



Una din prioritățile Metrorex din acest an - noul sistem de control acces

(Interviu cu Marin Aldea, director general Metrorex)

Una din prioritățile pe care compania de Metrou le are în vedere pentru acest an este modernizarea instalațiilor de control-acces, într-un număr de 41 de stații urmând să fie implementată noua tehnologie, după cum ne-a spus, într-un interviu, Marin Aldea, directorul general al Metrorex.

Domnia sa își propune să deruleze "tot mai multe proiecte investiționale", menționând că "doar așa poți activa într-un mediu dinamic și performant": „Ne propunem ca, începând din acest an, Metrorex, care este o companie cu capital integral de stat, să treacă pe profit. Până acum, în ultimii doi ani, rezultatele Metrorex au fost pozitive, în sensul că am avut un rezultat echilibrat, fără pierderi, pe zero. Potrivit legii, Metrorex nu poate să facă profit, întrucât primește subvenții. Anul trecut am realizat un profit de 16 milioane de lei, pe care l-am returnat la bugetul de stat”.

Metrorex a făcut deja o propunere de modificare a unui proiect de act normativ care permite companiei să obțină profit și care se află pe circuitul de aprobare.

Reporter: Care sunt prioritățile Metrorex pentru acest an?

Marin Aldea: Eu aș structura prioritățile anului 2017 în două planuri. Planul unu se referă la activitatea curentă de exploatare, iar cel de-al doilea - la activitatea de investiții.

În ceea ce privește activitatea de exploatare, ne propunem ca, începând din acest an, compania Metrorex, care este o companie cu capital integral de stat, să treacă pe profit. Până acum, în ultimii doi ani, rezultatele Metrorex au fost pozitive. Potrivit legii, Metrorex nu poate să facă profit, întrucât primește subvenții de la bugetul de stat în completarea veniturilor, pentru acoperirea cheltuielilor cu desfășurarea activității. În situația în care veniturile sunt mai mari decât cheltuielile, diferența se returnează la bugetul de stat. În anul 2016 am ieșit cu un profit de 16 milioane de lei și diferența am dat-o la buget. Am făcut deja o propunere de modificare a unui proiect de act normativ, ce se află pe circuitul de aprobare, care permite

ca Metrorex să obțină profit.

Reporter: Intenționați să reinvestiți profitul realizat?

Marin Aldea: Cel mai probabil. Însă nu mă pot pronunța de acum. Aștept să văd ce se întâmplă cu modificările propuse.

Reporter: Ce ne spuneți legat de activitatea de investiții?

Marin Aldea: Legat de activitatea de investiții, ne concentrăm pe continuarea proiectelor pe care le avem în derulare și mă refer aici la Magistrala 5 de metrou, secțiunea Eroilor - Drumul Taberei, care are ca stadiu de realizare 91% din structură, iar cel de finisaje - de 32%.

Până la sfârșitul trimestrului al doilea din 2018, ne propunem să punem în funcțiune această secțiune de metrou. Trebuie să subliniez faptul că, indiferent dacă stațiile ar fi gata - arhitectura, finisajele, instalațiile -, trebuie să avem finalizat și sistemul de siguranță, automatizare și informare dinamică a traficului.

Termenul de realizare a acestui proiect este foarte, foarte optimist -

până la sfârșitul trimestrului al doilea al anului viitor. Specialiștii au subliniat că este greu de realizat zece stații într-un timp atât de scurt, plus sistemul de automatizare a traficului. În această documentație noi am prevăzut și 13 echipamente care vor fi imbarcate la început pe trenurile din flota existentă, urmând ca, pe măsură ce achiziționăm trenuri noi, să le punem în funcțiune pe acelea. În 17 martie 2017, deja am publicat anunțul de participare la licitație. Achiziția de trenuri noi nu poate fi realizată în termenul pe care ni l-am pus noi.

Reporter: Dar aveți în flota existentă trenuri disponibile?

Marin Aldea: Intenția este să refacem programul de circulație astfel încât să acoperim și această necesitate.

Reporter: Cum se circulă acum, pe magistralele funcționale?

