

DESPRE GROAPA: URMATOAREA PARCARE SUBTERANA

In momentul în care administrația locală dintr-un oraș ia decizia de a demara lucrări în vederea realizării unei parcări subterane, atunci bunul simț ne îndeamnă să deducem faptul că localitatea a atins un stadiu avansat al dezvoltării și planificării urbane. Economia locală trebuie să fie prosperă, numărul de autoturisme care tranzitează orașul cu scopuri comerciale este cu siguranță impresionant, iar infrastructura ar trebui să facă față cu greu cererii pentru locuri de parcare.

Prezentul articol are rolul de a evidenția greșelile administrative din Slobozia, dar și de a prezenta o serie de soluții pentru amortizarea unei investiții pe care mulți cetățeni (printre care mă număr și eu) o consideră irațională. În vederea prezentării argumentelor mele, voi realiza o comparație cu o altă parcare subterană faimoasă, care a fost la rândul ei criticată și care s-a concretizat după 3 ani de lucrări. Indicii urmăriți pentru a determina eficiența administrării fondurilor sunt prețul unui loc de parcare (determinat prin împărțirea sumei totale investite la numărul total de locuri de parcare), precum și intervalul de timp în care investiția poate fi amortizată (calculat prin împărțirea sumei totale investite la prețul unui abonament lunar pentru acces, cu presupunerea că toate locurile sunt ocupate de abonați). În urma expunerii metodologiei de lucru, voi continua prin a prezenta cele două cazuri.

La începutul anului 2011, când administrația lui Sorin Oprescu a demarat lucrările pentru parcare subterană din fața Universității din București, capitala țării era

confruntată cu o situație dificilă (care încă se află în curs de rezolvare), în care conducătorii auto staționează în mod frecvent pe spațiul pietonal din motive foarte legitime: numărul de mașini se află în continuă creștere, iar ritmul de dezvoltare nu mai face față. Proiectul pentru parcare a costat 10 milioane de euro (fără taxe), a durat 3 ani și a produs (pe o suprafață care se întinde pe 3 niveluri) 425 de locuri de parcare pentru autoturisme și 21 de locuri pentru motocicletele. Prin urmare, prețul unui singur loc de parcare se ridică la aproximativ 12.000 de euro. În vederea amortizării investiției, este percepută o taxă de 2.5 lei/oră (sau 25 lei pentru întreaga zi), existând posibilitatea de a plăti un abonament lunar de 500 de lei (suma se va aproxima la 120 de euro pentru a usura calculul). Astfel, pentru amortizarea investiției sunt necesare aproximativ 100 de luni în care toate locurile sunt ocupate de abonați.

Conform declarațiilor primarului aflat încă în funcție, Alexandru Stoica, în cadrul interviului istoric pe care l-a acordat ziarului Adevărul, Municipiul Slobozia înregistrează un număr de aproximativ 22.000 de autoturisme (ceea ce înseamnă că 1 din 2 adulți deține un autoturism), iar proiectul aflat în derulare de aproape 2 ani va crea 98 de locuri de parcare. Surse locale din presă menționează suma de 37 de milioane de lei și, pentru a avea termen de comparație cu proiectul din București, se va face o conversie în euro: $37/4.5 = 8.22$ milioane de euro. Pentru a determina eficiența lucrării conform metodologiei descrise la începutul articolului, vom împărți suma totală la numărul de locuri: $8.220.000/98 = 93.877,5$ euro pentru fiecare loc de parcare! Suma alocată proiectului a fost de la bun început mare (10 milioane de euro pentru București, 8.22 milioane de euro pentru Slobozia), în situația în care parcare din București este realizată pe 3 niveluri și numărul de locuri este proporțional mai mare. Dacă după finalizare, prețul unui abonament lunar pentru acces nelimitat în parcare subterană din Slobozia va fi de 500 de lei

(aproximativ 120 de euro, aceeași sumă ca și în București), iar locurile vor fi permanent ocupate de astfel de platnici, atunci investiția ar fi amortizată în aproximativ 782 de luni (aproximativ 65 de ani!).

