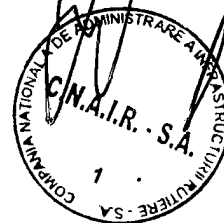


NR 129/5845/09.10.2017

APROBAT,
DIRECTOR GENERAL
Ing. ȘTEFAN IONIȚĂ

09 OCT. 2017



Avizat,

Consilier Director General

ing. Angelică Tăbărescu

CAIET DE SARCINI

ELABORAREA DOCUMENTATIEI SUPTOR PENTRU CEREREA DE FINANTARE PENTRU PROIECTUL “Varianta de Ocolire a Municipiului Satu Mare”

Director DIRECȚIA DEZVOLTARE INFRASTRUCTURĂ RUTIERĂ
Cristian DIAMANDU

Director DIRECȚIA DEZVOLTARE DRUMURI NAȚIONALE
Ing. Jean Marius IONIȚĂ

Director Adjunct DIRECȚIA DEZVOLTARE DRUMURI NAȚIONALE
Ing. Mariana LENȚA

Șef UIP 3
Ing. Cosmin SURDU

Intocmit
Ing. Marian STANCIU

LISTA DE ABREVIERI

CESTRIN	Centru de Studii Tehnice Rutiere si Informatica
CE	Comisia Europeana
FEDR	Fondul European de Dezvoltare Regionala
UE	Uniunea Europeana
PIB	Produs Intern Brut
MPGT	Master Planul General de Transport
POIM	Programul Operational Infrastructura Mare
TEN-T	Reteaua trans-europeana de transport
JASPERS	Joint Assistance to Support Projects in European Regions Asistenta comuna pentru sustinerea proiectelor in regiunile europene
CNAIR SA	Compania Nationala de Administrare a Infrastructurii Rutiere
TVA	Taxa pe valoare adaugata
SF	Studiu de Fezabilitate
MT	Ministerul Transporturilor
CTE	Comisia Tehnica Economica
CI	Comisia Interministeriala

1. INFORMATII GENERALE.....	4
1.1 Tara beneficiara: ROMANIA.....	4
1.2 Autoritatea Contractanta.....	4
1.3 Sursa de finanțare.....	4
1.4 Context general al finantarii proiectului din fonduri structurale	4
2. OBIECTIV SI REZULTATE ASTEPTATE.....	4
2.1 Obiectiv general.....	4
2.2 Obiectiv specific	5
2.3 Rezultate asteptate din partea Prestatorului	5
3. IPOTEZE SI RISCURI.....	6
3.1 Ipoteze privind derularea proiectului.....	6
3.2 Riscuri	6
4. OBIECTUL SERVICIILOR.....	6
4.1. Generalitati.....	6
4.2. Descrierea proiectului	7
4.3. Studii existente.....	7
4.4. Activitatile asteptate din partea Prestatorului.....	8
4.4.1. Elaborarea documentului suport aferent proiectului in vederea sustinerii cererii de finantare a proiectului din FEDR.....	8
4.4.2. Asistenta acordata Beneficiarului la pregatirea cererii de finantare si pe perioada evaluarii acesteia de catre CE.....	11
4.4.3. Actualizarea Devizului General al investitiei si indicatorilor tehnico-economici	11
5. MANAGEMENT DE PROIECT.....	11
5.1. Institutia responsabila.....	11
5.2. Facilitati asigurate de catre autoritatea contractanta.....	12
5.3. Asigurarea calitatii.....	12
6. LOGISTICA SI PLANIFICARE.....	12
6.1. Locatie.....	12
6.2. Data de Incepere si Perioada de executie	12
7. CERINTE PRIVIND PERSONALUL	13
7.1. Birouri	13
7.2. Facilitati asigurate de catre Prestator.....	13
8. RAPOARTE	13
8.1. Cerinte de raportare	13
8.2 Transmiterea si aprobarea rapoartelor	14
9. MASURI DE PUBLICITATE.....	14
10. MONITORIZARE SI EVALUARE.....	15
10.1. Definirea indicatorilor de performanta.....	15
10.2. Responsabilitati	15
11. PLĂȚI	15

1.INFORMATII GENERALE

1.1Tara beneficiara:ROMANIA

1.2Autoritatea Contractanta

Compania Nationala de Administrare a Infrastructurii Rutiere SA (CNAIR SA) este Autoritatea Contractanta, Beneficiarul Final al proiectului si in acelasi timp Agentia de Implementare.

CNAIR este o companie subordonata Ministerului Transporturilor, fiind responsabila pentru administrarea si dezvoltarea retelei de drumuri nationale si autostrazi in Romania. Structura organizatorica a CNAIR este formata dintr-un Sediul Central , 7 directii regionale si un Centru de Studii Tehnice Rutiere si Informatica (CESTRIN) - care se ocupa de studii si cercetari in domeniul infrastructurii rutiere.

1.3Sursa de finanțare

Prezentul contract va fi finanțat din Bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transportului, capitolul 84.01 "Transporturi", subcapitolul 03 "Transport Rutier", titlul 58 "Proiecte cu finanțare din fonduri externe nerambursabile aferente cadrului financiar 2014-2020", aliniatul 58.01 - "Programe din Fonduri Europene de Dezvoltare – FEDR".

