

STUDIU DE OPORTUNITATE

privind retragerea parțială din concesiune a serviciului de administrare și exploatare a parcarilor publice cu plată și preluarea în gestiune directă a Municipiului Arad

1. INTRODUCERE

1.1. Scopul studiului

Prezentul studiu de oportunitate are ca scop fundamentarea deciziei Consiliului Local privind retragerea din concesiune (gestiune delegată) a serviciului de administrare a parcarilor publice cu plată și organizarea și exploatarea acestuia în sistem de gestiune directă. Studiul analizează implicațiile juridice, economice, administrative și sociale ale acestei măsuri, în raport cu interesul public local.

Serviciul de administrare a parcarilor publice cu plată reprezintă un serviciu de utilitate publică de interes local, având impact direct asupra mobilității urbane, calității vieții cetățenilor și veniturilor bugetare ale municipiului.

În prezent, serviciul este concesionat către un operator economic aflat sub autoritatea municipiului, însă funcționarea acestuia relevă o serie de disfuncționalități, dintre care: eficiență economică redusă în raport cu potențialul real al serviciului, control limitat al autorității locale asupra politicilor tarifare și operaționale, transparență redusă privind veniturile și cheltuielile aferente exploatarei parcarilor, precum și grad de satisfacție variabil al cetățenilor privind serviciul prestat.

Motivele retragerii din concesiune sunt următoarele:

Necesitatea creșterii eficienței economice: Analiza comparativă cu alte unități administrativ-teritoriale relevă faptul că gestionarea directă a parcarilor publice conduce, în mod frecvent, la creșterea veniturilor nete la bugetul local, prin eliminarea costurilor indirecte și optimizarea colectării taxelor. Datele comunicate de operator confirmă această concluzie și în cazul municipiului Arad: în perioada 01.10.2024 – 30.09.2026, din veniturile de 16.852.079,57 lei realizate din exploatarea parcarilor, la bugetul local au revenit, sub formă de redevență, doar 842.603,98 lei, adică 5%, iar 16.009.475,59 lei (95%) au rămas la operator.

Control direct asupra politicilor publice: Retragerea concesiunii permite autorității locale: stabilirea flexibilă a tarifelor în funcție de zone și intervale orare și implementarea unor politici de mobilitate urbană (descurajarea traficului în centru, facilități pentru rezidenți etc.) și integrarea parcarilor în strategia de smart city.

Creșterea transparenței și responsabilității: Gestiunea directă permite monitorizarea în timp real a încasărilor, raportare transparentă către cetățeni, eliminarea eventualelor ineficiențe generate de managementul externalizat.

Necesitatea modernizării serviciului: Autoritatea locală poate implementa direct, sisteme digitale de plată (aplicații mobile, SMS, plată contactless), senzori de ocupare și management inteligent al locurilor de parcare, integrarea cu alte servicii urbane (transport public, zone pietonale).

Alinierea la interesul public: Deși operatorul are capital majoritar public, funcționarea sa ca entitate economică distinctă poate genera prioritizarea profitului în detrimentul interesului public. Gestiunea directă asigură orientarea exclusivă către interesul comunității.

Avantajele gestiunii directe: Creșterea veniturilor la bugetul local prin eliminarea

intermediarului economic care conduce la colectarea integrală a veniturilor, reducerea costurilor administrative și posibilitatea reinvestirii directe în infrastructură. Raportat la un singur loc de parcare, în anul 2025 bugetul local a încasat 60,62 lei, deși locul a generat venituri de 1.212,49 lei.

Flexibilitate decizională: Autoritatea locală poate adapta rapid: tarifele, reglementările și zonele de parcare cu plată în funcție de nevoile reale ale orașului.

Îmbunătățirea calității serviciului: Gestiunea directă permite: standarde unitare de calitate, reacție rapidă la sesizările cetățenilor și control operațional permanent.

Integrarea strategică urbană: Parcărilor devin instrument activ în: reducerea congestiei, dezvoltarea transportului alternativ, reorganizarea spațiului urban.

