

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ

SECRETAR GENERAL

ANEXA

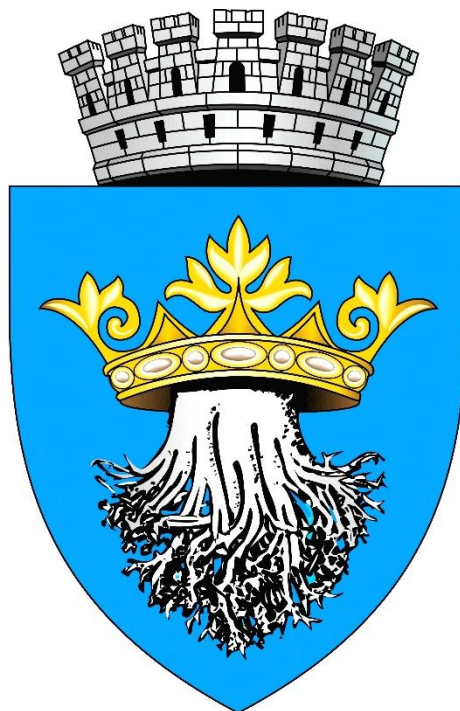
LA HOTĂRÂREA CONSILIULUI LOCAL

NR. _____ / _____

privind aprobare

STUDIU DE FUNDAMENTARE
PRIVIND CONCESIUNEA DE LUCRĂRI ȘI SERVICII PENTRU
REALIZAREA OBIECTIVULUI DE INVESTIȚII
„CONSTRUIRE PARCĂRI PUBLICE ÎN MUNICIPIUL BRAȘOV”

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BRAȘOV



- **PIESE SCRISE –**
STUDIU DE FUNDAMENTARE
PRIVIND CONCESIUNEA DE LUCRĂRI ȘI SERVICII PENTRU REALIZAREA
OBIECTIVULUI DE INVESTIȚII
„PARCĂRI ÎN MUNICIPIUL BRAȘOV”

FOAIE DE SEMNĂTURI

Nr. Crt.	Nume, prenume	Funcție	Semnătură
1	Arh. Radu Negulescu	Arhitect	
2	Ing. Marin Rogoz	Inginer CFDP	
3	Ing. Claudiu Anton Ursu	Inginer civile	

Elaborator: PUBLIC RESEARCH SRL

CUPRINS

1. DATE GENERALE.....	5
1.1. DENUMIREA OBIECTIVULUI DE INVESTIȚII	5
1.2. ASPECTE GENERALE ALE STUDIULUI.....	5
1.3. OBIECTIVELE STUDIULUI.....	5
1.4. AMPLASAMENTUL	8
1.5. TITULARUL INVESTIȚIEI	8
1.6. BENEFICIARUL INVESTIȚIEI.....	9
1.7. ELABORATORUL STUDIULUI DE FUNDAMENTARE.....	9
2. NECESITATEA ȘI OPORTUNITATEA INVESTIȚIEI	9
2.1. PREZENTARE PRIVIND SITUAȚIA EXISTENTĂ	9
2.2. OPORTUNITATEA INVESTIȚIEI	10
3. INFORMAȚII GENERALE PRIVIND PROIECTUL PROPUȘ	12
4. DESCRIEREA OBIECTIVULUI DE INVESTIȚII DIN PUNCT DE VEDERE TEHNIC ȘI FUNCȚIONAL. 17	
4.1. PARTICULARITĂȚI ALE AMPLASAMENTULUI.....	17
4.2. IPOTEZE DE LUCRU.....	19
4.3. DESCRIEREA DIN PUNCT DE VEDERE TEHNIC, CONSTRUCTIV, FUNCȚIONAL- ARHITECTURAL ȘI TEHNOLOGIC	20
5. NIVELUL MINIM AL REDEVENȚEI	24
6. PROCEDURA UTILIZATĂ PENTRU ATRIBUIREA CONTRACTULUI DE CONCESIUNE ȘI JUSTIFICAREA ALEGERII PROCEDURII.....	25
7. COSTURILE ESTIMATIVE ALE INVESTIȚIEI.....	26
7.1. FEZABILITATEA ECONOMICĂ A CONCESIUNII.....	27
7.1.1. VENITURI OPERAȚIONALE	29
7.1.2. VENITURI DIN REDEVENȚĂ CE VOR REVENI CONCEDENTULUI.....	32
7.1.3. COSTURI OPERAȚIONALE ALE CONCESIONARULUI	35
7.2. CALCULUL CCR.....	41
8. OBIECTUL ȘI DURATA CONCESIUNII.....	45

8.1. TERMENELE PREVIZIBILE PENTRU REALIZAREA PROCEDURII DE CONCESIONARE	47
9. ASUMAREA RISCURILOR CONCESIUNII.....	47
10. ACTE LEGISLATIVE CARE REGLEMENTEAZĂ DOMENIUL INVESTIȚIEI	59
10.1. LEGI ȘI REGULAMENTE PRIVIND CONTRACTAREA LUCRĂRILOR ȘI SERVICIILOR DE PARCARE	59
10.2. ÎNCADRAREA OBIECTIVULUI ÎN POLITICILE DE INVESTIȚII GENERALE, SECTORIALE SAU REGIONALE – PREVEDERI ALE LEGISLAȚIEI ACTUALE – REGULAMENTE NAȚIONALE – LEGI ȘI REGULAMENTE PRIVIND PARCAREA.....	60

1. DATE GENERALE

1.1. DENUMIREA OBIECTIVULUI DE INVESTIȚII

“Studiu de fundamentare pentru stabilirea soluțiilor optime privind concesiunea de lucrări și servicii pentru realizarea unui obiectiv de investiții cu funcțiunea de parcare publică subterană în Municipiul Brașov și operarea unei parări existente”

Obiectul prezentului studiu reprezintă analiza fezabilității tehnice, economice și financiare a opțiunilor pentru o posibilă concesiune de lucrări și servicii în vederea execuției și administrării de parări la nivelul Municipiului Brașov.

1.2. ASPECTE GENERALE ALE STUDIULUI

La elaborarea prezentului studiu au fost realizați următorii pași:

- Analizarea detaliată a documentațiilor și a informațiilor existente aferente terenurilor și imobilelor puse la dispoziție de Municipiul Brașov pentru realizarea investițiilor.
- Studiarea pieței pentru posibilele funcțiuni ale imobilelor care urmează să fie construite și administrate, astfel încât să poată determina potențiala cerere și costurile de operare aferente diferitelor activități;
- Întâlniri periodice între elaboratorii Studiului și reprezentanții Municipiului pentru stabilirea de comun acord a ipotezelor de lucru;
- Studiarea datelor statistice necesare;
- Analizarea proiectelor derulate în paralel de Municipiului Brașov în zona de investiție.

1.3. OBIECTIVELE STUDIULUI

Obiectivele studiului vizează două paliere, strâns legate între ele:

- 1) Conformarea cu prevederile legale privitoare la analiza opțiunilor și fundamentarea deciziei de concesiune

Conform prevederilor legale (în special art. 15 al HG 867/2016), studiul de fundamentare poate sta la baza deciziei de concesiune dacă forma propusă de concesiune este:

- Fezabilă și realizabilă;
- Proiectul răspunde cerințelor și politicilor concedentului;
- Au fost luate în considerare alternative;

- Realizarea analizei comparative între soluția unui contract de achiziție publică și soluția unui contract de concesiune de lucrări și servicii;
- Asigurarea și susținerea financiară pentru proiect.

Aceste elemente sunt analizate în cadrul studiului după cum urmează:

Obiective urmărite	Secțiuni dedicate
Proiectul este fezabil și realizabil	Toate aspectele analizate în Studiu urmăresc aceste elemente, în special: - Fezabilitate tehnică - Fezabilitate economico-financiară - Matrice de alocare a riscurilor - Concluzii
Proiectul răspunde cerințelor și politicilor entității contractante	- Aspecte legale și instituționale - Indicatori de performanță - Concluzii
Au fost luate în considerare alternative	- Fezabilitate economico-financiară : descriere scenarii - Aspecte legale și instituționale - Concluzii
Analize comparative - Concesiune lucrări - Concesiune lucrări și servicii	- Aspecte legale și instituționale

2) Stabilirea obiectivelor concedentului cu privire la concesiune din punct de vedere al eficienței gestionării patrimoniului public și al obiectivelor de dezvoltare la nivelul municipiului. Acestea vor urmări în special:

- Cerințe privitoare la realizarea construcției;
- Cerințe privitoare la modalitatea de operare a investițiilor existente și viitoare;
- Cerințe privitoare la veniturile municipalității ca urmare a concesiunii;
- Cerințe privitoare la transferul proprietății la finalizarea contractului de concesiune.

Prezentul studiu are drept obiective menționate mai jos și care sunt detaliate în cadrul capitolelor următoare:

- Descrierea și identificarea bunurilor care urmează să fie concesionate;
- Motivele de ordin economic, financiar, social și de mediu, care justifică realizarea concesiunii;
- Nivelul minim al redevenței;
- Procedura utilizată pentru atribuirea contractului de concesiune și justificarea alegerii procedurii;
- Durata estimată a concesiunii;
- Investițiile necesare pentru realizarea și funcționarea obiectivelor;
- Termenele previzibile pentru realizarea procedurii de concesionare;
- Costurile estimative ale investiției și analiza financiară.

Obiectivul general urmărit în urma implementării contractului de concesiune de lucrări și servicii constă în realizarea unei construcții având destinația de parcare subterană, pe minim 2 niveluri, care din punct de vedere arhitectural și funcțional să se încadreze în reglementările urbanistice aprobate pentru zona care face obiectul investiției.

Obiectivele specifice ale implementării proiectului sunt următoarele:

- Amenajare locuri de parcare în zona centrală a Municipiului Brașov ce respectă normativele în vigoare;
- Configurarea unui spațiu ce va asigura confortul utilizatorului conform standardelor actuale de proiectare a parcajelor pentru autoturisme și de securitate la incendiu;
- Creșterea economică a zonei prin asigurarea unor facilități importante pentru comunitatea locală și pentru persoanele aflate în tranzit, inclusiv turiști;
- Facilitarea accesului la serviciile care își desfășoară activitatea în imobilele situate perimetral B-dului Eroilor și Piața Revoluției;
- Asigurarea locurilor de parcare necesare serviciilor de cazare a căror activitate se desfășoară în imobile care definesc zona centrală și care nu beneficiază de parcări private sau suprafețe cu posibilitatea de amenajare a acestora.

Concesiunea de lucrări și servicii care face obiectul prezentei proceduri – faza studiu de fundamentare, presupune realizarea de către viitorul concesionar, prin finanțare proprie, a următoarelor etape:

I. Etapa de elaborare PUZ- doar dacă este necesar

II. Etapa de proiectare a imobilului (faza PT) și autorizarea construirii;

III. Etapa de construire;

IV. Etapa de operare a acestuia conform funcțiunii oferite.

Construcția de parcaje subterane va contribui la dezvoltarea echilibrată a sistemului de transport în Municipiul Brașov prin dezvoltarea sistemului de spații urbane de parcare a orașului. Atât arterele majore din zonă cât și cele secundare trebuie să intre într-un proces de decongestionare prin măsuri administrative care să asigure pe de o parte fluidizarea traficului auto în zonă, iar pe de altă parte asigurarea unei circulații în condiții civilizate celorlalți participanți la trafic, pietoni și bicicliști.

Modul de exploatare a parcajului subteran va fi stabilit prin contractul de concesiuni lucrări care se va încheia între Primăria Municipiului Brașov, având calitatea de Concedent și investitorul privat, având calitatea de Concesionar, selectat cu prevederile Legii nr. 100 / 2016, privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii.

1.4. AMPLASAMENTUL

Amplasamentul viitoarei construcții este situat în județul Brașov, municipiul Brașov, astfel:

- Terenul din zona Parc Titulescu.

Suplimentar, se are în vedere administrarea și operarea Parcării Regina Maria, amplasată pe strada Pieții, Municipiul Brașov.

1.5. TITULARUL INVESTIȚIEI

Datele de identificare ale titularului investiției:

Denumirea legală completă (numele organizației):	PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BRAȘOV
Cod de înregistrare fiscală	4384206
Statutul legal	UAT
Adresa oficială	Bd-ul Eroilor, nr. 8, Municipiul Brașov, jud. Brașov
Adresa poștală	Bd-ul Eroilor, nr. 8, Municipiul Brașov, jud. Brașov, Cod Postal 500007
Nr. telefon: codul țării + codul municipiului + numărul	(0268) 405 000
Nr. fax: codul țării + codul municipiului + numărul	-
E-mail	contact@brasovcity.ro
Site-ul organizației	www.brasovcity.ro

1.6. BENEFICIARUL INVESTIȚIEI

Beneficiarul și titularul investiției este **Municipiul Brașov**.

1.7. ELABORATORUL STUDIULUI DE FUNDAMENTARE

Studiul de fundamentare a fost realizat de către **PUBLIC RESEARCH SRL**, conform contract de servicii nr. 4 / 209940/11.02.2026.

2. NECESITATEA ȘI OPORTUNITATEA INVESTIȚIEI

2.1. PREZENTARE PRIVIND SITUAȚIA EXISTENTĂ

Numărul total de locuri de parcare inventariate în 2021 în Brașov era de 89.918, din care 67.529 locuri parări publice și 22.389 locuri parări private. La acestea se pot adăuga încă 2.222 de locuri de parcare legale inventariate dar neamenajate, pentru cele 94.897 de autoturisme înmatriculate în Brașov, dar care este evident că nu acoperă nevoia de parcare pentru Brașov, care ar trebui să asigure 1,8 locuri de parcare pentru fiecare autoturism. Deși după numărul locurilor de parcare Brașovul este pe locul 2 în țară, după București, la capitolul eficiența locurilor de parcare este abia pe locul 7.

Municipiul Brașov și zona sa metropolitană reprezintă una din principalele destinații turistice ale României, atrăgând anual peste 600.000 de turiști. Deși prognoza din PMUD 2015 miza pe un aflus de peste 700.000 de turiști în anul 2020 și peste 1 milion în 2025, pandemia a făcut ca aceste valori să nu fie atinse. Chiar și așa numărul ridicat de turiști care sosesc cu autoturismul personal pune presiune pe numărul deja redus de parări în Centrul istoric, cartierul Schei dar și în Poiana Brașov pe timpul iernii. După perioada pandemică numărul turiștilor revine la situația dinainte de 2020 și este așteptat să continue creșterea anuală de 10%.

Specificul turistic al Brașovului face comportamentul de mobilitate a turiștilor să aibă un impact major asupra sistemului de parări publice și private. În acest sens, în funcție de cerere, zonele turistice trebuie să ofere posibilitatea turiștilor de a parca la unitatea de cazare sau în apropierea ei, dar și în apropierea obiectivelor turistice. O provocare specifică în acest sens este numărul ridicat de unități de cazare și apartamente de închiriat pe o perioadă scurtă aflate în Centrul istoric, care sunt înscrise în platforme precum Booking sau Airbnb și care nu beneficiază de locuri de parcare. Numai în Centrul istoric se regăsesc peste 200 de astfel de unități de cazare, față de doar 30 care oferă un loc de parcare. Specificul morfologic al Centrului istoric, cu un procent de ocupare a terenului de peste 75% și curți foarte mici și înguste, face ca parcare pe parcelă să fie foarte dificilă sau chiar imposibilă.

Turiștii care sosesc cu autoturismul personal la aceste unități de cazare sunt nevoiți să parcheze autoturismul personal pe unul din puținele locuri de parcare publice disponibile, aceleași locuri care sunt utilizate și de către rezidenți și alți utilizatori ai zonei centrale. Aproximativ 28% din autoturismele parcate în zona centrală sunt înmatriculate în alt județ decât Brașov (sau țară) față de media de 15% la nivel de oraș, iar cele aproximativ 2.800 de locuri de parcare (inclusiv cele de la magazinul Universal / Star) trebuie să satisfacă nevoia de parcare pentru turiști, vizitatori, angajați și rezidenți care nu au suficient loc de parcare pe parcelă. Pe adrese din Centrul istoric erau înmatriculate în 2021, 1.975 de autoturisme pe persoană fizică, la care se mai adaugă 1.050 de autoturisme pe persoană juridică. Totuși în ceea ce privește normarea acestor unități de cazare, cât timp este vorba de apartamente transformate în unități de cazare, cererea de parcare ar trebui să fie similară cu cea a unei locuințe, ba chiar mai mică.

