



Serviciul de Transport Voluntari cere Primăriei Capitalei să respecte contractul încheiat pentru prestarea serviciului de transport public de călători în zona metropolitană București - Ilfov

Ilfov, tot mai aproape de a reveni la transportul public cu vechile maxi-taxi

● În continuare, cei doi operatori de transport public din Voluntari și Chitila nu și-au primit banii pentru serviciile prestate ● Sute de angajați nu sunt plătiți, iar cele două societăți acumulează datorii mari la furnizori, ANAF, rate la mașini, asigurări etc.



În numărul 538 al Jurnalului de Ilfov relatam pe larg situația disperată în care se află unul dintre cei doi operatori de transport public din Ilfov, Ecotrans STCM Chitila - societate cu capital 100% de stat, înființată de către primăriile Chitila și Mogoșoaia, din cauza neachitării la timp de către Primăria Capitalei a serviciilor prestate în baza unor contracte de delegare de gestiune încheiate la nivelul Asociației de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București - Ilfov.

Carmen ISTRATE

De această dată am stat de vorbă cu Stelică Ioniță, președintele Consiliului de Administrație al SC Serviciul Transport Voluntari SA - societate a Consiliului Local Voluntari - și cu Sorin Ionuț Diacu - directorul societății, tema discuțiilor fiind, și în acest caz, criza financiară prin care trece societatea ca urmare a întârzierii plății serviciilor prestate pe ultimele trei luni calendaristice. "Serviciul Transport Voluntari este principala companie de transport

din județul Ilfov și printre primele cinci companii din țară. Acest lucru ne obligă ca zi de zi și ceas de ceas să ne onorăm obiectivele asumate. Pentru a acoperi cele 17 trasee regionale în zona metropolitană București-Ilfov, STV dispune de o flotă modernă de autobuze, fiecare fiind echipat cu sistem video, sistem de taxare electronic, scaune tapitate, aer condiționat, rampe, saloan cu o capacitate de 80 de persoane, afișaj electronic. După ce în 2005

am obținut licență pentru operator de transport, în 2006 am pornit la drum cu 20 de autobuze noi, iar din 2019, când societatea a devenit operator regional (asociat mai e la noi și Primăria Petriceni), am început modernizarea flotei și creșterea numărului de mașini. La început am avut doar 5 trasee locale, iar din 2019 am început extinderea. De exemplu, ultimele achiziții au fost pentru 100 de autobuze Euro 5 și Euro 6 ne-

poluante, VDL, produse în Olanda, care vor înlocui în următoarea perioadă inclusiv flota veche de Euro 3 pe care o mai avem, mai puțin de 20% din întreaga flotă. Acum, vorbim despre o flotă de 230 de autobuze care acoperă inclusiv localități ilfovene unde Societatea Transport București nu avea capacitatea să ajungă. De asemenea, avem în curs de achiziție prin licitație, pe fonduri europene accesate de către Primăria Volun-

tari, a încă 36 de autobuze electrice (14 de 9 metri lungime și 22 de 12 m lungime), iar proiectul prevede inclusiv dotarea cu stații de încărcare", ne-a declarat Stelică Ioniță.

Flotă modernă, la STV

"Așadar, scoaterea noastră din joc nu înseamnă că aceste trasee vor fi înlocuite de autobuzele Societății de Transport București - cel de-al

treilea operator public de transport din regiune, ci că pe aceste rute nu se va mai asigura serviciul de transport public de călători. Mai ales, în această perioadă de pandemie, când trebuie asigurată o anumită frecvență, mai mult, prețul nostru pe km este de 7,14 lei, mult sub STB (circa 9 lei/km), așadar vorbim cert despre o economie la bugetul Primăriei Capitalei și bugetele primăriilor din Ilfov. Situația acum es-



te foarte dificilă. Suntem aproape în imposibilitatea de a mai desfășura transportul în zona metropolitană. Avem de încasat circa 22 de milioane de lei. Nu ni s-au achitat lunile decembrie 2020, ianuarie și februarie 2021. Acum lăm datorii la stat, acum lăm datorii la furnizori, ratele la mașini, asigurările obligatorii și pentru persoane și bagaje. Am făcut adrese către UAT-urile unde noi operăm, Consiliul Județean Ilfov (care de altfel, susține întru totul demersurile STV), Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București - Ilfov, Primăria Capitalei. Așteptăm în continuare să vedem ce se decide. Sunt salarii neplătite. Avem acum scoase în traseu 92 de autobuze zilnic și 260 de șoferi pentru acestea,

fără parte tehnică, mecanici, spălători, dispeceri, personal TESA - care ridică numărul la circa 360 de angajați neplătiti, care la rândul lor au datorii, rate, familii. Până acum avem doar promisiuni. S-au virat zilele acestea niște bani, însă este vorba de o sumă foarte mică, undeva la 17% din datorie. Reluăm povestea binecunoscută de toată lumea: sunt oameni din București care lucrează în Ilfov și au nevoie de transport, însă majoritatea celor care folosesc aceste linii regionale sunt ilfoveni care lucrează în Capitală, plătesc taxe și impozite la București. De aici a pornit și analiza cu repartizarea costurilor în proporție de 90% la Primăria Capitalei și 10% la Ilfov", a completat directorul STV SA, Sorin Ionuț Diacu.

