de starea tehnică a parcului de transport, care indică un nivel înalt al uzurii fizice a mijloacelor de transport.

⁴¹ Prime din 26.03.2018 „Fiecare al cincilea microbuz de linie din Capitală nu corespunde cerințelor de transportare a pasagerilor, iar șoferii pun în pericol viața călătorilor”

Astfel, în prezent, conform registrului de evidență al DGTPCC, la 15.03.2018, din 1147 de microbuze, 936 de mijloace de transport (81,6%) aveau o vechime ce depășește 15 ani⁴², în timp ce doar 0,4% au mai puțin de 10 ani⁴³. Conform Strategiei de Dezvoltare a Transportului Public până în 2025, se preconiza ca până în 2020 vechimea medie a vehiculelor să fie de 8 ani, iar cea maximă – de 12 ani⁴⁴.

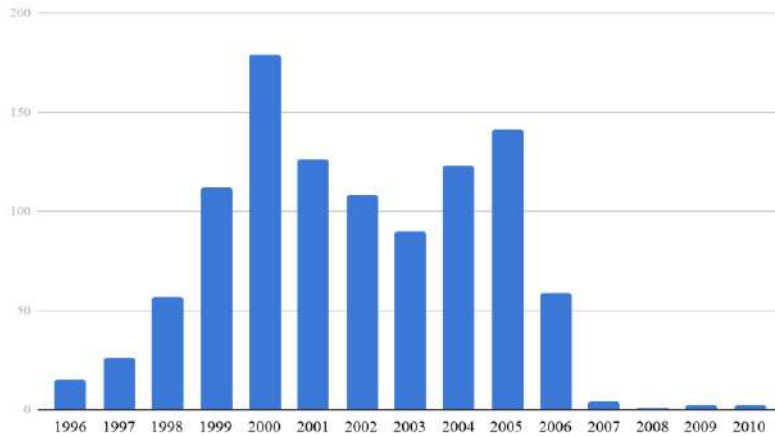


Figura 7: Structura parcului rulant al microbuzelor în 2018. (Sursa: PrimăriaMEA: [Cu microbuzele ce facem?](#))

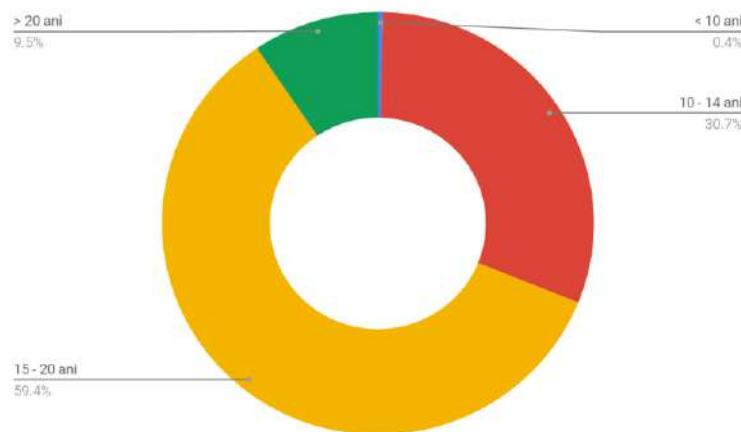


Figura 8: Vechimea microbuzelor în 2018. (Sursa: [Date oferite de către DGTPCC](#))

Deși microbuzele de linie trebuie să treacă inspecția tehnică de două ori pe an, iar cele care nu vor susține testarea urmează să fie scoase de pe rute, totuși, pe străzile municipiului în continuare circulă microbuze în stare proastă. În timp ce în cazul ÎM RTEC și ÎM PUA există reglementări clare privind asigurarea igienei în transportul public urban, la transportatorii privați acestea lipsesc⁴⁵.

Întrucât microbuzele formează o proporție mare din traficul rutier total, datorită mentenanței necorespunzătoare și termenului de exploatare depășit, acestea au o influență majoră asupra mediului. Un obiectiv important stabilit în Strategia de Dezvoltare a Transportului Public până în 2025 este

⁴² [Curtea de Conturi a Republicii Moldova, Raportul auditului conformității asociat auditului performanței „Managementul serviciilor publice de transport urban și impactul fiscal bugetar al acestora”, Chișinău 2018.](#)

⁴³ [Natalia Slepuhin, Cercetare: “Cu microbuzele ce facem?”. Publicat: PrimăriaMEA, 2018.](#)

⁴⁴ [Strategia de transport a municipiului Chișinău pentru anii 2015 - 2025 aprobată prin decizia Consiliului Municipal Chișinău nr. 7/1 din 21 octombrie 2014.](#)

⁴⁵ [Curtea de Conturi a Republicii Moldova, Raportul auditului conformității asociat auditului performanței „Managementul serviciilor publice de transport urban și impactul fiscal bugetar al acestora”, Chișinău 2018.](#)

eficacitatea ecologică a Rețelei de transport public prin care municipiul Chișinău s-a angajat la modernizarea globală a Rețelei de transport public, în scopul îmbunătățirii performanței ecologice. Pentru a atinge acest obiectiv, autoritățile municipale și-au asumat obligația de a reduce emisiile până în 2020, după cum urmează⁴⁶:

- 50% din vehicule cu cel mai nou standard EURO la data achiziției;
- Toate vehiculele să respecte cel puțin standardul compatibil EURO 3;
- Reducerea până la 30% ale emisiilor parcului de material rulant.

	Microbuze	Autobuze	Troleibuze
<i>Costul de capital</i>	M	S - M	M
<i>Costul mentenanței</i>	Î	S	S
<i>Capacitatea</i>	S	S - Î	M - Î
<i>Flexibilitatea traseului</i>	Î	M - S	S
<i>Distanța care poate fi parcursă</i>	Î	Î	Î
<i>Spațiu urban folosit</i>	Î	M	S
<i>Conectivitatea ușă în ușă</i>	Î	M - S	S
<i>Impactul asupra congestiei</i>	Î	M	S
<i>Impactul emisiilor</i>	Î	M	S
<i>Impactul consumului de combustibil</i>	Î	S	S
<i>Impact negativ asupra siguranței</i>	Î	S	S

Î = Înalt, M = Mediu, S = Scăzut

Tabelul 2: Caracteristicile principale ale diferitor mijloace de transport urban de călători. (Informație colectată în baza următoarelor surse: 1. www.mercedes-benz-bus.com; 2. www.km.by; 3. Factorii de emisie din AEA în 2012, GHG din transport a UE până în 2050. Factorul indirect de emisie pentru producerea de energie electrică a AIE 2014, Emisiile de CO2 generate de arderea combustibilului, Ediția 2014; 4. Banca Mondială, Elaborarea politicilor de transport urban. Alegere dintre opțiuni. Washington 2014; 5. Agenția Europeană de Mediu, Raport privind monitorizarea emisiilor de CO2 provenite de la vehiculele și autoturisme de pasageri în 2016. Oficiul Uniunii Europene pentru Publicații din Luxemburg, 2017.)

Totodată, la nivel european, în baza analizei comparative se atestă că impactul emisiilor de CO2 eliminate de microbuze este mai mare decât al celor eliminate de autobuze și troleibuze. De altfel, întrucât microbuzele reprezintă în continuare o proporție mare din traficul rutier din mun. Chișinău,

⁴⁶ [Strategia de transport a municipiului Chișinău pentru anii 2015 - 2025 aprobată prin decizia Consiliului Municipal Chișinău nr. 7/1 din 21 octombrie 2014.](#)

constatăm că autoritățile municipale nu-și realizează obiectivul de a contribui la reducerea globală a emisiilor până în 2020, asumat în Strategia de Dezvoltare a Transportului Public până în 2025⁴⁷, în special în situația în care microbuzele nu doar continuă să facă parte din sistemul de transport urban de pasageri, ci 81,6% dintre acestea au o vechime ce depășește 15 ani⁴⁸.

⁴⁷ [Strategia de transport a municipiului Chișinău pentru anii 2015 - 2025 aprobată prin decizia Consiliului Municipal Chișinău nr. 7/1 din 21 octombrie 2014.](#)

⁴⁸ [Curtea de Conturi a Republicii Moldova, Raportul auditului conformității asociat auditului performanței „Managementul serviciilor publice de transport urban și impactul fiscal bugetar al acestora”, Chișinău 2018.](#)

CAUZELE CARE CONTRIBUIE LA MENȚINEREA MICROBUZELOR

Menținerea microbuzelor în sistemul de transport urban de călători în municipiul Chișinău se explică în primul rând prin lipsa unui plan de mobilitate urbană și prin sistemul de management defectuos. Experiența orașelor europene demonstrează că doar în prezența unei viziuni clare de mobilitate urbană și a unei implicări active din partea autorităților publice e posibilă asigurarea dezvoltării urbane durabile.

Potrivit studiului efectuat de Banca Mondială, cauzele primordiale ale declinului performanței transportului urban rezidă în dezvoltarea instituțională și regulatorie slabă la nivel municipal⁴⁹.

Totodată, rapoartele Curții de Conturi din Republica Moldova atestă că instituțiile municipale direct responsabile de gestionarea transportului public în Chișinău comit cu regularitate aceste încălcări, ceea ce duce la ineficiența transportului public din municipiu⁵⁰.

1. Lipsa unui plan de acțiuni în domeniul transportului public

Prevăzute inițial drept soluție provizorie în cadrul Concepției de dezvoltare a complexului de transport public municipal pentru perioada 2000-2010⁵¹, al Strategiei de transport a municipiului Chișinău din 2006 și al Planului Urbanistic General din 2007⁵², microbuzele rămân un mijloc indispensabil de transportare a pasagerilor în municipiul Chișinău.

