

## CAIET DE SARCINI (TRADUCERE NEOFICIALĂ<sup>1</sup>)

<b>1. INFORMAȚII GENERALE .....</b>	<b>2</b>
1.1. Țara parteneră .....	2
1.2. Autoritatea contractantă.....	2
1.3. Contextul țării .....	2
1.4. Situația actuală din sector .....	2
1.5. Programe conexe și alte activități ale donatorilor.....	3
<b>2. OBIECTIVE, SCOPURI ȘI REZULTATE AȘTEPTATE .....</b>	<b>3</b>
2.1. Obiectivul general.....	3
2.2. Scopul .....	3
2.3. Rezultatele așteptate de la prestator.....	3
<b>3. IPOTEZE ȘI RISCURI.....</b>	<b>3</b>
3.1. Ipotezele care stau la baza proiectului .....	3
3.2. Riscuri.....	3
<b>4. DOMENIUL DE ACTIVITATE.....</b>	<b>4</b>
4.1. Generalități .....	4
4.2. Sarcini specifice.....	5
4.3. Managementul proiectului .....	6
<b>5. LOGISTICĂ ȘI SINCRONIZARE.....</b>	<b>7</b>
5.1. Amplasare.....	7
5.2. Data de începere și perioada de implementare a sarcinilor.....	7
<b>6. CERINȚE .....</b>	<b>7</b>
6.1. Personalul .....	7
6.2. Dotare birou.....	9
6.3. Facilități furnizate de prestator .....	9
6.4. Echipament .....	9
<b>7. RAPOARTE.....</b>	<b>9</b>
7.1. Cerințe de raportare .....	9
7.2. Prezentarea și aprobarea rapoartelor.....	10
<b>8. MONITORIZARE ȘI EVALUARE .....</b>	<b>10</b>
8.1. Definierea indicatorilor .....	10
8.2. Cerințe speciale.....	10

---

<sup>1</sup> În cazul unei discrepanțe dintre versiunea Caietului de sarcini în limba română, prevederile Caietului de sarcini în limba engleză (Terms of reference) vor prevala asupra versiunii în limba română

# 1. INFORMAȚII GENERALE

## 1.1. Țara parteneră

Republica of Moldova

## 1.2. Autoritatea contractantă

Primăria Municipiului Chișinău

## 1.3. Contextul țării

Republica Moldova este o țară din Europa de Est fără acces la mare, care are ca state vecine România la vest și Ucraina la nord, est și sud. Capitala sa este orașul Chișinău. Republica Moldova este o republică parlamentară cu un președinte ca șef de stat și un prim-ministru ca șef al guvernului. Aceasta este un stat membru al Organizației Națiunilor Unite, al Consiliului Europei, al Organizației Mondiale a Comerțului (OMC), al Organizației pentru Securitate și Cooperare în Europa (OSCE), al Comunității Statelor Independente (CSI) și al Organizației Cooperării Economice a Mării Negre (OCEMN) și aspiră să adere la Uniunea Europeană.

## 1.4. Situația actuală din sector

Asigurarea cu transport public calitativ, eficient și efectiv este una dintre cele mai mari provocări pentru autoritățile publice din toate țările, iar Chișinăul nu face excepție în acest sens.

Cadrul juridic existent la nivel național nu este suficient de clar în ceea ce privește opțiunile de organizare și gestionare a sistemului de transport public. Cadrul de reglementare este afectat de lipsa unor dispoziții specifice funcționării transportului urban și a mecanismelor de asigurare a respectării legislației, precum și de lipsa politicilor de dezvoltare durabilă a transportului public.

Rețeaua stradală în Chișinău s-a format pe schema radială, conform căreia centrul se conectează la periferii prin mai multe artere, iar legătura dintre zonele învecinate a rămas nedevelopată. Ca urmare a creșterii considerabile a numărului de vehicule care circulă în municipiu, nivelul de congestie a rețelei rutiere a crescut semnificativ. Astfel, situația de aglomerare a traficului este foarte acută și necesită eforturi considerabile și concentrate pentru a fi rezolvată. Alte cauze ce conduc la agravarea acestei probleme sunt utilizarea ineficientă a rețelei stradale existente în procesul de planificare a rutelor, lipsa locurilor de parcare sau parcare neautorizată.