1.2. Temeiul legal

Studiul este elaborat în conformitate cu: Ordonanța Guvernului nr. 71/2002 privind organizarea și funcționarea serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat de interes local, aprobată cu modificări prin Legea nr. 3/2003, cu modificările și completările ulterioare – care reglementează organizarea, gestionarea și funcționarea serviciilor de administrare a domeniului public și privat, categorie din care face parte serviciul de administrare a parcărilor publice; OUG nr. 57/2019 – privind Codul administrativ, inclusiv competențele autorităților administrației publice locale; Contractul de delegare a gestiunii cu nr. 82075(2075)/2024, în special art. 3, art. 6, art. 15 lit. b) și art. 17; Regulamentele locale aplicabile serviciului.

Potrivit Ordonanței Guvernului nr. 71/2002, organizarea, coordonarea și reglementarea serviciilor de administrare a domeniului public și privat constituie dreptul exclusiv al autorității administrației publice locale, iar art. 10 din același act normativ prevede alegerea formei de gestiune – directă sau delegată – prin hotărâre a consiliului local.

2. DESCRIEREA SERVICIULUI

Serviciul de administrare a parcărilor publice cu plată include: gestionarea locurilor de parcare publice cu plată, încasarea tarifelor de parcare cu plată, controlul și sancționarea nerespectării regulamentului, întreținerea infrastructurii aferente și implementarea sistemelor de plată și monitorizare.

Serviciul are caracter continuu și impact direct asupra mobilității urbane, veniturilor bugetului local și calității vieții cetățenilor.

3. SITUAȚIA ACTUALĂ – GESTIUNE DELEGATĂ

3.1. Cadru contractual

În prezent, serviciul public de administrare a parcărilor din municipiul Arad este organizat în regim de gestiune delegată, fiind concesionat operatorului Recons SA Arad în baza contractului de delegare nr. 82075(2075)/2024. Acest contract are ca obiect concesionarea gestiunii serviciului public privind organizarea, amenajarea, întreținerea și exploatarea parcărilor cu plată, a parcărilor de reședință, a parcărilor de tip Fast Park, precum și activitatea de ridicare a vehiculelor staționate neregulamentar.

Deși operatorul este o societate comercială cu capital majoritar deținut de municipiu, acesta funcționează în regim economic distinct, având autonomie operațională și financiară. Această structură creează o separare între autoritatea publică locală, în calitate de titular al serviciului, și operatorul care îl gestionează efectiv, cu implicații directe asupra controlului și

eficienței serviciului.

Din punct de vedere economic, contractul transferă operatorului dreptul de a încasa integral tarifele, abonamentele și celelalte sume plătite de utilizatori, Municipiul Arad primind în schimb exclusiv redevența prevăzută la art. 7 din contract, de 5% din sumele încasate (fără TVA), achitată trimestrial. Potrivit datelor comunicate de operator, acesta administrează 6.877 locuri de parcare cu plată, număr neschimbat de la intrarea în vigoare a contractului.

3.2. Probleme identificate

În ceea ce privește controlul exercitat de autoritatea locală, acesta este limitat de cadrul contractual existent. Modificările tarifar sau ajustările de politică publică sunt dificil de implementat, din cauza rigidității contractului de concesiune. Totodată, capacitatea autorității de a interveni operativ în gestionarea serviciului este restrânsă, ceea ce afectează adaptabilitatea acestuia la nevoile reale ale comunității.

Un alt aspect îl reprezintă nivelul redus de transparență. Accesul la date financiare detaliate este limitat, iar monitorizarea în timp real a încasărilor și a fluxurilor operaționale este dificilă. Această situație afectează capacitatea de control și evaluare a performanței serviciului.

De asemenea, gradul de digitalizare este insuficient. Municipiul Arad a achiziționat un sistem de parcuri inteligente care cuprinde soluții moderne, precum senzori de ocupare, aplicație mobilă performantă, sistem care nu a fost încă implementat și care va fi utilizat ca urmare a preluării serviciului de la operator.

Nu în ultimul rând, calitatea serviciului este percepută ca fiind variabilă, existând numeroase reclamații privind disponibilitatea locurilor de parcare și lipsa unui management modern și predictiv al acestora.

