

ROMANIA
JUDETUL BUZAU
MUNICIPIUL BUZAU
CONSILIUL LOCAL

H O T A R A R E

privind aprobarea studiului de oportunitate actualizat, a documentației de atribuire actualizate și a contractului cadru în vederea delegării gestiunii serviciului de administrare a domeniului public și privat al municipiului, în vederea realizării obiectivului de investiții de tip DBFO (proiectare-execuție-finanțare-exploatare) pentru rețeaua urbană de strazi din municipiul Buzău, județul Buzău

Consiliul Local al Municipiului Buzău, județul Buzău, întrunit în ședință extraordinară;
Având în vedere:

- expunerea de motive a primarului municipiului Buzău, înregistrată sub nr. 16/CLM/2015, prin care se propune aprobarea studiului de oportunitate actualizat, a documentației de atribuire actualizate (confidențiala) și a contractului-cadru (confidențial) în vederea delegării gestiunii serviciului de administrare a domeniului public și privat al municipiului, în vederea realizării obiectivului de investiții de tip DBFO (proiectare-execuție-finanțare-exploatare) pentru rețeaua urbană de strazi din municipiul Buzău;
- raportul Serviciului Investiții, Achiziții Publice, Programe cu Finanțare Externă, precum și avizele comisiilor de specialitate ale Consiliului Local al Municipiului Buzău;
- prevederile art. 1 alin. (2) lit. g), art. 22 alin. (2) lit. b), alin. (3) și (4), art. 29 alin. (1), (2) și (12), art. 30 alin. (1), (2) și (5) și ale art. 32 alin. (2) din Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- prevederile Ordonanței Guvernului nr. 71/2002 privind organizarea și funcționarea serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat de interes local, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 3/2003, cu modificările ulterioare;
- prevederile Hotărârii Guvernului nr. 955/2004 pentru aprobarea reglementărilor-cadru de aplicare a Ordonanței Guvernului nr. 71/2002, cu modificările și completările ulterioare;

În temeiul art. 36 alin. (2) lit. b) și c) și alin.(4) lit. d) alin. (5) lit. a), art. 45 alin. (1) și (3) și art. 115 alin (1) lit. b) din Legea nr. 215/2001 a administrației publice locale, republicată, cu modificările și completările ulterioare,

H O T A R A S T E :

Art.1. – Se aprobă studiul de oportunitate actualizat privind delegarea gestiunii serviciului de administrare a domeniului public și privat al municipiului Buzău, în modalitatea gestiunii delegate, pentru realizarea obiectivului de investiții de tip DBFO (proiectare-execuție-finanțare-exploatare) pentru rețeaua urbană de străzi din municipiul Buzău conform anexei nr. 1.

Art.2.

(1) – Se aprobă documentația de atribuire actualizată și contractul-cadru în vederea delegării gestiunii serviciului de administrare a domeniului public al municipiului, în vederea realizării obiectivului de investiții de tip DBFO (proiectare-execuție-finanțare-exploatare) pentru rețeaua urbană de strazi din municipiul Buzău conform anexelor nr. 2 și 3.

(2) – Străzile care fac obiectul serviciului de administrare a domeniului public și privat de interes local prevăzut la alin. (1) din prezentul articol sunt prevăzute în anexa nr. 4.

(3) – Anexele nr. 1, 2, 3 și 4 fac parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.3. – Se aprobă organizarea și desfășurarea procedurilor de atribuire a contractului de delegare a gestiunii serviciului prevăzut în prezenta hotărâre, prin licitație publică deschisă, în condițiile legii.

Art.4. – Finanțarea obiectivului de investiții se va face printr-un împrumut acordat direct delegatului de către o instituție financiară și/sau direct din fondurile proprii ale acestuia, iar plata serviciului se va realiza pe baza plăților unitare trimestriale efectuate de Municipiul Buzău având la bază criteriile de performanță și modelul financiar furnizat de investitor/investitori în cuprinsul ofertei și în conformitate cu cerințele emise de autoritatea contractantă pe parcursul procedurii cu privire la depunerea ofertei, care stabilește premisele pe baza cărora au fost calculate finanțarea proiectului și/sau costurile și veniturile proiectului conform prevederilor din contractul-cadru.

Art.5. – La data adoptării prezentei hotărâri, hotărârile nr. 112 și nr. 113 din 27 iunie 2013 ale Consiliului Local al municipiului Buzău se abrogă.

Art.6. – Primarul municipiului Buzău, prin intermediul Serviciului Investiții, Achiziții Publice, Programe cu Finanțare Externă și Serviciul Juridic și Contencios Administrativ, va aduce la îndeplinire prevederile prezentei hotărâri.

PRESEDINTELE SEDINTEI,
consilier Alexandru Dunel

CONTRASEMNEAZA:
SECRETARUL
MUNICIPIULUI BUZAU
Ștefan Nedelcu

Buzău, 12 februarie 2015
Nr.26

Această hotărâre a fost adoptată de Consiliul Local al municipiului Buzău în sesiunea din data de 12 februarie 2015, cu respectarea prevederilor art. 45 alin.(1) și (3) din Legea nr.215/2001, a administrației publice locale, republicată și actualizată, cu un număr de 23 - voturi pentru, - abțineri și - voturi împotriva din numărul total de 23 consilieri în funcție și _____ consilieri prezenți la sesiune.

ANEXA NR.1
la Hotărarea nr.26 din 12 februarie 2015
a Consiliului Local al Municipiului Buzău

Studiu de oportunitate

Privind delegarea gestiunii unui contract pe termen lung de tip Proiectare-Execuție-Finanțare-Operare (“DBFO”) pentru rețeaua de străzi urbane din Municipiul Buzău, Județul Buzău

BENEFICIAR: Municipiul Buzău

PROIECT: Asistență tehnică pentru pregătirea și licitarea unui proiect PPP bazat pe criterii de performanță pentru Reabilitarea și Întreținerea Străzilor Urbane în Municipiul Buzău

Contract nr. C24144/EBSF-2011-09-141 of 30/05/2012

Cuprins

CUPRINS	2
I. INFORMAȚII GENERALE	4
I.1. SCOPUL STUDIULUI DE OPORTUNITATE	4
I.2. METODOLOGIA DE ELABORARE A STUDIULUI DE OPORTUNITATE	5
I.2.1. Fluxuri de numerar de bază comparate	5
I.2.2. Costurile de construcție / reabilitare și de întreținere	6
I.2.3. Riscurile proiectului	6
I.2.4. Finanțarea.....	8
I.2.5. Plăți anuale și costuri de finanțare	8
I.2.6. Rezerve de numerar.....	8
I.2.7. Contribuții de capital propriu	9
I.2.8. Contabilitate și impozitare	9
I.2.9. Contabilitate.....	9
I.2.10. Impozitarea.....	9
I.3. DESCRIEREA PROIECTULUI – MUNICIPIUL BUZĂU	9
I.4. SITUAȚIA ACTUALĂ	10
I.5. DEFINIREA PROIECTULUI DE REFERINȚĂ	11
I.5.1. Generalități	11
I.5.2. Aspecte de mediu.....	12
I.5.3. Aspecte sociale	12
I.5.4. Aspecte instituționale	12
I.6. STUDIUL DE FEZABILITATE.....	13
I.7. CADRUL LEGAL.....	15
I.7.1. Legislația aplicabilă.....	15
I.7.2. Reglementarea serviciilor comunitare de utilități publice	16
I.7.3. Contractul de delegare a gestiunii	16
I.7.4. Indicatori de performanța	17
I.7.5. Caietul de sarcini	18
I.7.6. Contractul de delegare a gestiunii pentru reabilitarea și întreținerea rețelei de străzi urbane în Municipiul Buzău.....	18
II. ANALIZA ECONOMICO-FINANCIARĂ “VALUE FOR MONEY”	19
II.1. GENERALITĂȚI.....	19
II.1.1. Taxa recuperată	19
II.1.2. Costuri.....	19
II.1.3. Sincronizarea și actualizarea numerarului	19
II.1.4. Sensitivitatea ratei de actualizare	20
III. DESCRIEREA SERVICIULUI DELEGAT	21
IV. STABILIREA PROCEDURII OPTIME DE ACHIZIȚIE	22
V. CONDIȚII CONTRACTUALE	23

V.1.	DURATA CONTRACTULUI	23
V.2.	PREVEDERI REFERITOARE LA ÎNCETAREA CONTRACTULUI.....	23
VI.	CONCLUZII	24
VI.1.	GENERALITATI GENERALITĂȚI	24
VI.2.	BENEFICIUL ECONOMIC (“VALUE FOR MONEY”) AL OPTIUNII PPP	24
VI.2.1.	<i>Modelul Financiar:</i>	24
VI.3.	ANALIZE DE SENZITIVITATE.....	27
VI.4.	ALTE BENEFICII.....	27

ANEXE

- Anexa 1 – Lista străzilor incluse în Proiect
- Anexa 2 – Estimarea costurilor de întreținere
- Anexa 3 – Repartizarea riscurilor
- Anexa 4 – Modelul financiar
- Anexa 5 – Analiza economico-financiară (“Value for Money”)

I. Informații generale

I.1. Scopul Studiului de Oportunitate

Scopul prezentului Studiu de Oportunitate este de a analiza și fundamenta decizia de delegare a gestiunii Proiectului către un contractor privat, în conformitate cu articolul 32, alineatul 2) din Legea Nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice. Proiectul constă în execuția lucrărilor de reabilitare, precum și furnizarea serviciilor de operare și întreținere a rețelei de străzi prevăzute, în cadrul unui contract de tip Proiectare-Execuție-Finantare-Operare (engl. “DBFO”) pe bază de criterii de performanță (sau “contract de tip PMMR” – Administrare și Întreținere a Drumurilor pe Bază de Performanță), pentru o durată de 12 ani.

Străzile prevăzute în proiect sunt listate în cadrul Anexei 1 la prezentul studiu.

Activitățile prevăzute prin contractul de tip PMMR sunt următoarele:

- Elaborarea documentației de proiectare conceptuală și detaliată și execuția lucrărilor de reabilitare pentru un total de 53,4 km de străzi, pe o perioadă de maximum 3 (trei) ani;
- Întreținerea și exploatarea pe bază de performanță a infrastructurii de străzi reabilite pe o perioadă totală de maximum 12 (doisprezece) ani, din care cei maximum 3 (trei) ani prevăzuți mai sus pentru activități de proiectare și execuție, perioadă în care se va asigura parțial întreținerea și exploatarea (a străzilor care nu sunt reabilite), și maximum 9 (nouă) ani de întreținere și exploatare completă a străzilor, după finalizarea lucrărilor de reabilitare.

Beneficiarii finali ai activităților delegate prin contractul de tip PMMR sunt reprezentați de toți cetățenii Municipiului Buzău (denumit în continuare “Autoritatea Contractantă”) care utilizează infrastructura rutieră ce face obiectul proiectului.

Ca atare, Consultantul a elaborat prezentul Studiu de Oportunitate, furnizând o analiză a Proiectului pe două scenarii diferite; primul este achiziția publică tradițională și al doilea este achiziția unui proiect de Parteneriat Public-Privat (PPP)/concesiune/delegarea gestiunii (ne vom referi în continuare la noțiunea de „PPP” ca termen utilizat în mod generic), cu scopul de a identifica opțiunea care ar aduce cel mai mare beneficiu financiar pentru Autoritatea Contractantă cu privire la achiziția activităților de proiectare, finanțare, execuție, operare și întreținere a Proiectului.

Studiul de fezabilitate a fost elaborat de către firmă SC Proiect Buzău SRL în 2012. Consultantul a realizat o analiză a acestuia și a furnizat comentariile sale într-un raport de activitate distinct, împreună cu o estimare a costurilor revizuite ce a stat de altfel la baza componenteii costurilor lucrărilor de reabilitare în cadrul acestui Studiu de Oportunitate și a modelului financiar aferent.

