



Primăria Municipiului Chișinău

CONTRACT SERVICII

**PRIVIND ACHIZIȚIONAREA SERVICIILOR DE ELABORARE A
STUDIULUI DE OPORTUNITATE PRIVIND IMPLEMENTAREA
SISTEMULUI DE MANAGEMENT AL PARCĂRILOR AUTO DIN
MUNICIPIUL CHIȘINĂU**

RAPORT INTERMEDIAR

(Perioada: Iunie 22 – Iulie 9, 2021)

Elaborat de: MTD SRL

Chișinău, Iulie 2021

Raport pagina de copertă

Contract	Achiziționarea serviciilor de elaborare a studiului de oportunitate privind implementarea sistemului de management al parcărilor auto din municipiul Chișinău	
Număr	29/21 din 5 aprilie 2021	
Locația	Municipiul Chișinău	
Numele	Direcția generală transport public și căi de comunicație, Primăria Chișinău	MTD SRL
Adresa	str. Serghei Lazo 18, mun. Chișinău, Moldova	str. Mihai Eminescu 27, mun. Chișinău
Nr. telefon	+373 22 204690 fax. +373 22 204658	+373 22 237474
Email	dirtrans@pmc.md	mtd.adviser@gmail.com
Persoana Contact	Vitalie Mihalache Șef interimar	Dumitru URSU Director

Data de raportare: 9 Iulie 2021

Perioada de raportare: Iunie 22 – Iulie 9, 2021

Raport prezentat de:
Dumitru URSU, Director



INTRODUCERE

Acest Raport Intermediar este întocmit de MTD SRL (în continuare consultant), conform prevederilor Contractului de servicii „Achiziționarea serviciilor de elaborare a studiului de oportunitate privind implementarea sistemului de management al parcărilor auto din municipiul Chișinău”, semnat între Direcția generală transport public și căi de comunicație a Consiliului municipal Chișinău și MTD SRL la 5 aprilie 2020.

Conform Caietului de sarcini Scopul proiectului este elaborarea Studiului de Oportunitate privind amenajarea parcărilor cu plată în municipiul Chișinău. Principalele sarcini ale Proiectului includ: (a) Analiza documentelor relevante elaborate anterior referitoare la organizarea sistemului de management al parcărilor în Municipiul Chișinău; (b) Analiza experienței internaționale privind organizarea sistemului de management al parcărilor în orașe similare ca orașul Chișinău; (c) Elaborarea Studiului de Oportunitate privind implementare unui sistem de management al parcărilor în Municipiul Chișinău, și (d) Asistența în promovarea Studiului de Oportunitate la consultările publice și aprobarea de către Consiliul Municipal Chișinău.

Conform Contractului de servicii, implementarea proiectului este împărțită în mod convențional în 7 etape: (1) Elaborarea Raportului de începere; (2) Realizarea și prezentarea raportului privind realizarea unui sondaj cantitativ și calitativ; (3) Prezentarea raportului privind opțiuni de organizare a sistemului de management al parcărilor cu plată și evaluarea impactului implementării; (4) Prezentarea versiune draft a Studiului de Oportunitate privind sistemul de management al parcărilor cu plată; (5) Elaborarea și prezentarea raportului privind propuneri la modificarea cadrului legal și de reglementare, precum și cadrul instituțional pentru gestionarea parcărilor cu plată; (6) Prezentarea versiunii finale a Studiului de Oportunitate; (7) Asistența în promovarea documentelor elaborate.

Obiectivul prezentului raport intermediar este: a) informarea Beneficiarului privind activitățile realizate în perioada de raportare, și b) Livrabil 4: Raportul privind realizarea opțiuni de organizare a sistemului de management al parcărilor cu plată.

Activitățile realizate în perioada de raportare

În perioada de raportare în cadrul proiectului următoarele activități au fost realizate:

1. **Studiului de Oportunitate** privind sistemul de management al parcărilor cu plată. S-a realizat o delimitare clară a zonei centru – Zona 1, Zona 2 – compusă din străzile principale din sectoarele în afara centrului și Telecentru fără suburbii și Zona 3 – fiind zona orașului restantă dacă scoatem zonele 1 și 2. S-a efectuat evaluarea cererii și ofertei parcarilor. Conform estimărilor Chișinăul are nevoie de cel puțin 250 mii de locuri de parcare amenajate, inclusiv în zona 1 – 10 mii. Studiul evaluează impactul economic, financiar și social pentru diferite scenarii de amenajare a peste 70 mii de parcări până în 2030, inclusiv estimări de costuri investiționale și venituri. Proiectul Studiului de oportunitate va fi prezentat până pe 23.07.2021.
2. **Cadrul legal.** Pentru gestionarea parcarilor s-a elaborat Raportul privind analiza cadrului normativ și instituțional al sistemului de gestionare a parcarilor din mun. Chișinău. Raportul include sistematizarea cadrului normativ general și cadrul normativ local privind parcarile publice cu și fără plată. În baza acestora și a experienței internaționale, au fost identificate și analizate 3 opțiuni al cadrului instituțional de gestionare a sistemului de parcări publice în mun. Chișinău. Anume: 1) Crearea unei Direcții, subdiviziune specializată în cadrul DGTP și CC; 2) Crearea și delegarea serviciului de parcări întreprinderii municipale "Parcări Chișinău"; 3) Selectarea și delegarea serviciului de parcări unei operator privat. Opțiunile de organizare a sistemului de parcări de plată au fost prezentate și discutate la o ședință cu specialiștii DGTCC. Totodată a fost elaborat proiectul Regulamentului de organizare și funcționare a parcarilor publice și de reședință din Municipiului Chișinău, care prevede: zonele de parcare; tarifele și modalitățile de plată; regulile de utilizare a parcarilor publice; răspunderea, controlul și modalitățile de sancționare. Raportul cuprinde și propuneri de modificare a cadrului legal național și local al mun. Chișinău, inclusiv a Codului Fiscal, Hotărârilor de Guvern în domeniul parcarilor cu plată, a evacuării autovehiculelor parcate neregulamentar, etc. Raportul privind cadrul legal și instituțional se va prezenta până 16.07.2021

Anexa A: Raport privind realizarea opțiunii de organizare a sistemului de management al parcărilor cu plată

I. Situația actuală din municipiul Chișinău privind domeniul managementului parcărilor

Gestiunea parcărilor în municipiul Chișinău este atribuția Direcției Generale Transport Public și Căi de Comunicație. În pofida acestui lucru, în prezent nu există viziune și claritate referitor la modalitatea de organizare a sistemului de parcuri în municipiul Chișinău. În consecință, avem un management slab al parcărilor în municipiul Chișinău.

Până în prezent, nu au fost identificate soluții optime și adecvate care vor asigura pe deplin calitate serviciului parcuri din Chișinău, având în vedere: factorul politic, opinia publică și alte obiective contradictorii. Printre acestea, experiența actuală de a parca aleatoriu și gratuit pe tot teritoriul stradal al orașului vine în contradicție cu principiile paradigmei noi aplicate pe larg în orașele dezvoltate. Factorul politic va specula pe subiectul organizării parcărilor auto cu plată în detrimentul organizării unui management eficient. Acest lucru tergiversează procesul de aplicare imediată a conceptului menționat conform paradigmei noi. Paradigma nouă presupune un instrument de gestionare și control al utilizării automobilului privat pentru deplasarea prin oraș, prin intermediul taxării utilizării locurilor de parcare.

