

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI TIMIȘOARA

STUDIU DE FUNDAMENTARE

privind decizia de concesiune a activității de blocare, ridicare, transport, depozitare și eliberare a autovehiculelor și remorcilor staționate neregulamentar, respectiv fără stăpân sau abandonate pe domeniul public al Municipiului Timișoara

Observații:

1. Prezentul studiu este destinat numai scopului pentru care a fost întocmit și numai destinatarului precizat.
2. Prezentul studiu nu poate fi reprodus, multiplicat, transmis, stocat sau copiat (integral sau parțial) sub nici o formă și prin nici o metodă fără a se obține acordul prealabil sub formă scrisă și explicită a I.S.E. "PERFORMER CONSULT" S.R.L. TIMIȘOARA.
3. Încălcarea celor prevăzute mai sus reprezintă încălcarea dreptului de proprietate intelectuală și industrială și se pedepsește conform legilor în vigoare.

Studiul a fost elaborat de
Institutul de Studii Economice
"PERFORMER CONSULT" S.R.L.
Timișoara,
J35/4327/1992, CUI RO2803383

Director executiv: Prof. Dr. Ec. Ștefea Petru

Drd. Ec. Brîndescu – Olariu Daniel

Iulie 2008

STUDIU DE FUNDAMENTARE

privind decizia de concesiune a activității de blocare, ridicare, transport, depozitare și eliberare a autovehiculelor și remorcilor staționate neregulamentar, respectiv fără stăpân sau abandonate pe domeniul public al Municipiului Timișoara

1. Obiectivul studiului:

Prezentul studiu are ca obiectiv evaluarea oportunității concesiunii de către Primăria Municipiului Timișoara a activității de blocare, ridicare, transport, depozitare și eliberare a autovehiculelor și remorcilor staționate neregulamentar, respectiv fără stăpân sau abandonate pe domeniul public al Municipiului Timișoara.

2. Mod de abordare:

În vederea fundamentării deciziei, a fost avută în vedere realizarea unei comparații din punct de vedere al rezultatelor financiare a următoarelor 2 alternative:

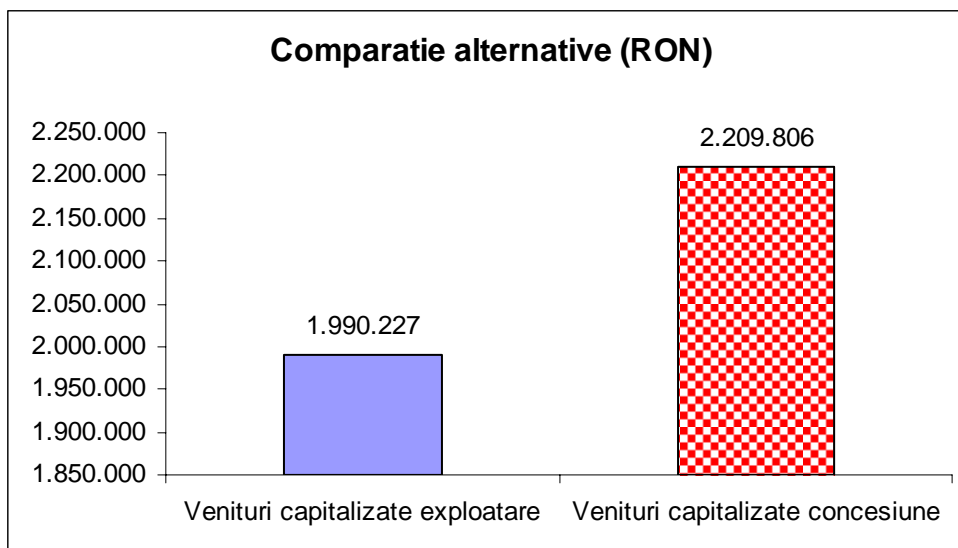
- 1) Alternativa gestionării activității de blocare, ridicare, transport, depozitare și eliberare a autovehiculelor și remorcilor de către Primăria Municipiului Timișoara. Rezultatele financiare atribuibile în mod direct primăriei sunt în acest caz cele de natura excedentelor din exploatare, în condițiile în care primăria ar urma să fie suportatoarea tuturor cheltuielilor de gestionare, respectiv titulara veniturilor.
- 2) Alternativa concesiunii activității de blocare, ridicare, transport, depozitare și eliberare a autovehiculelor și remorcilor, situație în care rezultatele financiare obținute în mod direct de către primărie se constituie sub forma veniturilor din concesiune.

Evaluarea celor 2 alternative a presupus estimarea în prealabil a celor 2 categorii de rezultate. Realizarea comparației a vizat 2 aspecte: rentabilitatea potențială a alternativei și riscurile asociate.

3. Sinteză rezultate studiu

Comparație alternative (RON)

Nr.crt.	Specificare	Valori
1	Rezultate financiare exploatare	298.534
2	Rezultate financiare concesiune	220.981
3	Rata capitalizare exploatare	15%
4	Rata capitalizare concesiune	10%
5	Venituri capitalizate exploatare	1.990.227
6	Venituri capitalizate concesiune	2.209.806



Alternativa concesiunii este superioară din punct de vedere financiar, în condițiile în care riscurile asociate ei sunt mult mai reduse.

4. Situația actuală.

4.1. Cadrul legislativ aplicabil

- OUG nr. 34/2006 privind atribuirea contractelor de achiziție publică a contractelor de concesiune de lucrări publice și a contractelor de concesiune de servicii;
- HGR nr. 71/2007 – normele de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractelor de concesiune de lucrări și a contractelor de servicii OUG nr. 34/2006;
- OG nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice republicată, cu modificările și completările ulterioare aduse prin Legea nr. 46/2006, respectiv HG nr. 85/2003 pentru aprobarea Regulamentului de aplicare a OUG nr. 195/2002;
- HG nr. 147/1992 privind blocarea, ridicarea, transportul, depozitarea și eliberarea autovehiculelor sau remorcilor staționate neregulamentar pe domeniul public;
- HCL nr. 371/30.10.2007 privind constatarea și sancționarea contravențiilor pe teritoriul Municipiului Timișoara;
- HCL nr. 149/2001 pentru aprobarea Regulamentului privind blocarea, ridicarea, transportul, depozitarea și eliberarea autovehiculelor sau remorcilor staționate neregulamentar pe domeniul public din Municipiul Timișoara;
- Legea nr. 421/2002 privind regimul juridic al vehiculelor fără stăpân sau abandonate pe terenuri aparținând domeniului public sau privat al statului ori al unităților administrativ – teritoriale, cu modificările și completările ulterioare aduse prin Legea nr.309/2006,
- HCL nr. 241/2003;

Prin HCL nr. 149/2001 s-a aprobat regulamentul privind blocarea, ridicarea, transportul, depozitarea și eliberarea autovehiculelor sau remorcilor staționate neregulamentar pe domeniul public din Municipiul Timișoara, act normativ care a stabilit printre altele:

- condițiile de blocare a roților vehiculelor staționate neregulamentar și a procedurilor urmate;
- raporturile juridice dintre administratorul rețelei urbane de drumuri, zone verzi, piețe publice etc. și conducătorii auto în anumite condiții de parcare (staționare) neregulamentară;
- controlul, constatarea, sancționarea neîndeplinirii obligațiilor contravențiilor;
- cuantumul sancțiunilor și al tarifelor prestațiilor legate de blocarea roților.

4.2. Situația aplicării HCL nr. 149/2001 privind blocarea roților.

În perioada 2001 – 2004 activitatea de blocare a roților autovehiculelor a fost concesionată unei societăți comerciale cu capital privat. Această societate a pus pe primul plan obținerea de profituri cât mai substanțiale, forțând administrația la realizarea unui număr minim de autovehicule blocate/zi, deși contractul de concesiune nu stabilea în sarcina municipalității o asemenea obligație.