Prin intermediul **Strategiei de Dezvoltare a Transportului Public până în 2025**⁵³, autoritățile municipale au recunoscut necesitatea de a trece la *mijloace de transport de capacitate mare* și a elimina suprapunerea dintre rutele de microbuz și cele municipale, fiind întreprinse și un set de măsuri în acest sens, precum: anularea unor rute de microbuz care dublau rutele de autobuz și troleibuz, modificarea itinerarului rutelor de microbuz, care parțial dublau rețelele de autobuz și troleibuz, demararea renovării parcului rulant al Regiei transport electric și a procesului de achiziționare a autobuzelor noi. Totuși, procedura de eliminare a microbuzelor este tergiversată, deoarece autoritățile nu dispun de o viziune clară și etapizată de derulare a acestui proces, iar acțiunile întreprinse până acum sunt de fapt niște măsuri de moment ca să soluționeze problema transportului public.

Cu toate că Strategia prevede clar eliminarea microbuzelor, aceasta , nu dispune și de un plan de acțiuni. Importanța elaborării acestuia reiese din necesitatea trasării sarcinilor de bază atât pe termen scurt, cât și pe termen lung, în vederea atingerii obiectivelor stabilite. Atâta timp cât obiectivele complexe, care implică mai multe resurse: financiare, materiale sau umane, nu dispun de planificări minuțioase în vederea organizării resurselor necesare și asigurării managementului riscului, acestea nu vor fi realizabile.

Mai nou, la nivel internațional, municipalitățile recurg la elaborarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) – o practică europeană, care presupune un document strategic și instrument de

⁴⁹ Banca Mondială, [Revizuirea strategiei de transport urban. Orașele în mișcare, Washington 2002.](#)

⁵⁰ [Curtea de Conturi a Republicii Moldova, Raportul auditului conformității asociat auditului performanței „Managementul serviciilor publice de transport urban și impactul fiscal bugetar al acestora”, Chișinău 2018.](#)

⁵¹ [Decizia Consiliului Municipal Chișinău nr. 4/6 din 22.08.2000 cu privire la reglementarea activității transporturilor publice de călători operate cu microbuzele în municipiul Chișinău.](#)

⁵² [Planul Urbanistic General al municipiului Chișinău 2007 aprobat prin decizia Consiliului Municipal Chișinău nr.68/1-2 din 22.03.2007.](#)

⁵³ [Strategia de transport a municipiului Chișinău pentru anii 2015 - 2025 aprobată prin decizia Consiliului Municipal Chișinău nr. 7/1 din 21 octombrie 2014.](#)

politică de dezvoltare, complementar Planului Urbanistic General (PUG), care își propune să realizeze, într-o anumită perioadă de timp, un sistem de transport eficient, integrat, durabil și sigur, care să promoveze dezvoltarea economică, socială și teritorială și să asigure o bună calitate a vieții.

La data de 29 ianuarie 2019 în municipiul Chișinău a fost înregistrată inițiativa de a elabora un PMUD, document care ar putea contribui substanțial la gestionarea eficientă a banilor publici pentru eficientizarea transportului public municipal, oferind servicii de transport calitative și sigure⁵⁴.

În prezent, potențialul Plan de Mobilitate Urbană Durabilă reprezintă singura șansă palpabilă de normalizare a mobilității urbane din municipiu, prin asigurarea unui sistem de transport public eficient, fiabil și sigur și cu condiția că vor exista norme clar stabilite de control în ceea ce privește implementarea sa.

2. Sistemul defectuos de management

O altă cauză a sistemului defectuos de transport public în municipiul Chișinău este sistemul de management, fapt constatat în rapoartele Curții de Conturi realizate în urma auditului structurilor municipale de profil.

Aceste rapoarte sugerează nu doar că toate problemele actuale în sistemul de transport public urban sunt cauzate de un management corporativ deficitar, ci și că în decursul anilor acesta a luat amploare, extinzându-se și fortificând mediul propice pentru perpetuarea fraudelor.

În anul 2010, Curtea de Conturi a publicat raportul de audit al gestionării patrimoniului public la Întreprinderea municipală „Regia Transport Electric” pentru anii 2009-2010⁵⁵. Printre concluziile auditorilor au fost: neimplementarea unor sisteme performante de management financiar; întreprinderea a activat în lipsa unui plan care ar determina perspectivele de dezvoltare, inclusiv în aspect economico-financiar; n-a existat o conlucrare între DGTPCC și Î.M. „Regia Transport Electric” în vederea eficientizării activității Întreprinderii prin optimizarea și raționalizarea continuă a rețelei de rute deservite, ținându-se cont de fluxul de pasageri și de propunerile populației; eschivarea factorilor de decizie de la soluționarea problemelor menționate.

Concluzia generală făcută de auditorii CC a fost că **sistemul actual de management corporativ se consideră depășit și necesită ajustări și schimbări de fond pentru eficientizarea activităților**. În baza acestui raport, Curtea de Conturi a oferit și un set de recomandări privind eficientizarea calității serviciului municipal de transport public.

În decursul a opt ani măsurile propuse nu au fost implementate. La 11 aprilie 2018, Curtea de Conturi a prezentat Raportul auditului conformității asociat auditului de performanță „Managementul serviciilor publice de transport urban și impactul fiscal bugetar al acestora”⁵⁶. Scopul auditului a fost evaluarea conformității și eficienței organizării și monitorizării oferirii serviciilor publice de transport urban de către autoritățile publice locale, precum și evaluarea conformității și eficienței gestiunii patrimoniului public de către întreprinderile prestatoare de servicii.

⁵⁴ [Primăria mun. Chișinău la 20.01.2019: "Orașul Chișinău va avea un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă"](#)

⁵⁵ [Curtea de Conturi, Raportul auditului gestionării patrimoniului public la întreprinderea municipală „Regia Transport Electric” în anii 2009 - 2010, Chișinău 2011.](#)

⁵⁶ [Curtea de Conturi a Republicii Moldova, Raportul auditului conformității asociat auditului performanței „Managementul serviciilor publice de transport urban și impactul fiscal bugetar al acestora”, Chișinău 2018.](#)

În acest raport, Curtea de Conturi relevă că, deși autoritățile publice centrale și locale au realizat competențele acordate în domeniul organizării și monitorizării activităților de transport public urban de pasageri, există rezerve de îmbunătățire a cadrului de reglementare, controlului funcționării serviciului public de transport local și a utilizării eficiente a resurselor aferente fondurilor publice.

Aceste rezerve se referă la:

- absența și/sau irelevanța supravegherii din partea fondatorilor a activității întreprinderilor municipale de transport, precum și un management corporativ vulnerabil care a generat un șir de deficiențe și iregularități, soldate cu administrarea ineficientă a bunurilor publice;**
- nerecuperarea creanțelor;**
- utilizarea ineficientă și neconformă a fondurilor de salarizare; procurarea bunurilor, lucrărilor și serviciilor în lipsa unor proceduri de achiziții publice transparente;
- întreprinderile municipale nu au asigurat prestarea cost-eficientă a serviciilor de transport, prin aceasta irosind mijloacele bugetare alocate pentru subvenționarea activităților de transport;
- capacitățile organizaționale și financiare reduse ale autorităților locale care au generat lipsa la nivel local a unor strategii realiste cu obiective etapizate privind dezvoltarea și funcționarea transportului public urban de pasageri;**
- monitorizarea neadecvată a respectării condițiilor de autorizare și executare conformă a programelor de transport; stabilirea neuniformă, nefundamentată economic și netransparentă a cotelor taxelor locale;
- lipsa monitorizării eficiente a activității de transport public.

Conform acestui raport, cadrul legal al administrării serviciului public de transport local de pasageri și mecanismele propriu-zise prin care autoritățile locale își pot realiza misiunea prestatoare nu sunt pe deplin funcționale și necesită a fi îmbunătățite.

Drept rezultat, autoritățile publice și operatorii economici municipali activează în detrimentul calității și eficienței serviciului de transport public urban de pasageri. Astfel, în condițiile de administrare defectuoasă a serviciului de transport public, potențialul eficienței acestuia nu este exploatat pe deplin, devenind necompetitiv și facilitând menținerea microbuzelor în sistemul actual de transport urban local.

● **Lipsa datelor exacte cu privire la fluxul de pasageri**

Lipsa unui sistem uniform de colectare a datelor pentru monitorizarea fluxului de pasageri și raportare către autoritățile municipale este una din cauzele principale ale sistemului de management deficitar al transportului public, dar care în esență este fundamentul unei planificări eficiente a serviciilor de transport public urban.

Potrivit raportului „Managementul serviciilor publice de transport urban și impactul fiscal bugetar al acestora” realizat de Curtea de Conturi, situația dramatică și nesatisfăcătoare a transportului public din mun. Chișinău este cauzată de lipsa unei monitorizări eficiente a activității de transport.

Conform acestui raport, funcțiile de dispecerat auto și control sunt exercitate în mod haotic de fiecare operator în parte, pașapoartele rutelor nu sunt aprobate, autoritățile nu dețin informații privind

executarea curselor conform planurilor-comandă lunare și privind respectarea graficului de circulație de către operatorii privați. Aceste condiții sunt, însă, esențiale pentru determinarea indicilor cantitativi și calitativi ai serviciului public prestat și componente indispensabile pentru realizarea obiectivelor strategice de dezvoltare a transportului urban de călători⁵⁷.