Pentru a sprijini Autoritatea Contractantă să ia o decizie cu privire la cea mai avantajoasă metoda de realizare a proiectului, Consultantul a pregătit:

- un Cost Comparativ de Referință (Public Sector Comparator- PSC), care este un model de flux de numerar al proiectului (i) bazat pe scenariul implementării Proiectului de către Autoritatea Contractantă, și că aceasta își va asuma responsabilitatea pentru toate riscurile Proiectului, respectiv toate implicațiile de cost pentru achiziția activităților de reabilitare și întreținere a rețelei de drumuri prevăzute în proiect pe o perioadă de 12 ani, și (ii) care furnizează o analiză a fluxului de numerar

actualizat al costurilor pe care le-ar suporta Autoritatea Contractantă, prin utilizarea acestei metode de realizare a proiectului; și

- un model financiar al fluxurilor de numerar (i) bazat pe scenariul implementării Proiectului ca un Parteneriat Public Privat (PPP)/concesiune, de către operatorul privat, acesta fiind responsabil pentru majoritatea costurilor aferente riscurilor proiectului, și (ii) care furnizează un flux de numerar actualizat al costurilor Autorității Contractante, prin utilizarea acestei metode.

Analiza economico-financiară “Value for Money” compară cele două fluxuri de numerar actualizate aferente celor două metode de realizare a proiectului, pentru a determina care este cea mai avantajoasă metodă pentru Autoritatea Contractantă. O metodologie detaliată este prezentată în următoarea secțiune.

I.2. Metodologia de elaborare a Studiului de Oportunitate

Pentru a stabili beneficiile relative ale metodelor alternative de realizare a proiectului, a fost elaborat un model financiar care să analizeze fluxurile de numerar potențiale către și de la Autoritatea Contractantă, așa cum rezultă acestea din cele două metode. Presumpțiile de bază sunt următoarele:

I.2.1. Fluxuri de numerar de bază comparate

a) Achiziție Publică – fluxuri de numerar “PSC”

Presumpția de bază este că tot restul de ‘numerar’ sau lichiditățile va/vor fi pus(e) la dispoziție de către Autoritatea Contractantă sub forma unui ‘venit’ pentru Proiect, în funcție de necesități.

Pe perioada construcției, fluxul de numerar va fi reprezentat de plăți agregate către antreprenori însărcinați cu execuția lucrărilor, respectiv a activităților de întreținere, pentru reabilitarea și întreținerea Proiectului pe o perioadă de 12 ani. Nu există comisioane de finanțare specifice incluse în modelul PSC. Se presupune în acest caz că fondurile vor fi puse la dispoziție de către Autoritatea Contractanta, cu rata de actualizare reprezentând costul utilizării fondurilor pentru Autoritatea Contractanta.

b) Achiziția de către Sectorul Privat – fluxuri de numerar “PPP”

Pentru modelul de tip PPP se presupune că operatorul privat va asigura activitățile de proiectare, reabilitare și întreținere a Proiectului, fără vreo implicare directă a Autorității Contractante.

În cadrul contractului de tip PPP, operatorul privat asigura realizarea următoarelor activități:

- Proiectarea și realizarea lucrărilor de întreținere a Strazilor (denumite “Lucrarile”) pe parcursul unei perioade de 3 ani (denumita “Perioada de Constructie”);
- Planificarea și implementarea întreținerii de rutină, periodică și pe timp de iarnă a Strazilor (denumite “OMR” sau “Serviciile”) pe o perioadă ulterioară de 9 ani (denumita “Perioada de Servicii”), precum și a Strazilor care nu se afla în stadiul reabilitării efective de pe parcursul Perioadei de Constructie; și
- Furnizarea fondurilor necesare pentru realizarea Lucrarilor (și a OMR) pe parcursul Perioadei de Constructie (denumite “Costurile din Perioada de Constructie”), într-o proporție de 80% din împrumuturi bancare (denumite “Împrumuturile Proiectului”), iar restul de 20% prin contribuții de capital propriu (denumite “Contribuții de Capital Propriu”) alocate de către Contractor și investitorii acestuia.

Contractorului ii sunt rambursate Costurile din Perioada de Constructie prin trageri ale Imprumutului Proiectului si prin propria Contributie de Capital Propriu; iar odata cu finalizarea si receptia Lucrarilor, Contractorul primeste “Plati Unitare” trimestriale de la Autoritatea Contractanta pe Perioada de Servicii, ce vor acoperi:

- (i) Serviciul datoriei pentru Imprumuturile Proiectului astfel incat acestea sa fie rambursate integral pana la finalul Duratei Contractului; si
- (ii) Costurile OMR ale Contractorului , impreuna cu profitul si rentabilitatea capitalului propriu, pe Perioada de Servicii.

Aceste plăți de disponibilitate, de altfel obișnuite pentru proiecte de acest tip, permit Autorității Contractante să furnizeze un suport veritabil pentru a face proiectul bancabil – asigurând astfel finantării că serviciul datoriei va fi plătit și că rezervele de numerar vor fi menținute la un nivel satisfăcător, iar investitorilor le va da un minim de confort că vor obține un profit.

Conform practicii în cadrul unor astfel de proiecte, am propus un sistem de penalități clar și ușor de monitorizat pentru lipsa de performanță a operatorului privat, pentru nerespectarea standardelor de performanță din Contract și pentru neîndeplinirea nivelului de serviciu impus, unde cuantumul valoric al penalităților este alocat Autorității Contractante prin deduceri din plățile de disponibilitate.

Fiecare din mecanismele precizate mai sus sunt implementate în cadrul modelului financiar PPP și în analiza PSC/Value for Money ce susțin rezultatele prezentului studiu (atașate în Anexa 4, respectiv Anexa 5 la acest studiu, împreună fiind intitulate drept “Modelul Financiar”).

Modelul Financiar compara fluxurile nete de numerare către și de la Autoritatea Contractantă așa cum s-a prezentat anterior, prin aplicarea unei rate comune de actualizare care să compenseze pentru diferențele de sincronizare și compară Valoarea Netă Actualizată (NPV) totală a fluxurilor de numerar totale, de la fiecare sursă.

Întrucât modelul utilizează fluxuri de numerar nominale, rata de actualizare utilizată derivă din ajustarea ratei de actualizare reală cu rata inflației, rezultând o rată de actualizare reală de 8% p.a. și o rată de actualizare nominală de 11%.

I.2.2. Costurile de construcție / reabilitare și de întreținere

Fluxurile de numerar privind costurile de construcție/reabilitare, respectiv de întreținere au fost calculate în baza estimărilor realizate de către inginerii Consultantului, așa cum se detaliază în secțiunile relevante ale acestui studiu.

În timp ce analiza relevă faptul că nu vor exista escaladări ale costurilor ulterior realizării închiderii financiare a proiectului, costurile de operare și întreținere vor fi ajustate cu inflația, utilizând o rată a inflației comună, pe durata concesiunii.

În scopul stabilirii unei date de bază pentru estimarea de cost, a fost utilizată dată de 1 ianuarie 2014.

I.2.3. Riscurile proiectului

În analiza sa, Consultantul a întocmit o matrice a riscurilor în conformitate cu prevederile legislative actuale, cea mai bună practică internațională și experiența sa pentru a lista principalele riscuri posibile pentru proiect, pentru a aloca fiecare risc partenerului care este cel mai în măsură să îl gestioneze și pentru a cuantifica aceste riscuri.

Pentru cuantificarea riscurilor sunt disponibile numeroase metodologii, de la o simplă estimare a valorii impactului unui risc până la analize sofisticate de probabilități.

Totuși, experiența a arătat că uneori cele mai sofisticate analize probabilistice pot fi subiective și pot să nu conducă la rezultate optime. De asemenea, Ghidul pentru Implementarea Proiectelor de Concesiune de Lucrări Publice și Servicii în România Ediția I, publicată de Ministerul Finanțelor Publice și Autoritatea Națională de Reglementare și Monitorizare a Achizițiilor Publice în anul 2009, recomandă adoptarea unei analize simple și clare, cu accent pe identificarea riscurilor cheie ale proiectului. Ca atare, într-un proiect care implică doar activități de reabilitare și întreținere a unor străzi existente, s-a utilizat metoda “optimism bias” (a se vedea mai jos) ca fiind cea mai facilă și clară metodă de a încorpora costul generat de realizarea riscurilor în cadrul calculului PSC.

Metoda Optimism Bias

Se presupune că estimările utilizate la acest moment pentru a ajunge la costuri de reabilitare ale Proiectului, vor fi supuse metodei “optimism bias”. Acesta este un termen care se referă la tendința de a subestima costul real și durata reală, pentru oricare proiect, tendința recunoscută și demonstrabilă care a fost arătată prin studii ale unui număr mare de proiecte care privesc diferite sectoare, în Marea Britanie și în Europa.

Aceste studii arată că rigorile acumulării finanțării și nevoia de a menține viabilitatea financiară a unei entități de proiect cu un grad mare de îndatorare, rezulta de obicei în depășiri mai mici de cost de acest gen, în cazul unei achiziții prin PPP/concesiune, în comparație cu contractele PSC/achiziție publică. Această diminuare a depășirii de costuri apare datorită conservatorismului investitorilor și nivelului mai ridicat de analize care sunt de obicei întreprinse înainte de încheierea contractelor de PPP. Pentru Autoritatea Contractantă, transferarea majorității riscurilor către compania PPP, semnifică o protecție față de diversele variații de costuri care nu rezultă în schimbări în nivelul plăților sale anuale.

Cauzele apariției efectului ‘optimism bias’ în cadrul contractelor de lucrări sau servicii publice pot include: abilități slabe ale contractorului selectat, complexitatea proiectării, un caz de afaceri inadecvat, informații slabe referitoare la proiect, caracteristicile de teren etc.

Se pare că inadecvarea cazului de afaceri are în general cea mai mare contribuție. La această fază, se presupune că atât proiectele PPP/concesiune, cât și PSC/achiziție publică, vor fi supuse riscului generat de efectul ‘optimism bias’, dar că celelalte riscuri vor fi transferate către Contractor prin alocarea riscurilor în Contractele Proiectului.

În sectorul rutier, studiile au arătat că se poate preconiza un optimism bias de aproape 45% din costurile estimate (procentaj de încredere 90%).

Rezultate / Aplicabilitatea în cadrul Proiectului

Rezultatele analizei arată că pentru un Cost de Bază (adică un cost al investiției) al proiectului de 19 milioane Euro, costul aferent efectului ‘optimism bias’ are o valoare de 8,55 milioane Euro, reprezentând 45% din estimările actuale ale costului total pentru lucrările de reabilitare.

Acest risc total estimat ar fi suportat de către Autoritatea Contractantă dacă aceasta ar achiziționa proiectul prin metoda tradițională și a fost inclus în mod corespunzător în calculul costului de bază al proiectului realizat ca PSC/achiziție publică din Modelul Financiar.

Dacă achiziția proiectului se face prin metoda PPP/concesiune pentru Proiectul de față, prezumția că majoritatea riscurilor sunt suportate de operatorul privat va fi luată în calculul costurilor de reabilitare la momentul elaborării ofertelor, iar eficiența rezultatului obținut în urma unei proceduri competitive între ofertanții sectorului privat, cât și lipsa posibilității operatorului privat de a obține creșteri ale plăților de disponibilitate pentru depășiri ale costului de întreținere odată ce contractual a fost atribuit, determină o scădere semnificativă a impactului pe care l-ar avea efectul ‘optimism bias’ în calculul PPP. Așadar, în cazul metodei PPP/concesiune, un nivel mult mai scăzut al ‘optimism bias’ s-ar aplica, și ca atare, acest lucru a fost prevăzut în mod corespunzător în provizioanele pentru cheltuieli neprevăzute în cadrul proiectului PPP/concesiune.

