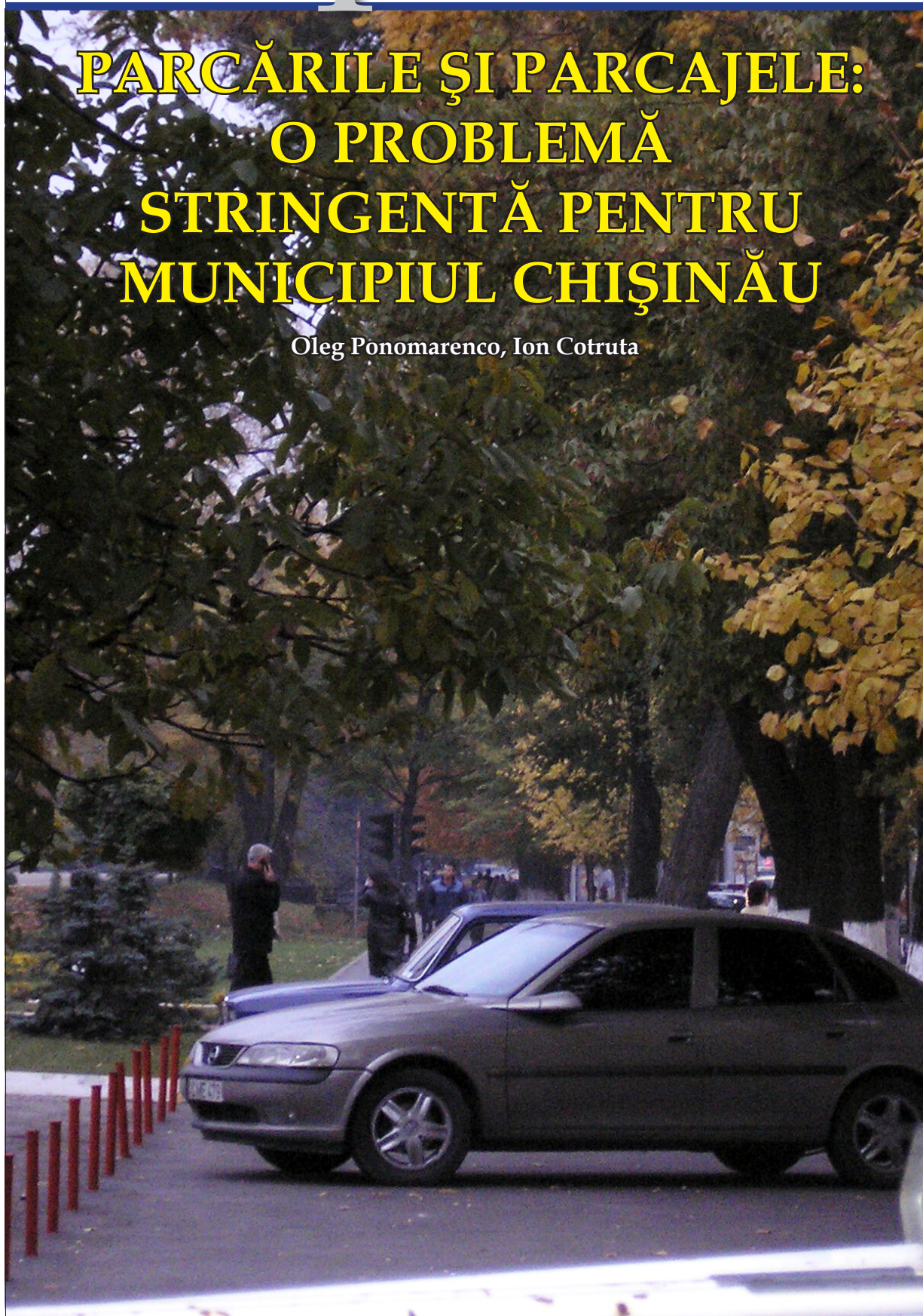


Politici Publice

PARCĂRILE ȘI PARCAJELE: O PROBLEMĂ STRINGENTĂ PENTRU MUNICIPIUL CHIȘINĂU

Oleg Ponomarenco, Ion Cotruta



CHISINAU
2007

S U M A R

1. Analiza cadrului legislativ.....	3
1.1 Cadrul normativ general.....	3
1.2 Cadrul normativ special	6
2. Considerații generale:.....	7
3. Mijloace de transport auto și parcuri.....	10
4. Reguli privind folosirea parcarilor publice cu plată orară din municipiul Chișinău:.....	16
5. Experiența internațională.....	16
În loc de încheiere:.....	19

PARCĂRILE ȘI PARCAJELE: O PROBLEMĂ STRINGENTĂ PENTRU MUNICIPIUL CHIȘINĂU

Oleg Ponomarenco

Autorul este absolvent al facultății electrofizice a Universității Tehnice din Moldova. Are o bogată experiență de muncă în calitate de inginer electric, automatică și telemecanică. A fost angajat al Centrului de calcul al Institutului VPTI, Centrului de calcul al Ministerului Finanțelor și inginer-programator al uzinei ALFA din Chișinău.

Ion Cotruta

Autorul a absolvit cu brio facultatea de inginerie și management în transport, economie și managementul serviciilor turistice, marketing, studiind la o serie de universități prestigioase din Moldova și România. Între 2001-2007, autorul a activat în cadrul Agenției Municipale de Transport a Municipiului Chișinău, iar din 2005 - a început predarea unui curs de inginerie și management în transport la Universitatea Tehnică din Moldova.

Acest studiu a fost elaborat la solicitarea Institutului pentru Dezvoltare și Inițiative Sociale (IDIS) „Viitorul” în cadrul concursului de granturi pentru elaborarea unor studii de politici publice pe probleme de gestionare a Municipiului Chișinău. Problematika parcarilor reprezintă o temă de maximă actualitate pentru populația și autoritățile Municipiului Chișinău. Studiul a fost realizat în cadrul programului de asistență tehnică unor agenții guvernamentale și municipal în domeniul elaborării politicilor publice. Programul este desfășurat cu sprijinul OSI/LGI. Institutul pentru Dezvoltare și Inițiative Sociale (IDIS) “Viitorul” reprezintă un think tank independent, fără scop comercial, ne-afiliat politic, înființat în anul 2003 cu scopul de a promova reformele democratice și a societății civile în Republica Moldova.

SUMAR EXECUTIV

Traficul rutier intens provoacă deseori blocaje importante pe arterele din centrul orașului, dificultatea cu care ajungi la diverse instituții sau centre comerciale, reducerea vitezei mijloacelor de transport public etc. toate sunt semnale că parcările reprezintă o problemă stringentă pentru municipiul Chișinău.

Aceste neajunsuri sunt cauzate, în principal, de creșterea importantă a numărului mijloacelor de transport, creștere care devansează cu mult posibilitățile autorităților responsabile de rezolvarea acestor probleme. În acest sens, managementul parcărilor publice a devenit o problemă stringentă a autorităților publice locale din toate orașele din Moldova, problemă care poate fi rezolvată, cel puțin parțial, prin implementarea unor soluții tehnice moderne, eficiente și echitabile din punct de vedere social.

Din păcate, lipsesc deciziile Consiliului Municipal Chișinău privind concesionarea serviciului public de administrare a parcărilor publice cu plată, pas absolut necesar pentru regularizarea și fluidizarea traficului staționar în Municipiul Chișinău.

1. ANALIZA CADRULUI LEGISLATIV

Obiectivul analizei legislației în vigoare constă în identificarea cadrului regulatoriu al serviciului de parcări, cu incidență în municipiul Chișinău, în scopul clarificării potențialului existent privind dezvoltarea pieței serviciului nominalizat.

Importanța acestui demers este determinată de faptul că serviciile de parcări sunt servicii de utilitate socială influențând direct calitatea vieții într-un oraș, prin asigurarea dreptului fundamental la mobilitate a oricărui cetățean. În ultimii ani, cadrul normativ în domeniul supus analizei a înregistrat anumite progrese, cu toate acestea, se atestă încă multe deficiențe, în primul rând, neadaptarea totală la noile realități social-economice.

Pentru o abordare facilă a cadrului regulatoriu s-a recurs la o împărțire a actelor normative în două categorii: cu caracter general și cele cu caracter special.

1.1 Cadrul normativ general

Cadrul normativ general - cuprinde acte normative cu incidență în domeniul parcărilor cuprinzând atât elemente de ordin general cu privire la raporturile juridice ce se formează în relațiile dintre operatorii de parcări și clienți, precum și între aceștia și organele administrației publice, cât și reglementări generale de ordin social, tehnic, fiscal și de protecție a mediului ambiant.

1. Legea cu privire la transporturi nr. 835 din 17.05.1996 [1] reprezintă cadrul general privind promovarea și coordonarea politicilor economice, sociale și ecologice în vederea realizării unui cadru natural și construit armonios, care favorizează viața socială a populației. Conform art. 3, autoritățile administrației publice centrale și locale, în funcție de sarcinile puse, poartă răspundere pentru efectuarea lucrărilor de amenajare a teritoriului.

Potrivit art. 5 alin. 2 și 3, autoritățile administrației publice locale întocmesc, în limitele competenței stabilite, programele de organizare și dezvoltare urbanistică a localității, iar conducerea tehnică nemijlocită a activității de urbanism se efectuează de către serviciile de arhitectură și urbanism, în conformitate cu legislația și normele tehnice.

De asemenea, prin această lege se stipulează că responsabil de elaborarea și aprobarea planurilor urbanistice, elaborarea regulamentelor și documentației de urbanism sunt autoritățile administrației publice locale (art. 19).

Autoritățile administrației publice locale asigură, în condițiile respectării prevederilor legale, gestionarea tuturor terenurilor și construcțiilor cuprinse în limitele administrativ – teritoriale stabilite și răspund de realizarea și exploatarea construcțiilor și amenajărilor de utilitate publică (art. 36).

Potrivit art. 41, amplasarea și proiectarea construcțiilor și amenajărilor sunt autorizate prin certificatul de urbanism, iar executarea lor, prin autorizații de construcții.

Conform art. 45, în vederea realizării unor anumite operațiuni de urbanism, autoritățile administrației publice locale pot recurge la schimbul, concesiunea, cumpărarea de terenuri sau la exproprierea de terenuri pentru necesitățile publice.

Observații: reglementările cu caracter general conținute în Legea privind principiile urbanismului și amenajării teritoriului sunt insuficiente pentru conturarea cadrului juridic general din acest domeniu, impunându-se în aceste condiții necesitatea elaborării unui nou act normativ bine structurat, care să alinieze reglementarea-cadru la realitățile economice actuale.

2. Codul civil al Republicii Moldova 1107 - XV din 6.06.2002 [2] cuprinde dispoziții cu privire la înființarea, organizarea și dizolvarea persoanelor juridice, precum și reglementări referitoare la activitatea de întreprinzător a persoanelor fizice (operatori de parcări), dispoziții cu caracter general incidente în materie de contracte (formarea, executarea și efectele neexecutării acestora), calculul termenelor, răspunderea delictuală etc.