De regulă orașele cu centre istorice cu o morfologie similară cu cea a Brașovului oferă la marginea zonei centrale o suită de parcuri de capacitate medie (100-250 de locuri), unde turiștii își pot lăsa autoturismele fie contra cost sau pe baza unui abonament deținut de proprietarul unității de cazare. Aceste parcuri denumite adesea „park & walk” au ca principal rol transferul de la deplasarea cu autoturismul către mersul pe jos, dar mai ales pe parcursul nopții își păstrează și rolul de parcare rezidențială sau pentru turiști.

În cazul Brașovului, la marginea zonei centrale se află o singură parcare multietajată (Parcarea de la Regina Maria), care însă nu oferă pachete pentru turiști și păstrează doar un număr limitat de abonamente pentru rezidenți și angajați. Mai există parcare de la magazinul Universal / Star care este tarifată la oră și parcurile de la Primărie, Livada Poștei și din lungul Bd. Eroilor. Acest cumul de parcuri are rolul de a prelua cererea de parcare pentru zona centrală, astfel încât turiștii și vizitatorii să parcheze la marginea centrului istoric continuând deplasarea pe jos.

Pentru că nu sunt suficiente locuri de parcare la marginea Centrului istoric, foarte mulți utilizatori și turiști preferă să parcheze regulamentar sau neregulamentar pe străzile înguste din cartierul Schei, suprasolicitând practic stocul deja foarte limitat de parcuri rezidențiale. Zonele vizate de acest fenomen sunt străzile: Poarta Schei, Castelului, N. Bălcescu, Constantin Lacea, Dr. Gheorghe Baiulescu, str. Prundului sau Alea Tiberiu Brediceanu.

2.2. OPORTUNITATEA INVESTIȚIEI

Pentru decongestionarea străzilor și eliberarea căilor de circulație de autovehicule parcate necorespunzător se are în vedere de către Primăria Municipiului Brașov realizarea unor parcuri de mare capacitate amplasate în zonele de interes public cu densitate mare a utilizatorilor, a indicelui de motorizare și a frecvenței traficului astfel încât să se asigure o exploatare cât mai constantă a acestora.

Caracteristicile parcărilor trebuie să corespundă domeniului de aplicare și să răspundă cât mai bine nevoilor orașului, respectiv a comunității locale. Înființarea de parcări subterane care să ocupe cât mai puțin spațiu, dar care să ofere capacitate crescută de locuri de parcare, derivă dintr-o necesitate acută de a dispune de mai multe locuri de parcare pentru mijloace de transport, fără a reduce suprafețele verzi din zona urbană.

Municipiul Brașov are oportunitatea de a dezvolta o infrastructură de parcare integrată în sistemul de mobilitate urbană sustenabilă, prin transferul staționării autovehiculelor din carosabil în infrastructuri dedicate, subterane și gestionate inteligent. Această abordare este aliniată politicilor europene de mobilitate urbană care vizează reducerea traficului auto la nivelul solului, îmbunătățirea calității aerului și crearea de spații publice pietonale de calitate. Parcarea publică subterană reprezintă un instrument complementar al unui sistem integrat de mobilitate, alături de transportul public, piste pentru bicicliști și soluțiile de park & ride.

În zona centrală a municipiului, care face obiectul prezentului studiu, pe perioada zilei, spațiile de staționare din carosabil sau locurile de parcare de pe platformele amenajate la sol, sunt ocupate în proporție de 90-95 % având efecte negative la nivel local, respectiv: diminuarea capacității de circulație, scăderea semnificativă a vitezei de deplasare și creerea de ambuteiaje, creșterea noxelor și a zgomotului, etc.

Zona Schei – Constantin Lacea și George Coșbuc fac parte din străzile care au preluat cererea de parcare pentru zona centrală în urma politicii de desființare a parcuri la marginea zonei centrale (Nicolae Iorga, N. Bălcescu etc.). O parte din deficit are la bază o deservire precară a liniilor de transport public dar și o cerere mult prea mare de locuri de parcare pentru turiști, angajați și vizitatori. Dezideratul în acest caz, este de a reduce pe cât posibil nevoia de parcare în zonă prin suplimentarea parcărilor la intrarea în centrul istoric și ameliorarea accesibilității cu transportul public.

Toate aceste aspecte menționate relevă creșterea semnificativă a valorilor traficului dinamic și staționar, deteriorarea spațiilor verzi și a trotuarelor prin parcări ilegale, subliniindu-se astfel oportunitatea oricărei investiții în construirea de parcări subterane.

Efectele pozitive previzionate prin realizarea obiectivului de investiții sunt:

- Asigurarea unui număr mai mare de locuri de parcare, pentru utilizatorii ce frecventează zona;
- Folosirea eficientă a terenului prin asigurarea unui număr mare de locuri de parcare pe o suprafață construită mică;
- Fluidizarea circulației auto și pietonale;
- Creșterea atractivității zonei centrale.

Din studii rezultă că un autoturism este în mișcare aproximativ 45 min/zi (valoare medie) în restul timpului acesta este staționar. Astfel staționările și parcarile în zonele centrale și în cartierele de locuit au

devenit tot mai dificil. Drept urmare traficul rutier dinamic și cel staționar (parcările și staționările) sunt într-o strânsă corelație cu interesele de deplasare și cu rețeaua rutieră a orașului (structură, stare, etc.).

Staționările pe locuri permise sau în cele nepermise au ca și consecințe:

- reducerea la cel puțin jumătate a capacității de circulație a drumului;
- scăderea vitezei medii de deplasare pe graful asociat rețelei de drumuri;
- creșterea parcursului mediu de deplasare;
- reducerea vitezei medii de deplasare a mijloacelor de transport în comun.

Creșterea explozivă a parcului auto și traficului rutier din ultimii ani în Municipiul Brașov, impun, astfel, luarea unor măsuri pentru sporirea capacității de parcare și circulație, a fluenței și a siguranței circulației rutiere pe întreaga rețea stradală.

La ora actuală aceste măsuri se transpun prin suplimentarea locurilor de parcare subterane, supraterrane și la sol, prin extinderea parcărilor existente și înființarea altora noi pe locațiile posibile, cu scopul ocupării de teren minimal, amplasamentele ocupate fiind în detrimentul spațiilor verzi din vecinătatea arterelor principale.

Actuala rețea de parcări la nivelul Municipiului Brașov este formată din 3 tipuri principale:

1. parcări publice cu tarifyare orară;
2. parcări rezidențiale publice cu abonament anual;
3. parcări private accesibile publicului (preponderent în centrele comerciale).

La acestea se mai adaugă cele două parcări construite cu fonduri europene (Poiana Brașov și Regina Maria) care funcționează mixt, cu tarifyare orară și cu o serie de abonamente rezidențiale.

Parcările publice, tarifyate de regulă la oră, sunt localizate cu precădere în lungul principalelor artere, în vecinătatea unor obiective de interes cotidian și în câteva cartiere de locuințe individuale cu o mixtitate funcțională mai mare (ex. str. Lungă, str. De Mijloc sau str. Traian).

3. INFORMAȚII GENERALE PRIVIND PROIECTUL PROPUȘ

Elaborarea Studiului de fundamentare privind decizia de concesiune de lucrări și servicii prin care Primăria Municipiului Brașov încredințează realizarea de obiective de investiții cu funcțiunea de parcare publică subterană în zona centrală a orașului reprezintă o cerință obligatorie în orice situație în care autoritatea contractantă intenționează să atribuie un contract de concesiune de lucrări și servicii, conform prevederilor legale.

Inițiativa concesiionării are ca obiectiv principal utilizarea amplasamentului la potențialul maxim atât din punctul de vedere al concedentului, Primăria Municipiului Brașov, cât și al concesiionarului.

Se are în vedere realizarea obiectivului de investiții „Parcari în Municipiul Brașov” prin încheierea unui contract de concesiune de lucrări și servicii cu un investitor privat care să asigure proiectarea, finanțarea, construcția și exploatarea parcarilor.

Contractul de concesiune de lucrări și servicii este contractul prin intermediul căruia se încredințează unuia sau mai multor operatori economici (Concesionari) executarea unei lucrări, iar în contraprestație acesta sau aceștia dobândesc dreptul de a exploata rezultatul lucrărilor executate, preluând totodată și o parte semnificativă a riscului de operare de natura economică.

Autoritatea Contractantă care a contribuit și a încheiat un contract de concesiune de lucrări are calitatea de Concedent. Contractantul care a devenit parte dintr-un contract de concesiune de lucrări are calitatea de Concesionar. Contractul de concesiune de lucrări și servicii cuprinde clauze clare referitoare la drepturile și obligațiile fiecărei părți. Contractul de concesiune va avea clauze prin care se stabilesc în mod explicit modul de distribuire a riscurilor pe întreaga durată a acestuia.

Justificarea alegerii concesiunii de lucrări și servicii față de achiziția publică clasică

Alegerea instrumentului juridic al concesiunii de lucrări și servicii față de achiziția publică clasică este justificată prin următoarele argumente, în conformitate cu prevederile art. 14 alin. (1) din HG 867/2016 și ale Legii nr. 100/2016:

(i) Transferul riscului operațional semnificativ: Concesionarul preia riscul de construcție (depășiri de cost, întârzieri de execuție), riscul de cerere (numărul efectiv de utilizatori pe toată durata concesiunii) și riscul de disponibilitate (asigurarea operării corespunzătoare a infrastructurii). Bugetul local nu este expus la niciun risc financiar direct pe durata contractului, Municipiul Brașov negarantând niciun nivel minim de venituri Concesionarului.

(ii) Finanțarea privată integrală a investiției: CAPEX-ul estimat, de 11.790.000 euro pentru parcajul subteran din zona Parc Titulescu, respectiv 12.190.000 euro cumulat în scenariul recomandat (inclusiv reamenajarea Parcării Regina Maria), este finanțat în totalitate de operatorul economic privat, fără nicio contribuție din bugetul public local sau din fonduri europene. Aceasta permite Municipiului Brașov să aloce resursele publice altor priorități de infrastructură urbană.

(iii) Eficiența față de achiziția publică clasică: O achiziție publică a aceleiași infrastructuri ar implica angajarea integrală a fondurilor publice, plus costuri separate de operare și întreținere pe durată nedefinită. Concesiunea de lucrări și servicii integrează proiectarea, finanțarea, construcția și operarea într-un singur contract, generând eficiențe pe toată durata de viață a activului (lifecycle efficiency) și creând stimulente clare pentru operator să mențină calitatea serviciului pe toată durata concesiunii, știind că recuperarea investiției depinde direct de calitatea și continuitatea serviciului oferit.

(iv) Recuperarea investiției exclusiv prin venituri din exploatare: Concesionarul recuperează totalul investiției exclusiv din veniturile generate de serviciul de parcare pe durata celor 49 de ani de concesiune. Nu există niciun mecanism de subvenție sau compensare din bugetul public. Aceasta confirmă că structura contractuală respectă cerința legală a transferului semnificativ al riscului de operare de natură economică, definit la art. 6 din Legea nr. 100/2016.

În temeiul contractului de concesiune, Concesionarul dobândește dreptul de a exploata, în tot sau în parte, rezultatul lucrărilor, care fac obiectul contractului, potrivit obiectivelor și standardelor de calitate stabilite de concedent în etapa de licitație. Concesionarul are dreptul de a folosi și de a culege fructele bunurilor ce fac obiectul concesiunii, potrivit naturii bunului și scopului de părți stabilit prin contractul de concesiune.

Parcarea subterană în Municipiul Brașov construită în baza unui contract de concesiune de lucrări și servicii va fi utilizată contra – cost. Concesionarul va avea dreptul de a încasa veniturile rezultate din activitatea de parcare subterană, cu condiția îndeplinirii cerințelor legale privind desfășurarea acestor activități.

Scopul principal al contractului este să asigure, pe baza unei gestionări optime, efectuarea la un nivel corespunzător a activităților, la prețuri accesibile pentru utilizatorii finali. Totodată, modul în care se realizează recuperarea costurilor de către concesionar trebuie să includă, în mod obligatoriu preluarea unei părți semnificative a riscului de operare de natură economică aferent contractului de concesiune de lucrări și servicii.

Astfel, se identifică trei componente majore care justifică inițierea procedurii de concesionare a lucrărilor de execuție și exploatare a obiectivului de investiții cu funcțiunea de parcare publică:

- Motive de ordin economic și financiar;
- Motive de ordin social;
- Motive de mediu.

A. Motive de ordin economic și financiar:

Valorificarea prin concesionare a terenului din zona Parcului Titulescu, prin amenajarea acestuia și realizarea unei parări subterane la standardele și cerințele actuale ale pieței va contribui direct și indirect la dezvoltarea economică a comunității locale a Municipiului Brașov.

Din punct de vedere economic, realizarea unui astfel de obiectiv, are drept consecință obținerea unor venituri.

Potrivit art. 28, alin. 3 din Legea nr. 273 / 2006 privind finanțele publice locale „(3) Sumele încasate din concesiunea sau din închirierea unor bunuri aparținând domeniului public sau privat al unităților administrative – teritoriale constituie venituri ale bugetelor locale”.

Concesiunea lucrărilor aferente obiectivului de investiții destinat parcurii publice constituie o sursă de venituri pentru bugetul local, prin plata unei redevențe stabilită prin licitație publică. De asemenea, va genera o sursă de venituri prin plata impozitelor și taxelor locale.

Din punct de vedere financiar se preconizează realizarea de venituri la bugetul Municipiului Brașov și stimularea mediului de afaceri local.

Totodată, realizarea obiectivului va conduce la obținerea unor beneficii din venituri indirecte, crearea unor noi locuri de muncă atât pe perioada executării lucrărilor de execuție a obiectivului impus cât și locuri de muncă permanente, după finalizarea construcției. Se preconizează atragerea de venituri suplimentare la bugetul local prin încasarea redevenței rezultată din procedura de licitație și a impozitului pe clădire, după finalizarea acesteia.

B. Motiv de ordin social

Crearea unor noi locuri de muncă atât pe perioada executării lucrărilor de realizare parcare cât și locuri de muncă permanente, după finalizarea construcției, precum și ridicarea gradului de civilizație al comunității, pentru o dezvoltare durabilă. Construcția și amenajarea infrastructurii de parcare publică ce urmează a fi realizate conform contractului de concesiune contribuie indirect la creșterea calității vieții în zonă, ajutând la decongestionarea traficului și eliberarea căilor de circulație de autovehicule parcate necorespunzător.

C. Motive de mediu - Valorificarea zonei în conformitate cu cerințele legislației privind protecția mediului.

Concesiunea transferă întreagă responsabilitate pentru modul de gestionare a imobilului concesionat în sarcina Concesionarului, respectiv respectarea clauzelor de protecție a mediului, printre care unele dintre cele mai importante sunt:

- luarea tuturor măsurilor necesare pentru diminuarea și evitarea poluării, cu efecte asupra sănătății populației;
- utilizarea durabilă a resurselor;
- gestionarea eficientă a deșeurilor și menținerea cu strictețe a condițiilor de igienă cerute de reglementările legale în vigoare.

Concesionarul este obligat să respecte O.U.G. nr. 195 / 2005 privind protecția mediului, aprobată cu modificări de Legea nr. 265 / 2006.

Amplasarea construcției și funcționarea ulterioară a obiectivului se va face cu aplicarea legislației în vigoare privind protecția factorilor de mediu. Construcția și amenajarea obiectivului de investiții cu funcțiunea de parcare publică se va face astfel încât să se încadreze armonios în zona adiacentă, contribuind la creșterea calității mediului.

Nu se vor desfășura activități în zone susceptibile a polua, apa și solul.