I.2.4. Finanțarea

Modelul PSC nu include fluxuri de numerar privind finanțarea proiectului, întrucât aceasta provine în cazul proiectului PSC/ achiziție publică integral din injectări directe de capital de la fondurile generale ale Autorității Contractante. Totuși, proiectul PPP are calculații pentru costul finanțării, pe lângă costurile de construcție și operare, bazate pe:

- costul fondurilor reprezentând capital propriu;
- costul împrumuturilor fiind bazat pe ratele de schimb (swap) pe termen lung ROBOR plus marjele potrivite de profit; și
- un nivel al alocării fondurilor între împrumut și capital propriu.

Costurile aferente serviciului datoriei și a rezervelor de numerar pentru împrumutul principal și alte comisioane pot fi re-gasite în Modelul Financiar, în foaia de calcul intitulată “Indicatori” (“Ratios”).

I.2.5. Plăți anuale și costuri de finanțare

Rambursarea împrumutului este calculată astfel încât să mențină o rata anuală de acoperire a serviciului datoriei uniformă pe durata vieții împrumutului. Variația fluxurilor de numerar care apare din operațiuni (în special ca urmare a costurilor ciclului de viață), înseamnă că valoarea împrumutului rambursat la fiecare interval semestrial de plată variază pentru a reflecta diversele sume de numerar disponibile pentru serviciul datoriei.

Plată anuală de la Autoritatea Contractantă este ajustată astfel încât, după ce vor fi fost acoperite toate costurile operaționale, următoarele criterii sunt îndeplinite:

- rentabilitatea capitalului propriu atinge un nivel prognozat potrivit (momentan estimat a fi 12,5% p.a. în termeni reali);
- rata de acoperire a vieții împrumutului, rata de acoperire a vieții proiectului și ratele anuale de acoperire a serviciului datoriei, minime prognozate, nu scad niciodată sub un nivel minim anticipat.

Plată anuală de disponibilitate de la Autoritatea Contractantă este împărțită în două componente:

- prima parte este o aproximare a sumei care este necesară a fi alocată pentru rambursarea împrumutului și nu este supusă inflației, și
- a doua parte reprezintă venitul necesar pentru a acoperi toate costurile de întreținere ale Proiectului pe o Perioadă de Servicii de 9 ani, și este așadar supusă inflației.

La momentul potrivit, se poate decide că proporția elementelor fixe și a celor ajustate cu inflația ar trebui să fie fixată, dar abordarea actuală este de a adopta un element fix, apropiat de suma efectivă a serviciului datoriei.

I.2.6. Rezerve de numerar

Pentru a reflecta termenii probabili ai finanțării împrumutului, surplusurile de numerar sunt puse deoparte în calculații, pentru a acoperi:

- următoarea tranșă de rambursare a împrumutului
- un fond care se acumulează până la următoarea lucrare de întreținere majoră

Intervalul de ciclu de viață între lucrări este de aproximativ cinci] ani. Așadar, este utilizată o perioadă de acumulare de cinci ani.

Aceste rezerve create susțin viabilitatea și siguranța financiară a proiectului. Sumele aferente vor fi vărsate în conturi special create și intitulate – de ex. Cont de Rezervă pentru Serviciul Datoriei, Cont de Rezervă pentru Întreținere – și vor putea fi accesate numai pentru scopurile declarate.

I.2.7. Contribuții de capital propriu

În conformitate cu alte proiecte similare, se presupune că 20% din finanțarea necesară lucrărilor de reabilitare va fi făcută prin contribuții de capital propriu, prin subscrieri directe de capital ale operatorului privat sau ale acționarilor săi în Compania de Proiect/SPV.

Recuperarea rambursărilor de capital propriu este determinată prin distribuția profitului câștigat. În mod similar, surplusurile de numerar sunt distribuite doar dacă există profituri cumulate recunoscute a fi disponibile.

I.2.8. Contabilitate și impozitare

Întrucât nu există nici un impozit pe profit datorat de Autoritatea Contractantă către ea însăși și activele ar forma o parte componentă din bilanțul Autorității, contabilitatea separată pentru acest proiect de drumuri nu reprezintă un aspect care necesită includerea în model.

Cu toate acestea, pentru proiectul PPP, Compania de Proiect/SPV va fi o entitate de contabilitate separată, supusă aplicării impozitului pe profit.

I.2.9. Contabilitate

Pentru Compania de Proiect/SPV, recunoașterea venitului și a cheltuielilor prin conturile sale este un determinant critic în distribuția numerarului disponibil către acționari.

Convențiile de contabilitate adoptate sunt în mare parte aliniate cu cerințele Comisiei Standardelor Internaționale de Contabilitate IFRIC 12.

Majoritatea profiturilor este alocată activității de întreținere, întrucât este presupus că respectivă Companie de Proiect/SPV va ransfera majoritatea riscului sau de construcție către un contractor pentru construcție, care va lua, în consecință, majoritatea profitului disponibil pentru activitatea de reabilitare.

I.2.10. Impozitarea

Se presupune că profiturile Companiei de Proiect/SPV vor fi taxate în conformitate cu profiturile lor contabile, întrucât acestea apar sub convențiile IFRIC 12. Nu există așadar nici un efect de impozit pe venit asupra profiturilor pentru distribuție.

I.3. Descrierea Proiectului – Municipiul Buzău

Județul Buzău se află în partea de sud-est a țării, în cadrul regiunii istorice Muntenia. La nord este străjuit de capătul sudic al Carpaților Orientali: Munții Vrancei și



Munții Buzăului, cu înălțimi de peste 1.700 de metri. Altitudinea scade înspre sud și est, unde sunt podișurile subcarpatice, ajungând la 80 de metri în Câmpia Bărăganului. Principalul curs de apă care traversează județul este Râul Buzău, care adună o mulțime de tributari din munți și se varsă la est în Râul Siret.

Județele învecinate sunt: la est Județul Brăila, la vest Județul Prahova și Județul Brașov, la nord Județul Covasna și Județul Vrancea, iar la sud Județul Ialomița.

Suprafață totală a județului este de 6.103 km², reprezentând aproximativ 2,5% din suprafața totală a țării.

În anul 2011, populația județului număra 432.054 de locuitori, cu o densitate de 70,7/km².

Industria predominantă din județ sunt: industrie mecanică; piese și componente pentru industria auto și cea feroviară; metalurgie; sticlă; industrie alimentară; textile; lemn.

Municipiul Buzău este unul din cele două municipii ale județului Buzău și reședință de județ, găzduind un sfert din populația județului (108.384 locuitori).

Orașul Buzău se află în partea de mijloc a județului, pe malul drept al Râului Buzău, având următoarele coordonate geografice: 45°09' latitudine nordică și 25°5'

longitudine estică, ocupând o suprafață totală de 81,3 km². Municipiul Buzău realizează întreținerea unei rețele de străzi de 174 km (drumuri principale, străzi secundare și străzi rezidențiale). Cu toate acestea, doar 25% din rețea se află în bune condiții, având aproximativ 10,3 milioane Euro cheltuiți în 2012). Conform anchetelor de opinie în rândul cetățenilor, situația drumurilor reprezintă una din grijile principale pentru municipiu.



I.4. Situația actuală

În prezent, Primăria (sau "Autoritatea Contractantă") reabilitează și întreține străzile prin intermediul unei societăți proprii de construcții în domeniul drumurilor. Deși controlul riguros al companiei municipale permite obținerea unor rezultate acceptabile, Autoritatea Contractantă recunoaște că dotările sunt insuficiente și că frecvența activităților de mentenanță depășește nivelul potențial necesar, deoarece măsurile de intervenție trebuie repetate după fiecare sezon de iarnă.

În cadrul Primăriei există un departament tehnic care supervizează administrarea programelor de investiții în infrastructură. Autoritatea Contractantă a reabilitat deja circa 25 km de străzi în ultimii ani și se află în curs de licitare a lucrărilor pentru încă 7 km de drumuri (cu aport de finanțare europeană nerambursabilă, în proporție de 98 la sută), în cadrul Programului Operațional Regional pentru

Dezvoltare Urbană. Lucrările desfășurate până în prezent indică faptul că Autoritatea Contractantă posedă capacități administrative solide.

I.5. Definirea Proiectului de Referință

I.5.1. Generalități

Acest capitol furnizează o descriere a situației actuale și a proiectului de referință.

Activitățile prevăzute prin contractul de tip PMMR sunt următoarele:

- Elaborarea documentației de proiectare conceptuală și detaliată și execuția lucrărilor de reabilitare pentru un total de 53,4 km de străzi, pe o perioadă de maximum 3 (trei) ani;
- Întreținerea și exploatarea pe bază de performanță a infrastructurii de străzi reabilite pe o perioadă totală de maximum 12 (doisprezece) ani, din care cei maximum 3 (trei) ani prevăzuți mai sus pentru activități de proiectare și execuție, perioadă în care se va asigura parțial întreținerea și exploatarea (a străzilor care nu sunt reabilite), și maximum 9 (nouă) ani de întreținere și exploatare completă a străzilor, după finalizarea lucrărilor de reabilitare..

Lista străzilor incluse în contractul de administrare și întreținere pe bază de performanță PMMR este dată în Anexa 1 la prezentul Studiu de Oportunitate.

În urma lucrărilor de reabilitare și a serviciilor de întreținere, rezultatele așteptate sunt următoarele:

- ✓ Condiții mai bune de viață pentru locuitorii orașului Buzău;
- ✓ Condiții mai bune de circulație rutieră, din punctul de vedere al duratelor de transport, al costurilor de exploatare a vehiculelor și al confortului pasagerilor;
- ✓ Un potențial sporit de dezvoltare economică în regiune;
- ✓ Condiții mai bune de mediu, prin reducerea emisiilor poluante.

Autoritatea Contractantă va pune la dispoziție proiectul conceptual, iar Contractorul va întocmi proiectul tehnic și detaliile de execuție pentru lucrările de reabilitare a 53,4 km de străzi din Buzău.

Activitățile de proiectare și întreg procesul de obținere a avizelor și autorizațiilor de construire trebuie să fie finalizate în maximum 6 luni de la data de începere a contractului.

Lucrările de reabilitare trebuie să fie finalizate în maximum 30 de luni de la data de începere a contractului, cu un jalon de referință în luna a 18-a, când reabilitarea trebuie să fie integral finalizată pentru 100% din străzile de categoria 2 și pentru 50% din străzile de categoria 3.

Contractorul va fi liber să-și alcătuiască propriul program de lucru, dar ținând cont de următoarele cerințe:

1. După luarea în primire a amplasamentului, Contractorul rămâne pe deplin responsabil pentru întreținerea și exploatarea acestuia. Contractorul își va planifica în consecință activitățile de întreținere;
2. Lucrările de reabilitare se vor planifica pe „loturi de străzi”, fiecare lot urmând să cuprindă:
 - (i) Pentru primele 12 luni de execuție a lucrărilor de reabilitare: 100% din lungimea străzilor de categoria 2 și 50% din lungimea străzilor de categoria 3, iar pentru străzile de categoria 1 și 4, Contractor va decide singur volumul de lucrări,

(ii) Pentru următoarele 12 luni: restul de 50% din lungimea străzilor de categoria 3 și 100% din lungimea străzilor de categoria 4, iar pentru străzile de categoria 1 Contractorul va decide singur volumul de lucrări planificat,

(iii) Pentru ultimele 6 luni: restul străzilor de categoria 1 până la finalizarea în proporție de 100%.