Concesionarul a solicitat punerea la dispoziție, în regim cvasi-permanent, a unui număr de 2 agenți (gardieni publici/polițiști comunitari) pe o perioadă de minim 10 ore/zi.

Această stare de fapt a creat tensiuni în relația administrației – concesionar, amplificată de încercări ale concesionarului de aplicare preferențială (subiectivă) a procedurii de blocare a roților, generând nemulțumiri în rândul populației, urmate de reclamarea unor abuzuri.

Rezilierea contractului nu a fost urmată de organizarea unei noi licitații, datorată așteptării emiterii unor acte normative (Regulamentul de circulație, Statutul Poliției Comunitare.

Deci la această dată procedura blocării roților autovehiculelor nu este aplicată pentru cazurile care au impus-o spre promovare, deși fenomenul parcărilor interzise a luat o amploare fără precedent, accentuând indisciplina în trafic

5. Necesitatea și oportunitatea concesionării activității.

Se vor prezenta argumentele care impun necesitatea utilizării procedeelelor de blocare, respectiv ridicare a autovehiculelor, în cadrul unui ansamblu de măsuri punitive care sancționează parcările ilegale.

5.1. Traficul rutier.

Studiile de trafic evidențiază creșterea exponențială a valorilor de trafic, nu numai pe trasa majoră, ci și pe drumurile de legătură, care până acum n-au contat semnificativ ca elemente ale grafului asociat rețelei stradale.

O analiză succintă a evoluției matricelor de trafic și fluxuri de circulație, făcută prin comparația rezultatelor a două studii de circulație realizate la distanța a 10 ani scoate în evidență faptul că 45% din rețeaua stradală majoră a municipiului are capacitatea de circulație depășită.

Ținând cont că un autoturism este în mișcare aproximativ 45 minute/zi (valoare medie este evident că pentru restul timpului rezolvarea componentei staționare a traficului devine o problemă serioasă pentru municipalitate și automobiliști.

Staționarea și parcările au devenit tot mai dificile, în condițiile unei oferte limitate a spațiului existent (locuri de parcare, locuri de staționare).

Staționările pe locurile permise sau în cele nepermise, accesul vehiculelor grele și lente pe o porțiune semnificativă a rețelei de stăzi, crearea de obstacole în drum (lucrări, parcări/staționări dezordonate, atenuatoare de viteză) au ca și consecințe:

- reducerea la cel puțin jumătate a capacității de circulație a drumului;
- scăderea vitezei medii de deplasare pe rețeaua de drumuri a orașului;
- creșterea parcursului mediu de deplasare;
- reducerea vitezei medii de deplasare a transportului în comun;
- uzura prematură și accentuată a sistemului rutier al străzilor municipiului.

Alterarea acestor indicatori duce la blocaje zilnice ale traficului în diverse puncte ale orașului, creșterea poluării fonice și a noxelor din aer și creșterea cheltuielilor de exploatare a parcului auto în exploatare (carburanți, reparații).

Din ultimul studiu de trafic realizat de Primăria Timișoara rezultă că acoperirea dorințelor de deplasare privind anumite interese: deplasarea la locul de muncă, școală, afaceri, cumpărături etc, se realizează într-o proporție însemnată cu autoturismul și că această tendință este într-o creștere spectaculoasă în detrimentul altor mijloace de deplasare – transportul în comun, bicicleta, mopede, taxi, pietonal.

Matricele de trafic, modelele ce cuantifică dorințele de deplasare în planul orașului sunt generate în principal, de autovehiculele înmatriculate de populația municipiului și de cea a zonei limitrofe.

Din evidența Serviciului înmatriculări (Poliția Timiș) rezultă următoarele:

1. Numărul de autoturisme înmatriculate în Timiș120.186
din care în Timișoara.....70.230
2. Numărul de autovehicule de transport marfă înmatriculate în Timiș.....33.070
din care în Timișoara.....5.076

Deci în județul Timiș sunt înmatriculate 153.256 de autovehicule (la data de 27.11.2007)

Situația privind dinamica înmatriculărilor și a radiatorilor în ultimii 7 ani:

	ÎNMATRICULĂRI	RADIERI
2001	15.935	9.576
2002	11.788	11.693
2003	12.090	13.023
2004	15.090	14.803
2005	22.232	17.307
2006-2007	63.766	37.890

La aceste valori ar trebui adăugate:

- autoturismele cu numere de înmatriculare străine sau cu numere de înmatriculare din alte județe aparținând unor rezidenți timișoreni;
- autoturisme achiziționate în leasing sau ale unor societăți cu sediul social în alte județe și transferate în Timișoara, la filiale deschise în oraș.

5.2. Parcările publice și parcările private.

Parcările publice sunt concesionate către S.C. Administrarea Domeniului Public S.A. care gestionează 9.165 de locuri de staționare situate pe 151 de străzi și platforme amenajate în zona centrală. Asupra acestora trebuiesc făcute următoarele mențiuni:

- a) concesiunea acoperă 12% din străzile și platformele de parcare ale municipiului;
- b) numărul locurilor de parcare din afara carosabilului (3.239 locuri) situate în platforme sau alveole, reprezintă 35,34% din totalul locurilor administrate și exploatate;
- c) la adresele din zona concesionată se găsesc înmatriculate 22.735 de autovehicule (baza de date privind impozitele Primăriei Timișoara).

Introducerea sistemului de taxare a staționărilor, în anul 1998 în aria concesionată, a avut următoarele motivații:

- descurajarea staționărilor, reducerea duratei de staționare și mărirea fluenței traficului prin aplicarea unor tarife de taxare a timpilor de staționare;
- reducerea factorilor poluanți (zgomot și noxe);
- ordonarea modului de parcare;
- realizarea unor surse suplimentare de finanțare pentru noi locuri de parcare și de întreținere a platformelor existente.

Sistemul aplicat se încadrează în categoria sistemelor de reglementare a staționărilor pe domeniul public, cu plata anticipată, a unor taxe fixe pe tranșe de timp. Formele de taxare utilizate: abonamentele, tichetele distribuite printr-o rețea a concesionarului, telefonია mobilă (pre-pay, post-pay, SMS) asigură utilizatorilor accesul destul de facil la aceste mijloace de plată.

Impactul și efectele pozitive ale aplicării sistemului (ca factor de descurajare a staționărilor, mai ales ale celor de lungă durată) evidente și puternice la început, s-au diminuat vizibil cu timpul, dar au rămas încă consistente.

Gradul mediu de încărcare a locurilor de staționare al locurilor de parcare – staționare în aria de aplicare a sistemului a rămas la un nivel acceptabil, iar majoritatea staționărilor – peste 60% - se realizează la o distanță de cel mult 100 m față de destinația finală (sursă S.C. ADP S.A.).

Din studiile realizate de S.C. ADP S.A. se pot desprinde următoarele constatări și tendințe:

- a) gradul de ocupare al locurilor de parcare a crescut în ultimii 3 ani, atingându-se valori de saturare (90 – 95%) în anumite intervale orare și în diferite perioade ale anului (anexa).
- b) majoritatea staționărilor legale se realizează cu abonamente de parcare, existând tendința mării timpului mediu de staționare/vehicul (1,75 ore în anul 2007 față de 1,25 ore în 2005), iar timpul pentru găsirea unui loc de parcare devine tot mai mare;
- c) modul de așezare al vehiculelor staționate și care dețin abonament sau tichet de parcare în zona reglementată respectă, în general condițiile de ocupare ordonată ale spațiului pus la dispoziție staționării (carosabil sau platforme amenajate). În anumite situații, lipsa unor repere (marcaje de delimitare) sau a unor prevederi

