

Autoritatea contractantă: Asociația Metropolitană pentru Dezvoltare Durabilă a Transportului Public Brașov / Str. Institutului nr 35 CATTIA, Mun Brașov, Jud Brașov, Romania

Emis de: Asociația Metropolitană pentru Dezvoltare Durabilă a Transportului Public Brașov

Data: 08.12.2021

Aprobat de: Cătălin FRANGULEA PASTOR

Data: 08.12.2021

Referat de necesitate

Persoana de contact în legătură cu informațiile din acest Referat de necesitate

Persoana de contact din compartimentul de specialitate beneficiar al achiziției din cadrul autorității contractante pentru acest Referat de necesitate	<i>Nume și Prenume: FRANGULEA-PASTOR Cătălin</i> <i>Funcția: Director General</i> <i>Denumirea compartimentului: n.a.</i> <i>Email: transport@metropolabrasov.ro</i> <i>Telefon: +40268547616</i>
--	---

Informațiile incluse în Referatul de necesitate sunt destinate:

Planificării portofoliului de procese de achiziții publice pentru anul și elaborării Strategiei Anuale de Achiziție Publică	
Planificării unui proces de achiziție publică și elaborării Strategiei de contractare și a Documentației de atribuire	X

Forma documentului:

Inițială	X
Revizuită	
Numărul revizuirii	

Referatul de necesitate

Are atașat:	X
NU are alte documente atașate	

Următoarele:

Caietul de sarcini, care în opinia compartimentului ce emite Referatul de necesitate	poate fi inclus ca atare în Documentația de atribuire	X
	necesită completări, revizuiți, actualizări ș.a.	
Documentul descriptiv, care în opinia compartimentului ce emite Referatul de necesitate	poate fi inclus ca atare în Documentația de atribuire	X
	necesită completări, revizuiți, actualizări ș.a.	
Definirea caracteristicilor solicitate privind lucrările, serviciile sau produsele, care fac obiectul achiziției ¹ și care trebuie incluse în Caietul de sarcini/Documentația descriptivă pentru realizarea achiziției		X

¹Art. 156 din Legea 98/2016

Cuprins

Referat de necesitate	1
A. Descrierea serviciilor care urmează să fie achiziționate	4
B. Fundamentarea necesității	5
C. Contribuția satisfacerii necesității la îndeplinirea obiectivelor autorității contractante sau la funcționarea acesteia	9
D. Justificarea alegerii modalității de satisfacere a necesității	11
E. Necesitatea în contextul legislației în achiziții publice	12
F. Valoarea estimată a serviciilor care urmează să fie achiziționate	14
G. Calendarul procesului de achiziție publică în vederea satisfacerii necesității	15
H. Perspectiva pe termen scurt: fondurile alocate pentru satisfacerea necesității și poziția bugetară a acestora	16
I. Perspectiva pe termen lung: accesul la toate și fiecare dintre resursele complementare - inclusiv resurse financiare - pentru utilizarea sau exploatarea rezultatului contractului, ca urmare a satisfacerii necesității	16
J. Descrierea caracteristicilor solicitate pentru servicii (conform art. 156, alin.(1) din Legea 98/2016)	18
1. Modalitatea utilizată pentru descrierea caracteristicilor	18
2. Aspecte legate de ciclul de viață al serviciilor ale căror caracteristici sunt descrise în Caietul de sarcini	19
3. Caracteristici incluse în Caietul de sarcini care ar putea avea ca efect favorizarea sau eliminarea unor operatori economici sau a anumitor produse	20
4. Transferul drepturilor de proprietate intelectuală	20
5. Includerea conceptului de proiectare pentru toate categoriile de utilizatori	20
6. Reglementări obligatorii în domeniul precum cel al mediului, cel social și cel al relațiilor de muncă care trebuie respectate pe parcursul executării contractului de achiziție publică	20
7. Instituțiile competente de la care se pot obține informații detaliate privind reglementările în domeniul mediului, social și al relațiilor de muncă care trebuie respectate pe parcursul executării contractului de achiziție publică	20
K. Factori cheie pentru succesul procesului de achiziție publică și satisfacerea necesității	20
L. Factori interesați relevanți pentru succesul rezultatului procesului de achiziție publică	23
M. Competențe necesare și disponibile pentru finalizarea cu succes a procesului de achiziție publică	23
N. Anexe:	24

A. Descrierea serviciilor care urmează să fie achiziționate

Introduceți achiziția care face obiectul acestui Referat de necesitate	<i>”Servicii de elaborare a Studiilor de Prefezabilitate și a Studiilor de Fezabilitate pentru dezvoltarea unui sistem transport public feroviar în Zona Metropolitană Brașov și aria de influență”</i>		
Precizați destinația achiziției prin care urmează a fi satisfăcută necesitatea	Realizarea unui interes public	sau	Asigurarea funcționării autorității contractante, în vederea îndeplinirii misiunii/obiectivelor pentru care aceasta a fost înființată
	X		

Obiectivul general al acestui contract este de a sprijini Asociația Metropolitană pentru Dezvoltare Durabilă a Transportului Public Brașov în activitatea de dezvoltare a unui sistem de transport public feroviar în Zona Metropolitană Brașov și aria de influență prin elaborarea documentelor următoare:

1. **Planul Strategic/investițional (analiza de pre-fezabilitate)** privind introducerea serviciilor de tren metropolitan sau a unor sisteme alternative de transport sustenabil pentru următoarele trasee (în restul textului se vor folosi denumiri abreviate T1... T9):

- **T1.** Brașov – Dârste – Timișu de Jos – Timișu de Sus – Predeal (Magistrala CF 300; aprox. 26 km);
- **T2.** Brașov – Bartolomeu – Cristian – Râșnov – Zărnești (Linia CF 203; aprox. 27 km);
- **T3.** Brașov – Bartolomeu – Ghimbav – Codlea (Magistrala CF 200; aprox 14 km);
- **T4.** Brașov – Bartolomeu – Stupini – Bod – Feldioara – Rotbav (Magistrala CF 300; aprox. 24 km);
- **T5.** Brașov – Hărman – Prejmer – Chichis – Ozun – Sfântu Gheorghe (Magistrala CF 400; aprox. 32 km);
- **T6.** Brașov – Hărman – Budila – Teliu – Întorsura Buzăului (Linia CF 403; aprox. 43 km);
- **T7.** Brașov – Bartolomeu – Ghimbav – Aeroport Internațional Brașov (Ghimbav) – Bod (aprox. 12 km);
- **T8.** (Brașov -) Rasnov – Tohanu Nou – Bran
- **T9.** (Brașov -) Bod – Hărman / Prejmer – Dârste.