3. După încheierea reabilitării, Contractorul devine pe deplin responsabil pentru întreținerea și exploatarea străzilor reabilite. Contractorul își va planifica în consecință activitățile de întreținere.

Activitățile de întreținere și exploatare se vor efectua pe o perioadă de 138 de luni, începând cu data recepției amplasamentului. Conform planificării în timp prezentate mai sus, pe parcursul unei perioade de 30 de luni va exista o combinație între lucrările de reabilitare și activitățile de întreținere și operare, urmată după finalizarea lucrărilor de reabilitare de o perioadă de 106 luni în care Contractorul va fi răspunzător pentru întreținerea curentă și periodică a infrastructurii de străzi, în așa fel încât să mențină nivelul de serviciu atins prin intermediul lucrărilor de reabilitare.

I.5.2. Aspecte de mediu

Operatorul privat va avea răspunderea asupra elaborării oricăror studii de mediu necesare și a obținerii avizelor necesare pentru realizarea lucrărilor de reabilitare. Dat fiind că aceste lucrări vizează bunuri existente, orice impact potențial asupra mediului ar trebui să fie de natură mai puțin vătămătoare decât în cazul unor construcții noi.

I.5.3. Aspecte sociale

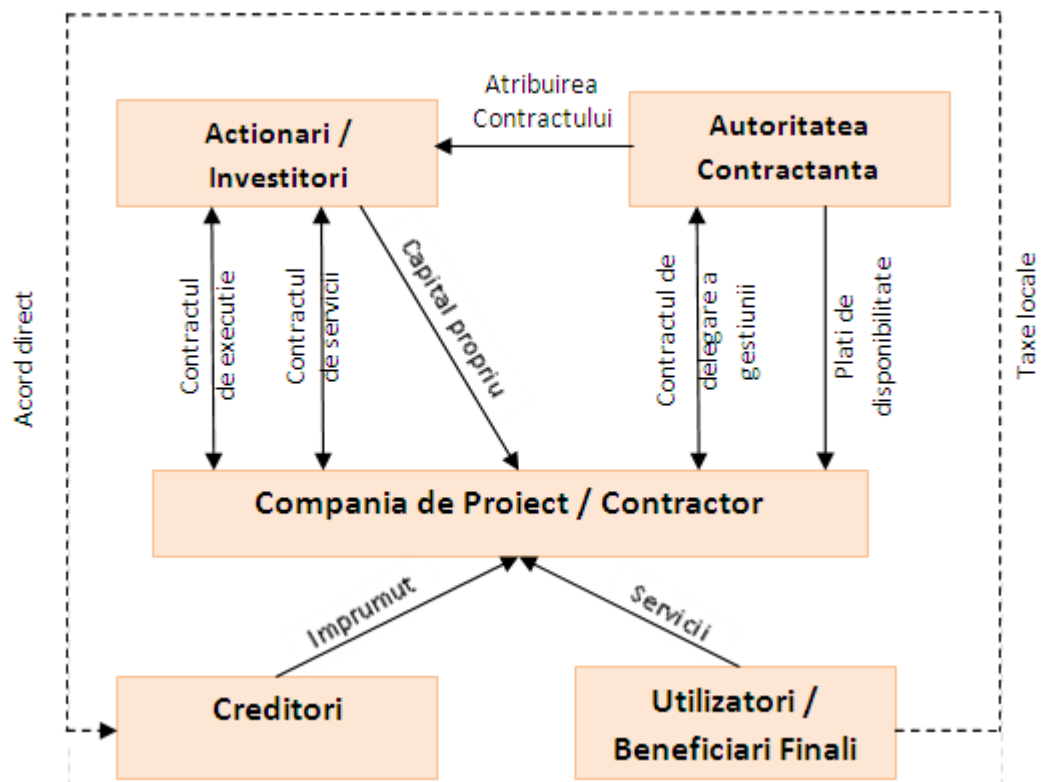
Având în vedere natura proiectului de față, nu sunt probleme referitoare la achiziția de terenuri care ar putea afecta Proiectului. Ca atare, nu se pune problema apariției unor strămutări.

I.5.4. Aspecte instituționale

În principal, implementarea Proiectului nu presupune modificări esențiale din punct de vedere instituțional. În fapt, rolul și implicarea prevăzute ale părților relevante în acest Proiect sunt redată mai jos:

- Autoritatea Contractantă încheie contractul pe bază de performanță (PMMR) cu Contractorul – compania de proiect (compania cu scop special) – și supraveghează performanța realizată în cadrul acestuia.
- În baza contractului PMMR, Contractorul primește rambursări pentru Costurile din Perioada de Construcție prin trageri din Imprumuturile Proiectului și din propria Contribuție de Capital Propriu; iar, după finalizarea și recepția Lucrărilor, Autoritatea Contractantă va achita Plati Unitare pe toată Perioada de Servicii de 9 ani, ținând cont de cerințele de disponibilitate și de standardele de performanță pe care le impune contractul PMMR.
- Contractorul este constituit sub forma unui vehicul cu scop special (VSS sau companie de proiect), de către Investitor sau Investitori, și va primi finanțare principală de la creditorii, prin intermediul unui acord de împrumut destinat implementării Proiectului.

- ❑ Investitorul este/Investitorii sunt ofertantul/consorțiul de firme declarat câștigător de către Autoritatea Contractantă prin derularea procedurii de atribuire. Investitorul sau Investitorii vor contribui la constituirea Capitalului Propriu al VSS solicitat din partea Contractorului.
- ❑ Investitorul sau Investitorii vor îndeplini rolul de antreprenor al lucrărilor de construcții și cel de prestator al serviciilor contractului, încheind contracte de lucrări și contracte de servicii cu Contractorul. În această capacitate, Investitorul sau Investitorii vor efectua activitățile de construcție/reabilitare și vor presta serviciile pe toată durata perioadei de servicii (în baza unui contract sau a unor contracte separate încheiate între Contractor și Investitor sau Investitori ca subcontractor sau subcontractori). Totuși, obligațiile față de Autoritatea Contractantă decurgând din executarea contractului PMMR vor reveni în totalitate Contractorului, prin contractul pe bază de performanță PMMR.
- ❑ Creditorii vor acorda finanțare principală Contractorului, pentru ca acesta să aibă posibilitatea de a implementa Proiectul. Finanțarea va fi rambursată de către Contractor din încasările realizate prin Plățile Unitare primite de la Autoritatea Contractantă.
- ❑ În afară de entitățile mai sus menționate, o altă entitate care joacă un rol semnificativ în cadrul Proiectului este Inginerul Independent. Inginerul Independent va superviza executarea contractului pe bază de performanță PMMR și va acționa ca mecanism de primă instanță pentru soluționarea disputelor.



I.6. Studiul de Fezabilitate

În octombrie 2012, urmare a comentariilor formulate de către Consultant și a situației reale din teren, mai multe străzi cuprinse în lista din iulie 2012 fiind reabilitate în cadrul altor programe, Autoritatea

Contractanta a înaintat lista finală a străzilor care urmează a fi efectiv reabilite revizuiind în același timp studiul de fezabilitate în sensul:

- (i) studierii străzilor din versiunea finală a listei străzilor (octombrie 2012)
- (ii) unificării soluțiilor tehnice și
- (iii) folosirii acelorași prețuri unitare în evaluarea costurilor.

Este de menționat că cele 4 structuri rutiere propuse nu au fost fundamentate de către Proiectant pe bază de studii de trafic, studii de încărcare pe osie, studii geotehnice, deși Consultantul a solicitat toate acestea.

Împărțirea străzilor pe tipul de intervenție considerată necesară de Primărie a fost reconsiderată de către Primărie astfel încât intervențiile să corespundă viabilității reale a străzilor și nevoii de intervenție în funcție de gradul de folosire (trafic, gabarite, încărcări) estimate de către Primărie, Tipurile de intervenție propuse sunt acum în număr de 4, spre deosebire de edițiile precedente ale Studiilor de fezabilitate care propuneau doar 3. Acestea sunt listate în continuare:

- Tipul 1. Străzi care urmează să fie reabilite prin decopertarea stratului de uzură existent și aplicarea unui strat nou de uzură
- Tipul 2. Străzi cu trafic intens, unde structura rutieră existentă va fi îndepărtată pe o adâncime de 77cm și înlocuită cu una nouă
- Tipul 3. Străzi cu trafic ușor, unde structura rutieră existentă va fi îndepărtată pe o adâncime de 55cm și înlocuită cu una nouă
- Tipul 4. Alei și străzi cu trafic redus, unde structura rutieră existentă va fi îndepărtată pe o adâncime de 40cm și înlocuită cu una nouă.

Studiul de fezabilitate actualizat, elaborat de către firma SC Proiect Buzău SRL, a fost aprobat de către Municipiul Buzău în 2013.

Comparând estimările de costuri ale Consultantului cu cele din studiul de fezabilitate ediția octombrie 2012 se evidențiază o diferență semnificativă între estimările costurilor lucrărilor de construcție, după cum urmează:

Tipul de intervenție	Prețul lucrării estimat în SF 2012 (€)	Prețul lucrării estimat de Consultant (€)	Diferența SF/Consultant
1	12,506,094	8,418,033	1.49
2	3,196,455	2,274,806	1.41
3	6,402,121	3,963,156	1.62
4	890,875	422,318	2.11
Total	22,995,545	15,078,313	1.53

Se apreciază că aceste diferențe se datorează unor erori în calculul cantităților în Studiul de fezabilitate actualizat precum și a prețurilor unitare diferite folosite în calculul prețurilor lucrărilor de construcție. Consultantul a folosit propria baza de date, cu prețuri unitare colectate de la lucrări de mare anvergură, așa cum sunt cele incluse în acest proiect, iar elaboratorul Studiului de Fezabilitate pare a fi folosit

prețuri unitare locale, folosite la lucrări de mici dimensiuni, în principal la lucrări de întreținere și reparații izolate.

În realizarea estimărilor de costuri pentru acest Studiu de Oportunitate, Consultantul a utilizat propriile estimări.

Trebuie luat în calcul faptul că estimările de costurile are Studiului de fezabilitate se referă doar la componenta de lucrări de reabilitare din cadrul Proiectului. Ca atare, estimări separate au fost necesare pentru activitățile de întreținere, inclusiv cele necesare pe durata execuției lucrărilor de reabilitare. Municipiul Buzău nu are actualmente un program anual de întreținere iar lucrările de întreținere sunt realizate pe bază de comandă către compania locală, funcție de necesități. Ca atare, aceste costuri de întreținere au fost estimate de către Consultant și sunt furnizate în Anexa 2 la acest studiu.

I.7. Cadrul legal

I.7.1. Legislația aplicabilă

Potrivit articolului 2 litera g) din Legea Nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice, cu modificările și completările ulterioare ("Legea Nr. 51/2006"), gestiunea domeniului public și privat al unităților administrativ-teritoriale este cuprinsa printre serviciile care sunt considerate servicii comunitare de utilități publice.

Serviciile comunitare de utilități publice sunt servicii care se află sub supravegherea autorităților locale și regimul juridic al acestora este reglementat în principal de prevederile Legii Nr. 51/2006, ca legislație generală în domeniu, precum și de prevederile legislației specifice care reglementează fiecare serviciu specific calificat ca un serviciu comunitar de utilitate publică.

Potrivit articolului 2 litera a) din Ordonanța Guvernului Nr. 71/2002 privind organizarea și funcționarea serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat local, aprobată, cu modificări, prin Legea Nr. 3/2003, cu modificările și completările ulterioare ("OG Nr. 71/2002"), serviciile de administrare a proprietății publice și private, sunt în general definite a cuprinde acțiunile și activitățile desfășurate sub supravegherea autorităților locale, cu scopul de a asigura gestionarea și exploatarea activelor care sunt proprietate publică și privată a unităților administrativ-teritoriale.