- legale clare (regulament de parcare), face ca anumite staționări să se realizeze prin ocuparea mai multor locuri de staționare de către un vehicul;
- d) numărul limitat al locurilor de staționare din zona centrală, atitudinea tolerantă a unor organe de control, sistemul de sancțiuni depășit și permisiv, etc, au determinat creșterea fără precedent a numărului de staționări pe trotuare, zone verzi, insule de dirijare a circulației, treceri de pietoni și a celor care obturează – blochează accesul în intersecții, curți, garaje sau ganguri. Deși Poliția Comunitară a aplicat în perioada 01.01.2007 – 31.10.2007, 5.135 de amenzi privind parcările pe trotuare, zone verzi, etc, lipsa aplicării sistematice a unor mijloace de descurajare complementare: ridicarea autovehiculelor, blocarea roților face ca fenomenul să se acutizeze;
 - e) creșterea numărului de staționări de vehicule ce nu dețin abonament sau tichet de parcare și care parchează (staționează) pe zona verde, trotuare, etc, unde nu pot fi sancționați de inspectorii sistemului de parcare;
 - f) abandonul unor mașini (cu sau fără numere de înmatriculare) în spațiul destinat parcărilor;
 - g) creșterea numărului de societăți comerciale înființate în spații situate în zona centrală a municipiului fără a avea asigurate locuri de parcare, fapt ce accentuează aglomerația și dezordinea;
 - h) a crescut semnificativ numărul de sesizări ale cetățenilor prin care se semnalează parcări ilegale ce creează disconfort în circulația pietonală pe trotuare obturate, invocându-se riscuri privind siguranța deplasării. Se solicită intervenția autorității în arbitrarea unor situații conflictuale privind parcare, solicitări pentru înființarea de noi locuri de parcare, etc.

5.3. Piețele agroalimentare.

Staționările în zona piețelor agroalimentare este o adevărată problemă pentru cetățeanul ce face cumpărături din următoarele motive:

- ocuparea în proporție de 80% a locurilor de staționare de autovehiculele comercianților;
- lipsa unor norme locale care să limiteze timpul de staționare în spațiile afectate parcării publice și de sancționare a parcărilor ilegale;
- numărul mic de locuri de parcare aflat la dispoziția cumpărătorilor, datorită limitării spațiului public (adiacent) amenajabil;
- ocuparea cu marfă în anumite perioade, a unor spații de staționare.

5.4. Parcările publice de reședință.

Locurile de parcare – staționare din zonele de locuințe se află în administrarea Primăriei Timișoara și se situează în platforme amenajate (4.561 de locuri) și pe carosabilul străzilor din aceste zone.

Cartierele de locuințe construite pe verticală cu o mare densitate a construcțiilor au fost realizate după modelul urbanistic comunist cu o infrastructură precară (drumuri cu lățimi mici și trotuare subdimensionate).

Pe acest fond creșterea parcului de autoturisme proprietate ale rezidenților a generat următoarele consecințe:

- se parchează oriunde există un spațiu capabil să preia un autoturism (alee, trotuar, carosabil, zonă verde, spațiu de joacă, piste de biciclete);
- accesul dificil în aceste zone atât pentru locatari cât și pentru autovehiculele salubrității, salvării, pompierilor, fenomen cvasi general în intervalul 18 – 8;

- încercări de monopolizare, rezervare a unor suprafețe invocându-se lucrări executate în regie proprie, transmițeri de folosințe în virtutea unor cutume, etc;
- apariția de stări conflictuale între vecini pe subiectul parcării;
- un volum mult mai important decât în centrul orașului al distrugerilor de trotuare, zone verzi, etc.

5.5. Evaluarea costurilor derivate din parcările ilegale.

În anul 2007 Primăria Timișoara a fost obligată la cheltuieli importante, consecință a necesității refacerii sau reparării unor zone publice distruse ca urmare a parcărilor ilegale.

Astfel, s-au efectuat lucrări de reparații la trotuare pentru a suprafață de 11.500 mp, cu o valoare de 1.092.500 lei (costuri de 70 – 105 lei/mp, funcție de gradul distrugerii).

Direcția de mediu urban a efectuat lucrări de refacere a zonelor verzi în valoare de lei. O proporție însemnată din această valoare o constituie sumele alocate refacerii suprafețelor verzi distruse de parcări ilegale

Pentru refacerea a 58.000 mp de zone verzi s-a cheltuit suma de 280.000 lei.

Poliția Comunitară a aplicat 5.135 de procese verbale în 2007 pentru fapte legate de parcări ilegale. Din păcate, nu s-au aplicat măsuri de recuperare a valorii distrugerilor decât într-o mică măsură.

Datorită acutizării fenomenului, Primăria Timișoara a demarat un program de protejare a unor trotuare, a unor piețe prin închiderea acceselor spre acestea, etc, prin montarea de borne (stâlpi) fixe sau escamotabile.

6. Recomandări de ordin tehnic și organizatoric.

În baza elementelor ce justifică necesitatea și oportunitatea măsurii de blocare / ridicare a autovehiculelor, a referatului întocmit de Poliția Comunitară și a documentării efectuate de serviciul de specialitate din cadrul Primăriei Timișoara, se impun reglementări și condiții de calificare în caietul de sarcini, care va sta la baza licitației publice privind concesionarea activității de blocare, ridicare, transport, depozitare și eliberare a autovehiculelor și remorcilor staționate neregulamentar.

Aceste reglementări trebuie să elimine pe viitor deficiențele constatate în perioada 2001 – 2007 în raporturile dintre concesionar – concedent și să asigure eficiența aplicării măsurii în condiții de legalitate.

6.1. Reglementări privind dotarea tehnică a concesionarului.

1. Se recomandă ca societatea ofertantă să aibă înscris în statut codul CAEN corespunzător și să facă dovada că dispune de un set minim de dotări și personal specializat care va presta activitatea concesionată. Acest set de dotări minimale ar presupune deținerea a:
 - 4 autoutilitare specializate în ridicarea de autovehicule;
 - 4 autoturisme echipate cu câte cel puțin 20 de dispozitive de blocare, din care 5 pentru blocarea roților autocamioanelor;
 - Sisteme foto – video, destinate înregistrării stării tehnice a autovehiculului ridicat sau blocat.
2. Dispozitivele de blocare ale roților trebuie să asigure siguranță în exploatare, să nu prezinte vicii de concepție, care pot duce la deteriorarea vehiculelor blocate (la aplicare, la pornirea de pe loc, etc.);
3. Autospeciialele vor fi inscripționate cu înscrisuri din care să rezulte specificul activității prestate de echipajul acestora, elemente de identificare ale

concesionarului (societății prestatoare, adresă) precum și telefoanele de la dispeceratul de la care se pot obține informații privitoare la modul de plată și de deblocare / eliberare.

6.2. Reglementări privind modul de realizare a activității prestate.

Concesionarul va realiza activitatea de blocare / ridicare a autovehiculelor în condițiile HCL nr. 149/2001 împreună cu agenții Poliției Comunitare și împuterniciții Primarului Municipiului Timișoara.

În decurs de maxim 6 luni concesionarul va elabora un regulament propriu în care se vor descrie procedurile specifice privind activitatea, documentele utilizate, relația cu autoritățile și cu publicul, etc.

Acest regulament, împreună cu procedurile asociate vor fi omologate ISO.

Lunar, concesionarul va prezenta concedentului un raport care va conține obligatoriu:

- numărul de autovehicule blocate;
- numărul de autovehicule ridicate, din care numărul autovehiculelor abandonate;
- aprecierea modului de colaborare cu Poliția Comunitară, Poliția Rutieră și împuterniciții primarului;
- prezentarea tuturor evenimentelor, deciziilor etc, care au împiedicat realizarea concesiunii;
- propuneri de modificare (îmbunătățire) a normelor locale în materie.

Anual sau la cerere, se va prezenta Consiliului Local un raport privind desfășurarea Contractului de concesiune.

6.3. Reglementări privind modul de organizare și dotare a biroului de relații cu publicul.

Calitatea serviciului este determinată și de modul de organizare a biroului de relații cu publicul. În acest sens calitatea este influențată de:

- starea generală a spațiului destinat relației cu publicul;
- viteza de servire a cetățeanului și amabilitatea personalului de serviciu;
- aparatura din dotare (birotica, echipamentele de comunicare);
- orarul de funcționare.