Modul actual de organizare a rutelor are influență asupra mai multor indicatori de calitate și de eficiență a serviciilor de transport. Pentru organizarea eficientă a rutelor de transportare a pasagerilor, indiferent de tipul mijlocului de transport (troleibuz, autobuz, microbuz), acestea urmează a fi complementare, însă în prezent se suprapun, fiind în concurență directă⁵⁸, ceea ce creează riscul stopării simultane a activității mai multor rute și diminuează eficiența acestora.

Ca urmare, nu se asigură utilizarea optimă a mijloacelor de transport în corespundere cu capacitatea de transportare și numărul de beneficiari ai serviciilor într-o zonă. Această situație se datorează faptului că autoritățile publice din mun. Chișinău și întreprinderile municipale din subordine nu dispun de analize privind fluxul de călători pe rută, pe oră și pe stație. Deci, nu sunt stabilite segmentele de traseu cu flux sporit și cele cu flux mic de călători, pentru a mări sau a diminua frecvența de circulație a transportului, respectiv, pentru a micșora costurile și a mări calitatea serviciilor prestate⁵⁹.

Conform contractelor privind prestarea serviciului de transport public dintre municipiul Chișinău și întreprinderile municipale, acestea sunt obligate să prezinte rapoarte lunare în baza cărora li se transferă banii pentru compensarea serviciilor prestate, totuși, exactitatea acestor date este dubioasă. Rapoartele lunare nu sunt plasate nici pe paginile întreprinderilor, nici pe pagina primăriei municipiului Chișinău.

În procesul de cercetare s-a constatat că Direcția generală transport public și căi de comunicație nu deține rapoartele respective în formă electronică, acestea fiind stocate în formă scrisă. Întrucât fiecare operator care prestează servicii de transport de călători are propriul orar care nu ține cont de necesitățile întregului sistem, colectarea individuală a informației și îndeosebi a informației pe hârtie nu permite luarea deciziilor corecte în timp real.

Un sistem uniform de colectare a datelor ar reduce substanțial timpul de reacție din partea operatorilor de transport în diferite situații excepționale, precum: accidente rutiere și mărirea fluxului de pasageri într-o anumită regiune, contribuind la gestionarea eficientă a transportului. Autoritățile municipale, fiind responsabile de organizarea serviciilor de transport urban de pasageri, suportă direct și indirect din bugetul local pierderile aferente organizării ineficiente a acestui serviciu public, prin acordarea diferitor compensații și subvenții sau prin neacumularea plăților din impozite și taxe aferente serviciului respectiv.

- **Lipsa cooperării între întreprinderile de profil**

⁵⁷ [Curtea de Conturi a Republicii Moldova, Raportul auditului conformității asociat auditului performanței „Managementul serviciilor publice de transport urban și impactul fiscal bugetar al acestora”, Chișinău 2018.](#)

⁵⁸ Rutele de autobuz nr. 46 și nr.17 de la Parcul „La izvor” se suprapun cu rutele de troleibuz nr.1, nr.8, ulterior cu nr. 22, nr. 2, nr.4 etc. De asemenea, traseul rutei nr.17 este suprapus în proporție de 70% cu ruta de microbuz nr.135, iar ruta nr.46 – în proporție de 55% cu ruta nr.106. Ruta de autobuz nr. 9 de la str. Ismail până la Universitatea de Stat de Medicină și Farmacie se dublează cu toate rutele de troleibuz, iar 60% din traseu este suprapus cu ruta de microbuz nr.125 și 36% – cu ruta de microbuz nr.173. Traseul rutei nr.19 se suprapune parțial cu ruta de autobuz nr.5, 30% – cu ruta de troleibuz nr.10, și 38% – cu ruta de microbuz nr.119.

⁵⁹ [Curtea de Conturi a Republicii Moldova, Raportul auditului conformității asociat auditului performanței „Managementul serviciilor publice de transport urban și impactul fiscal bugetar al acestora”, Chișinău 2018.](#)

Eliminarea microbuzelor reprezintă un proces complex care poate fi realizat doar printr-o planificare eficientă a transportului public și printr-o cooperare strânsă dintre principalii actori: DGTPCC și întreprinderile municipale RTEC și PUA.

În acest context, autoritățile municipale ar trebui să implementeze un sistem de management eficient, care să asigure o comunicare adecvată în vederea sporirii eficacității serviciilor de transport public, capabile să devină competitive față de cele ale agenților economici privați.

În prezent, conform prevederilor legale, fiecare dintre aceștia trebuie să prezinte rapoarte lunare privind numărul de călători transportați către DGTPCC – principala autoritate responsabilă de planificarea și monitorizarea serviciilor de transport în comun, care ar trebui să elaboreze propuneri de eficientizare și optimizare, să stabilească numărul unităților de transport, să aprobe regimul de activitate, orele și intervalele de circulație și să studieze fluxul de călători⁶⁰.

Practica demonstrează că RTEC, Parcul de autobuze și agenții economici sunt cei care de fapt realizează principalele sarcini legate de planificarea și organizarea transportului în comun, dar și gestionarea veniturilor obținute⁶¹.

Astfel, în lipsa unei cooperări dintre aceste instituții și a unei viziuni directorii și comune privind eficientizarea serviciilor de transport public, se atestă atât o scădere constantă a calității transportului public în favoarea transportului privat, cât și pierderi financiare, urmate de gestionarea netransparentă a banilor⁶². Gestionarea transportului public presupune un proces complex, care trebuie să fie sincronizat între toți actorii implicați și în baza unei viziuni comune de eficientizare a transportului.

În prezent, fiecare întreprindere municipală, dar și agenții economici privați își au propriul serviciu de analiză și prognoză a rutelor de transport care nu permite obținerea sinergiei. Acest fapt determină scăderea calității și fiabilității transportului public, manifestată prin supraaglomerarea unităților de transport în orele de vârf și numărul mic de pasageri pe parcursul zilei, suprapunerea itinerarelor etc.

Problema cooperării dificile între întreprinderile municipale și DGTPCC atestă un sistem de management defectuos, fiind evidențiată și de către auditorii Curții de Conturi în Raportul auditului gestionării patrimoniului public la întreprinderea municipală „Regia Transport Electric” în anii 2009-2010⁶³ și Raportul „Managementul serviciilor publice de transport urban și impactul fiscal bugetar al acestora”⁶⁴. Potrivit acestor rapoarte, *din cauza lipsei unei conlucrări pentru eficientizarea activității întreprinderii, optimizarea și raționalizarea rețelei de rute deservite, care să țină cont de reducerea fluxului de călători, respectiv a coeficientului de utilizare a capacității troleibuzelor, municipalitatea pierde circa 4,8 mil. lei anual.*

Totodată, cooperarea deficitară dintre aceste instituții nu se limitează doar la pierderi financiare, dar creează și impedimente pentru buna funcționare a transportului public și implementarea reformelor

⁶⁰ Statul de personal al Direcției generale transport public și căi de comunicație aprobat prin Decizia Consiliului municipal Chișinău nr. 3/2 din 27.04.2012.

⁶¹ [Curtea de Conturi a Republicii Moldova, Raportul auditului conformității asociat auditului performanței „Managementul serviciilor publice de transport urban și impactul fiscal bugetar al acestora”, Chișinău 2018.](#)

⁶² [Curtea de Conturi a Republicii Moldova, Raportul auditului bugetelor și gestionării patrimoniului public în 2012 în cadrul unităților administrativ - teritoriale din mun. Chișinău, Chișinău 2013.](#)

⁶³ [Curtea de Conturi, Raportul auditului gestionării patrimoniului public la întreprinderea municipală „Regia Transport Electric” în anii 2009-2010, Chișinău 2011.](#)

⁶⁴ [Curtea de Conturi a Republicii Moldova, Raportul auditului conformității asociat auditului performanței „Managementul serviciilor publice de transport urban și impactul fiscal bugetar al acestora”, Chișinău 2018.](#)

necesare. Astfel, aceste instituții nu pot activa paralel și independent, întrucât circulația transportului public nu este influențată numai de starea tehnică a mijloacelor de transport, ci și de aspectele organizatorice și de planificare a transportul public.

Spre exemplu, o cooperare strânsă între aceste instituții ar trebui să se manifeste în repartizarea rutelor pe anumite porțiuni de străzi sau unde se înregistrează cel mai mare număr de călători, proiectarea unei viziuni comune de dezvoltare și modernizare a transportului urban de pasageri, evitarea intercalării rutelor deservite de întreprinderile municipale și operatorii privați, factor care diminuează eficiența cheltuielilor suportate de operatorii de transport pentru menținerea serviciilor prestate, proiectarea strategiilor de restructurare a drumurilor și redirecționare a traficului rutier în cel mai eficient mod. De asemenea, Curtea de Conturi atenționează că prin neasigurarea unui flux relativ constant de pasageri deserviți nu se garantează o activitate economică durabilă a operatorilor și continuitatea serviciilor prestate, fie că aceștia au statut de întreprindere municipală, fie de entitate de drept privat⁶⁵.

De altfel, doar prin îmbunătățirea cooperării dintre aceste instituții și trasarea obiectivelor comune, s-ar putea face față fluxului de călători în municipiu și ar putea spori fiabilitatea transportului public în detrimentul celui privat fără a afecta mobilitatea urbană.

⁶⁵ [Curtea de Conturi a Republicii Moldova. Raportul auditului conformității asociat auditului performanței „Managementul serviciilor publice de transport urban și impactul fiscal bugetar al acestora”. Chișinău 2018.](#)

PRACTICI ȘI EXEMPLE DE SUCCES

Primele înlocuiri ale microbuzelor cu unități de transport de capacitate mari au venit drept răspuns la necesitatea asigurării unei mobilități urbane durabile și eficiente.