2. **Studiu de fezabilitate (SF) pentru investițiile relevante și prioritare** rezultate din Planul Strategic - în principiu (sub rezerva rezultatelor studiului) acoperind liniile existente T1-T6 sau parte dintre acestea și – în măsura în care sunt necesare - investițiile complementare pentru linia T7 (pentru care un studiu de fezabilitate separat este în curs de elaborare de către CN CFR SA).
3. **Documentații de achiziție publică/caiete de sarcini** (aferente investițiilor din SF) pentru realizarea proiectului pentru autorizarea executării lucrărilor, proiectului tehnic de execuție și execuția lucrărilor (într-o singură etapă de contractare)
4. Pentru traseele noi (T8, T9) în funcție de rezultatele Planului Strategic:
 - a) în cazul în care soluția de mobilitate optimă va fi feroviara (construirea unor noi secțiuni de cale ferată) se vor livra
 - **Documentații de achiziție publică/caiete de sarcini pentru realizarea studiului de fezabilitate** și a proiectului preliminar (adecvată pentru contractarea în următoarea etapă, integrat, direct a serviciilor de proiectare și execuție) pentru construcția secțiunilor de cale ferată respective
 - b) în cazul în care soluția de mobilitate optimă va fi cea de transport cu un sistem performant de autobuze nepoluante (achiziție de autobuze nepoluante, infrastructura de încărcare, stații și acces la stații, etc.), se vor livra
 - **Documentații de achiziție publică/caiete de sarcini pentru realizarea studiului de fezabilitate** pentru construcția infrastructurilor necesare operării autobuzelor și achiziția autobuzelor nepoluante.

B. Fundamentarea necesității

Polul de Creștere Brașov are în componență 3 municipii (Brașov, Codlea, Săcele), 4 orașe (Ghimbav, Predeal, Râșnov, Zărnești) și 11 comune (Bod, Budila, Cristian, Crizbav, Feldioara, Hălchiu, Hărman, Prejmer, Sânpetru, Târlungeni și Vulcan). Polul de Creștere Brașov are o populație de peste 400.000 de locuitori, și o suprafață de 139.628 ha.

În cadrul Polului de Creștere a fost înființată Asociația Metropolitană pentru Dezvoltare Durabilă a Transportului Public Brașov cu rol în integrarea și coordonarea politicilor de mobilitate durabilă.

În zona de influență a zonei metropolitane / polului de creștere Brașov se regăsesc și localități din județul Covasna, respectiv Municipiul Sfântu Gheorghe, Orașul Întorsura Buzăului, Comuna Chichiș și Comuna Ozun

Zona Polului de Creștere Brașov este compusă dintr-o serie de zone economice și geografice. De exemplu, orașele Brașov, Codlea și Săcele reprezintă, din multiple puncte de vedere, zone de dezvoltare

a industriei și serviciilor. Râșnov și Predeal sunt zone de dezvoltare turistică, iar în nord se află comunele Hălchiu, Bod, Sânpetru și Hărman, care sunt preponderent zone rezidențiale.

Analiza privind evoluția populației în Polul de Creștere prevede o creștere a populației totale de la 472.341 în 2014 la 495.515 în 2030, dar cu o evoluție neechilibrată între toate localitățile componente. PIB-ul din punctul de vedere al puterii standard de cumpărare per cap de locuitor la prețurile actuale ale pieței este un pic mai mare decât România. PIB-ul per cap de locuitor a crescut semnificativ din 2004 în 2011. O dinamică majoră a populației se constată în perioada de sfârșit de săptămână și în perioadele de concedii vară/iarnă, respectiv o creștere medie a populației cu 50.000 de persoane/zi în aceste perioade, ceea ce pune presiune asupra sistemului de transport public local la nivel urban și metropolitan.

Brașovul este situat la 180 km de București (capitala țării) și 150 km de Sibiu. Are o rețea bine reprezentată de drumuri publice și este traversat de principalele șosele europene și naționale:

- E60 pe DN1 (București – Brașov) și DN13 (Brașov – Sighișoara)
- E68 pe DN1 (Brașov – Sibiu)
- E574 pe DN11 (Brașov – Piatra Neamt) și DN74 (Brașov – Câmpulung)
- DN1A (Brașov – Vălenii de Munte)
- DN10 (Hărman – Prejmer – Teliu)

Lungimea străzilor din Municipiul Brașov a fost în anul 2009 de 494 km, din care s-au modernizat 431 km. Densitatea drumurilor publice este de 27,8 km/100 km² teritoriu.

Liniile de cale ferată trec în prezent prin mijlocul orașului Brașov. Trecherile anevoioase la nivel cu calea ferată și traversarea pe jos de către cetățeni a șinelor din zonele rezidențiale sau către zona industrială, transformă această infrastructură feroviară într-un factor de separare a anumitor legături intraurbane. Căile ferate de pe teritoriul municipiului Brașov sunt administrate de către Compania de Căi Ferate Române (CFR). Linia ferată cu ecartament normal are lungimea totală de 683 km (linie simplă, desfășurată), cu o densitate de 62 km/1.000 km², indicator superior mediei pe țară de 46 km/1.000 km². Datorită poziției Brașovului, rețeaua de căi ferate este o rețea de tranzit. Teritoriul este deservit de următoarele trasee de cale ferată :

- Magistrala 200: Brașov – Codlea – Sibiu (cale ferată simplă neelectrificată);
- Magistrala 300: București – Predeal – Brașov – Rotbav – Sighisoara (cale ferată dublă electrificată);
- Magistrala 400: Brașov – Hărman – Sfântu Gheorghe – Miercurea Ciuc (cale ferată simplă electrificată);
- Linia 203: Brașov – Bartolomeu – Zărnești (cale ferată simplă neelectrificată);
- Linia 403: Brașov – Hărman – Întorsura Buzăului (cale ferată simplă neelectrificată). În urma inundațiilor din iunie 2018 podul de peste Râul Târlung s-a rupt, ceea ce a dus la întreruperea temporară a serviciilor pe această linie. CFR SA derulează un proiect de reconstrucție a podului în vederea redeschiderii circulației.

Proiectul Autostrada Transilvaniei, în construcție, va avea ca punct important de intersecție, de interes major pentru municipiul Brașov, Drumul Național 1 între localitățile Ghimbav și Codlea.

Există în construcție Aeroportul Internațional Brașov – Ghimbav. Construcția viitorului aeroport la Ghimbav va duce la extinderea infrastructurii de transport în zona Brașov – Ghimbav – Râșnov.

În scopul asigurării unei dezvoltări integrate și sustenabile a Polului de Creștere Brașov, autoritățile locale au adoptat o serie de documente strategice, între care „Strategia de Dezvoltare Durabilă a Municipiului Brașov 2030” (SIDU Brașov 2030) și „Planul de Mobilitate Urbană Durabilă. Zona Metropolitană Brașov” (PMUD Brașov 2030) și Planul Integrat de Calitate a Aerului 2018 - 2022.