Direcția generală transport public a municipiului Chișinău este unicul supraveghetor al serviciilor de transport de călători, exercitând funcția de control asupra siguranței traficului, respectarea prevederilor legislației în domeniu, asigurarea coordonării activității operatorilor de transport, menținerea standardelor de transport și a altor acte normative. Gestionarea eficientă a sistemului de transport este afectată de o capacitate instituțională insuficientă și de un cadru de reglementare slab dezvoltat.

În decembrie 2020, Primăria Chișinău a inițiat un parteneriat cu Primăria Lublin (Polonia) numit "Move it Like Lublin – a Chisinau Sustainable Development Initiative". Sprijinul financiar pentru acest proiect este asigurat de Uniunea Europeană.

Activitățile acestui Proiect au drept scop susținerea autorităților locale din Chișinău pentru transformarea transportului public al orașului într-un transport mai incluziv, mai sigur, mai rezilient și mai durabil. Acesta urmărește 3 obiective principale:

- 1) îmbunătățirea politicilor de transport urban la nivel municipal;
- 2) sporirea capacității instituționale a Primăriei municipiului Chișinău în domeniul mobilității urbane, în conformitate cu practicile UE în domeniu;
- 3) creșterea calității managementului transportului public în Chișinău prin implementarea soluțiilor și tehnologiilor inovative.

Această activitate va contribui la un transport public mai sigur în Chișinău și Lublin, pe baza celor mai bune practici de protecție a sănătății publice.

## **1.5. Programe conexe și alte activități ale donatorilor**

Niciunul

## **2. OBIECTIVE, SCOPURI ȘI REZULTATE AȘTEPTATE**

### **2.1. Obiectivul general**

Obiectivul general al proiectului din care va face parte prezentul contract este următorul:

- Îmbunătățirea sistemului de transport public din Chișinău.

### **2.2. Scopul**

Scopul prezentului contract este următorul:

- Elaborarea unui studiu și a unei analize privind cele mai bune practici internaționale pentru prevenirea răspândirii Covid19 în transportul public.

### **2.3. Rezultatele așteptate de la prestator**

- Studiu privind cele mai bune practici internaționale privind prevenirea răspândirii Covid19 în transportul public;
- Raport de analiză a celor mai bune practici privind măsurile de răspuns în situație de urgență și de protecție a sănătății publice în vederea asigurării unui transport public mai sigur în Lublin și Chișinău.

## **3. IPOTEZE ȘI RISCURI**

### **3.1. Ipotezele care stau la baza proiectului**

- stabilitate politică la nivelul Consiliului Municipal în următorii 4 ani;
- continuitatea proiectului va fi asigurată până la finalizarea și încheierea proiectului;
- autoritățile publice și părțile interesate relevante sunt deschise discuțiilor, participării la audieri publice, grupurilor de lucru și oricăror altor ședințe operaționale necesare pentru implementarea proiectului;
- Conducerea Primăriei, precum și consilierii municipali, angajații municipalității și personalul de proiect vor avea o comunicare și cooperare fără obstacole, cu un schimb liber de documente, comentarii oferite la timpul convenit și elaborarea de noi documentații de proiect, în vederea creșterii eficienței managementului pe termen lung la nivel municipal.

### **3.2. Riscuri**

- Riscuri fizice – principalele riscuri fizice ale acțiunilor proiectului sunt legate cu pandemia COVID-19 și cu posibile limitări sau restricții de circulație și de călătorie.
- Riscuri de mediu – nu există riscuri majore pentru mediu legate de proiect, cu excepția riscurilor pandemice descrise mai sus.
- Riscuri politice – Riscul politic aici nu este mare, deoarece premisa proiectului este că actuala administrație va putea să-și îndeplinească mandatul de 4 ani.
- Riscuri economice – În acest moment, nu prevedem riscuri economice majore. Sumele bugetate au fost asigurate.