4. ANALIZA OPȚIUNILOR

4.1. Menținerea gestiunii delegate

Menținerea actualului sistem de gestiune delegată ar asigura o anumită continuitate administrativă, evitând complexitatea proceselor de tranziție și reorganizare. Cu toate acestea, această opțiune implică inclusiv menținerea unui nivel redus de eficiență economică, limitarea veniturilor care revin bugetului local și păstrarea unui control administrativ insuficient asupra serviciului.

În cifre, menținerea gestiunii delegate până la expirarea contractului (26.09.2029) înseamnă că 95% din veniturile serviciului continuă să rămână la operator. Numai în anul 2025, din veniturile de 8.338.294,80 lei, operatorul a reținut 7.921.380,06 lei, iar bugetul local a primit 416.914,74 lei.

4.2. Gestiunea directă

Alternativa organizării serviciului în regim de gestiune directă oferă o serie de avantaje semnificative. Autoritatea locală ar dobândi control deplin asupra modului de organizare și funcționare a serviciului, putând interveni rapid și eficient în stabilirea tarifelor, implementarea politicilor publice și adaptarea serviciului la nevoile comunității.

De asemenea, veniturile generate ar fi direcționate integral către bugetul local, eliminând costurile indirecte asociate operatorului. Flexibilitatea decizională și capacitatea de implementare rapidă a soluțiilor moderne constituie, de asemenea, beneficii esențiale.

Această opțiune implică însă și asumarea unor responsabilități suplimentare, precum

reorganizarea administrativă și gestionarea directă a resurselor umane, financiare și tehnice.

5. ANALIZA ECONOMICĂ

5.1. Venituri potențiale

Implementarea gestiunii directe ar conduce, în mod rezonabil, la o creștere a gradului de colectare a veniturilor, prin eliminarea pierderilor și optimizarea proceselor. De asemenea, eliminarea costurilor indirecte asociate operatorului ar contribui la creșterea veniturilor nete disponibile la bugetul local.

Analiza de mai jos are la bază datele financiare comunicate de operator prin adresa SC Recons SA Arad nr. 9737/16.10.2026, transmisă ca răspuns la adresa Municipiului Arad nr. 92825/15.10.2026, și nota de calcul privind venitul mediu realizat pe un loc de parcare cu plată, întocmită pe baza acestora.

Tabelul 1. Veniturile realizate din parcări și repartizarea lor între operator și bugetul local

Perioada	Venituri realizate (lei)	Redevență la bugetul local – 5% (lei)	Reținut de operator – 95% (lei)
01.10–31.12.2024	1.727.226,02	86.361,30	1.640.864,72
01.01–31.12.2025	8.338.294,80	416.914,74	7.921.380,06
01.01–30.09.2026	6.786.558,75	339.327,94	6.447.230,81
Total 24 de luni	16.852.079,57	842.603,98	16.009.475,59

Rezultă că, pe întreaga durată de derulare a contractului, pentru fiecare 100 lei plătiți de cetățeni pentru parcare, bugetul local a încasat 5 lei, iar 95 lei au rămas în patrimoniul operatorului. Prin preluarea serviciului în gestiune directă, sumele plătite de utilizatori se încasează integral la bugetul local, potrivit Legii nr. 273/2006 privind finanțele publice locale.

Tabelul 2. Venitul mediu realizat pe un loc de parcare cu plată (6.877 locuri)

Perioada	Venit pe loc (lei)	Venit pe loc pe lună (lei)	Bugetul local – 5% (lei)	Operator – 95% (lei)
01.10–31.12.2024	251,16	83,72	12,56	238,60
2025	1.212,49	101,04	60,62	1.151,87
01.01–30.09.2026	986,85	109,65	49,34	937,51
Total 24 de luni	2.450,50	102,10	122,52	2.327,98

Chiar raportat la cele 6.988 locuri prevăzute în anexa la regulamentul serviciului, venitul mediu pe loc în anul 2025 este de 1.193,23 lei. De asemenea, întrucât redevența reprezintă un procent fix din încasări, raportul de 5% (buget local) la 95% (operator) rămâne identic indiferent dacă veniturile raportate de operator includ sau nu și alte categorii de parcări administrate.