Necesitatea instituirii unui management riguros contra cost se completează cu necesitatea dezvoltării unui sistem de transport public confortabil și accesibil locuitorilor și vizitatorilor capitalei. Prin intermediul instituirii unui management adecvat privind managementul parcărilor conform paradigmei noi, se va exclude aplicarea în continuare a principiilor depășite paradigmei vechi de parcare gratuită în oraș. În plus, locuitorii și vizitatorii capitalei vor conștientiza importanța și necesitatea taxării serviciului parcuri întru atingerea mai multor obiective, inclusiv pentru fluidizarea traficului și favorizarea utilizării transportului durabil și public.

Actualmente, domeniile de responsabilitate ale Consiliului municipiului Chișinău (cum ar fi planificarea, construcția sau controlul) sunt gestionate de direcții diferite sau chiar de instituții diferite. Acest lucru împiedică organizarea uniformă și calitativă a serviciilor parcuri în municipiul Chișinău.

Pe de o parte, unul dintre impedimentele organizării, în formula actuală, unui management eficient privind managementul parcărilor cu plată în Chișinău constă în faptul că municipalitatea nu are atribuții de punere în aplicare prevederilor Codului Contravențional cu privire la încălcarea regimului de parcare. Acest lucru necesită eforturi administrative suplimentare, contribuie la creșterea costurilor și încetinește procesul de implementare a noilor tehnologii.

Pe de altă parte, lipsa delimitării locurilor de parcare și, lipsa marcajului rutier care ar delimita exact locurile de parcare, lipsa indicatoarelor care ar determina exact modalitatea de parcare reprezintă o consecință a gestionării ineficiente a parcurii în municipiul Chișinău, care a transformat orașul într-o parcare haotică și gratuită. Parcarea gratuită a generat consecințele negative pe care le observăm astăzi pe străzile capitalei.

Cu toate acestea, autoritățile publice locale au înaintat niște propuneri modeste privind soluționarea problemei parcărilor din municipiul Chișinău, care s-au adeverit a fi ineficiente, ținându-se cont de: tendințele demografice ale locuitorilor și vizitatorilor mun. Chișinău; creșterea bruscă și semnificativă a numărului de autovehicule din Chișinău; creșterea continuă față de cererea de locuri de parcare, etc. Prin urmare, spațiul public rămâne în continuare aglomerat cu mașini, iar acest lucru: 1) generează un obstacol semnificativ pentru toți utilizatorii infrastructurii stradale; 2) ridică mari semne de întrebare privind securitatea și siguranța pietonilor; 3) proiectează o imagine haotică a orașului, care compromite dezvoltarea durabilă a infrastructurii municipiului Chișinău.

În acest context, modelul de parcare (gratuit sau cu plată) joacă un rol important în decizia oamenilor la frecvența de utilizare a mijlocului de transport individual în spațiul urban.

Având în vedere numărul limitat al locurilor de parcare, înainte de a construi și amenaja alte locuri de parcare este nevoie de stabilit foarte clar modul de gestionare a sistemului de parcare din capitală. Astfel, **managementul parcării urmează să se bazeze pe două elemente: parcare contra plată și parcare limitată în timp**. Fără o gestionare eficientă a parcărilor, cele mai convenabile spații de parcare sunt supraaglomerate, pe când cele mai puțin convenabile, deseori rămân neutilizate.

Mai mult, lipsa venitului din taxele de parcare nu poate asigura în perspectivă dezvoltarea durabilă a acestui serviciu public, ținându-se cont de experiența altor orașe europene, unde venitul din taxele de parcare reprezintă un coeficient semnificativ din investițiile autorităților publice locale în dezvoltarea nu doar a serviciului parcați, dar și al serviciului transport public în general.

Având în vedere tendințele menționate și realitățile înregistrate în Chișinău, fără schimbarea paradigmei de dezvoltare și aprobarea unui plan comprehensiv de management al parcărilor, situația va continua să se înrăutățească. Starea haotică a parcărilor din oraș va contribui la degradarea calității spațiului public, va reduce siguranța pietonilor și va afecta gradul de accesibilitate a cartierelor rezidențiale.

II. Tendințele și politicile de organizare a sistemului de parcare. Noua paradigmă privind managementul parcărilor auto

Administrațiile orașelor dezvoltate au început să conștientizeze că viața publică a fost victima unui proces accentuat de degradare ca urmare a congestionării traficului, a poluării aerului, a zgomotului, a lipsei de siguranță a străzii și a degradării spațiilor publice ale comunităților din pricina autoturismelor care le-au invadat. Odată ce locurile de parcare pe stradă au fost epuizate în multe orașe europene, autoritățile locale s-au aflat în postura de a nu dispune de fonduri publice pentru a îndeplini cererea tot mai mare de locuri de parcare.

Drept reacție la acest fenomen a apărut schimbarea de paradigmă, care presupune că parcare nu mai este văzută ca un element de planificare și organizare a transportului în oraș ci ca un instrument de gestionare și control al utilizării automobilului privat pentru deplasarea prin oraș. Cu alte cuvinte, schimbarea paradigmei de dezvoltare și de aprobare a unui plan comprehensiv de management al parcărilor reprezintă un proces etapizat.

S-a ajuns la concluzia că existența sau lipsa locurilor de parcare la destinație are implicații semnificative asupra cererii de transport public. Impactul gestionării sistemului de parcări asupra distribuției modale și a cererii de călătorie în general are, prin urmare, implicații pentru transport și durabilitate.

Contextul european actual are ca punct de plecare ideea că parcare fost și este utilizată pe scară largă ca mijloc de gestionare a cererii de transport cu autoturismul pentru a sprijini diverse funcțiuni cheie prin: sisteme de tarifare; regulamente sau furnizare de parcare prin intermediul politicilor de tip Park&Ride.

Cu alte cuvinte, noua paradigmă presupune că parcare este un drept și o comoditate, iar cererea asumată în raport cu aceasta este flexibilă și elastică. În ceea ce privește oferta, aceasta este gestionată ca răspuns la cerere în baza unor regulamente care stabilește standarde maxime. De asemenea, noua paradigmă privind managementul parcărilor auto presupune că taxarea maximizează disponibilitatea acesteia, iar rularea autoturismelor este încurajată prin taxare. Mai mult, conform acestei paradigme, costurile pentru parcare ar trebui să fie transparente pentru

utilizatori, care contribuie la acumularea fondurilor publice la bugetele locale ale autorităților publice locale.

După cum urmează, în multe orașe europene există tendința de a face față gestionării sistemului de parcuri într-un mod mai degrabă reactiv. În acest fel, gestionarea parcurii este abordată într-un mod strategic, pentru a contribui la atingerea multor obiective de mediu, sociale și economice. Astfel, politicile naționale de transport au obiective similare în majoritatea țărilor din spațiul european și vizează:

- Dezvoltarea economiei locale și naționale, precum și transformarea centrelor orașelor în spații atractive pentru activitățile economice;
- Reducerea utilizării autoturismului pentru a reduce congestia traficului și pentru a încuraja utilizarea modurilor alternative de deplasare;
- Încurajarea deplasărilor durabile, precum mersul cu bicicleta și mersul pe jos; • Îmbunătățirea transportului public, inclusiv integrarea sa cu alte moduri de transport, în special în orașele mai mari;
- Reducerea dependenței de autoturism, mai ales în orașele de mari dimensiuni, istorice, oferind o atenție specială sistemului de tip Park&Ride;
- Protejarea mediului pentru diminuarea reducerii impactului negativ asupra acestuia prin utilizarea autoturismului;
- Accesibilitate deplină pentru toate grupurile societății;
- Asigurarea accesibilității serviciilor de transport pentru toate regiunile și straturile sociale.