Concluzii privind necesitatea identificată și decizia concesionarii:

Dezvoltarea investițiilor pe plan local presupune crearea unui climat care să atragă investitorii, acțiune cu impact pozitiv asupra comunității locale, manifestată în primul rând prin creșterea ofertei de locuri de muncă, creșterea numărului și serviciilor, demers cu țel final care poate duce la îmbunătățirea sau ridicarea calității vieții.

Un element suplimentar de compatibilitate urbană îl constituie obligația tehnică de a rezerva în proiectul parcajului posibilitatea conectării cu tunelul subteran planificat de Municipiul Brașov pe Bd. N. Iorga. Această cerință, impusă prin documentația de atribuire, asigură integrarea parcajului în infrastructura subterană de mobilitate urbană a orașului pe termen lung, fără a compromite viabilitatea economică a investiției.

Decizia concesionării activelor disponibile face posibilă realizarea de noi capacități funcționale fără impact asupra bugetului local. Argumentul economic fundamental este transferul riscului operațional și financiar către operatorul economic privat, care preia investiția, operarea și riscul de cerere, în schimbul dreptului de exploatare a infrastructurii.

Au fost identificate următoarele aspecte relevante ca urmare a implementării a contractului de concesiune:

- Îmbunătățirea infrastructurii spațiilor de parcare, în scopul unei bune deserviri a nevoilor populației;
- Înființarea, amenajarea și întreținerea spațiilor destinate parcării;
- Realizarea unor servicii eficiente, care să funcționeze și să fie exploatate în condiții de siguranță.

Motivele temeinic expuse anterior justifică necesitatea valorificării potențialului terenului și imobilului prin realizarea concesiunii de lucrări. Construcția și amenajarea imobilului ca urmare a concesionării va crea avantaje atât la nivelul agentului economic cât și la nivelul economiei naționale.

4. DESCRIEREA OBIECTIVULUI DE INVESTIȚII DIN PUNCT DE VEDERE TEHNIC ȘI FUNCȚIONAL

Prin prezentul studiu se propune realizarea unui obiectiv de investiții cu funcțiunea de parcare publică subterană, pe două niveluri subterane, care va deservi zonei centrale a Municipiului Brașov. Suplimentar, se are în vedere administrarea și operarea Parcării Regina Maria, amplasată pe strada Pieții, Municipiul Brașov.

Scopul realizării investiției constă în obținerea unui număr maxim de locuri de parcare prin exploatarea cât mai eficientă a terenului existent, cu costuri de realizare, amortizare, exploatare și riscuri seismice cât mai reduse.

4.1. PARTICULARITĂȚI ALE AMPLASAMENTULUI

Amplasamentul viitoarei construcții este situat în județul Brașov, municipiul Brașov, astfel:

- Terenul din zona Parcului Titulescu.

Amplasamentul propus pentru realizarea parcajului subteran este situat în Municipiul Brașov, pe terenul din zona Parcului Nicolae Titulescu, delimitat la sud de Bulevardul Eroilor, la nord de Strada N. Iorga, la vest de Strada Furcii și la est de zonele verzi adiacente parcului. Terenul are o suprafață propusă de aproximativ 7.680 mp, desfășurată pe nivelurile subterane, cu dimensiuni de plan orientative de aproximativ 64 m (lățime Bd. Eroilor) $\times$ 125 m (adâncime spre N. Iorga), conform planului de situație elaborat la sc. 1:500. Aceste dimensiuni vor fi confirmate prin documentația tehnică aferentă autorizației de construire.

Din punct de vedere al accesibilității rutiere, amplasamentul beneficiază de o poziție favorabilă în raport cu rețeaua principală de circulație. Accesul auto în parcajul subteran se realizează prin patru puncte de acces, câte două pe fiecare față a amplasamentului, conform planului de situație elaborat la sc. 1:500: pe Strada N. Iorga (nord) — o intrare auto (stânga, vest) și o ieșire auto (dreapta, est); pe Bulevardul Eroilor (sud) — o intrare auto (stânga, vest, marcată „acces parcare subterană”) și o ieșire auto (dreapta, est, marcată „ieșire parcare subterană”). Această configurație asigură un flux de circulație ordonat, fără conflicte de sens, cu posibilitatea de acces dinspre ambele artere principale. Accesul pietonal se asigură prin scări și ascensoare, cu ieșire la nivelul solului atât spre Bulevardul Eroilor (sud), cât și spre Strada N. Iorga (nord), asigurând conectivitate pedestră cu zona centrală comercială și administrativă.

Din punct de vedere urbanistic, zona Parcului Titulescu este situată la limita dintre zona centrală protejată și zona de locuire, într-un areal cu o densitate ridicată de utilizatori — angajați ai instituțiilor publice din centru, comercianți, rezidenți și turiști. Vecinătățile directe ale amplasamentului includ instituții de educație, clădiri administrative, spații comerciale și zone de locuire colectivă, ceea ce confirmă cererea ridicată și constantă pentru servicii de parcare în această zonă.

Realizarea parcajului subteran în zona Parcului Titulescu se integrează în politica de mobilitate urbană a Municipiului Braşov de transfer al staţionării autovehiculelor din spaţiul carosabil al zonei centrale în infrastructuri dedicate, subterane şi gestionate inteligent. Construcţia subterană permite în acelaşi timp păstrarea şi reamenajarea suprafeţei la sol ca spaţiu verde şi pietonal public, în conformitate cu tendinţele europene de urbanism sustenabil şi cu obiectivele Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) al Municipiului Braşov.

Parcarea existentă propusă a fi concesionată în vederea administrării şi operării este amplasată pe strada Pieţii, Municipiul Braşov.

Având în vedere perspectivele de dezvoltare a infrastructurii de mobilitate urbană în zona centrală a municipiului şi necesitatea asigurării compatibilităţii investiţiilor publice pe termen lung, Municipiul Braşov are în vedere, la nivel conceptual, posibilitatea realizării în viitor a unui tunel subteran destinat preluării unei părţi a traficului auto de pe Bulevardul N. Iorga, cu scopul fluidizării circulaţiei şi creşterii calităţii spaţiului urban din zona Parcului Titulescu.

În prezent, această investiţie nu face obiectul unui proiect aprobat pentru implementare şi nu constituie o obligaţie de realizare în cadrul concesiunii propuse. Cu toate acestea, pentru a evita apariţia unor incompatibilităţi tehnice între investiţiile care ar putea fi dezvoltate în aceeaşi zonă şi pentru a asigura posibilitatea integrării unor viitoare soluţii de mobilitate urbană, documentaţia de atribuire va solicita ofertanţilor să analizeze şi să ia în considerare, în cadrul temei de proiectare a parcajului, posibilitatea tehnică a unei eventuale conectări subterane cu o astfel de infrastructură.

Această cerinţă are un caracter exclusiv preventiv şi de planificare strategică, fără a implica obligaţia concesionarului de a proiecta sau executa în etapa iniţială lucrări aferente unei astfel de conexiuni. Soluţia tehnică propusă pentru parcaj va trebui însă să permită, în măsura în care este rezonabil şi justificat din punct de vedere tehnic şi economic, adaptarea ulterioară a investiţiei la eventuale dezvoltări ale infrastructurii urbane din zonă.

În situaţia în care proiectul tunelului subteran va fi aprobat, finanţat şi implementat de către autorităţile competente pe durata concesiunii, oportunitatea realizării unei conexiuni funcţionale între parcaj şi infrastructura respectivă va putea fi analizată ulterior, în baza unor studii tehnice, economice şi de trafic specifice. În acest caz, proiectarea şi execuţia lucrărilor necesare realizării conexiunii vor putea face obiectul unei extinderi sau modificări a contractului de concesiune, în condiţiile şi limitele prevăzute de Legea nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări şi concesiunile de servicii, precum şi de orice alte acte normative aplicabile la data respectivă.

Procedura privind eventuala modificare sau extindere a contractului de concesiune de lucrari si servicii, în vederea realizării conexiunii dintre parcaj și infrastructura subterană dezvoltată de Municipiul Brașov, va fi inițiată în termen de maximum 6 luni de la punerea în funcțiune a investiției respective, cu respectarea condițiilor și limitelor prevăzute de Legea nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii.

4.2. IPOTEZE DE LUCRU

Opțiuni studiate

Au fost luate în calcul toate opțiunile care să ducă la identificarea celei mai fezabile variante de concesiune. Astfel, au fost luate în calcul concesionarea lucrărilor pe terenul din zona Parcului Titulescu, respectiv concesionarea Parcării Regina Maria în vederea operării.

Pentru stabilirea unor parametri tehnici și mai ales economico – financiari pentru realizarea și operarea investițiilor, precum și structura viitoarei concesiuni au fost analizate, de comun acord cu beneficiarul studiului, următoarele opțiuni:

- Concesiunea terenului din zona Parc Titulescu pentru realizarea și operarea unei parcări subterane pe o perioadă de 49 ani (din care aproximativ 3 ani proiectare + execuție și 46 ani operare);
- Concesiunea Parcării Regina Maria din strada Pieții, Brașov, pentru administrarea și operarea parcării existente pe o perioadă de 15 ani.
- Concesiunea Parcării Regina Maria din strada Pieții, Brașov, pentru administrarea și operarea parcării existente pe o perioadă de 49 ani.

Situația construcțiilor și funcțiunilor existente

În prezent, terenurile și clădirile ce fac obiectul studiului de fundamentare au următoare funcțiuni:

- Terenul din zona Parcului Titulescu: funcțiune spațiu verde;
- Parcare Regina Maria: parcare supraetajată dată în funcțiune în 2015 și are un număr de 306 locuri de parcare.

Concept

Obiectivul de investiții „**Construire parcări în Municipiul Brașov**” va fi amplasat astfel:

- În zona Parcului Titulescu, Municipiul Brașov, accesele auto în/din parcajul subteran vor fi în număr de patru — câte două pe fiecare față a amplasamentului, conform planului de situație elaborat la sc. 1:500: pe Strada N. Iorga (nord) — o intrare auto (vest) și o ieșire auto (est); pe Bulevardul Eroilor (sud) — o intrare auto (vest, „acces parcare subterană”) și o ieșire auto (est, „ieșire parcare

subterană"). Accesul pietonal se asigură prin scări și lift, cu ieșire la nivelul solului atât spre Bd. Eroilor (sud), cât și spre Str. N. Iorga (nord)..

- Parcare existentă Regina Maria cu acces din strada Pieții.

Limitele exacte ale amplasamentelor vor fi stabilite și prezentate în planul de reglementări din PUZ-ul existent sau cel pentru **„Construire parări în Municipiul Brașov”- dacă va fi necesar**, care face de asemenea parte din obiectivul de investiții.

4.3. DESCRIEREA DIN PUNCT DE VEDERE TEHNIC, CONSTRUCTIV, FUNCȚIONAL-ARHITECTURAL ȘI TEHNOLOGIC

Proiectul propus are ca scop construirea unei parări subterane cu sistem inteligent de parcare (smart parking), pe amplasamentele situate în municipiului Brașov, județul Brașov.

Construcția și operarea **Parcare subterană în Municipiul Brașov** va avea următoarele spații funcționale, conform scenariilor propuse:

SCENARIUL 1: ~440 locuri de parcare (estimativ)	
Parcare parc Titulescu Niveluri: 2	~440 locuri (estimativ)

SCENARIUL 2: 440 locuri de parcare spațiu construit și 306 locuri existente în exploatare	
Parcare parc Titulescu	~440 locuri (estimativ)
Parcare Regina Maria – exploatare 15 ani	306 locuri

SCENARIUL 3: 440 locuri de parcare spațiu construit și 306 locuri existente în exploatare	
Parcare parc Titulescu	~440 locuri (estimativ)
Parcare Regina Maria – exploatare 49 ani	306 locuri

SOLUȚII CONSTRUCTIVE ȘI DE FINISAJ

● PARCAJ IN ZONA PARC TITULESCU

Parcajul subteran va fi amplasat pe terenul din zona parcului Titulescu. Suprafața construită la sol (amprenta) va fi de aproximativ 7.680 m², parcajul dezvoltându-se pe două sau mai multe niveluri subterane, rezultând o suprafață desfășurată de minimum 15.360 m². Capacitatea parcajului va fi de aproximativ 440 locuri de parcare, numărul final urmând a fi stabilit prin documentația tehnică la autorizare.

Intrările și ieșirile în/din parcaj se vor realiza din Bd-ul Eroilor. Circulația auto în interiorul parcajului va fi cu sens unic.

Capacitatea parcajului de aproximativ 440 locuri îl plasează în categoria P3 cu o capacitate între 301-1000 autoturisme conform NP 24/2022.

Înălțimea intrării și înălțimea minimă de trecere în parcare subterană va fi de minim 2,10 m pentru autoturisme. Pentru protecția construcțiilor, înainte de intrarea în parcare subterană se va amplasa un limitator al înălțimii de intrare.

Accesele pietonale vor fi dotate fiecare cu scări fixe și lift pentru asigurarea circulației persoanelor cu handicap.

Din punct de vedere structural, imobilul subteran se va realiza din elemente de beton armat și elemente prefabricate din același material. Utilitățile se vor asigura prin racord la rețelele existente stradal și la zonă.

Proiectul urmărește amenajarea unui număr cât mai mare de locuri de parcare cu dimensiuni de minim $2.35 \times 5 \text{ m}^2$ / loc de parcare și asigurarea spațiilor de circulație pentru autoturisme dimensionate adecvat pentru desfășurarea circulației în condiții de maximă siguranță, prin utilizarea eficientă a suprafeței terenului de amplasament.

Proiectul va fi întocmit cu respectarea Reglementării tehnice „Normativ pentru proiectarea parcajelor”, indicativ NP 24-2022, din 01.02.2023. Se vor folosi materiale rezistente la foc și se va urmări limitarea propagării incendiilor, elaborarea proiectului tehnic, a DTAC și a detaliilor de execuție urmând să cadă în sarcina concesionarului care are obligația de a respecta la elaborare cuprinsul și cerințele avizelor emise pentru obținerea autorizației de construire.

Distribuția pe suprafață luând în considerare structura, stâlpii de susținere, căile de acces și alte elemente aferente construcției parcarilor raportat la suprafața efectivă este de $30\text{-}32 \text{ m}^2$ / loc de parcare.

Construcția propusă va avea în vedere respectarea următoarelor prevederi legale și norme în vigoare cu privire la:

- caracteristici, parametri și date tehnice specifice preconizate în conformitate cu Certificatul de Urbanism, inclusiv a parametrilor stabiliți prin documentul de urbanism aflat în valabilitate;
- proiectarea construcției cu respectarea normelor PSI, fără a exclude alte instalații considerate necesare la data proiectării, pentru parcaje subterane;
- normelor de proiectare a construcțiilor și a instalațiilor din punct de vedere al cerințelor de siguranță în exploatare;

- nivelul de echipare, finisare și de dotare, exigențe tehnice ale construcției în conformitate cu cerințele funcționale stabilite prin reglementari tehnice, de patrimoniu și de mediu în vigoare, respectiv se vor respecta normativele și standardele în vigoare privind lucrările de construcții;
- durata minimă de funcționare în corelare cu durata concesiunii, apreciată corespunzător destinației și funcțiunilor propuse, conform normativelor și standardelor în vigoare;
- corelarea soluțiilor tehnice cu condiționările urbanistice, de protecție a mediului și a patrimoniului.

Caracteristici, parametri și date tehnice specifice aferente construcției cu destinația parcare subterană în spațiile destinate parcajului sunt:

- locuri de parcare pentru persoane cu dizabilități – conform normelor în vigoare;
- locuri de parcare pentru motociclete;
- locuri prevăzute cu stații de încărcare electrică.

Referitor la nivelul de echipare, finisare și de dotare, exigențe tehnice ale construcției în conformitate cu cerințele funcționale stabilite prin reglementări tehnice, de patrimoniu și de mediu în vigoare, se vor avea în vedere minim următoarele caracteristici:

- sistem inteligent de parcare, respectiv sistem de monitorizare a gradului de ocupare;
- sistem de supraveghere video;
- sistem complet de taxare (automate de plată, bariere în zonele de acces intrare / ieșire);
- finisajele vor fi în concordanță cu cerințele urbanistice și cu amplasarea clădirii în zona centrală a municipiului;
- borne luminoase de direcționare autovehicule;
- parcare va fi prevăzută cu cel puțin un lift.