În acest sens, fiecare oraș care a eliminat microbuzele din sistemul de transport urban de călători a recurs la diferite tactici. Astfel, unele orașe au eliminat microbuzele spontan, fără a asigura măsurile necesare pentru a face față ulterior lipsei acestora, altele însă au preferat să lucreze sistematic și intensiv la dezvoltarea și eficientizarea transportului public, așa încât eliminarea acestora să nu afecteze mobilitatea călătorilor.

Spre exemplu, autoritățile locale de la Vilnius au decis în 2014 să elimine microbuzele, însă nu au asigurat unități de transport public suficiente pentru a gestiona fluxul de pasageri, de aceea în scurt timp microbuzele au revenit pe străzile orașului.

În orașul Moscova, despre eliminarea microbuzelor, locuitorii și operatori privați cunoșteau din 2012, odată cu adoptarea reformei cu privire la reorganizarea transportului urban terestru. Totuși, în 2015, când reforma a ajuns în ultima etapă de implementare, aceștia au fost surprinși de eliminarea microbuzelor. La scurt timp după reformarea transportului de călători, locuitorii orașului nu și-au mai amintit de microbuzele vechi, neîncăpătoare și uzate. Cu toate că municipalitatea a menținut microbuzele pe unele rute, totuși, acestea au fost înlocuite cu modele noi, echipate cu sisteme de supraveghere video, de control al climei, sistem de taxare integrat, podeaua fiind acoperită cu material special pentru a preveni alunecările etc.

În Mexico, autoritățile publice locale au avut nevoie de 15 ani pentru a reorganiza sistemul cu microbuze, dintre care 10 ani pentru negocierile cu șoferii și proprietarii microbuzelor. Modelul orașului Mexico a presupus proiectarea sistemului de autobuze rapide Metrobus BRT, care este cel de-al șaselea sistem de autobuze rapide Metrobus BRT din lume.

Mexico city, Mexico

În orașul Mexico, problema transportului public a început în anii '30 ai sec. XX, în contextul concesionării transportului public și al deciziei autorităților locale de a fi mai puțin implicate în gestionarea transportului.

Ulterior, datorită creșterii demografice, ca urmare a procesului de urbanizare și a eșecului gestionării fluxului de călători, autoritățile locale au început să sesizeze problema ivită, având în vedere că transportul public nu făcea față lucrurilor. Aceștia au început să dezvolte planuri privind construcția metroului și a liniilor de tramvai. Ca soluție temporară și stringentă au decis în 1952 să cumpere mai multe vehicule de capacitate mici de transportare a pasagerilor, cu atât mai mult că acestea aveau și un preț mai mic. Însă decizia dată a generat o expansiune a agenților economici privați care au început să presteze servicii de transport de pasageri cu microbuzele, denumite *pesero*.

Activitatea cu microbuze în Mexico se desfășura în lipsa unui sistem de control al calității și securității, a unui grafic și itinerar exact de circulație. Majoritatea dintre acestea circulau prin centrul orașului, întrucât acolo se înregistra numărul cel mai mare de pasageri; accidentele și congestiile erau continue.

În 1980 numărul microbuzelor în Mexico a ajuns la 17 175 de unități, care asigurau doar 10% din fluxul de călători⁶⁶, iar în anii 2000 – la 20 459⁶⁷ - 28 000⁶⁸.



Sursa: planet-mexico.com

Autoritățile locale au sesizat gravitatea situației în care se afla orașul și au început să elaboreze noi strategii de eficientizare a transportului public și de eliminare a microbuzelor, astfel fiind creat conceptul unui sistem de autobuze rapide *Metrobus BRT*. Însă, deoarece activitatea microbuzelor nu era reglementată, șoferii acestora și proprietarii nu doreau să-și sisteze activitatea și să-și piardă profitul, protestând agresiv împotriva solicitărilor autorităților. Procesul de reorganizare a sistemului a durat 15 ani, dintre care 10 ani au durat negocierile cu șoferii și proprietarii microbuzelor⁶⁹.

În prezent, sistemul *Metrobús* transportă cca 300 de milioane de pasageri pe șase linii, care au 125 km de benzi separate pentru autobuze. Comparativ cu serviciile de microbuze pe care BRT le-a înlocuit, timpul de călătorie în coridoarele deservite de noul sistem a scăzut cu 40%, iar numărul accidentelor cu 30%⁷⁰.

De asemenea, acest sistem a contribuit la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și de poluanți care cauzează smog. În plus, crearea *Metrobús* a sporit considerabil implicarea directă a sectorului public în planificarea și gestionarea teritorială a principalelor servicii de transport.

Modificarea strategiei și creșterea capacității de planificare și gestionare a transporturilor au fost corelate cu un set de schimbări majore în industria de transport din Mexico, care a trecut de la sistemul dominat de operatori independenți, captarea veniturilor în detrimentul bugetului public la un sistem mai profesionist, modernizat, mai rapid, mai sigur și mai puțin poluant⁷¹.

⁶⁶ [Michael Walter Roschlau, Transportul urban în țările în curs de dezvoltare: peseros din orașul Mexico. Universitatea din Columbia Britanică, mai 1981.](#)

⁶⁷ [Forumul Internațional de Transport, Transportul urban și suburbane din orașul Mexico: Lecțiile învățate pentru implementarea liniilor BRT și a căilor ferate suburbane, Beijing, iunie 2015.](#)

⁶⁸ [Diane E. Davis, Alan Altshuler, Transformarea transportului urban. Publicat: Presa Universității Oxford, New York, 2019.](#)

⁶⁹ [Diane E. Davis, Alan Altshuler, Transformarea transportului urban. Publicat: Presa Universității Oxford, New York, 2019.](#)

⁷⁰ [Transformarea Transportului Urban - Rolul Conducerii Politice \(TUT-POL\), Sistemul de autobuze rapide - BRT din orașul Mexico: Crearea terenului pentru transformare pe scară largă. Publicat: Colegiul Harvard, 2016.](#)

⁷¹ [Diane Davis și Lily Song, Transformarea transportului urban. Strategii și tactici politice, Publicat: TUT-POL, iunie 2018.](#)



Sursa:

forreignaffairs.gov.com

Exemplul orașului Mexico demonstrează necesitatea unei implicări active din partea autorităților locale în gestionarea transportului public. Astfel, datorită efortului depus în disciplinarea treptată, dar constantă a agenților economici privați s-a putut obține sporirea competitivității transportului public, care a putut fi obținută doar prin negocieri și compromisuri.

Moscova, Rusia

În Rusia primele microbuze au apărut în anii '30, iar până în 2011, conform datelor prezentate de Yandex.ru, acestea dețineau peste 700 de itinerare și activau în lipsa unui control din partea autorităților publice locale de la Moscova⁷².



Sursa: bloknot.ru

La începutul anilor 2000, în orașul Moscova microbuzele au devenit concurenții direcți ai întreprinderii de stat “Mosgortrans”, acoperind principalele rute de interes comercial. În acest context, în anul 2012 autoritățile publice locale au adoptat reforma transportului urban terestru din Moscova, cu scopul

⁷² Studiul Yandex.ru: Transportul public în orașele din Rusia, 2011.

creării unui sistem unic integrat de transport public, unde transportul privat urma să fie parte componentă și integrată cu cel public.

La baza acestei decizii, autoritățile locale de la Moscova au invocat următoarele motive⁷³:

- Sfera transportului privat nu funcționa în interesul pasagerilor – transportatorii comerciali se concentrau doar pe obținerea unui profit și nu au dat dovadă de calitatea serviciului.
- În microbuze nu funcționează sistemele de subvenționare sau reducere a costului de călătorie pentru diverse categorii sociale (pentru studenți, elevi, pensionari, cetățeni cu nevoi speciale);
- Șoferii microbuzelor încălcau constant regulile de circulație și periclitau viața pasagerilor.
- Zilnic pe străzile orașului circulau mai mult de 4,5 mii de microbuze, care contribuiau la formarea ambuteiajelor și se parcau în locuri interzise.
- Unitățile de transport ale agenților economici erau învechite, deteriorate și incomode pentru pasageri. Lipsa sistemului de aer condiționat, iar microbuzele nu întruneau cerințele minime de siguranță și de mediu.

Noul model de gestionare a transportului urban de pasageri a intrat în vigoare la data de 15 august 2015 și prevede ca toți transportatorii să activeze în conformitate cu standarde uniforme pentru siguranța traficului, politica tarifară și calitatea serviciilor.

Prima etapă ale acestei reforme a constat în optimizarea curselor și eliminarea celor care se suprapun. În prima zi de la intrarea în vigoare, numărul de curse a scăzut de la 700 la 211, acestea fiind distribuite în baza unui concurs public⁷⁴.



Sursa: rayonnaya-nedelya.ru

Modelul de la Moscova al gestionării transportului urban nu prevedea interzicerea activității transportatorilor privați, ci aceștia urmau să activeze doar în baza unui contract de stat, încheiat între transportator și întreprinderea de stat “Mosgortrans”.

