

CAIET DE SARCINI

| | |
|---|----------|
| 1. INFORMAȚII GENERALE | 2 |
| 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 |
| 2. OBIECTIVE, SCOPURI ȘI REZULTATE AȘTEPTATE | 3 |
| 2.1. Obiectivul general..... | 3 |
| 2.2. Scopul | 3 |
| 2.3. Rezultatele așteptate de la prestator..... | 3 |
| 3. IPOTEZE ȘI RISCURI..... | 3 |
| 3.1. Ipotezele care stau la baza proiectului | 3 |
| 3.2. Riscuri..... | 3 |
| 4. DOMENIUL DE ACTIVITATE..... | 4 |
| 4.1. Generalități | 4 |
| 4.2. Sarcini specifice..... | 5 |
| 4.3. Managementul proiectului | 6 |
| 5. LOGISTICĂ ȘI SINCRONIZARE..... | 6 |
| 5.1. Amplasare | 6 |
| 5.2. Data de începere și perioada de implementare a sarcinilor..... | 7 |
| 6. CERINȚE | 7 |
| 6.1. Personalul | 7 |
| 6.2. Dotare birou | 8 |
| 6.3. Facilități furnizate de prestator | 8 |
| 6.4. Echipament | 8 |
| 7. RAPOARTE..... | 8 |
| 7.1. Cerințe de raportare | 8 |
| 7.2. Prezentarea și aprobarea rapoartelor..... | 9 |
| 8. MONITORIZARE ȘI EVALUARE | 9 |
| 8.1. Definierea indicatorilor | 9 |
| 8.2. Cerințe speciale..... | 9 |

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 inefficientă a rețelei stradale existente în procesul de planificare a rutelor, lipsa locurilor de parcare sau parcare neautorizată.

Direcția generală mobilitate urbană 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 îmbunătățirea politicii de transport urban la nivel municipal.

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:

- Îmbunătățirea politicii locale în domeniul transportului public.

2.3. Rezultatele așteptate de la prestator

- Un raport de politici locale cu recomandări și oportunități în vederea implementării celor mai noi abordări în domeniul transportului public.

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 pe perioada de implementare a proiectului.
- 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

Obiectivul general al sarcinii este elaborarea a 2 (două) rapoarte de politici (policy briefs) în vederea reformării sectorului transportului public din Chișinău, bazate pe analiza cadrului normativ în sector, a experienței internaționale și a oportunităților de dezvoltare.

Prestatorul va ține cont de următoarele studii și rapoarte elaborate în cadrul Proiectului și va veni cu recomandări de politici suplimentare:

- Analiza legislației naționale și locale privind transportul public;
- Analiza implementării prevederilor privind transportul public din Acordul de Asociere UE-Moldova, precum și a altor acte legislative relevante ale UE și internaționale;
- Rapoartele de politici (policy briefs) elaborate anterior în cadrul Proiectului etc..

Astfel, rapoartele de politici vor include evaluarea politicii de transport existente, analiza provocărilor de ordin juridic și economic în dezvoltarea mobilității urbane durabile și recomandări pentru factorii de decizie la nivel național și local. De asemenea, o atenție deosebită se va acorda justificării clare a reformelor instituționale și de reglementare necesare. Ulterior, rapoartele de politici vor rezuma rezultatele discuțiilor purtate cu părțile interesate și principalele recomandări pentru reformarea sectorului transportului public.

Este important ca factorii de decizie la nivel național și local să ia cunoștință de cele mai bune modalități de îmbunătățire a obiectivelor și măsurilor de politică sectorială, în special pentru soluționarea problemelor de ordin financiar și de reglementare a transportului public.

Recomandările vor include, dar nu se vor limita la următoarele:

- trasarea unor obiective pentru autoritățile naționale și locale în vederea dezvoltării mobilității urbane durabile;
- dezvoltarea infrastructurii rutiere, inclusiv fluidizarea traficului urban;
- distribuirea și utilizarea mijloacelor fondului rutier;
- reglementări și taxe de parcare;
- parteneriat public-privat ce oferă companiilor posibilitatea de a contribui în mod voluntar la finanțarea sistemului de transport public;
- investițiile cu impact social: valorificarea beneficiilor financiare pe termen lung ale îmbunătățirii siguranței rutiere pentru a finanța ameliorarea infrastructurii rutiere;

- soluții combinate de ordin tarifar, regulatorii și bazate pe piață care să orienteze sistemul de transport către obiective de dezvoltare durabilă.

De asemenea, este important să se argumenteze pentru factorii de decizie importanța calității și derularea contractelor de servicii publice cu operatorii de transport public și colectării de date statistice privind transporturile.