1.4Context general al finantarii proiectului din fonduri structurale

Proiectul "VARIANTA DE OCOLIRE A MUNICIPIULUI SATU MARE" este prevăzut în Masterplanul General de Transport al României (MPGT) și este inclus în Programul Operațional Infrastructură Mare (POIM) aferent perioadei de programare 2014 – 2020, în cadrul Axei Prioritare 2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient; Obiectiv Specific 2.1 - Creșterea mobilității pe rețeaua rutieră TEN-T globală.

POIM a fost elaborat pentru a răspunde nevoilor de dezvoltare ale României identificate în Acordul de Parteneriat 2014-2020 și în acord cu Cadrul Strategic Comun și Documentul de Poziție al serviciilor Comisiei Europene. Strategia POIM este orientată spre obiectivele Strategiei Europa 2020, în corelare cu Programul Național pentru Reformă și cu Recomandările Specifice de Țară, concentrându-se asupra creșterii durabile prin promovarea unei economii bazate pe consum redus de carbon prin măsuri de eficiență energetică și promovare a energiei verzi, precum și prin promovarea unor moduri de transport prietenoase cu mediul și o utilizare mai eficientă a resurselor.

Prioritățile de finanțare stabilite prin POIM contribuie la realizarea obiectivului general al Acordului de Parteneriat prin abordarea directă a două dintre cele cinci provocări de dezvoltare identificate la nivel național: Infrastructura și Resursele.

POIM finanțează activități din patru sectoare: infrastructura de transport, protecția mediului, managementul riscurilor și adaptarea la schimbările climatice, energie și eficiență energetică, contribuind la Strategia Uniunii pentru o creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii.

2.OBIECTIV SI REZULTATE AȘTEPTATE

2.1Obiectiv general

Conform MPGT, obiectivul general al proiectului este acela de a spori eficiența economică a rețelei de transport din România, a cărei dezvoltare facilitează integrarea economică în UE, contribuie la dezvoltarea

pieței interne și permite dezvoltarea economiei românești. Astfel sunt create condiții pentru creșterea investițiilor, promovarea transportului durabil și a coeziunii în spațiu.

Prin implementarea Variantei de Ocolire a Municipiului Satu Mare se va realiza o conexiune directă la rețeaua de transport TEN-T Centrală existentă și reprezentată de Axa Prioritară 7 care va asigura accesibilitate la nivel național dar și internațional pentru zona deservită de varianta de ocolire.

2.2 Obiectiv specific

Scopul principal al acestui contract este completarea Studiului de Fezabilitate existent pentru Varianta de Ocolire a Municipiului Satu Mare prin întocmirea documentației justificative necesare pregătirii cererii de finanțare aferente proiectului, din Fondul European de Dezvoltare Regională, în cadrul exercitiului financiar 2014 – 2020, în conformitate cu legislația europeană în vigoare ce reglementează transmiterea informațiilor referitoare la proiectele majore.

Documentația pregătită va susține necesitatea și oportunitatea investiției și va fundamenta maturitatea proiectului din punct de vedere tehnic, economic, financiar, social, și al protecției mediului.

2.3 Rezultate așteptate din partea Prestatorului

Prestatorul se va angaja să presteze serviciile, de o manieră rezonabilă și prin competența și profesionalismul așteptate din partea unei organizații cu statut profesional ridicat, în conformitate cu standardele stabilite în propunerea tehnică a Prestatorului și în acest Caiet de Sarcini.

Prestatorul este responsabil pentru pregătirea unei documentații corecte și complete care să furnizeze elementele necesare justificării solicitării de sprijin financiar din FEDR.

Rezultatele așteptate din partea Prestatorului sunt următoarele:

2.3.1. Intocmirea documentului suport aferent proiectului Varianta de Ocolire a Municipiului Satu Mare, în vederea susținerii cererii de finanțare a proiectului din FEDR, în conformitate cu structura de prezentare a informațiilor pentru proiecte majore cerută de Ghidul Solicitantului POIM -Condiții specifice de accesare a fondurilor – Dezvoltarea infrastructurii rutiere (februarie 2017), în conformitate cu legislația europeană relevantă pentru finanțarea proiectului.

Documentul suport va urmări structura de prezentare a informațiilor din Formatul pentru transmiterea informațiilor privind un proiect major aferent cererii de finanțare pentru proiecte de infrastructură rutieră prezentat în ANEXA 1.1B la Ghidul Solicitantului POIMOS 1.1, 2.1, 2.2 (<http://www.fonduri-ue.ro/transparenta/declaratii/17-programe-operationale/2014-2020/poim/85-poim-ip-ghidb>).