Parcajul subteran va fi proiectat, construit și exploatat conform următoarelor solicitări funcționale specifice:

- parcare va fi realizată și exploatată încât în funcționarea normală să nu genereze zgomote sau vibrații susceptibile de a afecta sănătatea sau liniștea utilizatorilor clădirilor învecinate (peste limitele admise în reglementările tehnice);
- echiparea cu instalații de ventilare și evacuare noxe;
- sistem stingere incendii cu hidranți interiori;
- pentru limitarea propagării incendiilor, între construcția parcajului și clădirile învecinate, după caz se vor asigura: distanțe de siguranță normate, elemente de limitare a propagării incendiului;
- instalații de canalizare pentru asigurarea preluării apelor pluviale.

Prin construirea obiectivului se vor asigura locuri de parcare, amenajate într-un spațiu adecvat, proiectat conform normativelor în vigoare. Dimensiunile și configurația în plan a clădirii va fi stabilită astfel încât să se amenajeze un număr optim de locuri de parcare. Locurile de parcare și spațiile de circulație vor respecta dimensiunile impuse de normativele în vigoare pentru asigurarea desfășurării circulației în condiții de siguranță.

PARCARE REGINA MARIA

Parcarea multietajată de la spitalul Militar Regina Maria a fost deschisă în luna decembrie a anului 2015 și este situată în zona centrală a Municipiului Brașov. Clădirea are 7 niveluri, 4 subterane și 3 supratere (dintre care unul este tehnic). În total parcarea dispune de 306 locuri de parcare, 39 de locuri la subsolul 4 (cel mai de jos, aflat la 12 metri în subteran), 47 de locuri la subsolul 3, 48 de locuri la subsolul 2, 48 de locuri la subsolul 1, 36 de locuri la parter, 48 de locuri la primul etaj și 40 de locuri la etajul tehnic.

Pentru persoanele cu dizabilități sunt alocate 10 locuri. Pentru mașini electrice sunt alocate 8 locuri care oferă posibilitatea de încărcare la prize special amenajate. Parcarea oferă locuri și pentru biciclete.

Parcarea supraetajată “Parcare Spitalul Militar Regina Maria” are regim de parcare publică cu plată și este administrată de Primăria Municipiului Brașov.

Accesul în parcare este permis pentru parcare a autovehiculelor fără remorcă, care au o înălțime max. de 2.10 m, fiind interzis accesul cu autoturisme care funcționează pe bază de combustibil GPL.

Intrarea în parcare se realizează printr-un sistem de acces cu bariere pe bază de tichete de parcare obținut de la terminalul de intrare. Ieșirea din parcare se face prin scanarea, la terminalul de ieșire dotat cu cititor de cod de bare, a tichetelor primite la intrare și validate la casa de plată automată pentru plata contravalorii staționării în parcare, înainte de reîntoarcerea la autovehicul, pentru ieșirea din parcare. Intrarea și ieșirea în/din parcare se mai poate face și pe baza cardului de acces sub formă de abonament, validat pentru intrare/ieșire la cititorul de la terminalele de intrare/ieșire în/din parcare.

În ceea ce privește circulația auto și pietonală accesul auto se face numai pe fluxurile de intrare, fiecare conducător auto având obligația de a ridica tichetul de la terminalul de intrare aflat pe partea stângă a fluxului de intrare. Accesul pietonilor se face pe scări sau utilizând ascensorul.

Prin intermediul prezentului studiu de fundamentare, se propune preluare de către concesionar a administrării și operării Parcării Regina Maria.

5. NIVELUL MINIM AL REDEVENȚEI

În vederea stabilirii nivelului minim al redevenței, nivel de la care încep licitațiile, este impus a se lua în calcul:

- Starea actuală și dimensiunile zonei care face obiectul investiției, precum și elementele care pot influența potențialul acesteia;
- Calitatea și potențialul economic al zonei;
- Gradul de degradare al mediului ambient;
- Accesul în zonă.

Redevența se calculează procentual din venitul brut de exploatare realizat în fiecare an fiscal.

Redevența totală anuală datorată Concedentului este constituită dintr-o componentă unică, respectiv componenta variabilă, calculată procentual progresiv din veniturile brute, conform clauzelor contractului de concesiune de lucrări și servicii.

- **Pentru parcare din zona Parc Titulescu:** 6% aplicat venitului brut anual de până la 2.800.000 euro; 10% aplicat tranșei de venituri brute cuprinse între 2.800.000 și 3.000.000 euro; 15% aplicat tranșei de venituri brute care depășesc 3.000.000 euro;
- **Pentru parcare Regina Maria:** 6% aplicat venitului brut anual de până la 1.600.000 euro; 10% aplicat tranșei de venituri brute cuprinse între 1.600.000 și 2.500.000 euro; 15% aplicat tranșei de venituri brute care depășesc 2.500.000 euro;

Redevența va fi actualizată anual cu unul dintre următorii factori de ajustare, ales anual în funcție de factorul cel mai avantajos pentru Concedent în anul respectiv (cel care duce la cea mai mare ajustare nominală):

- Cursul mediu leu-euro pentru anul de referință al redevenței, comunicat de BNR;
- Rata anuală a inflației comunicată de Institutul Național de Statistică.

! Notă privind nivelul redevenței

Nivelurile de redevență fundamentate în cadrul prezentului capitol au fost determinate ca niveluri minime, pe intervalele de valoare analizate, respectiv 6% pentru primul interval și 10% pentru al doilea interval, nivelul de 15% aferent ultimului interval de valoare reprezentând nivelul maxim rezultat din analiza economico-financiară.

Analiza a urmărit stabilirea unui prag de la care exploatarea rămâne sustenabilă pentru concesionar, fără a limita posibilitatea obținerii unei redevențe superioare. În consecință, procentul efectiv al redevenței nu poate fi stabilit prin prezentul studiu, acesta urmând a rezulta din procedura de atribuire, conform ofertei declarate câștigătoare.

Având în vedere cele de mai sus, se recomandă ca nivelul redevenței să fie prevăzut ca criteriu de atribuire a contractului de concesiune, iar nivelurile minime, respectiv nivelul maxim de 15%, să fie preluate ca atare în documentația de atribuire.

Menționăm că indicatorii financiari prezentați în cadrul studiului au fost determinați, în mod prudential, la nivelurile minime ale redevenței, aceștia reprezentând o limită inferioară a veniturilor estimate ale concedentului.

6. PROCEDURA UTILIZATĂ PENTRU ATRIBUIREA CONTRACTULUI DE CONCESIUNE ȘI JUSTIFICAREA ALEGERII PROCEDURII

Terenul ce face obiectul investiției poate fi acordat prin concesiune oricărei persoane fizice sau juridice care se va angaja prin contractul de concesiune, să construiască pe cheltuiala sa, construcția cu destinația de parcare subterană.

Procedura de atribuire a contractului de concesiune este licitația deschisă, în conformitate cu art. 50 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 100/2016.

Apreciem că cea mai potrivită modalitate de acordare a contractului este procedura concesionării prin licitație deschisă, în conformitate cu prevederile legislației specifice în vigoare.

S-a optat pentru o astfel de procedură pentru a asigura:

- a) transparența - punerea la dispoziție tuturor celor interesați a informațiilor referitoare la aplicarea procedurii pentru atribuirea contractului de concesiune;
- b) tratamentul egal - aplicarea, într-o manieră nediscriminatorie, de către autoritatea publică, a criteriilor de atribuire a contractului;
- c) proporționalitatea - presupune că orice măsură stabilită de autoritatea publică trebuie să fie necesară și corespunzătoare naturii contractului;
- d) nediscriminarea - aplicarea de către autoritatea publică a acelorași reguli, indiferent de naționalitatea participanților la procedura de atribuire a contractului, cu respectarea condițiilor prevăzute în acordurile și convențiile la care România este parte;

e) libera concurență - asigurarea de către autoritatea publică a condițiilor pentru ca orice participant la procedura de atribuire să aibă dreptul de a deveni concesionar în condițiile legii, ale convențiilor și acordurilor internaționale la care România este parte.

Alegerea procedurii de licitație deschisă este una adecvată, care răspunde în totalitate principiilor enunțate mai sus, determinând un mediu concurențial și eliminând interpretările de subiectivism în stabilirea ofertantului câștigător.

7. COSTURILE ESTIMATIVE ALE INVESTIȚIEI:

Parcaj zona Parc Titulescu ~440 locuri subterane (estimativ), 2 niveluri	
Obiectiv	Valoare (fără TVA)
CAPEX Development (~440 locuri × 26.000 €/loc, estimativ)	11.440.000,00 €
Parking Management System	250.000,00 €
Soft Costs (studii, proiectare, avize)	100.000,00 €
TOTAL	11.790.000,00 EURO FĂRĂ TVA

Parcaj zona Parc Titulescu, la care se adaugă costurile de investiție Parcaj existent Regina Maria	
Obiectiv	Valoare fără TVA
Total investiție zona Parc Titulescu (CAPEX + Parking Management System + soft costs, conform tabelului anterior)	11.790.000,00 €
Parcaj existent Regina Maria* – 306 locuri (reamenajare + echipamente)	400.000,00 €
TOTAL	12.190.000,00 EURO FĂRĂ TVA

Notă: Costurile de investiție aferente parcajului existent Regina Maria constau în lucrări de reamenajare interioară și exterioară, reparații ale degradărilor apărute, înlocuire echipamente și aducerea parcării la standardele actuale.

Sustenabilitatea realizării obiectivului de investiții:

- Îmbunătățirea substanțială a nivelului de servicii de parcare către populație;
- Crearea unor noi locuri de muncă (40 persoane pe perioada execuției + 10 locuri permanente în operare);
- Venituri la bugetul local prin redevență, impozite și taxe;
- Atragerea de investiții private fără efort financiar din bugetul public local;
- Decongestionarea traficului și eliberarea spațiilor verzi din zona centrală.

Total personal existent	0
Total personal necesar în timpul execuției	40

Estimări privind forța de muncă ocupate prin realizarea investiției:
Locuri de muncă nou-create (operare permanentă)
10 locuri de muncă permanente

7.1. FEZABILITATEA ECONOMICĂ A CONCESIUNII

Concesiunea propusă presupune efectuarea unor investiții noi din surse atrase, integral în sarcina concesionarului. Costurile de realizare a proiectului sunt prezentate în cadrul analizei economice, în care au fost estimate investițiile, veniturile și cheltuielile de operare pe întreagă perioadă de prognoză.

Au fost luate în calcul toate opțiunile care să ducă la identificarea celei mai fezabile variante de concesiune, de comun acord cu Municipiul Brașov:

- Concesiunea terenului din zona Parcului Titulescu pentru realizarea și operarea unei parcări subterane pe o perioadă de 49 ani, din care 46 ani operare (Scenariu 1);
- Concesiunea Parcării Regina Maria pentru administrare și operare pe 15 ani, cumulat cu Scenariu 1 (Scenariu 2);
- Concesiunea Parcării Regina Maria pentru administrare și operare pe 49 ani, cumulat cu Scenariu 1 — SCENARIU OPTIM (Scenariu 3).

Durata de 49 de ani a concesiunii cuprinde și perioada etapelor de proiectare și execuție, conform structurii de mai jos. Veniturile din exploatare încep din Anul 4 al concesiunii (estimat 2029/2030). Parcarea Regina Maria (Scenariile 2 și 3) se operează de la semnarea contractului.

 Operare — 46 ani (ani 4-49 din concesiune)			
2026	2029	2050	2075
Etapă	Activitate	Durată	Termen estimat
I	Licitație publică concesiune	~6 luni	2026-2027
II	Elaborare PUZ- doar daca este necesar	12 luni	2026–2027
III	PT + DTAC + Autorizare construire	8 luni	2027–2028
IV	Execuție lucrări construcție	18 luni	2028–2029
V	Operare subteran (+ RM din An 1 — Sc. 2 și 3)	46 ani	2029/30–2075

În elaborarea modelului financiar s-a plecat de la ipoteze generale și specifice celor trei scenarii:

- Perioada de referință (orizontul de timp): 49 ani.
- Moneda utilizată în cadrul analizei: euro (€). Curs de referință RON/EUR utilizat pentru conversia veniturilor: 5,09 RON/EUR (curs mediu BNR, mai 2026).
- Rata de actualizare: 6,5% / an.
- Inflație anuală aplicată veniturilor și costurilor: 2,5% / an.
- Redevența: structură progresivă pe tranșe de venit brut anual (6% / 10% / 15%), conform capitolului „Nivelul minim al redevenței”. Întrucât nivelurile de venit prognozate se încadrează în prima tranșă de venit, redevența rezultată în model corespunde nivelului minim de 6% din venitul brut anual.
- Impozit pe clădire: cotă de 1,3% din valoarea impozabilă a clădirii, conform HCL Brașov nr. 1142/2025, aplicabilă clădirilor nerezidențiale (activități economice). Această cotă include cota de bază stabilită prin Codul Fiscal plus cota adițională de 0,5% aprobată de Consiliul Local Brașov. Valoare estimată: 229.860 euro/an cumulat pentru ambele obiective, din care aproximativ 190.000 euro/an aferent Parcului Titulescu și aproximativ 39.860 euro/an aferent Parcării Regina Maria, calculată la valoarea de impunere determinată de către beneficiar.

- Impozit pe profit: 16%.
- Amortizare: calculată pe categorii de active, conform duratelor normate de funcționare (construcții — durata normată aplicabilă construcțiilor; echipamente, instalații și sistemul de management al parcării — 15 ani). Valoare anuală estimată cumulată: 315.000 euro/an.

7.1.1. VENITURI OPERAȚIONALE

Scenariul 1 — Concesionarea lucrărilor pe terenul de la zona Parc Titulescu și darea în operare după recepție a parcării de la zona Parc Titulescu pe o perioadă de 49 ani

SCENARIUL 1: ~440 locuri de parcare (estimativ)	
Parcare zona Parc Titulescu Niveluri: 2	~440 locuri (estimativ)

Prezentul proiect este generator de venit din parcare autoturismelor. Realizarea investiției creează estimativ ~440 locuri de parcare în parcare zona Parc Titulescu, numărul final urmând a fi confirmat prin documentația tehnică la autorizare.

În estimarea veniturilor, au fost estimate veniturile din exploatarea imobilelor realizate în urma concesiunii de lucrări, constând din 3 categorii:

- Venituri din vânzări tichete (rotații);
- Venituri din abonamente;
- Venituri din publicitate (200 euro/lună/parcare).

S-au luat în considerare următoarele tarife:

An	Tarif (euro/oră fără TVA)	Tarif abonament (euro/lună)
1	1,30 euro/oră (6,61 RON)	66,04 euro/lună
2	1,47 euro/oră	74,66 euro/lună
3	1,83 euro/oră	91,36 euro/lună
4+	2,06 euro/oră	113,06 euro/lună

Modalitatea de calcul a veniturilor:

Activitate	Modalitate de calcul	Valoare an 1 (€)
------------	----------------------	------------------

Rotație	$1,30 \text{ €/oră (6,61 RON, curs BNR mediu 5,09)} \times 2 \text{ ore} \times 550 \text{ mașini/zi} \times 30 \text{ zile} \times 12 \text{ luni}$	513.247
Abonamente	$300 \text{ abonamente/lună} \times 66,04 \text{ €/lună (336,13 RON, curs 5,09)} \times 12 \text{ luni}$	237.271
Publicitate	$200 \text{ €/lună} \times 12 \text{ luni}$	2.400
TOTAL venituri an 1 (cca 58% grad de ocupare)	—	440.000 (estimat)
TOTAL venituri la maturitate (100%)	—	752.918

Venit mediu pe loc de parcare la maturitate: 1.706 euro/loc/an (fără inflație). Curs de referință utilizat: 5,09 RON/EUR (curs mediu BNR, mai 2026).