Specific acestui concept este faptul că autoritățile publice locale nu au tins să elimine definitiv microbuzele, argumentând că “acestea chiar dacă sunt o povară semnificativă pentru drumurile

⁷³ [Consiliul Local al sectorului Preobrajenskoe din orașul Moscova: Reforma transportului rutier, accesat la 12.09.2018](#)

⁷⁴ [Moscova24 din 12.01.2015 "Municipalitatea a anunțat concurs de selectare a organizațiilor care vor presta servicii de transport de pasageri în baza microbuzelor de model nou"](#)

orașului”, nu pot fi eliminate definitiv, întrucât există rute care trec pe străzi înguste și, conform tuturor reglementărilor, nu există alte mijloace de transport care le-ar putea acoperi, decât microbuzele. De altfel, pe alte itinerare microbuzele au fost înlocuite cu autobuze de diferite capacități, în funcție de tipul de traseu. Microbuzele, de asemenea, activează în baza contractului semnat cu întreprinderea de stat “Mosgortrans”⁷⁵.



Sursa: change.org

Ca parte a reformei transportului terestru, transportatorii comerciali activează doar pentru comenzi de stat, iar contractele sunt încheiate pentru o perioadă de cinci ani. Salariul agenților economici este în funcție de respectarea standardelor de calitate a serviciului, a graficului de circulație stabilit de către autorități și în funcție de respectarea cerințelor privind materialul rulant⁷⁶.

Acum, microbuze de tip vechi nu mai există. Acestea au fost înlocuite cu microbuze noi, cu design și cromatică unică, echipate cu sisteme de supraveghere video, de control al climei, de informare a pasagerilor, pe toate rutele de microbuze sunt valabile beneficiile sociale și sistemul de taxare integrat, iar podeaua este acoperită cu material special pentru a preveni alunecările⁷⁷. Totodată, microbuzelor li s-a impus condiția că trebuie să fie adaptate persoanelor cu necesități speciale, să nu fie mai vechi de 2 ani și să corespundă clasei de protecție a mediului nu mai mică de "Euro 4"⁷⁸⁻⁷⁹.

⁷⁵ [Consiliul Local al sectorului Preobrajenscoe din orașul Moscova: Reforma transportului rutier, accesat la 12.09.2018](#)

⁷⁶ [Complexul de de politică urbană și construirea orașului Moscova din 24.12.2015 "Sobyanin a dat starul integrării microbuzelor în sistemul de transport public integrat."](#)

⁷⁷ [Mosgortrans din 22.08.2016 "Reforma transportului terestru: Autobuzele comerciale au devenit pentru prima dată disponibile persoanelor cu nevoi speciale"](#)

⁷⁸ [Mosgortrans din 22.08.2016 "Reforma transportului terestru: Autobuzele comerciale au devenit pentru prima dată disponibile persoanelor cu nevoi speciale"](#)

⁷⁹ [Raportul la un an de implementare a Reformei transportului rutier din Moscova. Publicat: Transportul rutier, 2017.](#)



Sursa: 123ru.net

CONCLUZII

În baza celor expuse în această cercetare, putem formula următoarele concluzii:

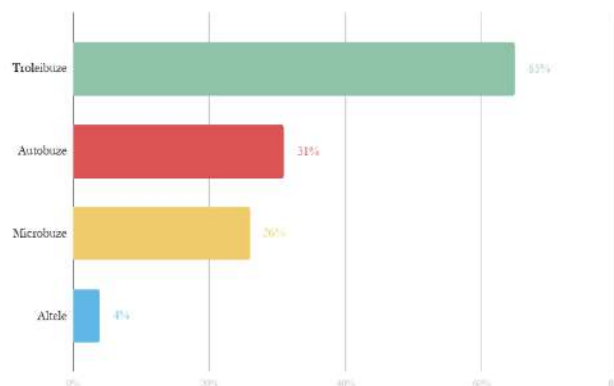
- Managementul defectuos al sistemului de transport public din municipiul Chișinău a cauzat apariția microbuzelor drept mijloc de transport urban de călători și continuă să contribuie la menținerea acestora;
- Inițial apărute drept o soluție temporară și provizorie, microbuzele au devenit indispensabile sistemului de transport în comun; ele deserveșc jumătate din călătoriile urbane, dar nu asigură servicii calitative și nu sunt sigure, reprezentând un pericol pentru pasageri. Astfel, microbuzele sunt inferioare transportului public de mare capacitate după următoarele criterii:
 - ❑ **SIGURANȚĂ** – *Autobuzele și troleibuzele sunt mai sigure decât microbuzele.* Aceasta se datorează roților duble din spatele autobuzelor și troleibuzelor care diminuează semnificativ riscul de răsturnare a vehiculului, iar construcția din oțel protejează mai bine pasagerii în caz de accidentare.
 - ❑ **CONFORT** – *Autobuzele și troleibuzele sunt mai confortabile decât microbuzele.* Acest lucru se datorează faptului că sunt mai accesibile, sunt mai înalte, trecerea este poziționată pe centru, scaunele sunt mai confortabile și sunt adaptate pentru călătorii în picioare.
 - ❑ **FIABILITATE** – *Autobuzele și troleibuzele sunt mai puțin costisitoare decât microbuzele.* Datorită faptului că acestea au o capacitate mai mare de transportare a pasagerilor, consumă în aceeași măsură ca și microbuzele, pe când unele modele pot fi și electrice. Totodată, cheltuielile de mentenanță sunt mai mari în cazul microbuzelor, iar termenul de exploatare este mai mic.
- Microbuzele contribuie substanțial la formarea traficului în municipiul Chișinău. După caracteristicile sale tehnice, un autobuz poate transporta același număr de pasageri cât 5-6 microbuze. De aici reiese că odată cu înlocuirea microbuzelor va scădea numărul vehiculelor în trafic și se va mări viteza medie de deplasare ale acestora.
- Microbuzele au o influență majoră asupra mediului. Parcul rulant de microbuze deține doar 0,4% din vehicule cu o vechime mai mică de 10 ani. Strategia de Dezvoltare a Transportului Public până în 2025 stabilește clar obiectivul *eficacității ecologice a Rețelei de transport public*, care prevede că până în 2020, vechimea medie a vehiculelor urmează să fie de 8 ani.
- Deși Strategia de Dezvoltare a Transportului Public până în 2025 prevede trecerea la mijloace de transport de capacitate mare, autoritățile municipale nu dispun de o viziune clară cum poate fi realizată aceasta.

- În prezent, microbuzele au un impact negativ atât asupra locuitorilor capitalei, cât și asupra autorităților municipale. Pe lângă faptul că acestea sunt mereu supraaglomerate și întârziate, ele generează pierderi în bugetul municipal și pun viața pasagerilor în pericol.
- În ultimii ani se înregistrează o reducere a numărului de microbuze, care nu se datorează unor acțiuni întreprinse de către municipalitate, ci faptului că nu mai sunt profitabile pentru agenții economici, motiv pentru care nu se mai investește în mentenanța vehiculelor, ceea ce duce la oferirea unor servicii necalitative locuitorilor capitalei.

RECOMANDĂRI

Un sistem de transport public urban bazat pe troleibuze și autobuze reprezintă o soluție optimă pentru asigurarea unei mobilități durabile și inteligente în municipiul Chișinău. Este evident, însă, că microbuzele nu pot fi eliminate radical și spontan de pe străzile Chișinăului, deși este important să înțelegem că ele sunt generatorul sistemului actual ineficient al transportului public. Eliminarea și înlocuirea acestora trebuie să fie tratată și cu mare atenție.

Totodată, reiterăm faptul că această formă de transport public a fost prioritizată și de către chișinăuieni în cadrul sondajului, **în care 65% dintre respondenți au susținut dezvoltarea și modernizarea în mod prioritar a troleibuzelor**, iar alți 31% au susținut dezvoltarea autobuzelor. Nu mai puțin important este faptul că acestea reprezintă mijloace ecologice de transportare a pasagerilor.



Din această cauză și alte motive, orașele europene se reorientează spre transportul electric, în particular troleibuzele. Dacă nu vor fi luate măsurile necesare pentru reformarea transportului urban din municipiul Chișinău, problemele din sistem se vor agrava. În acest scop, se impune necesitatea eliminării microbuzelor, doar că această decizie, chiar și treptată, poate avea succes doar dacă va fi realizată concomitent cu alte măsuri, după cum urmează:

- elaborarea unui plan realist de acțiuni cu privire la înlocuirea microbuzelor cu unități de transport urban de capacitate mari, care să includă obiective etapizate cu indicarea limitelor de timp exacte;
- sporirea fiabilității transportului public, astfel încât acesta să devină competitiv față de cel privat, după un set de criterii stabilite de către cetățeni, precum: aer condiționat, asigurarea unităților de transport cu un sistem de geolocație (GPS), instituirea sistemului de taxare electronică etc.;
- crearea unei noi structuri municipale specializate, prin fuziunea Regiei Transport Electric și a Parcului Urban de Autobuze. Această instituție ar trebui să asigure controlul concomitent al troleibuzelor și autobuzelor, pentru a evita suprapunerea rutelor și colectarea datelor comune cu privire la fluxul de călători, pentru a elabora un grafic integrat de circulație, în baza unei viziuni comune privind eficientizarea transportului public în municipiul Chișinău;
- centralizarea resurselor financiare obținute de către transportul public la Direcția transport și căi de comunicație. Atâta timp cât veniturile obținute din prestarea serviciilor de transport public vor fi gestionate de aceleași instituții, acest sistem va eșua. Gestionarea mijloacelor financiare de către o instituție terță și cu deplină transparență ar reduce substanțial fraudă din sistem și ar preveni delapidările de fonduri, asigurând sustenabilitatea financiară și profitabilitatea pentru municipalitate.