Legislația europeană relevantă pentru finanțarea proiectului este reprezentată de:

- **Regulamentul (UE) nr. 1303/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013**-de stabilire a unor dispoziții comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune, Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime, precum și de stabilire a unor dispoziții generale privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1083/2006 al Consiliului (JO L 347, 20.12.2013)
- **Regulamentul delegat (UE) nr 480/2014 al Comisiei din 3 martie 2014** -de completare a Regulamentului (UE) nr. 1303/2013 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a unor dispoziții comune privind Fondul European de Dezvoltare Regională, Fondul Social European, Fondul de Coeziune, Fondul European Agricol pentru Dezvoltare Rurală și Fondul European pentru Pescuit și

Afaceri Maritime, precum și de stabilire a unor dispoziții generale privind Fondul European de Dezvoltare Regională, Fondul Social European, Fondul de Coeziune și Fondul European pentru Pescuit și Afaceri Maritime;

- **Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/207 al Comisiei din 20 ianuarie 2015** -de stabilire a normelor detaliate de punere în aplicare a Regulamentului (UE) nr. 1303/2013 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește modelele pentru raportul de progres, transmiterea informațiilor privind un proiect major, planul de acțiune comun, rapoartele de implementare pentru obiectivul privind investițiile pentru creștere economică și locuri de muncă, declarația de gestiune, strategia de audit, opinia de audit și raportul anual de control și în ceea ce privește metodologia de realizare a analizei cost-beneficiu și, în temeiul Regulamentului (UE) nr. 1299/2013 al Parlamentului European și al Consiliului, în ceea ce privește modelul pentru rapoartele de implementare pentru obiectivul de cooperare teritorială europeană.

2.3.2. *Acordarea de asistentă pentru Beneficiar* atât pe parcursul procesului de pregătire a cererii de finanțare, cât și în perioada de evaluare a acesteia de către toate instituțiile implicate în acest proces (MT-DGOIT, JASPERS și Comisia Europeană).

2.3.3. *Actualizarea Devizului General* al investiției și indicatorilor tehnico-economici, dacă este cazul.

3. IPOTEZE ȘI RISCURI

3.1 Ipoteze privind derularea proiectului

Cererea de finanțare va fi susținută de documentul suport întocmit în cadrul acestui contract.

Documentul suport va fi finalizat în termen, pentru a permite autorităților române să îl folosească în cadrul aplicației pentru Instrumente Structurale.

Beneficiarul va pune la dispoziția Prestatorului toată documentația disponibilă, necesară pentru întocmirea documentului suport.

3.2 Riscuri

Următoarele riscuri au fost identificate și sunt aduse la cunoștința Prestatorului. Acesta și le va asuma prin participarea la procedura de atribuire și formarea pretului ofertei precum și prin semnarea contractului și nu va avea nicio pretenție în cazul apariției acestora sau a altora neidentificate mai jos dar posibile să apară.

- Există riscul de a fi înregistrate întârzieri sau alte dificultăți în realizarea proiectului datorate faptului că documentațiile anterioare pot să prezinte informații necorelate între acestea.
- Nerespectarea calendarului de realizare a activităților, datorită observațiilor pe studiul de trafic, analiza cost-beneficiu și studiul de traseu din partea AMPOIM/DGOIT (sau, după caz, JASPERS).

4. OBIECTUL SERVICIILOR

4.1. Generalități

În cadrul acestui capitol, sunt detaliate cerințele minime ale Beneficiarului cu privire la activitățile, serviciile care trebuie să fie realizate de către Prestator în vederea completării Studiului de Fezabilitate și a realizării documentației suport pentru cererea de finanțare aferentă proiectului.

4.2.Descrierea proiectului

Traseul Variantei de ocolire a Municipiului Satu Mare se desprinde din DN19A (km 41+900) care este km 0+000 al variantei si are o directie sud – nord la limita vestica a Parcului Industrial Sud Satu Mare, traversand la km1+420 paraul Homorodul Vechi cu un pod cu lungimea totala de 28.90m (lungimea suprastructurii de 18,40 m), iar la km 6+140 va traversa CF 402 Oradea – Halmeu si DJ 194 cu un pasaj superior avind lungimea totala de 118.90 m (lungimea suprastructurii de 111.30 m). Tinind cont ca in aceasta parte a municipiului se afla zona industriala Satu Mare, s-a prevazut realizarea de bucle si bretele pentru deservirea acestei zone.

Dupa traversarea caii ferate, traseul variantei se indreapta catre nord – vest, traverseza canalul Balcaia 1 printr-un pod cu lungimea totala de 18.10m (lungimea suprastructurii de 10.40m), intersectindu-se cu DN19 (km 128+000) Oradea-Satu Mare, la km 9+665 al variantei. Aceasta intersectie va fi amenajata denivelat cu un pasaj superior avind lungimea totala de 81.60 m (lungimea suprastructurii de 63.40 m) inclusiv realizarea unei intersectii la nivel.

In continuare varianta de ocolire traverseaza raul Somes in zona km 11+645 cu un pod cu lungimea totala de 651.15m (lungimea suprastructurii de 640.65m, inclusiv viaductele de acces la pod) intre digurile de aparare ale municipiului.

Dupa traversarea raului Somes, varianta de ocolire intersecteaza DN19A (km 55 + 000) la km13+590. Aceasta intersectie este amenajata denivelat cu un pasaj superior avand lungimea totala de 90.60m ((lungimea suprastructurii de 72.40m), inclusiv realizarea unei intersectii la nivel.