3. Legea nr. 1103 – XIV din 30.06.2000 cu privire la protecția concurenței [3] - reglementează concurența (cap. al II-lea) și acțiunile anticoncurență (cap. al III-lea). Conform art. 4, alin. 2 din Lege este interzis agentului economic să-și exercite drepturile în vederea limitării concurenței, abuzului de situația sa dominantă și lezării intereselor legitime ale consumatorului.

4. Legea privind administrația publică locală nr. 436 - XV din 28.12.2006 [4] și **Legea privind finanțele publice locale nr. 491-XIV din 09.07.1999** [5].

Legea privind administrația publică locală delimitează competențele și stabilește atribuțiile organelor administrației publice locale în toate problemele de interes local. Astfel, potrivit art. 14, alin. 2, lit. a), c), e), f), h), o) și q) în competența consiliului local intră, printre altele, organizarea serviciilor publice de gospodărie comunală, unde se regăsesc și serviciile de parcare, asigurarea bunei lor funcționări, în limita posibilităților financiare.

Primarul¹ potrivit art. 29, alin. 1, lit. i), j), l) și s) din Legea nr. 436 – XV din 28.12.2006 propune consiliului local schema de organizare și condițiile de prestare a serviciilor publice de gospodărie comunală, ia măsuri pentru buna funcționare a serviciilor de gospodărie comunală, asigură securitatea traficului rutier și pietonal prin organizarea circulației transportului, prin întreținerea drumurilor, podurilor și instalarea semnelor rutiere în raza teritoriului administrat, precum și asigură elaborarea planului general de urbanism și a documentației de urbanism și amenajare a teritoriului și le prezintă spre aprobare consiliului local.

Legea privind administrația publică locală conține dispoziții cu caracter general cu privire la organizarea serviciilor publice locale (art. 73) și la patrimoniul și administrarea bunurilor ce aparțin unităților administrativ-teritoriale (art. 74-76).

Legea privind finanțele publice locale stabilește modul de formare a bugetelor, precum și structura veniturilor și a cheltuielilor. Astfel, prin art. 7, alin. 5, din lege sunt prevăzute categoriile de cheltuieli finanțate din bugetul municipiului Chișinău, dintre care menționăm doar pe cele legate de construcția și de întreținerea drumurilor, a străzilor, a podurilor și locurilor publice, a iluminatului stradal (pct. 2), precum și construcția obiectivelor publice de importanță municipală (pct. 3). Menționăm că din

¹ Primarul este cel ce reprezintă în raporturile juridice unitatea administrativ-teritorială (municipiul) în calitate de persoană juridică (art. 34, alin. 1 pct., 1 lit. j) din Legea nr. 436 - XV din 2006).

buget se pot asigura și mijloacele necesare întreținerii activităților indispensabile bunei funcționări a teritoriului municipiului (pct. 5, lit. l)).

5. Legea serviciilor publice de gospodărie comunală nr. 1402 - XV din 24.10.2002[6], **H.G. nr. 1006 din 13.09.2004 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la concesionarea serviciilor publice de gospodărie comunală**[7], **Legea nr. 534 - XIII din 13.07.1995 cu privire la concesiuni**[8] și **Hotărârea de Guvern nr. 77 din 27.02.1996 pentru aprobarea Regulamentului privind tenderele internaționale de concesionare în Republica Moldova**[9].

Legea serviciilor publice de gospodărie comunală stabilește cadrul juridic unitar privind înființarea și organizarea serviciilor publice de gospodărie comunală în unitățile administrativ - teritoriale, precum și monitorizarea și controlul funcționării acestora. Serviciile publice de gospodărie comunală sunt definite ca fiind acele servicii scoase din subordinea autorităților publice centrale și constituite ca structuri autonome gestionare, atribuindu-li-se patrimoniu propriu în unitatea administrativ-teritorială respectivă (art. 2). Serviciile publice de gospodărie comunală sunt prestate de către operatori specializați (agenți economici autorizați să furnizeze/presteze servicii publice de gospodărie comunală în condițiile stabilite de autoritățile administrației publice locale)². Legea stabilește principiile și condițiile organizării și funcționării serviciilor publice de gospodărie comunală (art. 3 - 12), precum și atribuțiile și responsabilitățile din domeniu atât ale autorităților administrației publice centrale (art. 13), cât și ale autorităților administrației publice locale (art. 14 - 15).

Gestiunea serviciilor publice de gospodărie comunală se organizează prin gestiune directă sau gestiune indirectă (concesionare)³. În cazul concesionării, autoritățile administrației publice locale pot apela, pentru realizarea serviciilor, la unul sau mai mulți operatori cărora le-a fost încredințată, în baza unui contract de concesionare, gestiunea furnizării / prestării serviciilor de gospodărie comunală, precum și administrarea și exploatarea sistemelor publice tehnico-edilitare, necesare realizării acestora (art. 19 - 20). Delegarea gestiunii serviciilor publice de gospodărie comunală către operatorii atestați se va face în condiții de transparență, prin licitație publică (art. 20, alin. 2), în urma căreia câștigătorul încheie contractul de concesiune.

Etapele și condițiile concrete ce trebuie îndeplinite în cazul delegării gestiunii serviciilor publice de gospodărie comunală fac obiectul *Regulamentului cu privire la concesionarea serviciilor publice de gospodărie comunală*⁴.

Observații: O primă observație care trebuie făcută pe marginea analizei dispozițiilor legale în materia organizării și funcționării serviciilor publice de gospodărie comunală este absența (până la data elaborării prezentului studiu) a regulamentului cu privire la atestarea operatorilor de servicii publice de gospodărie comunală, regulament ce trebuia elaborat de Guvern în termen de 2 luni de la adoptarea Legii nr. 1402-XV din 24.10.2002, fapt ce îngreunează aplicarea dispozițiilor acesteia. Un alt impediment important în aplicarea Legii serviciilor publice de gospodărie comunală îl reprezintă lipsa normelor-cadru elaborate de autoritățile publice centrale de specialitate, în baza cărora autoritățile administrației publice locale ar trebui să elaboreze și aprobe normele locale pentru reglementarea activității serviciilor publice de gospodărie comunală și regulamentele de funcționare a operatorilor de servicii (art. 14, lit. h) din lege).

Apoi, trebuie să observăm că în Regulamentul cu privire la concesionarea serviciilor publice de gospodărie comunală au rămas neabordate aspecte importante care țin de

2 Potrivit art. 10 din Legea nr. 1402-XV din 24.10.2002 operatorii specializați (întreprinderi municipale și individuale, societăți pe acțiuni, în comandită, societăți cu răspundere limitată, întreprinderi cu alte forme juridice de organizare) pot fi: a) compartimente de specialitate ale autorităților administrației publice locale; b) agenți economici, indiferent de forma juridică de organizare, beneficiind de același regim juridic, indiferent de tipul de proprietate și forma juridică de organizare.

3 Conform art. 17, alin. 2 din *Legea serviciilor publice de gospodărie comunală* alegerea formei de gestiune a serviciilor publice de gospodărie comunală se face prin decizia autorităților administrației publice locale, în funcție de natura serviciului furnizat/prestat, de interesele curente și de perspectivă ale populației și unităților administrativ-teritoriale, precum și de mărimea și complexitatea sistemelor publice de gospodărie comunală.

4 Concesionarea serviciilor publice de gospodărie comunală se va face cu respectarea dispozițiilor *Legii cu privire la concesiuni și Regulamentului privind tenderele internaționale de concesionare în Republica Moldova*.

modul de organizare a licitațiilor și condițiile de încheiere și derulare a contractelor de concesiune.

Având în vedere specificul fiecărui serviciu de gospodărie comunală (alimentare cu apă, alimentare cu energie termică, canalizare și epurare a apelor uzate și pluviale, salubritate și înverzire a localităților, transport public local, administrarea fondului locativ public și privat), trebuie să fie elaborate reglementări subsidiare, preferabil, cu caracter de lege, pentru fiecare serviciu în parte.

6. Codul Fiscal al Republicii Moldova – Legea nr. 1163-XIII din 24.04.1997 [10]. Printre dispozițiile titlului VII din Codul fiscal [11] se determină procedura și principiile stabilirii, modificării și anulării taxelor locale, cotele lor maxime, modul lor de plată, criteriile de acordare a înlesnirilor fiscale etc. Prin urmare, potrivit art. 289, alin., 2 lit. j) și lit. j) din anexa *Taxe locale, termenele lor de plată și de prezentare a dărilor de seamă fiscale*, taxa pentru parcare urmează a fi plătită de către operatori în mărime de 10% din venitul serviciilor de parcare prestate.

7. Legea privind protecția consumatorului nr. 105 – VX din 13.03.2003 [12], reglementează protecția vieții, sănătății, eredității și securității consumatorului (cap. II), protecția intereselor economice ale consumatorilor (cap. III), executarea lucrărilor (cap. IV) și informarea consumatorilor (V).

8. H.G. cu privire la aprobarea Regulamentului circulației rutiere nr. 713 din 27.07.1999 [13]. Prin *Regulamentul circulației rutiere* sunt stabilite regulile de circulație, condițiile tehnice care trebuie respectate pentru admiterea în circulație, precum și responsabilitățile legate de siguranța în circulație a tuturor părților participante la trafic, prin toate acestea asigurându-se buna desfășurare a circulației.

9. Codul cu privire la contravențiile administrative din 29.03.1985 [14] prevede o serie de contravenții cu incidență în domeniul transportului și domeniul gospodăriei rutiere. Astfel, sunt sancționate: încălcarea regulilor sanitaro-igienice și sanitaro-antiepidemice în transporturi (art. 43); încălcarea de către conducătorii mijloacelor de transport a regulilor de exploatare a mijloacelor de transport (art. 120); nerespectarea de către conducătorii mijloacelor de transport a cerințelor indicatoarelor rutiere, încălcarea regulilor de transportare a oamenilor și a altor reguli de circulație (art. 121/1); încălcarea de către conducătorii mijloacelor de transport a regulilor de circulație care a generat o situație de accident (art. 121/2); încălcarea de către conducătorii mijloacelor de transport a regulilor de circulație, încălcare care a atras după sine deteriorarea mijloacelor de transport sau a altor bunuri, precum și încălcarea altor reguli de circulație rutieră (art. 124); deteriorarea drumurilor, pasajelor de nivel și a altor instalații rutiere (art. 137); încălcarea regulilor de întreținere a drumurilor, pasajelor de nivel și a altor instalații rutiere; blocarea intenționată a arterelor de transport, întreprinderilor, instituțiilor sau organizațiilor (art. 174/15).