Scenariul 2 — Concesionarea lucrărilor pe terenul de la zona Parc Titulescu și concesionarea Parcării Regina Maria în vederea operării pe o perioadă de 15 ani.

În acest scenariu, la parcare subterană Parc Titulescu (440 locuri) se adaugă Parcare Regina Maria (306 locuri), însă perioada de concesionare a parcajării existente este limitată la 15 ani (față de 49 ani în Scenariul 3). Veniturile din exploatarea Parcării Regina Maria generează flux imediat de numerar încă din primul an al concesiunii, însă durata redusă de operare a acesteia diminuează semnificativ rentabilitatea generală a proiectului comparativ cu Scenariul 3.

Activitate	Modalitate de calcul	Valoare an 1 (€)
Rotație — Titulescu	$1,30 \text{ €/oră (6,61 RON, curs BNR mediu 5,09)} \times 2 \text{ ore} \times 550 \text{ mașini/zi} \times 30 \text{ zile} \times 12 \text{ luni}$	513.247
Rotație — Regina Maria (15 ani)	$1,30 \text{ €/oră} \times 2 \text{ ore} \times 150 \text{ mașini/zi} \times 30 \text{ zile} \times 12 \text{ luni}$	140.400
Abonamente — Titulescu	$300 \text{ abonamente/lună} \times 66,04 \text{ €/lună (336,13 RON, curs 5,09)} \times 12 \text{ luni}$	237.271

Abonamente — Regina Maria (15 ani)	150 abonamente/lună $\times$ 66,04 €/lună (336,13 RON, curs 5,09) $\times$ 12 luni	118.872
Publicitate	200 €/lună $\times$ 2 parări $\times$ 12 luni	4.800
TOTAL venituri la maturitate (cumulat, primii 15 ani RM)	—	1.014.590*

**Nota: Veniturile din Parcare Regina Maria sunt generate doar pe durata celor 15 ani de concesiune a serviciului (tarif rotație 1,30 €/oră, 150 mașini/zi; 150 abonamente $\times$ 66,04 €/lună; curs BNR mediu 5,09 RON/EUR). După expirarea acestei perioade, venitul cumulat al proiectului revine la nivelul Scenariului 1 (exclusiv Parc Titulescu). Acesta este motivul principal pentru care Scenariul 2 prezintă o rentabilitate semnificativ inferioară Scenariului 3.*

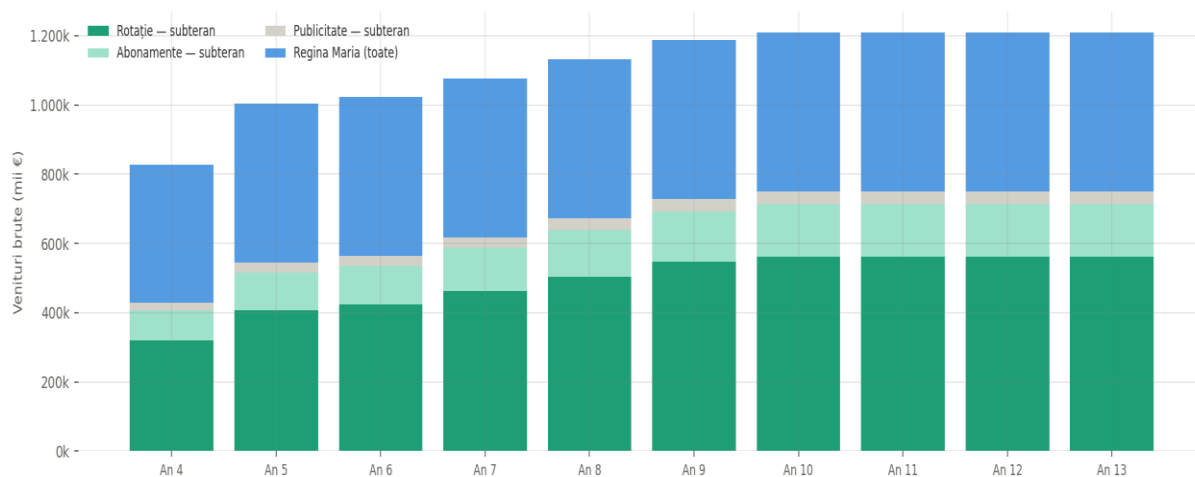
Scenariul 3 — Concesionarea lucrărilor pe terenul de la zona Parc Titulescu și concesionarea Parării Regina Maria în vederea operării pe o perioadă de 49 ani.

La parcare subterană se adaugă 306 locuri din Parcare Regina Maria (operare imediată de la semnarea contractului, venit la maturitate de cca 855 euro/loc/an, estimat prudent prin raportare la nivelul de 880 euro/loc/an realizat în anul 2025).

Activitate	Modalitate de calcul	Valoare an 1 (€)
Rotație — Titulescu	1,30 €/oră (6,61 RON, curs BNR mediu 5,09) $\times$ 2 ore $\times$ 550 mașini/zi $\times$ 30 zile $\times$ 12 luni	513.247
Rotație — Regina Maria	1,30 €/oră $\times$ 2 ore $\times$ 150 mașini/zi $\times$ 30 zile $\times$ 12 luni	140.400
Abonamente — Titulescu	300 abonamente/lună $\times$ 66,04 €/lună (336,13 RON, curs 5,09) $\times$ 12 luni	237.271
Abonamente — Regina Maria	150 abonamente/lună $\times$ 66,04 €/lună (336,13 RON, curs 5,09) $\times$ 12 luni	118.872
Publicitate	200 €/lună $\times$ 2 parări $\times$ 12 luni	4.800

TOTAL venituri la maturitate (cumulat)	—	1.014.590
---	---	------------------

Evoluția veniturilor brute pe categorii (Scenariu 3, primii 10 ani de operare):



7.1.2. VENITURI DIN REDEVENȚĂ CE VOR REVENI CONCEDENTULUI

Scenariul 1 — Taxa de redevență ce va fi încasată de concedent se calculează progresiv din veniturile brute generate de exploatarea parcării zona Parc Titulescu: 6% pentru venituri anuale până la 2.800.000 euro; 10% pentru tranșa cuprinsă între 2.800.000 și 3.000.000 euro; 15% pentru venituri ce depășesc 3.000.000 euro.

VENITURI DIN REDEVENȚĂ SCENARIU 1

VAN redevențe Scenariu 1 (actualizat la 6,5%)	730.000 euro
Redevență totală nominală (46 ani de operare)	3.750.000 euro
Redevență anuală la maturitate	45.175 euro/an
Bunuri de retur la finalul concesiunii ($18\% \times 11.790.000$)	2.122.200 euro

Scenariul 2 — Taxa de redevență ce va fi încasată de concedent se calculează progresiv, diferențiat pe cele două parcuri. Pentru Parcul Titulescu: 6% pentru venituri până la 2.800.000 euro, 10% între 2.800.000-3.000.000 euro, 15% peste 3.000.000 euro. Pentru Parcarea Regina Maria (pe

durata celor 15 ani de operare): 6% pentru venituri până la 1.600.000 euro, 10% între 1.600.000-2.500.000 euro, 15% peste 2.500.000 euro; după expirarea celor 15 ani, redevența se calculează exclusiv din exploatarea parcării zona Parc Titulescu (la nivelul Scenariului 1). Valorile de mai jos sunt estimate pe baza acestei structuri în două etape.

VENITURI DIN REDEVENȚĂ SCENARIU 2

VAN redevențe Scenariu 2 (actualizat la 6,5%)	≈ 960.000 euro
Redevență totală nominală (pe durata de operare: Parc Titulescu 46 ani, Regina Maria 15 ani)	≈ 4.150.000 euro
Redevență anuală la maturitate	60.875 euro/an (ani 1–15, cu ambele parcări active) / 45.175 euro/an (după ieșirea Parcării Regina Maria)
Bunuri de retur la finalul concesiunii ($18\% \times 12.190.000$)	2.194.200 euro

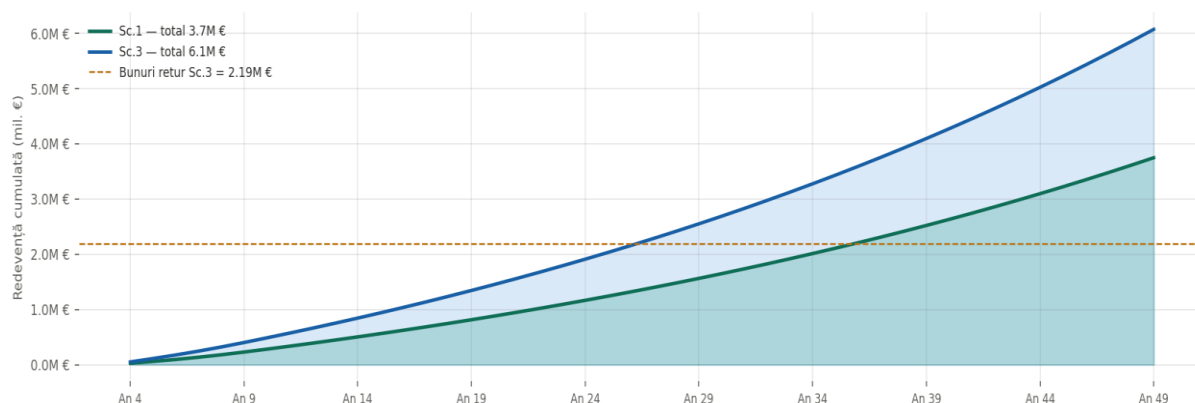
Scenariul 3 — Taxa de redevență ce va fi încasată de autoritățile locale se calculează progresiv, diferențiat pe cele două parcări: pentru Parcul Titulescu — 6% pentru venituri până la 2.800.000 euro, 10% pentru tranșa 2.800.000-3.000.000 euro, 15% peste 3.000.000 euro; pentru Parcarea Regina Maria — 6% pentru venituri până la 1.600.000 euro, 10% pentru tranșa 1.600.000-2.500.000 euro, 15% peste 2.500.000 euro.

VENITURI DIN REDEVENȚĂ SCENARIU 3

VAN redevențe Scenariu 3 (actualizat la 6,5%)	1.199.000 euro
Redevență totală nominală (pe durata de operare: Parc Titulescu 46 ani, Regina Maria 49 ani)	6.070.000 euro
Redevență anuală la maturitate	60.875 euro/an
Bunuri de retur la finalul concesiunii ($18\% \times 12.190.000$)	2.194.200 euro
Impozit pe clădire/an (estimat)	229.860 euro/an cumulativ (~190.000 Parc Titulescu + ~39.860 Regina Maria; 1,3% din val. impozabilă — bază CF

	+ 0,5% adițional HCL 1142/2025)
TOTAL beneficiu concedent (redevențe + bunuri de retur)	3.393.200 euro în valori neactualizate (1.199.000 euro VAN redevențe + 2.194.200 euro bunuri de retur, valoare nominală la finalul concesiunii); în valoare actualizată la 6,5%: cca 1.299.000 euro (1.199.000 + 100.264)

Evoluția redevenței cumulate încasate de Municipiul Brașov pe durata concesiunii:



! Notă privind ipoteza de calcul a veniturilor din redevență

Veniturile din redevență prezentate în cadrul prezentului subcapitol au fost estimate prin aplicarea structurii progresive pe tranșe de venit brut fundamentate la capitolul „Nivelul minim al redevenței”, la nivelurile minime ale acesteia. Întrucât veniturile brute prognozate se încadrează în prima tranșă de venit pe cea mai mare parte a duratei de operare, redevența rezultată în model corespunde nivelului minim de 6% din venitul brut de exploatare, ipoteză reținută în mod prudential și aplicată unitar celor trei scenarii analizate. În consecință, valorile actualizate nete prezentate pentru fiecare scenariu reprezintă o limită inferioară a veniturilor ce vor reveni concedentului. Un nivel al redevenței superior minimului fundamentat conduce la majorarea corespunzătoare a acestor valori, fără a modifica structura fluxurilor de venituri estimate. Rezultatele comparative și ierarhizarea scenariilor rămân valabile indiferent de nivelul redevenței care va fi

stabilit ulterior. Nivelul efectiv al redevenței urmează a fi stabilit în urma procedurii de atribuire, conform ofertei declarate câștigătoare, potrivit precizărilor de la capitolul „Nivelul minim al redevenței”.

7.1.3. COSTURI OPERAȚIONALE ALE CONCESIONARULUI

Scenariul 1 — Concesionarea lucrărilor pe terenul de la zona Parc Titulescu și darea în operare după recepție a parcării de la zona Parc Titulescu pe o perioadă de 49 ani.

În cazul Scenariului 1, costurile operaționale sunt generate exclusiv de Parcarea Parc Titulescu (440 locuri). În absența veniturilor din Parcarea Regina Maria, structura de costuri este mai redusă, însă nu beneficiază de efectele de scară și de sinergiile de management ale Scenariului 3. Cheltuielile operaționale principale estimate pentru Scenariul 1 sunt următoarele:

- Salarii: ~148.526 euro/an (an 1 — 10 pers. × 6.300 RON/lună × 12 luni, la curs 5,09 RON/EUR; salariu minim construcții 2026), indexate anual cu inflația de 2,5%;
- Cheltuieli de întreținere + curățenie: ~28.000 euro/an;
- Energie electrică și utilități (ventilație, iluminat permanent, alte utilități): ~40.000 euro/an;
- Servicii executate de terți (securitate, IT smart parking, contabilitate etc.): ~43.000 euro/an;
- Administrare + asigurări + altele: ~12.000 euro/an;
- Impozit aferent obiectivului: cotă 1,3% din valoarea impozabilă a clădirii (HCL Brașov nr. 1142/2025 — include cota de bază Cod Fiscal + cotă adițională 0,5% aprobată de Consiliul Local Brașov) — estimat 229.860 euro/an cumulativ (din care ~190.000 Parc Titulescu + ~39.860 Regina Maria), conform calculației beneficiarului;
- Taxa de redevență: structură progresivă (6% / 10% / 15%) din valoarea veniturilor brute anuale, conform tranșelor de venit prevăzute la capitolul „Nivelul minim al redevenței”.

Totalul costurilor operaționale estimate pentru Scenariul 1 este de aproximativ 123.000 euro/an în primul an, fără salarii, redevență și impozit, respectiv de circa 271.500 euro/an inclusiv salariile, conform modelului financiar al beneficiarului, față de 349.200 euro/an în Scenariul 3 (inclusiv salariile), care include costurile ambelor parcuri. Diferența de costuri este, însă, mai mică decât diferența de venituri, ceea ce face ca Scenariul 1 singur să rămână nerentabil.

Scenariul 2 — Concesionarea lucrărilor pe terenul de la zona Parc Titulescu și concesionarea Parcării Regina Maria în vederea operării pe o perioadă de 15 ani.

În cazul Scenariului 2, structura de costuri operaționale este identică cu cea a Scenariului 3 pe parcursul primilor 15 ani de operare (în care sunt active ambele parcuri). Diferența față de Scenariul 3 constă

în încetarea activității operaționale a Parcării Regina Maria și implicit a costurilor aferente acesteia după expirarea celor 15 ani de concesionare a serviciului, costurile rămânând similare cu Scenariul 1 pentru restul perioadei de concesiune.

Cheltuielile operaționale în Scenariul 2 pe durata comună de operare (în care ambele parcări sunt active) sunt echivalente celor din Scenariul 3 detaliate mai jos, și includ costurile aferente ambelor amplasamente.

Scenariul 3 — Concesionarea lucrărilor pe terenul de la zona Parc Titulescu și concesionarea Parcării Regina Maria în vederea operării pe o perioadă de 49 ani.