In continuare, traseul intersecteaza DJ 194 la km 16+288 al variantei si DJ 194A la km 16+846 al variantei. Traversarea aceasta se face prin realizarea a doua pasaje denivelate avand lungimea totala de 119.10m , respectiv de 116.20m ambele avand lungimea suprastructurii de 108.40m. In continuare varianta de ocolire traverseaza un canal printr-un pod cu lungimea totala de 17.50m (lungimea suprastructurii de 10.40m).

Inaintea racordarii variantei de ocolire cu DN 19 (km 136+000 al drumului national, aceasta traverseaza CF402 Satu Mare - Halmeu printr-un pasaj superior la km 18+296 avand lungimea totala 86.00m (lungimea suprastructurii de 78.40m).

Racordarea la DN 19 (sfarsitul variantei de ocolire km 19+540) se realizeaza printr-o intersectie la nivel. Locul de racordare a variantei de ocolire cu DN 19 a fost ales tinand cont ca in aceasta zona drumul national traverseaza frontul de captare subterana Micula – Martinesti (64 foraje avand adancimea medie de 100 - 150 m).

4.3.Studii existente

In anul 2013 a fost reactualizat Studiul de Fezabilitate elaborat in anul 2007 pentru obiectivul de investitie „Varianta de ocolire a Municipiului Satu Mare”.

Acesta a presupus proiectarea unui drum de clasa tehnica III (km 0+000 – km 5+600) si respectiv drum de clasa tehnica II (km 5+600- km 19+540) care sa reduca congestionarile si de a imbunatati traficul in acest oras, precum si de a imbunatati siguranta traficului, transferand traficul national si international in afara centrului urban.

Aprobarea documentatiei – tehnico economice, respectiv a indicatorilor tehnico economici pentru obiectivul de investitii “Varianta de ocolirea municipiului Satu Mare” s-a realizat prin Hotararea Guvernului nr. 1084/2012 si modificata prin Hotararea Guvernului nr. 669/19.09.2017.

In cadrul documentatiei tehnico-conomice au fost elaborate urmatoarele studii:

- Analiza multicriteriala prin compararea a 2 Variante de traseu:

- Varianta 1 – varianta care se desfasoara pe la Vest de municipiul Satu Mare
- Varianta 2 – varianta care se desfasoara pe la Est de municipiul Satu Mare
- Studii topografice;
- Studii geotehnice;
- Studiu de trafic;
- Analiza de eficienta economica;
- Studiu de evaluare a impactului asupra mediului;
- Documentatie pentru identificarea proprietarilor de terenuri;
- Mutari si protejari instalatii;
- Avize si acorduri.

Situatia mai exacta a documentatiei tehnice la nivel SF in vederea Proiectarii si Executiei se va putea analiza prin consultarea acestora ca parte a Documentatiei de Atribuire.

4.4. Activitatile asteptate din partea Prestatorului

Activitățile principale descrise mai jos vor fi îndeplinite de către Prestator fără însă, a se limita la acestea:

4.4.1. Elaborarea documentului suport aferent proiectului in vederea sustinerii cererii de finantare a proiectului din FEDR.

Elaborarea documentului suport se va face pornind de la analiza documentatiei tehnico-economice existente la nivel de SF, dupa cum sunt prezentate in Capitolul 4.3 de mai sus.

Informatiile aferente fiecarui tronson al proiectului vor fi agregate si sintetizate intr-un document unitar, care va cuprinde toate elementele necesare evaluarii proiectului in ansamblul sau in vederea obtinerii finantarii. Vor fi identificate eventualele elemente lipsa si vor fi propuse solutii pentru completarea acestora.

Documentul suport va cuprinde urmatoarele elemente principale, fara a se limita insa la ele:

a. *Prezentare generala a proiectului*

- Se vor agrega la nivelul intregului proiect informatiile referitoare la investitie si localizarea acesteia;
- Descrierea proiectului va include: obiective, situatia initiala care a generat necesitatea proiectului, problemele pe care le rezolva, principalele elemente constructive (nr. km de drum, nr./tip/localizare structuri, nr./lungime/localizare tunele, nr./localizare noduri rutiere, nr./localizare intersectii cu drumuri clasificate, etc);
- Prezentarea unei harti cu localizarea proiectului si identificarea clara a tronsoanelor si sub-sectiunilor componente;
- Scurta descriere a istoricului proiectului;
- Prezentarea in mod sintetic a stadiului actual de implementare a tuturor tronsoanelor si termenele estimate de finalizare conform strategiei CNAIR;
- Se va face referire la apartenenta la reseaua TEN-T Extinsa si se va confirma includerea proiectului in Master Planul General de Transport si in Programul Operational de Infrastructura Mare.

b. *Descrierea tehnica a proiectului*

Luandu-se in considerare documentele existente (studii elaborate pana in prezent, definite la Cap 4.3), se va realiza o descriere tehnica a caracteristicilor drumului (profil longitudinal, transversal), cu prezentarea unor sectiuni transversale tip, a solutiilor tehnice pentru platforma drumului, structuri, intersectii cu cale ferata, cu drumuri clasificate, lucrari de drenaj si scurgere a apelor, elemente de siguranta circulatiei, lucrari de consolidare, daca este cazul, etc.)

c. Analiza optiunilor

Scopul informatiilor din acest capitol este acela de a justifica solutiile finale alese, prin prezentarea sintetica, clara si transparenta procesului de identificare si analiza optiunilor in conformitate cu abordarea stabilita in Anexa III (Metodologie de realizare a Analizei Cost-Beneficiu) a Regulamentului de punere in aplicare (UE) 2015/207.