1.2 Cadrul normativ special

1. Regulamentul cu privire la parcarile auto cu plată pe teritoriul Republicii Moldova, aprobat prin H.G. nr. 672 din 19.06.1998 [15]. Regulamentul stabilește condițiile și modul de exploatare a parcarilor auto cu plată, relațiile ce apar în procesul exploatării, folosirii și păstrării mijloacelor de transport la parcarile auto cu plată. Dirijarea metodologică și controlul asupra activității parcarilor auto cu plată și respectării legislației în acest domeniu revine APL.

2. Decizia Consiliului municipal Chișinău nr. 3/35 din 22.06.2000, prin care au fost aprobate:

a) *Concepția de dezvoltare a complexului de transport public municipal în perioada 2000 – 2010*; deși nu este un act normativ, stabilește și concretizează prioritățile, direcțiile strategice și măsurile de dezvoltare a complexului de transport în municipiului Chișinău

pentru 2000 - 2010 și trebuie luată în considerație la elaborarea a oricărui act normativ din domeniu, privind municipiul Chișinău.

Concepția stabilește ca direcție strategică construirea și amenajarea parcarilor auto moderne (cu multe niveluri, subterane etc.); diversificarea și îmbunătățirea calității serviciilor prestate, a aspectului exterior al obiectivelor existente și a dotării acestora cu dispozitive și utilaje performante; susținerea și promovarea investițiilor de capital și a liberei inițiative.

Observații: Concepția de dezvoltare a complexului de transport public municipal reprezintă o înșiruire de măsuri cu caracter general, fără stipularea unor termene concrete de implementare a acestora și fără identificarea posibilităților de finanțare.

b) *Regulamentul cu privire la parcarile auto cu plată din municipiul Chișinău* reglementează modul de amplasare și organizare a parcarilor auto cu plată (2); obligațiile posesorilor mijloacelor de transport (3); drepturile posesorilor mijloacelor de transport (4) și responsabilitatea administrației parcarilor auto cu plată (5).

3. Decizia Consiliului municipal Chișinău nr. 48/7 din 15.06.2006 „Cu privire la aprobarea Strategiei de dezvoltare a transportului public urban în municipiul Chișinău” elaborată în scopul stabilirii și concretizării obiectivelor, direcțiilor strategice și ale planului de măsuri privind dezvoltarea transportului public urban de călători în municipiul Chișinău pentru perioada 2006 – 2010, stipulează că eliberarea autorizației de construcție pentru obiectivele cu acces public să fie condiționată de asigurarea locurilor de parcare în limita teritoriului beneficiarului. Gestiunea locurilor de parcare fiind un instrument foarte important în evitarea ambuteiajelor, iar municipalitatea poate restricționa numărul locurilor de parcare și, în acest mod, obligând populația să se deplaseze la serviciu cu mijloacele publice de transport.

4. Decizia Consiliului municipal Chișinău nr. 11/31 din 4.06.2004 cu privire la aprobarea Regulamentului Direcției generale transport public și căi de comunicație. Potrivit Regulamentului, Direcția generală transport public și căi de comunicație reprezintă o subdiviziune cu personalitate juridică a Consiliului municipal Chișinău, înființată cu dreptul de beneficiar în domeniul dezvoltării și exploatării parcarilor auto cu plată. Regulamentul stabilește sarcinile, funcțiile, precum și drepturile și obligațiile Direcției, care este administrată de către directorul Direcției, desemnat de către Consiliul municipal Chișinău, la propunerea primarului general, pe bază de concurs.

Concluzii: Cadrul legal existent la nivelul actelor normative cu valoare juridică superioară (legi, Hotărâri de Guvern) în ce privește dezvoltarea pieței serviciilor de parcare, deși nu este armonizat decât într-o mică măsură cu legislația europeană, poate totuși constitui un reper suficient de puternic pentru o reglementare secundară ce se impune în domeniu – un act normativ preferabil cu caracter de lege și care să stabilească cadrul juridic special privind organizarea, gestionarea, finanțarea și controlul funcționării serviciilor privind amenajarea, întreținerea și exploatarea locurilor de parcare.

2. CONSIDERAȚII GENERALE:

Trăim într-un veac grăbit, o epocă a vitezei. Avem fiecare mereu ceva de făcut, de mers undeva, deseori presați de timp, astfel, deplasarea a devenit pentru fiecare dintre noi foarte importantă. E greu să ne închipuim lumea fără transport. iar or. Chișinău resimte mai mult ca altădată această efervescență a mobilității. Orașul nu a fost construit însă pentru traficul de astăzi. Ultimele cartiere construite acum câteva decenii au fost concepute pentru „omul de tip nou” care nu prea avea în plan să aibă autoturism. Putem să ne consolăm cu ideea că aceasta e situația, acesta e orașul în care trebuie să trăim... . Se poate face mult mai mult decât ne putem închipui și fără cheltuieli mari, doar folosind în mod inteligent resursele de care dispunem. Trebuie să ne dorim foarte

mult o schimbare a stării de lucruri, să cerem și să-i determinăm pe cei abilitați să facă ce trebuie. Pentru aceasta trebuie însă să știm mai mult despre transport și să înțelegem complexitatea acestui domeniu.

În or. Chișinău avem deja foarte multe autovehicule, numărul cărora se înmulțește pe an ce trece, cca. 163 unități / 1000 locuitori în anul 2005⁵, știind că străzile sunt de decenii tot acelea și că trebuie să existe o limită a numărului de mașini (cunoaștem câte unități de transport avem și câte ar mai fi necesare). Putem afla de la Î.S., Registru " al Ministerului Dezvoltării Informaționale a Republicii Moldova câte mașini sunt în municipiul Chișinău, dar acest indice nu ne spune mare lucru, pentru că trebuie să precizăm câte din ele sunt autoturisme, camioane, autobuze sau troleibuze? Câte taxiuri avem, câte mașini sunt utilizate în scop particular și câte în interes de serviciu? Care e vârsta medie a mașinilor din or. Chișinău? S-a constatat că multe mașini sunt foarte vechi, depășind cu mult termenul de exploatare. Va trebui să ținem cont de faptul că nu toate aceste mașini circulă zilnic, iar unele circulă chiar foarte rar. Ar trebui numărate fluxurile reale pe diverse străzi și în intersecții, pentru a stabili câte fac doar drumuri scurte, în raza orașului. Urmează a se stabili câte mijloace de transport din afara Chișinăului circulă zilnic pe străzile capitalei. Este necesar să știm nu doar câți kilometri fac aceste unități de transport, dar și pe cât de eficient sunt acestea utilizate.

Unde sunt parcate și în ce condiții unitățile de transport din Chișinău? Ar trebui să ne întrebăm asupra acestui lucru nu din invidie pentru „autovehiculele de lux” garate în spațiile climatizate ale vilelor de lux și nici din milă pentru autovehiculele vechi care ruginesc și se prăfuiesc prin parcări improvizate. Căci este vorba de terenuri din orașul nostru ocupate de mașini. Exisă, evident, multe garaje, dar în cea mai mare parte nu în/ sub/pe clădiri, ci separat, ocupând spațiu distinct. Garaje mari subterane sau supraterane etajate sunt ceva SF la Chișinău. Dar nici soluții mai la îndemână, cum sunt garajele la demisol sau cele de terasament nu sunt de găsit. Câte dintre garajele existente, majoritatea pe teren public, sunt autorizate? Cum arată acestea din punct de vedere estetic și cum se încadrează în urbanismul zonei în care sunt amplasate? Șirurile de garaje dintre blocuri nu încântă ochiul și nu sunt de dorit ca soluție definitivă. Sunt deci multe de făcut. Și asta e la fel de valabil și în cazul parcărilor.

Puține dintre locurile ocupate în mod curent de mașini sunt parcări în sensul adevărat al cuvântului. Și cele existente, multe de dată recentă, au „înghițit” trotuare sau spații verzi. Multe dintre aceste pretinse parcări sunt neautorizate. Ar trebui să ne întrebăm dacă e normal ca unii să plătească abonamentul de parcare sau să închirieze un garaj, pe când alții să-și țină mașina pe gratis pe (fostul) trotuar sau spațiu verde? Pe de altă parte însă pare normal ca unii să aibă la preț modic parcare construită din resurse publice, iar cei care și-au procurat mașina mai târziu să se descurce cum pot. Politica tarifară a parcărilor cu plată din centrul orașului, elaborată și promovată de Consiliul municipal Chișinău, este oare coerentă? Numărul parcărilor cu plată din perimetrul orașului este mare sau mic? Ar trebui instituită plata pentru staționare peste tot? Când va fi posibilă implementarea în spațiile de parcare a evidenței și afișării automate a numărului de locuri libere și cunoașterea acestor date de la distanță? Din nefericire, în prezent nu există statistici publice actualizate privind parcările și garajele din Chișinău. E plin orașul de semne rutiere „Oprirea interzisă”, nerespectate însă de participanții la trafic, mașinile parcate pe carosabil destabilizând grav circulația. Parcate pe trotuar, mașinile împiedică circulația pietonilor, deși normativele și legislația în vigoare prevăd un minim de spațiu liber obligatoriu.

Există o mulțime de unități comerciale auto, în afară de spațiile stradale, garaje și parcări. Câte magazine de automobile și de piese auto, ateliere de vulcanizare, service-uri auto, stații PECO plasate în zona rezidențială (contrar tuturor principiilor de urbanism, sănătate și siguranță publică)? Noile supermarket-uri de la periferia orașului și-au făcut o politică specială care îi vizează pe utilizatorii de autoturisme.

Suprasolicitarea mobilității, fiabilitatea, siguranța conferită și mulți alți factori

care la o analiză atentă nu sunt așa de convingători, sunt priviți astăzi ca niște factori care schimbă politicile tradiționale ale Municipiului solicitând abordări noi, uneori revoluționare prin curajul lor, dar care nu mai pot fi amânate. Pentru a contura elementele care trebuie de avut în considerație la formularea noilor politici în domeniul transportului urban modern, vom ține cont de faptul că:

- Autoturismele sunt foarte ineficiente din punctul de vedere al spațiului; dacă toți deținătorii de mașini particulare ar circula cu bicicletă sau cu transportul public, spațiul ocupat de vehicule, în staționare sau deplasare, s-ar reduce de câteva ori.

- Autoturismele produc ambuteiaje; timpul pierdut (ore e/an/locuitor) din cauza congestionării traficului, convertit în bani, ating cifre impresionabile. Îmbunătățirea infrastructurii în vederea fluidizării traficului generează însă o și mai mare creștere a traficului (fapt dovedit), ambuteiajele fiind și mai numeroase.

- Automobilul nu este un vehicul rapid, chiar dacă nu ar fi atâtea ambuteiaje. Dacă luăm în calcul timpul necesar câștigării banilor pentru procurarea unei mașini și pentru întreținerea ei (curățat, alimentat, verificări tehnice etc.) se ajunge la valori foarte reduse ale vitezei medii reale de deplasare în oraș.