Se recomandă în acest sens următoarele:

- asigurarea cel puțin a unui spațiu de cel puțin 100 mp pentru relația cu publicul, amplasat în interiorul arealului cu regim de taxare al serviciului, astfel încât să existe o repartizare echilibrată a discuțiilor/punctul de lucru;
- spațiul să fie situat la parter, bine semnalizat cu suprafață de primire a publicului de minim 20 mp, finisaje la pardoseală și pereți salubri. Spațiul va avea în dotare mobilier specific tip ghișeu, cu minim 2 posturi de deservire, locuri de așteptare și grup sanitar;
- posturile de deservire vor fi dotate cu calculatoare de ultimă generație și cu aplicații ale concesionarului care să asigure încasare/relații în timp optim;
- la punctul de relații cu publicul se pot înregistra reclamațiile și sugestiile clienților, respectiv efectua plățile;
- programul de relații cu publicul trebuie să acopere intervalul orar 8 – 20, luni – vineri.

În centrul de relații cu publicul va funcționa un dispecerat unde va fi instalat un telefon al cărui număr va fi asociat cu activitatea.

Funcțiile dispeceratului vor fi:

- furnizarea informațiilor solicitate de beneficiarii serviciului privind : tarifele, modalitățile de plată, posibilitatea contactării echipajului care a efectuat blocarea / ridicarea, modalitățile de depunere a unor plângeri, contestații, etc;

- comunicarea cu echipajele din teren, înregistrarea tuturor acțiunilor acestora (blocări, deblocări, ridicări), a măsurilor dispuse de autoritate;
- înregistrarea și preluarea sesizărilor, plângerilor privind modul de desfășurare al activității.

6.4. Controlul activității de blocare a roților / ridicare

Controlul este realizat de Direcția de Drumuri din cadrul Primăriei prin împuterniciți ai primarului care verifică:

- starea tehnică a dispozitivelor de blocare, numărul operațional efectiv al acestora;
- starea tehnică și de curățenie a autoutilitarelor;
- echipamentul de lucru și starea uniformelor echipajelor;
- modul în care se respectă condițiile contractului de concesiune: activitatea în drum, informările lunare, deconturile, starea de spirit a populației, etc.

Pentru abuzuri ale concesionarului și nerespectarea programului de activitate convenit, se poate propune reziliere contractului și plata unor daune.

6.5. Reglementări privind destinația sumelor rezultate din prestarea active - tarife și modalitatea de avizare.

Tariful aplicat în activitatea de blocare a roților are în structură două componente:

- suma cheltuielilor operatorului, profitul, TVA, etc, ce justifică economic activitatea;
- o valoare care adăugată primei componente, dă valoarea finală a tarifului și are menirea de a descuraja parcare ilegală.

Ofertantul va prezenta în ofertă tariful de bază și justificarea componentelor.

Annual, acest tarif se poate majora, funcție de o serie de factori (rata inflației, insuficiența cuantumului care să descurajeze automobilisții indisciplinați), la propunerea operatorului, de către Consiliul Local.

Datorită faptului că sumele colectate prin prestarea serviciului au o valoare importantă, se vor prevedea măsuri în caietul de sarcini, care să asigure ca o bună parte din valoare să revină în zona publică:

- sub forma de **redevență**, devenind o sursă suplimentară de finanțare a bugetului local. Valoarea minimă pentru redevență va fi de minim 11% din valoarea (venitul) prestației;
- sub forma unor **investiții pe domeniul public** (parcări, trotuare, zone verzi, piste de biciclete) pe care ofertantul și le asumă ca obligație contractuală. Se propune punctarea, funcție de cota din profitul net alocată. Stabilirea programului de lucrări, anual se face de către Primăria Timișoara.

7. Ipoteze de lucru în evaluarea financiară a alternativelor

- a) Modul de organizare și desfășurare a activității a fost considerat același în ambele variante comparate (atât în varianta gestionării activității de către primărie, cât și în varianta delegării gestiunii către un terț).
- b) Componentele de bază ale activității de exploatare au fost considerate:
- activitățile de blocare / deblocare / ridicare / filmare – realizate în teren, de personalul „direct productiv”;
 - activitățile de încălzire a amenzilor și informare a publicului – realizate la sediu prin 2 ghișee (responsabilii în relația cu publicul);
 - activități de dispecerat / informare a publicului / preluare reclamații - realizate la sediu printr-un dispecer;
 - activități administrative (organizare, raportare) realizate la sediu printr-un birou administrativ.
- c) Orarul de relații publice la sediu va fi de 12 ore / zi x 5 zile / săptămână, respectiv orarul de lucru al echipei de teren (și implicit al dispeceratului) va fi de 16 ore / zi x 5 zile / săptămână, fiind necesară munca în schimburi.
- d) Resursele necesare susținerii activității de exploatare constau în:

Resurse tehnice necesare				RON
Nr.crt.	Dotari	Volum	Valoare unitara	Total
1	Autospeciale	4	43.200	172.800
2	Autoutilitare	4	90.000	360.000
3	Dispozitive blocare autoturisme	60	200	12.000
4	Dispozitive blocare camioane	20	300	6.000
5	Camere video	8	2.500	20.000
6	Mobilier spatiu RP	1	8.000	8.000
7	Mobilier spatiu administrativ	1	3.500	3.500
8	Mobilier spatiu dispecerat	1	2.500	2.500
9	Calculatoare ghisee RP	2	4.000	8.000
10	Calculator birou administrativ	1	4.000	4.000
11	Calculator dispecerat	1	4.000	4.000
12	Telefon dispecerat	1	300	300
13	Telefoane personal blocare / ridicare	28	400	11.200
14	Software	4	1.500	6.000
15	TOTAL		618.300	

Estimarea valorii imobilului (teren + construcții) necesar desfășurării activității

					RON
Nr.crt.	Specificare	Cantitate	UM	PU	Valoare
1	Sediu administrativ	290	mp	3.300	957.000
2	Parcare autovehicule ridicate	5.000	mp	50	250.000
3	Parcare public + auto proprii	260	mp	50	13.000
4	Imprejmuire	390	m	360	140.400
5	Total valoare constructii				1.360.400
6	Teren	5.550	mp	700	3.885.000
7	Total valoare imobil				5.245.400

Resurse umane necesare

Nr.crt.	Funcție	Nr.angajați	Pondere
1	Personal blocare / ridicare	28	80,0%
2	Dispecer	2	5,7%
3	Responsabil relatii publice	4	11,4%
4	Responsabil administrativ	1	2,9%
5	TOTAL	35	100%

e) Estimările au fost realizate în prețuri constante (la nivel anual).

f) Volumul de activitate a fost considerat constant, la un număr anual de 7.140 de blocări, respectiv de 4.080 de ridicări.

g) Pentru alternativa concesiunii, a fost avut în vedere un tarif echivalent cu 11% din veniturile obținute din exploatarea activității de blocare / ridicare.

8. Estimarea cheltuielilor de exploatare

Au fost avute în vedere următoarele categorii de cheltuieli (asociate activității de exploatare):

Categorie cheltuieli
Cheltuieli personal
Cheltuieli amortizare
Cheltuieli chirie spatiu
Cheltuieli telefon
Cheltuieli electricitate
Cheltuieli carburant
Cheltuieli piese schimb auto
Cheltuieli piese schimb calculatoare
Cheltuieli servicii intretinere auto
Cheltuieli consumabile camere video
Cheltuieli consumabile birotica
Cheltuieli servicii intretinere calculatoare
Cheltuieli intretinere si reparatii spatiu
Cheltuieli apa si canal
Cheltuieli energie termica
Cheltuieli dotari personal direct productiv
Alte cheltuieli 5%

Nu s-a ținut cont de structura surselor de finanțare, astfel încât nu au fost prevăzute cheltuieli asociate procesului de finanțare.