Vor fi identificate optiunile strategice, alternativele de traseu si solutiile tehnice studiate in toate etapele de pregatire a proiectului, în studiile de fezabilitate/fezabilitate/proiecte tehnice. Pentru fiecare etapa de analiza se vor prezenta pe scurt criteriile de analiza pe baza carora a fost aleasa optiunea finala si metodologia de aplicare a acestor criterii.

In vederea prezentarii optiunilor strategice, pe langa informatiile istorice, de la momentul initierii investitiei, vor fi luate in considerare si elementele de decizie strategica din cadrul Masterplanului General de Transport.

Alternativele de traseu studiate vor fi descrise pe scurt, cu mentionarea principalelor constrangeri avute in vedere la stabilirea lor, dupa cum sunt ele identificate in studiile existente. Vor fi incluse planurile de amplasament ale variantelor de traseu, cu identificarea nodurilor rutiere.

Pentru fiecare alternative de traseu vor fi identificate:

- costurile totale de investitie;
- costurile de intretinere si operare;
- principalele constrangeri si riscuri tehnice (ex. natura terenului, retele de utilitati, etc);de mediu (ex. impact asupra siturilor Natura 2000, impact asupra siturilor arheologice si a asezarilor umane, schimbari climatice, etc);
- alte elemente considerate relevante din punct de vedere al compararii alternativelor studiate.

Dupa sintetizarea informatiilor existente cu privire la alternativele de traseu studiate, in scop explicativ si pentru validarea alternativei finale de traseu ales, Prestatorul va efectua o **Analiza Multicriteriala**, simplificata, ex-post, a optiunilor identificate pe baza unor criterii clare (tehnice, operational, economic, social si de mediu). Fiecaruia din aceste criterii i se va aloca o pondere in functie de importanta sa in atingerea obiectivelor proiectului. In final se va realiza agregarea scorurilor diferitelor criterii pe baza preferintelor relevante. Criteriile si ponderile acestora vor fi propuse in **Raportul de Inceput** aferent Proiectului si se vor agree impreuna cu Beneficiarul.

Din punct de vedere al optiunilor „tehnologice”, se vor prezenta pe scurt, cu scop explicativ, optiunile avute in vedere la stabilirea solutiilor tehnice pentru principalele elemente constructive ale proiectului: structura rutiera, poduri/viaducte/tuneluri, lucrari de consolidare, noduri rutiere, etc.

Avand in vedere ca la momentul intocmirii studiilor pentru proiect nu erau in vigoare cerintele referitoare la schimbarile climatice, se va face o analiza ex-post a proiectului, din perspectiva riscurilor si vulnerabilitatilor la schimbarile climatice, inclusiv a optiunilor studiate. Aceasta analiza va face obiectul unui raport separat al carui continut este definit la prezentul capitolul, litera f.

In scopul prezentarii informatiilor in cererea de finantare, se va face un scurt rezumat al optiunii selectate care va justifica fezabilitatea facandu-se referire la urmatoarele dimensiuni esentiale: aspectul institutional, tehnic, de mediu, emisiile de gaze cu efect de sera, efectele si riscurile schimbarilor climatice

pentru proiect, precum și alte aspecte, ținând cont de riscurile identificate pentru a dovedi fezabilitatea proiectului. Se va completa un tabel de referință, conform modelului prezentat la Cap. D.3.4 din Anexa II – Formatul pentru transmiterea informațiilor pentru un proiect major – a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2015/207.

Se va confirma fezabilitatea proiectului din punct de vedere al suficienței și corectitudinii investigațiilor de teren disponibile și se vor identifica investigații suplimentare necesare, dacă este cazul pentru atingerea unui nivel corespunzător.

d. Analiza cererii

Studiul de trafic actualizat va fi realizat de către CNAIR – CESTRIN și va fi pus la dispoziția prestatorului în vederea preluării informațiilor. Studiul va include și concluzii referitoare la analiza de trafic.

e. Analiza Cost – Beneficiu

Analiza Cost-Beneficiu (ACB) se face în conformitate cu metodologia prezentată în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/207 al Comisiei (Anexa III), cu regulile stabilite în Regulamentul delegat (UE) 480/2014 al Comisiei (Capitolul III) referitoare la calculul costurilor și veniturilor actualizate și pe baza recomandărilor Ghidului de Analiza Cost-Beneficiu al proiectelor de investiție elaborat de Directorate General for Regional and Urban Policy pentru perioada 2014 - 2020.