Din analizele realizate pentru elaborarea acestor documente strategice rezultă că dinamica economică pozitivă are totuși un impact negativ asupra durabilității mobilității persoanelor și mărfurilor în zona urbană funcțională, în contextul în care, mobilitatea urbană și suburbană se realizează exclusiv cu mijloace auto poluante și generatoare de congestie a traficului (chiar dacă infrastructura de transport public local include o rețea de troleibuze și de autobuze electrice). Se înregistrează, de asemenea, un proces de mutare a locuitorilor Municipiului Brașov pe teritoriul administrativ al localităților învecinate, cu impact asupra nevoilor de mobilitate de tip navetă.

Transportul pe șină este inexistent în interiorul municipiului, iar infrastructura feroviară existentă este utilizată exclusiv pentru transportul călătorilor pe distanțe medii și lungi și pentru transportul mărfurilor pe distanțe lungi.

Conform studiilor făcute în scopul elaborării PMUD Brașov 2030 au fost constatate următoarele deficiențe, din punct de vedere al unor servicii metropolitane feroviare:

„Deși aceasta este bine deservită de linii de cale ferată, starea generală a șinei, a podurilor, macazurilor, semnalizării și gărilor trebuie evaluată printr-un studiu tehnic detaliat, pentru a aprecia costurile principale care pot apărea, după toate probabilitățile, pe lângă întreținerea de rutină.

Starea parcului rulant de pe liniile secundare este o chestiune importantă, care necesită analiză și evaluarea duratei de viață.

Integrare relativ bună a serviciilor de cale ferată cu cele de autobuz și taxi din gara principală, dar starea acestora trebuie îmbunătățită printr-un acces mai ușor și amplasarea de indicatoare mai bune spre platforme.

Lipsa accesului la gări pentru unele zone urbane.

Gărilor și trenurile nu sunt accesibile pentru persoanele în vârstă și pentru cei cu dizabilități.”

Pentru a răspunde obiectivelor strategice prevăzute în PMUD și SIDU se urmărește introducerea unui sistem transport public feroviar, de tip „tren metropolitan”, în Zona Metropolitană Brașov și aria sa de influență prin utilizarea infrastructurii feroviare publice existente și construirea legăturilor lipsă. Acest proiect vizează exploatarea potențialului căii ferate existente pentru a reduce efortul investițional și necesitatea unor proceduri de exproprieri dificile și costisitoare.

Astfel, obiectivul de investiții vizat este pe calea ferată publică de pe teritoriul Zonei Metropolitane Brașov, și din aria sa de influență, urmând să pună în valoare cele șase rute radiale, ce converg în Gara Brașov:

1. Brașov – Dârste – Timișu de Jos – Timișu de Sus – Predeal (Magistrala CF 300; aprox. 26 km);
2. Brașov – Bartolomeu – Cristian – Râșnov – Zărnești (Linia CF 203; aprox. 27 km)
3. Brașov – Bartolomeu – Ghimbav – Codlea (Magistrala CF 200; aprox 14 km);
4. Brașov – Bartolomeu – Stupini – Bod – Feldioara – Rotbav (Magistrala CF 300; aprox. 24 km)
5. Brașov – Hărman – Prejmer – Chichis – Ozun – Sfântu Gheorghe (Magistrala CF 400; aprox. 32 km);
6. Brașov – Hărman – Budila – Teliu – Întorsura Buzăului (Linia CF 403; aprox. 43 km).

și noile linii de cale ferată pentru conectarea Aeroportului Internațional Brașov, conectarea zonei Bran și construirea unei centuri feroviare a Municipiului Brașov:

7. Brașov – Bartolomeu – Ghimbav – Aeroport Internațional Brașov (Ghimbav) – Bod (aprox. 12 km)
8. Râșnov – Tohanu Nou – Bran (aprox. 11 km)
9. Bod – Hărman – Dârste (aprox. 22 km).

Liniile de cale ferată analizate sunt cu caracteristici tehnice diferite. Liniile electrificate în sistem clasic cu catenară sunt pe relațiile Brașov – Predeal, Brașov – Rotbav și Brașov – Sfântu Gheorghe. Dintre acestea, linia Brașov – Sfântu Gheorghe este cale ferată simplă, iar Magistrala 300 este linie dublă. Celelalte linii (Brașov – Zărnești, Brașov – Codlea și Brașov – Întorsura Buzăului) sunt linii simple, neelectrificate.

În prezent doar pentru Magistrala 300, parte a rețelei TEN-T Centrale, sunt în derulare proiecte de modernizare de anvergură derulate de Guvernul României, prin Compania Națională de Căi Ferate CFR SA. Secțiunea Brașov – Rotbav este sub contract de lucrări pentru modernizarea liniei în scopul atingerii unei viteze maxime a trenurilor de călători de 160 km/h. Pentru secțiunea Brașov – Predeal sunt în pregătire documentațiile de achiziție a serviciilor de realizare a studiului de fezabilitate.

Pe magistrala 200, CFR SA are în pregătire lucrări de modernizare a liniei Brașov – Ghimbav, inclusiv modernizarea gării Bartolomeu, în scopul dublării liniei și electrificării până la racordul cu viitoarea linie de Aeroport.

Linia 403 nu este, în prezent operabilă pe întreaga distanță, în urma prăbușirii podului de la Budila. CFR SA derulează o procedură de achiziții lucrări de reconstrucție a podului.

Magistralele 200, 300 și 400 sunt administrate direct de către administratorul național al infrastructurii feroviare (CFR SA), în timp ce liniile 203 și 403 sunt închiriate către un gestionar privat (Rail Force SRL).

Din punct de vedere al serviciilor, pe cele trei magistrale sunt înregistrate atât trenuri de călători regionale cât și de lung parcurs (inclusiv internaționale), cât și trenuri de marfă.

Astfel, toate liniile de cale ferată vizate de proiectul de introducere a trenului metropolitan sunt linii de trafic mixt ce respectă regulile de alocare a capacității prevăzute în Documentul de Referință al Rețelei CFR.

Liniile industriale de pe teritoriul analizat sunt în proprietatea privată a diverși actori economici, cu capital privat sau de stat.

În cazul nerealizării obiectivului de investiții tren metropolitan Brașov, în conformitate cu rezultatele PMUD Brașov 2030, poluarea și congestionarea traficului urmează să înregistreze creșteri ai parametrilor.

În prezent nu există obiective de investiții similare cu obiectivul de investiții propus în Zona Metropolitană Brașov și aria sa de influență.