- Mașinile sunt ineficiente din punct de vedere energetic față de alte mijloace de deplasare, cu toate reclamele de „consum redus”, la care se adaugă faptul că funcționează cu combustibil neregenerabil.

- Autoturismele produc o poluare puternică cu noxe, cea mai gravă problemă de mediu din Chișinău. Măsurările efectuate au dovedit depășirea masivă și sistematică, a concentrațiilor maxime admise la mulți poluanți, în special în zona centrală și pe arterele principale. Nici autovehiculele „Euro-2” nu sunt nici pe departe „curate ecologic”, deoarece în traficul urban (mult mers în gol, accelerări bruște) poluarea crește puternic. La noxele de eșapament se adaugă poluarea din cauza uzurii șoselor, a anvelopelor, a plăcuțelor de frână, a calității proaste a uleiului etc.; poluarea din procesul producerii unui automobil și cea rezultată în urma reciclării după ieșirea din uza mașinii. Consecințele sunt multiple: afectarea sănătății oamenilor, a florei și faunei, a patrimoniului arhitectural (fațade, monumente etc.). Menționăm că noxele emise duc la o poluare complexă: chimică, fotochimică, electrostatică, termică, prin aerosoli, etc.

- În afară de aceasta, autovehiculele poluează și fonic: majoritatea autoturismelor care circulă prin oraș, nu doar cele grele, fac mult zgomot;

- Mașinile poluează și prin vibrații, ele afectează structura și rezistența clădirilor având și alte efecte nedorite.

- Automobilul provoacă și o poluare socială, prin afectarea vieții cetățenilor, prin ocuparea spațiului public și transformarea lui într-unul neconfortabil.

- Automobilul este o sursă de accidente, al căror număr este în creștere, ceea ce duce la majore pagube morale și economice (moartea oamenilor, infirmități fizice etc.). Faptul că foarte mulți șoferi conduc agresiv este o realitate, măsurile legale de combatere a acestui fenomen fiind ineficiente.

Alături de traficul automobilistic și transportul public de călători, traficul de marfă e un component de bază al traficului rutier din Chișinău. Chiar dacă sunt numeric mai puține, camioanele și TIR-urile, în multe privințe, au un impact mult mai mare decât automobilele. Transportul de mărfuri în oraș este evident o necesitate, dar cum se efectuează? Să analizăm puțin factorii care îl influențează: Câte depozite en-gros sunt în oraș sau în zonele rezidențiale, care trebuie scoase la periferie sau în afara orașului? Câte camioane sunt care parchează pe stradă timp îndelungat?

Chiar dacă în oraș există restricții pentru traficul mașinilor de mare tonaj, din păcate acestea nu se respectă. Neglijența șoferilor are urmări grave: afectarea infrastructurii rutiere și a clădirilor din zonă. În ceea ce privește transporturile periculoase trebuie de spus că lucrurile stau și mai prost: acestea nu au rute ocolitoare, locuitorii Chișinăului nebănuind cine, când și cu ce încărcătură traversează orașul, care este pericolul în caz de accident? Vehiculele grele, care sunt foarte lente, sunt o piedică serioasă pentru fluidizarea traficului. E acceptabilă o singură perturbare a traficului, cea produsă de mașinile

pompierilor, ale poliției, de ambulanțe, etc., aflate în intervenție.

Lipsa de hidranți funcționali îi obligă pe pompieri să vină la incendii cu coloane de vehicule-cisternă de mare gabarit. Pentru a aprecia la adevărată dimensiune traficul cu mașini grele, trebuie luat în calcul și ce volum de mărfuri se încarcă – descarcă, în medie, în autovehiculele în Chișinău, precum și cantitatea de marfă care tranzitează orașul cu sau fără escală, cu sau fără descărcare – reîncărcare. E necesar să conștientizăm că atâta timp cât capitala nu va avea o șosea de centură, tot fluxul de mașini grele aflate în tranzit va trece prin oraș și nu va putea fi oprit.

Aleșii locali și specialiștii din instituțiile abilitate cunosc sau dacă nu, trebuie să afle de această stare de lucruri, fiind obligați de funcția pe care o exercită să soluționeze problemele semnalate mai sus. La noi se face apel deseori la reglementări și mai puțin la măsuri coercitive. Cum legile nu se prea respectă și coerciția nu prea este aplicată sau nu funcționează, implementarea multor planuri nu se realizează, chiar atunci când din partea celor abilitați există realmente voință și preocupare.

Există un instrument încă prea puțin valorificat: pârgă economică. E necesar să evaluăm câți lei se cheltuie anual pentru repararea și întreținerea străzilor și a altor infrastructuri pentru autovehicule, câți pentru infrastructuri pietonale, câți pentru transportul public și câți pentru alte probleme de transport?

Trebuie luate în discuție și următoarele chestiuni: prețurile la parcări, calitatea lucrărilor efectuate, nivelul amenajărilor, tariful și costul transportului public, politica față de lucrările și activitatea ilegală. Din practica altor țări, se pare că cei abilitați vor trebui „stimulați” de cetățeni, în calitatea lor de alegători, plătitori de impozite și beneficiari ai acțiunilor autorităților publice centrale și locale. Prin intermediul partidelor, al organizațiilor nonguvernamentale și al mass - mediei, cetățenii trebuie să fie foarte activi, să se informeze și să-și manifeste preocuparea pentru aceste probleme. Numai așa vom putea avea o infrastructură performantă a sistemului de transport, care să ne satisfacă necesitățile actuale fără impact negativ asupra patrimoniului orașului și a mediului înconjurător, fără compromiterea viitorului.

3. MIJLOACE DE TRANSPORT AUTO ȘI PARCĂRI

Administrarea parcarilor auto este exercitată de Primăria și Consiliul municipiului Chișinău, în colaborare cu organele publice locale și alte organe abilitate.

Pe data de 01.07.2001, în municipiul Chișinău funcționau 56 de parcări, dintre care 24 erau administrate de Departamentul Transport Public și Căi de Comunicație al Primăriei municipiului Chișinău. Prin Hotărârea de Guvern din 12 noiembrie 2002, s-a interzis parcare pe partea carosabilă a străzilor, dar problema nu a dispărut, în centrul orașului acutizându-se chiar. În municipiu, lângă obiectivele administrativ-sociale practic lipsesc parcajele. În consecință, autoturismele sunt parcate în locuri nerecomandate, creându-se, astfel, dificultăți pietonilor.

La evidență în or. Chișinău sunt cca. 156 mii unități de transport. Ținând cont de faptul că rețeaua stradală practic nu s-a modificat, iar o dată cu înviorarea vieții social – economice a crescut și numărul unităților de transport, constatăm că sarcina asupra rețelei de drumuri a crescut mai mult de 2 ori. Dacă ritmul de creștere se va menține la acest nivel, problema fluidizării traficului se va acutiza, ceea ce va solicita eforturi considerabile și concentrate din partea întregii comunități pentru rezolvarea ei. Analiza datelor statistice demonstrează că numărul de autoturisme în proprietate personală s-a majorat de 2,03 ori în anul 2006, față de anul 1997.

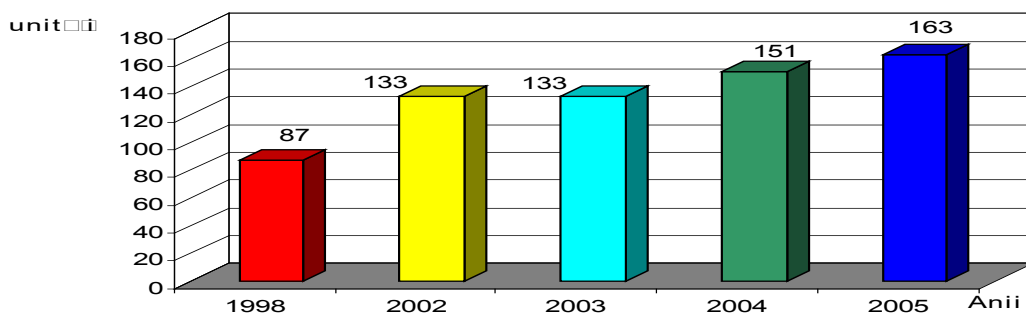


Diagrama nr.1 **Numărul de autoturisme în proprietate personală (la 1000 loc.), unități⁶**

Creșterea bruscă a intensității circulației transportului pe unele străzi din Chișinău, lipsa unei centuri pentru unitățile de transport ce tranzitează capitala, sporesc esențial necesitățile de majorare a parametrilor de exploatare a străzilor, de efectuare a reparațiilor capitale și medii a părții carosabile, a marcajului, de introducere a sistemului automatizat de dirijare a rețelelor electrice de iluminare și a obiectivelor de semafoare prin radiunde.

Strategia de dezvoltare a garajelor, parcărilor și parcajelor ce este stipulată expres în Planul urbanistic general al municipiului Chișinău este redată în cele ce urmează.⁷

Reieșind din analiza ritmului de creștere a numărului de mașini și a sporirii populației din ultimii ani, precum și în conformitate cu СНиП 2. 07.01 – 89, se prevede un număr de cca. 270 unități de transport pentru 1000 locuitori. Conform statisticii, transportul auto se va asimila / corela în mărime de cca. 20 - 24% din volumul traficului de pasageri din oraș.

Majoritatea considerabilă a unităților de transport presupune problema organizării pentru păstrarea pe termen scurt sau pe termen lung a autoturismelor și deservirea lor tehnică. .

Este necesar să se soluționeze pe două direcții problema amplasării parcărilor (pentru păstrarea pe termen scurt sau pe termen lung a autoturismelor) în centrul urbei și anume:

- parcările auto pentru păstrarea pe termen scurt, în completarea celor existente, se propune să fie amplasate în spațiul dintre magistrale și din contul utilizării rețelei de drumuri și străzi din centrul orașului. Parcărilor trebuie să fie proiectate, amenajate, gestionate și protejate. Pe marile artere pot fi păstrate doar parcările care nu ocupă benzile de circulație principale și asigură intrarea și ieșirea fără obstacole. Lungimea rețelei locale de drumuri și străzi permite acoperirea deficitului de parcări de 3485 locuri și să rezolve problema pentru prima etapă;

- luând în considerație lipsa terenurilor, se recomandă să se construiască parcări cu mai multe niveluri subterane și supraterane pentru păstrarea pe termen lung a mașinilor. Amplasarea lor trebuie efectuată, în deosebi, în perimetrul sectorului central al capitalei, precum și în încăperile subterane ale clădirilor publice și de locuit. Astfel de parcaje realizează două obiective :

1. deservirea populației;
2. funcția de parcări auto pentru păstrarea pe termen scurt pe lângă obiectivele administrativ - sociale și comerciale mari.