Potrivit articolului 3 alineatul (1) litera a) din OG Nr. 71/2002, acțiunile și activitățile care fac parte din serviciile de administrare a proprietății publice și private includ, printre altele, construcția, modernizarea, exploatarea și întreținerea de străzi, drumuri, poduri, viaducte și pasaje.

Potrivit articolului 5 alineatul (2) literele a), b) și c) din OG Nr. 71/2002, principalele activități efectuate, ca parte a serviciilor locale pentru gestionarea proprietății publice și private în domeniul administrării drumurilor și străzilor, vor asigura, printre altele, realizarea lucrărilor de construcție, modernizare/reabilitare și întreținere într-un mod eficient, supravegherea stării tehnice a străzilor și efectuarea reparațiilor necesare.

Din prevederile legale menționate mai sus, rezultă că activitățile prevazute în cadrul Contractului PMMR de față, se încadrează în serviciile de administrare a proprietății publice și private locale, și într-un sens mai larg, ca ar face parte din serviciile comunitare de utilități publice.

Legislația relevantă constă din următoarele acte normative:

- Legea Nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice, și
- Hotărârea Nr. 955/2004 pentru aprobarea reglementarilor-cadru de aplicare a Ordonanței Guvernului nr. 71/2002 privind organizarea și funcționarea serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat de interes local

I.7.2. Reglementarea serviciilor comunitare de utilități publice

Serviciile comunitare de utilități publice sunt reglementate prin prevederile art. 1 alin. (2) din Legea nr. 51/2006 ca fiind totalitatea acțiunilor și activităților reglementate prin care se asigură satisfacerea nevoilor de utilitate și interes public general ale colectivităților locale cu privire la:

- a) alimentarea cu apă;
- b) canalizarea și epurarea apelor uzate;
- c) colectarea, canalizarea și evacuarea apelor pluviale;
- d) producția, transportul, distribuția și furnizarea de energie termică în sistem centralizat;
- e) salubritatea localităților;
- f) iluminatul public;
- g) administrarea domeniului public și privat al unităților administrativ-teritoriale, precum și altele asemenea;
- h) transportul public local.

Legea nr. 51/2006 este legea specială care reglementează achiziționarea serviciilor comunitare de utilități publice.

Asigurarea prestării serviciilor de utilități publice sunt în responsabilitatea autorităților administrației publice locale și se înființează, organizează și gestionează potrivit hotărârilor adoptate de autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale, în funcție de gradul de urbanizare, de importanța economico - socială a localităților, de mărimea și de gradul de dezvoltare a acestora și în raport cu infrastructura tehnico-edilitară existentă.

Din activitatea de administrare a domeniului public și privat al unităților administrativ-teritoriale fac parte, printre altele, activitățile de executare a lucrărilor de construire, modernizare și întreținere a străzilor și adrumurilor; reabilitarea arterelor principale și a celor de acces în localități; reparații capitale, realizarea de covoare asfaltice; efectuarea lucrărilor aferente infrastructurii edilitare; întreținerea și repararea drumurilor publice.

I.7.3. Contractul de delegare a gestiunii

Contractele de delegare a gestiunii se aprobă prin hotărâri de atribuire adoptate de autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale.

Contractul de delegare a gestiunii este asimilat actelor administrative în sensul prevederilor Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.

Contractul de delegare a gestiunii va fi însoțit în mod obligatoriu de următoarele anexe:

- a) caietul de sarcini privind furnizarea/prestarea serviciului;
- b) regulamentul serviciului;
- c) inventarul bunurilor mobile și imobile, proprietate publică sau privată a unităților administrativ-teritoriale aferente serviciului;
- d) procesul-verbal de predare-preluare a bunurilor prevăzute la lit. c).

Procedura de atribuire a contractului de delegare a gestiunii pentru serviciile de utilități publice pentru serviciile de utilități publice se stabilește pe baza procedurii-cadru privind organizarea, desfășurarea și atribuirea contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice, elaborată de A.N.R.S.C. și aprobată prin hotărâre a Guvernului.

I.7.4. Indicatori de performanță

În cadrul contractului clasic de execuție și întreținere, Contractorul are drept responsabilitate execuția lucrărilor stabilite de Autoritatea Contractantă, fiind plătit pe baza prețurilor unitare ale articolelor de lucrări, adică un contract bazat pe „inputurile” lucrărilor.

În cadrul unui contract de administrare și întreținere pe bază de performanță (PMMR), așa cum este cazul Proiectului de față, Contractorul este responsabil pentru proiectarea și execuția lucrărilor, prestarea serviciilor și luarea măsurilor pe care le considera necesare pentru atingerea și păstrarea unui anumit Nivel de Serviciu prevăzut în contract. Nivelurile de serviciu se definesc din perspectiva unui utilizator al drumului și pot include factori cum ar fi vitezele medii de deplasare, gradul de confort al călătoriei, elemente de siguranță etc. Dacă nivelul de serviciu nu este respectat în orice lună dată, plata pentru luna respectivă poate fi redusă sau chiar sistată.

Condițiile minimale și nivelurile de serviciu pentru drumuri se definesc prin indicatori de rezultat și performanță, iar acești indicatori se folosesc în contractele de administrare și întreținere bazate pe performanță (PMMR) pentru a defini și a măsura performanța dorită din partea Contractorului. În contractele bazate pe performanță, indicatorii sunt, prin urmare, pragurile minime admise pentru nivelurile de calitate ale drumurilor aflate în responsabilitatea Contractorului.

La modul ideal, criteriile de performanță ar trebui să acopere toate aspectele contractului și să ia în calcul faptul că zone diferite ar putea necesita niveluri de serviciu diferite. Criteriile pot fi definite la trei niveluri (deși contractele mai simple nu vor utiliza toate criteriile identificate mai jos):

- (a) **Indicatori de serviciu și confort al utilizatorului de drum**, care se pot exprima prin termeni cum ar fi:
- Rugozitatea drumului
 - Lățimea benzii și a drumului
 - Ornieraj
 - Rezistența la alunecare
 - Controlul vegetației
 - Vizibilitatea marcajelor și a indicatoarelor rutiere
 - Disponibilitatea fiecărui kilometru de bandă pentru circulație
 - Timpul de reacție pentru rectificarea defectelor care compromit siguranța utilizatorilor
 - Prezentarea la accidente de circulație
 - Drenarea apei de pe carosabil (apa care bălțește este periculoasă pentru utilizatori)
- (b) **Indicatori de durabilitate a drumului**, care se pot exprima în termeni cum ar fi:
- Profilul longitudinal
 - Rezistența îmbrăcăminții rutiere
 - Volumul de reparații admisibil până să se impună o intervenție mai amplă de întreținere periodică
 - Gradul de sedimentare în rigolele sau în facilitățile de drenaj

(c) **Indicatori de performanță managerială**, care definesc informațiile pe care Delegatarul le cere pentru a gestiona activul pe durata contractului și pentru a facilita licitația următoare. Cerințele trebuie să includă:

- Înaintarea de rapoarte periodice de progres către Autoritatea de Control al Drumurilor
- Actualizări ale stocului de active și alte cerințe de partajare a datelor
- Evidența lucrărilor de mentenanță (pentru ca ofertanții viitori să-și poată stabili prețurile de ofertă).

Pentru evitarea ambiguității, toți indicatorii de performanță trebuie să fie clar definiți și măsurabili în mod obiectiv.

I.7.5. Caietul de sarcini

Caietul de sarcini cadru stabilește cerințele privind furnizarea activităților din cadrul proiectului de referință, împreună cu nivelul minim de calitate necesar pentru a furniza servicii utilizatorilor finali, în mod eficient și în deplină siguranță.

Acesta cuprinde specificațiile tehnice ce definesc caracteristicile de calitate, performanța tehnică și siguranță, ce trebuie respectate pe toată durata de implementare a Proiectului. De asemenea, previzionează condițiile necesare a fi respectate, în conformitate cu legislația aplicabilă, referitoare la protecția muncii, prevenirea și stingerea incendiilor.

I.7.6. Contractul de delegare a gestiunii pentru reabilitarea și întreținerea rețelei de străzi urbane în Municipiul Buzău

Contractul de delegare ce se va încheia între Municipiul Buzău în calitate de “Delegatar” și viitorul Contractor privat în calitate de “Delegat” respecta prevederile legale aplicabile la nivel național precum și cea mai bună practică internațională în domeniul proiectelor de tip “project finance”. Acest contract face parte din documentația de atribuire și se consideră a fi acceptat de ofertanți, dată fiind alegerea acestora de a depune oferte ca parte a procesului de licitație.

II. Analiza economico-financiară “Value for Money”

II.1. Generalități

Pentru scopul prezentului Studiu de Oportunitate, Consultantul a utilizat Modelul Financiar, incluzând calculele referitoare la plățile de disponibilitate, ca bază pentru cazul PPP, în care proiectul este implementat de un contractor privat, iar Autoritatea Contractantă realizând plățile de disponibilitate.

Modelul Financiar arată că Valoarea Netă Actualizată a plăților pe care Autoritatea Contractantă le va avea de efectuat este mai mică în cazul opțiunii PPP/concesiune decât în cel al opțiunii PSC/achiziție publică, indicând un beneficiu economic (Value for Money) mai mare pentru Autoritatea Contractantă rezultat din implementarea opțiunii PPP/concesiune.

Parametrii principali ai fluxurilor de numerar care susțin această concluzie și care rezultă din modelul financiar, în baza prezumțiilor actualmente utilizate, se regăsesc în fișierele excel intitulate “Sources and Uses” (“Surse și Utilizări”), “Cash Flows” (“Fluxuri de Numerar”) și “Operating Period-Expenses and Revenues” (“Perioada de Operare-Cheltuieli și Venituri”).

Concluziile prezentei analize economico-financiare sunt testate prin senzitivități aplicate prezumțiilor de bază și rezultatele se regăsesc mai jos.

II.1.1. Taxa recuperată

Consultantul a analizat scenariul în care Contractorul privat ar putea fi ineficient și ar avea de suportat costuri suplimentare. Deși acestea nu pot fi recuperate de la Autoritatea Contractantă prin plăți de disponibilitate anuale mărite, costurile suplimentare ar putea duce la profituri reduse și implicit la taxe mult mai reduse recuperate de Autoritatea Contractantă. Pierderea beneficiilor din recuperarea taxelor este momentan insuficientă pentru a schimba balanța avantajelor în favoarea opțiunii PSC.

II.1.2. Costuri

Înclinarea balanței în favoarea opțiunii PPP/concesiune nu pare a fi afectată de variații de 10% în nivelele costurilor de capital și operare.

II.1.3. Sincronizarea și actualizarea numerarului

Profilul fluxurilor de numerar ale Autorității Contractante pentru opțiunile PPP/concesiune și PSC/achiziție publică sunt radical diferite.

Pentru opțiunea PSC/achiziție publică, Autoritatea Contractantă acoperă toate costurile proiectului, atât pentru reabilitare cât și întreținere, de la începutul Proiectului până la expirarea perioadei de 12 ani.

Pentru opțiunea PPP/concesiune, Autoritatea Contractantă nu începe să facă Plăți Unitare trimestriale înainte de începerea Perioadei de Servicii de 9 ani, când Lucrările de Reabilitare au fost finalizate și recepționate, cu acordul Inginerului Independent, iar singurul cost pentru Autoritatea Contractantă în ceea ce privește Lucrările de Reabilitare reprezintă componenta plăților de disponibilitate ce acoperă serviciul datoriei al împrumutului contractat de Compania de Proiect/SPV pentru finanțarea Lucrărilor de Reabilitare.