Cu toate acestea, Guvernul României, prin intermediul CFR SA derulează un program de investiții în scopul modernizării Magistralei 300 (Predeal – Brașov – Rotbav) în conformitate cu cerințele regulamentului rețelei TEN-T Centrale. În cursul anului 2020 a fost semnat contractul de execuție a lucrărilor pe secțiunile Brașov – Cața și Apața – Sighișoara, care include și secțiunea Brașov – Bartolomeu – Rotbav. Din punct de vedere funcțional proiectul are în vedere creșterea calității serviciilor feroviare de mediu și lung parcurs prin creșterea vitezei maxime a trenurilor de călători la 160 km/h și a trenurilor de marfă la 120 km/h, creșterea sarcinii maxime pe osie la 22,5t, posibilitatea de a rula trenuri de marfă cu o lungime de 740 m, scurtarea timpilor de parcurs pentru trenurile de persoane și de marfă și implementarea sistemului ERTMS (ETCS + GSMR nivel 2).

Pentru secțiunea Brașov – Predeal este anunțată pregătirea achiziției serviciilor de elaborare a studiului de fezabilitate.

Modernizarea secțiunii Brașov – Bartolomeu – Ghimbav și modernizarea gării Bartolomeu au indicatorii tehnico-economici aprobați, CFR SA derulând procedurile de achiziție a execuției lucrărilor.

Construcția liniei Ghimbav – Aeroport – Bod este în analiză la nivelul CFR SA.

Construcția linei Bod – Hărman – Dârste este în analiză la nivelul Asociației Metropolitane pentru Dezvoltarea Durabilă a Transportului Public Brașov

În 2019 Autoritatea pentru Reformă Feroviară a inițiat două proceduri de achiziții material rulant. Prima, pentru rame-electrice de scurt parcurs, include și un lot destinat relațiilor București – Ploiești – Predeal – Brașov și Brașov – Sfântu Gheorghe - Gheorgheni.

C. Contribuția satisfacerii necesității la îndeplinirea obiectivelor autorității contractante sau la funcționarea acesteia

Necesitatea identificată	Pentru asigurarea obiectivului de investiții tren metropolitan Brașov este necesară achiziționarea studiilor de fezabilitate și fezabilitate, conform cerințelor din caietul de sarcini, în cadrul unui contract de achiziții servicii.
Obiectivul/obiectivele	Pentru a răspunde obiectivelor strategice prevăzute în PMUD și SIDU

<p>autorității contractante la care contribuie satisfacerea necesității și cum se realizează</p>	<p>se urmărește introducerea unui sistem transport public feroviar, de tip „tren metropolitan”, în Zona Metropolitană Brașov și aria sa de influență prin utilizarea infrastructurii feroviare publice existente și construirea legăturilor lipsă. Acest proiect vizează exploatarea potențialului căii ferate existente pentru a reduce efortul investițional și necesitatea unor proceduri de exproprieri dificile și costisitoare.</p>
<p>Obiectivul/obiectivele din strategia locală/regională/națională la a cărei realizare contribuie satisfacerea necesității și cum</p>	<p>Linia ferată Predeal – Brașov – Rotbav este parte a rețelei TEN-T Centrale, pentru care Uniunea Europeană și statele membre au stabilit ca obiectiv modernizarea conform specificațiilor tehnice de interoperabilitate până în 2030. Totodată linia ferată este inclusă în strategia națională privind realizarea, dezvoltarea și modernizarea rețelei de transport de interes național și european.</p> <p>În 2016, România a adoptat Master Planul General de Transport, care vizează modernizarea infrastructurii feroviare în zona Municipiului Brașov pentru introducerea unor servicii de transport de lung parcurs (în relație cu București, Cluj Napoca, Sibiu, Sfântu Gheorghe și Miercurea Ciuc) cu frecvență ridicată.</p> <p>Proiectul tren metropolitan Brașov se corelează acestor obiective naționale și europene, contribuind la implementarea acestora pe sectoarele de cale ferată de pe teritoriile administrative ale unităților administrativ teritoriale membre ale ADI Asociația Metropolitană pentru Dezvoltarea Durabilă a Transportului Public Brașov.</p> <p>Pe plan local au fost adoptate următoarele documente strategice cu care se corelează obiectivul de investiții tren metropolitan Brașov:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. În 2010, Municipiul Brașov a adoptat Planul de Acțiune pentru Energie Durabilă 2010-2020; 2. În 2017, Municipiul Brașov și AGA Agenției Metropolitane pentru Dezvoltare Durabilă Brașov au adoptat „Planul de Mobilitate Urbană Durabilă. Zona Metropolitană Brașov” (PMUD Brașov 2030); 3. În 2017, Municipiul Brașov a adoptat Strategia de Dezvoltare Durabilă a Municipiului Brașov 2030” (SIDU Brașov 2030); 4. În 2018, Municipiul Brașov a adoptat Planul Integrat pentru Calitatea Aerului(PICA Brașov 2022), <p>România, în calitate de stat membru al UE, urmează îndeaproape Programul de Acțiune pentru Mediu, intitulat ”O viață mai bună în limitele planetei noastre” propus de Comisia Europeană, având în vedere că protejarea și îmbunătățirea capitalului natural, încurajarea utilizării eficiente a resurselor și accelerarea tranziției către o economie cu emisii reduse de carbon sunt elementele cheie ale acestui program de acțiune, care au ca scop și reducerea incidenței îmbolnăvirilor cauzate de condițiile climatice.</p> <p>Uniunea Europeană are în față ținte ambițioase pentru a ajunge la o</p>

	<p>economie europeană cu emisii reduse de CO₂:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Foia de Parcurs pentru o Economie Competitivă cu Emisii Reduse de Carbon în 2050 - Roadmap for moving to a competitive low carbon economy in 2050, COM (2011) 112 final - Foia de Parcurs pentru o Europă cu o Utilizare Sustenabilă a Resurselor = Resource Efficient Europe, COM (2011) 571 final - Cartea verde referitoare la Stabilirea noului cadru politic pentru schimbări climatice și energie până în anul 2030 - Green Paper on "A 2030 framework for climate and energy policies", COM (2013) 169 final - Inițiativa europeană Parteneriat Inovativ pentru Orașe și Comunități Inteligente - Smart Cities and Communities – European Innovation Partnerships (SCC-EIP), COM (2012) 4701 final <p>Strategia Europa 2020, elaborată de către Comisia Europeană în 2010, are la bază trei componente principale: o dezvoltare inteligentă care prioritizează eficientizarea investițiilor în educație, cercetare și inovare; o dezvoltare durabilă care susține orientarea decisivă către o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon; o dezvoltare favorabilă incluziunii care pune accentul pe crearea de locuri de muncă și pe reducerea sărăciei. Documentul servește ca punct de pornire în definirea politicilor naționale și regionale, menite să preia și să răspundă provocărilor cu care orașele europene se confruntă. Comisia Europeană stabilește prin Cartea verde – Înspre o nouă cultură privind mobilitatea urbană (Green Paper on European Urban Transport, EC 2007, EP 2008) o nouă agendă europeană a mobilității urbane cu respectarea responsabilităților locale, regionale și naționale în domeniu și suport comunitar în căutarea și aplicarea soluțiilor de dezvoltare durabilă, promovând schimbul de "bune practici" și optimizarea instrumentelor de finanțare. Planul de Acțiune privind Mobilitatea Urbană propune 20 de măsuri grupate pe 6 teme, pentru susținerea autorităților locale, regionale și naționale în promovarea transportului urban sustenabil drept suport pentru combaterea schimbărilor climatice și favorizarea coeziunii sociale. Cartea albă pentru transport – „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor”, Comisia Europeană, (2011) propune 20 de inițiative concrete privind îmbunătățirea transporturilor spre a fi urmate în perioada 2011 – 2030, astfel încât până în 2050 să fie atinse următoarele obiective principale:</p>
--	--