Anume, dezvoltarea unei strategii de gestionare a parcurilor auto cu plată de pe teritoriul municipiului Chișinău, va sprijini o abordare structurată a modalității în care parcare poate contribui la realizarea acestor obiective mai ample. Mai mult, o strategie eficientă de gestionare a parcurilor este o componentă importantă a sistemului de deplasare urbană. Astfel, parcare este o parte integrantă a transportului public și a rețelei de drumuri și trebuie integrată în strategia orașului de organizare a mobilității.

Acest lucru este pe deplin realizabil în contextul identificării unei opțiuni de management al parcurilor din Chișinău, adaptate la realitățile și necesitățile locuitorilor și vizitatorilor municipiului Chișinău.

III. Opțiunile de organizare a sistemului de management al parcurilor cu plată din municipiul Chișinău

Identificarea opțiunii optime privind organizarea sistemului de management al parcurilor cu plată reprezintă o premisă pentru dezvoltarea și sistematizarea standardelor de parcare. Fie, necesitatea de a revizui standardele de parcare în mod regulat reprezintă o bună practică care asigură și servește, în continuare, scopului inițial, pornind de la cele două elemente: parcare contra plată și parcare limitată în timp.

Întru organizarea eficientă a unui sistem de management al parcurilor cu plată, sunt analizate și propuse 3 opțiuni al cadrului instituțional de gestionare a sistemului de parcuri publice în mun. Chișinău. Totodată, sunt examinate avantajele și dezavantajele fiecărei opțiuni pentru a propune principiile care trebuie implementate pentru a dezvolta un model potrivit pentru condițiile actuale înregistrate în municipiul Chișinău:

1. Crearea unei Direcții, subdiviziune specializată în cadrul Direcției Generale Transport Public și Căi de Comunicație;
2. Crearea și delegarea serviciului de parcuri întreprinderii municipale "Parcuri Chișinău" ;
3. Selectarea și delegarea serviciului de parcuri unui Operator privat.

3.1. Crearea unei Direcții, subdiviziune specializată în cadrul Direcției Generale Transport Public și Căi de Comunicație

Actualmente autoritatea publică responsabilă de gestionarea parcarilor în mun. Chișinău este Direcției Generale Transport Public și Căi de Comunicație (în continuare - DGTP și CC) , o subdiviziune a Consiliului municipal Chișinău, creată prin Decizia Consiliului Municipal Chișinău nr. 11/31 din 2004 cu privire la aprobarea Regulamentului Direcției generale transport public și căi de comunicație.

În cadrul Direcției doar 1 unitate de personal are în atribuțiile de serviciu dezvoltarea serviciului și exploatarea parcarilor auto de pe teritoriul municipiului Chișinău. Pe cale de consecință, în prezent, DGTP și CC nu dispune de resurse și de competențe în ceea ce privește asigurarea administrării domeniului. Nu dispune nici de competențe în constatarea unei contravenții și în ceea ce privește aplicarea unei sancțiuni în cazul perturbării managementului parcarilor auto. Direcția depinde de agenții constatatori din cadrul Ministerului Afacerilor Interne, în ceea ce privește constatarea unei contravenții și aplicarea unei sancțiuni, conform prevederilor Codului Contravențional al Republicii Moldova și al Regulamentului privind modul de ridicare, transportare, depozitare și restituire a mijloacelor de transport în procesul de constatare a contravențiilor.

În temeiul prevederilor cadrului legal și instituțional existent, nu se conturează posibilitatea organizării unui management eficient al domeniului vizat și necesită aprobarea unei strategii optime și eficiente privind organizarea managementului parcarilor auto cu plată de pe teritoriul municipiului Chișinău, care: va ameliora situația actuală privind transportul urban și managementul locurilor de parcare; va asigura o achitabilitate a achitărilor în bugetul local, în urma gestionării corecte a parcarilor auto din municipiul Chișinău; - etc. în baza propunerilor expuse în prezentul raport.

Din punct de vedere instituțional managementul parcarilor în mun. Chișinău poate fi rezolvată etapizat, prin implementarea unor soluții juridice, tehnice moderne, eficiente și echitabile din punct de vedere social. Procesul de reformare poate cuprinde două etape, care prevăd:

1) revizuirea organigramei și competențelor Direcției Generale Transport Public și Căi de Comunicație și crearea unei subdiviziuni în cadrul Direcției de circa 12 unități de personal inițial, care se completează până la 40 persoane în 2023. În această perioadă urmează a identifica și delimita parcarile publice și rezidențiale cu și fără plată; elaborarea și aprobarea conceptului de formare a taxelor și tarifelor serviciilor adiționale, definitivarea și aprobarea modificărilor legislative, recomandate în prezentul Raport, etc. Odată cu crearea Departamentului urmează a instala și pune în aplicare soluțiile tehnice moderne de monitorizare și achitare on-line a serviciului de parcare, bazate pe un soft IT adaptat la mun. Chișinău. Un proiect de structură organizațională a subdiviziunii specializate se Anexează.

Cadrul legal existent permite în principiu autorităților publice locale să organizeze și să gestioneze parcarile auto cu plată în mun. Chișinău, inclusiv în ceea ce privește: identificarea și atribuirea locului pentru construcția unei parări auto cu plată, indiferent de destinație, categoria de folosință sau forma de proprietate asupra acestora; stabilirea tarifului; etc. Elaborarea și organizarea sistemului de gestionare a parcarilor auto este pusă pe responsabilitatea autoritățile publice locale ale municipiului Chișinău, obligație ce urmează a fi executată, pentru satisfacerea intereselor locuitorilor și vizitatorilor capitalei. Autoritățile publice ale municipiului Chișinău dispun de cele mijloace minime necesare pentru organizarea a unui sistem de management al parcarilor publice de pe teritoriul municipiului.

Pentru a implementa o Strategie de parcare cu plată pe tot teritoriul or. Chișinău este nevoie de voință politică, deoarece vor apărea multe voci, care vor menționa despre aplicarea măsurilor anti-sociale.

Cu siguranță, că în paralel urmează de inițiat modificarea normelor legale, numite în prezentul Raport, care va unifica noțiunile aplicate, drepturile și obligațiile atât a Administratorului

parcării, cât și a persoanelor fizice și juridice care utilizează locurile de parcare publice și rezidențiale, atribuirea unor noi atribuții fașionarilor Direcției și atribuirea statului de agent constator, atribuții în implementarea procedurii de evacuare (ridicare) a autovehiculelor parcate neregulamentar, gestionarea parcării speciale pentru autovehicule evacuate etc..

