



Punct de vedere privind majorarea tarifelor metroului din București *Către: Ministerul Transporturilor și Metrorex S.A.*

Asociația „Metrou Ușor” este o organizație neguvernamentală (ONG) dedicată mobilității urbane durabile, ecologice, transportului în comun și infrastructurii. Printre atribuțiile noastre, se numără monitorizarea proiectelor din domeniul mobilității, respectiv implicarea în îmbunătățirea acestora, prin interpelarea și colaborarea cu autoritățile publice.

În contextul dezbaterii publice referitoare la majorarea tarifelor metroului bucureștean, dorim să vă supunem atenției o serie de probleme identificate și posibile soluții pentru a obține beneficii concrete și sustenabile pentru transportul public.

Probleme identificate

1. Creșterea tarifară nu este corelată cu rata inflației, sau cu îmbunătățirea serviciului de transport.

Creșterea propusă a tarifelor depășește cu mult rata inflației. De la ultima scumpire a tarifelor (ianuarie 2025) și până în prezent, inflația a fost de aproximativ 10%, conform datelor publicate de Institutul Național de Statistică. **Tarifele sunt propuse a crește de la 5 RON la 7 RON, adică o creștere de 40% față de ianuarie 2025 – de 4 ori mai mare decât rata inflației din aceeași perioadă.**

Sunt propuse creșteri tarifare în contextul în care calitatea serviciului de transport subteran este în continuă scădere. Frecvența metrourilor continuă să scadă de la an la an. Pe magistrala M2 s-a ajuns la frecvența rușinoasă de 5-8 minute între metrouri într-o zi lucrătoare, în condițiile în care, chiar și la intervale de 3 minute, trenurile erau neîncăpătoare la orele de vârf, în anii trecuți.

Managementul deficitar al metroului bucureștean a dus la reorientarea publicului călător către transportul cu mașina personală, în condițiile în care capacitatea de transport public este în scădere iar tarifele sunt în creștere.

2. Surse importante de venituri nu sunt valorificate din publicitate.

Remarcăm cu îngrijorare că majorarea tarifară este propusă într-un moment în care se pot identifica surse suplimentare de venit pentru transportul bucureștean. **Pereții stațiilor de metrou reprezintă o sursă nevalorificată de venituri** pentru care companiile de publicitate concurează în toate capitalele europene.

În tot acest timp, în stațiile de metrou din București, pereții sunt goi în urma unui scandal public ce a avut loc acum mai bine de 10 ani. Reintroducerea publicității ar putea atenua deficitul bugetar ce determină propunerile de majorare a tarifelor.

3. Lipsa de coordonare și integrare între Metrorex, operatorii feroviari și operatorii de sub tutela ADI-TPBI periclitează conceptul de mobilitate integrată și sustenabilă.

Scumpirea ofertei tarifare a metroului menține o situație anacronică și dăunătoare pentru o capitală europeană: **două instituții cu capital de stat concurează tarifar, până în punctul în care călătorii ajung să evite fie transportul de suprafață, fie transportul subteran din cauza costurilor ridicate.** Astfel, cele două entități de stat ajung să concureze în detrimentul lor și a călătorilor, în loc să se integreze și să formeze un sistem coerent pe baza căruia întregul sistem are de câștigat prin atragerea mai multor călători. Mai rău, cu toate că există unele titluri integrate de transport, acestea nu sunt comercializate prin toate canalele disponibile (automatele de bilete Metrorex nu oferă titluri integrate).

Practica reglementată la nivel european este integrarea întregului transport public sub umbrela unei singure autorități în transporturi, care decide politica tarifară în colaborare cu operatorii de transport și cu reprezentanții localităților deservite de rețeaua de transport. Mai mult, autoritățile de transport au drept de inițiativă și derulare de proiecte, ceea ce permite realizarea unei viziuni unitare pentru mobilitate integrată.

În teorie, București nu face excepție de la acest normativ: Asociația pentru Dezvoltare Intercomunitară Transport Public București-Ilfov (ADI-TPBI) este desemnată ca gestionar al rețelei de transport public din București, cu atribuții similare cu cele descrise anterior. Patru operatori de transport au atribuite contracte de delegare pentru prestarea serviciului de transport în zona metropolitană.

În practică, însă, **Metrorex și operatorii feroviari nu colaborează cu TPBI**, ceea ce compromite de la bun început orice inițiativă pentru transport public integrat, din moment ce transportul de mare capacitate nu este gestionat unitar. Aceste entități pot acționa în mod discreționar și împotriva obiectivelor TPBI, împiedicând dezvoltarea rețelei de transport din București.

Acțiuni contradictorii cu măsurile TPBI nu au loc doar în ceea ce privește oferta tarifară: derularea de proiecte este, de asemenea, obstrucționată. Fiecare entitate creează proiecte proprii, ce se pot compromite reciproc.

Soluții propuse

1. Reintegrarea tarifară a Metrorex cu restul operatorilor din gestiunea ADI-TPBI.

Au existat exemple de pozitive de colaborare între Metrorex și TPBI, precum cel din august 2021, când grila tarifară a fost EGALIZATĂ între transportul de suprafață și cel subteran. Din păcate, măsurile unilaterale de majorare a tarifelor Metrorex, independente de TPBI, reprezintă un obstacol major pentru integrarea tarifară din București. Totuși, procesul este reversibil, iar tarifarea integrată poate fi redobândită. **Concurența tarifară între cei doi operatori de stat trebuie să ia sfârșit.**

Prin urmare, **propunem colaborarea Metrorex cu TPBI, pentru a asigura o tarifare integrată a transportului public din București.** În acest mod, vor fi evitate situații în care o entitate acționează în mod discreționar față de cealaltă, iar bucureștenii vor resimți o îmbunătățire în calitatea transportului public metropolitan.

De asemenea, **propunem Metrorex comercializarea tuturor titlurilor de călătorie valabile în regiunea București-Ilfov** (inclusiv pentru transportul public de suprafață) prin toate metodele de vânzare disponibile.

2. Crearea unor surse de venit alternative, care să minimizeze impactul bugetar asupra cetățenilor.

Înainte ca publicul călător să suporte creșteri tarifare, **propunem identificarea și fructificarea tuturor surselor alternative de venituri, precum publicitatea din stații.** De asemenea, **propunem identificarea unor noi surse de venit prin consultarea pieței sau alte proceduri similare** care pot garanta un aport bugetar pozitiv.

3. Auditarea Metrorex și reorganizarea administrativă a personalului și modului de transport.

Propunem ca Metrorex să facă obiectul unui audit obiectiv și detaliat, care să identifice punctual problemele care apar în modelul de administrare și operare și să le adreseze în mod eficient.

Vă mulțumim pentru atenție.

Vă rugăm să ne comunicați numărul de înregistrare al prezentului document.

Cu stimă,

Asociația "Metrou Ușor"

16 aprilie 2026