Pentru început, recomandăm un număr de cca. 5000 locuri de parcare în parcaje supraetajate, pe următoarele terenuri:

6 Anuarul Statistic al Moldovei, 2006.

7 *Planul Urbanistic General* (Servicii Publice, secțiunea A. *Transport*), realizat și prezentat de către Institutul Național de Cercetare și Proiectări „Urbanproiect”, Chișinău, 2007.

Tabelul nr. 1 **Numărul necesar de locuri – auto pentru etapa inițială**

Nr. crt.	Amplasamentul terenurilor	Capacitatea parării, locuri-auto
1	Teritoriul stadionului „Dinamo ”	1000
2	str. M. Viteazul – Dosoftei	400
3	str. Albișoara – bd.	400
4	Gara Auto Centru	500
5	Piața Marii Adunări Naționale	300
6	Magazinul „ UNIC ”	400
7	Zona stației feroviare Visterniceni	600
8	bd. D. Cantemir – str. Ismail	600
Total		4200

La acestea se adaugă încă 1000 de locuri auto din garajele existente a cooperativelor, ceea ce va permite asigurarea numărului necesar pentru păstrarea mijloacelor de transport.

Acest parametru cantitativ este calculat luându-se în considerație parările existente și creșterea, în perspectivă, a numărului de mașini din Chișinău. Suprafața medie pentru un loc de parcare deschisă este de 25 m².

Numărul locurilor de parcare, pe termen scurt, a fost calculat în baza datelor privind transportului de pasageri și numărul de deplasări din orele de vârf, cu automobilul, în sectorul respectiv, la serviciu sau în scop socio – cultural. Pentru cei ce vin la serviciu, coeficientul de înlocuire a unui loc-auto este 1, iar în scopuri socio-culturale este de 0,5, prin urmare, capacitatea unui loc-auto va constitui 2 automobile pe oră sau 20 de autovehicule pe (10 ore reprezintă perioada de deplasare în scopuri socio-culturale prin urbe).

Modul de organizare a sistemului de păstrare pe termen scurt, în sectoarele capitalei, este arătat în tabelul nr. 4. Capacitatea parcarilor cu statut de întreprindere a fost calculată luându-se în considerație asigurarea în proporție de 90% din totalul unităților de transport garate (păstrate staționar). Propunem următoarea modalitate de garare a transportului individual:

- posesorii de autoturisme, cu locuință privată – la domiciliu. Sectorul particular (case cu puține niveluri) presupune un număr de 5070 de locuri-auto.
- în clădirile noi, cu multe niveluri, transportul particular trebuie să fie asigurat cu locuri de garare sau cu garaje, situate la nu mai mult de 1500 m de la locul de trai. Adoptarea unei asemenea decizii necesită alocarea unor terenuri însemnate în limita zonei de sistematizare, de aceea parțial se va recurge la construirea garajelor supraetajate.

Tabelul nr. 2 **Numărul necesar de parări de tip deschis pentru păstrarea pe termen scurt a unităților de transport**

Sectorul	Nr. de automobile, în perspectivă, mii unități	Nr. necesar de locuri-auto, mii loc-auto	Repartizare, inclusiv:		
			Parcări auto existente, locuri-auto/	Necesități suplimentare, locuri-auto	Suprafața necesară, ha
Centru	28,5	22,76	3971	18794	23,4
Botanica	38,6	27,06	4400	22664	28,3
Buiucani	30,4	21,75	3679	18071	22,6
Râșcanovca	26,2	17,86	4277	13588	17,0
Budești	35,4	25,85	5950	19896	24,9
Total	159,1	115,29	22277	93013	116,2

Necesitatea garajelor și parcarilor pentru păstrarea permanentă a mijloacelor de transport este redată în tabelul nr. 5.

La Chișinău, pe data de 01.07.2007 (vezi tabelul nr. 7), prestau servicii aproape 235 de parcări, inclusiv, 168 parcări autorizate, ceea ce constituie cca. 71,5% din total, 22 parcări neautorizate-cca. 9,4% și 45 parcări nelegale, cu program de noapte.

Suprafața totală a parcărilor autorizate și neautorizate este de aproximativ 63,87 ha. Aceste parcări gestionează un număr total de cca. 27139 locuri-auto (22277 locuri-auto se află în administrarea parcărilor autorizate, aproximativ 82,08%), 2577 de locuri-auto sunt gestionate de către parcările neautorizate (cca. 9,5%) și, respectiv, 2285 de locuri-auto sunt parcări nelegale, cu program de noapte, acestea putând fi utilizate în calitate de parcări de reședință.

Analiza dată relevă faptul că proprietarii a 22277 mijloace de transport apelează la serviciile parcărilor autorizate, ceea ce constituie aproximativ 14,3% din totalul unităților de transport.

În dependență de amplasament, parcările autorizate practică o taxă care se înscrie în marja tarifară lunară de la 180 până la 340 de lei pentru un loc-auto.

Pentru prestarea serviciilor de parcare, agenții economici trebuie să dispună de *Autorizație de funcționare* (în continuare: *Autorizație*) eliberată de *Direcția generală transport public și căi de comunicație* a Consiliului municipal Chișinău (în continuare *Direcției*), sediul căreia se află pe str. Serghei Lazo, nr.18. La eliberarea *Autorizației*, agentul economic achită 4,5 lei/an pentru fiecare loc-auto, iar analiza dinamicii veniturilor obținute este arătată în tabelul de mai jos.

**Tabelul nr. 3 Veniturile defalcate în bugetul municipal în urma eliberării
Autorizațiilor de funcționare, lei**

2004	2005	2006	2007*
80 835	64 481	54 703	25 932

*la data de 01.07.2007

Analiza dinamicii veniturilor defalcate în bugetul municipal în anul 2006, în urma eliberării *Autorizațiilor de funcționare*, denotă o reducere cu 26 132 lei, față de anul 2004 ceea ce constituie cca. 32,33%.

În conformitate cu Titlul VII al Codului Fiscal al Republicii Moldova, agentul economic achită o taxă locală în mărime de 10% din venitul obținut din serviciile prestate.

Întreținerea parcărilor în or. Chișinău se face prin:

- a) asfaltarea, marcarea, numerotarea și semnalizarea de către agentul economic. Indicatoarele de parcare vor avea plăcuțe adiționale în culori distincte;
- b) curățenia în parcările închiriate sau luate în locațiune se asigură de chiriaș;
- c) evacuarea deșeurilor din parcări se asigură de către Î.M. „Autosalubritate”;
- d) dotarea parcărilor publice cu recipiente de gunoi se asigură de către Î.M. „Autosalubritate”;
- e) parcările sunt păzite;
- f) iluminatul public se asigură prin sistemul de iluminat public al municipiului Chișinău, deservit de Î.M. „Lumteh”.

Tabelul nr. 4 **Construcții de garaje și parcări pentru păstrare pe termen lung a mijloacelor de transport, în perspectivă**

Sectorul	Numărul populației, mii pers.	Nr. autoturism., mii unit.	Necesitate, mii unit.	Inclusiv: mii unit.		Locuri-auto existente		Se va completa, locuri-auto		Sunt necesare, suplimentar, locuri-auto		Suprafața necesară, ha	
				garaje	parcări	garaje	parcări	sector particular	construcții cu multe niveluri	garaje	parcări	garaje	parcări
Centru	105,5	28,5	25,6	18,0	7,6	13000	3971	1520	-	6315	4490	7,28	5,74
Botanica	142,9	38,6	34,7	24,3	10,4	11675	4400	640	6060	5925	1080	4,0	1,35
Buiucani	112,4	30,4	27,3	19,1	8,2	6390	3679	550	15960	-	3600	-	4,5
Râșcanovca	96,8	26,2	23,5	16,4	7,1	8545	4277	2180	-	5675	5930	6,35	7,5
Budești	131,1	35,4	31,9	22,3	9,6	1970	5950	180	15720	4430	8370	5,0	7,12
Total	588,8	159,1	143	100,1	42,9	41580	22277	5070	37740	22345	23740	22,63	36,42

Parcările publice activează pe baza autorizației de funcționare (anexa nr. 1) la prezentul Regulament. Organul abilitat în eliberarea autorizațiilor de funcționare este Direcția Generală transport public și căi de comunicație a Consiliului municipal Chișinău (în continuare Direcție). Agentul economic va solicita Direcției eliberarea autorizației de funcționare, prezentând un dosar care trebuie să cuprindă:

- a) cererea petentului privind eliberarea autorizației de funcționare;
- b) certificatul de urbanism, eliberat de către Direcția generală arhitectură, urbanism și relații funciare a Consiliului municipal Chișinău;
- c) planul parcarii, executat la scara 1: 500, aprobat de Direcția generală arhitectură, urbanism și relații funciare a Consiliului municipal Chișinău și coordonat cu organele abilitate;
- d) numărul de apartamente din asociația locativă, pentru parcare de reședință;
- e) numărul apartamentelor care dețin mașini la data întocmirii cererii, pentru parcare de reședință;
- f) numărul de unități de transport pentru care se cere amenajarea spațiului de parcare, pentru parcare de reședință sau cea publică, după caz;
- g) acordul SEL pentru parcare publică, dacă se află la mai puțin de 30 m de frontul imobilelor;
- h) decizia Primăriei municipiului Chișinău și/sau Titlu de proprietate, după caz;
- i) contractul de arendă a terenului;
- m) autorizația sanitară de funcționare;
- n) autorizația pentru emisia poluanților în atmosferă de la sursele fixe de poluare;
- o) certificatul privind lipsa sau existența restanțelor față de bugetul public național;
- p) confirmarea achitării pentru Autorizația de funcționare a parcarilor publice cu plată și celor de reședință, conform taxei stabilite;
- r) copia dispoziției de plată ce confirmă achitarea arendei funciare pe ultimul trimestru;
- s) certificatul de înregistrare a întreprinderii;
- t) și alte documente după caz.

Din experiența actuală a construcțiilor,exploatării garajelor și a parcarilor constatăm următoarele:

- Cooperativele de construcție a garajelor, ce se află în subordonarea diferitor departamente și persoane particulare, efectuau în unele cazuri construcțiile în lipsa autorizațiilor și a proiectelor.
- Construcția garajelor și a parcarilor deseori se efectua pe terenuri destinate amplasării blocurilor locative și a obiectelor de menire social-culturală, în unele cazuri, fără

respectarea prevederilor sanitare și ecologice.

- În urma utilizării neraționale a terenurilor, suprafața prevăzută pentru un loc depășea normativul de 1,5 – 2,0 ori.
- Nivelul de amenajare a teritoriului este sub orice critică.
- Terenurile pentru construcția garajelor se distribuie fără a se lua în considerație locul de trai al proprietarilor. În consecință, proprietarii unor garaje sunt nevoiți să-și păstreze timp îndelungat autoturismele în curte, în stradă sau să ocupe locuri suplimentare la parcarile cu plată din vecinătate, iar garajele servesc în calitate de depozit pentru păstrarea produselor agricole și a lucrurilor casnice.