Direcția specializată urmează a fi investită cu următoarele sarcini:

- Promovarea unei politici unice și strategii de organizare și dezvoltare în domeniul activității de management a parcărilor auto de pe teritoriul municipiului Chișinău;
- Administrarea, dirijarea metodologică și controlul asupra activității parcărilor auto cu plată din municipiul Chișinău;
- Efectuarea controlului în vederea îndeplinirii de către posesorii de parcări a legislației în vigoare în acest domeniu și prevederilor stipulate în autorizația de funcționare a parcării auto cu plată.
- Semnarea contractelor cu utilizatorii parcărilor publice și rezidențiale, monitorizarea îndeplinirii obligațiilor
- Încasarea tarifelor și costurilor serviciilor adiționale, etc.
- Realizarea și implementarea unei strategii cu privire la parcările de reședință și a celor publice aflate în administrarea municipalității Chișinău;
- Realizarea de lucrări privind marcarea pe orizontală și verticală și/sau alte lucrări pentru și în numele Consiliului municipiului Chișinău a arterelor stradale sau pietonale, în vederea creșterii siguranței cetățenilor și a participanților la traficul rutier.
- Realizarea studiilor de trafic la nivelul întregului municipiu, prin care să optimizeze mobilitatea, în concordanță cu strategiile existente la nivelul Municipiului Chișinău;
- Creșterea numărului de parcări publice și de reședință și administrarea acestora, inclusiv încasarea taxelor aferente acestor servicii publice, în vederea optimizării utilizării domeniului public și a scăderii poluării, în concordanță cu nevoile locuitorilor municipiului Chișinău.

Scopul atribuirii unor asemenea împuterniciri constă în crearea unei activități financiare-contabile proprii, cu patrimoniu propriu, ce va funcționa pe bază de gestiune economică și care se va bucura de autonomie financiară și funcțională. Cu această ocazie, Direcția Generală Transport Public și Căi de Comunicație va avea structură organizatorică proprie, regulament de organizare și funcționare, număr de personal, buget propriu, aprobat prin decizie a Consiliului municipiului Chișinău. Această Direcție din cadrul Consiliului Municipal Chișinău va funcționa în temeiul unui Regulament cu privire la organizare și funcționare, aprobat printr-o Decizie a Consiliului Municipal Chișinău.

3.2. Crearea și delegarea serviciului de parcări întreprinderii municipale "Parcări Chișinău"

Crearea unei Întreprinderi Municipale pentru delegarea serviciului de organizare a parcărilor auto cu plată, a procesului de evacuare a autovehicule parcate neregulamentar și a procesului de gestionare a parcării speciale pentru autovehicule evacuate este o altă opțiune.

Opțiunea respectivă prevede crearea unei întreprinderi municipale, similar celor municipale Î.M. "Exdrupo" , Î.M. "Regia Autosalubritate" sau Î.M. "Regia Transport Electric" . Aceasta va organiza și gestiona întregul sistem de parcări din municipiul Chișinău.

Pornind de la modelul întreprinderilor municipale, urmează să fie elaborat și semnat un contract privind prestarea serviciilor de parcare dintre municipiul Chișinău și întreprinderea municipală nou formată. În plus, instituirea unei întreprinderi municipale va permite ca autoritatea locală să dispună de control deplin asupra întregului sistem de management al parcărilor auto de pe întreg teritoriul al municipiului, inclusiv nivelul calității serviciului oferit și prețul acestuia.

În ceea ce privește gestiunea unei întreprinderi municipale responsabilă de organizarea managementului parcărilor auto cu plată, aceasta va necesita capacități umane semnificative, la nivel de planificare, mentenanță și gestiune financiară. Astfel, se confirmă provocarea pe care o întâmpină autoritățile publice locale atunci când încearcă să angajeze personal calificat sau să

implementeze tehnologiile moderne în activitate astfel încât să ofere servicii și produse de calitate cetățenilor (consumatorilor)¹.

3.3. Selectarea și delegarea serviciului de parcare unei Operator privat

Întru realizarea intereselor publice de nivel local, autoritățile publice locale ale municipiului Chișinău pot coopera cu autoritățile publice de toate nivelurile, în condițiile legii, precum și pot iniția cooperarea cu sectorul privat în baza contractelor de parteneriat public-privat² pentru: a asigura realizarea unor proiecte sau servicii publice, printre care cele de parcare, care solicită eforturi comune.

. În acest context, autoritatea publică își păstrează controlul asupra politicii și strategiei (de exemplu, oferta totală de parcare pe stradă și în afara ei) și asupra unor probleme importante ale politicii, precum nivelul amenziilor și dacă acestea ar trebui să varieze în funcție de gravitatea contravenției de parcare comisă.

După cum urmează, autoritățile publice locale ale Municipiului Chișinău dispun de dreptul de a aproba, în condițiile legii, concepții, strategii, metodologii și regulamente privind: organizarea managementului parcarilor auto cu plată de pe teritoriul municipiului Chișinău; sistemul de plată (din punct de vedere tehnico-organizatoric, etc.); amenajarea parcarilor auto cu plată; identificarea și atribuirea locurilor de parcare (inclusiv a celor rezidențiale); dezvoltarea durabilă și inteligentă a planului urbanistic a municipiului Chișinău

Identificarea unui Operator privat, în baza licitațiilor publice, pentru organizarea managementului parcarilor publice cu plată, a procesului de evacuare a autovehicule parcate neregulamentar, procesul de gestionare a parcarii speciale pentru autovehicule evacuate din municipiul Chișinău prin semnarea unui:

- 1) Contract de management;
- 2) Contract de concesiune.

3.3.1. Contract de management

În cazul semnării unui contract de management cu un Operator privat, autoritatea locală:

- 1) își va păstra competențele în domeniul politicilor de parcare, cum ar fi delimitarea locului de amplasare și prețul serviciului;
- 2) va delega funcțiile de angajare a personalului, amenajare și mentenanță a locurilor de parcare și de colectare a fondurilor unui operator privat.

Potrivit acestei formule de management al parcarilor auto cu plată de pe teritoriul municipiului Chișinău, Operatorul privat va beneficia de o taxă de management (comision de administrare), iar restul surselor financiare colectate vor fi transmise integral la autoritatea locală. Opțiunea respectivă va permite municipiului Chișinău să rămână responsabil pentru planificarea generală a serviciilor de parcare. În contractul de management se pot stabili exact condițiile pe care Operatorul privat ar trebui să le respecte. Mai mult, autoritatea locală poate decide ce sisteme de plată trebuie să fie acceptate și care este nivelul minim de calitate al serviciilor.

Prezenta opțiune permite captarea experienței și expertizei sectorului privat, rămânând la rândul său activ implicată în procesul de gestionare a parcarilor în oraș. Pentru asigurarea corectitudinii cifrelor prestate de Operatorul privat și asigurarea unui nivel corespunzător de control, în cadrul Direcției generale transport public și căi de comunicație urmează a fi creată o unitate care va supraveghea implementarea corespunzătoare a contractului de management.

¹ De exemplu, deși de mulți ani se vorbește despre implementarea biletului electronic în transportul public, până la momentul actual acesta nu a fost implementat în totalitate.

² Legea nr. 179/2008 cu privire la parteneriatul public-privat dispune că acest tip de contracte sunt încheiate între partenerul public și partenerul privat întru desfășurarea activităților de interes public, bazat pe capacitățile fiecărui partener cu repartizarea corespunzătoare a resurselor, riscurilor și beneficiilor, în temeiul: a) egalității de tratament, imparțialității și nediscriminării; b) transparenței; c) proporționalității; d) echilibrului; e) asigurării concurenței; f) libertății contractului; și g) cooperării.