	<ul style="list-style-type: none"> - Eliminarea autovehiculelor “alimentate în mod convențional” din transportul urban; - transport mai puțin poluant / electric - Înjumătățirea utilizării autovehiculelor „alimentate în mod convențional” în transportul urban până în 2030; dispariția lor progresivă din orașe până în 2050; implementarea unei logistici urbane practic lipsite de CO2 în marile aglomerări urbane până în 2030 - organizarea intermodalității - pondere mai mare a călătoriilor cu mijloacele de transport în comun.
<p>Beneficii care urmează a fi obținute după satisfacerea necesității sau problemele care vor fi rezolvate după satisfacerea necesității ca urmare a atingerii obiectivelor propuse</p>	<p>Obiectivul de investiții “dezvoltarea unui sistem transport public feroviar în Zona Metropolitană Brașov și aria sa de influență” poate genera orientativ următoarele beneficii:</p> <ul style="list-style-type: none"> • transport public de călători cu trenul metropolitan Brașov; • creșterea atractivității deplasărilor cu transportul public și renunțarea la deplasarea cu autoturismul propriu; • activități comerciale din publicitate și închirieri spații.

D. Justificarea alegerii modalității de satisfacere a necesității

Luând în considerare faptul că obiectivul de investiții “sistem transport public feroviar în Zona Metropolitană Brașov și aria sa de influență” vizează utilizarea liniilor de cale ferată existentă și inexistența unor trasee alternative, nu este necesară elaborarea studiului de fezabilitate pentru toate traseele propuse. Studii de fezabilitate se vor realiza pentru cele două trasee noi de cale ferată. Pentru restul traseelor, toate expertizele și studiile de teren se vor efectua cu ocazia elaborării studiului de fezabilitate.

În conformitate cu informațiile publicate de administratorului infrastructurii feroviare legate de caracteristicile de exploatare a liniilor ce urmează a fi folosite pentru introducerea trenului metropolitan Brașov calitatea tehnică a elementelor constitutive este scăzută. În vederea realizării obiectivului de investiții vor fi necesare expertize tehnice ale infrastructurii existente și alte studii de specialitate,, inclusiv analiza diagnostic a construcțiilor existente.

Parțial traseul obiectivului de investiții traversează zone protejate Natura 2000 și zone protejate istoric. În acest sens se va realiza un studiu de fundamentare a valorii resursei naturale și culturale referitoare la restricțiile și permisivitățile asociate cu obiectivul de investiții.

E. Necesitatea în contextul legislației în achiziții publice

1. Pentru necesitatea identificată sub forma serviciilor, unde opțiunea pentru satisfacerea acestora este achiziția de servicii:

<p>Descrierea obiectului contractului și precizarea rezultatelor serviciilor la sfârșitul contractului</p>	<p>Obiectivul general al acestui contract este de a sprijini Asociația Metropolitană pentru Dezvoltare Durabilă a Transportului Public Brașov în activitatea de dezvoltare a unui sistem de transport public feroviar în Zona Metropolitană Brașov și aria de influență prin elaborarea documentelor următoare:</p> <p>1. Planul Strategic/investițional (analiza de fezabilitate) privind introducerea serviciilor de tren metropolitan sau a unor sisteme alternative de transport sustenabil pentru următoarele trasee (în restul textului se vor folosi denumiri abreviate T1... T9):</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ T1. Brașov – Dârste – Timișu de Jos – Timișu de Sus – Predeal (Magistrala CF 300; aprox. 26 km); ▪ T2. Brașov – Bartolomeu – Cristian – Râșnov – Zărnești (Linia CF 203; aprox. 27 km); ▪ T3. Brașov – Bartolomeu – Ghimbav – Codlea (Magistrala CF 200; aprox 14 km); ▪ T4. Brașov – Bartolomeu – Stupini – Bod – Feldioara – Rotbav (Magistrala CF 300; aprox. 24 km); ▪ T5. Brașov – Hărman – Prejmer – Chichis – Ozun – Sfântu Gheorghe (Magistrala CF 400; aprox. 32 km); ▪ T6. Brașov – Hărman – Budila – Teliu – Întorsura Buzăului (Linia CF 403; aprox. 43
--	---

	<p>km);</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ T7. Brașov – Bartolomeu – Ghimbav – Aeroport Internațional Brașov (Ghimbav) – Bod (aprox. 12 km); ▪ T8. (Brasov -) Rasnov – Tohanu Nou – Bran ▪ T9. (Brasov -) Bod – Hărman / Prejmer – Dârste. <p>2. Studiu de fezabilitate (SF) pentru investițiile relevante și prioritare rezultate din Planul Strategic - în principiu (sub rezerva rezultatelor studiului) acoperind liniile existente T1-T6 sau parte dintre acestea și – în măsura în care sunt necesare - investițiile complementare pentru linia T7 (pentru care un studiu de fezabilitate separat este în curs de elaborare de către CN CFR SA).</p> <p>3. Documentații de achiziție publică/caiete de sarcini (aferele investițiilor din SF) pentru realizarea proiectului pentru autorizarea executării lucrărilor, proiectului tehnic de execuție și execuția lucrărilor (într-o singură etapă de contractare)</p> <p>4. Pentru traseele noi (T8, T9) în funcție de rezultatele Planului Strategic:</p> <p>a) în cazul în care soluția de mobilitate optimă va fi feroviara (construirea unor noi secțiuni de cale ferată) se vor livra</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Documentații de achiziție publică/caiete de sarcini pentru realizarea studiului de fezabilitate și a proiectului preliminar (adecvată pentru contractarea în următoarea etapă, integrat, direct a serviciilor de proiectare și execuție) pentru
--	---

	<p>construcția secțiunilor de cale ferată respective</p> <p>b) în cazul în care soluția de mobilitate optimă va fi cea de transport cu un sistem performant de autobuze nepoluante (achiziție de autobuze nepoluante, infrastructura de încărcare, stații și acces la stații, etc.), se vor livra</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Documentații de achiziție publică/caiete de sarcini pentru realizarea studiului de fezabilitate pentru construcția infrastructurilor necesare operării autobuzelor și achiziția autobuzelor nepoluante.
Cod CPV pentru descrierea obiectului contractului	71241000-9 Studii de fezabilitate, servicii de consultanță, analize (Rev.2)
Cantitatea și unitatea de măsură corespunzătoare	1 plan strategic investițional, 2 studii de fezabilitate, 4 documentații de achiziție publică

