

PROPUNERE TEHNICĂ

Denumire licitație:

Elaborarea de rapoarte de politici locale cu recomandări pentru implementarea celor mai noi abordări în transportul public (II)



Beneficiar:
Primăria municipiului Chișinău

Ofertant:
Traffic Plan SRL

Număr național de înregistrare
1007601009484



1. INFORMAȚII GENERALE.....	3
1.1. Țara parteneră.....	3
1.2. Autoritatea contractantă.....	3
1.3. Contextul țării.....	3
1.4. Situația actuală din sector.....	3
1.5. Programe conexe și alte activități ale donatorilor.....	4
2. OBIECTIVE, SCOPURI ȘI REZULTATE AȘTEPTATE.....	4
2.1. Obiectivul general.....	4
2.2. Scopul.....	4
2.3. Rezultatele așteptate de la prestator.....	4
3. IPOTEZE ȘI RISCURI.....	5
3.1. Ipotezele care stau la baza proiectului.....	5
3.2. Riscuri.....	5
4. DOMENIUL DE ACTIVITATE.....	6
4.1. Generalități.....	6
4.2. Sarcini specifice.....	7
4.3. Managementul proiectului.....	8
5. LOGISTICĂ ȘI SINCRONIZARE.....	9
5.1. Amplasare.....	9
5.2. Data de începere și perioada de implementare a sarcinilor.....	9
6. CERINȚE.....	9
6.1. Personalul.....	9
6.2. Dotare birou.....	9
6.3. Facilități furnizate de prestator.....	10
6.4. Echipament.....	10
7. RAPOARTE.....	11
7.1. Cerințe de raportare.....	11
7.2. Prezentarea și aprobarea rapoartelor.....	11
8. MONITORIZARE ȘI EVALUARE.....	12
8.1. Definierea indicatorilor.....	12
8.2. Cerințe speciale.....	12

1. INFORMAȚII GENERALE DESPRE BENEFICIAR

1.1. Țara parteneră

Republica Moldova

1.2. Autoritatea contractantă

Primăria Municipiului Chișinău

1.3. Contextul țării

Republica Moldova este o entitate statală situată în regiunea Europei de Est, caracterizată prin absența unei ieșiri la mare și delimitată geografic de România la vest, precum și de Ucraina la nord, est și sud. Aceasta adoptă un sistem de guvernare republican-parlamentar, având un președinte în calitate de șef al statului și un prim-ministru în funcția de șef al guvernului. Centrul administrativ al țării este reprezentat de orașul Chișinău.

Republica Moldova se înscrie ca membru în diverse organizații internaționale de prestigiu, inclusiv Organizația Națiunilor Unite, Consiliul Europei, Organizația Mondială a Comerțului (OMC), Organizația pentru Securitate și Cooperare în Europa (OSCE), Comunitatea Statelor Independente (CSI) și Organizația Cooperării Economice a Mării Negre (OCEMN). În plus, țara manifestă aspirații clare de a se alătura Uniunii Europene, marcând un obiectiv strategic în cadrul parcursului său pe scena internațională.

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 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.

Îmbunătățirea politicii locale în domeniul transportului public reprezintă o temă de importanță crucială în contextul evoluției comunităților urbane moderne. Această inițiativă reflectă necesitatea optimizării și eficientizării serviciilor de transport public la nivel local, pentru a răspunde cerințelor tot mai complexe ale unei populații în continuă creștere. O politică locală robustă în acest domeniu nu doar facilitează mobilitatea urbană, dar are și un impact semnificativ asupra mediului, calității vieții și coeziunii sociale. În această perspectivă, analiza și îmbunătățirea politicilor locale în transportul public devin imperative, având potențialul de a transforma orașele în spații mai accesibile, sustenabile și prietenoase cu cetățenii.

2.2. Scopul

Scopul prezentului contract este următorul:

- Îmbunătățirea politicii locale în domeniul transportului public.

Scopul fundamental al inițiativei de îmbunătățire a politicii locale în domeniul transportului public constă în optimizarea și perfecționarea sistemului de transport urban pentru a satisface cerințele în continuă evoluție ale comunităților locale. Această abordare strategică vizează crearea unui cadru instituțional și operațional eficient, care să promoveze mobilitatea durabilă, să minimizeze impactul negativ asupra mediului și să îmbunătățească calitatea vieții cetățenilor.

Prin intermediul acestui demers, se urmărește crearea unui sistem de transport public accesibil, eficient și inclusiv, capabil să răspundă nevoilor diversificate ale populației, indiferent de vârstă, statut socio-economic sau localizare geografică. În același timp, se propune reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și a congestiei traficului, contribuind astfel la promovarea unei dezvoltări urbane durabile.