Raportul referitor la analiza cost-beneficiu va prezenta metodologia utilizată și va furniza informații detaliate referitoare la principale ipoteze, elemente și parametri utilizați în analiza cost-beneficiu. Totodată se va prezenta detaliat modul de calcul al costurilor de investiție, al celor de operare și întreținere, al valorii reziduale dar și al beneficiilor socio-economice considerate în analiza cost-beneficiu. Prezentarea se va referi atât la modul în care au fost estimate cantitativ costurile și beneficiile socio-economice și de mediu, cât și la costurile unitare utilizate în analiza.

Costurile unitare utilizate în estimarea beneficiilor vor fi preluate din Ghidul Analiza Cost-Beneficiu al MPGT și din Update Handbook on External Costs of Transport - 2014 (valori pentru România). Aceste valori vor fi aprobate într-o sesiune comună de lucru cu Beneficiarul, IB, JASPERS și Prestatorul.

Raportul ACB va fi însoțit și de fișierul Excel în scopul verificării calculelor.

Rezultatele analizei financiare și economice se vor rezuma (cu precizarea beneficiilor economice și a costurilor identificate în analiză, precum și a valorilor care le-au fost atribuite) utilizând formatul prevăzut în Anexa II la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/207.

Așa cum se prevede în Anexa III a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2015/207, în ACB se va include o evaluare a riscurilor, care va fi particularizată la nivel de proiect prin identificarea măsurilor de diminuare/ eliminare a acestora. Conform cerințelor Anexei III, această evaluare va cuprinde o analiză de sensibilitate și o analiză calitativă a riscurilor. Prestatorul se va conforma integral acestor cerințe.

Prestatorul va realiza și estimări cu privire la forța de muncă ocupată prin realizarea proiectului care vor include informații cu privire la numărul de locuri de muncă, atât din faza de execuție a acestora, cât și în faza de operare.

f. Analiza impactului asupra mediului ținând cont de nevoile de adaptare la schimbările climatice și de atenuare a efectelor acestora, precum și de rezistența în fața dezastrelor în momentul pregătirii prezentei

In baza documentelor existente, va fi realizata o prezentare a procedurilor de mediu parcurse pentru proiect.

De asemenea, aceasta sectiune va cuprinde toate informatiile necesare completarii capitolului F al Anexei II la Regulamentul de punere in aplicare (UE) 2015/207.

Avand in vedere ca la momentul intocmirii studiilor pentru proiect nu erau in vigoare cerintele referitoare la schimbarile climatice, se va face o analiza ex-post a proiectului, din perspectiva riscurilor si vulnerabilitatilor la schimbarile climatice, inclusiv a optiunilor studiate. Aceasta analiza va face obiectul unui raport separat al carui continut se va raporta la prevederile ghidurilor "*Climate Change and Major Projects*" și "*Guidelines for Project Managers: Making vulnerable investments climate resilient*".

g. *Prezentare situatie centralizata a autorizatiilor de construire si a achizitiei terenurilor*

Prestatorul va prezenta in mod centralizat toate autorizatiile eliberate pentru proiect, identificand orice problema legata de acestea, precum si termenele estimate de obtinere a acestora.

Pentru achizitia terenurilor se va include un sumar al stadiului achizitiei de terenuri, inclusiv costul acestora, si enumerarea documentelor deja obtinute, precum si termenele estimate de promovare a acestora

h. *Calendarul de implementare al proiectului, tinand cont de situatia actuala si de informatiile primite din partea Beneficiarului.*

Se vor include informatii privind toate activitatile aferente proiectului dupa cum sunt descrise in tabelul de la Cap. H1 din Anexa II a Regulamentului de punere in aplicare (UE) 2015/207

4.4.2. *Asistenta acordata Beneficiarului la pregatirea cererii de finantare si pe perioada evaluarii acesteia de catre CE.*

Prestatorul va asigura asistenta Beneficiarului pe parcursul pregatirii cererii pentru fondurile structurale pana la emiterea deciziei de finantare de catre AMPOIM/DGOIT/JASPERS, respectiv Comisia Europeana.

In cazul in care proiectul nu va fi selectat in lista proiectelor propuse spre finantare in 2014 – 2020, ca urmare a depasirii fondului alocat, Beneficiarul va informa Prestatorul cu privire la aceasta decizie, moment din care se va considera ca Prestatorul si-a indeplinit obligatiile contractuale.

4.4.3. *Actualizarea Devizului General al investitiei si indicatorilor tehnico-economici.*

Prestatorul va actualiza Devizul General al investitiei si indicatorii tehnico-economici, doar daca este cazul.

Documentatia predata va contine atat piese scrise cat si piese desenate.

5.MANAGEMENT DE PROIECT

5.1. Institutia responsabila

CNAIR va nominaliza o structura functionala responsabila cu supervizarea implementarii contractului.

5.2. Facilitati asigurate de catre autoritatea contractanta

In vederea asigurarii indeplinirii activitatilor solicitate prin prezentul caiet de sarcini, CNAIR va sustine Prestatorul prin urmatoarele actiuni::

- Colectarea si transmiterea catre Prestator, la momentul atribuirii contractului, a tuturor datelor si studiilor existente care au relevanta pentru proiect.
- Asigurarea accesului la alte date relevante care vor fi solicitate in mod rezonabil de catre Prestator, in limita existentei lor;
- Asigurarea unei legaturi cu alte agentii guvernamentale si ministere.