3.3.2. Contract de concesiune

În cazul semnării unui contract de concesiune cu un Operator privat, ultimul va fi responsabil: - de angajarea și instruirea personalului; - de procurarea echipamentului; - de construcția, amenajarea și mentenanța locurilor de parcare.

Concesionarul va colecta toți banii din parcare, va fi responsabil de toate cheltuielile operaționale și va achita autorităților locale un procent din venitul brut obținut din serviciile de parcare. Procentul variază în dependență de numărul de parcări, volumul investițiilor, complexitatea lucrărilor, potențialul profit și riscurile operaționale existente.

Avantajul acestei opțiuni este faptul că autoritatea locală nu trebuie să dețină experiență în acest domeniu și poate externaliza acest serviciu în proporție de 100%, nefiind necesară implicarea constantă a autorităților. Pe de altă parte externalizarea serviciului presupune pierderea controlului asupra implementării politicilor de parcare.

Analizând experiența altor orașe, concesionarea parcărilor este utilizată în locații exacte, cum ar fi spitalele, arenele sportive sau aeroporturile. Nu au fost identificate orașe unde regiuni sau cartiere să fi fost concesionate unui operator privat pe perioade îndelungate de timp. Totodată, este important de menționat și încrederea scăzută a cetățenilor în procedurile de concesiune. Puținele cazuri de concesiune în Moldova au avut loc în condiții mai puțin transparente, care au alimentat multe suspiciuni în spațiul public referitor la corectitudinea procesului de selectare a concesionarului și condițiile financiare acceptate de către autorități. Fezabilitatea politică a acestei opțiuni este limitată.

Delegarea serviciului de parcări unui operator privat este realizabilă, în condițiile respectării legislației în vigoare a Republicii Moldova care dispune expres că licitațiile sunt organizate de autoritățile prevăzute de Regulament privind licitațiile cu strigare și cu reducere. Potrivit pct.4, lit. b) din Regulament, decizia privind expunerea la licitație a bunurilor este luată de organele abilitate cu aceste atribuții prin lege, inclusiv de către: autoritățile administrației publice ale unităților administrativ-teritoriale de nivelul întâi și de nivelul al doilea.

IV. Impactul implementării opțiunilor de organizare a sistemului de management al parcărilor cu plată în municipiul Chișinău

Evaluarea implementării opțiunilor de organizare a sistemului de management al parcărilor auto cu plată în municipiul Chișinău este un proces complex, dar absolut necesar, întrucât este singura metodă eficientă de a măsura succesul implementării unui proiect. Metodele prin care se va face evaluarea succesului unui proiect trebuie determinate înainte de implementarea lui (încă din faza de planificare). Evaluarea reprezintă una dintre etapele esențiale ale oricărui proiect, alături de identificarea problemei, diagnoza acesteia, elaborarea obiectivelor, a strategiei, a planului de acțiune și implementare. De evaluare depinde luarea deciziilor referitoare la continuarea, încheierea sau modificarea proiectului. Prin intermediul evaluării se obțin informații referitoare la alocarea resurselor și se poate determina alte aspecte și detalii privind continuitatea proiectului.

4.1. Avantajele și dezavantajele creării unei Direcții, subdiviziune specializată în cadrul Direcției Generale Transport Public și Căi de Comunicație

În prezent, în ceea ce privește transparența financiară și eficiența utilizării banului public privind managementul parcărilor auto cu plată în formula unei Direcții din cadrul Consiliului Municipiului Chișinău, aceasta pot fi amenințate de pierderi financiare semnificative, având în vedere că:

- unul dintre cei mai importanți factori este neevaluarea obiectivă a prețului pentru locul de parcare, iar în acest caz există riscul ca cheltuielile să depășească semnificativ veniturile și investițiile.
- în cazul modificării tarifului, urmează a fi aprobată de către Consiliul Municipal Chișinău, în baza unei decizii cu privire la modificarea tarifului pentru locul de parcare.
- resursele financiare vor fi generate nemijlocit de locuitorii municipiului Chișinău, care ulterior vor fi gestionate nu de către Direcție, dar de către Consiliul Municipal Chișinău, întrucât Direcția din Cadrul CMC nu va dispune de buget separat.

De asemenea, actualmente, în ceea ce privește comunicarea pe verticală și pe orizontală dintre Direcția nou creată cu alte Direcții, entități municipale poate întâmpina anumite impedimente. Cu alte cuvinte, există probabilitatea ca Direcția să aibă în subordinea sa un număr de întreprinderi municipale, precum: Regia exploatare a drumurilor și podurilor „ExDrupo”; Întreprinderea municipală Rețelele electrice de iluminat „LUMTEH”; Societatea pe acțiuni „Firma de construcție a drumurilor „Edilitate”; etc.

Pe lângă avantajele și dezavantajele unei asemenea opțiuni, aspectul politic este unul extrem de important atunci când analizăm opțiunea creării unei noi întreprinderi municipale care să gestioneze parcurile din oraș, întrucât: politizarea excesivă a procesului de stabilire a prețului pentru parcare, ar crea o situație similară cu celelalte servicii publice prestate de Consiliul Municipal Chișinău.

După cum urmează, prezenta opțiune presupune elaborarea politicii parcarilor publice și implementarea acestora pe risc și pe cont propriu, și respectiv există riscul ca persoanele responsabile din cadrul Direcției să nu posede experiență în domeniu (inclusiv domeniul tehnologiilor) în măsura așteptărilor. De asemenea, există avantajul ca în cadrul unei asemenea opțiuni să existe capacitatea de obținere a asistenței tehnice din partea donatorilor, însă se poate crea dependența de sursele financiare primite de la Consiliul municipiului Chișinău. De asemenea, există riscul de a întâmpina dificultăți privind obținerea creditelor.

Unul dintre avantajele creării Direcției separate în cadrul DGTP și CC, constă în monitorizarea cheltuielilor din partea instituțiilor de control și în suportul administrativ, ceea ce oferă credibilitate din partea populației asupra politicii implementate privind managementul parcarilor. Cu această ocazie, nu putem exclude posibilitatea ca în cadrul noii Direcții create să existe personal angajat în baza principiului de rudenie, lucru care va putea afecta din capacitatea și din potențialul entității privind asigurarea calitativă și adecvată a serviciului parcări.

4.2. Avantajele și dezavantajele creării și delegării serviciului de parcări unei Întreprinderi municipale ”Parcări Chișinău”

În ceea ce privește transparența financiară și eficiența utilizării banului public privind managementul parcarilor auto cu plată în formula unei întreprinderi municipale, aceasta este amenințată de pierderi financiare semnificative, după exemplele altor întreprinderi municipale. În plus, unul dintre cei mai importanți factori este neevaluarea obiectivă a prețului pentru locul de parcare, iar în acest caz există riscul ca cheltuielile să depășească semnificativ veniturile și investițiile ori contrariul. Totodată, orice modificare de tarif trebuie aprobată de către Consiliul Municipal Chișinău, iar acest lucru poate afecta, de jure și de facto, eficacitatea unui management al parcarilor auto cu plată. Mai mult, aspectul politic este unul extrem de important atunci când analizăm opțiunea creării unei noi întreprinderi municipale care să gestioneze parcurile din oraș, întrucât: politizarea excesivă a procesului de stabilire a prețului pentru parcare, ar crea o situație similară cu celelalte întreprinderi municipale care activează astăzi în oraș.