F. Valoarea estimată a serviciilor care urmează să fie achiziționate

Valoarea estimată a contractului care urmează să fie atribuit:

Valoarea estimată a serviciilor care urmează să fie achiziționate de pe piață și care constituie, ca atare, obiectul contractului de achiziție de servicii	2.647.520,00 EUR + TVA
Documentele suport/informațiile care au fost consultate/utilizate la stabilirea valorii estimate	Cercetări de piață

Obiectivul de investiții sistem transport public feroviar în Zona Metropolitană Brașov și aria sa de influență. este un obiectiv de lucrări de reînnoire și construcție de infrastructuri edilitare, achiziție material rulant și achiziție servicii de mentenanță material rulant și servicii de operare a serviciilor publice obligatorii care implică următoarele documentații tehnico-economice:

1. Studiu de fezabilitate pentru sectoarele de cale ferată nouă

2. studiu de fezabilitate, completat cu elementele specifice din documentația de avizare a lucrărilor de intervenții;
3. proiect pentru autorizarea/desființarea executării lucrărilor;
4. proiect tehnic de execuție;
5. consultanță pe perioada executării lucrărilor;
6. studiu de oportunitate pentru stabilirea tipului și numărului de vehicule feroviare necesare livrării serviciilor;
7. studiu de oportunitate privind organizarea serviciilor publice obligatorii
8. consultanță în pregătirea și atribuirea contractelor de servicii obligatorii.

Valoarea cheltuielilor de proiectare și inginerie (aferele activităților 1÷4) este estimată la 3% din valoarea investiției de bază, respectiv 9,04 Mil. EUR, din care realizarea planului strategic și a studiilor de fezabilitate este estimată la aproximativ 2.549.520,00 EUR, defalcate după cum urmează:

- Brașov – Dârste – Timișu de Jos – Timișu de Sus – Predeal: 36.000,00 EUR;
- Brașov – Bartolomeu – Cristian – Râșnov – Zărnești: 476.880,00 EUR;
- Brașov – Bartolomeu – Ghimbav – Codlea: 12.000,00 EUR;
- Brașov – Bartolomeu – Stupini – Bod – Feldioara – Rotbav: 108.000,00 EUR;
- Brașov – Hărman – Prejmer – Chichis – Ozun – Sfântu Gheorghe: 527.760,00 EUR;
- Brașov – Hărman – Budila – Teliu – Întorsura Buzăului: 455.760,00 EUR.
- Brașov – Bartolomeu – Ghimbav – Aeroport Internațional Brașov (Ghimbav) – Bod: 24.000,00 EUR;
- Râșnov – Tohanu Nou – Bran: 196.193,00 EUR;
- Bod – Hărman – Dârste: 712.927,00. EUR.

Acestei valori i se adaugă 98.000,00 EUR care reprezintă valoarea estimată a serviciilor de întocmire a documentațiilor de licitație publică pentru etapele următoare ale proiectului conform cerințelor din caietul de sarcini.

Rezultă astfel valoarea estimată a acestui contract de 2.647.520,00 EUR.

Valorile defalcate și explicate se regăsesc în Anexa 1 la Nota Conceptuală.

G. Calendarul procesului de achiziție publică în vederea satisfacerii necesității

Perioada estimată pentru:	Aprilie 2022	Noiembrie 2023
Semnarea contractului	◆	
Finalizarea implementării contractului (finalizarea prestării serviciilor)		◆
Realizarea evaluării îndeplinirii obligațiilor contractuale de către contractor	lunar	

Următoarele elemente au fost avute în vedere la stabilirea perioadei necesare pentru fiecare dintre aceste etape:

Perioada estimată pentru:	Justificarea pentru termenele stabilite
Semnarea contractului	Luând în considerare că procedura de licitație va începe în Decembrie 2021 iar termenul de depunere al ofertelor, conform prevederilor legale este, aproximativ, Februarie 2021 se estimează că termenul de semnare al contractului este Aprilie 2022.
Finalizarea implementării contractului (finalizarea prestării serviciilor)	S-a luat în calcul o perioadă a contractului de 20 luni de la semnare. În cazul în care prestatorul va oferta un termen mai mic de execuție al studiilor finalizarea implementării contractului se va modifica conform noului grafic.

H. Perspectiva pe termen scurt: fondurile alocate pentru satisfacerea necesității și poziția bugetară a acestora

Fondurile alocate pentru satisfacerea necesității	2.647.520,00 EUR + TVA
Sursa de finanțare și, după caz, poziția în buget/propunerea de buget	Obiectivul de investiții urmează a fi finanțat prin intermediul fondurilor europene nerambursabile (aferele POIM 2014 – 2020, POT 2021 – 2027 și PNRR) și de la Bugetul de Stat.

I. Perspectiva pe termen lung: accesul la toate și fiecare dintre resursele complementare - inclusiv resurse financiare - pentru utilizarea sau exploatarea rezultatului contractului, ca urmare a satisfacerii necesității

România, în calitate de stat membru al UE, urmează îndeaproape Programul de Acțiune pentru Mediu, intitulat "O viață mai bună în limitele planetei noastre" propus de Comisia Europeană, având în vedere că protejarea și îmbunătățirea capitalului natural, încurajarea utilizării eficiente a resurselor și accelerarea tranziției către o economie cu emisii reduse de carbon sunt elementele cheie ale acestui program de acțiune, care au ca scop și reducerea incidenței îmbolnăvirilor cauzate de condițiile climatice.

Uniunea Europeană are în față ținte ambițioase pentru a ajunge la o economie europeană cu emisii reduse de CO₂:

- Foaia de Parcurs pentru o Economie Competitivă cu Emisii Reduse de Carbon în 2050 - Roadmap for moving to a competitive low carbon economy in 2050, COM (2011) 112 final
- Foaia de Parcurs pentru o Europă cu o Utilizare Sustenabilă a Resurselor = Resource Efficient Europe, COM (2011) 571 final
- Cartea verde referitoare la Stabilirea noului cadru politic pentru schimbări climatice și energie până în anul 2030 - Green Paper on "A 2030 framework for climate and energy policies", COM (2013) 169 final
- Inițiativa europeană Parteneriat Inovativ pentru Orașe și Comunități Inteligente - Smart Cities and Communities – European Innovation Partnerships (SCC-EIP), COM (2012) 4701 final

Strategia Europa 2020, elaborată de către Comisia Europeană în 2010, are la bază trei componente principale: o dezvoltare inteligentă care prioritizează eficientizarea investițiilor în educație, cercetare și inovare; o dezvoltare durabilă care susține orientarea decisivă către o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon; o dezvoltare favorabilă incluziunii care pune accentul pe crearea de locuri de muncă și pe reducerea sărăciei. Documentul servește ca punct de pornire în definirea politicilor naționale și regionale, menite să preia și să răspundă provocărilor cu care orașele europene se confruntă.