Marin Aldea: Pe magistrala doi avem 24 de trenuri de generație nouă. La orele cu vârf de trafic, trenurile circulă la distanțe de până la

trei minute, iar pe magistralele 1 și 3 intervalele la care circulă trenurile sunt de 5-6 minute. Pe linia comună a magistralelor 1 și 2 (Eroilor - Nicolae Grigorescu) se circulă și la distanțe de timp de sub două minute, la orele de vârf. În afara orelor cu vârf de trafic, însă, circulăm la 8-10 minute. Spre sfârșitul programului optimizăm graficul de circulație

asa încât ținem seama atât de numărul de călători pe care îi transportăm, cât și de consum.

Reporter: Ce ne puteți spune despre secțiunea Eroilor-lancului, care face parte tot din magistrala 5?

Marin Aldea: Pe această secțiune se lucrează la documentația privind achiziția serviciilor de proiectare, care ar dura până în anul 2019. Realizarea lucrărilor este propusă să se finalizeze până în anul 2023. Cea de-a treia secțiune a acestei magistrale (lancului-Pantelimon) se va realiza, conform Planului

de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) București - Ilfov, în orizontul de timp 2028-2030.

Reporter: Care sunt sursele de finanțare?

Marin Aldea: Finanțarea acestei secțiuni se realizează din fondurile structurale, prin Programul Operațional Infrastructură Mare 2014-2020, buget de stat și împrumut B.E.I.

Valoarea totală a fondurilor este de 600 de milioane de euro, fără TVA, doar pentru secțiunea Eroilor-Drumul Taberei. De la bugetul de stat avem, pentru magistrala 5, o sumă de 55 de milioane de lei, pentru anul acesta. Dacă vorbim doar de bugetul pe anul 2017, pentru această secțiune (Eroilor-Drumul Taberei, care include și depoul și stația Valea lalomiței) sunt 843 de milioane de lei, din care 779 de milioane de lei - fonduri europene nerambursabile.

Reporter: Aveți prevăzută și finanțarea pentru segmentul Eroilor - lancului?

Marin Aldea: Pentru Eroilor-lancului sunt prevăzuți bani în vederea demarării procedurilor de achiziție a serviciilor de proiectare. Proiectarea o să dureze până în anul 2019, iar valoarea va fi de aproximativ 65 de milioane de lei, fără TVA, lucrările urmând să dureze până în anul 2023, conform estimărilor.

Valoarea totală a proiectului este de circa 650 de milioane de euro, cu TVA. Finanțarea este prevăzută din fonduri europene nerambursabile.

Reporter: Să vorbim și despre celelalte magistrale...

Marin Aldea: Altă magistrală care se află în lucru este magistrala 4 - extinderea rețelei de metrou cu două stații în partea de nord a Capitalei, proiect ce cuprinde un depou, un "park and ride" și un intermodal. Se lucrează intens la acest proiect în valoare de 252 de milioane de euro, cu TVA, care are două componente de finanțare, pentru tuneluri și stații, finanțarea este asigurată din fonduri europene nerambursabile în cadrul

programelor P-OST și POIM, în valoare de 140 de milioane de euro, fără TVA. Diferența de până la 252 de milioane de euro este pentru depou, "park and ride" și intermodal.

Mai avem în implementare și alte proiecte mai mici: ca de exemplu realizarea a două accesuri la stația de metrou Tineretului, ce au ca termen de finalizare nouă luni de la data începerii lucrărilor.

Metrorex intenționează să demareze acțiunile specifice etapei de licitație pentru execuția lucrărilor de structură pentru linia de metrou care va ajunge la Aeroportul Otopeni

Reporter: Cu toții așteptăm să ne spuneți când vom avea metrou către Aeroportul Otopeni...

Marin Aldea: Legat de magistrala 6 - legătura rețelei de metrou existente cu Aeroportul Internațional

(continuare în pagina 34)



(*urmare din pagina 33*)

Henri Coandă (Otopeni), din stația de metrou 1 Mai, de pe linia 4, menționează că acesta este un proiect în valoare de 5.899 mld. lei (cu TVA).