- Riscuri sociale – Riscurile sociale majore legate de acțiunile proiectului pot fi legate de efectele negative ale pandemiei. Din perspectiva egalității de gen, proiectul este elaborat asigurând cât mai mult posibil principiile egalității de gen și prevede o reprezentare echitabilă a persoanelor cu dizabilități atunci când este posibil.
- Sustenabilitate financiară: Toate echipamentele achiziționate în cadrul proiectului vor rămâne la Primărie, asigurând continuitatea activităților proiectului pentru mulți ani înainte.
- Sustenabilitatea la nivel de politică: Principalele activități ale proiectului legate de modificarea prevederilor și a legislației existente. În cel mai bun caz, legislația este modificată în timpul ciclului proiectului. În cel mai rău caz, modificările sunt abia inițiate în timpul ciclului proiectului, autoritățile legislative naționale nu pot adopta modificări ale legislației în conformitate cu rezumatele de politici elaborate de experții în transport public în cadrul proiectului, deoarece acest domeniu tinde să fie trecut cu vederea pe agenda politică națională. Scenariul de mijloc este de a avea doar o schimbare legislativă în timpul implementării proiectului, și nu 2.

## **4. DOMENIUL DE ACTIVITATE**

### **4.1. Generalități**

#### **4.1.1. Descrierea misiunii**

În contextul actual provocat de pandemia Covid19, nivelul de complexitate al domeniului serviciilor de transport public a crescut considerabil, iar prestarea serviciilor trebuie să ia în vedere o serie de preocupări legate de noile probleme de mobilitate în zonele urbane și rurale, de mediu, de sănătatea publică etc.

De fapt, prin esența sa, legătura dintre transportul public și sănătatea publică este, de asemenea, indubitabilă, considerată ca disciplină științifică și chestiune de politică pentru îmbunătățirea eficienței serviciilor. O abordare bazată pe integrare a politicii, planificării și punerii în aplicare a măsurilor de sănătate publică și de transportului public va sprijini sustenabilitatea, va promova sănătatea publică și bunăstarea și va spori astfel calitatea vieții în comunități. În acest sens, administrația locală, în colaborare cu autoritățile de sănătate publică și cu alte instituții publice relevante, trebuie să preia inițiativa pentru a se asigura că problemele de sănătate publică sunt luate în considerație în cadrul politicilor de transport public, al proceselor decizionale și al etapelor de implementare.

Prin urmare, obiectivul acestei activități este de a oferi expertiză tehnică de înaltă calitate și de a elabora un studiu exhaustiv ce ar avea ca scop propunerea unor măsuri de siguranță pentru operatorii de transport public din Lublin și Chișinău, ce vor integra cele mai bune practici internaționale de protecție a sănătății publice.

În acest scop, Prestatorul va trebui să realizeze un Studiu și o Analiză privind cele mai bune practici internaționale de prevenire a răspândirii COVID-19 în transportul public pentru ambele municipalități, Lublin și Chișinău.

#### **4.1.2. Zona geografică**

La nivel local și național

#### **4.1.3. Grupuri țintă**

- Primăria municipiului Chișinău și subdiviziunile sale relevante;
- structurile de management ale Proiectului;
- ministerele de resort și alte instituții publice;
- societatea civilă;
- întreprinderile de transport municipale și private;

- alte părți interesate.

## 4.2. Sarcini specifice

### 1. Elaborarea unui raport de evaluare a situației actuale privind sănătatea publică în transportul urban din Lublin și Chișinău

La începutul activității, Prestatorul va analiza situația actuală pe baza unor interviuri și întâlniri cu părțile interesate relevante, și anume autoritățile naționale de sănătate publică, experți locali din domeniul sănătății, reprezentanți ai primăriei și ai autorităților de transport urban. De asemenea, Prestatorul va evalua situația pe baza statisticilor publicate oficial, a modelelor, a datelor de pe site-urile oficiale ale autorităților publice, ONU și OMS.

Vor fi identificate principalele provocări cu care se confruntă municipalitățile din Lublin și Chișinău în elaborarea măsurilor de sănătate publică în serviciile de transport public. De asemenea, studiul va include cele mai bune practici internaționale privind prevenirea Covid-19 în domeniul transporturilor. În cadrul acestei activități se va pune accentul pe două domenii principale în elaborarea cerințelor față de servicii ce iau în considerare sănătatea publică:

- a) cerințele de sănătate publică în planificarea sistemului de transport public în ambele orașe;
- b) măsuri operaționale legate de sănătatea publică aplicate în procesul prestării serviciilor de transport.