Gradul de valorificare a locurilor de parcare cu plată

Pentru a aprecia măsura în care capacitatea serviciului este efectiv exploatată, veniturile încasate de operator au fost raportate la venitul maxim posibil al locurilor de parcare cu plată. Venitul maxim posibil a fost determinat pe baza:

- (i) numărului de 6.877 locuri de parcare cu plată comunicat de operator;
- (ii) (ii) programului de taxare stabilit prin Regulament – luni–vineri, între orele 08:00–17:00 (9 ore/zi), sâmbăta, duminica și în sărbătorile legale parcare fiind gratuită, ceea ce, pentru anul 2025, înseamnă 248 zile cu tarif, respectiv 2.232 ore pe fiecare loc;
- (iii) (iii) tarifelor orare aprobate, fără TVA, prezentate în tabelul de mai jos, la cursul mediu anual BNR pentru anul 2025, de 5,0431 lei/euro.

Tabelul 3. Tarifele orare aprobate și repartizarea locurilor pe zone de tarificare

Zona de tarificare	Tarif pe oră (fără TVA)	Număr locuri (repartizare cf. Anexei nr. 1.6)
Zona 0	3,00 lei	679
Zona 1	0,50 € ≈ 2,52 lei	2.354
Zona 2	0,40 € ≈ 2,02 lei	3.660
Zona 3	0,20 € ≈ 1,01 lei	184
Medie ponderată / Total	2,26 lei	6.877

În ipoteza ocupării și plății tuturor locurilor pe întreaga durată a programului de taxare, venitul maxim posibil este de 15.541 lei/oră pentru întregul sistem, respectiv 5.044 lei/loc/an.

Tabelul 4. Veniturile încasate de operator raportate la venitul maxim posibil

Perioada	Zile cu tarif	Venit maxim posibil (lei)	Venit încasat (lei)	Grad de valorificare	Venit nevalorificat (lei)
01.10–31.12.2024	64	8.951.861	1.727.226	19,3%	7.224.635
2025	248	34.688.460	8.338.295	24,0%	26.350.165
01.01–30.09.2026	187	26.156.218	6.786.559	25,9%	19.369.659
Total 24 de luni	499	69.796.538	16.852.080	24,1%	52.944.459

Rezultă că, în perioada 01.10.2024 – 30.09.2026, veniturile încasate din cele 6.877 locuri de parcare cu plată au reprezentat doar 24,1% din venitul maxim care putea fi realizat prin aplicarea tarifelor aprobate pe durata programului de taxare, respectiv 16,85 milioane lei din 69,80 milioane lei posibili. Raportat la un singur loc de parcare, în anul 2025 s-a încasat în medie 1.212 lei, față de un maxim posibil de 5.044 lei.

Venitul maxim posibil reprezintă un reper teoretic. Cu toate acestea, un grad de valorificare de numai 24,1% indică existența unei rezerve importante de venituri nevalorificate: atingerea unui nivel de 40–50%, realist pentru un sistem de parcare cu plată dotat cu mijloace moderne de control, ar însemna dublarea încasărilor. Repartizarea locurilor pe zone a fost estimată proporțional cu Anexa nr. 1.6 la Regulament, operatorul comunicând doar numărul total al locurilor; pentru anul 2026 s-a utilizat cursul mediu al anului 2025.

Prin preluarea serviciului în gestiune directă, Municipiul Arad urmărește creșterea gradului de valorificare a locurilor de parcare cu plată peste acest nivel, prin control efectiv și continuu realizat de Direcția Generală Poliția Locală Arad, prin utilizarea sistemului de parări inteligente deja achiziționat (senzori de ocupare, aplicație mobilă, camere LPR) și prin eliminarea parării neplătite, veniturile suplimentare astfel obținute urmând a fi încasate integral la bugetul local.

5.2. Costuri

Pe de altă parte, tranziția către gestiunea directă implică anumite costuri inițiale, inclusiv cheltuieli pentru organizarea serviciului, angajarea și instruirea personalului, precum și investiții în infrastructura digitală necesară modernizării sistemului.