	Număr de Locuri Parcare	Preț Total (Euro)	Preț per Loc (Euro)	Amortizare Investiție (Nr. Luni)
București	425+21	10 mil.	12.000	100
Slobozia	98	8.22 mil.	93.877,5	782

Consider că prezentul calcul este foarte relevant în situația în care fondurile structurale europene au fost pierdute, iar cheltuiala pentru finalizarea proiectului va trebui să fie suportată de bugetul local. Mai mult, în situația în care foarte puțini locuitori ai orașului simt nevoia să își înregistreze locurile de parcare la primărie și să achite o taxă anuală pentru rezervare, măsura în care slobozenii ar fi dispuși să apeleze la comoditatea unei parcări subterane în centrul orașului este discutabilă. Singurii cetățeni care ar putea fi interesați de astfel de servicii sunt funcționarii publici și angajații din administrația locală și județeană, însă investiția ar trebui să reprezinte mai mult decât o simplă facilitate suplimentară a elitelor politice și administrative care își desfășoară activitatea în clădirile Consiliului Județean, Prefecturii și Primăriei. Prin urmare, parcare ar trebui să fie închiriată pentru desfășurarea de evenimente, târguri de mașini și expoziții automobilistice, într-o încercare de a recupera din banii publici investiți. Un principiu de bază al capitalismului este raportul cerere - ofertă și, în cazul de față, cererea pentru locuri de parcare în subteran este foarte redusă, în condițiile în care sistemul de canalizare din oraș este defectuos, starea asfaltului de pe șosele și străzi este deplorabilă și în mod evident se fac economii în ceea ce privește iluminatul public.

Investiția parcării a reprezentat în ultimii 2 ani o povară estetică și funcțională pentru oraș și este foarte puțin probabil ca intervalul de amortizare să fie de doar 65 de ani - calculul a fost făcut pentru tarifele percepute în București și pentru situația în care abonații ocupă toate locurile în mod permanent. Este foarte important ca infrastructura să reprezinte mai mult decât ”ascunzătoarea noii nomenclaturi” (expresie pe care am împrumutat-o din înțelepciunea populară locală) și să existe o extinere largă către posibilitățile de valorificare a spațiului în mediul privat. Pot fi organizate competiții de mașini (fanii seriei de filme ”Fast&Furious”, precum și împătimiții de automobile înțeleg mai bine fenomenul competițiilor de drift), târguri de automobile și expoziții ale producătorilor din industrie. Ceea ce contează este ca investiția să nu rămână într-un cerc închis de ”beneficiari” și administrația locală să o folosească pentru a atrage diferite tipuri de parteneri din mediul privat. Nu putem decât să sperăm că viitorul primar al orașului va fi suficient de înțelept să exploateze întregul potențial și să transforme o povară într-un avantaj.

Cu stimă,

Vlad Costea

Surse Informații:

<http://www.gandul.info/stiri/parcarea-subterana-de-la-universitate-cum-arata-si-cat-costa-un-abonament-pentru-un-loc-de-parcare-vezi-harta-cu-strazile-unde-nu-mai-poti-parca-galerie-foto-10324330>

<http://www.zf.ro/proprietati/3-ani-si-o-groapa-de-400-de-locuri-de-parcare-la-universitate-de-ce-au-ajuns-centrele-comerciale-solutia-pentru-parcarile-din-bucuresti-8806950>

http://adevarul.ro/news/societate/video-revolutia-tinerilor-ochii-unui-primar-provincie-toti-40-ani-prosti-impung-1_56f027035ab6550cb8149660/index.html

<http://www.ziarulstirea.ro/piata-revolutiei-din-slobozia-o-modernizare-care-costa-peste-370-de-miliarde-de-lei-vechi-deocamdata/>

<http://www.independentonline.ro/2014/07/17/Slobozia--Reamenajarea-Pietei-Revolutiei--37-milioane-de-lei-10223>