În cazul acestui scenariu au fost luate în calcul următoarele cheltuieli:

Cheltuieli operaționale:

- Salarii: 148.526 euro/an (an 1 — 10 pers. $\times$ 6.300 RON/lună $\times$ 12 luni, la curs 5,09 RON/EUR; salariu minim construcții 2026), indexate anual cu inflația de 2,5%;
- Cheltuieli de întreținere + curățenie: 47.000 euro/an;
- Energie electrică (ventilație, iluminat permanent): 52.600 euro/an;
- Servicii executate de terți (securitate, IT smart parking, contabilitate, etc.): 68.000 euro/an;
- Administrare + asigurări + altele: 19.000 euro/an;
- Diverse și neprevăzute: 14.074 euro/an;
- Impozit aferent obiectivului: cotă 1,3% din valoarea impozabilă a clădirii (HCL Brașov nr. 1142/2025 — include cota de bază Cod Fiscal + cotă adițională 0,5% aprobată de Consiliul Local Brașov) — estimat 229.860 euro/an cumulativ (din care ~190.000 Parc Titulescu + ~39.860 Regina Maria), conform calculației beneficiarului;
- Taxa de redevență: structură progresivă (6% / 10% / 15%) din valoarea veniturilor brute anuale, conform tranșelor de venit prevăzute la capitolul „Nivelul minim al redevenței”.

Alte cheltuieli:

- Impozit pe profit: 16% (aplicat la profit impozabil, după recuperarea pierderilor fiscale din primii ani);
- Amortizarea: pe categorii de active, conform duratelor normate de funcționare (echipamente și instalații — 15 ani);
- Fond de rezervă CAPEX (începând cu anul 3 de operare): 3% din venituri, pentru acoperirea cheltuielilor majore de înlocuire echipamente.

De menționat este faptul că, în cazul unei concesiuni de lucrări si servicii, autoritatea publică locală nu va avea cheltuieli de susținut, acestea revenind concesionarului.

De asemenea, se recomandă ca la începutul fiecărui an calendaristic să se desfășoare, prin grija Primăriei Municipiului Brașov în calitate de concedent, un audit tehnico-economic, care certifică și regularizează nivelul redevenței.

Categorie cost	An 1 (euro/an)	Dinamică	Notă
Salarii	148.526	+ inflație	~10 angajați
Întreținere + curățenie	47.000	+ inflație	—
Energie electrică	52.600	+ inflație	—
Servicii terți (IT, securitate)	68.000	+ inflație	smart parking incl.
Administrare + asigurări + altele	19.000	+ inflație	—
Diverse și neprevăzute	14.074	+ inflație	—
TOTAL costuri operare (bază)	349.200	—	fără redev. + imp.
Impozit clădire (1,3% = bază CF + 0,5% adițional HCL 1142/2025)	229.860 (~190k Titulescu)	fix	Conform date beneficiar
Redevență (structură progresivă 6% / 10% / 15%; în model — 6% din venit brut)	variabil	pe venit brut real	Stabilit în urma desfasurii procedurii de atribuire a contractului de concesiune lucrari si servicii – oferta castigatoare.

Evoluția veniturilor, costurilor, EBITDA și redevenței pentru concesionar (Scenariu 3, cumulat ambele parcări) — primii 15 ani:

An concesiune	An operare	Venituri brute (€)	Costuri totale (€)	EBITDA (€)	Marjă	Redevență (€)
An 4	An 1	827.125	581.677	+245.447	29.7%	49.627
An 5	An 2	1.028.203	602.472	+425.731	41.4%	61.692
An 6	An 3	1.075.198	614.240	+460.958	42.9%	64.512
An 7	An 4	1.160.270	628.516	+531.754	45.8%	69.616
An 8	An 5	1.249.752	643.287	+606.466	48.5%	74.985
An 9	An 6	1.343.832	658.568	+685.265	51.0%	80.630
An 10	An 7	1.402.669	671.975	+730.694	52.1%	84.160
An 11	An 8	1.437.736	684.203	+753.532	52.4%	86.264
An 12	An 9	1.473.679	696.737	+776.942	52.7%	88.421
An 13	An 10	1.510.521	709.584	+800.937	53.0%	90.631
An 14	An 11	1.548.284	722.753	+825.531	53.3%	92.897
An 15	An 12	1.586.991	736.250	+850.741	53.6%	95.219
An 16	An 13	1.626.666	750.085	+876.581	53.9%	97.600
An 17	An 14	1.667.333	764.266	+903.067	54.2%	100.040
An 18	An 15	1.709.016	778.801	+930.214	54.4%	102.541

INDICATORII INVESTIȚIEI PENTRU CONCESIONAR

Valoarea Actualizată Netă (VAN) se calculează după formula: $VAN = \sum (CF_i / (1+Ra)^i) - I_0$, unde CF_i = flux numerar disponibil în anul i , Ra = rata de actualizare (6,5%), I_0 = investiția inițială.

Rata Internă de Rentabilitate (RIR) reprezintă rata de actualizare la care $VAN = 0$. O rată mai mică decât rata de actualizare indică că veniturile nu acoperă costurile în valoare actualizată.

Fluxul de numerar cumulat — prezintă suma cumulată a fluxurilor financiare nete generate de proiect. Pentru ca un proiect să nu intre în blocaj financiar, fluxul cumulat trebuie să fie ≥ 0 pe fiecare an.

INDICATORI Scenariul 1 — Concesionarea lucrărilor pe terenul de la zona Parc Titulescu și darea în operare după recepție a parcării de la zona Parc Titulescu pe o perioadă de 49 ani

Valoarea actualizată netă VANF (euro)	-8.466.000
Rata internă de rentabilitate (RIR)	1,81%
Durata de recuperare a investiției	37 ani de la deschidere

În cazul scenariului 1, indicatorul VANF este negativ (-8.466.000 euro), aspect care sugerează o investiție nerentabilă singulară pentru concesionar. RIR de 1,81% este mult mai mică decât rata de actualizare utilizată în analiză (6,5%). Capexul total al parcării subterane zona Parc Titulescu (~440 locuri estimativ) este estimat la 11.790.000 euro.

INDICATORI Scenariul 2 — Concesionarea lucrărilor pe terenul de la zona Parc Titulescu și concesionarea Parcării Regina Maria în vederea operării pe o perioadă de 15 ani.

Valoarea actualizată netă VANF (euro)	-3.100.000 (estimat)
Rata internă de rentabilitate (RIR)	~4,5%
Durata de recuperare a investiției	32 ani de la deschidere

În cazul scenariului 2, indicatorul VANF este negativ, iar RIR de ~4,5% este inferioară ratei de actualizare de 6,5%. Capexul total cumulat (zona Parc Titulescu + Regina Maria reamenajare) este estimat la 12.190.000 euro. Scurtarea perioadei de operare a RM la 15 ani reduce semnificativ rentabilitatea față de Scenariul 3.

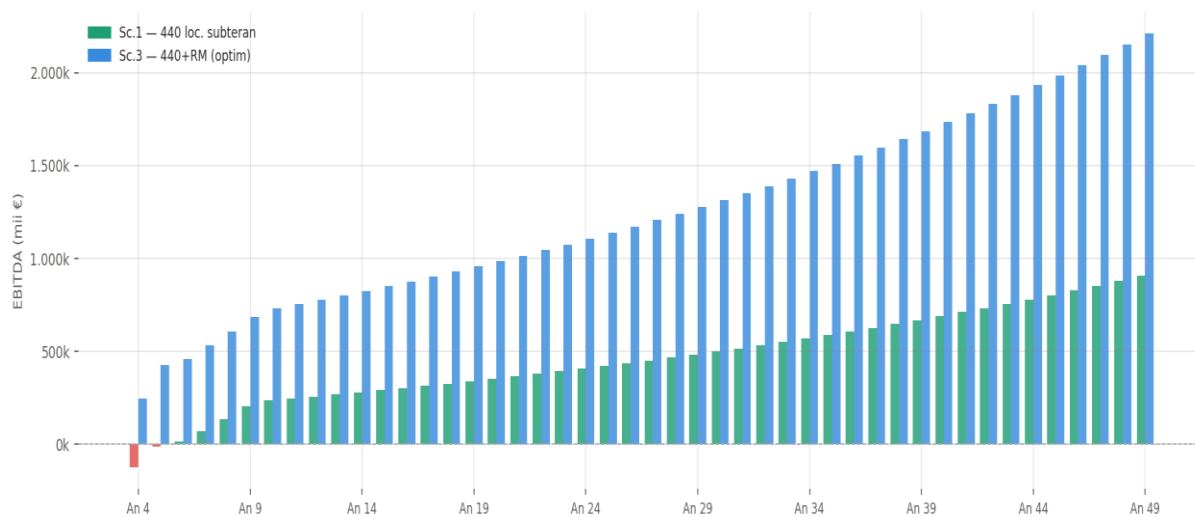
INDICATORI Scenariul 3 — Concesionarea lucrărilor pe terenul de la zona Parc Titulescu și concesionarea Parcării Regina Maria în vederea operării pe o perioadă de 49 ani.

Valoarea actualizată netă VANF (euro)	-1.587.000
Rata internă de rentabilitate (RIR)	6,27%

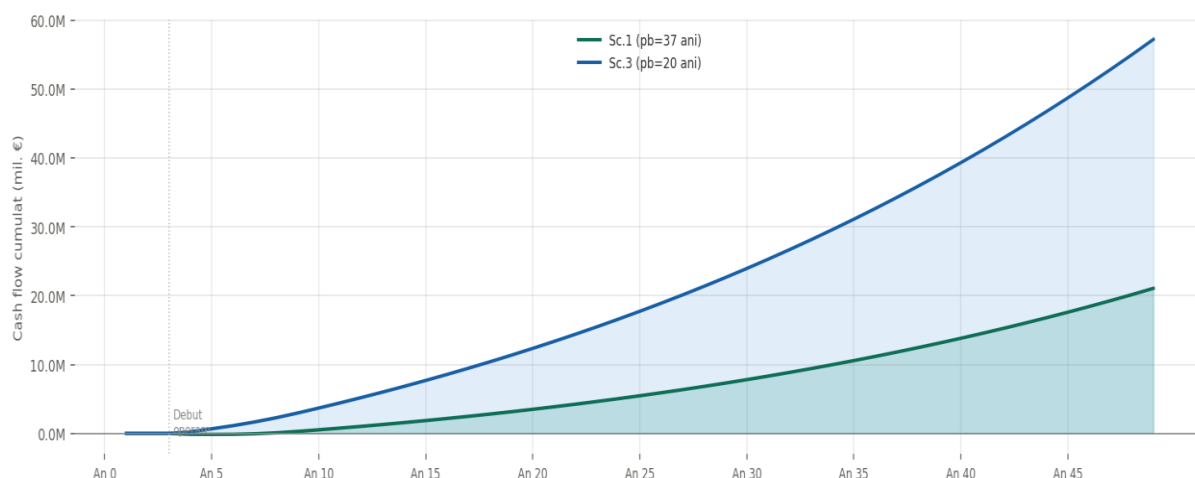
Durata de recuperare a investiției	20 ani de la deschidere
EBITDA la maturitate (din Anul 8 de operare)	753.532 euro/an
Marjă EBITDA la maturitate	52,4%
EBITDA în Anul 1 de operare	245.447 euro

În cazul scenariului 3, indicatorul VANF este -1.587.000 euro, semnificativ mai bun decât scenariile 1 și 2. RIR calculată la parametrii actuali de piață este de 6,27%, comparativ cu valoarea de referință inițială de 7% (IPK). Această diferență reflectă evoluția costurilor de construcție și a ratelor de piață. RIR de 6,27% este inferioară benchmark-ului de 11% utilizat în mod curent pentru proiecte de infrastructură cu finanțare privată, fapt care confirmă că proiectul are atractivitate economică limitată pentru un investitor pur privat, însă rămâne viabil în structura de concesiune unde concesionarul beneficiază de dreptul exclusiv de exploatare pe 49 ani. EBITDA este pozitiv din Anul 1 de operare datorită veniturilor imediate din Regina Maria. Investiția se recuperează în 20 de ani. Capexul total cumulat este 12.190.000 euro. Prin urmare, se propune implementarea de către Primăria Municipiului Brașov a scenariului 3.

Evoluție EBITDA anual — comparație Scenariu 1 vs Scenariu 3 (ani de operare):



Evoluție cash-flow cumulat — Scenariu 1 vs Scenariu 3 (toată durata concesiunii):



7.2. CALCULUL CCR

Analiza costului comparativ de referință (CCR) presupune estimarea costurilor, veniturilor totale și a profitului brut, aferent celor trei scenarii.

Alegerea scenariului recomandat se realizează folosind metoda de calcul a valorii actualizate nete (VAN) pentru fluxurile de numerar, ca tehnică de analiză comparativă. Rata de actualizare: 6,5%.

Valoarea actualizată netă (VAN) s-a calculat cu ajutorul unei rate de actualizare de 6,5%.

Scenariul 1 — Concesionarea lucrărilor pe terenul de la zona Parc Titulescu și darea în operare după recepție a parcarii de la zona Parc Titulescu

Acest scenariu analizează rezultatele aferente activității în cazul în care proiectul de investiție s-ar realiza prin concesiunea de lucrări și servicii în vederea realizării unui parcaj subteran de estimativ ~440 locuri, precum și operarea acestuia pe o perioadă de 49 ani.

Calculul indicatorilor financiari se realizează din perspectiva concedentului. Investiția va fi suportată integral de concesionar, urmând ca la finalul contractului să fie predate concedentului ca bunuri de retur mijloacele fixe cu durată de viață > 5 ani (valoare estimată 18% din investiție).

În acest scenariu se constată că, în cazul în care autoritatea contractantă ar alege să facă investiția prin concesionarea terenului de la zona Parc Titulescu, veniturile brute prognozate se încadrează în prima tranșă de venit, redevența rezultând la nivelul minim de 6% din venitul brut de exploatare, iar valoarea bunurilor de retur va fi de 2.122.200 euro ($11.790.000 \times 18\% = 2.122.200$ euro).

Scenariul 2 — Concesionarea lucrărilor pe terenul de la zona Parc Titulescu și concesionarea Parcarii Regina Maria în vederea operării pe o perioadă de 15 ani.

Acest scenariu analizează rezultatele aferente activității în cazul realizării unui parcaj subteran de 440 locuri la zona Parc Titulescu împreună cu administrarea și operarea Parcării Spitalului Militar Regina Maria (306 locuri) pe o perioadă de 15 ani.

Calculul indicatorilor financiari se realizează din perspectiva concedentului. Investiția va fi suportată integral de concesionar, urmând ca la finalul contractului să fie predate concedentului ca bunuri de retur mijloacele fixe cu durată de viață > 5 ani (valoare estimată 18% din investiție).

În acest scenariu se constată că, în cazul în care autoritatea contractantă ar alege să facă investiția prin concesionarea terenului de la zona Parc Titulescu și a Parcării Regina Maria pe 15 ani, valoarea bunurilor de retur va fi de 2.194.200 euro ($12.190.000 \times 18\% = 2.194.200$ euro), identică cu Scenariul 3. Diferența față de Scenariul 3 constă exclusiv în orizontul de operare a Parcării Regina Maria (15 ani față de 49 ani), ceea ce reduce semnificativ fluxurile cumulate de numerar și implicit rentabilitatea proiectului pentru concesionar.

Scenariul 3 — Concesionarea lucrărilor pe terenul de la zona Parc Titulescu și concesionarea Parcării Regina Maria în vederea operării pe o perioadă de 49 ani.

Acest scenariu analizează rezultatele aferente activității în cazul realizării unui parcaj subteran de 440 locuri la zona Parc Titulescu plus administrarea și operarea Parcării Spitalului Militar Regina Maria (306 locuri) pe o perioadă de 49 ani.

În acest scenariu se constată că, în cazul în care autoritatea contractantă ar alege să facă investiția prin concesionarea terenului de la zona Parc Titulescu și a Parcării Regina Maria, valoarea bunurilor de retur va fi de 2.194.200 euro ($12.190.000 \times 18\% = 2.194.200$ euro).

TABEL COMPARATIV AVANTAJE / DEZAVANTAJE

CRITERIU	Implicații tehnice	Implicații economico-financiare	Implicații legale
VARIANTA / SCENARIU I	Fără implicații tehnice deosebite. Construire subterană estimativ ~440 locuri.	Rentabilitate scăzută pentru investitor pe 49 ani. VAN negativ (-8,47M €). RIR	Necesară dezmembrarea parcelelor care urmează a fi concesionate (teren zona Parc Titulescu).