Pentru a stabili dacă gestiunea directă este avantajoasă, veniturile încasate integral la bugetul local trebuie comparate cu costurile de operare suportate de Municipiu. Pragul de rentabilitate este ușor de determinat: gestiunea directă aduce bugetului local mai mult decât redevența actuală atâta timp cât costurile anuale de operare nu depășesc 95% din venituri, adică aproximativ 7,92 milioane lei pe an (1.151,87 lei pe loc de parcare), la nivelul veniturilor din 2025.

Tabelul 5. Venitul net anual al bugetului local în funcție de nivelul costurilor de operare

(venituri 2025: 8.338.294,80 lei)

Costuri de operare (% din venituri)	Venit net la bugetul local (lei/an)	Venit net pe loc (lei/an)	Față de redevența actuală (416.914,74 lei)
40%	5.002.976,88	727,49	de 12 ori mai mult
60%	3.335.317,92	485,00	de 8 ori mai mult
80%	1.667.658,96	242,50	de 4 ori mai mult
90%	833.829,48	121,25	de 2 ori mai mult
95% (prag de rentabilitate)	416.914,74	60,62	egal

Nivelul costurilor în gestiune directă este, în plus, diminuat de resursele de care Municipiul dispune deja: controlul și constatarea contravențiilor se realizează de Direcția Generală Poliția Locală Arad, iar sistemul de parcuri inteligente (senzori de ocupare, aplicație mobilă) a fost deja achiziționat de Municipiul Arad, astfel încât nu sunt necesare investiții inițiale majore în infrastructura digitală. Estimarea detaliată a costurilor (personal, contracte cu furnizorii serviciilor de plată, întreținerea indicatoarelor și a marcajelor) se va reflecta în bugetul local.

5.3. Concluzie economică

Analiza comparativă relevă faptul că, în pofida costurilor inițiale, gestiunea directă este mai eficientă din punct de vedere financiar pe termen mediu și lung, datorită creșterii veniturilor și optimizării cheltuielilor.

Pe baza datelor comunicate de operator, concluzia economică este următoarea: serviciul generează venituri anuale de peste 8,3 milioane lei, din care bugetul local primește în prezent 5%. Gestiunea directă permite încasarea integrală a acestor venituri la bugetul local și rămâne mai avantajoasă decât regimul actual pentru orice nivel al costurilor de operare mai mic de 95% din venituri. Diferența, estimată la câteva milioane de lei anual, poate fi reinvestită în extinderea și modernizarea parcarilor, în digitalizarea serviciului și în proiecte de mobilitate urbană. În plus, veniturile încasate în prezent reprezintă doar 24,1% din venitul maxim posibil al locurilor de parcare cu plată, ceea ce evidențiază o rezervă importantă de venituri, valorificabilă prin exploatarea directă a serviciului.

6. ANALIZA JURIDICĂ

6.1. Legalitatea retragerii

Din punct de vedere juridic, schimbarea formei de gestiune este pe deplin legală, fiind prevăzută art. 10 din Ordonanța Guvernului nr. 71/2002, care conferă autorității administrației publice locale dreptul de a decide asupra modului de organizare a serviciilor publice, de asemenea și prevederile art. 3 alin. (1) lit. i), art. 5 pct. 2 lit. j), art. 10 alin. (1) și alin. (2), art. 11 alin. (2) lit. a) din Ordonanța Guvernului României nr. 71/2002 privind organizarea și funcționarea serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat de interes local, aprobată cu modificări prin Legea nr. 3/2003, cu modificările și completările ulterioare. Totodată, Contractul de delegare nr. 82075(2075)/2024 prevede expres, la art. 6 și art. 15 lit. b), posibilitatea concedentului de a pune capăt delegării înainte de împlinirea termenului, atunci când interesul local o impune, iar la art. 17 alin. (4), că modificarea contractului se face numai prin act adițional încheiat între părți. Întrucât retragerea vizează doar componenta parcarilor publice cu plată, soluția juridică adecvată este încetarea parțială a delegării prin act adițional, cu menținerea contractului pentru parcarile de reședință, parcarile de tip Fast Park și activitatea de ridicare a vehiculelor.