Rezultatul acestui tipar este faptul că actualizarea fluxurilor de numerar are efecte destul de diferite pentru fiecare opțiune de realizare a proiectului.

II.1.4. Senzitivitatea ratei de actualizare

După cum s-a precizat mai sus, rata de actualizare reală de bază utilizată este de 8%, iar cea nominală de 11%. Cu toate acestea, înclinarea balanței în favoarea opțiunii PPP/concesiune este inversată în cazul în care această rată este redusă la 2%. Punctul estimat de inflexiune (pragul de indiferență) este puțin sub 4%. În situația actuală, probabilitatea ca rata de actualizare aplicabilă – calculată pe baza costului mediu ponderat al capitalului – să scadă sub nivelul de bază utilizat actualmente, de 8%, este minimală, și acest parametru important pentru determinarea avantajului PPP poate fi reținut că atare cu un grad ridicat de încredere.

III. Descrierea serviciului delegat

Așa cum s-a menționat în secțiuni anterioare ale acestui studiu, activitățile prevăzute în cadrul contractului PMMR sunt următoarele:

- Elaborarea documentației de proiectare conceptuală și detaliată și execuția lucrărilor de reabilitare pentru un total de 53,4 km de străzi, pe o perioadă de maximum 3 (trei) ani;
- Întreținerea și exploatarea pe bază de performanță a infrastructurii de străzi reabilite pe o perioadă totală de maximum 12 (doisprezece) ani, din care cei maximum 3 (trei) ani prevăzuți mai sus pentru activități de proiectare și execuție, perioadă în care se va asigura parțial întreținerea și exploatarea (a străzilor care nu sunt reabilite), și maximum 9 (nouă) ani de întreținere și exploatare completă a străzilor, după finalizarea lucrărilor de reabilitare.

Alocarea riscurilor între cele două părți implicate în Proiect, respectiv Autoritatea Contractanta și viitorul contractor privat, este furnizată în Anexa 3.

IV. Stabilirea procedurii optime de achiziție

Ca urmare a intrării în vigoare a Legii Nr. 204/2012, în dată de 29 noiembrie 2012, de modificare a Legii Nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice, utilizarea procedurilor de atribuire aferente Ordonanței de Urgență a Guvernului Nr. 34/2006 pentru a atribui contractul de tip PMMR de față, a fost exclusă.

În urma corespondentei avute cu ANRSC (în calitate de organism public responsabil cu reglementarea serviciilor comunitare de utilități publice) și a adresei primite din partea acesteia, cadrul legal considerat aplicabil pentru acest Proiect se referă la următoarele acte juridice:

- Legea Nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice, și
- Hotărârea Nr. 955/2004 pentru aprobarea reglementarilor-cadru de aplicare a Ordonanței Guvernului nr. 71/2002 privind organizarea și funcționarea serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat de interes local

Legea Nr. 51/2006 furnizează posibilitatea atât de a gestiona serviciile comunitare de către autoritatea publică responsabilă, cât și de a delega prin intermediul unui contract de delegare a gestiunii, către un contractor privat. În cazul aplicării celei de-a doua opțiuni, există două proceduri de atribuire posibil a fi aplicate:

- a) *Licitația deschisă*, aceasta fiind o procedură în o singură etapă, în cadrul căreia oricare operator economic interesat poate participa și depune oferta;
- b) *Negocierea directă*, această procedură fiind aplicabilă numai în cazul în care s-au desfășurat două proceduri de licitație deschisă și care nu s-au finalizat cu atribuirea contractului.

Dată fiind complexitatea proiectului de față, procedura optimă pentru furnizarea serviciilor publicului larg, este cea de gestiune delegată către un operator privat, ale cărui abilități trebuie dovedite în cadrul unui proces competitiv de selecție, în conformitate cu prevederile legale aplicabile.

V. Condiții contractuale

V.1. Durata contractului

Proiectul contractului de delegare a gestiunii include următoarele etape contractuale, rezumate astfel:

- Perioada Preliminară: de la Data Contractului până la Data Intrării în Vigoare
- Perioada de Mobilizare: de la Data Intrării în Vigoare până la Data Începerii
- Durata Lucrărilor: de la Data Începerii până la Data Finalizării Lucrărilor
- Durata Serviciilor: de la Data Începerii până la Data Expirării
- Durata Contractului: 12 ani de la Data Intrării în Vigoare

Condiții Precedente pentru Dată Intrării în Vigoare

- Trebuie să fie îndeplinite în termen de [o lună] de la Data Contractului
- Condițiile Precedente pentru Dată Intrării în Vigoare sunt:
- Închiderea Financiară (disponibilitatea fondurilor pentru Delegat)
- Prelungirea Garanției de Participare
- Încheierea Asigurărilor pentru Perioada de Mobilizare

La îndeplinirea condițiilor precedente pentru Dată Intrării în Vigoare, o Notificare de Îndeplinire trebuie să fie semnată de Părți, iar data Notificării de Îndeplinire este Dată Începerii.

V.2. Prevederi referitoare la încetarea contractului

Contractul poate înceta pentru diverse motive:

- Expirare;
- Culpa a Delegatului;
- Culpa a Delegatarului;
- Denunțare unilaterală de către Delegatar;
- Forță Majoră;
- Încălcare a Prevederilor referitoare la Refinanțare.

Ca regulă, despăgubirile plătibile în caz de încetare vor acoperi cel puțin sumele datorate de Delegat Băncii. În cazul încetării pentru culpa Delegatului, se are în vedere plată unei compensații echitabile care să reflecte valoarea de piață a contractului la data încetării. Dacă Delegatarul este în culpă, despăgubirile vor include plățile compensatorii acordate anagajatorilor Delegatului, costurile de încetare a Subcontractelor și Rata de Remunerare a Capitalului inclusă în Cazul de Bază.

Delegatarul are dreptul (cu excepția încetării pentru culpa Delegatarului sau denunțare unilaterală de către Delegatar) să preia datoriile către Bancă și să le plătească în rate.

Încetarea pentru Culpa Delegatului este condiționată de drepturile de intervenție ale Băncii.

VI. Concluzii

VI.1. Generalitati Generalități

Acest Studiu de Oportunitate a fost elaborat în conformitate cu prevederile legale comunitare și naționale referitoare la achiziții, în scopul stabilirii dacă opțiunea PPP/concesiune este cea mai potrivită pentru Proiectul în discuție.

Unul dintre principalele obiective ale acestui Studiu de Oportunitate este de a sprijini Autoritatea Contractantă în selectarea celei mai potrivite metode de realizare pentru Proiect, care să aducă cel mai mare beneficiu financiar pentru aceasta.

Baza analizei efectuate a constituit-o Studiul de Fezabilitate elaborate de SC Proiect Buzău SRL în 2012 precum și orice alte date puse la dispoziție de către Municipiul Buzău. În baza datelor primite, echipa Consultantului a realizat o analiză detaliată a acestora, iar rezultatele au fost utilizate în elaborarea acestui Studiu de Oportunitate

VI.2. Beneficiul economic (“Value for Money”) al opțiunii PPP

În urma analizei mai multor opțiuni posibile, s-a concluzionat că cea mai bună și simplă opțiune pentru scopul acestui Studiu de Oportunitate în vederea adoptării deciziei privind concesionarea lucrărilor de proiectare, execuție, finanțare, reabilitare și întreținere a unei rețele de 43,4 km de străzi urbane în Municipiul Buzău (denumit “Proiectul”) o constituie varianta unui contract de PPP pe termen lung de tip “DBFO-PMMR” de delegare de gestiune, susținut prin Plati Unitare, acestea fiind descrise în secțiunile anterioare.

Pe bazele acestei ipoteze, Studiul de Oportunitate arată că prin utilizarea unei rate nominale de actualizare de 11%, rata folosită în proiecte similare recente în România, Proiectul asigură un beneficiu economic (“Value for Money”) pentru Autoritatea Contractantă, definit ca reprezentând combinația optimă dintre costurile ale ciclului de viață și calitate. Există, ca atare, beneficii semnificative pentru Autoritatea Contractantă, dacă Proiectul este achiziționat în forma unui contract de tip PPP/concesiune, spre deosebire de varianta unei Achiziții Publice tradiționale.

VI.2.1. Modelul Financiar:

Prezumțiile de bază ale Modelului Financiar- bugetul pentru Lucrările de Reabilitare și pentru activitățile de întreținere din cadrul Proiectului, pe toată durata Contractului – se bazează pe analiza studiului de fezabilitate pus la dispoziție de către Autoritatea Contractantă și pe estimările realizate de inginerii din echipa Consultantului.

Acestea, împreună cu alte prezumții utilizate în model, sunt detaliate după cum urmează:

Prezumții generale:

- Începutul perioadei de lucrări: 2015
- Perioada de reabilitare: 3 ani
- Perioada de operare: 9 ani de la finalizarea perioadei de reabilitare
- Perioada contractului: 12 ani
- Costurile de construcție/reabilitare: 19 milioane Euro, inclusiv costul de întreținere pe perioada de execuție a lucrărilor

- Întreținerea anuală, pe perioada de operare: 1,3 milioane Euro (o medie calculată pentru a cuprinde costurile de întreținere curentă și periodică)

Prezumții de ordin macro-economic:

- Inflația: 3% pe întreaga durată a Contractului
- Rata dobânzii, fixă, bazată pe o marjă de profit calculată la 6 luni peste nivelul ROBOR: 8.75%
- Rata de actualizare: 8% în termeni reali, 11% în termeni nominali (termeni reali + inflația)

Prezumții de ordin financiar:

- Capitalul propriu: 20% din totalul costurilor de construcție și dezvoltare
- Datoria: 80% din totalul costurilor de construcție și dezvoltare
- Imprumuturile Proiectului:
 - Durata: 12 ani
 - Rata dobânzii: fixă, bazată pe o marjă de profit calculată la 6 luni peste nivelul ROBOR: 8.75%
 - Perioada de gratie: 3 ani pentru plata dobânzii și rambursarea principalului (perioada corespunzătoare Perioadei de Construcție)
 - Rambursare: liniar pe parcursul Perioadei de Servicii de 9 ani
- Rentabilitatea Capitalului Propriu: IRR 12,5%
- Organizare: Contractul va fi desfășurat de către o companie cu scop special înființată în România, organizată și deținută de către Contractor (denumită "VSS"), ce va fi supusă taxelor și impozitelor din România conform normelor contabile IFRIC 12.

Prezumții de ordin fiscal:

- Impozitul pe profit: 16%
- TVA : 24%

Modul de organizare al Modelului Financiar:

Modelul este organizat în 11 foi de calcul, după cum urmează:

- **Ipoteze:** conform celor de mai sus
- **Necesarul de finanțare pe Perioada de Construcție ("Funding Requirement During Construction Period"):** sursele și utilizarea fondurilor pentru implementarea Proiectului, pe Perioada de Construcție, reflectând alocarea de datorie/capital propriu și alte ipoteze conform celor anterior menționate
- **Rambursarea împrumutului ("Debt Repayment")** – se calculează Serviciul Datoriei pe parcursul Perioadei de Servicii
- **Amortizarea ("Depreciation")** – arată amortizarea activelor aferente Lucrarilor pe Durata Contractului
- **Grafice ("Assumption Graphs")** – rezumă și descrie Platile Unitare Anuale, Costurile din Perioada de Construcție și Costurile OMR, Serviciul Datoriei, dividende și alte fluxuri de numerar de pe Durata Contractului

- **Fluxuri de Numerar (“Cash Flows”)** – această foaie de calcul arata fluxurile de numerar a;e VSS-ului pe Perioada de Servicii
- **Perioada operațională – Cheltuieli, venituri și reserve (“Expenses, Revenues and Reserves during Operating Period”)** - această foaie furnizează detalii privind compoziția și calculul Plăților Unitare Anuale, in termeni reali si nominali, precum si valoarea neta actualizata a acestora, precum si veniturile, cheltuielile si rezervele de pe Perioada de Servicii
- **Profit și pierdere (“Profit & Loss”)** – această foaie calculează profitul brut obținut de contractor, profitul înainte de dobânzi și impozite, profitul înainte de impozitare, profitul după impozitare (net) al VSS
- **Dividente (“Dividends”)-** această foaie calculează volumul dividendelor de distribuit către acționarii VSS-ului
- **Indicatori (“Ratios”)** – această foaie calculează indicatori privind performanta proiectului, datoria și capitalul propriu, in termeni reali si nominali, cat și alți indicatori specifici, cum ar fi gradul de acoperire al serviciului datoriei și rezerva pentru ciclul de viață.
- **Bilanț (“Balance Sheet”)** – furnizează o situație contabilă a activelor și datoriilor pe Durata Contractului.