În acest scop, Prestatorul trebuie să evalueze măsurile actuale de prevenire și tendințele regionale, după cum urmează:

- analiza generală a:
  - cerințelor privind sănătatea publică naționale sau locale în planificarea sistemului de transport public urban;
  - cerințelor de prestare a serviciilor, procesele de reglementare, modelele de finanțare, sistemele de control și monitorizare aplicate de autoritățile municipale în domeniul transportului public, inclusiv rolurile și responsabilitățile acestora în această privință;
  - coordonarea și cooperarea în acest domeniu între autoritățile centrale și locale;
  - procedurilor de aducere în conformitate a vehiculelor de transport public cu cerințele în domeniul sănătății publice;
  - reglementărilor administrației publice locale și centrale în domeniul transportului public privind sănătatea publică;
  - practicilor de acordare a licențelor și de standardizare pentru sănătatea publică a serviciilor de transport public (cum ar fi ghiduri cu recomandări);
  - impactului financiar al implementării noilor cerințe de sănătate în serviciile de transport public;
  - schimbului eficient de date și fluxului de informații între instituțiile relevante la nivel local;
  - măsurilor de urgență în pandemia COVID-19 privind sănătatea publică și aplicabilitatea standardelor locale de furnizare a serviciilor în situații de urgență în cadrul transportului public.
- Elaborarea cerințelor pentru prestarea serviciilor de transport public, ținând cont de problemele legate de sănătatea publică:

- adaptarea cerințelor de sănătate în sistemul de transport public la necesitățile locale;
- relevanța și caracterul incluziv al programelor și planurilor de acțiuni ale municipalităților din Lublin și Chișinău în domeniul transportului public;
- provocările majore pentru transportul public în ceea ce privește rolurile și responsabilitățile instituționale, coordonarea, prestarea serviciilor și măsurile de prevenire pe durata urgențelor de sănătate publică, cum ar fi pandemia COVID-19;
- Nivelul de conștientizare și de implementare de către municipalități a reglementărilor și ghidurilor în domeniul sănătății publice elaborate de autoritățile naționale și organizațiile internaționale (cum ar fi Uniunea Internațională a Transporturilor Publice - UITP, UE etc.)

În urma acestei analize, Prestatorul va contribui la elaborarea și implementarea programelor de transport public ale municipalităților ce vor include cerințele de sănătate publică în transportul public. În acest sens, Prestatorul va efectua o evaluare exhaustivă a situației actuale a serviciilor de transport public și a principalelor provocări cu care se confruntă autoritățile din Lublin și Chișinău. Constatările evaluării vor fi compilate într-un raport de analiză a situației actuale.

În urma acestei evaluări, Prestatorul va identifica aspectele specifice și va elabora anumite cerințe de prestare a serviciilor de transport public, ținând cont de aspectul sănătății publice.

## **2. Să discute studiul și măsurile de prevenire propuse cu structurile proiectului și cu părțile interesate relevante**

Prestatorul va organiza seminare de lucru cu structurile proiectului (UIP, Consiliul de administrație și Comitetul de supraveghere) și părțile interesate relevante și va efectua vizite pe teren, când va fi necesar. Seminarele pot fi desfășurate online. Studiul menționat și măsurile propuse vor fi distribuite și discutate în cadrul acestor seminare. Prestatorul va contribui, de asemenea, la următoarele activități ce sunt planificate pentru a realiza obiectivele acestei sarcini:

- a. elaborarea agendei seminarului și desfășurarea acestuia pentru membrii structurilor Proiectului și părțile interesate relevante;
- b. purtarea discuțiilor în grup și pregătirea unui raport privind concluziile seminarului.

În urma desfășurării seminarelor, descrierea măsurilor va fi finalizată de către Prestator. În plus, se așteaptă ca Prestatorul să elaboreze un ghid cu recomandări pentru implementarea măsurilor pentru prestatorii serviciilor de transport public, ținând cont de problemele privind sănătatea publică, precum și de cele mai bune practici legate de situații de urgență, cum este cazul pandemiei COVID-19.

## **3. Elaborarea unui ghid pentru punerea în aplicare a măsurilor de sănătate publică în transportul public, pe baza rezultatelor seminarelor**

În urma examinării proiectului de ghid și a recomandărilor de către managerul de proiect, Prestatorul trebuie să finalizeze proiectul ghidului de implementare a măsurilor de sănătate publică în transportul public. Acest ghid va fi inclus în Raportul de analiză publicat și va fi distribuit către municipalitățile din Lublin și Chișinău, precum și către părțile interesate relevante.