6.2. Modificarea contractului

Modificarea contractului de concesiune se va realiza cu respectarea strictă a clauzelor contractuale și a principiului legalității, astfel încât să fie evitate eventuale litigii sau consecințe juridice negative.

7. ANALIZA RISCURILOR

La nivel operațional, pot apărea disfuncționalități temporare în perioada de tranziție. Acestea pot fi prevenite prin elaborarea și implementarea unui plan etapizat de preluare a serviciului, care să asigure continuitatea acestuia.

Din perspectivă financiară, costurile inițiale pot fi ridicate, însă acestea pot fi gestionate printr-o planificare bugetară adecvată și vor fi recuperate ulterior prin veniturile generate. Riscul unei scăderi a veniturilor după preluare este redus, întrucât tarifele și zonele de parcare rămân neschimbate la data preluării.

Din perspectivă juridică, principalele riscuri constau în eventuale pretenții ale operatorului privind valoarea neamortizată a investițiilor realizate din fonduri proprii și în contestarea actelor de constatare și sancționare emise în perioada de tranziție. Acestea pot fi prevenite prin reglementarea clară, în actul adițional și în procesul-verbal de predare-primire, a datei transferului și a obligațiilor reciproce ale părților, precum și prin intrarea în vigoare a noului regulament la aceeași dată cu abrogarea celui anterior.

8. IMPACTUL ASUPRA COMUNITĂȚII

Implementarea gestiunii directe este de natură să genereze un impact pozitiv asupra comunității locale. Serviciile vor deveni mai eficiente și mai adaptate nevoilor cetățenilor, nivelul de transparență va crește semnificativ, iar tarifele vor putea fi ajustate în mod echitabil, în funcție de realitățile locale. În același timp, mobilitatea urbană va fi îmbunătățită printr-un management mai eficient al parcarilor.

9. IMPLEMENTAREA MĂSURII

Procesul de implementare va fi structurat în mai multe etape succesive, respectiv: adoptarea hotărârii Consiliului Local, modificarea contractului de concesiune, preluarea bunurilor aferente serviciului, organizarea efectivă a structurii administrative și operaționale, precum și digitalizarea și modernizarea sistemului.

În paralel, se vor realiza: modificarea organigramei, a statului de funcții și a regulamentelor de organizare și funcționare ale structurilor implicate, includerea veniturilor și cheltuielilor aferente serviciului în bugetul local, precum și informarea publică a utilizatorilor cu privire la data preluării serviciului și la noile modalități de plată.

10. CONCLUZII FINALE

În urma analizei efectuate, rezultă în mod clar că gestiunea directă reprezintă soluția optimă pentru administrarea serviciului de parcuri din municipiul Arad. Aceasta permite maximizarea veniturilor la bugetul local, asigură un control administrativ deplin și facilitează implementarea eficientă a politicilor publice, în concordanță cu interesul comunității.

Concluzia este susținută de datele concrete ale derulării contractului: în cele 24 de luni analizate, din veniturile de 16.852.079,57 lei generate de parcarile publice cu plată, bugetul local a încasat 842.603,98 lei. Un loc de parcare a produs în anul 2025 un venit mediu de 1.212,49 lei, din care la bugetul local au ajuns 60,62 lei. Totodată, gradul de valorificare a

locurilor de parcare cu plată a fost de numai 24,1% din venitul maxim posibil, potrivit tarifelor aprobate și programului de taxare. Preluarea serviciului în gestiune directă este, prin urmare, oportună din punct de vedere economic, ea permițând Municipiului Arad să valorifice integral un bun al domeniului public în interesul comunității locale.

11. PROPUNERE

În consecință, se propune aprobarea retragerii din concesiune a serviciului, reorganizarea acestuia în regim de gestiune directă și mandatarea primarului municipiului pentru ducerea la îndeplinire a măsurilor necesare, prin intermediul compartimentelor de specialitate din cadrul administrației publice locale.

Director executiv
Ștefan SZUCHANSZKI

Șef serviciu
Mihaela BALAȘ

Șef serviciu
Iulian MORAR