STV mai rezistă două săptămâni!

În continuare, cei doi reprezentanți ai societății ne-au oferit detalii despre rutele operate de STV SA, menționând că revenirea la transportul cu maxi-taxi - acel transport nefiscalizat, cu prețuri mari, care nu oferă siguranță în trafic, care se desfășura în condiții inumane - nu poate reprezenta o soluție. "În situația în care suntem acum, mai mult de două săptămâni de zile nu mai rezistăm. Și există riscul să ni se sisteze motorina, iar în ziua aceea nu o să mai putem scoate mașinile pe traseu. Sper ca cineva să înțeleagă rapid că nu se poate susține un transport public de persoane fără bani. Este un serviciu care nu se poate întrerupe", a mai spus Diacu.

STV SA acoperă 13 localități din Ilfov, în total 29 de sate, pe 17 trasee: R403 capăt de linie pentru tur, la Brănești - Vadu Anei, capăt de linie pentru retur, la Piața Presei, R407 tur Bălăneanca Poșta, retur Republica, R411 tur Gagu, retur Bucur Obor, R412 tur Măineasca, retur Bucur Obor, R413 tur Sîndrilita, retur Bucur Obor, R416 tur Str. Gării Pantelimon, retur Metrou Pipera, R417 tur Cozieni, retur Bucur Obor, R440 tur Popești-

Leordeni, retur Piața Sudului, R450 tur Complex Comercial Băneasa, retur Metrou Pipera, R451 tur Tânganu Gară, retur Republica, R459 tur Dumbrăveni Sp. Balotesti, retur Metrou Pipera, R460 tur Pod CFR Ștefănești, retur Republica, R461 (nou) tur Pod CFR Afumați, retur Șos. Ștefan cel Mare, R467 tur Pod CFR Afumați, retur Bucur Obor, R468 tur Pod CFR Ștefănești, retur Bucur Obor, R473 tur Str. Gării Pantelimon, retur Complex Comercial Băneasa și R479 tur Agropol, retur Piața Sudului.

"Suntem conștienți de răspunderea pe care o avem pentru asigurarea unui transport de calitate, astfel încât fiecare călător, fiecare cetățean care folosește serviciul nostru să aibă confort și în același timp să ajungă în siguranță la destinație. Toate capetele de linie care ajung în Capitală au legătură cu o stație de metrou, conexiune care creează călătorilor o stare de mulțumire pentru că și pot gestiona timpul cum au nevoie", a spus Stelică Ioniță.

Autobuzele sunt puse gaj, pentru eşalonarea datoriilor

"Și, dacă vorbim despre validarea călătoriei -

și aici este o problemă. Pentru că toți banii care se obțin sunt încasați de STB. STV SA nu beneficiază de aceste sume, deși ne-ar fi ajutat foarte mult, având astfel un cashflow. Am fi putut supraviețui din acele validări, însă ne rămâne doar dependenta de banii care vin de la Asociație - care nu sunt cashflow. Normal ar fi fost ca noi să încasăm banii din validări și să-i scădem apoi din factura. Și atunci ne rămânea un cashflow pentru rulaj. Cum face STB-ul. Care se ocupă, este adevărat, de punctele de vânzare a

cartelelor de călătorie și de controlul validării. Însă ne puteam ocupa și noi de aceste activități. Pentru plata datoriilor am depus cerere de eşalonare către ANAF, vom pune autobuzele garanție pentru datorii. Apoi vom fi nevoiți să plătim luna de luna atât suma curentă datorată statului, cât și rata din garanție. Dacă așa vom continua, iar prestația în baza contractului rămâne neachitată, nu vom putea duce nici eşalonarea. Și vom risca să fim executați și să rămănem fără autobuze", a concluzionat directorul STV SA.

Nu s-a rezolvat nimic!

"Este un contract de delegare care trece prin ADI Transport Public București-Ilfov. Tot ce înseamnă transport urban și interurban trece prin acest ADI. Pe transport interurban, contribuția este socotită conform contractului de delegare la 90% pentru municipiul București și 10% Ilfov. Nu știu pe Ilfov cum împart mai departe cei 10% Consiliul Județean și UAT-urile. Acest contract va fi renegociat, nu știu dacă vor rămâne aceste procente. Ei spun că se bazează pe un studiu care spune că 90% dintre cei care folosesc aceste autobuze lucrează în București și atunci impozitul lor pe venit se duce la București și nu la Ilfov. Avem întârzieri ca plata la toată lumea, unii înțeleg, alții nu înțeleg, din cauza situației lăsate de fosta administrație. La un moment dat o să le reglăm. Nu am vorbit cu ei, nu au fost la discuții, au trimis doar o adresă oficială în care anunță că vor să oprească de pe 1 februarie, dar atât. Nu au solicitat o întâlnire, au solicitat doar să le dau banii pe care nu îi am", spune primarul general al Capitalei, Nicușor Dan, la sfârșitul lunii ianuarie 2021.