Având în vedere că existența unei întreprinderi municipale va ușura dialogul cu alte întreprinderi municipale (a căror activitate este strâns legată și dependentă de politicile de parcare existente în oraș), această opțiune presupune că Întreprinderea municipală:

- va fi responsabilă de angajarea și instruirea personalului, de procurarea echipamentului,

- de construcția, amenajarea și mentenanța locurilor de parcare.
- va colecta toți banii din parcare și va fi responsabilă de toate cheltuielile operaționale.
- va fi subordonată Direcției generale transport public și căi de comunicație.
- va permite punerea în aplicare a politicilor elaborate de direcție și aprobate de Consiliul Municipiului Chișinău.

Pe lângă cele menționate supra, urmează a evidenția faptul că prezenta opțiune presupune un control ridicat asupra activității întreprinderii și politicilor de parcare din partea Consiliului municipal. În pofida acestui control, prezenta opțiune presupune costuri ridicate pentru crearea și dotarea Întreprinderii Municipale inclusiv prin instruirea personalului, care nu va avea acel nivel de experiență, care este solicitat. Respectiv, se conturează posibilitatea reală de creștere a gradului de coruptibilitate, ceea ce va diminua din gradul de credibilitate a populației privind managementul parcărilor de pe teritoriul municipiului Chișinău. În pofida gestionării integrale a fondurilor colectate și uniformizării serviciilor oferite, riscul și responsabilitățile privind succesul sau pierderile politicilor implementate revin în totalitate Întreprinderii Municipale.

4.3. Avantajele și dezavantajele selectării și delegării serviciului de parcări unui Operator privat

În raport cu opțiunea de creare a unei Întreprinderi municipale, prezenta opțiune presupune:

- atragerea unui operator privat în gestiunea parcărilor ar crea un nivel adițional de separare între factorul politic și managementul zilnic al parcărilor.
- asigurarea unui proces transparent de selecție a operatorului privat, cu obligații și funcții foarte clare.
- creșterea gradului de încredere a cetățenilor în procesul de gestiune a fondurilor, în comparație cu o întreprindere municipală.

Cu această ocazie, propunem spre analiză câteva dintre avantajele și dezavantajele opțiunii care implică semnarea unui contract de management cu un Operator privat privind organizarea managementului parcărilor auto cu plată de pe teritoriul municipiului Chișinău. Așadar, unul dintre avantajele îl constituie experiența sectorului privat într-un domeniu complex (tehnologii, capital uman) și un grad îmbunătățit de guvernare corporativă, ceea ce include angajarea și instruirea în responsabilitatea operatorului privat. În contrapondere cu aceste avantaje, evidențiem și unul dintre dezavantajele acestei opțiuni privind controlul moderat asupra operatorului privat și politiciei de parcare, precum și necesitatea de a asigura un control riguros asupra activității operatorului privat din partea instituțiilor municipale și statale.

Totodată, prezenta opțiune asigură un nivel adițional de separare între factorul politic și managementul zilnic al parcărilor și transparență privind gestionarea surselor financiare colectate. În ceea ce privește plângerile și nemulțumirea cetățenilor ar putea fi îndreptată asupra autorității locale pentru greșelile operatorului privat, și respectiv majoritatea riscurilor sunt asumate de către municipalitate.

În cele ce urmează propunem spre analiză două scenarii privind organizarea managementului parcărilor auto cu plată de pe teritoriul municipiului Chișinău, cu implicarea unui Operator privat:

În cazul semnării unui contract de management cu un Operator privat, autoritatea locală:

- 1) își va păstra competențele în domeniul politicilor de parcare, precum și asumarea deciziilor privind identificarea locului de amplasare și prețul serviciului;
- 2) va delega funcțiile de angajare a personalului, amenajare și mentenanță a locurilor de parcare și de colectare a fondurilor etc..

Potrivit acestei formule de management al parcărilor auto cu plată de pe teritoriul municipiului Chișinău, Operatorul privat va beneficia de o taxă de management (comision de administrare), iar restul surselor financiare colectate vor fi transmise integral la autoritatea locală.

Opțiunea respectivă va permite municipiului Chișinău să rămână responsabil pentru planificarea generală a serviciilor de parcare. În contractul de management se pot stabili exact condițiile pe care Operatorul privat ar trebui să le respecte. Mai mult, autoritatea locală poate decide ce sisteme de plată trebuie să fie acceptate și care este nivelul minim de calitate al serviciilor.

Prezenta opțiune permite captarea experienței și expertizei sectorului privat, rămânând la rândul său activ implicată în procesul de gestionare a parcarilor în oraș. Pentru asigurarea corectitudinii cifrelor prestate de Operatorul privat și asigurarea unui nivel corespunzător de control, în cadrul Direcției generale transport public și căi de comunicație urmează a fi creată o unitate care va supraveghea implementarea corespunzătoare a contractului de management.

În comparație cu opțiunea de creare a unei întreprinderi municipale, prezenta opțiune presupune:

- atragerea unui operator privat cu experiență, ce ar separa factorul politic și managementul zilnic al parcarilor.
- asigurarea unui proces transparent de selecție a operatorului privat, cu obligații și funcții foarte clare.
- creșterea gradului de încredere a cetățenilor în procesul de gestiune a fondurilor, în comparație cu o întreprindere municipală.

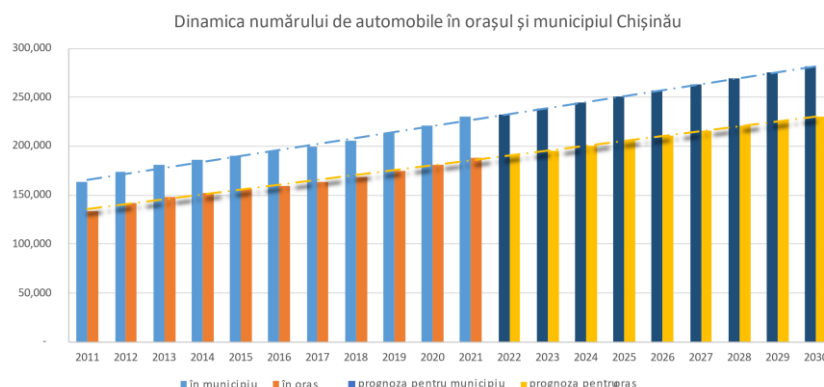
Avantajul major al acestei opțiuni este faptul că autoritatea locală nu trebuie să dețină expertiză în acest domeniu și poate externaliza acest serviciu în proporție de 100%, nefiind necesară implicarea constantă a autorităților. Totodată, externalizarea serviciului presupune pierderea controlului asupra implementării politicilor de parcare.

V. Analiza (preliminară) cost beneficiu pentru implementarea sistemului de parcări cu plată

Acest capitol prezintă calculele preliminare privind implementarea unui sistem de implementare a sistemului de parcări cu plată în Chișinău.