Pentru înțelegerea componentelor și valorilor aferente plăților de disponibilitate estimate pentru acest Proiect, cea mai clară și detaliată foaie de calcul este cea intitulată “Operating Period-Expense and Revenues”, în cadrul căreia sunt calculate plățile de disponibilitate.

Din punct de vedere al Valorii Nete Actualizate (NPV) a plăților de disponibilitate necesare de la Autoritatea Contractantă, beneficiul relativ rezultat din opțiunea PPP/concesiune este următorul (în termeni nominali):

	Valoare proiect (milioane Euro)	Tip valoare
PSC/ achiziție publică	35,94	Valoare netă actualizată (NPV)
PPP/concesiune	29,967	Valoare netă actualizată (NPV)
Beneficiu Net	5,98	Valoare netă actualizată (NPV)

În baza prezumțiilor utilizate în Modelul Financiar, Plățile Unitare în termeni nominali (ajustate cu inflația), începând cu anul al 4-lea al Contractului de PPP/concesiune, se preconizează a fi în quantum total de 54,7 milioane Euro, în medie anuală reprezentând 6,15 milioane Euro pe o durată de 9 ani de operare, cuprinzând serviciul datoriei estimate la 27,8 milioane Euro în total sau aproximativ 3,14 milioane Euro pe an, cât și costurile de operare și întreținere estimate la 14,9 milioane în total sau aproximativ 1,7 milion Euro pe an, cat si o marja a profitului Contractorului si rentabilitatea capitalului propriu de 12 milioane Euro, sau aproximativ 1,3 milioane Euro pe an.

Totalul Plăților Unitare în termeni reali este estimate la 43,2 milioane Euro.

Cele mai importante date pentru comparația “value for money” – detaliate în foaia evidențiată distinct “PSC Summary” (a se vedea Anexa 5) – sunt reprezentate de Valoarea Netă Actualizată a plăților de disponibilitate: în termeni nominali – 29,96 milioane Euro, în termeni reali 24,41 milioane Euro.

Așa cum se precizează în foaia “PSC Summary”, costul pentru Autoritatea Contractantă în cazul opțiunii PPP/concesiune, măsurat în Valoarea Netă Actualizată a plăților de disponibilitate, este considerabil mai scăzut decât Valoarea Netă Actualizată a costurilor (atât în termeni reali cât și nominali) ce rezultă în cazul derulării proiectului prin varianta PSC/achiziție publică tradițională: în termeni nominali - 35,94 milioane Euro, în termeni reali 31,63 milioane Euro, confirmându-se astfel prin analiza efectuată că varianta PPP/concesiune oferă Municipiului Buzău un beneficiu net (“value for money”).

Trebuie de asemenea precizat că avantajele variantei PPP/concesiune pentru Autoritatea Contractantă cresc dacă se aplică o “perioada de grație” a împrumutului, mai scurtă, generând Plăți Unitare mai timpurii, de pe perioada lucrărilor, dar evitând pe de altă parte acumularea componentei de principal a datoriei din capitalizarea dobânzii și a altor comisioane.

Pe de altă parte, avantajele opțiunii PPP pentru Autoritatea Contractantă sunt reduse dacă nivelul ratelor de actualizare scade semnificativ – lucru improbabil, totuși, în climatul economic actual.

VI.3. Analize de sensibilitate

Pentru a anticipa o parte din impactul unor potențiale modificări în prezumții, am testat acest rezultat cu o serie de sensibilități la schimbări în datele de intrare, atât din modelul Costului Comparativ de Referință (PSC/achiziție publică), cât și din modelul financiar al Sectorului Privat (PPP/concesiune). Aceste sensibilități au inclus:

- variații ale ratei de actualizare de 2%, 4%, 6% și 8%;
- variații ale cheltuielilor de capital cu -10%, +10%;
- variații ale cheltuielilor operaționale cu -10%, +10%.

Cu excepția variației în nivelul ratei de actualizare, celelalte sensibilități nu au schimbat beneficiul general al opțiunii pentru realizarea în sistem PPP/concesiune a Proiectului.

VI.4. Alte beneficii

Alte beneficii ce rezultă din utilizarea opțiunii PPP/concesiune pentru acest Proiect pot fi după cum urmează:

- În loc de a plăti imediat pentru realizarea lucrărilor de construcție din cadrul Proiectului, așa cum este cazul în varianta PSC/achiziție publică tradițională, în cazul variantei PPP/concesiune Autoritatea Contractantă plătește pentru aceste lucrări (asigurate de contractorul privat) sub forma Plăților Unitare către Contractor, ce include suma aferentă serviciului datoriei pentru împrumuturile contractate pentru finanțarea lucrărilor, și aceste plăți nu încep mai devreme de al patrulea an din cei 12 ani de Contract.
- Autoritatea Contractantă obține beneficiile pentru un cost mai scăzut și/sau servicii mai eficiente și mai inovative furnizate de sectorul privat.
- Sectorul privat își asumă responsabilitatea pentru majoritatea riscurilor Proiectului..

- Varianta PPP/concesiune încurajează o abordare pe termen lung în privința realizării și gestionării activelor sectorului public. Autoritatea Contractantă reține proprietatea finală asupra acestor active, dar obține un beneficiu economico-financiar (“value for money”) din furnizarea serviciilor acelor active, incluzând întreținerea și re-conditionarea pe durata ciclului de viață, acestea fiind furnizate de sectorul privat la standardul cerut, la cel mai scăzut cost economic pe termen lung. Astfel, Contractorul este responsabil pentru reabilitarea activelor, cât și pentru întreținerea acestora pe termen lung, fapt care duce la obținerea unei calități îmbunătățite a activelor sectorului public.
- Dacă operatorul sectorului privat nu întrunește standardele de performanță minime prevăzute clar în contractul PPP/concesiune, atunci se impune o penalitate financiară Contractorului privat sau aceasta penalitate este dedusa din plată de disponibilitate făcută de Autoritatea Contractantă.
- Există dovezi internaționale considerabile care arată că este mult mai probabil că proiectele PPP/concesiune să respecte planificările de buget și de timp, în comparație cu proiectele de achiziție publică tradițională, întrucât în primul caz aceste riscuri sunt asumate de Contractorul privat.
- În cele din urmă, există beneficiul calității îmbunătățite a activelor de infrastructură ale sectorului public. Achiziția publică tradițională se bazează pe licitații competitive în care se câștigă pe baza prețului cel mai scăzut, fără nicio considerație față de aspecte precum costurile de întreținere sau costul de înlocuire în ciclul de viață. Experiența a demonstrat că atribuirea contractelor de achiziție publică pe baza „prețului cel mai mic” generează de obicei cele mai mari costuri de întreținere și ale ciclului de viață al proiectului și, dacă există constrângeri bugetare care generează reduceri din bugetul anual al sectorului public, costurile de întreținere și ale ciclului de viață sunt primele care sunt excluse. În consecință, calitatea activelor sectorului public este mai scăzută decât cea a activelor realizate prin PPP/concesiune, iar acestea necesită de obicei să fie înlocuite înainte de sfârșitul duratei lor de utilizare previzionate, din cauza întreținerii și re-condiționării defectuoase în cadrul ciclului de viață al acestora.

ANEXA NR.4
la Hotararea nr.26 din 12 februarie 2015
a Consiliului Local al Municipiului Buzau

Categoria 1. Străzi care vor fi reabilitate prin frezarea îmbrăcăminții de uzură existente și refacerea cu strat nou

Nr.	Strada	Categoria	Benzi	Lungime (m)	Lățime (m)	Suprafață stradă (m ²)	Lățimea trotuar (m)		Suprafață trotuar (m ²)	Bordură	Bordură
							Partea stângă	Partea dreaptă		20x25 (m)	10x15 (m)
1	Gloriei	S III	1	200	7	1,400	1.5	1.5	600	400	125
2	Al. Marghiloman	P III		1,800	9	15,300	2.5	2.5	9,000	3,800	3,600
3	Victoriei	P III	1	950	7	6,650	2.5	2.5	4,750	2,280	2,000
4	Strada Mică	S IV	1	225	6	1,350	1.5	1.5	675	450	125
5	Patriei	P III	1	1,000	8	7,500	2.5	2.5	5,000	2,500	1,400
6	Vasile Caloian	S III	1	350	7	2,450	1.5	1.5	1,050	700	200
7	Vasile Golea	S III	1	350	7	2,450	1.5	1.5	1,050	700	200
8	Păun Pincio	S III	1	400	7	2,800	1.5	1.5	1,200	800	300
9	Ion Andreescu	S III	1	285	7	1,995	1.5	1.5	855	570	170
10	Democrației	P III	1	1,025	7	7,175	2.5	2.5	5,125	2,200	2,000
11	Bdul. Bălcescu	P III	1	1,400	10	14,000	4.5	4.5	12,600	3,000	3,800
12	Bazalt	P III	1	590	7	4,130	3	3	3,540	1,500	1,000
13	Dorobanți	PIII/ P II	1	2,420	8...4	25,335	3.5	3.5	16,940	5,800	5,000
14	Luminii	S III	1	656	7	4,592	2.5	2.5	3,280	1,400	1,200
15	Columbelor	P III	1	495	7	3,465	2.4	2.4	2,376	1,100	1,000
16	Independenței	P III	1	1,341	8	10,728	3.5	3.5	9,387	3,220	3,000
17	Verii	P III	1	233	8	1,864	2	2	932	560	500
18	Filantropiei	S III	1	435	7	3,045	2	2	1,740	870	285
19	Aleea Sporturilor	S II	2	1,214	14	16,996	4.5	4.5	10,926	2,428	1,214
20	Vișinului	S III	1	280	6	1,680	1.5	1.5	840	620	285
21	Iazul Morilor	S III	1	715	7	5,005	1.5	1.5	2,145	1,570	1,500
22	Ion Baiesu		2	223	14	3,122	5.20	-	1,160	850	800
23	Mărăști	S III		375	7	2,625	1.7	1.7	1,275	750	200
24	E. Văcărescu	S III		475	7	3,325	2.6	2.6	2,470	1,100	300
25	Poet Neculuță	S III		410	7	2,952	2.2	2.2	1,804	880	260
26	1. D. Petrescu	S III		241	7	1,687	3	3	1,446	530	800
27	Elocintei	sui		318	10	3,085	3	3	1,908	700	1,100