Rapoartele de politici elaborate de către prestator vor contribui atât la realizarea Proiectului actual ce vizează sprijinirea autorităților Chișinăului în tranziția către un transport public durabil, cât și, la pregătirea propunerilor de promovare a eficienței energetice și/sau de reducere a emisiilor de GES asociate transportului public pentru oportunitățile de finanțare a măsurilor de atenuare și adaptare la schimbări climatice (de ex., NAMA), cum ar fi GEF (Fondul Global de Mediu) și Fondul Verde pentru climă.

Publicul țintă al acestor rapoarte de politici sunt în special autoritățile publice (centrale și locale) și factorii de decizie ai municipiului Chișinău, precum și instituțiile internaționale ce acordă asistență în dezvoltarea transportului public. Publicul secundar poate fi reprezentat de alte părți interesate la scara mai largă și mediul academic.

4.1.2. Zona geografică

La nivel local și național

4.1.3. Grupuri țintă

- Consiliul Municipal Chișinău;
- Primăria municipiului Chișinău și direcțiile generale relevante;
- structurile de management ale Proiectului;
- ministerele de resort și alte autorități publice centrale;
- societatea civilă;
- întreprinderile de transport municipale și private;
- alte părți interesate.

4.2. Sarcini specifice

În cadrul activității sale, Prestatorul va realiza și va raporta Managerului de Proiect executarea următoarelor sarcini specifice:

- a) elaborarea metodologiei detaliate și a planului de lucru pentru această activitate, inclusiv a instrumentelor de colectare a datelor relevante și a documentelor conexe;
- b) analiza documentelor disponibile privind transportul public și mobilitatea urbană;
- c) identificarea părților interesate relevante care vor fi intervievate în timpul activității;
- d) identificarea problemelor și propunerea unor soluții pentru discuții cu experții locali și alte părți interesate;
- e) revizuirea cadrului contractual ce reglementează raporturile dintre operatorii de transport public și autoritățile locale;
- f) oferirea recomandărilor privind modul de îmbunătățire a structurii și conținutului contractelor existente pentru a aborda obiectivele pe termen lung în sector;
- g) discuții individuale și cu grupuri țintă în regim online sau cu prezență fizică, după necesitate;
- h) compararea situației existente la nivel național și municipal cu tendințele internaționale din sector;

- i) elaborarea recomandărilor privind modul de îmbunătățire a cadrului normativ, de reglementare, instituțional, precum și de consolidare a capacităților în vederea promovării mobilității urbane durabile;
- j) efectuarea unor analize clare, accesibile și utilizabile, care să cuprindă principalele constatări, lecții învățate și următorii pași, precum și elaborarea Foii de parcurs pentru îmbunătățirea în continuare a politicii de transport public în conformitate cu cele mai bune practici internaționale în domeniul transportului public și a mobilității urbane;
- k) prezentarea proiectelor de rapoarte de politici părților interesate (Unitatea de implementare a proiectului, Grupul de lucru pentru transport public și alte părți interesate, după caz) și colectarea propunerilor acestora;
- l) organizarea de consultări cu reprezentanții Primăriei municipiului Chișinău, Grupul de lucru pentru transport public, Unitatea de implementare a proiectului și alte părți interesate asupra rapoartelor de politici propuse și integrarea sugestiilor acestora în versiunea lor finală și în Foaia de parcurs;
- m) pregătirea versiunii finale a rapoartelor de politici ce vor include constatările și recomandările principale (inclusiv lista acțiunilor prioritare) și textul final al Foii de parcurs aferente;
- n) finalizarea textului rapoartelor de politici în limba română, inclusiv anexele importante, rezumatul executiv și editarea acestuia pentru publicarea finală;
- o) furnizarea unei liste complete a documentelor și a altor surse de informații utilizate în timpul acestei activități;
- p) asumarea responsabilității personale pentru credibilitatea și fiabilitatea datelor și informațiilor utilizate;
- q) prezentarea și validarea rapoartelor de politici în cadrul unor ședințe tehnice multilaterale.

4.3. Managementul proiectului

4.3.1. Autoritatea responsabilă

Primăria municipiului Chișinău

4.3.2. Structura de conducere

| Unitatea de implementare a proiectului | Consiliul de administrație | Comitetul de supraveghere | Grupul de Lucru pentru Transportul Public |
|--|---|--|---|
| - 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 Mobilitate Urbană.

5. LOGISTICĂ ȘI SINCRONIZARE

5.1. Amplasare

5.2. Data de începere și perioada de implementare a sarcinilor

Prestarea serviciilor se preconizează că vor începe în luna august 2023, cu o perioadă de implementare de 6 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

Expertul care are un rol crucial în realizarea contractului este denumit expert cheie. Profilul expertului cheie pentru acest contract este după cum urmează:

Calificări și competente:

- studii universitare avansate în domeniul transportului și/ sau în drept, sau în domeniu relevant, sau experiență profesională relevantă echivalentă;
- o bună cunoaștere a politicilor și a legislației în domeniul mobilității urbane la nivel național și european (se vor prezenta exemple concrete);
- abilități excelente de redactare și elaborare de rapoarte;
- capacitatea de a respecta termenele limită și de a stabili priorități pentru mai multe sarcini;
- abilități analitice;
- este necesară o bună cunoaștere a limbii române și engleză, iar limba rusă reprezintă un avantaj;
- candidatul trebuie să fie capabil să lucreze independent;
- abilitatea de a lucra într-un mediu multidisciplinar ce cuprinde ministere și alte autorități publice.