Cheltuieli anuale cu amortizarea - RON

Nr.crt.	Dotari	Valoare	DSN	Amortizare anuala
1	Autospeciale	172.800	6	28.800
2	Autoutilitare	360.000	6	60.000
3	Camere video	20.000	4	5.000
4	Mobilier spatiu RP	8.000	9	889
5	Mobilier spatiu administrativ	3.500	9	389

Cheltuieli anuale cu amortizarea - RON

Nr.crt.	Dotari	Valoare	DSN	Amortizare anuala
6	Mobilier spatiu dispecerat	2.500	9	278
7	Calculatoare ghisee RP	8.000	3	2.667
8	Calculator birou administrativ	4.000	3	1.333
9	Calculator dispecerat	4.000	3	1.333
10	Software	6.000	2	3.000
11	TOTAL	588.800	-	103.689

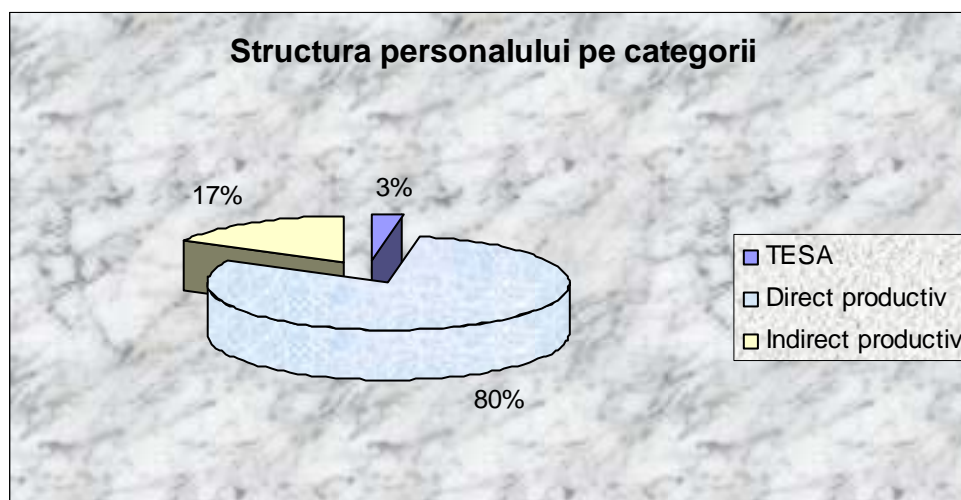
Cheltuielile cu amortizarea au fost estimate pe principiul aplicării metodei liniare de amortizare pentru toate activele amortizabile (au fost excluse din această categorie toate componentele investiționale a căror valoare a fost estimată sub limita legală de recunoaștere ca mijloc fix). Duratele de amortizare au fost alese în cadrul intervalelor specifice.

În aceste condiții, cheltuielile anuale cu amortizarea aferente fiecărui activ au fost determinate ca raport între valoarea brută estimată a activului și durata de serviciu normală.

Cheltuielile de personal au fost estimate pronind de la structura prevăzută a personalului.

Cheltuieli cu salariile brute (RON)

Nr.crt.	Funcție	Nr.angajati	Pondere	Simbol	Sal. Brut lunar	Sal.Brut	Pondere valorica
1	Personal blocare / ridicare	28	80,0%	PBR	1.600	19.200	80,6%
2	Dispecer	2	5,7%	D	1.500	18.000	5,4%
3	Responsabil relatii publice	4	11,4%	RRP	1.500	18.000	10,8%
4	Responsabil administrativ	1	2,9%	RA	1.800	21.600	3,2%
5	TOTAL	35	100%			667.200	100,0%

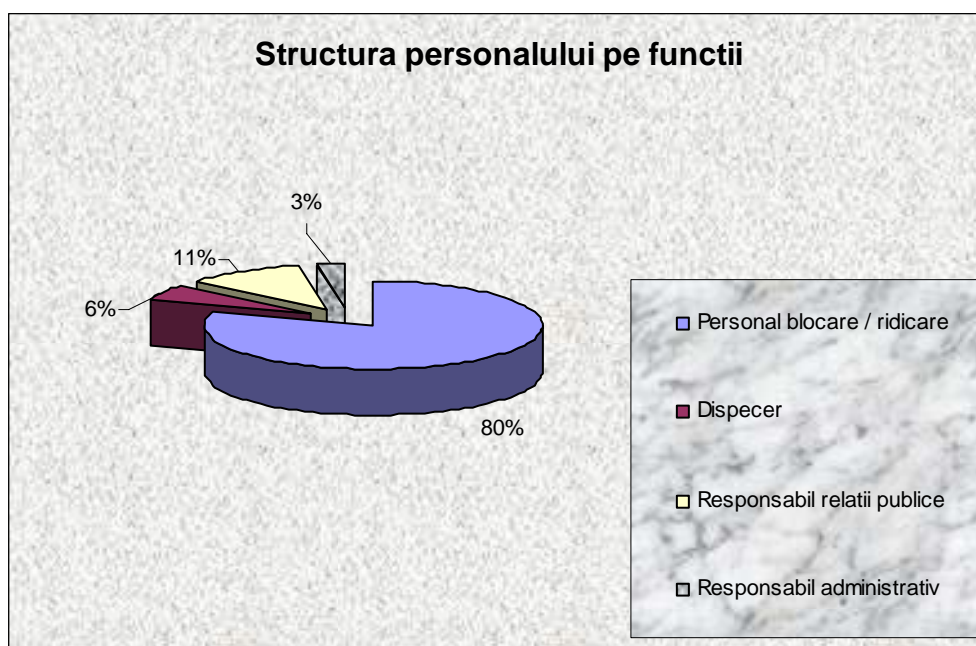


Nr.crt	Categorie	Volum	Pondere
1	TESA	1	2,9%
2	Direct productiv	28	80,0%
3	Indirect productiv	6	17,1%
4	TOTAL	35	100%

Estimare cheltuielilor totale de personal (inclusiv contributiile unitatii)

RON

Nr.crt.	Specificare	PBR	D	RRP	RA	TOTAL
1	Numar angajati	28	2	4	1	35
2	Deducere pers.medie	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
3	%C.A.S. angajat	9,50%	9,50%	9,50%	9,50%	9,50%
4	%C.S. angajat	1,00%	1,00%	1,00%	1,00%	1,00%
5	%C.A.S.S. angajat	6,50%	6,50%	6,50%	6,50%	6,50%
6	%C.A.S. angajator	19,50%	19,50%	19,50%	19,50%	19,50%
7	%C.S. angajator	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%
8	%C.A.S.S. angajator	6,00%	6,00%	6,00%	6,00%	6,00%
9	% Fond risc (angajator)	1,00%	1,00%	1,00%	1,00%	1,00%
10	% Comision ITM (angajator)	0,75%	0,75%	0,75%	0,75%	0,75%
11	%Concedii&indemnizatii	0,85%	0,85%	0,85%	0,85%	0,85%
12	%Contr.fd.salarii	0,25%	0,25%	0,25%	0,25%	0,25%
13	% Impozit salarii	16,00%	16,00%	16,00%	16,00%	16,00%
14	Salariu brut	19.200	18.000	18.000	21.600	667.200
15	C.A.S. angajat	1.824	1.710	1.710	2.052	63.384
16	C.S. angajat	192	180	180	216	6.672
17	C.A.S.S. angajat	1.248	1.170	1.170	1.404	43.368
18	C.A.S. angajator	3.744	3.510	3.510	4.212	130.104
19	C.S. angajator	384	360	360	432	13.344
20	C.A.S.S. angajator	1.152	1.080	1.080	1.296	40.032
21	Fond risc (angajator)	192	180	180	216	6.672
22	Comision ITM (angajator)	144	135	135	162	5.004
23	Concedii&indemnizatii	163	153	153	184	5.671
24	Contr.fd.salarii	48	45	45	54	1.668
25	Total contributi angajat	3.264	3.060	3.060	3.672	113.424
26	Impozit salarii	2.070	1.910	1.910	2.388	71.804
27	Salariu net	13.866	13.030	13.030	15.540	481.972
28	Total contributi angajator	5.827	5.463	5.463	6.556	202.495
29	Total cheltuieli angajator	25.027	23.463	23.463	28.156	869.695
30	%Venit angajat	55,4%	55,5%	55,5%	55,2%	55,4%
31	%Venit Stat	44,6%	44,5%	44,5%	44,8%	44,6%



Aria utilă a clădirii destinate sediului activității a fost estimată la 230 mp arie utilă (290 mp arie construită). Suprafața totală de teren necesară a fost estimată la 5.550 mp. Costul exploatării unui astfel de spațiu a fost estimat în ipoteza închirierii acestuia. Astfel, în situația în care primăria nu dispune de un spațiu corespunzător, costurile exploatării se vor prezenta sub forma chiriei plătite; în situația în care spațiul este disponibil, costurile utilizării lui în activitatea în discuție sunt surprinse sub forma unui cost de oportunitate (spațiul ar putea închiriat la o chirie echivalentă cu cea avută în vedere).