### **4.3. Managementul proiectului**

#### **4.3.1. Autoritatea responsabilă**

Primăria municipiului Chișinău

#### **4.3.2. Structura de conducere**

<b>Unitatea de implementare a proiectului</b>	<b>Consiliul de administrație</b>	<b>Comitetul de supraveghere</b>	<b>Grupul de Lucru pentru Transportul Public</b>
- planifică, pregătește și implementează fiecare acțiune a proiectului în conformitate cu cadrul logic și calendarul proiectului	- coordonează implementarea calitativă, în termenii stabiliți ai acțiunilor proiectului	- discută progresul, actualizări și orice probleme ce apar în procesul implementării proiectului	- contribuie și susține implementarea cu succes a activităților proiectului

#### 4.3.3. Facilități oferite de autoritatea contractantă și / sau de alte părți

Birou pentru ședințe la Primăria Municipiului Chișinău și Direcția Generală Transport Public.

## 5. LOGISTICĂ ȘI SINCRONIZARE

### 5.1. Amplasare

Primăria Municipiului Chișinău, bd. Ștefan cel Mare și Sfânt 83, MD-2012, Chișinău, Republica Moldova

### 5.2. Data de începere și perioada de implementare a sarcinilor

Prestarea serviciilor se preconizează că vor începe în luna august 2021, cu o perioadă de implementare de 2 luni.

## 6. CERINȚE

### 6.1. Personalul

Funcționarii publici și alți angajați ai administrației publice din țara parteneră sau ai organizațiilor internaționale / regionale cu sediul în țară vor fi autorizați să lucreze ca experți numai dacă sunt justificați. Justificarea trebuie prezentată odată cu oferta și trebuie să includă informații despre valoarea adăugată pe care expertul o va aduce, precum și dovada faptului că expertul este detașat sau în concediu din cont propriu.

#### 6.1.1. Experți cheie

Toți experții care au un rol crucial în realizarea contractului sunt denumiți experți cheie. Profilurile experților cheie pentru acest contract sunt următoarele:

##### Expert cheie 1: Lider de echipă

###### Calificări și competențe:

- diplomă de studii universitare în domeniul administrației publice, al transporturilor, al planificării urbane și regionale sau într-o disciplină conexă relevantă, sau experiență profesională relevantă echivalentă;
- abilități excelente de redactare și de raportare;
- capacitatea de a respecta termenele limită și de a stabili priorități pentru mai multe sarcini;
- abilități analitice și de comunicare;
- cunoașterea avansată a limbii engleze;

- candidatul trebuie să fie capabil să lucreze independent;
- capacitatea de a lucra într-un mediu multidisciplinar ce cuprinde ministere, agenții și alte autorități publice.

#### Experiență profesională generală:

- candidatul va avea, de preferință, o experiență profesională de 10 ani, dar un minim de 5 ani relevant pentru scopul acestei activități este necesar.

#### Experiență profesională specifică:

- candidatul trebuie să aibă cel puțin 3 ani de experiență profesională demonstrată în proiecte/sarcini în contextul transportului public;
- experiență demonstrată în proiecte internaționale/locale legate de sănătate publică și/sau transport public local;
- experiența dovedită în cele mai bune practici internaționale și regionale în domeniul transportului, mobilității și sănătății publice iar pregătirea a cel puțin un raport care să acopere domeniul transporturilor reprezintă un avantaj considerabil;
- abilități de evaluare tehnică ce sunt necesare pentru analiză, de ex. cunoștințe privind modele de analize cu întrebări specifice, abordări și metodologii de evaluare și abilitățile analitice pentru a interpreta rezultatele și pentru a formula concluzii și recomandări.

### **Expert cheie 2: Expert în sănătate publică**

#### Calificări și competențe

- diplomă de studii de master în sănătate publică, protecție socială sau în oricare alt domeniu relevant;
- abilități excelente de scriere, editare și comunicare orală;
- capacitatea de a respecta termenele limită;
- o bună cunoaștere a limbii engleze este un avantaj;
- candidatul trebuie să fie capabil să lucreze în echipă;
- experiență și capacitate de a lucra cu ministere și alte autorități publice.

#### Experiență profesională generală:

- candidatul trebuie să aibă, de preferință, 7 ani de experiență profesională și o experiență de cel puțin 4 ani relevantă acestei activități.