La sfârșitul anului trecut, prin Hotărârea de Guvern 930, au fost aprobate indicatorii tehnico-economici, lungimea acestei extinderi fiind de 14,1 km, iar numărul de stații - 12. În valoarea proiectului sunt incluse și 12 trenuri de metrou.

Structura este subterană, iar acum documentația pentru proiectul de HG privind culoarul de expropriere se află pe circuitul de avizare. Ne propunem ca, spre sfârșitul acestui an, să demarăm procedura de achiziție a lucrărilor de structură.

Termenul de finalizare a lucrărilor este prevăzut la 48 de luni de la data începerii. Până acum avem finalizată proiectarea.

Pentru linia șase am semnat, în

anul 2010, un acord de împrumut în valoare de 41,87 miliarde yen, care înseamnă circa 330 de milioane de euro, din care se asigură finanțarea asistenței tehnice, proiectării și consultanței. Diferența de finanțare se va realiza din fonduri externe nerambursabile și alocație de la bugetul de stat.

Reporter: Conducerea Metrorex a vorbit, în ultimii ani, și despre rețeaua către Voluntari, deși înțeleg că este un proiect cu bătaie lungă...

Marin Aldea:

Până când vom avea metrou către Voluntari, vom face extinderea liniei 4 de la Gara de Nord la Gara Progresul. Noi am demarat

deja procedura de achiziție a serviciilor privind studiul de fezabilitate, studiul de trafic, iar finanțarea este asigurată în cadrul unui acord de implementare încheiat cu guvernul Elvețian în 2013.

Prin acest acord va fi asigurată finanțarea studiilor de fezabilitate, în

valoare totală de 10 milioane de franci elvețieni. Partea elvețiană va contribui cu 8,5 milioane de franci elvețieni. Întocmirea studiilor va dura, estimativ, până în 2019. Deci noi discutăm acum despre proiectele pe termen scurt și mediu, dar avem și proiecte pe care noi le vom începe, dar vom depăși termenul mediu.

O asociere condusă de UTI va moderniza sistemul de control acces la metrou

Reporter: Anul trecut ați dat vreun proiect în folosință?

Marin Aldea: Anul trecut am pus în funcțiune instalațiile de ventilație pe tronsonul Timpuri Noi - Semănătoarea, actualmente Petrance Popenaru. Este vorba de șase stații și interstații, pe o distanță de 8,6 km.

Anul acesta, ne-am propus mai multe obiective. În primul rând intenționăm să punem în funcțiune cu călători cele două stații ale M4 - Laminorului și Străulești, până la finele acestei luni. Au fost întâlniri cu constructorii și aceștia au estimat, la începutul anului, că termenul este

realist.

Alt proiect pe care îl avem în implementare se referă la sistemul de control acces în 41 de stații, plus 139 de automate de vândut cartele de generație nouă care dau și rest. De asemenea, vor fi modernizate și automatele existente de vândut cartele.

Reporter: Pentru acest proiect aveți contractul semnat?

Marin Aldea: Avem contractul semnat cu UTI, TIAB, Logic IT. Este o asociere unde UTI este lider. Pe magistrala a doua de metrou intenționăm să înlocuim calea de rulare. Dorim să finalizăm cât de repede documentația de achiziție a lucrărilor, care înseamnă înlocuirea completă a căii de rulare, a instalațiilor din cale, a instalațiilor electrice și a celor de alimentare cu apă din tunel.

Reporter: A fost o perioadă mai dificilă, la începutul anului, când vremea a fost mai rea, dar și când au avut loc protestele de stradă, și când metroul a devenit neîncăpător...

Marin Aldea: Așa este, iar noi am luat o serie de măsuri ca să asigurăm transportul călătorilor și am avut trenuri disponibile în perioadele su-





pra-aglomerate, când a fost viscol. Am suplimentat numărul de trenuri în circulație, am diminuat timpii de succedare între trenuri așa încât să putem asigura transportul călătorilor la orele cu vârf de trafic.