Îmbunătățirea politicii locale în domeniul transportului public presupune, de asemenea, consolidarea parteneriatelor între autoritățile publice, operatorii de transport și comunitatea locală, în vederea facilitării unui dialog participativ și luării deciziilor informate. Prin implementarea unor strategii inovatoare și adaptabile, scopul final este acela de a transforma infrastructura și serviciile de transport public în instrumente eficiente, integrate și prietenoase cu mediul, promovând astfel o calitate superioară a vieții în mediul urban.

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.

Livrabilele asociate acestei inițiative de îmbunătățire a politicii locale în domeniul transportului public cuprind un raport comprehensiv de politici locale, îmbogățit cu recomandări și identificarea oportunităților strategice pentru implementarea celor mai recente abordări în acest sector vital. Acest

raport reprezintă rezultatul unui proces exhaustiv de analiză, evaluare și consultare, având ca scop oferirea unei viziuni clare și orientări pertinente pentru autoritățile locale.

Raportul de politici locale va cuprinde, în primul rând, o analiză detaliată a stării actuale a sistemului de transport public la nivel local, evidențiind atât aspectele pozitive, cât și potențialele vulnerabilități. În continuare, se vor expune cele mai noi tendințe și practici în domeniul transportului public la nivel global și regional, furnizând un cadru de referință pentru adoptarea unor soluții inovatoare și eficiente.

Recomandările incluse în raport vor fi formulate cu atenție și vor viza îmbunătățirea infrastructurii, optimizarea rutelor și serviciilor de transport, implementarea tehnologiilor emergente și promovarea unor politici de tarificare și accesibilitate echitabile. În plus, vor fi sugerate mecanisme eficiente de monitorizare și evaluare pentru a asigura succesul implementării recomandărilor.

Oportunitățile identificate în cadrul raportului vor oferi autorităților locale perspective clare asupra posibilităților de finanțare, parteneriatelor potențiale și a altor resurse disponibile pentru susținerea implementării noilor abordări în transportul public. Aceste oportunități vor fi alinate cu obiectivele strategice ale comunității locale și vor contribui la construirea unei infrastructuri de transport public durabile și eficiente în beneficiul întregii populații.

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 oricărui 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.

În contextul analizei și revizuirii politicii locale în domeniul transportului public, devine esențial să se aducă în discuție necesitatea fundamentării argumentate către factorii de decizie cu privire la importanța crucială a calității și implementării eficiente a contractelor de servicii publice în colaborare cu operatorii de transport public. Această abordare presupune o evaluare detaliată a impactului direct al calității serviciilor de transport asupra comunității locale, luând în considerare atât aspectele operaționale, cât și cele sociale și economice.

Argumentarea privind importanța calității în acest context se concentrează pe influența directă pe care o infrastructură de transport public eficientă o are asupra vieții cotidiene a cetățenilor. Aceasta include facilitarea mobilității, reducerea timpilor de călătorie, minimizarea congestiilor traficului și, implicit, îmbunătățirea calității mediului înconjurător. Astfel, factorii de decizie sunt încurajați să își orienteze atenția asupra investițiilor și strategiilor care să contribuie la crearea unui sistem de transport public care să răspundă în mod optim nevoilor și așteptărilor comunității locale.

De asemenea, este crucial să se sublinieze importanța derulării eficiente a contractelor de servicii publice în parteneriat cu operatorii de transport public. Această parte a argumentației implică promovarea unui cadru contractual robust, transparent și orientat spre performanță. Prin definirea clară a obligațiilor părților implicate, se creează premisele pentru furnizarea serviciilor de transport public la standarde ridicate, astfel încât beneficiile să se resimtă pe termen lung în cadrul comunității.

Colectarea de date statistice privind transporturile reprezintă un element-cheie în fundamentarea argumentelor, furnizând informații concrete și verificabile privind eficiența serviciilor existente și identificând potențialele puncte de îmbunătățire. Această componentă a argumentației încurajează adoptarea unei abordări bazate pe dovezi și contribuie la elaborarea deciziilor informate, aliniate cu nevoile reale ale comunității și orientate către optimizarea viitoarelor politici și practici în domeniul transportului public.

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 Foi 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 Foi 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	- coordonează	- discută progresul,	- contribuie și susține

implementează fiecare acțiune a proiectului în conformitate cu cadrul logic și calendarul proiectului

implementarea calitativă, în termenii stabiliți ai acțiunilor proiectului

actualizări și orice probleme ce apar în procesul implementării proiectului

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

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 decembrie 2023, cu o perioadă de implementare de 6 luni.