BIBLIOGRAFIE

1. [Acordul de Asociere RM-UE aprobat prin Legea nr.112 din 02.07.2014 pentru ratificarea Acordului de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte. În Monitorul Oficial nr. 185 - 199 din 18.07.2014.](#)
2. [Codul transporturilor rutiere nr. 150 din 17.07.2014. Publicat: 15.08.2014 în Monitorul Oficial Nr. 247-248.](#)
3. [Strategia de transport a municipiului Chișinău pentru anii 2015 - 2025 aprobată prin decizia Consiliului Municipal Chișinău nr. 7/1 din 21 octombrie 2014.](#)
4. [Decizia Consiliului Municipal Chișinău nr. 4/6 din 22.08.2000 cu privire la reglementarea activității transporturilor publice de călători operate cu microbuzele în municipiul Chișinău.](#)
5. [Planul Urbanistic General al municipiului Chișinău 2007 aprobat prin decizia Consiliului Municipal Chișinău nr. 68/1-2 din 22.03.2007.](#)
6. [Raportul național al Republicii Moldova pentru Conferința Organizației Națiunilor Unite HABITAT III cu privire la locuințe și dezvoltare urbană durabilă, 2016.](#)
7. [Decizia nr. 61-02-135/6 din 28.04.2016 cu privire la operarea unor modificări în Decizia Departamentului de transport și dezvoltarea infrastructurii rutiere din orașul Moscova nr. 61-02-149/4 din 17.07.2014.](#)
8. Raport privind activitatea transportului public operat cu autobuze de capacitate mică și medie (microbuze) în municipiul Chișinău din aprilie 2018.
9. [Curtea de Conturi a Republicii Moldova, Raportul auditului conformității asociat auditului performanței „Managementul serviciilor publice de transport urban și impactul fiscal bugetar al acestora”, Chișinău 2018.](#)
10. [Curtea de Conturi a Republicii Moldova, Raportul auditului bugetelor și gestionării patrimoniului public în 2012 în cadrul unităților administrativ - teritoriale din mun. Chișinău, Chișinău 2013.](#)
11. [Curtea de Conturi, Raportul auditului gestionării patrimoniului public la întreprinderea municipală „Regia Transport Electric” în anii 2009 - 2010, Chișinău 2011.](#)
12. Statul de personal al Direcției generale transport public și căi de comunicație aprobat prin Decizia Consiliului municipal Chișinău nr. 3/2 din 27.04.2012.
13. [Raport privind activitatea transportului public operat cu autobuze de capacitate mică și medie \(microbuze\) în municipiul Chișinău, accesat la 10.01.2019.](#)
14. [Raportul privind activitatea și situația financiară a Î.M. “Parcul Urban de Autobuze”, Chișinău 2018.](#)
15. [Raport privind activitatea Direcției generale transport public și căi de comunicație în anul 2012, Chișinău, 2013.](#)
16. [Comisia Europeană, Transportul public, accesat la 24.01.2019.](#)
17. [Banca Mondială, Revizuirea strategiei de transport urban. Orașele în mișcare, Washington 2002.](#)

18. [Departamentul de Transport al SUA, Administrația Federală privind Siguranța Autoturismelor, Ghidul cu privire la transportarea călătorilor.](#)
19. Departamentul de Transport al SUA, Administrația Națională privind Siguranța Rutieră, Studiu privind presiunea anvelopelor microbuzelor de 12 și 15 pasageri: Rezultatele preliminare, Informații privind siguranța traficului, mai 2005.
20. [Raportul la un an de implementare a Reformei transportului rutier din Moscova. Publicat: Transportul rutier, 2017.](#)
21. Louis Berger, Raport privind experiența Franței în respectarea finanțării transportului public din sectorul public. Publicat: Banca Mondială, Transportul Urban, iulie 2000.
22. Agenția Europeană de Mediu, Raport privind monitorizarea emisiilor de CO₂ din autovehicule și autoturisme în 2016. Publicat: Oficiul de publicații al UE din Luxembourg, 2017.
23. [Proiectul Deciziei Consiliului local Kiev privind reorganizarea sistemului de transport public și a modalității de taxare a transportului din Kiev.](#)
24. [Banca Mondială, Planificarea integrată a transportului, Cercetarea în domeniul transportului urban durabil din or. Kiev. Raport final, decembrie 2015.](#)
25. [Departamentul de Transport al SUA, Administrația Națională privind Siguranța Rutieră, Actualizare: Acțiunile de siguranță pentru pasagerii microbuzelor cu 15 locuri, aprilie 2008.](#)
26. [Forumul Internațional de Transport, Transportul urban și suburban din orașul Mexico: Lecțiile învățate pentru implementarea liniilor BRT și a căilor ferate suburbane, Beijing, iunie 2015.](#)
27. [Transformarea Transportului Urban - Rolul Conducerii Politice \(TUT-POL\), Sistemul de autobuze rapide - BRT din orașul Mexico: Mexico City's Bus Rapid Transit: Crearea incrementală a terenului pentru transformare pe scară largă. Publicat: Harvard College, 2016.](#)
28. [Studiu Yandex.ru: Transportul public în orașele din Rusia, 2011.](#)
29. [Departamentul Transport din Marea Britanie, Societatea regală pentru prevenirea accidentelor, Siguranța microbuzelor: Un cod de practică, 2015.](#)
30. [Departamentul Transport din Marea Britanie, Centurile de siguranță în microbuze, autocare și altele, 2010.](#)
31. [Banca Internațională de Reconstrucție și Dezvoltare / Banca Mondială, Proiecte de transport urban: modele și tendințe în împrumuturi 1999 - 2009. Publicat în 2011.](#)
32. [Asociația Internațională de Transport Public, Cerințele pentru autobuze și autocare în baza legislației UE, Bruxelles 2006.](#)
33. [Departamentul de Transport al SUA, Regulamentul privind transportarea pasagerilor din 29.01.1971.](#)
34. [Asociația Internațională a Transportului public, Sistemul de autobuze în Europa: Bus System in Europe: Către o calitate superioară a vieții urbane și reducerea poluanților și a emisiilor de CO₂, Bruxelles 2015.](#)
35. [Institutul Vias, Indicatorii esențiali ai siguranței rutiere în Belgia. Publicat: K. Genoe - Haachtsesteenweg, Bruxelles 2017.](#)

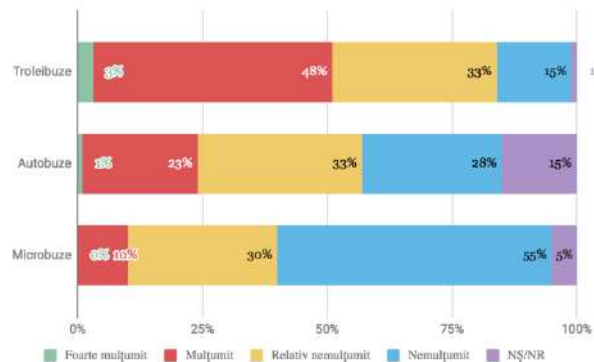
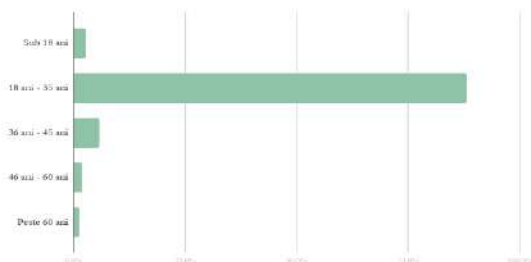
36. [Studiu: Impactul modalităților de guvernare asupra sustenabilității transportului - cazul sistemului de transport cu autobuze în Greater Manchester, UK. Publicat în: Revista Mondială a Cercetării Transportului Intermodal, 2010.](#)
37. [Stanislav Ghilețchi, Politică publică: Aplicarea analizei multicriteriale pentru evaluarea transportului public în municipiul Chișinău. Publicat: IPRE, Chișinău 2017.](#)
38. [Natalia Slepuhin, Cercetare: “Cu microbuzele ce facem?”. Publicat: PrimăriaMEA, 2018.](#)
39. [Diane Davis și Lily Song, Transformarea transportului urban. Strategii și tactici politice, Publicat: TUT-POL, iunie 2018.](#)
40. [Robert Cervero, Paratransit în America: Redefinirea transportului în masă. Publicat: Praeger Publishers, 1997.](#)
41. [Michael Walter Roschlau, Transportul urban în țările în curs de dezvoltare: peseros din orașul Mexico. Universitatea din Columbia Britanică, mai 1981.](#)
42. [Diane E. Davis, Alan Altshuler, Transformarea transportului urban. Publicat: Presa Universității Oxford, New York, 2019.](#)
43. [Linghong Zou, Hongna Dai, Enjian Yao, Tian Jiang și Hongwei Guo, Cercetarea metodelor de evaluare pentru dezvoltarea transportului urban în China. Publicat online în 2014, accesat la 27.10.2018.](#)
44. [Johan Holmgren, Cercetare în economia transportului: Eficiența operațiunilor de transport public: O evaluare aplicând analiza frontierelor stocastice, 2013.](#)
45. Articol: Revoluționarea mobilității urbane prin blockchain. Publicat: Banca Mondială, ianuarie 2019.
46. Agarwal P.K, Singh A.P, Performanța îmbunătățirii sistemului de autobuze urbane: aspecte și soluții. Publicat: Jurnalul Internațional de Științe și Tehnologie în Inginerie, 2010.
47. [Dorina Pojani, Dominic Stead, Transportul urban durabil în țările în curs de dezvoltare: Dincolo de megalopolisuri. Publicat: Sustainability, 2015.](#)
48. [Stefan M. Knupfer, Vadim Pokotilo, Jonathan Woetzel, Elemente de succes: Sisteme de transport urban din 24 orașe globale. Publicat: McKinsey&Company, iunie 2018.](#)
49. [Kenneth A. Small, Politică de Transport Urban: Ghid și foaie de parcurs. Publicat: Departamentul de Economie, Universitatea California, Irvine, iunie 2007.](#)
50. [Clifford Winston, Eșecul guvernării în transportul urban. Publicat: Studii Fiscale, 2000.](#)
51. Fielding, G.J., “Evoluția indicatorilor de performanță pentru Tranzit, Irvine. UC / PT, Inc. și APTA. Procesele primei Conferințe Naționale privind Performanța Tranzitului”, Norfolk, Virginia, Washington, 1977.
52. Yu, J.C., “Ingineria transporturilor - Introducere în proiectare, funcționare și planificare”. Publicat: Elsevier, New York.
53. Bunting, M., Realizarea activităților de transport public. Publicat: Presa Universității McGill-Queen, 2004.