Numărul de călători din ianuarie 2017 față de cel din 2016 a fost cu 250.000 de călători mai mult, iar în februarie - cu circa 160.000 de călători mai mult. Au fost zile aglomerate și zile mai puțin aglomerate, așa încât, per ansamblu, în întreaga lună, diferențele nu au fost semnificative.

Reporter: Trebuie să ținem cont că în ianuarie am avut și școlile oprite o perioadă, iar vacanța copiilor a fost mai lungă...

Marin Aldea: Da, și acest lucru a influențat traficul de la metrou.

Reporter: Tarifele vor crește în acest an?

Marin Aldea: Nici anul trecut nu au fost modificate tarifele pentru circulația cu metroul și nici anul

acesta nu vor fi modificate.

Ce pot să vă spun este că ne dorim să extindem paleta de tarife pe care noi le avem acum - să completăm cu noi titluri de călătorie și facem teste în acest sens pentru un titlu cum ar fi abonamentul anual.

Vreau să subliniez că valoarea reală a unei călătorii cu metroul, fără a fi subvenționată, este de 4-5 lei, iar prețul mediul al unei călătorii ajunge la 1,4 lei. Mulți spun că o călătorie cu metroul costă 2,5 lei, dar acest

preț este valabil doar dacă cese-

tățenii cumpără cartela de două călătorii. În schimb, un abonament lunar de 70 de lei permite efectuarea de călătorii nelimitate la orice oră, pe întreaga rețea de metrou. Prețul de 1,4 lei

pe călătorie înseamnă total venituri realizate raportat la numărul de călători plătitori transportați. Cu abonament, poți avea 60-70 de călătorii la o valoare de sub un leu. Dacă achiziționezi un titlu cu 10 călătorii, ajungem la doi lei pe călă-

torie. Așadar, nu ne raportăm la titlul cel mai scump de călătorie, pentru că nu toți călătorii merg cu legitimație de două călătorii, cei mai mulți merg cu abonament. Peste 35% din călători aleg abonamentul lunar, pentru că este cel mai ieftin.

Trebuie să ținem cont și de condiții, metroul este unul dintre cele mai rapide și confortabile mijloace de transport în comun, indiferent de anotimp și de condițiile meteorologice. Acest lucru nu înseamnă că nu continuăm să îmbunătățim condițiile de trafic - să îmbunătățim stațiile, instalațiile, să aducem trenuri noi, să asigurăm intervale mai mici de circulație. Avem proiecte în acest sens.

Reporter: Nu s-a concretizat nimic în ceea ce privește colaborarea cu RATB?

Marin Aldea: Noi colaborăm cu RATB, au fost constituite două comisii - una tehnică și una comercială. Acestea s-au întâlnit ca să pună la punct anumite aspecte. Odată cu implementarea noului sistem de taxare vom relua colaborarea cu RATB astfel încât să putem emite și noi tit-

luri de călătorie sau cartele comune care să poată fi folosite și la RATB și invers, Regia de Transport să poată emite titluri valabile și la metrou. Sperăm că acest lucru se va întâmpla din acest an.

Pentru că extinde rețeaua de metrou, Metrorex va majora numărul angajaților

Reporter: Câți angajați are Metrorex?

Marin Aldea: Având în vedere că extindem rețeaua de metrou, numărul de angajați va ajunge la 4.560, în acest moment având 4.500 de angajați. Înainte de punerea în funcțiune a magistralei 4 de metrou, vom mai angaja 60 de persoane, care să asigure partea de comercial, controlorii de acces, casieri.

Reporter: Care a fost cifra de afaceri a companiei, anul trecut?

Marin Aldea: Anul trecut am realizat un profit de 16 milioane de lei, pe care l-am returnat la bugetul de

(continuare în pagina 36)



(urmare din pagina 35)

stat. Cifra de afaceri în 2016 a fost de 278,9 milioane lei, față de 247,99 milioane lei, în 2015, fără subvenții. Cifra de afaceri cu subvenții a fost de 577,5 milioane lei, față de 537,77 milioane lei, în 2015. Aceasta presupune vânzări de bilete, venituri din alte activități comerciale, venituri din vânzări de deșeuri, fier vechi - toate veniturile pe care le obține societatea în cursul exercițiului financiar.