		1,81%. Recuperare 37 ani.	
Risc de impact lucrări infrastructură urbană viitoare	Da	Parțial	Risc al Concesionarului (execuția conexiunii) / Risc împartit (coordonare lucrări). Mitigare: tema de proiectare va include rezerva tehnică pentru conexiune; procedura de extindere contract (Legea 100/2016, art. 101) va fi demarata în max. 6 luni de la punerea în funcțiune a proiectului dezvoltat de Concedent.
VARIANTA SCENARIU II /	Vor fi specificate clar în caietele de sarcini: concesiune lucrări si servicii 49 ani din care proiectare+execuție 38 luni; concesiune servicii RM 15 ani.	VAN negativ (~3,1M €). RIR ~4,5%. Investiție insuficient de atractivă. Redevența respectă minimul impus.	Necesară dezmembrarea parcelelor. Eventual două contracte sau un contract mixt.
VARIANTA SCENARIU III (OPTIM) /	Investițiile nu se realizează simultan. Clar specificate în caietele de sarcini: concesiune 49 ani, din care Titulescu 46 ani operare + RM 49 ani.	VAN cel mai favorabil (-1,59M €). RIR 6,27% (ref. inițială 7% IPK; benchmark piață 11%). Recuperare 20 ani. EBITDA pozitiv din An 1. Optimizare costuri. Promovare și exploatare unitară	Necesară dezmembrarea parcelelor. Un singur contract complex conform Legii 100/2016.

		a parcarilor centrale.	
--	--	---------------------------	--

Din punctul de vedere al scenariilor posibile pentru realizarea obiectivului menționat mai sus, considerăm că singura variantă viabilă pe termen lung pentru ambele părți implicate în cadrul contractului de concesiune este varianta 3 / scenariul optim de investiție.

Alegerea Scenariului optim de investiție ținând cont de:

- Cerințele beneficiarului și obiectivele de mobilitate urbană ale Municipiului Brașov;
- Costurile estimative de investiție ale celor două scenarii de investiție;
- Indicatorii de performanță financiară calculați prin analiza financiară (VAN, RIR, payback);
- Condițiile și tehnologiile de execuție accesibile; suprafețele de teren disponibile;
- Proximitatea locațiilor, respectiv amplasarea acestora în zona centrală;
- Gestiunea parcarilor în afara părților carosabile;
- Strategii avantajoase pentru turiști, rezidenți și riverani;
- EBITDA pozitiv din primul an de operare datorită veniturilor imediate din Parcare Regina Maria.

**SE RECOMANDĂ ALEGEREA SCENARIULUI 3 DE INVESTIȚIE. (DENUMIT
SCENARIUL OPTIM DE INVESTIȚIE)**

Valoarea adăugată a proiectului

- Îmbunătățirea calității vieții pentru populația Municipiului Brașov;
- Socială — prin crearea infrastructurii fizice specifice și a noi locuri de muncă;
- Creșterea satisfacției cetățenilor față de serviciile publice furnizate;
- Respectarea principiului privind egalitatea de șanse și nediscriminarea;
- Protejarea mediului înconjurător și crearea premiselor pentru o viață activă și sănătoasă.

Analiza socio-economică subliniază efectele durabile ale investiției, demonstrând eficiența și eficacitatea gradului de impact social. Eficiența investiției este susținută de impactul instituțional al proiectului la nivel de municipalitate prin colectarea de taxe și impozite la bugetul local, dar și din beneficiile salariale ducând la creșterea capacității administrative a Primăriei.

Structura personalului aferent investiției

An	Funcție	Nr. salariați	Remunerație/lună	Total salarii brute/an (€)	Contribuții (€)
Execuție	Muncitori calificați	26	3.150 RON	—	—
Execuție	Muncitori necalificați	10	3.150 RON	—	—
Execuție	Șef șantier + RTE + CQ	3	5.000 RON	—	—
Execuție	Diriginte de șantier	1	3.000 RON	—	—
Execuție — TOTAL	—	40	—	~180.000	~42.000
Operare An 1+	Personal operare (casieri, pază, IT, admin)	10	6.300 RON	148.526	~38.000

8. OBIECTUL ȘI DURATA CONCESIUNII

Obiectul Concesiunii

Obiectul prezentului Studiu de Fundamentare reprezintă realizarea următoarelor:

I. Elaborare Plan Urbanistic Zonal

II. Proiectarea „Parcari în Municipiul Brașov”

Proiectarea va cuprinde următoarele:

- Elaborarea proiectului tehnic, detaliilor de execuție și al caietelor de sarcini;
- Elaborarea documentațiilor tehnice pentru obținerea Certificatului de urbanism și a avizelor și acordurilor solicitate prin acesta;
- Elaborarea documentațiilor tehnice pentru obținerea autorizației de construire;
- Elaborarea documentației tehnice pentru organizarea execuției lucrărilor;

- Elaborarea Certificatului de performanță energetică;
- Acordarea asistenței tehnice a proiectantului pe parcursul execuției lucrărilor.

III. Execuția lucrărilor proiectate

- Execuția lucrărilor de realizare a infrastructurii de parcare publică subterană și cu respectarea contractului de concesiune și a documentație de atribuire a contractului de concesiune.
- Administrarea/Managementul/Operarea obiectivului de investiții executat cu funcțiunea de parcare publică subterană și cu respectarea contractului de concesiune și a documentație de atribuire a contractului de concesiune.
- Întreținerea curentă și reparația investiției (inclusiv reparațiile curente și reparațiile capitale) până la finalizarea duratei contractului de concesiune.

Durata concesiunii lucrărilor și serviciului public se stabilește ținând cont de:

- experiența similară a altor orașe / municipii;
- reglementările legale privind serviciul public;
- finanțările posibile de obținut și durata de recuperare a costurilor de către operatorul economic;
- durata necesară realizării lucrărilor de construire, implicând toate aspectele tehnice (studii, aprobări, avize, proiecte tehnice, instalare, punere în funcțiune, verificări, recepție etc.), care, în acest caz, este de 38 de luni.

Durata concesiunii va fi de 49 ani, din care fac parte și cele 26 luni estimate pentru proiectarea și execuția investiției.

Durata aferentă proiectării și execuției este defalcată astfel:

- Proiect DTAC, proiect tehnic, detalii de execuție și caiete de sarcini: termen maxim 8 luni;
- Execuție lucrări: termen maxim 18 luni.

Concesionarul este obligat să mențină funcțiunea de parcare pe toată durata concesiunii, la standardele de calitate asumate, standardizate și recunoscute internațional.

Clauze privind corelarea cu infrastructura subterană urbană:

Având în vedere intenția Municipiului Brașov de a dezvolta un tunel subteran pentru preluarea traficului auto de pe Bulevardul N. Iorga, Concesionarul are următoarele obligații contractuale expres stabilite:

(i) tema de proiectare a parcajului va include obligatoriul posibilitatea tehnică de conectare subterană cu tunelul menționat, fără a afecta capacitatea sau funcționalitatea parcajului;

(ii) în situația în care, pe durata concesiunii, va fi implementat proiectul tunelului subteran, Concesionarul va putea fi solicitat să proiecteze și să execute, soluția tehnică de conectare a parcajului la infrastructura respectivă, în condițiile stabilite prin modificarea sau extinderea contractului de concesiune, cu respectarea prevederilor Legii nr. 100/2016;

(iii) procedura privind extinderea obiectului contractului de concesiune lucrari si servicii în temeiul art. 101 din Legea nr. 100/2016 se va iniția și finaliza în termen de maxim 6 luni de la punerea în funcțiune a tunelului de către autoritățile publice.

În ceea ce privește întreținerea tehnică a clădirii, ea va fi monitorizată pe toată durata exploatării.

Aspecte esențiale, din punct de vedere legal și instituțional care trebuie avute în vedere la realizarea procedurii de atribuire și a contractării contractului de concesiune de lucrari si servicii sunt urmatoarele:

- Structura concesiunii;
- Alegerea procedurii de atribuire;
- Clauze contractuale obligatorii;
- Situația legală a terenurilor și relațiile cu terții în implementarea contractului de concesiune.

8.1. TERMENELE PREVIZIBILE PENTRU REALIZAREA PROCEDURII DE CONCESIONARE

Etapele prevăzute pentru realizarea concesiunii (inclusiv perioada de derulare a procedurii de atribuire a contractului de concesiune de lucrari si servicii) sunt estimate după cum urmează:

1. Publicarea unui anunț de concesiune - 1 LUNĂ;
2. Pregătirea și depunerea ofertelor (inclusiv marjă de timp pentru eventualele prelungiri ale termenului de depunere / o perioadă mai lungă de pregătire a ofertelor față de minimul prevăzut de lege dată fiind, complexitatea ofertelor) – 3 LUNI;
3. Evaluarea ofertelor – 3 LUNI;
4. Desemnarea câștigătorului și semnarea contractului de concesiune – 1 LUNĂ

Termen estimat de desfășurarea procedurii – 8 LUNI.

9. ASUMAREA RISCURILOR CONCESIUNII

Principalele categorii de **riscuri identificate** sunt:

- riscul neîndeplinirii cerințelor specifice impuse proiectului;

- riscul ca cererea de utilizare să fie mai mică decât estimările;
- riscul financiar;
- riscul de apariție a unei situații de forță majoră;
- riscul operațional și al asigurării nivelului de performanță;
- riscul exploatării concesiunii;
- riscul legislativ;
- riscul uzurii morale și al necesității modernizării serviciului;
- riscul asociat protecției mediului;

Riscul transferabil

Riscul în exploatarea concesiunii este transferat concesionarului.

RAPORT DE EVALUARE A RISCURILOR

Riscul este o parte inerentă a oricărui proiect. Evaluarea riscului presupune parcurgerea următoarelor etape:

- identificarea tuturor riscurilor;
- stabilirea consecințelor riscurilor;
- estimarea probabilității riscurilor;
- cuantificarea financiară a riscurilor;
- identificarea structurii de alocare a riscurilor;
- calcularea riscului transferabil;
- calcularea riscului reținut.

În contextul analizei de față, riscul reflectă potențiale costuri suplimentare peste costul de bază presupus în costul primar de referință.

Principalele categorii de riscuri identificate sunt:

- riscul neîndeplinirii cerințelor specifice impuse proiectului;
- riscul ca cererea de utilizare să fie mai mică decât estimările;
- riscul financiar;
- riscul de apariție a unei situații de forță majoră;
- riscul operațional și al asigurării nivelului de performanță;
- riscul exploatării concesiunii;
- riscul legislativ;

- riscul uzurii morale și al necesității modernizării serviciului;
- riscul asociat protecției mediului;

Riscul este evidențiat în raportul de evaluare a riscurilor: **57,0 %**.

Riscul transferabil

Riscul în exploatarea concesiunii este integral transferat concesionarului.

Riscul reținut

Autoritatea contractantă nu își asumă nici un risc în cadrul exploatării concesiunii.

Scara de evaluare a riscului este de la valoarea 1 la 10.

Probabilitatea reprezintă șansa ca riscul analizat să apară și se cuantifică pe o scară de la 0 la 1.

“Efectul” se calculează prin înmulțirea probabilității cu gradul de risc.

În mod curent riscul este evaluat ca rezultat între gravitatea riscului și probabilitatea de producere a celui risc.

Probabilitatea producerii riscului		Puțin probabil	Probabil	Foarte probabil
		0,1 – 0,4	0,4 – 0,7	0,7 – 1,0
Gradul de risc		1 – 4	4 – 7	7 – 10
		Mic	Mare	Foarte mare
Nr. crt.	Risc	Probabilitate	Grad risc	Efect
<u>Capacitatea de exercitare a serviciului</u>				
1.	Resurse tehnice	0,5	5	2,5
2.	Resurse umane	1	6	6
3.	Asigurări	0,4	4	1,6
4.	Situații neprevăzute	0,8	8	6,4
	TOTAL 1			16,5
<u>Finanțator și finanțare</u>				
1.	Finanțator incapabil	0,6	7	4,2
2.	Finanțare indisponibilă	0,6	8	4,8
3.	Finanțare suplimentară	0,5	9	4,5
4.	Profituri de refinanțare	0,2	2	0,4
	TOTAL 2			13,9
<u>Operare</u>				
1.	Resurse inițiale	0,6	5	3

2.	Întreținere și reparare vehicule și echipamente necesare desfășurării Serviciului	0,4	5	2,0
3.	Operare	0,8	8	6,4
	TOTAL 3			11,4

<u>Piață</u>				
1.	Reducerea activității	0,7	8	5,6
2.	Înrăutățirea condițiilor economice Generale	0,2	2	0,4
3.	Inflația	0,1	1	0,1
	TOTAL 4			6,1
<u>Risc legal și de politică a Concedentului</u>				
1.	Schimbări legislative/de politică (1)	0,4	4	1,6
2.	Schimbări legislative/de politică (2)	0,4	4	1,6
	TOTAL 5			3,2
<u>Activele proiectului</u>				
1.	Depreciere tehnică	0,7	8	5,6
	TOTAL 6			5,6

<u>Forță majoră</u>				
1.	Forță majoră	0,1	3	0,3
	TOTAL 7			0,3
TOTAL RISCURI				57,0

Procent riscuri 57,0%

În urma raportului de evaluare a riscurilor rezultă următoarea ordine de ierarhizare a acestora:

1. Capacitatea de exercitare a serviciului 16,5%, care periclitează major toate obiectivele propuse în desfășurarea și funcționalitatea proiectului.
2. Riscul apariției necesității finanțării suplimentare **13,9%**, care ar influența tarifele practicate afectând prin puterea de suportabilitate a cetățenilor însuși eficiența serviciului generând probabil probleme sociale.
3. Riscul fluctuației de piață **6,1%**, prin foarte probabila disciplinare forțată a proprietarilor de autovehicule poate duce la o contradicție majoră între obiectivele propuse și suportarea costurilor de menținere artificială a serviciului.

4. Risc legal și de politică a concedentului **3,2%** generat de operare directă a unor bunuri proprietate privată (garantată prin Constituție) poate duce la blocarea imediată a serviciului și la alte forme de constrângere legal instituite.

În concluzie, deși sunt tratate numai patru tipuri de risc cu pondere mai mare, prin însumarea tuturor riscurilor identificate rezultă o marjă de risc de 57,0%, care nu este indicat a fi asumată de către autoritatea locală.

În această situație și ținând cont de modificările legislative frecvente se recomandă transferarea întregului risc identificat către o societate care își asumă concesionarea în condițiile prevăzute în caietul de sarcini.