Cererea și oferta locurilor de parcare

Conform datelor statistice la 1.01.2021 în orașul Chișinău (Municipiul Chișinău minus localitățile suburbane) locuiesc 639,1 mii locuitori. Din datele Registrului de Stat în Transport al Agenției Servicii Publice, în Municipiul Chișinău la 1.06.2021 au fost înregistrate 322,358 de vehicule¹ din care 229,871 sunt autoturisme. Dacă tendințele de creștere a numărului autoturismelor se va menține ca și în ultimii zece ani atunci către 2030 numărul acestora va trece de 300 de mii.



Metodologia de calculare a cererii s-a bazat pe analiza datelor disponibile cât și pe colectarea de noi date. Datele existente au fost incluse în rapoartele elaborate în trecut cu privire la parcări (i.e. BCI 2010), în măsurări pe baza hărții ortografice (2019), măsurări ale Primăriei (ArcGis 2020), date disponibile online (Biroul Național de Statistică, Registrul de Stat al Transporturilor din cadrul ASP. De asemenea, în scopul validării datelor disponibile cât și pentru completarea acestora, au fost determinate:

- Fluxurile de intrare/ieșire din oraș (în baza datelor obținute de la Poliție);
- Filmări pe străzile principale din capitală la diferite ore (pentru a constata gradul de ocupare a locurilor pentru parcare pe acestea);
- Datele rezultante din Sondajul Cantitativ și Calitativ cu privire la parcări elaborat pe un eșantion de 1135 șoferi din Chișinău;
- Măsurări la diferite parcări din oraș (locuri, grad de ocupare, prețuri);

Cererea de locuri de parcare în oraș, s-a calculat pornind de la numărul de mașini în oraș (NM – mașini înmatriculate), înmulțit cu coeficientul oamenilor care merg la serviciu și respectiv mai au nevoie de un loc pentru parcare (Cf - coeficient estimat în baza sondajelor). De asemenea acest rezultat a fost corectat cu diferența dintre intrări (Intrări și Ieșiri).

Cererea = $NM * Cf + \text{Intrări} - \text{Ieșiri}$

Însă pentru că analiza fluxurilor externe s-a dovedit a fi neglijabilă pentru că intrările sunt aproape egale cu ieșirile zilnice, s-a decis scoatere acestei părți din formulă. O posibilă limitare a calculării noastre cu privire la intrări/ieșiri este că nu am avut acces la date mai exacte (i.e. urmărirea traseelor mașinilor).

Cerere de locuri de parcări pe sectoare a fost calculată proporțional pe sectoare după distribuția populației. Deși, în centru cererea este mai mare ca în alte zone, aici am validat prin trimitere la alte date cu măsurări mai exacte a numărului de mașini în centrul orașului (măsurări pe harta ortografică 2019).

Metodologia de calcul a ofertei s-a bazat pe categorizare. S-a folosit următoarea clasificare pe tipuri de parcare:

S1 înseamnă parcări pe marginea carosabilului
S2 înseamnă parcări rezidențiale în curțile blocurilor
S3 înseamnă parcări multietajate (atât subterane cât și supraterane)
S4 înseamnă Park & Ride (doar la intrări/ieșiri din oraș).

Rezultatele calculului cererii și ofertei locurilor de parcare se prezintă în următorul tabel:

	Centru	Buiucani	Rișcani	Ciocana	Botanica	Total
Populație la 1.01.2021	172400	145500	116800	109200	95200	639100
Numar autovehicole (1.06.2021)	28074	32203	42907	34444	50840	188468
Cererea locurilor de parcare rezidențiale	8330	9555	12730	10220	15084	55919
Oferta locurilor de parcare in partea centrala	8062					8062
Oferta locurilor de parcare in sectoare	263	1045	860	903	450	3521
Oferta locurilor de parcare tip Park&Ride	1000	2000	1000	1000	2000	7000
Estimarea numarului locurilor de parcare a	17655	12600	14590	12123	17534	74502

Tabel 1 Cererea și oferta de locuri de parcare în orașul Chișinău

De asemenea, pentru formularea ofertei, se va folosi următoarea clasificare pe zone:

Zona I – străzile sau porțiunile de străzi din centrul orașului cu cererea cea mai sporită la locuri de parcare
Zona II – restul străzilor sau porțiunilor de străzi din centrul orașului, străzile sau porțiunile de străzi din alte cartiere ale orașului cu cererea cea mai sporită la locuri de parcare
Zona III - alte străzi sau porțiuni de străzi, care n-au intrat în zonele I și II, dacă includerea lor în zona III este impusă de condițiile locale respective.

Distribuirea cererii de locuri de parcare pe sectoare și zone de parcare se prezintă în următorul tabel:

Zone de parcare	Centru	Buiucani	Rișcani	Ciocana	Botanica	Total
Z1 (zona centrală)	8062	0	0	0	0	8062
Z2 (Sectoare minus Z1)	263	1045	860	903	450	3521
Z3 (Restul)	9330	12555	13730	11220	16084	62919
Total	17655	13600	14590	12123	16534	74502

Tabel 2 Planul de amenajare a parcarilor pe sectoare și Zone de parcare

În următorul tabel se prezintă distribuția cererii pe tipuri de parcare și sectoare:

Tipuri de parcare	Centru	Buiucani	Rișcani	Ciocana	Botanica	Total
S1 (parcări stradale)	6725	1045	860	903	450	9983
S2 (parcări rezidențiale)	8330	9555	12730	10220	15084	55919
S3 (parcări multietajate)	1600	0	0	0	0	1600
S4 (Park&Ride)	1000	3000	1000	1000	1000	7000
Total	17655	13600	14590	12123	16534	74502

Tabel 3 Planul de amenajare a parcarilor pe sectoare și tipuri de parcare

În final obținem Planul de amenajare a parcarilor pentru perioada 2021-2028:

Tipuri de parcare	Total	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
S1 (parcări stradale)	9983	700	5762	3521	0	0	0	0	0
S2 (parcări rezidențiale)	55919	500	4000	6000	7000	8000	9000	10000	11419
S3 (parcări multietajate)	1600	0	0	1600	0	0	0	0	0
S4 (Park & Ride)	7000	0	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
Total	74502	1200	10762	12121	8000	9000	10000	11000	12419