					RON
Nr.crt.	Specificare	Cantitate	UM	PU	Valoare
1	Sediu administrativ	290	mp	3.300	957.000
2	Parcare autovehicule ridicate	5.000	mp	50	250.000
3	Parcare public + auto proprii	260	mp	50	13.000
4	Imprejurire	390	m	360	140.400
5	Total valoare constructii				1.360.400
6	Teren	5.550	mp	700	3.885.000
7	Total valoare imobil				5.245.400
8	Rata medie anuala de capitalizare - constructii	10%			
9	Rata medie anuala de capitalizare - teren	7%			
10	Chirie anuala	407.990			

Cheltuielile cu telefonica au fost estimate pe categorii, avându-se în vedere valori medii pentru personalul direct productiv, respectiv pentru cel indirect productiv. Cheltuielile cu telefonica generate la nivelul sediului administrativ au fost repartizate pe cele 2 tipuri de servicii avute în vedere (blocare roți, respectiv ridicare autovehicule), criteriul de repartizare folosit fiind structura cheltuielilor directe cu telefonica.

Cheltuieli cu serviciile de telefonie

Nr.crt.	Specificatie	UM	Valori
1	Volum mediu personal activ blocare	pers	8
2	Cheltuieli lunare / angajat blocare	pers	300
3	Cheltuieli lunare telefon personal blocare	RON	2.400
4	Volum mediu personal activ ridicare	pers	16
5	Cheltuieli lunare / angajat ridicare	pers	300
6	Cheltuieli lunare telefon personal ridicare	RON	4.800
7	Total personal blocare + ridicare, din care:	RON	7.200
8	- personal blocare	%	33,3%
9	- personal ridicare	%	66,7%
10	Cheltuieli lunare telefon dispeccerat	RON	500
11	Cheltuieli dispeccerat repartizate serviciu blocare	RON	167
12	Cheltuieli dispeccerat repartizate serviciu ridicare	RON	333
13	Total cheltuieli lunare servicii telefonie	RON	7.700
14	Total cheltuieli anuale servicii telefonie, din care:	RON	92.400
15	- serviciu blocare	RON	30.800
16	- serviciu ridicare	RON	61.600

Cheltuieli electricitate

Nr.crt.	Specificatie	UM	Valori
1	Cheltuieli lunare electricitate calculatoare	RON	100
2	Cheltuieli lunare electricitate iluminat	RON	50
3	Total cheltuieli lunare electricitate	RON	150
4	Total cheltuieli anuale electricitate	RON	1.800
5	- cota serviciu blocare	%	
6	- cota serviciu ridicare	%	
7	Cheltuieli anuale electricitate - blocare	RON	0
8	Cheltuieli anuale electricitate - ridicare	RON	0

Cheltuielile cu carburantul au fost considerate în întregime directe în logica structurării portofoliului de activități. Ele au putut fi astfel identificate distinct la nivelul celor 2 categorii de servicii.

Cheltuieli carburant - serviciu blocare

Nr.crt.	Specificatie	UM	Valori
1	Volum lunar blocari / autospeciala		595
2	Distanța medie parcursă / blocare (inclusiv pt.deblocare)	km	6
3	Distanța lunară parcursă / autospeciala	km	3.570
4	Numar autospeciale	buc	4
5	Distanța totală parcursă lunar	km	14.280
6	Consum carburant / 100 km	l	8
7	Total consum lunar carburant	l	1.142
8	Pret carburant	RON	4,5
9	Cheltuieli lunare carburant	RON	5.141
10	Cheltuieli anuale carburant	RON	61.690

Cheltuieli carburant - serviciu ridicare

Nr.crt.	Specificatie	UM	Valori
1	Volum lunar blocari / autoutilitara		160
2	Distanța medie parcursă / ridicare	km	12
3	Distanța lunară parcursă / autoutilitara	km	1.920
4	Numar autoutilitare	buc	4
5	Distanța totală parcursă lunar	km	7.680
6	Consum carburant / 100 km	l	10
7	Total consum lunar carburant	l	768
8	Pret carburant	km	4,5
9	Cheltuieli lunare carburant	km	3.456
10	Cheltuieli anuale carburant	km	41.472

Cheltuieli piese de schimb auto si servicii intretinere auto - serviciu blocare

Nr.crt.	Specificatie	UM	Valori
1	Distanța totală parcursă lunar	km	14.280
2	Distanța totală parcursă anual	km	171.360
3	Cheltuieli piese schimb / 10000 km	RON	500
4	Cheltuieli servicii intretinere / 10000 km	RON	500
5	Cheltuieli anuale piese schimb	RON	8.568
6	Cheltuieli anuale servicii intretinere	RON	8.568

Cheltuielile cu piesele de schimb pentru autovehicule, respectiv cele cu serviciile prestate de terți pentru întreținerea acestora au fost considerate variabile, dependente de volumul de activitate (respectiv de distanța parcursă).

Cheltuieli piese de schimb auto si servicii intretinere auto - serviciul ridicare

Nr.crt.	Specificatie	UM	Valori
1	Distanța totală parcursă lunar	km	7.680
2	Distanța totală parcursă anual	km	92.160
3	Cheltuieli piese schimb / 10000 km	RON	700
4	Cheltuieli servicii intretinere / 10000 km	RON	700
5	Cheltuieli anuale piese schimb	RON	6.451
6	Cheltuieli anuale servicii intretinere	RON	6.451

Alte cheltuieli

Nr.crt.	Specificatie	UM	Valori
1	Cheltuieli lunare piese schimb calculatoare	RON	30
2	Cheltuieli lunare servicii intretinere calculatoare	RON	50
3	Cheltuieli lunare consumabile camere video	RON	100
4	Cheltuieli lunare consumabile birotica	RON	150
5	Cheltuieli lunare apa si canal	RON	300
6	Cheltuieli anuale piese schimb calculatoare	RON	360
7	Cheltuieli anuale servicii intretinere calculatoare	RON	600
8	Cheltuieli anuale consumabile camere video	RON	1.200
9	Cheltuieli anuale consumabile birotica	RON	1.800
10	Cheltuieli anuale apa si canal	RON	3.600
11	Cheltuieli anuale intretinere si reparatii spatiu	RON	5.000
12	Cheltuieli anuale energie termica spatiu	RON	2.000
13	Cheltuieli anuale dotari personal direct productiv	RON	5.600

Centralizator cheltuieli de exploatare (RON)

Nr.crt.	Categorie cheltuieli	Valoare	Blocare	Ridicare
1	Cheltuieli personal	869.695	310.605	559.090
2	Cheltuieli amortizare	103.689	37.032	66.657
3	Cheltuieli chirie spatiu	407.990	39.254	368.736
4	Cheltuieli telefon	92.400	30.800	61.600
5	Cheltuieli electricitate	1.800	643	1.157
6	Cheltuieli carburant	103.162	61.690	41.472
7	Cheltuieli piese schimb auto	15.019	8.568	6.451
8	Cheltuieli piese schimb calculatoare	360	129	231
9	Cheltuieli servicii intretinere auto	15.019	8.568	6.451
10	Cheltuieli consumabile camere video	1.200	429	771
11	Cheltuieli consumabile birotica	1.800	643	1.157
12	Cheltuieli servicii intretinere calculatoare	600	214	386
13	Cheltuieli intretinere si reparatii spatiu	5.000	1.786	3.214
14	Cheltuieli apa si canal	3.600	1.286	2.314
15	Cheltuieli energie termica	2.000	714	1.286
16	Cheltuieli dotari personal direct productiv	5.600	2.000	3.600
17	Alte cheltuieli 5%	81.447	29.088	52.359
18	TOTAL	1.710.381	533.447	1.176.933

La totalul cheltuielilor de exploatare estimate explicit a fost adăugată o marjă de 5%, corespunzătoare diverselor cheltuieli neprevăzute.