#### Experiență profesională specifică:

- candidatul trebuie să aibă cel puțin 3 ani de experiență profesională dovedită în elaborarea sau implementarea de politici, în formularea de reglementări în domeniu (exemplele specifice trebuie prezentate odată cu depunerea);
- experiență în politici naționale și internaționale și cele mai bune practici în domeniile transportului și mobilității este considerat un avantaj;
- abilități analitice pentru a interpreta constatările și pentru a formula concluzii și recomandări.

Toți experții trebuie să asigure lipsa conflictelor de interese în realizarea sarcinilor sale.



### 6.1.2. Personal de asistență și suport

CV-urile pentru alți experți decât experții cheie nu trebuie să fie prezentate în ofertă, dar ofertantul va trebui să demonstreze în oferta lor că are acces la experți cu profilurile solicitate. Contractorul va selecta și angaja alți experți în funcție de necesități. Procedurile de selecție utilizate de prestator pentru a selecta acești alți experți trebuie să fie transparente și să se bazeze pe criterii predefinite, inclusiv calificări profesionale, competențe lingvistice și experiență profesională.

Costurile pentru personalul de asistență și suport, după caz, sunt considerate a fi incluse în oferta financiară a ofertantului.

### 6.2. Dotare birou

Punerea la dispoziție a unui birou pentru fiecare expert care lucrează la contract trebuie asigurată de prestator.

### 6.3. Facilități furnizate de prestator

Prestatorul se asigură că experții sunt susținuți și echipați corespunzător. În special, trebuie să se asigure că există suficiente rechizite și echipament administrativ și de secretariat pentru a permite experților să se concentreze asupra responsabilităților lor de bază. De asemenea, prestatorul trebuie să transfere fonduri, după caz necesar, pentru a-și sprijini activitatea în cadrul contractului și pentru a se asigura că angajații săi sunt plătiți în mod regulat și la timp.

### 6.4. Echipament

Niciun echipament nu trebuie achiziționat din partea autorității contractante / țării partenere ca parte a acestui contract de servicii sau transferat către autoritatea contractantă / țara parteneră la sfârșitul acestui contract. Orice echipament legat de acest contract care urmează să fie achiziționat de țara parteneră trebuie achiziționat printr-o procedură de licitație separată.

## 7. RAPOARTE

### 7.1. Cerințe de raportare

Prestatorul va prezenta următoarele rapoarte în două originale în limbile română și engleză:

- **Raport inițial** de maximum 12 pagini ce urmează să fie elaborat într-o săptămână de la data intrării în vigoare a contractului. În raport, prestatorul trebuie să descrie de exemplu constatările inițiale, progresul în colectarea datelor, orice dificultăți întâmpinate sau așteptate, împreună cu planul de lucru și deplasările preconizate ale personalului. Prestatorul își va continua activitatea cu condiția că autoritatea contractantă nu are observații la raportul inițial.
- **Raport intermediar** de maximum 30 de pagini ce urmează să fie produs într-o lună și jumătate de la data începerii contractului. În raport, prestatorul trebuie să includă Studiul efectuat, constatări cheie, rezultatele analizei, date colectate, constrângeri principale identificate pentru dezvoltarea transportului public sigur în Lublin și Chișinău, precum și proiectul Raportului analitic. Prestatorul își va continua activitatea, cu condiția că autoritatea contractantă nu are observații la raportul intermediar.
- **Raportul analitic (final)** de maximum 50 de pagini în format .doc, încorporând orice propuneri primite de la părți la proiectul Raportului analitic. Termenul limită pentru trimiterea Raportului final este de 7 zile de la primirea observațiilor la Raportul intermediar. Raportul final va conține o descriere suficient de detaliată a măsurilor ce urmează să fie implementate în transportul urban din Lublin și Chișinău. Instrucțiunile, inclusiv specificațiile tehnice, pentru punerea în aplicare a rezultatelor studiului privind cele mai bune practici de combatere a efectelor negative ale pandemiei

COVID 19 asupra transportului public vor fi prezentate în anexa la raportul principal. Raportul final trebuie prezentat împreună cu factura respectivă.

## **7.2. Prezentarea și aprobarea rapoartelor**

Raportul menționat mai sus trebuie să fie transmis managerului de proiect indicat în contract. Managerul de proiect este responsabil pentru aprobarea rapoartelor.

## **8. MONITORIZARE ȘI EVALUARE**

### **8.1. Definirea indicatorilor**

- Rapoarte transmise și aprobate de Managerul de Proiect.

### **8.2. Cerințe speciale**

Niciuna