Ca pondere, veniturile proprii, adică veniturile din transportul de călători cu metroul, ajung la circa 35%.

Reporter: Ce buget a fost alocat Metrorex, în 2017?

Marin Aldea: Bugetul pentru acest an, doar pentru activitatea curentă de exploatare a metroului (fără sumele aferente activității de investiții), este de 1,7 miliarde lei, față de 717 milioane de lei - bugetul de anul trecut. Avem o creștere de 141%. În această creștere este inclusă o sumă de 884 de milioane de lei care înseamnă obiective de investiții ce fac parte din patrimoniul public și pe care noi le-am cuprins în buget atât la venituri, cât și la cheltuieli. Așadar, nu influențează rezultatul

exercițiului financiar.

Pe componenta de investiții, avem un buget de 1,1 miliarde lei, fără să luăm în calcul suma de 343,8 milioane de lei, pe care o vom primi cu siguranță și care provine din vânzarea certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră. Aceste sume se reportează de la un an la anul următor. Printr-o ordonanță de urgență, în anul 2016, companiei Metrorex i s-a aprobat suma de 234 de milioane de lei pentru proiectele de investiții în derulare - 64 pentru magistrala 4, alte 40 de milioane pentru magistrala 5 și 130 pentru magistrala 6. Mai sunt încă 109 milioane de lei care se reportează tot din anul 2016, așa încât suma totală reportată este de circa 343 de milioane de lei, bani ce se adună la valoarea deja alocată de 1,1 miliarde lei, menționată mai sus.

În concluzie, pe cele două componente - exploatare și investiții - bugetul total al Metrorex depășește 3 miliarde lei.

Reporter: Cum apreciați aplicarea Ordonanței privind Guvernanța Corporativă, la Metrorex?

Marin Aldea: Eu am fost numit în anul 2015 director general cu preluare de atribuții și în anul 2016 s-a

încheiat selecția potrivit ordonanței de urgență 109/2011 privind Guvernanța Corporativă aprobată cu legea 111/2016 și am fost numit director general al acestei companii. Am încheiat contract de mandat pe o perioadă de patru ani, până în anul 2020.

Ca o părere personală, eu spun că legislația se aplică cu succes în situația în care sunt selectați manageri ce au legătură cu domeniul de activitate respectiv. În momentul în care selectezi un manager extraordinar de bun, dar care s-a ocupat de altceva, este mai greu să performeze în respectivul domeniu. Trece un timp până se acomodează cu specificul companiei, cu legislația din domeniu etc. și atunci rezultatele nu știu dacă sunt cele mai bune.

Eu am împlinit, în martie anul acesta, 26 de ani de când lucrez în companie și am pornit de la inginer de gradul 4, inginer de gradul 3, apoi 2, șef serviciu, director, în ultimii 15-16 ani am fost în posturi cheie de conducere, fiind în contact cu tot ceea

*Marin Aldea:
"Noi colaborăm bine
atât cu Consiliul de
Administrație, cu Adunarea
Generală a Acționarilor,
conducerea ministerului ne
sprijină și ne străduim să
rezolvăm împreună
problemele pe care
le avem."*

ce se întâmplă în companie. Programul meu este de la 7.30-8.00 până la 20.00-21.00, șase zile pe săptămână, și tot îmi dau seama că sunt

foarte multe de făcut, în situația în care cunosc toate problemele și modul lor de rezolvare. În situația în care ar fi fost cineva din exterior, părerea mea este că i-ar veni foarte greu.

Reporter: Unii manageri aleși pe OUG 109, în alte companii de stat, spun că nu sunt lăsați de acționari să conducă societatea așa cum doresc...

Marin Aldea: Nu știu ce se întâmplă la alte companii, dar la Metrorex nu există probleme de acest gen. Noi colaborăm bine atât cu Consiliul de Administrație, cu Adunarea Generală a Acționarilor, conducerea ministerului ne sprijină și ne străduim să rezolvăm împreună problemele pe care le avem.

Reporter: Mulțumesc!