Comisia Europeană stabilește prin Cartea verde – Înspre o nouă cultură privind mobilitatea urbană (Green Paper on European Urban Transport, EC 2007, EP 2008) o nouă agendă europeană a mobilității urbane cu respectarea responsabilităților locale, regionale și naționale în domeniu și suport comunitar în căutarea și aplicarea soluțiilor de dezvoltare durabilă, promovând schimbul de "bune practici" și optimizarea instrumentelor de finanțare.

Planul de Acțiune privind Mobilitatea Urbană propune 20 de măsuri grupate pe 6 teme, pentru susținerea autorităților locale, regionale și naționale în promovarea transportului

urban sustenabil drept suport pentru combaterea schimbărilor climatice și favorizarea coeziunii sociale.

Cartea albă pentru transport – „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor”, Comisia Europeană, (2011) propune 20 de inițiative concrete privind îmbunătățirea transporturilor spre a fi urmate în perioada 2011 – 2030, astfel încât până în 2050 să fie atinse următoarele obiective principale:

- Eliminarea autovehiculelor “alimentate în mod convențional” din transportul urban;
- transport mai puțin poluant / electric - Înjumătățirea utilizării autovehiculelor „alimentate în mod convențional” în transportul urban până în 2030; dispariția lor progresivă din orașe până în 2050; implementarea unei logistici urbane practic lipsite de CO₂ în marile aglomerări urbane până în 2030
- organizarea intermodalității - pondere mai mare a călătoriilor cu mijloacele de transport în comun.

J. Descrierea caracteristicilor solicitate pentru servicii (conform art. 156, alin.(1) din Legea 98/2016)

1. Modalitatea utilizată pentru descrierea caracteristicilor

Caracteristicile care descriu serviciile care urmează să fie achiziționate sunt stabilite în cadrul Caietului de sarcini prin modalitatea selectată dintre opțiunile disponibile în continuare și pe baza justificării asociate:

Decizie		Modalitatea utilizată pentru descrierea caracteristicilor solicitate
Opțiuni conform art. 156, alin. (1) din Legea 98/2016	Opțiunea selectată	Justificarea opțiunii selectate
prin raportare la cerințe de performanță/funcționale		Caracteristicile care descriu serviciile care urmează să fie achiziționate sunt stabilite în cadrul Caietului de sarcini prin modalitatea selectată având în vedere că prin această modalitate nu se aduce atingere normelor tehnice obligatorii la nivel național, în măsura în
prin trimitere la specificații tehnice însoțită de mențiunea "sau echivalent"		
prin raportare la cerințe de performanță/funcționale și prin trimitere la specificații	X	

<p>prin trimitere la specificațiile pentru unele caracteristici și prin raportare la cerințe de performanță/funcționale pentru alte caracteristici</p>	<p>care sunt compatibile cu actele normative adoptate la nivelul UE. Caracteristicile sunt stabilite prin raportare la cerințe de performanță sau cerințe funcționale, inclusiv caracteristici de mediu, parametrii fiind suficient de preciși pentru a permite ofertanților să determine obiectul contractului și autorității contractante să atribuie contractul.</p> <p>De asemenea, caracteristicile sunt stabilite și prin trimitere la specificațiile tehnice și, ca ordine de prioritate, la standarde naționale care transpun standarde europene, evaluări tehnice europene, specificații tehnice comune, standarde internaționale, alte sisteme de referință tehnice instituite de către organismele de standardizare europene, acorduri tehnice naționale ca modalitate de a prezuma conformitatea cu respectivele cerințe de performanță sau cerințe funcționale.</p>
--	--

Caietul de sarcini include trimiteri la următoarele categorii de standarde (ordinea de prioritate a standardelor astfel cum este stabilită la art. 156 alin.(1), lit b) din Legea 98/2016):	Opțiunea selectată
SR EN ISO	X
Evaluări tehnice europene	X
Specificații tehnice comune	X
Standarde internaționale	X
Sisteme de referință tehnice instituite de organisme de standardizare europene	X
Alte norme la nivel național care reglementează aspecte tehnice /specificații tehnice naționale	X

2. Aspecte legate de ciclul de viață al serviciilor ale căror caracteristici sunt descrise în Caietul de sarcini

Caracteristicile, care descriu serviciile de elaborare studii de fezabilitate, fezabilitate și a caietelor de sarcini pentru etapa următoare incluse în Caietul de sarcini, nu fac referire la etape ale ciclului de viață.

3. Caracteristici incluse în Caietul de sarcini care ar putea avea ca efect favorizarea sau eliminarea unor operatori economici sau a anumitor produse

Caietul de sarcini nu include caracteristici care ar putea avea ca efect favorizarea sau eliminarea unor operatori economici sau a anumitor produse.

4. Transferul drepturilor de proprietate intelectuală

Prin Caietul de sarcini nu se solicită transferul drepturilor de proprietate intelectuală.

5. Includerea conceptului de proiectare pentru toate categoriile de utilizatori

Conceptul de proiectare pentru toate categoriile de utilizatori nu a fost luat în calcul la momentul elaborării Caietului de sarcini.

6. Reglementări obligatorii în domeniul precum cel al mediului, cel social și cel al relațiilor de muncă care trebuie respectate pe parcursul executării contractului de achiziție publică

Reglementările obligatorii în domeniile mediului, social și al relațiilor de muncă, stabilite prin legislația adoptată la nivelul Uniunii Europene, legislația națională, prin acorduri colective sau prin tratatele, convențiile și acordurile internaționale în aceste domenii, care trebuie respectate pe parcursul executării contractului de achiziție publică sunt prezentate în Caietul de sarcini. Printre acestea poate fi amintită Legea nr. 53/2003 privind codul muncii cu modificările și completările ulterioare.

Furnizorul va prezenta o declarație pe propria răspundere privind respectarea normelor referitoare la condițiile de muncă, protecția muncii și protecția mediului care sunt în vigoare la nivel național.

7. Instituțiile competente de la care se pot obține informații detaliate privind reglementările în domeniul mediului, social și al relațiilor de muncă care trebuie respectate pe parcursul executării contractului de achiziție publică

Instituțiile competente de la care operatorii economici pot obține informații detaliate privind reglementările în domeniul mediului, social și al relațiilor de muncă sunt:

- Ministerul Muncii, Solidarității Sociale și Familiei, str. Dem. I. Dobrescu nr.2-4 sector 1, București, tel. 021/3136267, 021/3158556, respectiv Inspectoratele Teritoriale.