Suplimentar fata de cele de mai sus, CNAIR va pune la dispozitia Prestatorului orice alte informatii relevante, solicitate in mod rezonabil de catre acesta.

5.3. Asigurarea calitatii

Prestatorul este obligat sa isi desfasoare activitatea in baza unui Sistem de Management al Calitatii in conformitate cu cele mai ridicate standarde internationale, in vederea asigurarii indeplinirii cerintelor Beneficiarului, asa cum sunt ele incluse in prezentul caiet de sarcini. .

6.LOGISTICA SI PLANIFICARE

6.1.Locatie

Prestatorului ii este solicitat sa stabileasca un birou pentru proiect in Bucuresti care va fi principala baza a operatiunilor, in vederea facilitarii legaturii regulate cu Managementul Proiectului din CNAIR.

6.2. Data de Incepere si Perioada de executie

Prestatorul isi va incepe activitatea conform datei de incepere specificate in Acordul contractual. De la aceasta data, Prestatorul este considerat a fi mobilizat complet, cu un birou operational in Bucuresti, complet echipat cu echipamentul necesar si IT.

Prestatorul va elabora „Manualul de asigurare a calitatii specific pentru Proiect” si va elabora programul detaliat pentru implementarea sarcinilor sale contractuale. Aceste doua documente vor fi prezentate Beneficiarului in Raportul de Inceput.

Livrabilele realizate in cadrul Proiectului vor fi indeplinite de catre Prestator intr-o perioada de 2 luni de la data inceperii contractului, insa durata totala a contractului va tine cont de articolul 4.4.2" *Asistenta acordata Beneficiarului la pregatirea cererii de finantare si pe perioada evaluarii acesteia de catre CE*’ din prezentul Caiet de Sarcini.

Datele calendaristice privind transmiterea documentelor elaborate, sunt:

- **Raportul de Inceput** va fi inaintat catre CNAIR in termen de **2 saptamani** de la data de incepere;
- **Raport Final** va fi inaintat catre CNAIR in termen de **2 luni** de la data de incepere.
- **Raportul privind asistenta tehnica acordata Beneficiarului**; va fi inaintat dupa emiterea deciziei de finantare de catre AMPOIM/DGOIT/JASPERS, respectiv Comisia Europeana, daca va fi cazul.

7. CERINTE PRIVIND PERSONALUL

Prestatorului i se solicita sa asigure personal adecvat pentru indeplinirea sarcinii prezente, in acord cu cerintele minime cerute in prezentul Caiet de Sarcini.

Prestatorul va purta intreaga responsabilitate pentru indeplinirea corecta a activitatilor descrise.

Prestatorul este responsabil si liber sa-si stabileasca propria strategie de personal, astfel incat sa acopere toata durata contractului.

Echipa va fi condusa de un Sef de Echipa.

Prestatorul va selectiona si va aproba personalul pe care il considera experimentat si pregatit sa elaboreze documentele si/sau studiile necesare implementarii acestui proiect.

Prestatorul poate angaja personal suport si logistica aferenta conform cerintelor contractului, pentru a obtine in mod corespunzator rezultatele stipulate in acest Caiet de Sarcini.

7.1. Birouri

Vor fi asigurate de catre Prestator birouri de un standard rezonabil pentru tot personalul care lucreaza pe contract. Prestatorul se va ocupa de inchirierea necesara a spatiilor pentru birouri daca este cazul. Costurilor pentru birouri vor fi acoperite din pretul contractului.

7.2. Facilitati asigurate de catre Prestator

Prestatorul va asigura suportul si echipamentul necesar intregului personal, in vederea desfasurarii activitatii in mod corespunzator.

8. RAPOARTE

8.1. Cerinte de raportare

Prestatorul va pregati si prezenta urmatoarele rapoarte in cursul sarcinii sale, atat pe suport de hartie cat si in varianta electronica editabila (word, excel, etc) si in format pdf:

1. Raportul de Inceput – 2 saptamani de la data de incepere.

Raportul de Inceput va furniza o privire de ansamblu asupra dezvoltarii sarcinii din punctul de vedere al Prestatorului. Atasat Raportului de Inceput va fi un model pentru viitoarele rapoarte de progres si un plan al Sistemului de Management al Calitatii al Prestatorului pentru proiect. Raportul va clarifica, de asemenea, orice ambiguitate sau modificari agreeate la Caietul de Sarcini si va identifica orice risc perceput sau constrangeri potientiale pentru furnizarea la timp a serviciilor. Raportul de Inceput va fi pregatit in limba romana si engleza.

2. Raportul Final (Documentul suport pentru aplicatia de finantare) –2 luni de la data de incepere

Acesta va cuprinde Studiul de Fezabilitate existent, completat și prezentat conform cerințelor din Anexa I: Caietul de Sarcini și care să includă observațiile Beneficiarului, ale AMPOIM /DGOIT/JASPERS;

Raportul final se va analiza si aviza in Comitetul Tehnico-Economic al Companiei Nationale de Administrare a Infrastructurii Rutiere din Romania;

3. Raportul privind asistenta tehnica acordata Beneficiarului:

Asistenta tehnica se acorda Beneficiarului la intocmirea aplicatiei de finantare si asistenta in sustinerea aplicatiei de finantare catre organismele care verifica, respectiv formularea raspunsului la clarificari si sustinerea documentelor elaborate in intalniri cu AMPOIM/DGOIT/JASPERS sau CE.