Una din căile de soluționare a problemelor privind parcare neregulamentară a unităților de transport pe arterele Chișinăului poate fi construcția garajelor supraetajate, a garajelor și parcarilor subterane, în capitală existând deja experiența unor astfel de parări. Pe Calea Leșilor funcționează o parcare supraetajată a întreprinderii " Taxi – Service " S.A., cu 280 de locuri, care dispune de o spălătorie și de o stație de deservire tehnică. De parări similare mai dispune Guvernul, Parlamentul și Ministerul Agriculturii. Se vehiculează ideea construcției unei parări cu treceri subterane și centru comercial în piața Marii Adunări Naționale. Utilizarea intensivă, în acest scop, a „ terenurilor interzise” ar permite reducerea deficitului de terenuri pentru dezvoltarea rețelei de parări a mijloacelor de transport individual.

Reglarea activității parcajelor existente la prevederile legislației în vigoare, a Regulamentului, în primul rând, (marcarea locurilor de staționare, amenajarea, asfaltarea, dotarea cu aparate de încălzire a banilor) va ameliora situația în transportul urban, contribuția la bugetul local fiind semnificativă.

Menționăm că în Chișinău, locurile de parcare din blocurile locative se vând la prețuri tot mai mari, de multe ori un metru pătrat de parcare fiind mai scump decât un metru pătrat de spațiu locativ. Prețul unui metru pătrat de parcare subterană variază între 700 și 1500 de euro și între 250 și 400 de euro pentru același tip de parcare, când se vinde împreună cu locuința. Menționăm că în ultimul caz clientul nu are de ales: oferta presupunând casă+loc de parcare. În zona rezidențială „ Crown Plaza ” aflată pe strada București, apartamentele s-au vândut împreună cu locul de parcare (cu o suprafață de 12 m²) în parking-ul subteran.

Prețurile respective reflectă tendința tot mai accentuată de plasare a spațiilor de parcare în subsolul clădirilor, chiar dacă acestea sunt mai costisitoare comparativ cu parcarile supraterane. Atragem atenția, printre altele, că cheltuielile sunt suportate în întregime de către client, prețul parării fiind deja inclus în cel general, clientul neavând altă opțiune, parcare pe trotuare sau în spațiile verzi fiind avantajul exclusiv al proprietarilor de mașini ce locuiesc în blocuri vechi.

Tabelul nr.6 **Monitorizarea situației privind parcarile din Chișinău (01.07.2007*)**

Sectorul	Numărul de parări			Suprafața, ha			Numărul de locuri-auto		
	Autori- zate	Neauto- rizate	Nelegale; noaptea	Autori- zate	Neauto- rizate	Nelegale; noaptea	Autori- zate	Neautori- zate	Nelegale; noaptea
Ciocana	29	3	12	15,35	1,03	-	5950	432	665
Râșcanovca	34	6	7	12,16	2,09	0,5	4277	840	460
Botanica	42	5	22	8,30	1,75	-	4400	665	930
Buiucani	24	6	4	12,5	2,13	-	3679	490	230
Centru	39	2	-	8,36	0,20	-	3971	150	-
Total	168	22	45	56,67	7,2	0,5	22277	2577	2285

* Sursa: Direcției generale transport public și căi de comunicație a Consiliului municipal Chișinău

4. REGULI PRIVIND FOLOSIREA PARCĂRILOR PUBLICE CU PLATĂ ORARĂ DIN MUNICIPIUL CHIȘINĂU:

- achitarea pentru parcare la începutul perioadei;
- dovada plății parcării se va face afișând în mod vizibil tichetul sau abonamentul pe bordul autovehiculului;
- respectarea timpului de parcare plătit;
- parcările cu aparate vor funcționa în regim de autotaxare;
- tarifele-plafon vor fi aprobate prin decizia Consiliului municipal Chișinău;
- tichetele de parcare, în limita timpului plătit, vor fi valabile în toate parcările publice cu plată orară din Municipiul Chișinău;
- neplata parcării (lipsa tichetului pe bord) sau depășirea timpului de parcare plătit se va sancționa cu blocarea roții autovehiculului;
- blocarea roților mijloacelor de transport se va face și în cazul în care vehiculul este staționat / parcat în zona indicatoarelor „Atenție se blochează roțile”, pe spații verzi și trotuare.

Etapele parcării:

- parcare mijlocului de transport cu respectarea marcajelor existente;
- deplasarea spre aparat sau identificarea încasatorului pentru plata și ridicarea tichetului de parcare;
- afișarea tichetului sau abonamentului de parcare pe bordul mașinii astfel, încât să permită verificarea acestuia, pentru dovada plății parcării;
- părăsirea parcării după expirarea timpului de parcare plătit.
- Parcările publice cu plată pot fi periodic monitorizate de către reprezentanți ai operatorului care vor avea următoarele sarcini și atribuții:
- verificarea existenței și valabilității tichetelor sau abonamentelor de parcare expuse pe bordul mijlocului de transport și luarea măsurilor corespunzătoare în cazul în care există deficiente sau abateri;
- verificarea stării tehnice și asigurarea bunei funcționări a P&D-urilor;
- verificarea modului de parcare a autovehiculelor;
- verificarea stării marcajelor și a indicatoarelor;
- verificarea întreținerii și a infrastructurii spațiului de parcare;
- îndrumarea cetățenilor și rezolvarea solicitărilor și/sau reclamațiilor îndreptățite adresate de către aceștia.

5. EXPERIENȚA INTERNAȚIONALĂ

SUA – New York.

Soluția propusă de Primăria orașului New York privind problema parcării unităților de transport este *parking-ul*, care este unul din elementele de bază indispensabil oricărui imobil.

De prezența sau lipsa și de capacitatea acestuia depinde prețul de piață a blocurilor de locuit, a centrelor comerciale sau de birouri, a hotelurilor etc.

Pentru diferite tipuri și clase de imobile există normative de stat, ultima modificare fiind făcută în anul 2004, unde se determină numărul minim de locuri de care trebuie să dispună acestea.

Federația Rusă

În Federația Rusă lipsește o lege privind reglementarea activității de parcare.

Guvernul or. Moscovei la data de 01.11.2005 a aprobat o hotărâre temporară privind crearea, amenajarea, deservirea și exploatarea parcarilor orașenești cu plată.

Ucraina

În luna ianuarie 2007, comisia de profil a Direcției Generale Arhitectură, Urbanism și Design a Consiliului orașului Kiev a aprobat planul de construire a parcarilor supraetajate terestre și a garajelor până în anul 2020. Proiectul a fost elaborat de către S.A. „Kievproiect” și de Î.S. Institutul „Kievgenplan” la solicitarea Direcției Generale Arhitectură, Urbanism și Design.

Acest proiect prevede asigurarea orașului Kiev cu 94 de parcări cu aproximativ 350 mii de locuri de parcare. Conform planului aprobat în partea centrală a orașului vor fi amplasate parcări supraetajate, iar la periferie-parcări cu maximum 5 niveluri, iar în perimetrul nodurilor de transport urmând să fie construite parcări de rezervă.

România

În București, prețul unui metru pătrat într-o parcare subterană variază între 850 și 1600 de euro și între 270 și 420 de euro/m² într-o locație supaterană. Ca și în Moldova acest preț nu este opțional fiind suportat suplimentar de către cumpărătorul unei locuințe într-un complex rezidențial nou.

Începând cu anul 2004, municipalitatea i-a obligat pe toți constructorii complexelor rezidențiale să asigure cu parcări pe toți proprietarii apartamentelor, 75% din locurile de parcare trebuind să fie plasate la subsol.

Constructorul, la rândul său, a transferat noile costuri către potenții clienți, obligându-i să cumpere parcare indiferent de voința sa. În multe situații, prețul parcării este deja inclus în costul de achiziție, clientul având o singură opțiune, să accepte sau nu condițiile impuse. Totuși, dacă noul proprietar nu este șofer și planurile sale de viață nu prevăd cumpărarea unei mașini, constructorul îi oferă dreptul de a refuza cel de-al doilea loc de parcare.

Normele municipale privind asigurarea numărului minim de locuri de parcare pentru noile construcții stabilesc că în cazul blocurilor locative, constructorul este obligat să asigure cel puțin un loc de parcare locatarilor apartamentelor cu o suprafață de până la 100 m², dacă aceasta este mai mare, constructorul trebuie să ofere două locuri de parcare.

Așa cum o mare parte din noile proiecte ale complexelor locative rezidențiale prevăd locuințe cu suprafețe mai mult decât generoase, de peste 100 m², dezvoltatorii fiind obligați să construiască mai mult decât ar putea să vândă. De exemplu, în megacomplexul construit de „Băneasa Investments” în nordul Bucureștilor, oferta presupune: locuința propriu-zisă, o boxă, unu-două locuri de parcare, terase, raportul între numărul de apartamente și locurile de parcare constituind 1,6 locuri de parcare pentru un apartament.

La București nici nu se pune problema cumpărării unei locuințe fără loc de parcare. Totuși, al doilea este opțional. În unele ansambluri, numărul locurilor de parcare poate fi dublu față de numărul locuințelor - Central Park (454 apartamente - 743 parcări), Green Lake Residences (79 vile, 466 apartamente - 1.100 parcări) sau, dimpotrivă, la jumătate din numărul total de locuințe: West Park (480 apartamente - 300 parcări) sau Planorama (1.104 locuințe - 680 parcări).

Însă, în general, raportul variază între 1,02 și 1,6, Asmita Gardens (802 apartamente - 823 parcări), Rose Gardens (906 locuințe - 1.110 parcări), Belvedere Băneasa (600 apartamente - 800 parcări).

Problema parcarilor dă multă bătaie de cap nu doar dezvoltatorilor de pe segmentul complexelor rezidențiale. Pe piața clădirilor de birouri problema este nu supraoferta locurilor de parcare, ci deficitul acestora. Mihaela Cnobloch, consultant-senior DTZ Echinox, menționează că unii chiriași sunt foarte pretențioși când vine vorba de facilități privind parcare.

Conform standardelor de pe piață, locurile de parcare trebuie să fie în concordanță

cu o rată de cel puțin un loc la minimum 60 m² utili închiriați. Pentru o clădire top clasa A se așteaptă deja o rată de un loc la 40 - 50 m² utili închiriați.

Ținând cont de faptul că Bucureștiul se confruntă cu o mare problemă în ceea ce privește parcare, în special, pe domeniile publice, legea îi obligă pe constructori să asigure un loc de parcare pentru fiecare 60 m² ai suprafeței utile aferente. Totodată, pentru salariați, vizitatori și aprovizionare, numărul locurilor de parcare trebuie suplimentat cu minimum 20%, iar din totalul numărului de locuri de parcare realizate 75% trebuie să fie garaje, iar 25% parcări la sol.