Tabel 4 Planul de amenajare a parcarilor pe perioada 2021-2028

Ipoteze

Indicator	u.m.	valoare
Ipoteze investitii		
Costul de amenajare a unui loc de parcare după tipuri:		
<i>Tip S1</i>	MDL/loc	2,000
<i>Tip S2</i>	MDL/loc	10,000
<i>Tip S3</i>	MDL/loc	200,000
<i>Tip S4</i>	MDL/loc	100,000
Ipoteze cheltuieli		
Cheltuieli salariale		
Cresterea anuala a salariului	%	6.00%
Numărul de locuri ce poate fi monitorizat de un controlor cu scute	locuri	1,000
Locuri de parcare per blocator	locuri	60
Cota contribuțiilor la asigurari sociale	%	24%
Suprafata medie a unui loc de parcare	m2	10
Cheltuieli generale si administrative		
Taxa pentru parcare	lei/an/m2	30
Cheltuieli anuale cu publicitatea	MDL/an	100,000
Cota majorării anuale a cheltuielilor cu publicitatea	%	5%
Alte cheltuieli generale si administrative (cu oficiul)	MDL/an	1,000,000
Numarul zilelor de functionare a parcarilor	zile pe an	354
Cheltuieli operationale		
Consum energie electrica de catre camerele video		
<i>Consum mediu al unui scuter pe zi</i>	litri/zi	8
<i>Numarul zilelor de functionare a parcarilor</i>	zile pe an	354
Marcarea parcarilor		
<i>Cost de marcarea a unui loc de parcare (vopsea+manopera) 1 data</i>	MDL/loc	100
Gestionarea aplicatiei TIC		
<i>Cost mentenanta aplicatie pe luna</i>	MDL/luna	100,000
<i>Cota majorării anuale a cheltuielilor cu aplicatia</i>	%	5%
Ipoteze venituri		
Venituri (S1) - Z1(centru)		
<i>Program de lucru, h</i>	h	10
<i>Numar zile functionale/an</i>	zile pe an	250
<i>Gradul de ocupare, %</i>	%	60%
<i>Tarif, lei/h</i>	MDL/loc	10
<i>Majorarea gradului de ocupare, %</i>	%	2%
Venituri (S1) - Z2(alte sectoare)		
<i>Program de lucru, h</i>	h	10
<i>Numar zile functionale/an</i>	zile pe an	250
<i>Gradul de ocupare, %</i>	%	60%
<i>Tarif, lei/h</i>	MDL/loc	5
<i>Majorarea gradului de ocupare, %</i>	%	2%
Venituri (S2) - Z2(alte sectoare)		
<i>Program de lucru, h</i>	h	24
<i>Numar de luni pe an</i>	luni pe an	12
<i>Gradul de ocupare, %</i>	%	60%
<i>Tarif, lei/luna</i>	MDL/loc	300
<i>Majorarea gradului de ocupare, %</i>	%	5%

Planul de investiții

Planul de investiții prevede valorificarea în perioada 2021 a peste 1,8 miliarde lei, din care 0,75 mlrd. lei din fonduri publice și 1,1 miliarde lei prin parteneriate publice și private. Majoritatea investițiilor sunt prevăzute pentru amenajarea parcărilor și doar 95 milioane lei pentru sisteme de gestionare a parcărilor, echipamente și mașini, precum și alte investiții.

Articole de cheltuieli	Total	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Amenajarea și construcția infrastructurii de parcare	1,767,493	6,400	151,524	504,576	182,460	200,148	218,873	238,687	264,824
din sursele fondurilor publice	655,670	6,400	51,524	69,456	75,131	88,955	103,677	119,344	141,184
din sursele PPP	1,111,823	-	100,000	435,120	107,330	111,193	115,196	119,344	123,640
Sistem de gestionare a sistemului de parcare	21,645	-	7,378	2,090	2,040	2,077	2,363	2,657	3,040
Masini, Utilaje, Echipamente	4,923	-	-	944	1,386	1,368	667	259	298
Alte cheltuieli investitoriale	68,018	-	8,244	6,946	7,513	8,895	10,368	11,934	14,118
Total	1,862,079	6,400	167,146	514,555	193,400	212,489	232,271	253,537	282,281

Tabel 5 Planul de investiții a parcărilor pe perioada 2021-2028

Din volumul investițiilor pentru amenajarea parcărilor peste 20 milioane sunt destinate parcărilor stradale care urmează a fi amenajate prioritar în zona centrală până la sfârșitul anului 2023. Pentru parcarile rezidențiale sunt prevăzute 635 milioane lei, iar 780 sunt destinate celor 7 parcare de tip Park&Ride amplasate la intrările principale în oraș, care vor fi construite, ca și parcarile multietajate, prin PPP.

Tipuri de parcare	Total	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
S1 (parcări stradale)	20,220	1,400	11,524	7,296	-	-	-	-	-
S2 (parcări rezidențiale)	635,450	5,000	40,000	62,160	75,131	88,955	103,677	119,344	141,184
S3 (parcări multietajate)	331,520	-	-	331,520	-	-	-	-	-
S4 (Park&Ride)	780,303	-	100,000	103,600	107,330	111,193	115,196	119,344	123,640
Total	1,767,493	6,400	151,524	504,576	182,460	200,148	218,873	238,687	264,824

Tabel 6 Planul de investiții pe tipuri de parcare pe perioada 2021-2028

Planul de venituri și cheltuieli

Calculul preliminar arată că implementarea unui plan activ de amenajarea a parcărilor va genera un flux stabil și suficient de mijloace bănești pentru realizarea atât investițiilor cât și pentru întreținerea parcărilor.

Articole de cheltuieli	Total	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Venituri operationale	1,031,640	-	5,790	105,570	139,664	158,935	180,731	206,279	234,671
Costuri operationale	296,758	3,473	16,637	25,039	31,996	40,726	49,513	59,119	70,255
Costuri investitoriale	750,257	6,400	67,146	79,435	86,070	101,295	117,074	134,194	158,642
Flux net numerar	(15,374)	(9,873)	(77,994)	1,095	21,598	16,914	14,144	12,967	5,775

Tabel 7 Fluxul de numerar din activitatea parcarilor în perioada 2021-2028

Astfel în 2021 vor fi necesare 9,8 milioane lei, din care 3,4 milioane lei pentru cheltuieli operaționale legate de înființarea unei subdiviziuni municipale pentru gestionarea parcarilor și alte 6,4 milioane lei pentru amenajarea a 1700 locuri de parcare stradale și rezidențiale. Se presupune, că din a doua jumătate a anului 2022, Primăria va începe încasarea veniturilor de la parcarile create. Totuși pentru acest an vor trebui bugetate vreo 80 milioane de lei pentru punerea la punct a sistemului de gestionare cu plată a parcarilor. Începând cu 2023 veniturile obținute de la parcare vor acoperi mijloace bănești necesare atât pentru realizarea investițiilor cât și pentru întreținerea sustenabilă a parcarilor.

V. Concluzii

Parcarea nu mai poate fi abordată doar prin prisma confortului pentru șoferi, aceasta trebuie analizată prin optica mobilității urbane sustenabile. Cererea pentru parcare va scădea doar dacă numărul de automobile va începe să scadă.

În acest sens, autoritățile locale ar trebui să joace un rol activ în acest domeniu și să intervină astfel ca acest lucru să se întâmple și tot mai mulți locuitori ai capitalei să renunțe la automobile în favoarea transportului public. Urmează a fi revăzută și implementată noua paradigmă în domeniul parcarilor: amenajarea locurilor noi de parcare este limitată de spațiul urban și implementarea politicii parcarilor contra plată și parcare limitată în timp.

Responsabilitatea pentru elaborarea și implementarea politicilor în domeniul parcarilor revine instituțiilor municipale, care urmează să se reorganizeze și să se adapteze la noile provocări.

Introducerea parcarilor cu plată și penalizarea mai activă a șoferilor care încalcă regimul de parcare trebuie complementată cu oferirea alternativelor viabile, adecvate și convenabile pentru posesorii de automobile din municipiul Chișinău. În consecință, managementul parcarilor va crește în importanță atât în Chișinău, cât și în alte orașe din țară care înregistrează creștere la numărul de autovehicule. Experiența capitalei va fi preluată și în alte orașe, în cazul în care va înregistra succese în acest domeniu.

Calcularele preliminare demonstrează că implementarea unui plan activ de amenajarea a parcarilor va genera începând cu 2023 un flux stabil și suficient de mijloace bănești pentru realizarea atât investițiilor cât și pentru întreținerea parcarilor.

Anexa B: Proiectul structurii Direcție Mobilitate urbană