6. CERINȚE

6.1. Personalul

Ofertantul TRAFFIC PLAN SRL propune și dispune pentru buna desfășurare a proiectului de următorul personal:

Nr.crt.	Numele și prenumele	Funcția	Domeniul de expertiza
1	Dr.ing. Șerbu Călin Ioan	Expert cheie	Ingineria Transporturilor
2	Ing. Tudor Macicasan	Expert transport public	Ingineria Transporturilor
3	Ing. Marian Moldovan	Expert dezvoltare urbană	Dezvoltare urbană
4	Ing. Cocan Rebeca	Expert dezvoltare urbană	Dezvoltare urbană
5	Ing. Corina Mureșan	Expert drumuri	Căi Ferate Drumuri Poduri
6	Ing. Gabriel Adam	Expert transport public	Ingineria Transporturilor
7	Urb. Mihai Burada	Expert urbanist	Arhitectura si Urbanism
8	Ing. Molnar Darin	Expert colectare date	Inginer trafic

În cadrul procedurii nu sunt propuși 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 cheie propus este dl. dr. ing. Serbu Calin Ioan – documentele de calificare și competente vor fi atasate prezentei propuneri tehnice.

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 competențe:

- studii universitare avansate în domeniul transportului – Universitatea Tehnică din Cluj Napoca;
- 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) – politici de transport în cadrul Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă - PMUD;
- cel puțin două sarcini similare finalizate cu succes (Municipiul Pașcani, Municipiul Carei);
- 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 incluse în oferta financiară a ofertantului.

6.2. Dotare birou

Prestatorul TRAFFIC PLAN SRL are asigurat birou propriu în care să lucreze la contract.

6.3. Facilități furnizate de prestator

Prestatorul se asigură că este susținut și echipat corespunzător. – conform punct 6.1.

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 vor fi 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.

Data 27/11/2023



Serbu Calin Ioan .,
(nume, prenume și semnătură)

L.S.



TRAFFIC PLAN SRL

FORMULAR DE OFERTĂ FINANCIARĂ

Către Primăria municipiului Chișinău

Adresă: mun.Chișinău, Bd.Ștefan cel Mare și Sfânt,83

Contract : Elaborarea de rapoarte de politici locale cu recomandări pentru implementarea celor mai noi abordări în transportul public (II) (repetat 16.11.2023, "MOVE IT like Lublin" Project)

Număr național de înregistrare: 1007601009484

1. **Subsemnatul ȘERBU CALIN IOAN**, in calitate de reprezentant legal al operatorului economic TRAFFIC PLAN SRL Cod Unic de Inregistrare: RO 28144065, având calitatea de **oferant unic**, ne oferim ca, în conformitate cu prevederile și cerințele cuprinse în documentația de atribuire, să prestăm pentru suma de 9950 (nouămiiinouasutecincizeci) EURO, **fără TVA**, contractul mai sus menționat.

2. Ne angajam ca, în cazul în care oferta noastră este stabilită câștigătoare, să începem prestarea serviciilor cât mai curând posibil după primirea ordinului de începere.

3. Ne angajăm să menținem aceasta ofertă valabilă pentru o durată de 300 zile, respectiv până (durata în litere și cifre) la data de 30.09.2024 și ea va rămâne obligatorie pentru noi și poate fi acceptată oricând înainte de expirarea perioadei de valabilitate.

4. Până la încheierea și semnarea contractului de achiziție publică această ofertă, împreună cu comunicarea transmisă de dumneavoastră, prin care oferta noastră este stabilită câștigătoare, vor constitui un contract angajament între noi.

5. Am înțeles și consimțim ca, în cazul în care oferta noastră este stabilită ca fiind câștigătoare, să constituim garanția de bună execuție în conformitate cu prevederile din documentația de atribuire.

6. Precizăm că:

depunem ofertă alternativă, ale cărei detalii sunt prezentate într-un formular de ofertă separat, marcat în mod clar "alternativă";

nu depunem ofertă alternativă.

(Se bifează opțiunea corespunzătoare.)

7. Înțelegem că nu sunteți obligați să acceptați oferta cu cel mai scăzut preț sau orice altă ofertă pe care o puteți primi.

Data 27/11/2023

Serbu Calin Ioan .,
(nume, prenume și semnătură),

L.S.



în calitate de Administrator legal autorizat să semnez oferta pentru și în numele TRAFFIC PLAN SRL.