Nr.	Strada	Categoria	Benzi	Lungime (m)	Lățime (m)	Suprafață stradă (m ²)	Lățimea trotuar (m)		Suprafață trotuar (m ²)	Bordură	
							Partea stângă	Partea dreaptă		20x25 (m)	10x15 (m)
28	H. P. Bengescu	S III		424	7	2,989	1.5	1.5	1,272	930	235
29	I. L. Caragiale	sin		235	7	1,739	1.5	1.5	705	500	155
30	Ion Creangă	sin		704	7	4,928	1.5	1.5	2,112	1,550	465
31	D. Cantemir	S III		312	7	2,184	1.5	1.5	936	686	205
32	Păcii	piu		775	7	5,425	1.5	1.5	2,325	1,260	512
33	22 Decembrie	S III		185	10	1,758	3.5	3.5	1,295	375	500
34	Vasile Grădeanu	S III		125	7	925	1.5	1.5	375	260	80
35	Fdt. Școalei	SIV		85	5	425	1	1	170	170	50
36	Timotei Ci pariu	S III		547	7	3,829	2	2	2,188	1,200	360
37	Făgetului	sui		300	7	2,100	2	2	1,200	682	172
38	Turdei	S III		300	7	2,100	1.5	1.5	900	610	182
39	Grivitei	piu		125	6	119	1.5	1.5	375	224	56
40	Oltetului	piu		204	7	1,428	1.5	1.5	612	486	146
41	Vlăsiei	S III		301	8	2,408	1.5	1.5	903	785	199
42	Progresului	S III		285	7	1,995	1.5	1.5	855	570	123
43	Alecu Russo	S III		180	7	1,230	1.7	1.7	612	360	38
44	Mărășești	SUI		105	7	735	1.5	1.5	315	282	67
45	Proletari	S III		225	7	1,575	1.5	1.5	675	655	137
46	Carpați	S III		435	7	3,176	1.5	1.5	1,305	870	880
47	Molidului	S III		360	7	2,628	1.5	1.5	1,080	720	179
48	Unirii Pasaj-barieră	PI		1,800	22	38,700	5	5	18,000	5,500	4,000
49	Ostrovului			300	10	3,000	1	1	600	600	600
50	Ciucurete Petrescu			150	7	850	1	1	300	300	50
51	Fdt. Gârlei			35	7	1,645	1.5	1.5	705	470	
52	Traian Vuia II			470	6	2840	1.5	1.5	1410		
53	Vânători			150	7	1,050	1.5	1.5	450	300	60
54	Zambilelor			160	7	1,120	1.5	1.5	480	320	
55	Ciochinescu			250	7	1,750	1.5	1.5	750	500	250
56	G. Alexandrescii			285	7	1,995	1.5	1.5	855	570	570
57	Răscoalei			925	7	6,475	1.5	1.5	2,775	1,850	920
58	lordache Buga			135	7	945	1.5	1.5	405	270	
59	Tăbăcari			350	7	2,450	1	1	700	700	450
	Total			29,358		260,381			150,304	65,833	44,005

Cheltuieli obiectiv reabilitare strazi prin frezare si asfaltare (valoare CM)

Mii lei

Mii euro

Total valoare fara TVA	57136.591	12506.094
Valoare TVA	13712.782	3001.463
Total valoare cu TVA	70849.373	15507.556

Categoria 2. Străzi intens circulat a căror îmbrăcăminte existentă se înlocuiește complet până la adâncimea de 77 cm

Nr.	Strada	Categoria	Benzi	Lungime (m)	Lățime (m)	Suprafață stradă (m ²)	Lățimea carosabilului (m)		Suprafață carosabil (m ²)	Bordură	
							Partea stângă	Partea dreaptă		20x25 (m)	10x15 (m)
1	Horticolei	P II	2	960	14	13440	3	3	5760	2200	1900
2	Prelungire Dorobanți	P IV	1	1313	7	9191	1.5	1.5	3939	2888	866
3	Prutului	P III	1	600	9.85	5910	2	2	2400	1340	1300
4	Transilvaniei 1/3	P II	2	1504	14	21056	3	3	9024	3150	500
5	Constituției	P III	1	530	10	5300	2.2	2.2	2332	1200	500
Total				4,907		54,897			23,455	10,778	5,066

Cheltuieli obiectiv reabilitare strazi cu trafic greu (valoare CM)

Mii lei

mii euro

Total valoare fara TVA	14603.643	3196.455
Valoare TVA	3504.874	767.149
Total valoare cu TVA	18108.518	3963.604

Categoria 3. Străzi puțin circulat a căror îmbrăcăminte existentă se înlocuiește complet până la adâncimea de 55 cm

Nr.	Strada	Categorica	Benzi	Lungime (m)	Lățime (m)	Suprafață stradă (m ²)	Lățimea carosabilului (m)		Suprafață carosabil (m ²)	Bordură	
							Partea stângă	Partea dreaptă		20x25 (m)	10x15 (m)
1	Pictorilor	S IV	1	46	7	322	1	1	92	92	0
2	Plantelor	S III	1	382	6	2292	1.5	1.5	1146	764	0
3	Aleea Plopilor	S IV	1	555	7	3885	1.5	1.5	1665	1100	0
4	Primăverii	S III	1	825	7	5775	2	2	3300	1650	0
5	Al. Cel Bun	S III	1	199	7	1393	1	1	398	398	0
6	Prosperității	S III	1	193	6	1158	1.5	1.5	579	386	0
7	Rahovei	S III	-	337	5	1685	1	1	674	674	0
8	Toamnei	S III	1	182	7	1274	1	1	364	364	0
9	Viiilor	S III	-	1034	4,,7	5687	1	1	2068	2068	0
10	Fnd. Virtuții	S IV	-	100	8	800	1.5	1.5	300	200	0
11	Simila	S III	-	630	4,5,,7	3643	1.5	1.5	2229	1260	1260
12	Viitorului (zona Davilla)	S IV	1	52	7	364	1	1	104	104	0
13	Independenței	P III	1	131	8	1048	3.5	3.5	917	262	0
14	Garlași	S III	1	689	7	4823	4	4	5512	1378	0
15	Țiglarilor		-	362	4	1448	0	0	0	730	0
16	Leului	S III	1	106	8	848	1.5	1.5	318	212	0
17	Nufărului	S III	1	300	8	2400	2	2	1200	670	200
18	Arieșului	S III	1	215	7	1505	1.7	1.7	731	470	100
19	Dreapta	S III	1	175	6	1050	1	1	350	372	74
20	Oltului	P III	1	1100	10	11000	5	5	11000	2640	2200
21	Speranței	P IV	1	286	6	1716	1.5	1.5	858	680	600
22	Sculpturii	S III	1	541	7.4	4003.4	2.3	2.3	2488.6	1230	1200
23	Crizantemelor	S III	1	390	7.5	2925	2.5	2.5	1950	940	900
24	Martirilor	S III	1	455	9	4095	3.4	3.4	3094	1000	1000
25	H.Rădulescu	P III	1	485	7.5	3637.5	2.2	2.2	2134	1000	900
26	Lt. Godeanu	P III	1	166	8	1328	1.5	1.5	498	400	300
27	Pompiliu Ștefu	P III	1	470	6.5	3055	1.7	1.7	1598	900	300
28	Traian Vuia	P III	1	380	6	2280	2	2	1520	912	900

Nr.	Strada	Categoria	Benzi	Lungime (m)	Lățime (m)	Suprafață stradă (m ²)	Lățimea carosabilului (m)		Suprafață carosabil (m ²)	Bordură	
							Partea stângă	Partea dreaptă		20x25 (m)	10x15 (m)
29	Aleea Parcul Tineretului	S III	1	742	5	3710	2.3	2.3	3413.2	1500	1200
30	Bistriței	P III	1	600	7	4200	4.5	4.5	5400	1500	1500
31	Plevnei	P III	1	260	7.7	2002	1.5	1.5	780	570	150
32	Scânteii	S III	1	435	7.5	3262.5	1.5	1.5	1305	870	210
33	Parâng	S III	1	650	7	4550	2.4	2.4	3120	1300	200
34	Clujului	S III	1	360	7	2520	2.4	2.4	1728	720	240
35	Ecaterina Varga	S III	1	134	6.5	871	1.7	1.7	455.6	290	90
36	Războieni	P III	1	412	7.5	3090	1.5	1.5	1236	910	272
37	Zefirului	S III	1	385	6.5	2502.5	1.6	1.6	1232	847	254
38	Caraiman	S III	1	486	9.6	4665.6	5	5	4860	1170	1170
39	Carol Davilla	S III	1	190	7	1330	1.5	1.5	570		
	Total			16,720		117,360			78,867	35,605	17,720

Este scoasa strada C. Buzoianu

	C. Buzoianu	P III	1	1280	7.20	9216	3.00	3.00	7680	3072	2500
--	-------------	-------	---	------	------	------	------	------	------	------	------

Cheltuieli obiectiv reabilitare strazi cu trafic usor (valoare CM)

Mii lei

mii euro

Total valoare fara TVA	29249.372	6402.121
Valoare TVA	7019.849	1536.509
Total valoare cu TVA	36269.222	7938.631

Categoria 4. Străzi puțin circulat a căror îmbrăcăminte existentă se înlocuiește complet până la adâncimea de 50 cm

Nr.	Strada	Categoria	Benzi	Lungime (m)	Lățime (m)	Suprafață stradă (m ²)	Lățimea carosabilului (m)		Suprafață carosabil (m ²)	Bordură	
							Partea stângă	Partea dreaptă		20x25 (m)	10x15 (m)
1	Fnd. Agrișelor	S IV	-	70	3	210	0	0	0	0	0
2	Călărași	S III	-	109	4	436	1	1	218	109	0
3	Călmățui	S III	1	121	6	726	1	1	242	242	0
4	Cărămidari	S IV	1	94	6	564	0	0	0	200	0
5	Cerbului	S III	-	510	4	2040	0	0	0	1100	0
6	Cercului	S III	1	333	6	1998	1	1	666	660	0
7	Calnău	S IV	-	157	4	628	0	0	0	320	0
8	Aleea Cimbrului	S III	-	84	4	336	0	0	0	170	0
9	Coloniilor	S III	1	94	7	658	1	1	188	200	0
10	Fnd. Fragilor	S III	1	70	3.5	245	0	0	0	140	0
11	Haiducului	S III	1	203	6	1218	1	1	406	406	0
12	Infrățirea	S IV	-	426	6	2556	1	1	852	852	0
13	Izvor	S IV	-	159	3	477	0	0	0	0	0
14	Liliacului	S IV	-	37	4	148	0	0	0	80	0
15	Aleea Livezilor	S IV	-	158	3.5	553	0	0	0	0	0
16	Mărgăritarelor	S IV	-	153	5	765	0	0	0	306	0
17	Fnd. Pescăruș	S IV	-	56	5	280	0	0	0	0	0
18	Intrarea Pescăruș	S IV	-	80	5	400	0	0	0	0	0
19	Foișor	S III	-	65	5	325	1.5	1.5	195	130	40
20	Fnd. Sălciilor	S IV	-	99	3.5	346.5	0	0	0	0	0
21	Fnd. Salcamilor	S III	-	55	5	275	1	1	110	110	0
22	Fnd. Slănic	S IV	-	57	4.5	256.5	0	0	0	0	0
23	Fnd. Șoimului	S IV	-	128	4	512	0	0	0	0	0
24	Fnd. Uzinei	S IV	-	218	4	872	0	0	0	436	0
25	Intrarea V. Gogu	S III	-	310	5	1550	1	1	620	620	0
26	Fnd. Viilor	S IV	-	149	3.5	521.5	0	0	0	0	0
27	Fnd. Berzei	S IV	-	112	4.5	504	0	0	0	0	0
Total				4,107		19,401			3,497	6,081	40

Cheltuieli obiectiv reabilitare strazi cu trafic redus (valoare CM)

Mii lei

mii euro

Total valoare fara TVA	4070.141	890.875
Valoare TVA	976.834	213.810
Total valoare cu TVA	5046.975	1104.685