Acesta se va preda dupa emiterea deciziei de finantare de catre AMPOIM/DGOIT/JASPERS, respectiv Comisia Europeana, daca va fi cazul.

Poate fi necesar sau se poate cere ca rapoartele ad-hoc si documentele de lucru sa abordeze aspecte specifice care pot sa apara.

8.2 Transmiterea si aprobarea rapoartelor

Avand in vedere ca valoarea totala eligibila estimata a proiectului depaseste 75 mil. EURO, toate rapoartele si documentele care vor fi inaintate, vor fi pregatite atat in romana, cat si traduse in engleza. Toate rapoartele vor fi prezentate atat in format electronic editabil (word, excel, etc), cat si pe hartie si vor fi distribuite dupa cum urmeaza:

CNAIR:

- 1 copie color pe hartie in romana,
- 1 copie color pe hartie in engleza,
- CD in format electronic scan si editabil, atat in limba romana, cat si in limba engleza.
-

Procedurile de aprobare a rapoartelor vor fi definite in Conditiiile Generale de Contract,

Prestatorul are datoria de a mentine o arhiva a documentelor, desenelor, notelor din teren si corespondentei care va fi pusa in format electronic pe CD-uri si predata - devenind proprietatea - CNAIR la sfarsitul contractului.

Daca Prestatorul va primi cereri de copii ale documentelor sau privind alte informatii legate de acest proiect, aceste cereri vor fi adresate catre CNAIR care va instruieste Prestatorul in consecinta. Prestatorul nu va transmite documente de nici un fel fara aprobarea specifica a CNAIR.

9. MASURI DE PUBLICITATE

Masuri de informare si publicitate care trebuie realizate de Prestator

Toate masurile de informare si publicitate realizate de Prestator vor respecta prevederile Manualului de Identitate Vizuala pentru Programul Operational Infrastructura Mare disponibil la adresa www.fonduri-ue.ro/ sectiunea Transparenta, subsectiunea Strategie de comunicare).

Toate documentele elaborate in cadrul contractului de catre Prestator (Rapoarte, documentatii tehnico-economice, livrabile de orice tip si in orice format – exclusiv corespondenta contractuala) vor respecta masurile de identitate vizuala specifice (ex. inscriptionari sigle, textul “Proiect cofinantat de Uniunea Europeana prin Fondul European de Dezvoltare Regionala”) prevazute in Manualul de Identitate Vizuala pentru Programul Operational Infrastructura Mare in vigoare la data semnarii contractului de finantare aferent proiectului (disponibil la adresa www.fonduri-ue.ro, sectiunea Transparenta, subsectiunea Strategie de comunicare).

10.MONITORIZARE SI EVALUARE

10.1.Definirea indicatorilor de performanta

Derularea contractului va fi monitorizata de catre Managerul de Proiect din cadrul CNAIR SA si de catre MT – Directia Generala Organismul Intermediar pentru Transport, in concordanta cu toate documentele de furnizat prezentate in **Capitolul 8 - RAPOARTE** din prezentul Caiet de Sarcini. Indicatorii cheie (Indicatorii Obiectiv Verificabili) pentru monitorizarea si evaluarea activitatii Prestatorului sunt urmasorii:

- Finalizarea activitatilor cerute in prezentul contract conform calendarului revizuit la momentul semnarii contractului/acte aditionale;
- Aprobarea tuturor rapoartelor conform calendarului revizuit la momentul semnarii contractului/acte aditionale;
- Se va accepta maxim o versiune draft a rapoartelor solicitate conform cerintelor din cadrul capitolului 8.1. Prestatorul se va asigura ca versiunile draft a fiecarui raport vor respecta in procent de 100% cerintele caietului de sarcini si instructiunile Beneficiarului ulterioare semnarii contractului.
- Respectarea perioadei de completare si pregatire a Studiului de Fezabilitate in vederea introducerii de comentarii ale Beneficiarului si ale celorlalte parti implicate.

10.2.Responsabilitati

- Prestatorul va fi responsabil de corectitudinea si acuratetea datelor sistudiilor elaborate. Oricand pe durata vietii proiectului, Prestatorul va raspunde pentru prestatia sa si va justifica corespunzator solutiile alese.
- Prestatorul va respecta prevederile legii 10/1995 cu modificarile si completarile ulterioare.

11.PLĂȚI

Platile vor fi efectuate dupa cum urmeaza:

- 50% din pretul contractului, dupa aprobarea Raportului Final de catre CNAIR;
- 30% din pretul contractului, dupa aprobarea Raportului privind asistenta tehnica acordata Beneficiarului de catre CNAIR.
- 20% dupa obtinerea finantarii (emiterea deciziei de finantare de catre AMPOIM/DGOIT, respectiv Comisia Europeana