9. Estimarea veniturilor

Veniturile din exploatare au fost estimate pornind de la numărul mediu anual estimat de blocări, respectiv tarifele practicate pentru deblocare.

Numărul de blocări a fost estimat în funcție de numărul de echipaje (personalul direct productiv, pe activități), respectiv fondul anual de timp.

Tarifele practicate la deblocare au fost construite pornind de la costurile unitare. Se precizează că în repartizarea cheltuielilor fixe pe purtători de cost a fost avută în vedere o „capacitate” de 8.000 de blocări / deblocări pe an, respectiv 5.000 ridicări / an.

La costul unitar a fost adăugată marja de profit (10% pentru blocări, 20% pentru ridicări), respectiv o marjă suplimentară destinată descurajării parcării ilegale (20%).

La tariful estimat se adaugă TVA.

Nr.crt.	Cheltuieli serviciu blocare	RON
		Valoare
1	Cheltuieli directe personal	250.272
2	Cheltuieli directe telefon	28.800
3	Cheltuieli directe carburant	61.690
4	Cheltuieli directe piese schimb auto	8.568
5	Cheltuieli directe servicii intretinere auto	8.568
6	Total cheluieli directe	357.898
7	Cheltuieli indirecte personal	60.333
8	Cheltuieli indirecte amortizare	37.032
9	Cheltuieli indirecte chirie spatiu	39.254
10	Cheltuieli indirecte telefon	2.000
11	Cheltuieli indirecte electricitate	643
12	Cheltuieli indirecte piese schimb calculatoare	129
13	Cheltuieli indirecte consumabile camere video	429
14	Cheltuieli indirecte consumabile birotica	643
15	Cheltuieli indirecte servicii intretinere calculatoare	214
16	Cheltuieli indirecte intretinere si reparatii spatiu	1.786
17	Cheltuieli indirecte apa si canal	1.286
18	Cheltuieli indirecte energie termica	714
19	Cheltuieli indirecte dotari personal direct productiv	2.000
20	Alte cheltuieli indirecte	29.088
21	Total cheltuieli indirecte	175.550
22	Total cheltuieli serviciu blocare	533.447
23	Cheltuieli variabile totale	110.054
24	Numar efectiv de blocari	7.140
25	Costuri variabile unitare	15,41
26	Cheltuieli fixe totale	423.393
27	Capacitate anuala blocari	8.000
28	Costuri fixe unitare	52,92
29	Cost unitar complet	68,34
30	Marja de profit / blocare	10%
31	Marja descurajare parcare ilegala	20%
32	Tarif deblocare (fara TVA)	88,8
33	TVA	16,88
34	Tarif deblocare (cu TVA)	105,7

		RON
Nr.crt.	Cheltuieli serviciu ridicare	Valoare
1	Cheltuieli directe personal	450.490
2	Cheltuieli directe telefon	57.600
3	Cheltuieli directe carburant	41.472
4	Cheltuieli directe piese schimb auto	6.451
5	Cheltuieli directe servicii intretinere auto	6.451
6	Total cheltuieli directe	562.464
7	Cheltuieli indirecte personal	108.600
8	Cheltuieli indirecte amortizare	66.657
9	Cheltuieli indirecte chirie spatiu	368.736
10	Cheltuieli indirecte telefon	4.000
11	Cheltuieli indirecte electricitate	1.157
12	Cheltuieli indirecte piese schimb calculatoare	231
13	Cheltuieli indirecte consumabile camere video	771
14	Cheltuieli indirecte consumabile birotica	1.157
15	Cheltuieli indirecte servicii intretinere calculatoare	386
16	Cheltuieli indirecte intretinere si reparatii spatiu	3.214
17	Cheltuieli indirecte apa si canal	2.314
18	Cheltuieli indirecte energie termica	1.286
19	Cheltuieli indirecte dotari personal direct productiv	3.600
20	Alte cheltuieli indirecte	52.359
21	Total cheltuieli indirecte	614.469
22	Total cheltuieli serviciu ridicare	1.176.933
23	Cheltuieli variabile totale	116.746
24	Numar efectiv de ridicari	4.080
25	Costuri variabile unitare	28,61
26	Cheltuieli fixe totale	1.060.188
27	Capacitate anuala ridicari	5.000
28	Costuri fixe unitare	212,04
29	Cost unitar complet	240,65
30	Marja de profit / ridicare	20%
31	Marja descurajare parcare ilegala	20%
32	Tarif eliberare (fara TVA)	336,9
33	TVA	64,01
34	Tarif deblocare (cu TVA)	400,9

Venituri estimate asociate activității de blocare roți

Nr.crt.	Specificare	UM	Valori
1	Blocari zilnice / autospeciala	-	7
2	Numar autospeciale	-	4
3	Total blocari zilnice	-	28
4	Numar zile / saptamana	zile	5
5	Numar zile / an	zile	255
6	Numar blocari anuale	-	7.140
7	Tarif deblocare	RON	88,8
8	Venituri anuale blocare	RON	634.312

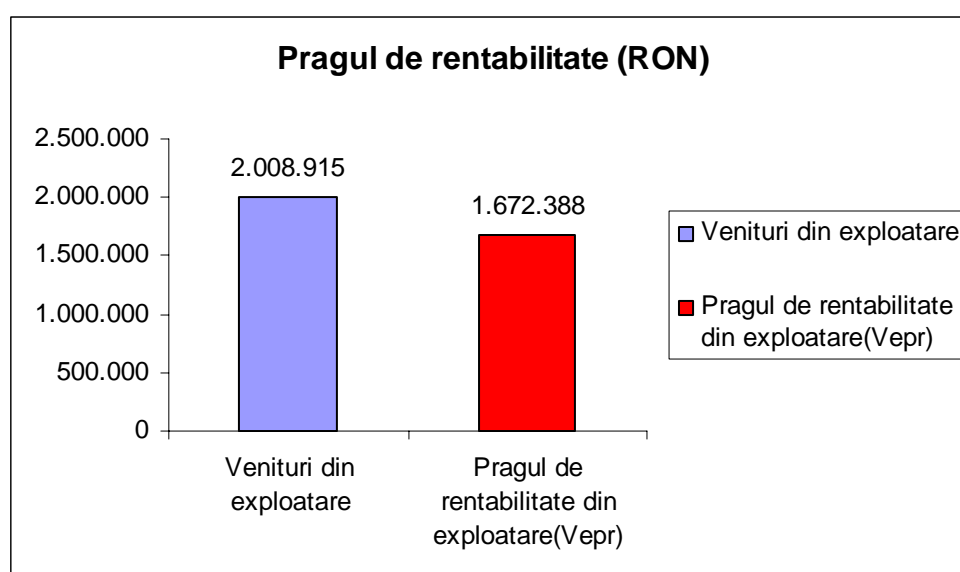
Venituri estimate asociate activității de ridicare autovehicule