K. Factori cheie pentru succesul procesului de achiziție publică și satisfacerea necesității

a. Mediul intern al autorității contractante:

Implementarea proiectului de introducere a serviciului de tren metropolitan Brașov contribuie la atingerea obiectivelor stabilite prin PMUD Brașov 2030, SIDU Brașov 2030 și PICA Brașov 2022:

- dezvoltare inteligentă care prioritizează eficientizarea investițiilor în educație, cercetare și inovare;
- o dezvoltare durabilă care susține orientarea decisivă către o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon;
- o dezvoltare favorabilă incluziunii care pune accentul pe crearea de locuri de muncă și pe reducerea sărăciei;
- accesibilitate - Asigură că toți cetățenii au opțiuni de transport public, care le permit accesul la destinații și servicii esențiale;
- siguranță și securitate – îmbunătățirea siguranței și securității în circulație pentru toate categoriile de participanți la mobilitate;
- mediu - reducerea poluării aerului și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie;
- eficiență economică - îmbunătățirea eficienței și eficacității costurilor transportului de persoane și bunuri și asigurarea dezvoltării economice prin acces la servicii de mobilitate;
- calitatea mediului urban - creșterea atractivității și calității mediului urban și a vieții și proiectarea unui mediu urban în beneficiul cetățenilor, economiei și societății în general.

b. La nivelul pieței căreia i se adresează achiziția generată de necesitate

Proiectul contribuie la realizarea unor obiective prin îmbunătățirea trecerii, obligatorii din punct de vedere al politicii UE, la transportul feroviar ca fiind cel mai ecologic mijloc de transport prin decongestionarea traficului rutier și, în același timp, prin creșterea mobilității anumitor grupuri sociale care nu își pot permite dintr-un motiv sau altul un alt mijloc individual de transport.

În plus, acesta contribuie la realizarea obiectivelor strategice ale siguranței traficului și egalității sociale, care este scopul final al conceptului Uniunii Europene de trecere la transportul pe calea ferată și obligația de serviciu public.

c. La obiectul contractului și beneficiile care urmează să fie obținute prin satisfacerea necesităților

Serviciul de tren metropolitan Brașov va aduce beneficii în domeniile de interes pentru Zona Metropolitană Brașov:

- Ameliorarea calității vieții și a mediului
- Mediu urban mai sigur
- Economie mai puternică
- Turism sustenabil
- Incluziune socială și accesibilitate tuturor
- Locuitori mai sănătoși
- Eficiență mai ridicată a utilizării resurselor.

Factori cheie care influențează succesul	Prin procedura de achiziție se solicită prestatorului să respecte cu strictețe graficul de livrare al rapoartelor conform caietului de sarcini.
Modalitatea de măsurare a succesului	Pentru evaluarea succesului achiziției acestor servicii, durata de timp planificată cuprinsă între momentul considerat de către autoritatea contractantă ca fiind momentul finalizării contractului (atunci când este satisfăcută necesitatea) și momentul lansării procedurii de atribuire este aceeași cu durata de timp reală cuprinsă între momentul lansării procedurii de achiziție și momentul în care rezultatul contractului este recepționat/ funcțional. Pentru evaluarea succesului achiziției acestor produse, se evaluează diferența dintre termenul de recepție a livrărilor conform prevederilor contractuale și termenul real de recepție.
Indicator de performanță cantitativ/calitativ utilizat pentru măsurarea succesului	Deviație de maxim 5% pentru perioada dintre momentul lansării licitației și finalizarea contractului.

L. Factori interesați relevanți pentru succesul rezultatului procesului de achiziție publică

Factorii interesați care au impact asupra succesului procesului de achiziție publică și care, dacă nu au fost implicați/ nu sunt implicați/ nu vor fi implicați, ar putea avea un impact negativ asupra succesului procesului de achiziție publică:

Asociația Metropolitană pentru Dezvoltare Durabilă a Transportului Public Brașov reprezentată de către David Dragoș Florin, cu funcția de Președinte.

M. Competențe necesare și disponibile pentru finalizarea cu succes a procesului de achiziție publică

Etapa din procesul de achiziție publică	Competențe necesare	Competențe disponibile	Forma de acces la competențele disponibile	Competențe care trebuie atrase - din alte compartimente ale AC sau din exteriorul acesteia
Participarea la elaborarea (Caietului de sarcini), cum ar fi, dar fără a se limita la, transmiterea de specificații tehnice	Asociația Metropolitană pentru Dezvoltare Durabilă a Transportului Public Brașov și S.C. ROSSADA Innovative Solutions S.R.L. în calitate de consultant	Asociația Metropolitană pentru Dezvoltare Durabilă a Transportului Public Brașov și S.C. ROSSADA Innovative Solutions S.R.L. în calitate de consultant	internă	
Participarea la evaluarea ofertelor	Asociația Metropolitană pentru Dezvoltare Durabilă a Transportului Public Brașov și S.C. ROSSADA Innovative Solutions S.R.L. în calitate de consultant	Asociația Metropolitană pentru Dezvoltare Durabilă a Transportului Public Brașov și S.C. ROSSADA Innovative Solutions S.R.L. în calitate de consultant	internă	
Managementul contractului	Asociația Metropolitană	Asociația Metropolitană	internă	

	pentru Dezvoltare Durabilă a Transportului Public Brașov	pentru Dezvoltare Durabilă a Transportului Public Brașov		
--	--	--	--	--

N. Anexe:

La **Referatul de necesitate** se anexează:

1. Caiet de sarcini;
2. Propuneri de condiții contractuale relevante corelate cu conținutul Caietului de sarcini;
3. Propuneri pentru forma criteriului de atribuire și/sau a factorilor de evaluare;
4. Lista de verificare pentru justificarea oportunității demarării procesului de achiziție publică în baza acestui Referat de necesitate.

Lista de verificare pentru justificarea oportunității demarării procesului de achiziție publică în baza acestui Referat de necesitate.

#	Element	DA/NU
	Este evidențiată legătura dintre necesitate și obiectivele autorității contractante	DA
	Este evidențiată legătura dintre necesitate și strategia locală/națională, după cum este aplicabil	DA
	Caietul de sarcini este atașat în forma completă	DA
	Factorii cheie de succes pentru satisfacerea necesității și modalitatea de măsurare a acestora	DA
	Factorii interesați relevanți sunt identificați	DA
	Necesitatea a fost stabilită cu analiza opțiunilor de satisfacere a nevoii	DA
	Necesitatea inclusă în acest Referat de necesitate nu poate fi satisfăcută prin contractele de achiziție publică existente sau acordurile cadru în derulare, după caz	DA
	Fondurile necesare pentru realizarea achiziției și satisfacerea necesității sunt identificate în Referatul de necesitate	DA
	Fondurile necesare pentru utilizarea sau exploatarea rezultatului contractului, ca urmare a satisfacerii necesității sunt conștientizate și este posibil accesul la acestea	DA