Matricea de alocare a riscurilor între Concesionar și Concedent (Entitate Contractantă) este prezentată mai jos:

1) Riscuri referitoare la locații:

Nr. Crt.	Risc	Alocare Concesionar	Alocare Concedent	Alocare împărțită între concesionar și concedent	Explicații
1.	Disponibilitatea și situația juridică a terenului	N/A	X	N/A	Predarea amplasamentului în condiții juridice clare, precum și disponibilitatea acestuia în condițiile specificate în Caietul de sarcini este responsabilitatea Concedentului
2.	Condiții de amplasament Condiții de sol neprevăzute	X	N/A	N/A	Orice costuri/întârzieri /investiții legate de condițiile de amplasament reprezintă riscul Concesionarului.
3.	Nu sunt obținute toate aprobările/ avizele pentru execuția sau operarea investițiilor	X	N/A	N/A	O data cu recepția amplasamentului, Concesionarul devine unicul responsabil de obținerea avizelor, autorizațiilor și

					aprobărilor necesare construcției obiectivelor și operării acestora în conformitate cu termenii de referință.
4.	Curățarea și viabilizarea terenului (pregătirea pentru construcție) presupune costuri mai mari decât cele estimate	X	N/A	N/A	Concesionarul are la dispoziția informațiile, iar în timpul procedurii de atribuire se vor organiza vizite pe amplasament pentru ofertanții interesați, în scopul evaluării corecte a situației actuale.
5.	Creșterea costurilor și a perioadei de timp ca rezultat al descoperirii unor situri arheologice și/sau patrimoniu național	X	N/A	N/A	Costurile efective suplimentare necesare lucrărilor de săpături arheologice, investigații specifice reprezintă sarcina Concesionarului. Concesionarul își va asuma toate costurile aferente eventualelor întârzieri cauzate de acest tip de lucrări, nefiind îndreptățit la solicitare de daune. Totuși, în situații excepționale (de exemplu este necesară sistarea totală a lucrărilor), părțile vor avea ca instrument contractual clauzele privitoare la păstrarea echilibrului contractual, absolut necesare contractului de concesiune.
6.	În timpul implementării contractului apar	X	N/A	N/A	Acest risc este transferat în

	contaminări ale proprietăților adiacente care au efect asupra terenurilor utilizate pentru realizarea concesiunii				totalitate Concesionarului.
--	---	--	--	--	-----------------------------

2) Riscuri de proiectare

Nr. Crt.	Risc	Alocare Concesionar	Alocare Concedent	Alocare împărțită între concesionar și concedent	Explicații
1.	Întârzieri în realizarea proiectării din cauze neimputabile Concedentului pot cauza costuri suplimentare	X	N/A	N/A	Proiectarea este sarcina și responsabilitatea Concesionarului
2.	Soluțiile de proiectare nu sunt conform Cerințelor minime sau costurile de execuție depășesc estimările inițiale	X	N/A	N/A	Proiectarea este sarcina și responsabilitatea Concesionarului, ca și asumarea cerințelor din Caietul de sarcini. De asemenea, concesionarul are responsabilitatea asigurării resurselor financiare în cazul în care costurile de execuție depășesc costurile inițiale.
3.	Schimbări ulterioare ale proiectării datorate modificării legislației sau din necesitatea relocării utilităților	X	N/A	N/A	Proiectarea este sarcina și responsabilitatea Concesionarului, ca și asumarea cerințelor din Caietul de sarcini

4.	Procedurile de evaluare a impactului asupra mediului durează mai mult decât perioada estimată	X	N/A	N/A	Proiectarea este sarcina și responsabilitatea Concesionarului, precum și obținerea tuturor aprobărilor necesare.
----	---	---	-----	-----	--

3) *Riscuri legate de finanțare*

Nr. Crt.	Risc	Alocare Concesionar	Alocare Concedent	Alocare împărțită între concesionar și concedent	Explicații
1.	Concesionarul sau oricare dintre acționarii săi devine insolubil	X	N/A	N/A	Este riscul exclusiv al Concesionarului
2.	Efectuarea activităților contractului de concesiune necesită o finanțare mai mare decât cea estimată de concesionar	X	N/A	N/A	Singurele excepții sunt în situația în care acest risc apare ca urmare a creșterii costurilor din cauze imputabile Concedentului, așa cum sunt definite în prezenta matrice a riscurilor
3.	Concesionarul nu este capabil să asigure resursele financiare și de capital conform bugetului și în timpul prevăzut	X	N/A	N/A	Este riscul exclusiv al Concesionarului
4.	Modificări ale ratelor dobânzilor sau alte cauze care determină costul finanțării investiției schimbă ipotezele financiare ale ofertei Concesionarului	X	N/A	N/A	Este riscul exclusiv al Concesionarului
5.	Finanțare suplimentară necesară datorată	X	N/A	N/A	Este riscul exclusiv al Concesionarului, cu excepția

	schimbărilor de legislație, politică sau de altă natură				situațiilor de forță majoră, care va fi reglementată într-un capitol special din contractul de concesiune
6.	Finanțare suplimentară necesară în urma modificărilor de taxe și impozite, care se modifică în defavoarea Concesionarului	X	N/A	N/A	Este riscul exclusiv al Concesionarului

4) Riscuri aferente cererii și veniturilor

Nr. Crt.	Risc	Alocare Concesionar	Alocare Concedent	Alocare împărțită între concesionar și concedent	Explicații
1.	Pierderi cauzate de schimbări economice	X	N/A	N/A	Este în totalitate responsabilitatea Concesionarului
2.	Altă investiție, existentă sau nouă, crește semnificativ competiția	X	N/A	N/A	Este în totalitate responsabilitatea Concesionarului
3.	O schimbare demografică sau socioeconomică determină modificări ale cererii, cauzând venituri sub cele prognozate	X	N/A	N/A	Este în totalitate responsabilitatea Concesionarului
4.	Rata inflației o va depăși pe cea anuală prognozată	X	N/A	N/A	Este în totalitate responsabilitatea Concesionarului. Estimarea Costului Comparativ de Referință din prezentul Studiu a ținut cont de rata inflației prognozată de Comisia Națională de Prognoză

5) Riscuri aferente construcției

Nr. Crt.	Risc	Alocare Concesionar	Alocare Concedent	Alocare împărțită între concesionar și concedent	Explicații
1.	Resursele necesare pentru finalizarea construcției costă mai mult decât estimările inițiale, nu au calitatea corespunzătoare sau sunt indisponibile în cantitățile estimate	X	N/A	N/A	Este în totalitate riscul Concesionarului
2.	Construcția durează mai mult decât perioada estimată astfel încât finalizarea investiției nu respectă termenele prevăzute	X	N/A	N/A	Este în totalitate riscul Concesionarului, cu excepția riscului nr. 3 din prezentul tabel.
3.	Construcția este întârziată sau împiedicată să decurgă conform parametrilor stabiliți datorită altor intervenții pe Amplasament realizate de Concedent	N/A	N/A	X	Este riscul Concedentului, neputând percepe penalități pentru eventualele întârzieri cauzate de intervențiile respective. Riscul Concesionarului constă în asumarea unei posibile coexistențe a unor intervenții pe amplasament în timpul realizării construcției care face obiectul Concesiunii.
4.	Insolvabilitatea antreprenorilor, furnizorilor, altor subcontractanți	X	N/A	N/A	Este în totalitate riscul Concesionarului
5.	Condiții meteo nefavorabile	X	N/A	N/A	Este în totalitate riscul Concesionarului,

					cu excepția situațiilor prevăzute în contractul de concesiune privind forța majoră
6.	Costuri suplimentare ulterioare cauzate de defecte în lucrările de construcție	X	N/A	N/A	Este în totalitate riscul Concesionarului
7.	Măsurile de Securitate pe șantier nu sunt asigurate corespunzător, ceea ce duce la furturi sau degradarea echipamentelor/ materialelor	X	N/A	N/A	Este în totalitate riscul Concesionarului

6) Riscuri aferente operării și întreținerii investițiilor

Nr. Crt.	Risc	Alocare Concesionar	Alocare Concedent	Alocare împărțită între concesionar și concedent	Explicații
1.	Riscurile asigurabile pot deveni neasigurabile pe durata concesiunilor, sau primele de asigurare cresc mai mult decât estimările	X	N/A	N/A	Este în totalitate riscul Concesionarului
2.	Concedentul schimbă condițiile de operare pe parcursul realizării contractului	N/A	X	N/A	Acest risc, fiind provocat de către Concedent, este în totalitate al acestuia, în limitele stabilite de clauzele contractuale privind menținerea echilibrului contractual.
3.	Resursele necesare pentru operare sunt mai mari decât cele estimate	X	N/A	N/A	Este în totalitate riscul Concesionarului

4.	Soluțiile tehnice realizate nu sunt conforme activităților din etapa de operare	X	N/A	N/A	Este în totalitate riscul Concesionarului
5.	Costuri neprevăzute aferente întreținerii sau reparării construcțiilor	X	N/A	N/A	Este în totalitate riscul Concesionarului, cu excepția Prevederilor contractuale privind Forța majoră
6.	Serviciile prestate nu îndeplinesc cerințele minime de calitate și/sau indicatorii de performanță din contractul de concesiune sau anexele acestuia	X	N/A	N/A	Este în totalitate riscul Concesionarului
7.	Costurile de operare sunt mai mari decât cele previzionate	X	N/A	N/A	Este în totalitate riscul Concesionarului
8.	Costurile de întreținere a activelor sunt mai mari decât cele previzionate	X	N/A	N/A	Este în totalitate riscul Concesionarului
9.	Neplata redevenței	X	N/A	N/A	Este în totalitate riscul Concesionarului

Riscuri specifice construcției subterane în zona centrală protejată — matrice de alocare și măsuri de mitigare

Nr.	Risc identificat	Concesionar	Concedent	Împart.	Explicații și măsuri de mitigare
1	Risc geotehnic și hidrologic: condiții de sol neprevăzute, prezența pânzei freatice, risc de tasare a clădirilor învecinate din cauza săpăturilor	X	N/A	N/A	Risc al Concesionarului. Mitigare: studiu geotehnic detaliat obligatoriu anterior încheierii contractului, inclus în documentația de atribuire; soluție structurală adaptată (pereți din palplanșe/coloane secante); monitorizarea clădirilor adiacente pe toată durata execuției.
2	Risc arheologic și patrimoniu: descoperirea de	X	N/A	N/A	Risc al Concesionarului (cu excepția sistemării totale din

	vestigii care impun sistarea lucrărilor, specifică zonei istorice centrale Braşov, cu costuri şi întârzieri semnificative				decizie autorităţi — risc parţial). Mitigare: cercetare arheologică preventivă anterior demarării lucrărilor; rezervă CAPEX min. 10% dedicată; clauze de prelungire termen.
3	Utilităţi subterane neidentificate: reţele vechi, nedocumentate sau incorect cartografiate, care necesită relocare şi generează costuri suplimentare	X	N/A	N/A	Risc al Concesionarului. Mitigare: Concedentul pune la dispoziţie toate planurile de reţele existente; ridicare topografică şi detecţie electronică anterior execuţiei; clauze de relocare în sarcina operatorilor de utilităţi.
4	Risc urbanistic / PUZ- dacă este necar- neobţinerea aprobării PUZ sau impunerea unor condiţii restrictive care reduc capacitatea parcajului sau cresc costurile de proiectare	X	N/A	N/A	Risc al Concesionarului. Concedentul iniţiază şi sprijină procedura PUZ. Mitigare: consultanţă urbanistică specializată în oferta Concesionarului; dialog pre-contractual cu PM Braşov pentru clarificarea parametrilor acceptabili.
5	Risc de contestaţii în procedura de atribuire (Legea 101/2016): blocarea sau întârzierea procedurii ca urmare a contestaţiilor depuse de ofertanţi sau terţe părţi	N/A	X	N/A	Risc al Concedentului. Mitigare: documentaţie de atribuire clară; respectarea integrală a Legii 100/2016; includerea în calendarul procedurii a unei rezerve de timp pentru soluţionarea contestaţiilor (cel puţin 30 zile suplimentare).
6	Risc de modificare a politicii de mobilitate urbană: introducerea de zone pietonale extinse, taxă de congestionare sau restricţii de trafic care reduc semnificativ cererea de parcare	N/A	X	N/A	Risc al Concedentului, în calitate de autoritate a politicii de mobilitate. Mitigare: clauze de menţinere a echilibrului contractual; angajamentul Concedentului de a nu impune restricţii fără consultare şi compensare a Concesionarului.
7	Risc tehnologic / obsolescenţă: apariţia unor soluţii alternative de mobilitate (vehicle sharing, maşini autonome) care afectează cererea pe termen mediu şi lung	X	N/A	N/A	Risc al Concesionarului, cu probabilitate scăzută pe orizontul primilor 15 ani. Mitigare: proiectare infrastructură adaptabilă la sisteme automate; diversificarea serviciilor (încărcare EV, logistică); clauze de renegociere la modificarea substanţială a cererii.

8	Risc privind transferul bunurilor la finalul concesiunii: bunuri de retur predate în stare necorespunzătoare sau cu valoare reziduală inferioară celei estimate (18% din CAPEX)	X	N/A	N/A	Risc al Concesionarului. Mitigare: audit tehnic periodic anual; obligația menținerii fondului de rezervă CAPEX (3%/an); predarea cu inventariere completă conform contract la finalizarea concesiunii.
---	---	---	-----	-----	--

10. ACTE LEGISLATIVE CARE REGLEMENTEAZĂ DOMENIUL INVESTIȚIEI

10.1. LEGI SI REGULAMENTE PRIVIND CONTRACTAREA LUCRARILOR SI SERVICIILOR DE PARCARE

- Legea nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 101/2016 privind remediile și căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziție publică, a contractelor sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, precum și pentru organizarea și funcționarea Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor;
- Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 50/1991, privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordinul MDRL nr. 839/2009, pentru aprobarea normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 50/1991, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 10/1995, privind calitatea în construcții, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- H.G. nr. 925/1995 pentru aprobarea Regulamentului de verificare și expertizare tehnica de calitate a proiectelor, a execuției lucrărilor și a construcțiilor, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 372/2005, privind performanța energetică a clădirilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 8/1996 privind dreptul de autor și drepturile conexe, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- Hotărârea Consiliului Local Brașov nr. 1142/2025 privind stabilirea cotelor de impozitare a clădirilor pentru anul 2026 (cota 1,3% pentru clădiri nerezidențiale deținute de persoane juridice, inclusiv cota adițională de 0,5% aprobată de Consiliul Local).

Lista nu este exhaustivă, fiind aplicabile și alte reglementări specifice obiectului contractului: normative tehnice, prescripții, standard în vigoare, etc.

10.2. ÎNCADRAREA OBIECTIVULUI ÎN POLITICILE DE INVESTIȚII GENERALE, SECTORIALE SAU REGIONALE – PREVEDERI ALE LEGISLAȚIEI ACTUALE – REGULAMENTE NAȚIONALE – LEGI ȘI REGULAMENTE PRIVIND PARCAREA

- Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 195 / 2002 privind circulația pe drumurile publice („Legea Circulației”) republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- Regulament implementare Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 195 / 2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare, aprobată prin Hotărârea de Guvern nr. 1391 / 2006 („Regulament pentru implementarea legii circulației”)
- Ordonanța Guvernului nr. 43 / 1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

Bibliografie:

- Studiu de fundamentare pentru politica de parcare pentru Municipiul Brașov pentru perioada 2022-2030, Civitta – Vegacomp Consulting, <https://www.transportmetropolitanbrasov.ro/wp-content/uploads/2022/03/Studiu-privind-politica-de-parcari-24.03.2022.pdf>
- Regulamentul de organizare și funcționare al sistemului de parcare din Municipiul Brașov aprobat prin Hotărârea Consiliului Local nr. 251 / 2005, modificată prin HCL nr. 653 / 2006, modificată prin HCL nr. 201 / 2009, modificată prin HCL nr. 699 / 2009, modificată prin HCL nr. 378 / 2012, modificată prin HCL nr. 282 / 2017, <https://www.brasovcity.ro/file-zone/regulamente/parcari/Regulament%20de%20organizare%20si%20functionare%20al%20si%20stemului%20de%20parcare.pdf>
- REGULAMENT de organizare și funcționare a parcării publice supraetajate Parcare Spitalul Militar Regina Maria, <https://www.brasovcity.ro/file-zone/proiecte/hotarare/PRM2021/5.%20Regulament%20Parcare%20RM.pdf>
- Studiu de fundamentare și Caiet de Sarcini privind Construire Parcare Subterană pe un nivel – Piața Libertății, Municipiul Satu Mare, SC 9, Optiune SRL, Baia Mare
- Revizuirea Studiului de Fundamentare a deciziei de concesiune a lucrărilor pentru realizarea și exploatarea unor imobile cu funcțiuni complexe pe terenul aflat în proprietatea Municipiului Cluj Napoca, Bd-ul 21 Decembrie 1989, nr. 106, SC EPMC Consulting SRL
- <https://www.metropola.ro/ro/ghid/brasov/informatii-turistice/transport/parcari/parcare-supraetajata-spitalul-militar-regina-maria/1709/>

Nr crt	Atribuții	Funcția	Numele și prenumele	Semnătura /Data
--------	-----------	---------	---------------------	-----------------

1.	Vizat:	Director Exec. DT	Doru Telembeci				
2.	Elaborat:	Director Executiv adj. DT	Elena Preda				
			Nr.pag.	62	Nr.ex.	2	