Experiență profesională generală:

- candidatul va avea, de preferință, o experiență profesională de 7 ani, dar un minim de 5 ani relevant pentru scopul acestei activități este necesar.

Experiență profesională specifică:

- candidatul trebuie să aibă cel puțin 4 ani de experiență profesională dovedită în elaborarea sau implementarea politicilor și în formularea de acte normative (se vor prezenta exemple concrete);
- cel puțin două sarcini similare finalizate cu succes (se vor prezenta exemple concrete);
- experiență confirmată în analiza și/sau evaluarea legislației la nivel național și/sau la nivel local în domeniul transportului, mobilității urbane sau în alte domenii conexe;
- experiența confirmată în domeniul politicilor regionale și cunoașterea celor mai bune practici internaționale în domeniul transporturilor și al mobilității reprezintă un avantaj important;

- competențe tehnice de evaluare care să fie aplicate în această activitate, de exemplu, cunoștințe privind modelele de evaluare, abordări și metode de evaluare, competențe analitice pentru a interpreta rezultatele și a formula concluzii și recomandări.

Expertul trebuie să fie independent și să asigure lipsa conflictelor de interese în realizarea sarcinilor sale.

6.1.2. Personal de asistență și suport

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

6.2. Dotare birou

Prestatorul își va asigura birou propriu în care să lucreze la contract.

6.3. Facilități furnizate de prestator

Prestatorul se asigură că este susținut și echipat corespunzător.

6.4. Echipament

Niciun echipament nu va fi achiziționat de autoritatea contractantă / țara partener 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 exemplare originale în limbile engleză și română:

- **Raport inițial** de maximum 12 pagini ce urmează să fie elaborat în decurs de o lună de la data intrării în vigoare a contractului. În raport, prestatorul va descrie constatările inițiale, rezultatele documentării, datele colectate, planul de lucru și orice dificultăți așteptate în realizarea acestuia. Prestatorul își va continua activitatea cu condiția că autoritatea contractantă nu mai are observații la raportul inițial.
- **Raport intermediar** de maximum 30 de pagini ce urmează să fie prezentat în termen de 2 (două) luni de la data începerii contractului. În raport, prestatorul trebuie să descrie principalele constatări și oportunități pentru dezvoltarea transportului public. Raportul va conține *Raport de politici nr.3* suficient de detaliat, precum și recomandări pentru implementarea celor mai noi abordări în transportul public la nivel local și proiecte de amendamente la legislația în vigoare bazate pe acesta. Proiectele amendamentelor legislative elaborate de Prestator vor fi în conformitate cu Legea nr. 100/2017 privind actele normative, însoțite de Nota informativă la proiect și, după caz, de Analiza impactului de reglementare. Prestatorul își va continua activitatea, cu condiția că autoritatea contractantă nu mai are observații la raportul intermediar.
- **Proiectul raportului final** de maximum 50 de pagini (textul principal, fără anexe) în format *.doc* va cuprinde *Raportul de politici nr.4*. Acest raport trebuie să descrie recomandările și oportunitățile de implementare a celor mai noi abordări în domeniul transportului public la nivel local, precum și proiectele de amendamente la legislația în vigoare ce urmează să fie făcute pe baza *Raportului de politici*. Proiectele amendamentelor legislative elaborate de Prestator vor fi în conformitate cu Legea nr. 100/2017 privind actele normative, însoțite de Nota informativă la proiect și, după caz, de Analiza impactului de reglementare. Prestatorul își va continua activitatea, cu condiția că autoritatea

contractantă nu are observații la raport. Acest raport trebuie prezentat în termen de 2 luni după aprobarea raportului intermediar.

- **Raportul final** va include propunerile primite de la Unitatea de Implementare a Proiectului privind proiectul raportului final. Termenul limită pentru trimiterea raportului final este de o lună după prezentarea proiectului raportului final.

Rapoartele trebuie transmise împreună cu facturile spre plată.

7.2. Prezentarea și aprobarea rapoartelor

Rapoartele menționate mai sus trebuie să fie transmise spre aprobare managerului de proiect indicat în contract.

8. MONITORIZARE ȘI EVALUARE

8.1. Definirea indicatorilor

- Rapoarte transmise și aprobate de managerul de proiect.

8.2. Cerințe speciale

Niciuna.