Din motive financiare sau tehnice, unii developeri mai creativi se rezumă la unul sau două niveluri subterane, dar suplimentează locurile de parcare utilizând așa-numitele sisteme Klauss, care permit parcare a doua autoturisme suprapuse. Există situații în care pur și simplu constructorul câștigă un număr mai mare de spații de parcare pe seama reducerii dimensiunii suprafețelor de parcare. Acest fenomen a dus la realizarea unor parcări subterane mult prea înguste, evitate din aceasta cauză de cei pentru care au fost realizate. Un exemplu în acest sens este parcare subterană a clădirii Generali din zona Buzești.

În ceea ce privește chiria percepută pe piață, aceasta se încadrează între 120 și 160 €/locul de parcare subteran/lună pentru imobilele de clasa A, pentru cei ce beneficiază de locații centrale și între 50 și 70 €/loc pentru imobilele din afara centrului. Pentru locurile de parcare exterioare, chiria este, în general, în jurul sumei de 50 - 100 €/loc/lună.

Uneori, locul de parcare este inclus în prețul apartamentului, însă, de obicei, cumpărătorul trebuie să plătească între 8 000 și 20 000 € pentru un loc în garajul subteran sau între 3 000 și 8 000 € pentru un loc într-o parcare supraterrană.

Încasarea tarifului se face de către reprezentantul operatorului de parcare sau prin intermediul aparatelor denumite „distribuitoare de tichete de parcare” în baza unui tichet de parcare. **Distribuitoarele de tichete de parcare**, fac parte din categoria aparatelor de tip P&D („pay & display”, adică „plătește și afișează”). Liderul mondial în producția acestor echipamente de stradă fiind PARKEON GmbH – Germania.

Aparatele pot fi setate să afișeze informațiile în limbile română, engleză, franceză și germană, care opțional se pot selecta pentru afișarea informațiilor.

Pentru utilizarea aparatului trebuie parcurse câteva etape:

- introducerea monedelor (orice tip de monedă aflată în circulație);
- citirea afișajului care indică valoarea monedelor introduse și timpul la care va expira plata parcării;
- validarea sau anularea comenzii;
- în cazul validării se emite tichetul, în cazul anularii se restituie monedele introduse.

Parcări dotate cu spălătorii mobile. Conceptul ProntoWash se bazează pe un sistem mobil de spălare și poate fi introdusă prin franciză în orice mare parcare din Republica Moldova. Cheia afacerii constă într-un sistem mobil de spălare care este de fapt un kart dotat cu un rezervor de detergenți cu spumare redusă, amestecați cu ceară și apă. Pentru o spălare, „washing kart-ul” se folosește numai cinci litri de apă, căci la îndepărtarea murdăriei nu se folosește jetul sub presiune, ci un material cu o porozitate adecvată.

Marile parcări, mai ales cele ale centrelor comerciale, sunt cele mai potrivite pentru acest concept, pentru că frecvența mașinilor este suficient de mare, iar administratorii parcarilor pot fi interesați să acopere o parte din cheltuielile acestora printr-un nou serviciu. Serviciul pare a fi atractiv, mai ales, datorită timpului câștigat de client. Dacă nu se dorește spălare interioară, mașina poate fi lăsată încuiată.

Acest concept este pe cale să fie implementat în marile parcări din România. Translatarea conceptului în România presupune un regim de 80 de spălări pe zi în parcări, în care un loc este ocupat de cel puțin două mașini.

Investiția inițială este estimată la cca. 100.000 de \$ SUA, inclusiv 75.000 de dolari SUA pentru taxa de franciză, de restul fiind nevoie pentru înființarea afacerii: achiziția kart-urilor (unul costă 700 de \$ fără TVA) și a uniformelor (70 de \$ bucata). Proiecțiile financiare au la bază un tarif echivalent de 3 \$ (fără TVA) pentru o spălare. În cheltuielile

lunare intră și redevența aferentă francizei - 60 \$ pe kart. În contul taxei de franciză, francizorul va oferi know-how și asistența de specialitate, conform practicilor firești ale sistemului de franciză.

ÎN LOC DE ÎNCHEIERE:

Concluzii preliminare:

Mobilitatea și flexibilitatea în toate aspectele comerciale, adaptate la specificul pieței, împreună cu managementul profesional ce ține de aspectele tehnice privind derularea proiectelor - importuri directe, sisteme la cheie sau soluții de integrare, va contribui la crearea unei atractivități deosebite a serviciului parcarilor publice cu plată în mediul de afaceri.

Parcările publice cu plată orară sunt acele spații, special semnalizate, destinate parcării autovehiculelor pentru care se percep tarife orare de parcare sau care pot fi utilizate în baza abonamentelor emise în acest scop.

Parcările publice cu plată orară pot funcționa în baza unui orar prestabilit, de luni până vineri, între orele 8⁰⁰ – 18⁰⁰ (cu excepția sărbătorilor legale), în afara orarului funcționând în regim de parcare publice fără plată.

Prin acest studiu ne-am propus:

- să oferim soluții, după noi, eficiente, privind necesitatea implementării managementului traficului staționar, pietonal sau rutier bazat pe tehnologii de ultimă generație, la un raport calitate - performanță fără concurență;
- să sugerăm soluții de control – acces și consultanță privind necesitatea importului de tehnologie și know-how prompte;
- să conturăm asigurări managementului calității privind elaborarea și implementarea unui sistem informațional și tehnologic performant (soft și hard).

În continuare, vom puncta unele avantaje și dezavantaje, oportunități și constrângeri existente privind dezvoltarea infrastructurii complexului de transport, inclusiv, al serviciului public de parcare.

Avantaje:

- densitatea înaltă a rețelei de drumuri auto cu destinație generală;
- reconstrucția străzilor conform planului general;
- existența rezervelor, în profil transversal, pentru extinderea părții carosabile.

Dezavantaje:

- lipsa centurilor în jurul Chișinăului;
- lipsa studiilor privind fluxurile de pasageri și de mărfuri;
- lipsa parcajelor pentru transport;
- supraaglomerarea în orele de vârf a străzilor, în special, în centrul orașului;
- condiții dificile de circulație;
- lipsa unui mediu favorabil privind atragerea investițiilor private în dezvoltarea serviciului public de parcare cu plată.

Oportunități:

- construcția parcajelor supraetajate;
- amenajarea parcarilor de reședință, publice cu plată (tichete și abonamente) și fără plată, precum și concesionarea terenurilor instituțiilor de interes public pentru dezvoltarea parcarilor de serviciu;
- amenajarea stațiilor de așteptare pentru transportul auto de călători în regim de taxi;
- organizarea benzilor speciale pentru deplasarea transportului public (troleibuze, autobuze);
- concordarea parametrilor unor porțiuni de drum cu destinație generală la fluxul

de transport;

- atragerea investițiilor private în dezvoltarea infrastructurii complexului transporturi;
- construirea stațiilor auto periferice comode pentru pasageri.

Constrângeri:

- posibilități reduse de finanțare a bugetului municipal;
- privatizarea terenurilor;
- ritmul accelerat al nivelului de creștere al numărului de mașini;
- lipsa unei plan de acțiuni privind dezvoltarea serviciului public al parcărilor cu plată.

Recomandări posibile:

1. Vehiculul oprit sau staționat pe un drum public trebuie să fie parcat la marginea drumului, într-un singur rând, dacă nu există indicatoare care indică altceva. Motocicletele fără ataș, ciclomotoarele și bicicletele pot fi oprite sau staționate și câte două, una lângă alta. Parcărilor publice cu plată vor putea fi utilizate doar pentru parcare autovehiculelor a căror masă nu depășește 3,5 tone.

2. Staționarea în parcările publice cu plată orară trebuie să fie permisă numai după plata unui tarif orar prestabilit sau în baza abonamentelor emise în acest scop. Tichetul de parcare sau abonamentul va face dovada plății tarifului de parcare doar în cazul în care este expus pe parbrizul mașinii. În cazul în care reprezentanții operatorului de parcare nu vor putea verifica (citi) informațiile înscrise pe tichet sau abonament, ei vor putea considera parcare ilegală (neplătită) și vor acționa în consecință.

3. Nivelul de plată a serviciilor parcarilor auto cu plată sau modul de formare a tarifelor pentru gararea și păstrarea mijloacelor de transport auto în municipiul Chișinău să fie stabilite prin decizia Consiliului municipal Chișinău.

4. Tichete și abonamente.

Activitatea de exploatare a parcarilor poate fi desfășurată, prin taxare în trei moduri:

- taxarea cu tichete orare de unică folosință (în parcări cu personal-încasator) - minimum x lei pentru 1 oră de parcare; tichetele vor putea fi cumpărate de la personalul încasator din parcare;
- taxarea electronică, în funcție de timpul de staționare (în parcări cu aparate denumite „distribuitoare de tichete de parcare”), minimum x lei pentru 30 minute parcare; tichetele se vor cumpăra în regim de autotaxare de la aparatele instalate în parcări;
- abonamente de o zi și lunare; abonamentele de o zi se vor putea cumpăra de la personalul din parcare sau, ca și abonamentele lunare, de la sediul operatorului sau de la centrele de distribuție.

În cazul abonamentelor cu valabilitate de câteva luni, tariful se va calcula înmulțind numărul de luni cu tariful pentru o lună, făcându-se eventual și reduceri.

Tichetele și abonamentele de parcare ar putea fi pot fi valabile în toate parcările publice cu plată orară din municipiu.

Abonamentele se vor elibera doar pentru un singur mijloc de transport (având înscris numărul de înmatriculare și perioada de valabilitate) și, ca și în cazul tichetelor, vor fi valabile numai dacă sunt afișate pe parbrizul autovehiculului.

5. Parcărilor cu plată și cele de reședință pot contribui la majorarea defalcărilor în bugetul municipal. Tarifele practicate pentru utilizarea spațiilor de parcare aflate pe domeniul public trebuie să fie stabilite prin deciziile Consiliului municipal Chișinău. Se recomandă ca tariful pentru un loc de parcare să fie de X lei/oră în parcările cu timp limitat de staționare, X leu/oră când staționarea va fi nelimitată în timp și X lei/lună pentru parcările de reședință. În plus, există posibilitatea vânzării abonamentelor valabile în toate parcările aflate pe domeniul public.

Din veniturile realizate în urma concesiunii serviciului public de administrare a parcarilor publice operatorii vor plăti o redevență procentuală Primăriei municipiului

Chișinău, contribuind astfel la creșterea bugetului local și, implicit, la construirea unor noi parcări moderne, atât de necesare conducătorilor auto. Menționăm că managementul parcarilor publice cu plată face parte dintr-un program amplu, foarte ambițios, în urma căruia Chișinăul va deveni un oraș turistic atractiv, cu servicii europene.

6. Primăria Capitalei trebuie să fie cointerесată în construirea unor parcări moderne la toate intrările în orașul Chișinău, în apropierea stațiilor transportului public. În taxa pentru parcare să fie inclus și prețul unei cartele, pe care șoferii o vor primi o dată cu chitanța de plată a taxei. Astfel, se va reduce numărul de unități de transport care vor tranzita capitala.