54. Giannopoulos, G., Planificarea și funcționarea autobuzelor în zonele urbane: un ghid practic. Publicat: Avbury, Hampshire, 1990.
55. Grava, S., Sisteme de transport urban: opțiuni pentru comunități. Publicat: MacGraw-Hill, New York, 2003.
56. Macário, R., Managementul calității în sistemele de mobilitate urbană: o abordare integrată. Teza de doctorat în Transport. Publicat: Instituto Superior Técnico, Universitatea Tehnică din Lisabona, noiembrie 2005.
57. Meyer, M., Miller, E., Planificarea transportului urban, ediția a 2-a. Publicat: McGraw-Hill, New York, 2001.
58. [Johan Holmgren, Eficiența operațiunilor de transport public: o evaluare prin prisma analizei frontierelor stocastice. Publicat: Research in Transportation Economics, \(39\), 2013.](#)
59. Ulrich Weber, Rolf Waara, Cerințele pentru autobuze și autoturisme bazate pe legislația UE. Publicat: Asociația internațională a transportului public, mai 2006.
60. [Timpul din 27.09.2012 "Numărul călătorilor în troleibuze s-a triplat", accesat la 24.11.2018](#)
61. [Timpul din 13.07.2014 "Flashmob de susținere a hotărârii primarului Chirtoacă de a elimina microbuzele din capitală", accesat la 20.12.2018](#)
62. [Ziarul de Gardă din 13.08.2018: "Opt rute de microbuz din Chișinău și-ar putea sista activitatea", accesat la 20.12.2018.](#)
63. [The National UAE din 11.10.2014 "Școlile din Abu Dhabi lansează interdicția de a utiliza microbuzele"](#)
64. [Prime din 26.03.2018 „Fiecare al cincilea microbuz de linie din Capitală nu corespunde cerințelor de transportare a pasagerilor, iar șoferii pun în pericol viața călătorilor”](#)
65. [Primăria mun. Chișinău la 20.01.2019: "Orașul Chișinău va avea un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă"](#)
66. [Consiliul Local al sectorului Preobrajenskoe din orașul Moscova: Reforma transportului rutier. Accesat la 12.09.2018](#)
67. [Complexul de politică urbană și construirea orașului Moscova din 24.12.2015 "Sobyanin a dat startul integrării microbuzelor în sistemul de transport public integrat"](#)
68. [TR.ru din 14.05.2016 "Înlocuirea microbuzelor cu autobuze în Moscova: începutul fazei active"](#)
69. [Mosgortrans din 14.12.2009 "Î.M. «Mosgortrans» implică pe rute autobuzele noi de capacitate mică"](#)
70. [Mosgortrans din 22.08.2016 "Reforma transportului terestru: Autobuzele comerciale au devenit pentru prima dată disponibile persoanelor cu nevoi speciale"](#)
71. [Moscova24 din 12.01.2015 "Municipalitatea a anunțat concurs de selectare a organizațiilor care vor presta servicii de transport de pasageri în baza microbuzelor de model nou"](#)
72. www.commercialfleet.org, accesat la 12.02.2019
73. www.fuelly.com, accesat la 12.02.2019

74. www.vans.honestjohn.co.uk, accesat la 12.02.2019

ANEXA I. Rezultatele sondajului: Identificarea necesităților călătorilor privind transportul public

Profilul respondenților:

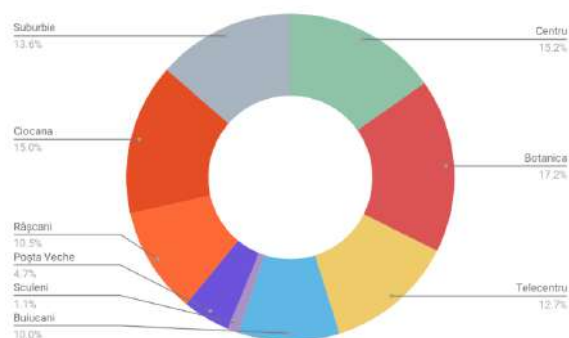
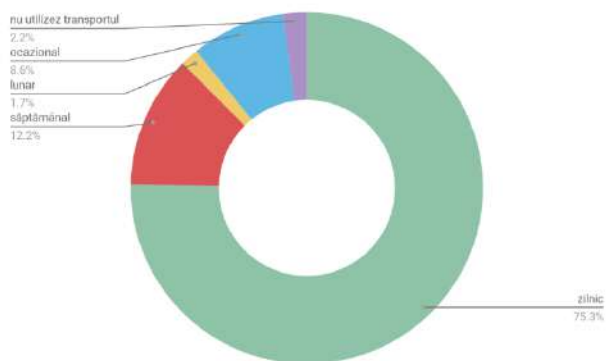


34.6%



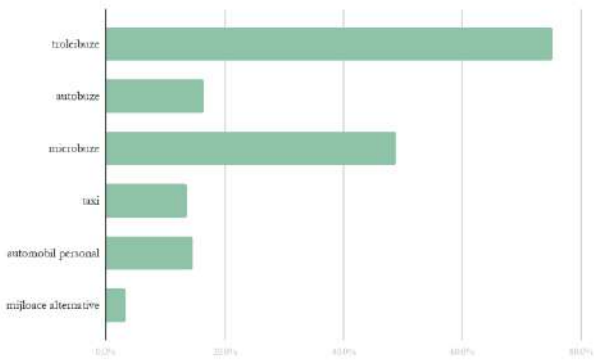
65.4%

Cât de des utilizați transportul în comun?

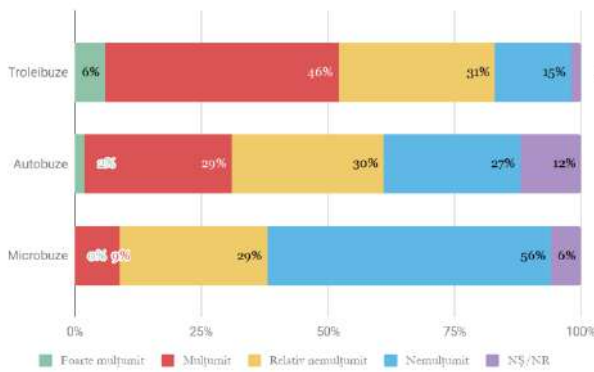


Cum apreciați calitatea și eficiența serviciilor de transport în comun?

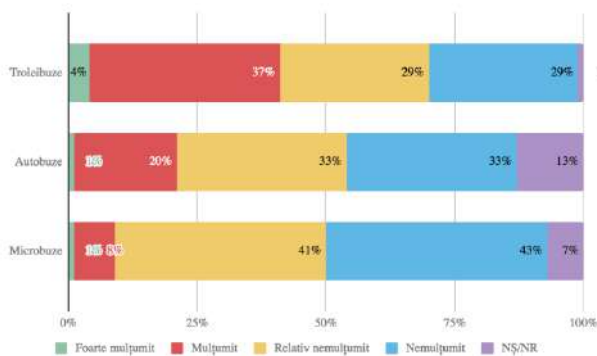
Ce mijloc de transport utilizați cel mai des?



Cât de mulțumiți sunteți de siguranța mijloacelor de transport în comun?

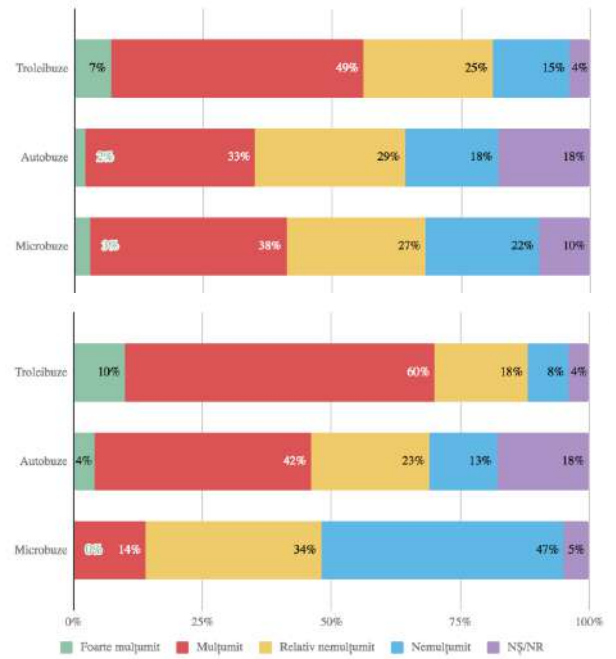


Cât de mulțumiți sunteți de confortul oferit de mijloacele de transport în comun?