Nr.crt.	Specificare	UM	Valori
1	Ridicari zilnice / autoutilitara	-	4
2	Numar autoutilitare	-	4
3	Total ridicari zilnice	-	16
4	Numar zile / saptamana	zile	5
5	Numar zile / an	zile	255
6	Numar ridicari anuale	-	4.080
7	Tarif eliberare	642,8571	336,9
8	Venituri anuale ridicare	642,8571	1.374.603

10. Pragul de rentabilitate

Nr. crt.	Specificație	Valori RON	Simbol
1	Venituri din exploatare	2.008.915	Ve
2	Cheltuieli de exploatare	1.710.381	Che
3	Excedent din exploatare	298.534	Ee = Ve - Che
4	Cheltuieli variabile totale	226.800	Cv
5	Cheltuieli fixe totale	1.483.581	Cf
6	Marja cheltuielilor variabile	1.782.115	Mcv = Ve - Cv
7	Rata marjei cheltuielilor variabile	0,89	rmcv = Mcv / Ve
8	Pragul de rentabilitate din exploatare(Vepr)	1.672.388	Vepr = Cf / rmcv
9	Indicatorul de poziție		
	- absolut(Ipoz)	336.527	Ipoz = Ve - Vepr
	- relativ(Ipoz%)	20,12%	Ipoz% = Ipoz / Vepr
10	Momentul realizării pragului de rentabilitate(Pm)	212	Pm = (Vepr/Ve)x255

În condițiile enunțate anterior, exploatarea devine rentabilă la un volum al veniturilor de 1.672.388 RON. În ipoteza liniarității activității, pragul de rentabilitate ar urma să fie atins după 212 de zile (prin raportare la un fond de timp efectiv de 255 de zile).



În condițiile unei echivalențe venituri = încasări, respectiv cheltuieli = plăți, perioada de recuperare a investiției din fluxul de numerar net nominal este de 2,07 ani.

11. Comparație alternative

Nr.crt.	Specificare	Valori
1	Venituri exploatare	2.008.915
2	Cota concesiune	11%
3	Excedent din exploatare	298.534
4	Venituri alternative concesionare	220.981
5	Rata capitalizare exploatare	15%
6	Rata capitalizare concesiune	10%
7	Venituri capitalizate exploatare	1.990.227
8	Venituri capitalizate concesiune	2.209.806

Evaluarea celor 2 alternative a fost realizată din punct de vedere al rentabilității estimate, respectiv al riscurilor asociate.

În alternativa exploatării directe de către municipalitate a activității de blocare / ridicare, rezultatele financiare așteptate se prezintă sub forma unor excedente financiare. Aceste excedente se formează ca diferență între veniturile din exploatare și cheltuielile de exploatare. Repartizarea integrală a cheltuielilor pe purtători de cost se materializează la un număr minim anual de blocări de 8.000, respectiv respectiv un număr anual de 5.000 de ridicări. Nerealizarea acestui nivel duce la nerecuperarea cheltuielilor fixe prin tarif, impunând recuperarea lor pe seama marjei de profit (în cazul în care marja este insuficientă, se înregistrează pierderi).

Excedentul anual estimat este de 298.534 RON. Nivelul său efectiv va fi marcat de un număr ridicat de factori:

- evoluția tarifelor salariale;
- dinamica numărului de autovehicule blocate;
- dinamica tarifelor la energie electrică, energie termică, servicii de întreținere, combustibil;
- dinamica tarifelor practicate la deblocare / eliberare;
- etc.

În contextul în care acești factori nu depind decât în mică măsură de municipalitate, aceasta are un control redus asupra lor. Ei se constituie astfel în factori de risc, care pot produce prin dinamica lor variații pozitive sau negative ale excedentului din exploatare.

Factorii de risc care acționează în alternativa exploatării directe a activității pot fi grupați în 2 categorii:

- factori care acționează asupra veniturilor (cu impact potențial de reducere a lor);
- factori care acționează asupra cheltuielilor (cu impact potențial de sporire a lor).

1	Scenariul de baza	RON
Nr.crt.	Specificare	Valori
1	Venituri exploatare	2.008.915
2	Cheltuieli de exploatare	1.710.381
3	Excedent din exploatare	298.534
4	Perioada de recuperare (ani)	2,07

2 Scaderea marjei de prof. la 5%		RON
Nr.crt.	Specificare	Valori
1	Venituri exploatare	1.837.239
2	Cheltuieli de exploatare	1.710.381
3	Excedent din exploatare	126.859
4	Perioada de recuperare (ani)	4,87

3 Cresterea salariilor cu 10%		RON
Nr.crt.	Specificare	Valori
1	Venituri exploatare	2.113.819
2	Cheltuieli de exploatare	1.801.699
3	Excedent din exploatare	312.120
4	Perioada de recuperare (ani)	1,98

4 Scaderea volumului de interventii		RON
Nr.crt.	Specificare	Valori
1	Venituri exploatare	1.907.937
2	Cheltuieli de exploatare	1.698.557
3	Excedent din exploatare	209.380
4	Perioada de recuperare (ani)	2,95

În simulările cuprinse în tabelele anterioare a fost avută în vedere modificarea izolată a unui factor de influență a excedentului din exploatare.

Diminuarea marjei de profit la 5% duce în aceste condiții la obținerea unui excedent de 126.859 RON / an.

Creșterea tarifelor salariale cu 10% duce la creșterea excedentului la 312.120 RON / an. Efectul menționat se obține în condițiile în care creșterea salariilor duce pe de-o parte la sporirea cheltuielilor de exploatare (cu impact de reducere a excedentului), iar pe de altă parte la o creștere a veniturilor (în condițiile în care tarifele de deblocare sunt stabilite pronind de la costuri). Creșterea veniturilor compensează în valoare absolută creșterea cheltuielilor.

În scenariul 4 a fost avută în vedere o scădere a numărului de blocări zilnice realizate de fiecare echipaj cu o unitate (de la 7 la 6 pentru activitatea de blocare, respectiv de la 4 la 3 pentru cea de ridicare). În aceste condiții, cheltuielile de exploatare cu comportament fix nu ar putea fi repartizate integral pe purtători de cost. Cheltuielile nerepartizate ar putea fi acoperite pe seama marjei (marja de profit + marja descurajare parcare ilegală), înregistrându-se în continuare un excedent la nivel de exploatare.

În alternativa concesiunii, rezultatele financiare directe obținute de municipalitate se prezintă sub forma unor venituri din concesiune, determinate pe baza unui procent aplicat la totalul veniturilor din exploatare obținute de entitatea care realizează exploatarea activității.

Nivelul estimat al acestor venituri din concesiune este în scenariul de bază de 220.981 RON. Riscurile din punct de vedere al municipalității sunt însă mult mai reduse în acest caz, posibilitatea înregistrării de pierderi fiind integral exclusă.

În comparație cu alternativa exploatării directe, alternativa concesiunii promite un nivel mai scăzut de rentabilitate, în contextul unei mult mai bune asigurări în fața riscurilor. Astfel, singurele riscuri care acționează în alternativa 2 sunt cele care privesc nivelul veniturilor totale, respectiv nivelul procentual al concesiunii. În contextul în care rata

concesiunii poate fi stabilită contractual, indiferent de condițiile de exploatare efective, singurele riscuri rămase sunt cele legate de nivelul veniturilor de exploatare (obținute de entitatea care își asumă exploatarea). Impactul factorilor de risc în discuție este mult mai redus comparativ cu alternativa exploatării directe, în condițiile în care nivelul minim al rezultatului financiar obținut este 0.

În consecință, cele 2 alternative nu pot fi comparate decât ulterior aplicării unui tratament financiar de natură să elimine diferențele în materie de risc. Acest tratament a fost asigurat prin capitalizarea veniturilor generate de cele 2 alternative (cu rate de capitalizare diferite, de natură să surprindă nivelurile diferite de risc).

Rezultatele arată o superioritate din punct de vedere financiar a alternativei concesionării, la o rată de capitalizare de 10% (față de o rată de 15% utilizată pentru alternativa exploatării directe).