7. Mijloacelor de transport care vor fi parcate neregulamentar pe domeniul public (în spații verzi, pe trotuare, pe carosabil unde se interzice oprirea, staționarea sau parcare a autovehiculelor) sau pe locul de parcare închiriat prin contract altei persoane, în urma reclamației acesteia, *li se va bloca roata*.

În proiectul de Regulament privind construirea, întreținerea și exploatarea parcarilor situate în raza municipiului Chișinău este necesar să fie stipulat în mod expres modalitatea de blocare, ridicare / evacuare a mijloacelor de transport, depozitarea și eliberarea autovehiculelor, precum și sancțiunile administrative, cuantumul sancțiunilor economice să fie propus pentru a fi inclus în Titlul VII al Codului Fiscal al Republicii Moldova.

8. În toate spațiile de parcare să fie rezervate și marcate prin indicatorul specific cel puțin două locuri pentru parcare gratuită a mijloacelor de transport ce aparțin persoanelor cu handicap. Dotarea cu sisteme de rezervare (unde e cazul) să se asigure de AE, conform unui model agreat de Direcție.

9. Să se interzică oprirea sau staționarea autovehiculelor care transportă mărfuri periculoase pe drumurile publice din municipiul Chișinău. Staționarea autovehiculelor care transportă mărfuri periculoase să se facă numai în parcarile special amenajate din municipiul Chișinău.

10. Să fie interzisă staționarea autovehiculelor sau convoaielor ce depășesc masa și/sau dimensiunile maxime admise prin lege pe sectoare de drum unde este afectată fluența traficului: poduri, pasaje, pante, sectoare îngustate datorită lucrărilor de renovare, în curbe sau pe sectoare cu vizibilitate scăzută.

11. Staționarea și parcare a autovehiculelor din categoria transportului public interurban și internațional pe domeniul public al municipiului Chișinău să se facă numai în autogările autorizate, în conformitate cu normele în vigoare.

12. Operatorii de transport și taximetriștii particulari care să fie obligați să staționeze în stațiile de așteptare TAXI din municipiul Chișinău, stabilite prin deciziile Consiliilor locale.

13. Întreținerea parcarilor, respectiv refacerea marcajelor, menținerea curățeniei și, pe timpul iernii, dezăpezirea, să se realizeze prin contractarea întreprinderilor specializate.

Lista bibliografică:

1. Legea privind principiile urbanismului și amenajării teritoriului nr. 835 din 17.05.1996 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 1 – 2/2 din 02.01.1997.
2. Codul civil al Republicii Moldova nr. 1107 - XV din 06.06.2002 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 82 - 86 din 22.06.2002.
3. Legea nr. 1103 – XIV din 30.06.2000 cu privire la protecția concurenței // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 166 – 168 / 1205 din 31.12.2000.
4. Legea privind administrația publică locală nr. 436 - XV din 28.12.2006 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 32 din 09.03.2007.
5. Legea privind finanțele publice locale nr. 491-XIV din 09.07.1999 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 101 - 102 din 16.09.1999.
6. Legea serviciilor publice de gospodărie comunală nr. 1402 - XV din 24.10.2002 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 49/211 din 19.03.2003.
7. H.G. nr. 1006 din 13.09.2004 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la concesionarea serviciilor publice de gospodărie comunală // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 171-174/1183 din 17.09.2004.
8. Legea nr. 534 - XIII din 13.07.1995 cu privire la concesiuni // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 67 din 30.11.1995.
9. H. G. nr. 77 din 27.02.1996 pentru aprobarea Regulamentului privind tenderile internaționale de concesionare în Republica Moldova // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 32-33 din 30.05.1996.
10. Codul Fiscal al Republicii Moldova nr. 1163-XIII din 24.04.1997 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 62/522 din 18.09.1997.
11. Titlul VII al Codului fiscal a intrat în vigoare la 01.01.2005. Potrivit art. 4 alin. 1 din Legea pentru punerea în aplicare a titlului VII al Codului fiscal nr. 94-XV din 01.04.2004 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr.80-82/417/21.05.2004, obligațiile fiscale privind taxele locale, care au apărut până la 1 ianuarie 2005, se reglementează în conformitate cu legislația în vigoare la momentul apariției acestor obligații fiscale (n.a. – Legea privind taxele locale nr.186-XIII din 19.07.1994 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 54 – 55 din 18.04.2002.
12. Legea privind protecția consumatorului nr. 105 – VX din 13.03.2003 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 126 – 131 / 507 din 27.06.2003.
13. H.G. cu privire la aprobarea Regulamentului circulației rutiere nr. 713 din 27.07.1999 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 83 - 86 din 05.08.1999.
14. Codul cu privire la contravențiile administrative din 29.03.1985
15. Regulamentul cu privire la parcurile auto cu plată pe teritoriul Republicii Moldova aprobat prin H.G.. nr. 672 din 19.06.1998 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 62 – 65/643 din 09.07.1998.
16. Legea cu privire la limitarea activității de monopol și dezvoltarea concurenței din 29.02.1992 // Monitorul nr. 2/46 din 28.02.1992
17. Legea Republicii Moldova privind măsurile antidumping, compensatorii și de salvagardare nr. 820-XIV din 17.02.2000// Monitorul oficial nr. 5-7/13 din 18.01.01
18. Hotărârea Guvernului R. Moldova cu privire la reglementarea monopolurilor nr. 582 din 17.08.1995 // Monitorul oficial al R. Moldova nr. 59-60/462 din 26.10.1995
19. Hotărârea Guvernului R. Moldova despre Agenția Națională pentru protecția concurenței și reglementarea monopolurilor nr. 889 din 16.07.2003// Monitorul oficial al R. Moldova nr. 155 - 158 / 930 din 25.07.2003
20. H.G. nr. 619 din 05.10.1993 privind unele acte normative referitoare la mecanismul de realizare a legii Republicii Moldova „Cu privire la limitarea activității de monopol și dezvoltarea concurenței // Monitorul nr. 10/314 din 30.10.1993
21. Cadastrul funciar al Republicii Moldova, Agenția de Stat Relații Funciare și Cadastru a Republicii Moldova, Chișinău 2001.
22. Codul fiscal al Republicii Moldova (adoptat prin legile Republicii Moldova nr. 1163-XIII din 24 aprilie 1997, MO, nr. 62 din 1997; nr. 1164-XIII din 24 aprilie 1997, MO, nr. 62 din 1997).
23. Legea fondului rutier (nr. 720 - XIII din 2 februarie 1996) (MO, nr. 14 - 15, 1996, p. I, art. 147).
24. David L. Weimer, Aidan R. Vining, Analiza politicilor publice, ed. ARC, Chișinău, 2004.
25. Frederick S. Lane, Probleme actuale de administrație publică, ed. Epigraf, Chișinău, 2006.
26. Lucica Matei, Managementul dezvoltării locale, Editura Economică, B.1999.
27. Management strategic în administrația publică, Călin Emilian Hîntea, Călin Ghiolțan, Civitas, Cluj - Napoca, 2000.
28. Paul Pryor, Marketingul serviciilor de construcții, ed. Teora, București, 2003.
29. Philip Kotler, Marketingul locurilor, ed. Teora, București, 2001.
30. www.sfin.ro

Lista abrevierilor:

AE	Agenți economici
BNS	Biroul Național de Statistică
CMC	Consiliul Municipal Chișinău
DAU	Direcția generală arhitectură și urbanism
DTP	Direcția generală transport public și căi de comunicație
MTGD	Ministerul Transporturilor și Gospodăriei Drumurilor
OP	Operatori de parcare
PMC	Primăria municipiului Chișinău
SPR	Serviciul Poliției Rutiere

Glosar

Parcarea – spațiu destinat staționării vehiculelor, semnalizat prin indicatoare și marcaje care delimitează locul de partea carosabilă a drumului;

Parcărilor de reședință – spații destinate parcării autovehiculelor, situate la mai puțin de 30 m de frontul imobilelor utilizate de locatari;

Parcărilor publice fără plată – spații de interes public destinate parcării autovehiculelor pentru care nu se percep tarife de parcare și de care vor beneficia toți posesorii de autovehicule din municipiu sau din afara lui.

Parcărilor publice cu plată – spații, special semnalizate, destinate parcării autovehiculelor pentru care se percep tarife orare/zilnice de parcare sau care pot fi utilizate în baza abonamentelor emise în acest scop, precum și pentru prestarea serviciilor aferente contra plată, în baza contractului de arendă / închiriere sau a titlului de proprietate și autorizate de către Direcție;

Parcărilor închiriate instituțiilor de interes public (de serviciu) – locurile de parcare aflate la o distanță mai mică de 50 m de unitățile hoteliere, complexe comerciale, săli de spectacole, baze sportive etc. vor fi închiriate persoanelor juridice (întreprinderi, instituții și organizații).

Operatori de parcare – persoane juridice specializate, care posedă Autorizație de funcționare, desemnată prin hotărârea Comisiei de concurs privind desemnarea operatorilor de parcare, conform anexei nr. 2, prin intermediul căroră autoritățile administrației publice locale / Primăria municipiului Chișinău, în baza hotărârilor adoptate de Consiliile locale / Consiliul municipal Chișinău, întrețin și exploatează locurile de parcare de pe raza municipiului Chișinău;

Zona pietonală – perimetrul care cuprinde una sau mai multe străzi rezervate circulației pietonilor unde accesul vehiculelor este supus unor reguli speciale de circulație având intrările și ieșirile semnalizate corespunzător.

Loc de parcare – suprafață destinată parcarării unui autovehicul fără remorcă, în perimetrul terenului parcarii;

Bon de plată - bon de casă fiscal emis numai de aparatul de casă, care cuprinde detalierea datelor referitoare la serviciul de parcare auto cu plată și care constituie singurul document justificativ pe baza căruia clientul execută plata prestației respective pentru o anumită perioadă de timp;

Autorizație de funcționare - document oficial, eliberat de Direcție, ce atestă dreptul titularului de autorizare de a desfășura și presta servicii de parcare, pentru o perioadă determinată, cu respectarea obligatorie a condițiilor de autorizare.

Anexa nr. 1

Indicatoare



Program: 08-18
Luni - Vineri
Tarif: 1 leu/ora
Plata la aparat

Semnalizare în parcări administrate prin intermediul aparatelor



Program: 08-18
Luni - Vineri
Tarif: 1 leu/ora
Plata la incasator

Semnalizare în parcări administrate prin intermediul incasatorilor



Aparat de taxare sau autotaxare



Datele de contact: Str. Iacob Hâncu 10/1. Mun. Chișinău. Republica Moldova.
Tel. 373-22 22-71-30, 22-18-44. Fax. 373-22 21-09-32
idis_viitorul@mdl.net, si web-site: www.viitorul.org.