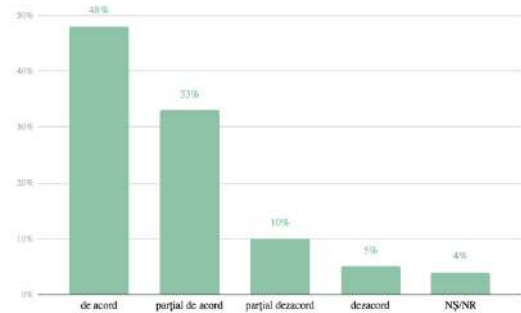
Cât de mulțumiți sunteți de comportamentul șoferilor?

Cât de mulțumiți sunteți de liniile de acoperire (itinerar/traseu) a mijloacelor de transport în comun?

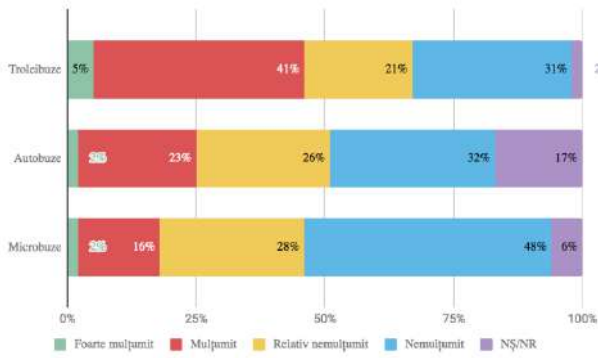


Sunteți de acord cu următoarele afirmații?

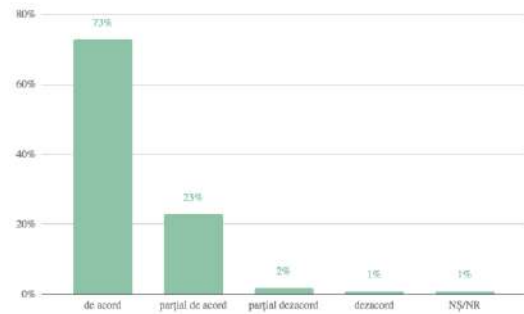
Șoferii de microbuze nu respectă graficul de circulație.



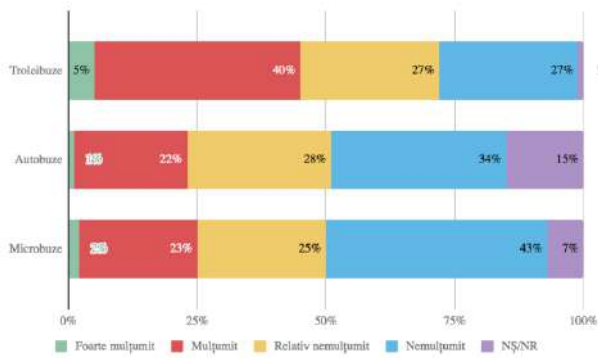
Cât de mulțumiți sunteți de punctualitatea unităților de transport în comun?



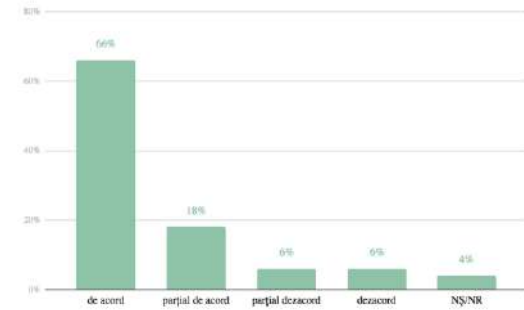
Microbuzele sunt permanent supraaglomerate.



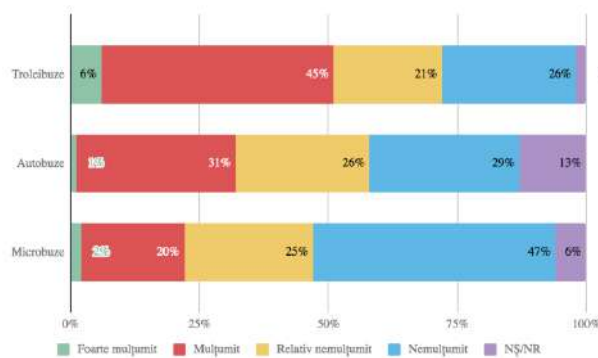
Sunteți mulțumiți de nr. unităților de transport în comun?



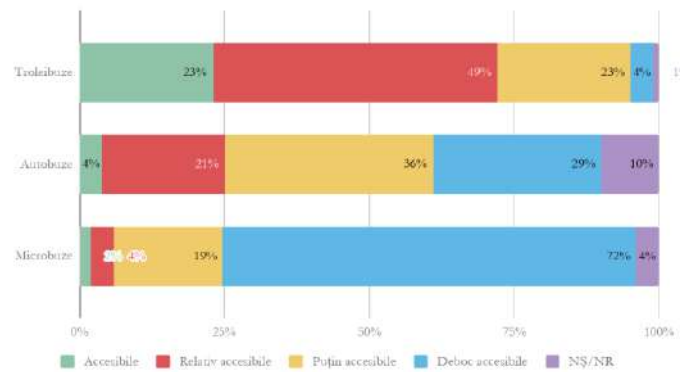
Grafecele de circulație a microbuzelor nu sunt publice.



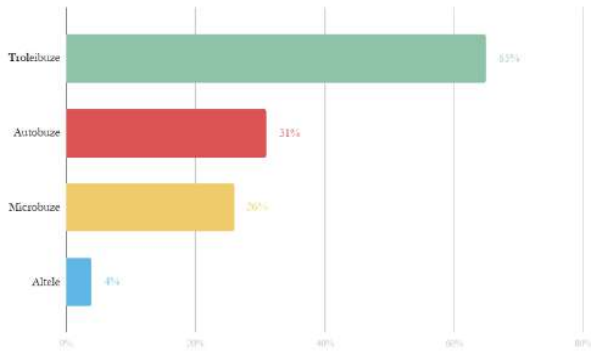
Sunteți mulțumiți de mijloacele de informare asupra rutelor, graficelor de circulație, și costurilor transportului?



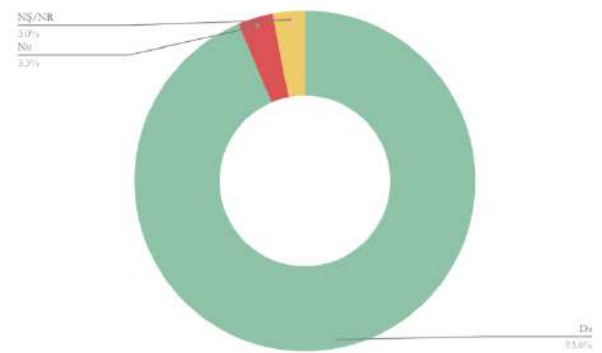
Cum credeți: transportul de pasageri din mun. Chișinău este accesibil persoanelor cu dizabilități?



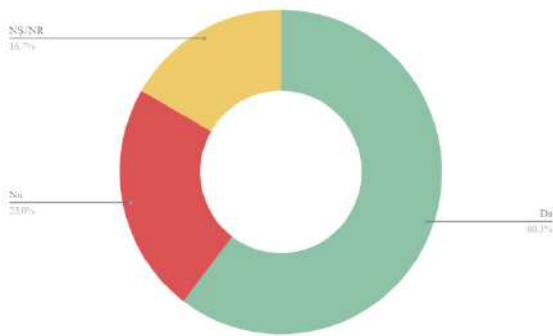
Care mijloc de transport în comun considerați că ar trebui dezvoltat cu prioritate în mun. Chișinău?



Cum credeți: transportul de pasageri ar trebui accesibilizat pentru persoanele cu dizabilități?

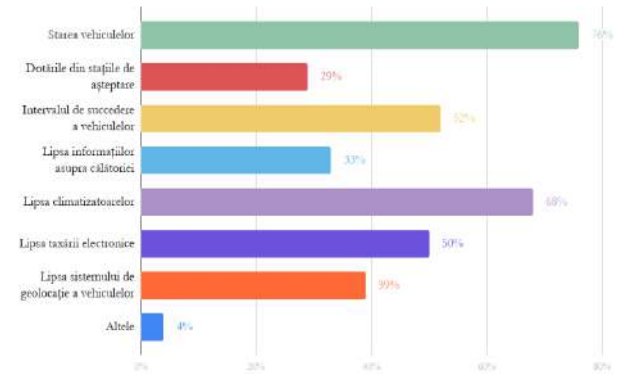


Ați fi dispus să renunțați la autovehiculul personal, în situația în care transportul public local ar satisface standardele și nevoile dvs. în ceea ce privește transportul?

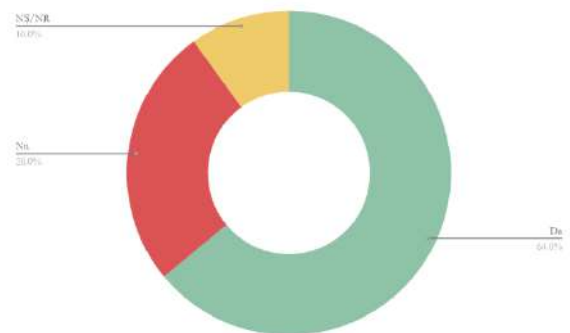


Sunt nemulțumit/ă de starea fizică și tehnică a microbuzelor.

Enumerați principalele aspecte nesatisfăcătoare, în ceea ce privește serviciile de transport public local:



Ați fi dispus să achitați un preț mai mare pentru călătoria cu transportul în comun, dacă acesta ar satisface standardele și nevoile dvs. în ceea ce privește calitatea transportului?



Apreciați pe scară de la 1 la 10 serviciile oferite de mijloacele transportului în comun:

