

Descrierea măsurii

Asistență tehnică pentru îmbunătățirea condițiilor de navigație pe Dunăre

Numărul măsurii: 2002 RO 16 P PA 011

1. DENUMIREA MĂSURII

Asistență tehnică pentru îmbunătățirea condițiilor de navigație pe Dunăre

2. AUTORITATEA CARE PREZINTĂ CEREREA (COORDONATORUL NAȚIONAL ISPA)

1.1. NUMELE: MINISTERUL INTEGRĂRII EUROPENE
HILDEGARD PUWAK, MINISTRUL INTEGRĂRII EUROPENE

2.2. Adresa: Strada Apolodor nr. 17, Sector 5, București, România

3. AUTORITATEA RESPONSABILĂ CU IMPLEMENTAREA (conform celor descrise la pct. 2 din secțiunea a II-a din anexa nr. III.2)

3.1. Nume: Ministeul Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței –
MLPTL
D-na Florentina Teodorovici, Șeful Unității de Coordonare
ISPA

3.2. Adresa: Bdul Dinicu Golescu nr. 38, București, Sector 1, România

4. BENEFICIARUL FINAL (ÎN CAZUL ÎN CARE ACESTA ESTE ALT ORGANISM DECÂT AUTORITATEA MENȚIONATĂ LA PCT. 3)

4.1. NUME: AFDJ GALAȚI – ADMINISTRAȚIA FLUVIALĂ A DUNĂRII DE JOS
D-NUL OCTAVIAN GHEORGHIU, DIRECTOR GENERAL

4.2. Adresa: Str. Portului nr. 32, Galați, România
tel./fax +40 23 646 812

5. LOCALIZAREA

5.1. Țara beneficiară: România

5.2. Regiunea: Coridorul VII

6. DESCRIERE

Proiectul are în vedere trei părți ale Dunării: secțiunea dintre Călărași și Brăila (km 375 – km 175), Sectorul Batin (km 531 – km 521) și Portul Calafat (km 795).

Proiectul va fi implementat printr-un singur contract de servicii pentru asistență tehnică, împărțit în trei faze consecutive care reflectă principalele etape ale asistenței tehnice. Prima fază se va concentra asupra analizei fezabilității și a impactului asupra mediului pentru cele trei sectoare ale Dunării menționate anterior; a doua fază cuprinde pregătirea Cererii de finanțare ISPA pentru îmbunătățirea condițiilor de navigație doar pentru sectorul Călărași - Brăila (Sectorul Batin și Portul Calafat vor fi dezvoltate separat; Portul Calafat depinde de decizia privind construcția podului peste Dunăre de la Calafat - Vidin); și a treia fază cuprinde proiectul tehnic și documentația de licitație pentru sectorul Călărași - Brăila.

Proiectul va furniza, prin urmare: (1) Cererea de finanțare ISPA, incluzând studiul de fezabilitate, evaluarea impactului asupra mediului și documentația de licitație pentru sectorul Călărași - Brăila și (2) Studiul de fezabilitate și Evaluarea impactului asupra mediului pentru sectorul Batin și, respectiv, pentru Portul Calafat.

6.1 Condiții generale

a) Sectorul Dunării, între Călărași și Brăila (km 375 – km 175)

Secțiunea Dunării, între Călărași și Brăila (km 375 – km 175) este o parte importantă a Coridorului Pan-European de Transport nr. VII. De asemenea, asigură legătura dintre Dunărea fluvială și Canalul Navigabil Dunăre - Marea Neagră și, de asemenea, cu Dunărea maritimă.

Pentru sectorul Călărași - Brăila (km 375 – km 175), recomandările Comisiei Dunării se referă la asigurarea unei adâncimi minime pentru navigație de 2,5 m și a unei lățimi a șenalului navigabil între 160 și 180 m.

Dificultățile existente

În lunile de vară și toamnă, debitul cursului Dunării este redus considerabil pe acest sector, astfel încât condițiile de navigație se înrăutățesc foarte mult. Astfel, pe principalul braț al Dunării, între km 348 (amonte gură braț Bala) și km 300 (gură Canal Dunăre - Marea Neagră). În medie, timp de 160 zile/an, condiția de adâncime minimă nu este îndeplinită, scăzând în unele puncte critice la 1,40 m.

Din această cauză, pe parcursul acelor perioade extinse, navigația trebuie să se desfășoare pe brațul secundar Bala - Borcea (în prezent, cu un debit mai mare decât brațul principal). Folosind acest braț secundar, distanța dintre Călărași și Cernavodă crește cu cca. 105 km. În același timp, din cauza dimensiunilor reduse ale șenalului de navigație Bala - Borcea, precum și din cauza sinuozităților existente pe unele porțiuni, navigația trebuie să se desfășoare într-un singur sens. În plus, convoaiele mari trebuie dezasamblate, iar barjele trebuie să treacă una câte una.

De asemenea, pe sectorul Dunării între km 300 și Brăila (km 175), în perioada vară - toamnă, la niveluri medii și mici ale apelor Dunării, navigația se desfășoară în condiții dificile din cauza reducerii sub limită a adâncimilor de navigație la pragurile situate în aval de Cernavodă (km 297), Ostrovul Fasole (km 292), Alvănești (km 276), aval Hârșova (km 251) și Ostrovul Lupu (km 196).

Din acest motiv, navele care asigură transportul mărfurilor între porturile fluvial - maritime (Brăila, Galați, Tulcea) și porturile ucrainene de pe Dunăre și Canalul Navigabil Dunăre - Marea Neagră spre Portul Constanța nu pot fi încărcate la capacitatea lor maximă timp de aproape 5 luni pe an.

Cauze

Cauzele care au determinat această situație nefavorabilă pentru navigație se datorează, în principal, unor fenomene morfologice și hidrologice, care se produc în zona de separare dintre Dunăre și brațul Bala (km 346), având următoarele efecte negative:

- Evoluția necorespunzătoare în timp a repartiției debitelor apei, nefavorabilă pentru brațul principal al Dunării - via Cernavodă, de doar 25-30% din debitul total al Dunării în perioadele cu precipitații reduse;
- Continua degradare a albiei Dunării (via Cernavodă-Hârșova-Brăila) din cauza scăderii energiei curențului apei și a capacității de transport a aluviunilor, care au determinat formarea unor praguri submersibile, a unor insulițe, a unor brațe secundare și la continua reducere a gabaritelor de navigație;
- Degradarea brațului Bala - Borcea, cu o considerabilă eroziune a malurilor, datorată unor niveluri ridicate ale debitelor.

Aceste fenomene sunt favorizate de existența, pe malul drept al Dunării în zona km 347, a stâncii submersibile la Pârjoia, care pătrunde substanțial în albia Dunării și schimbă orientarea cursului spre brațul Bala. Aceste fenomene au fost, de asemenea, favorizate de nerealizarea, în ultimii 50 - 60

de ani, a lucrărilor hidro-tehnice necesare pentru ținerea sub control a evoluției brațelor Bala și Borcea (aval) și a altor sectoare ale albiei Dunării.

Ar trebui menționat, de asemenea, faptul că reducerea traficului intern și internațional din ultimii 10 ani a contribuit la reducerea adâncimii de navigație pe această secțiune a Dunării, precum și pe alte secțiuni.

Lucrări propuse

Studiile pregătitoare au fost realizate prin proiectul Phare Multi-Country "Studiu pentru îmbunătățirea navigației pe Dunăre în România și Bulgaria", cu un Raport Final care datează din decembrie 1999. Acest studiu a identificat principalele probleme privind navigația pe sectoarele Dunării dintre România și Bulgaria. Au fost propuse soluții tehnice, precum și costurile aferente. A fost evaluată, de asemenea, fezabilitatea economică a acestor soluții. Este necesară acțiunea comună a României și Bulgariei pentru implementarea acestor măsuri.

Lucrările necesare pentru îmbunătățirea condițiilor de navigație sunt următoarele:

- Redistribuirea debitelor de ape mici - medii în zona de separare a brațului Bala din Dunăre (km 346) prin realizarea unui dig de dirijare și a unui prag de fund cu o protecție de albie în aval, în albia brațului Bala;
- Eliminarea efectului de deviere a apei apărut spre brațul Bala din cauza stâncii submersibile Parjoaia. Aceasta presupune derocarea stâncii și evacuarea ei din albia Dunării;
- Consolidării de maluri, închiderea de brațe, lucrări de calibrare și de stabilizare a albiei Dunării cu epiuri și diguri pentru orientarea cursului;
- Lucrări de adâncire prin dragajul unor porțiuni ale șenalului navigabil.

Aceste lucrări vor conduce la îmbunătățirea condițiilor de navigație pe sectorul de Dunăre via Călărași - Cernavodă - Hârșova - Brăila prin stabilizarea șenalului navigabil al Dunării și a parametrilor săi, precum și la creșterea adâncimii de navigație în punctele critice. Prin aceste lucrări, pe un sector al Dunării de 220 km, vor fi asigurate permanent condiții minime de navigație în conformitate cu recomandările Comisiei Dunării.

Se vor realiza economii de costuri la transportul de mărfuri prin reducerea duratei de traversare a acestui sector, reducerea distanței de parcurs și



dispariția necesității de dezasamblare a convoaielor și prin evitarea unui traseu ocolitor de aproape 105 km.

De asemenea, trebuie menționat că materialele de construcție disponibile pe plan local sunt potrivite pentru lucrările intenționate.

O atenție specială la stabilirea și executarea soluțiilor de lucrări trebuie acordată aspectelor legate de protecția mediului înconjurător. Din acest punct de vedere trebuie respectate recomandările studiului "Waterway Transport on Europe's Lifeline, The Danube" – consecințe, amenințări și oportunități, Viena, Ianuarie 2002.

Măsuri suplimentare

Traficul pe Dunăre s-a redus semnificativ în ultimii 10 ani. Principalele motive constau în limitarea traficului internațional din cauza situației din Iugoslavia, dar și încetirii ritmului producției în industria grea din România și Bulgaria.

Se consideră că, în afară de lucrările importante descrise mai sus, ar trebui implementate și măsuri de mai mică amploare pentru creșterea traficului sau pentru asigurarea îndeplinirii condițiilor adecvate pentru ca eficiența economică a lucrărilor să fie cât mai mare.

De asemenea, ar trebui implementate unele măsuri pentru îmbunătățirea facilităților și echipamentelor existente în port pentru a se asigura servicii adecvate pentru navigatori. Este necesar ca legăturile învecinate să fie modernizate pentru îmbunătățirea accesului la porturi.

Asemenea măsuri trebuie să determine îmbunătățirea selectivă a infrastructurii publice a porturilor dunărene și ar trebui identificate în timpul Studiului de fezabilitate.

b) Corectarea albiei Dunării în sectorul Batin (km 531 – km 521)

Dificultățile existente și cauzele lor

Zone Insula Batin constituie unul dintre cele mai dificile puncte critice pentru navigația pe sectorul româno-bulgar al Dunării. Această situație se datorează faptului că Insula Batin împarte fluviul în două brațe: un braț principal la nord, în calitate de șenal navigabil, și un braț secundar în sud. Brațul principal este prea larg pentru menținerea gabaritelor de navigație normale în ceea ce privește lățimea și adâncimea. Local, în perioadele cu debite de apă scăzute, se formează multe bancuri submersibile formate din aluviuni fine. Aceste aluviuni reduc lățimea și adâncimea șenalului navigabil.



Lucrări propuse

“Studiul pentru îmbunătățirea navigației pe Dunăre în România și Bulgaria” elaborat de firma olandeză Frederic R. Harris a propus trei soluții posibile de lucrări pentru îmbunătățirea condițiilor de navigație. Acestea sunt:

- Construirea unui singur prag de fund la km 529 pe brațul secundar;
- Construirea unor epiuri de-a lungul malului drept al brațului principal între km 528 și km 521 prin reducerea lățimii albiei cu 600 m;
- Construirea unui prag inferior la km 529 pe brațul secundar și a unor epiuri de-a lungul malului drept al brațului principal între km 529 și km 523, reducând lățimea albiei cu 800 m.

Prin soluțiile tehnice de lucrări care vor fi adoptate și realizate trebuie să se aibă în vedere ca șenalul navigabil al Dunării să fie în concordanță cu cerințele europene.

O atenție specială trebuie acordată protecției malului stâng al brațului principal pentru a reduce eroziunea malului drept.

c) Extinderea infrastructurii Portului Calafat (km 795) și sistematizarea dispozitivului feroviar portuar

Dificultățile existente și cauzele lor

Portul Calafat este situat la km 795 pe Dunăre, aproape de locul în care va fi construit noul pod Calafat - Vidin (km 796). Portul este împărțit în două sectoare: sectorul din amonte folosit pentru trecerea peste Dunăre între România și Bulgaria a ferryboat-urilor pentru pasageri și camioane, și zona din aval pentru operațiuni de încărcare și descărcare a diferitelor mărfuri și pentru alte operațiuni portuare. Traficul de mărfuri desfășurat prin portul Calafat între 1991 și 2000 variază între 30 - 120 mii tone anual. Capacitatea de trafic a portului este de aproximativ 250 mii tone anual.

Platforma portului are aproape 11.000 m² și nu poate fi utilizată eficient din cauza dispozitivului feroviar portuar și a faptului că la nivele mari ale apelor Dunării platforma poate fi inundată.

Lucrări propuse

Pentru a asigura operarea și tranzitarea materiilor prime necesare pentru executarea podului peste Dunăre de la Calafat - Vidin și a infrastructurii adiacente, capacitatea de trafic trebuie să crească la un volum estimativ de 650 mii tone anual.

Pentru creșterea capacității Portului Calafat în concordanță cu noile cerințe, sunt necesare: dezvoltarea infrastructurii prin construirea unui cheu de acostare de aproximativ 250 - 300 m lungime cu platforma portuară aferentă în prelungirea spre aval a cheului existent; reabilitarea și sistematizarea dispozitivului feroviar portuar de pe platforma portuară, precum și realizarea racordurilor rutiere și feroviare la noua localizare a portului.

Realizarea și dezvoltarea terminalului pentru mărfuri din Portul Calafat vor fi luate în considerare în faza de proiectare a lucrărilor. Terminalul va fi situat la intersecția Coridoarelor Pan - Europene de transport VII și IV, după construirea unui nou pod peste Dunăre

Măsuri suplimentare

Proiectarea va lua în considerare potențialul impact negativ asupra ecosistemului din aval. O atenție deosebită va fi acordată oricărei influențe asupra modelelor de eroziune și sedimentare din zona Deltei Dunării. Actualizarea / refacerea studiilor de impact asupra mediului va acorda o atenție specială consecințelor asupra zonelor din aval.

6.2 Componentele proiectului

Acest proiect este împărțit în trei faze care vor fi implementate în cadrul unui singur contract de servicii, având o durată de maximum 18 luni. Asistența tehnică pentru pregătirea proiectului se va concentra pe activitățile prezentate în continuare.

Faza I (studiul celor trei măsuri posibile)

- pe baza studiului Phare menționat anterior și în strânsă coordonare cu activitățile prevăzute în cadrul proiectelor privind transportul fluvial cuprinse în Programele PHARE 2001 și 2002, se reface proiectul conceptual și evidențiază un proiect ISPA, inclusiv măsurile suplimentare pentru:

1. îmbunătățirea condițiilor de navigație pe Dunăre între Călărași (km 375) și Brăila (km 175);



2. corectarea albiei Dunării astfel încât șenalul navigabil al Dunării să fie în concordanță cu cerințele europene, pentru sectorul Batin (km 531 – km 521);
 3. Extinderea infrastructurii Portului Calafat și sistematizarea dispozitivului feroviar portuar.
- Pregătirea unui Studiu de Fezabilitate complet pentru cele de mai sus;
 - Actualizarea/revizuirea analizei cost – beneficiu;
 - Actualizarea/revizuirea studiilor de impact asupra mediului și realizarea unei evaluări complete a acestui impact, inclusiv, acolo unde este cazul, pentru partea bulgară a fluviului și pentru Delta Dunării, precum și organizarea Consultărilor Publice (inclusiv ONG)

Faza a II-a (Cerea de finanțare ISPA pentru măsura Călărași – Brăila)

- Pregătirea unei Aplicații ISPA complete pentru “Îmbunătățirea condițiilor de navigație pe Dunăre între Călărași și Brăila (km 375 – km 175)”;
- Sprijinirea Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței în alegerea unor structuri și mecanisme adecvate pentru implementarea proiectului (definirea unui calendar, a unei strategii de achiziție, a relațiilor cu beneficiarii finali, etc.).

Faza a III-a (Proiectul Tehnic și Documentația de licitație, Călărași – Brăila)

- Realizarea unor investigații detaliate, după cum este necesar;
- Pregătirea proiectului tehnic și a documentației de licitație pentru îmbunătățirea condițiilor de navigație pe Dunăre între Călărași și Brăila (km 375 – km 175) și măsurile suplimentare.

Termenii de referință pentru măsura menționată mai sus sunt subiectul unei aprobări anterioare a Comisiei. Țara beneficiară acționează ca Autoritate Contractantă. Comisia va primi rapoarte la fiecare două luni în privința implementării fiecărei sarcini.

7. OBIECTIVE

Obiectivul constă în co-finanțarea asistenței tehnice în vederea sprijinirii țării beneficiare în pregătirea unei Cereri de finanțare ce va fi transmisă la Comisie pentru obținerea finanțării prin Facilitatea ISPA.



8. IMPLEMENTAREA LUCRARILOR DE PREGATIRE A PROIECTULUI

Calendar estimativ

Măsura	Începere	Finalizare
Studiu de fezabilitate	Iunie 2003	Decembrie 2003
Analiza cost - beneficiu	Iunie 2003	Decembrie 2003
Studiul de impact asupra mediului	Iunie 2003	Decembrie 2003
Cererea de finanțare ISPA	Decembrie 2003	Ianuarie 2004
Proiectul tehnic și pregătirea documentației de licitație	Decembrie 2003	Aprilie 2005

9. COSTURI ȘI ASISTENȚĂ (IN EURO)

Cost total	Contribuți a sectorului privat	Cheltuieli neeligibile	Cost eligibil total	Finanțare ISPA	Rata de finanțare %
2.000.000	0	0	2.000.000	1.500.000	75%

DETALIEREA ESTIMATIVĂ A COSTURILOR

#	Descriere	Cost (euro)
1	Faza 1: Studiu de fezabilitate, analiza costurilor, impactului asupra mediului	
1.1	- Sectorul Calarasi-Braila (km 375 – km 175)	500,000
1.2	- Sectorul Batin (km 531 – km 521)	100,000
1.3	- Extinderea infrastructurii Portului Calafat și a dispozitivului feroviar (km 795)	100,000
2	Faza 2: Cererea de finanțare ISPA, Sectorul Calarasi-Braila (km 375 - km 175)	
2.1	- Cererea de finanțare ISPA	20,000
2.2	- Asistență pentru MLPTL (structura de implementare a proiectului)	80,000
3	Faza 3: Proiectul tehnic și dosarul de licitație, Sectorul Calarasi-Braila (km 375 - km 175)	

3.1 - Investigații detaliate	450,000
3.2 - Proiectul tehnic și pregătirea documentației de licitație	750,000
Total	2,000,000

10. IMPLICAREA INSTITUȚIILOR FINANCIARE INTERNAȚIONALE

Nu există nici o implicare a Instituțiilor Financiare Internaționale în privința co-finanțării măsurii ISPA în acest stadiu. Ministerul Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței a solicitat sprijinul Banca Europeană de Investiții cu privire la o co-finanțare ulterioară a proiectului de investiții.

ooOOOo



Plan de achiziții

Licitați a nr.	Descrierea lucrărilor și serviciilor ce vor fi licitate	Tipul contactului (lucrări, achiziții, servicii)	Data previzionată pentru lansarea licitației (lună/an)	Rata de rambursar e a facturilor referitoare la un contract specific
1	Asistență tehnică pentru îmbunătățirea condițiilor de navigație pe Dunăre	Servicii	Noiembrie 2002	75%

TERMENI DE REFERINȚĂ PRELIMINARI

1.	INTRODUCERE	1
1.1.	Țara beneficiară.....	1
1.2.	Autoritatea de Contractare.....	1
1.3.	Informații referitoare la țara beneficiară	1
1.4.	Situația actuală în sector	1
1.5.	Alte programe relevante în sector:.....	1
2.	OBIECTIVELE CONTRACTULUI.....	2
2.1.	Obiective specifice	3
2.2.	Ținte ce trebui atinse de Consultant.....	3
3.	PREZUMȚII ȘI RISCURI	3
3.1.	Prezumții.....	3
3.2.	Riscuri.....	3
4.	SCOPUL LUCRĂRILOR.....	4
4.1.	General.....	4
4.2.	Activități specifice	5
4.3.	Managementul proiectului	7
5.	LOGISTICĂ ȘI PROGRAMARE.....	7
5.1.	Localizare	7
5.2.	Data de începere și perioada de execuție	7
6.	CERINȚE.....	8
6.1.	Personal.....	8
6.2.	Dotarea biroului.....	11
6.3.	Facilități ce vor fi oferite de Consultant.....	11
6.4.	Echipament	12
6.5.	Cheltuieli neprevăzute.....	12
7.	RAPORTARE	12
7.1.	Cerințe de raportare	12
7.2.	Transmiterea și aprobarea rapoartelor	13
8.	MONITORIZARE ȘI EVALUARE.....	13
8.1.	Definirea indicatorilor.....	13
8.2.	Cerințe speciale	13

ANEXA: Memorandumul de Finanțare pentru Măsura ISPA nr. 2002 RO 16 P
PA 011 (pentru informații)

1. INTRODUCERE

1.1. Țara beneficiară

ROMÂNIA

1.2. Autoritatea Contractantă

Ministerul Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței

1.3. Informații referitoare la țara beneficiară

Cu o lungime de 2783,4 km, Dunărea este unul dintre cele mai lungi fluvii din Europa și reprezintă principalul coridor de transport fluvial, care face legătura între Europa de Est și de Vest. Dunărea traversează Germania, Austria, Slovacia, Ungaria, Croația, Serbia, România, Moldova și Ucraina și face legătura între Marea Nordului și Marea Neagră, prin canalul Rin-Main-Dunăre.

În România, Dunărea are o lungime de 1075 km între Baziaș și Sulina și circa 31% din totalul bazinului său hidrografic de 250.000 kmp. Pe primii 210 km, fluviul este barat la Porțile de Fier I și II, care au fost finalizate în 1972, respectiv 1990, asigurându-se astfel un nivel al apei minim în amonte. Mai departe, fluviul se scurge în mod liber. Principalul port – Constanța – este legat la Dunăre prin Canalul Dunăre – Marea Neagră, finalizat în 1984. România este responsabilă cu gestiunea următoarelor secțiuni ale fluviului: km 1075 – 610 și km 375 – 0,0 (Marea Neagră – Sulina).

Principalii afluenți din sectorul analizat sunt: Jiu, Olt, Argeș, Mostiștea, Ialomița, Siret și Prut, pe partea stângă, și Timok, Icer, Vit, Iantra și Ressenski Lom, pe partea dreaptă.

1.4. Situația actuală în sector

Importanța Dunării ca arteră principală de transport a fost confirmată la Conferințele de Transport Pan-European de la Creta și Helsinki din 1994 și 1997, unde i s-a conferit statutul de Coridor VII și a fost definită

ca una dintre cele 10 coridoare prioritare de transport, din Europe Centrală și de Est. Această selecție, drept coridor – cheie, reflectă angajamentul Uniunii Europene de a promova moduri de transport mai ecologice și de a dezvolta rețele de transport mai puternice, care să facă legătura între statele membre UE cu țările Europei Centrale și de Est și mai departe.

Acordul European privind Principalele Căi Fluviale de Importanță Internațională a fost adoptat de Comitetul pentru Transport Fluvial UN/ECE în data de 19 ianuarie 1996. Slovacia și Ungaria au devenit părți contractante la AGN 1, iar alte țări dunărene l-au semnat în vederea aderării într-un timp scurt.

Potențialul de dezvoltare a Dunării, ca principală arteră de transport, a crescut substanțial în ultimii ani ca urmare a deschiderii Canalului Rin – Main – Dunăre, ce oferă o legătură fluvială continuă între Marea Nordului și Marea Neagră. Această situație a dus la creșterea interesului pentru dezvoltarea căilor fluviale, ca legătura comercială între țările membre UE și țările din centrul și estul Europei și, mai departe, din Asia și Estul Mijlociu.

Conform precizărilor Comisiei Dunării, volumul total al traficului pentru cele 4 țări PHARE (Slovacia, Ungaria, România și Bulgaria) a scăzut de la 76,7 milioane tone în 1989 la 20,4 milioane tone în 1994.

Între 1992 și 1994, traficul de mărfuri pe sectorul românesc al Dunării a fost afectat de embargoul Iugoslaviei. Volumul traficului a fost de 13 milioane tone pe an.

După embargo, între 1995 și 1998, traficul a crescut continuu, ajungând la aproximativ 22 milioane tone în 1998, dar, ca urmare a bombardamentului de la Novi Sad din 1999, pe parcursul crizei din Kosovo, navigația de-a lungul Dunării a fost blocată și traficul a scăzut din nou la aproximativ 16 milioane tone în 2001. În prezent, se estimează că până în 2004 volumul traficului va crește, atingând nivelul din 1998.

1.5. Alte programe din sector

1.5.1. *Proiectul de Apărări de maluri pe Canalul Sulina*

Bugetul proiectului este de 76 mil. EURO, din care 38 mil. EURO sunt obținuți printr-un împrumut de la Banca Europeană de Investiții, iar 38 mil. EURO de la Guvernul României. Obiectivele acestui proiect sunt: (1) lucrări permanente pentru apărări de maluri pe Canalul Sulina; (2) îndepărtarea epavei navei Rostok de pe Canalul Sulina și realinierea

secțiunii de canal ce a fost deviata în jurul epavei; (3) achiziționarea a 3 șalupe de supraveghere hidrografică care să acopere toți cei 1075 km ai Dunării românești, precum și achiziționarea echipamentului de supraveghere hidrografică și topografică și a sistemelor electronice aferente; (4) lumini, geamanduri și sisteme de semnalizare care să acopere cei 1075 km ai Dunării românești.

1.5.2. *Studiu pentru Îmbunătățirea Navigației pe Dunăre în România și Bulgaria*

Studiul a fost finanțat prin Programul PHARE Multi – Țări 1998 cu un buget de 500.000 EURO. Obiectivul general al studiului a constat în evaluarea viabilității tehnice și economice a lucrărilor hidrologice majore de întreprins pe secțiunile românești și bulgărești ale Dunării în vederea îmbunătățirii timpilor de navigație și tranzit. În timp ce principalul obiectiv consta în îmbunătățirea navigației în ambele țări, cel mai mare impact îl va avea asupra țărilor din amonte, de vreme ce le va permite să exploateze potențialul fluviului ca arteră - cheie de tranzit.

1.5.3. *Îmbunătățirea siguranței maritime și a căilor fluviale (PHARE 2001)*

Proiectul face parte din Programul PHARE Național 2001, cu un buget de 16,37 mil. EURO, din care 12,7 milioane EURO sunt fonduri PHARE, iar 0,67 milioane EURO reprezintă co-finanțarea națională. Proiectul va îmbunătăți standardele de siguranță maritimă din România, precum și siguranța pe Dunăre prin următoarele activități: (1) Twinning pentru implementarea recomandărilor RO99/IB-TR-01 și a noii și viitoarei legislații privind siguranța maritimă; (2) Asistență Tehnică pentru Ministerul Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței; (3) Studiu de Fezabilitate pentru un Sistem de Identificare Automata, precum și crearea unor baze de date pentru Registrul Național al Marinarilor și Certificate de competență, pentru Controlul Statului Portului și pentru vasele cu încărcătură periculoasă; (4) achiziționarea unor echipamente pentru SAR (Căutare și Salvare) și OPRC (Pregătire, Reacție și Control privind poluarea cu hidrocarburi); (5) achiziționarea unui sistem Navtex și a unui Sistem de Management al Traficului Vaselor de-a lungul unor secțiuni mai dificile ale Dunării.

1.5.4. *Asistență pentru implementarea aspectelor financiare și de siguranță ale legislației și politicii UE în domeniul transportului fluvial și rutier (PHARE 2002)*

Proiectul este propus pentru finanțare prin Programul PHARE 2002. Bugetul pentru componenta referitoare la transportul fluvial este de 1,6 milioane EURO. Obiectivele proiectului referitoare la această

componentă sunt: (1) consolidarea instituțiilor implicate în siguranța transportului fluvial și definirea rolului Administrației Portuare în zona; (2) sprijinirea României în restructurarea flotei sale de transport fluvial prin realizarea unor studii financiare și comerciale; (3) asigurarea instrumentelor necesare pentru aplicarea unei fiscalități corecte și transparente utilizatorilor infrastructurii fluviale.

2. OBIECTIVELE CONTRACTULUI

2.1. Obiective Specifice

Obiectivele specifice pentru acest contract de servicii sunt – conform Memorandumului de Finanțare ISPA 2002 RO/16/P/PA/011 – (1) studierea a trei posibile măsuri posibile de-a lungul Dunării; (2) întocmirea Cererii de finanțare ISPA pentru una dintre măsuri care va îmbunătăți condițiile de navigație între Călărași și Brăila; (3) proiectarea și realizarea caietului (caietelor) de sarcini pentru această măsură.

Realizarea ulterioară a lucrărilor va promova o mobilitate susținută, o eficiență mai mare și un mod mai ecologic de transport pe Dunăre datorită îmbunătățirii condițiilor de navigație pe secțiunea Călărași - Brăila.

2.2. Ținte ce trebuie atinse de Consultant

- Un Studiu de Fezabilitate complet pentru următoarele măsuri:
 - Îmbunătățirea Condițiilor de Navigație pe Dunăre între Călărași (km 375) și Brăila (km 175) și măsurile suplimentare;
 - Corectarea albiei Dunării pentru a aduce șenalul fluviului în concordanță cu cerințele europene, pentru sectorul Batin (km 531 – km 521);
 - Extinderea infrastructurii Portului Calafat și sistematizarea dispozitivului feroviar portuar (km 795).
- Evaluarea Impactului asupra Mediului și Consultații Publice pentru cele trei măsuri menționate mai sus;
- Cererea de finanțare ISPA pentru un pachet de măsuri prioritare legate de măsura de mai sus (secțiunea Călărași – Brăila);
- Proiectul Tehnic pentru măsurile ISPA (secțiunea Călărași – Brăila);

- Documentația de Licitație pentru măsurile ISPA (secțiunea Călărași – Brăila).

3. PREZUMȚII SI RISCURI

3.1. Prezumții legate de intervenția proiectului

- Normalizarea traficului pe Dunăre prin curățarea fluviului în zona Novi Sad;
- Dezvoltarea Coridorului VII de Transport Pan-European;
- Susținere din partea autorităților bulgare, a Comisiei Dunării și, de asemenea, a Secretariatului Coridorului VII – Dunăre.

3.2. Riscuri

- Eventuala existență a habitatelor naturale (acest aspect trebuie evaluat în cadrul Evaluării Impactului asupra Mediului)

4. SCOPUL LUCRĂRII

4.1. General

4.1.1. *Descrierea proiectului*

Acest proiect are în vedere dezvoltarea unei importante secțiuni a Coridorului VII Pan-European, fiind un proiect ecologic și în conformitate cu interesele Comunității, inclusiv cu recentele linii directoare privind mobilitatea susținută.

Proiectul este împărțit în următoarele trei faze în care Consultantul va desfășura următoarele activități:

Faza I (studiul celor trei posibile măsuri, fezabilitate, impact asupra mediului etc.)

- pe baza studiilor existente și în strânsă coordonare cu activitățile prevăzute în cadrul proiectelor privind transportul fluvial cuprinse în Programele PHARE 2001 și 2002, va perfecționa proiectul conceptual și va evidenția un proiect ISPA, inclusiv măsurile suplimentare pentru:

6.2.1.1.1.1 îmbunătățirea condițiilor de navigație pe Dunăre între Călărași (km 375) și Brăila (km 175);

6.2.1.1.1.2 corectarea albiei Dunării astfel încât șenalul navigabil al Dunării să fie în concordanță cu cerințele europene, pentru sectorul Batin (km 531 – km 521);

6.2.1.1.1.3 Extinderea infrastructurii Portului Calafat și sistematizarea dispozitivului feroviar portuar pentru a asigura: (1) operarea și tranzitul fluxului de materiale necesare pentru construirea podului de la Calafat – Vidin și pentru infrastructura adiacentă; (2) implementarea și dezvoltarea unui terminal de mărfuri la intersecția celor două Coridoare – VI și VII – de Transport Pan-European după construcția podului.

- Pregătirea unui Studiu de Fezabilitate complet pentru măsurile de mai sus;
- Actualizarea / perfecționarea analizei cost – beneficiu;
- Actualizarea / perfecționarea studiilor de impact asupra mediului și realizarea unei evaluări complete a acestui impact, inclusiv, acolo unde este cazul, pentru partea bulgară a fluviului și pentru Delta Dunării, precum și organizarea Consultărilor Publice necesare (inclusiv ONG)

Faza a II-a (Cererea de finanțare ISPA pentru măsura Călărași – Brăila)

- Pregătirea unei Cereri de finanțare ISPA complete pentru “Îmbunătățirea condițiilor de Navigație pe Dunăre între Călărași și Brăila (km 375 – km 175)”;
- Sprijinirea Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței în stabilirea unor structuri și mecanisme adecvate pentru implementarea proiectului (definirea unui calendar detaliat, a unei strategii de achiziție, a relațiilor cu beneficiarii finali etc.).

Faza a III-a (Proiectul Tehnic și Documentația de licitație, Călărași – Brăila)

- Realizarea unor investigații detaliate, după cum este necesar;
- Pregătirea proiectului tehnic și a documentației de licitație pentru îmbunătățirea condițiilor de navigație pe Dunăre între Călărași și Brăila (km 375 – km 175) și măsuri suplimentare.

Proiectul va fi implementat de către Agenția de Implementare ISPA (MLPTL) responsabilă pentru managementul administrativ și financiar al

proiectului, iar managementul tehnic poate fi transferat total sau parțial Beneficiarului Final - AFDJ Galați.

4.1.2. *Aria geografică ce va fi acoperită*

Proiectul se va concentra pe partea română a Dunării, conform zonelor stabilite în Scopul Lucrării”.

4.1.3. *Grupurile – țintă*

- Agenția de Implementare ISPA;
- Administrația Fluvială a Dunării de Jos – Galați;
- Autoritatea Navală Română și Administrațiile Porturilor Dunărene;
- Asociația Transportatorilor Fluviali și a Operatorilor Portuari din România.

4.2. *Activități specifice*

Faza I (studiul celor trei măsuri posibile, fezabilitate, impact asupra mediului etc.)

- Revizuirea politicii de transport și a studiilor existente, definirea conceptuală a proiectului

Politica de Transport: Consultantul va coopera strâns cu MLPTL pentru stabilirea poziției proiectului din cadrul politicii naționale pentru transporturi și în cadrul angajamentelor internaționale ale României, și pentru integrarea acestui proiect în cadrul unui proiect global privind navigabilitatea pe Dunăre pentru îmbunătățirea Coridorului Pan-European VII.

Standarde de proiectare: Consultantul va revizui standardele de proiectare ce vor fi aplicate pentru proiect, luând în considerare standardele existente în România, recomandările Comisiei Dunării și UN-ECE, precum și standardele UE relevante.

Studiile existente: Pe baza “Studiului de îmbunătățire a navigației pe Dunăre în România și Bulgaria” din cadrul Programului PHARE Multi-Țări 1998, Consultantul va realiza proiectul conceptual și va defini proiectul ISPA, va actualiza analiza cost-beneficiu și studiile de impact asupra mediului, va face o evaluare completă a impactului asupra mediului și va organiza consultațiile publice.

- Studiul de Fezabilitate

Scopul fiecărui Studiu de Fezabilitate este de a defini și analiza diferite alternative / variante. Prin urmare, pentru fiecare schemă avută în vedere, trebuie să fie identificate câteva opțiuni.

Consultantul va realiza printre altele:

- colectarea datele existente (profiluri topo-hidrografice și măsurători de debit) și realizarea de studii de teren suplimentare (în medie, un profil complet al albiei fluviului la fiecare kilometru din zonele relevante);
- analizarea morfologiei albiei fluviului și elaborarea unei prognoze a evoluției fenomenului în punctele critice;
- stabilirea soluțiilor tehnice privind lucrările pentru fiecare sector și, de asemenea, stabilirea dotărilor necesare pentru execuție. Consultantul va avea în vedere materialele disponibile în zona lucrărilor. Soluția tehnică adoptată va lua în considerare eficiența costurilor, precum și constrângerile legate de protecția mediului;
- stabilirea volumului necesar de lucrări și a tehnologiilor adecvate;
- etapizarea lucrărilor;
- evaluarea costurilor lucrărilor și ale supervizării;
- evaluarea costurilor financiare anuale pentru menținerea condițiilor de navigație;
- căutarea și analizarea posibilelor surse de finanțare a lucrărilor, în strânsă cooperare cu Unitatea de Implementare ISPA;
- evaluarea evoluției fenomenului în cazul în care lucrările nu vor fi executate;
- în privința Portului Calafat, se va acorda o atenție specială estimării traficului și a cantităților de mărfuri pe termen scurt, mediu și lung, luând în considerare construcția podului Calafat – Vidin și vecinătatea Portului Vidin;
- realizarea unei analize economice și financiare, a unei analize a riscului și a sensibilității.

Consultantul trebuie să evalueze condițiile necesare pentru o creștere susținută a traficului fluvial; va identifica la scară redusă / medie măsurile suplimentare potențiale.

Consultantul va identifica autorizațiile / aprobările necesare de la administrațiile publice, posesorii de utilități și alte instituții corespunzătoare fazei respective a studiului. Consultantul va pregăti și va fi responsabil pentru documentația necesară MLPTL pentru obținerea acestor aprobări. MLPTL va fi responsabil pentru plata taxelor pentru aceste autorizații, dacă este cazul.

Consultantul va trebui, de asemenea, să identifice achizițiile de teren necesare și să pregătească documentația aferentă, inclusiv evaluarea detaliată a terenului ce va fi achiziționat, identificare utilizării curente a acestuia, a proprietarului și a costurilor estimative.

Ca parte a analizei riscurilor, Consultatul va evalua efectul potențial al inundațiilor și va garanta că lucrările propuse sunt proiectate astfel încât să reziste la o inundație tip 1%.

- Evaluarea impactului asupra mediului

Proiectarea va lua în considerare eventualul impact negativ asupra ecosistemului din aval. În particular, se va acorda o atenție deosebită influențelor asupra tipurilor de eroziune și sedimentare din zona Deltei Dunării. Perfecționare / actualizarea studiilor de impact și evaluarea impactului asupra mediului vor acorda o atenție deosebită impacturilor din aval. Măsurile ingineresti vor fi compatibile cu eforturile de conservare a naturii și refacere a luncii, pentru dezvoltarea continuă a navigației compatibile ecologic pe Dunăre, în concordanță cu standardele UE privind mediul - în particular, cu acele Directive privind Păsările și Habitatele și Directiva Cadru privind Apele - și cu normele și standardele UE, coerente cu politicile sectoriale ale UE și cu dezvoltarea ecologică.

Consultantul va pregăti un Studiu de Impact asupra Mediului, cu scopul principal de a evalua fezabilitatea ecologică a proiectelor propuse și de a pregăti un plan adecvat de atenuare a efectelor negative. Studiul va fi elaborat în concordanță cu procedurile descrise de legislația națională, dar luându-le în considerare cel puțin și pe cele oferite de Directivele Consiliului 85/337/EEC privind impactul anumitor proiectelor publice și private asupra mediului și 97/11/EC. Consultantul va lua, de asemenea, în considerare, art. 6 al directivei 92/43/EC (Directiva "Habitatelor").

Studiul de evaluare a impactului asupra mediului va lua în considerare impactul proiectului asupra mediului atât pe perioada execuției, cât și pe parcursul operării.

Va fi realizat un Studiu de Impact asupra Mediului. Consultantul, printre altele, va identifica măsurile de atenuare a impactului, va evalua costul acestora și le va include în estimarea preliminară a costurilor pentru proiectele de lucrări din cadrul Analizelor de Fezabilitate elaborat. Consultantul va lua în considerare rapoartele relevante (cum ar fi raportul "Waterway Transport on Europe's Lifeline, The Danube" din 2002; recomandările acestuia ar trebuie luate în considerare când se evaluează fezabilitatea acestor măsuri; deciziile nu ar trebui luate doar pe baza unor considerente pur tehnice sau financiare: o analiză cost - beneficiu corespunzătoare ar trebui, de asemenea, să conțină o cuantificare adecvată a costurilor privind mediul înconjurător.)

- Consultații Publice

Consultantul va sprijini MLPTL în procesul consultațiilor publice, în concordanță cu Directivele UE și cu legislația română. Întâlnirile pentru consultații publice vor avea loc în fiecare dintre localitățile direct legate de proiect.

Consultantul va defini strategia consultațiilor, materialele publicitare necesare. Pe baza aprobării MLPTL a acestor materiale, Consultantul va proiecta și va tipări materiale publicitare: broșuri, fluturași etc.

Procesul consultațiilor publice va include următorii pași.

- autorităților interesate de proiect li se dă oportunitatea de a-și exprima opinia și aceste autorități desemnate sunt consultate;
- orice solicitare necesară pentru acordul de dezvoltare și orice informație deținută vor fi disponibile publicului într-un interval de timp rezonabil;
- publicului interesat i se dă posibilitatea de a-și exprima opinia înainte ca aprobarea de dezvoltare să fie obținută. Pregătirea detaliată pentru informare și consultare va urma legislația română și directivele CE (ex: înregistrarea pentru consultații publice); Consultantul va invita să participe în acest proces organizațiile non-guvernamentale relevante (locale și internaționale);
- informațiile sunt transmise, cât mai repede posibil, și nu mai târziu ca informarea să fie publică, către țările vecine posibile să fie afectate de proiect;

Consultantul va sprijini MLPTL în informarea publicului și a autorităților relevante atunci când se va lua o decizie privind acordarea sau neacordarea aprobării de dezvoltare.

- Consultarea statului vecin

Consultantul va sprijini MLPTL în stabilirea relațiilor cu autoritățile bulgare. Consultantul va trebui să poarte discuții cu toate părțile implicate pentru a obține acorduri formale asupra aspectelor - cheie.

- Analiza comentariilor publice și pregătirea măsurilor de atenuare a impactului asupra mediului

Consultantul va analiza comentariile publice și va pregăti un plan al măsurilor de atenuare a impactului asupra mediului în timpul lucrărilor. Acest plan va face parte din Raportul de evaluarea a impactului asupra mediului.

- Raportul privind Studiul de fezabilitate

Consultantul va pregăti un raport detaliat la sfârșitul fazei de fezabilitate. Acest raport va scoate în evidență alternativa cea mai convenabilă, din punct de vedere tehnic, economic și ecologic.

Consultantul va prezenta, de asemenea, următoarele planuri ingineresti:

- o schemă generală la scară 1: 25,000
- planuri specifice pentru lucrările propuse la scări potrivite.

Faza a II-a (Cererea de finanțare ISPA pentru măsura Călărași – Sulina)

Consultantul va pregăti o versiune completă a Cererii de finanțare prin Facilitatea ISPA pentru “Îmbunătățirea Condițiilor de Navigație pe Dunăre între Călărași (km 375) și Brăila (km 175)” conform aplicației standard ce va fi găsită la următoarea adresa de Internet: www.europa.eu.int/comm/regional_policy/-funds. Această proiect de cerere de finanțare va fi prelucrat apoi de MLPTL, înainte de a fi trimisă spre la Comisia Europeană spre aprobare.

Consultantul va prezenta Cererea de finanțare ISPA la întâlnirile de la sediul Delegației CE în România și, respectiv, la sediul Comisiei Europene (DG REGIO.F).

Ca urmare a primei consultări inter-service a Comisiei privind Cererea de finanțare prin Facilitatea ISPA, Consultantul va pregăti un răspuns la întrebările Comisiei în maxim 2 - 4 săptămâni și îl va prezenta MLPTL.

Consultantul va prezenta opțiuni relevante și va sprijini MLPTL în alegerea unor structuri și mecanisme adecvate pentru implementarea proiectului (va realiza un calendar detaliat, o strategie de achiziție, relațiile cu beneficiarii finale etc.)

Faza a III-a (Proiectul tehnic și Documentația de licitație pentru Călărași – Brăila)

Consultantul, pe baza propunerilor Studiului de Fezabilitate, va detalia lucrările pe secțiuni și faze. Înainte de elaborarea proiectului tehnic, Consultantul trebuie să actualizeze datele topografice și hidrografice, precum și măsurătorile debitelor de apă ale cursului și să realizeze investigațiile detaliate.

Pentru a perfecționa soluțiile tehnice și a determina dimensiunile, Consultantul va pregăti o modelare matematică pentru lucrările propuse, utilizând datele colectate în faza de fezabilitate, precum și orice alte informații necesare.

Consultantul va pregăti specificațiile tehnice relevante, pe baza standardelor românești relevante, dar și a standardelor internaționale, atunci când este necesar. Asemenea specificații vor prezenta, printre altele:

- documentele de referință (standardele);
- materialele ce vor fi utilizate;
- echipamentele;
- metoda de construcție;
- controlul de calitate pentru aprobare.

Ca parte a Proiectului Tehnic, Consultantul va pregăti desenele de proiectare relevante. Acestea trebuie să cuprindă minimum:

- o schemă generală la scară 1:25.000 și detaliile pentru zonele lucrărilor la scară 1:5,000;
- planuri topo-hidrografice la scara 1:10.000 și profiluri transversale la 20 – 50 m în zona lucrărilor;
- un studiu geotehnic de ansamblu cu profilurile litologice (longitudinal și transversal, în zona lucrărilor);
- lucrările propuse:

- epiuri cu diferite lungimi, înălțimi și aliniament față de axul cursului de apă;
- praguri de fund pentru brațele secundare la diferite înălțimi;
- diguri longitudinale pentru dirijarea cursului;
- protecție de maluri pentru zonele în care albia și malurile sunt instabile.
- planșe la scara 1:100 cu profiluri la fiecare 10-20 m, în funcție de complexitate și condițiile terenului.

Consultantul va evalua procedura de licitație ce va fi utilizată și va pregăti documentele de licitație corespunzătoare. Aceste documente se vor baza pe Condițiile de Contract FIDIC (Cartea roșie, prima Ediție, 1999) și vor încorpora regulile specifice ale Comisiei Europene, prezentate în Ghidul Practic pentru PHARE, ISPA și SAPARD, procedurile de contractare, disponibile pe Internet la adresa: www.europa.eu.int/comm/europeaid/tender/gestion/index_en.htm.

Consultantul, în strânsă cooperare cu Unitatea de Implementare ISPA va defini numărul și mărimea contractelor și va agreea calendarul de licitație.

După încorporarea comentariilor Unității de Implementare ISPA și ale Delegației Comisiei Europene făcute pe marginea proiectului Raportului de proiectare, Consultantul va pregăti un Raport final și va trece la elaborarea dosarului de licitație, care va include:

- Volumul 1:
 - Scrisoarea de invitație la licitație (formatul din Ghidul Practic);
 - Instrucțiuni pentru ofertanți (formatul din Ghidul Practic);
 - Formularul pentru garanția de licitație (formatul din Ghidul Practic);
 - Grilele de evaluare.
- Volumul 2:
 - condiții generale de contract (FIDIC, Cartea Roșie, 1999);
 - condiții speciale de contract (FIDIC, Cartea Roșie, 1999);
 - formularul de garanție pentru plata avansului (FIDIC, Cartea Roșie, 1999);

- formularul pentru garanția de bună execuției (FIDIC, Cartea Roșie, 1999).
- Volumul 3:
 - specificații tehnice;
- Volumul 4:
 - Secțiunea 1: Devizul de Cantități;
 - Secțiunea 2: Model pentru programarea fluxului de numerar
- Volumul 5:
 - Desene.

Consultantul va transmite o versiune completă a proiectului tehnic și a documentației de licitație către Unitatea de Implementare ISPA în limba engleză și în limba română, în format A4 (A4/A3 pentru desene).

4.3. Managementul Proiectului

4.3.1. *Instituția responsabilă*

Agencia de Implementare ISPA pentru acest proiect va fi MLPTL, cu următoarea organizare:

- Unitatea de Implementare ISPA;
- Serviciul Plăți;
- Serviciul Contabilitate;
- Serviciul de Control Financiar;
- Serviciul Audit.

Agencia de Implementare ISPA va fi responsabilă cu managementul administrativ și financiar al proiectului și cu managementul tehnic, care poate fi transferat parțial sau total beneficiarului final - AFDJ Galați.

Un Responsabil Sectorial cu Autorizarea (RSA) și un adjunct al RSA vor fi nominalizați înainte de semnarea Memorandumului de Finanțare. Oricum, un Comitet de Coordonare va fi înființat pentru coordonarea generală a proiectului și pentru cooperarea și colaborare între țări privind dezvoltarea Coridorului VII.

Din Comitetul de Coordonare vor face parte reprezentanți ai MLPTL, ai AFDJ - Galați, ai părții bulgare, ai Comisiei Dunării și ai Secretariatului Coridorului VII - Dunăre.

4.3.2. Cooperarea între Autoritatea Contractantă și Consultant

Unitatea de Implementare ISPA și Beneficiarul final vor oferi Consultantului copii ale tuturor datelor și rapoartelor disponibile și considerate relevante pentru execuția lucrărilor Consultantului.

Unitatea de Implementare ISPA și Beneficiarul final vor asigura legătura cu alte agenții guvernamentale și ministere.

Reprezentanții Unității de implementare ISPA și ai Beneficiarului vor prezida întâlnirile pentru consultații publice și vor sprijini Consultantul în privința organizării și logisticii actor întâlniri. Pentru aceste întâlniri, Consultantul va fi responsabil cu organizarea de ansamblu, cu transportul și cazarea personalului său și cu documentația necesară.

4.3.3. Facilitățile oferite de Autoritatea Contractantă și/sau de alte părți

- Contactul permanent, la nivelul adecvat, cu alte părți;
- Accesul la Dunăre.

5. LOGISTICĂ ȘI PROGRAMARE

5.1. Localizarea

Proiectul se va concentra asupra sectorului românesc al Dunării în zonele stabilite în "Scopul Lucrării"

5.2. Data de începere și perioada de execuție

Se intenționează ca proiectul să înceapă după 15 zile de la data semnării contractului, iar perioada de execuție să fie de 18 luni de la această dată, vezi Art. 4 și 5 din Condițiile Speciale pentru data începerii și perioada de execuție.

6. CERINȚE

6.1. Personalul

Este de așteptat ca evaluarea numărului de specialiști necesari să fie făcută de către Consultant. Totuși, Consultantul trebuie să țină cont de

faptul că specialiștii trebuie să îndeplinească minimum de cerințe precizate în continuare.

Principală expertiză necesită următoarea echipă:

- un inginer specialist în hidraulică și morfologia albiei râurilor;
- un inginer specialist în navigație fluvială;
- un inginer specialist în lucrări de drenaj;
- un inginer specialist în construcții hidrotehnice;
- un expert în modele matematice pentru aspecte privind hidraulica și morfologia albiei râurilor;
- un economist / analist financiar cu experiență în domeniul transportului fluvial;
- un specialist în achiziții;
- un expert în probleme instituționale legate de navigație;
- un expert pentru evaluarea impactului asupra mediului și pentru consultațiile publice.

Personalul - cheie va fi format, cel puțin, din următorii:

Postul	Servicii oferite	Experiența profesională în proiecte similare (ani)	Experiența internațională (ani)	Necesarul de om - lună estimat
Sef de echipa	Managementul proiectului; Studiu de fezabilitate; Studii tehnice (Fazele 1, 2, 3)	10	5	14
Inginer specialist în hidraulică și	Studiu de fezabilitate;	7	3	Faza

morfologia patului râurilor	Studii tehnice (Fazele 1, 3)			1-3 luni Faza 3 - 6 luni
Expertul în modele matematice pentru morfologia și hidrologia patului râurilor	Studii tehnice (Faza 3)	10	3	5
Analist financiar / Economist	Studiu de fezabilitate; Studii tehnice (Fazele 1, 2)	7	3	3
Specialist în achiziții	Studii tehnice (Fazele 1, 2, 3)	7	3	5
Specialist în evaluarea impactului asupra mediului	Studiu de fezabilitate; Studii tehnice (Faza 1)	7	3	3

Toți experții - cheie trebuie să aibă diplomă universitară în discipline relevante.

Studiul va fi realizat de Consultant în cooperare cu autoritățile relevante din România. Eventual, Consultantul ar trebui să colaboreze cu instituții și companii specializate în amenajarea și întreținerea căilor fluviale pentru a utiliza cunoștințele locale.

În plus, este recomandată contribuția experților cu cunoștințe locale pentru următoarele domenii:

- procesul topo-hidrografic și măsurătorile debitului;
- elaborarea studiilor geotehnice;
- colectarea informațiilor existente (studii, documente etc.);
- examinarea condițiilor fizice ale fluviului;
- studierea și analizarea traficului;

- descrierea infrastructurii existente a situației instituționale și a flotei;
- compilarea datelor legate de mediu;
- elaborarea soluțiilor tehnice pentru lucrările necesare.

6.2. Amenajarea biroului

Va fi oferită și plătită de Consultant.

6.3. Facilitățile ce vor fi oferite de Consultant

Consultantul va asigura experților sprijinul și echipamentul adecvat. În particular, trebuie să asigure experților facilități administrative, pentru ca aceștia să se poată concentra asupra responsabilităților lor de bază. Trebuie transferate fondurile necesare pentru desfășurarea activităților precizate în contract și pentru a se asigura plata angajaților la intervale de timp regulate.

Consultantul va fi responsabil cu și va suporta costurile pentru:

- cazarea și masa echipei sale;
- transportul local și internațional al echipei sale;
- asigurarea spațiului pentru birouri și a dotării acestora, a echipamentelor de cercetare și testare, hardware și software;
- organizarea activităților de cercetare și testare;
- acoperirea cheltuielilor de comunicare (telefon, fax, e-mail);
- asigurarea serviciilor de secretariat;
- acoperirea tuturor costurilor legate de traducerea, tipărirea și reproducerea rapoartelor de studiu.

6.4. Echipamentul

Nici un echipament nu va fi cumpărat și lăsat la dispoziția beneficiarului ca parte a acestui contract de servicii.

6.5. Cheltuieli neprevăzute

Nu sunt prevăzute astfel de cheltuieli.

7. RAPOARTAREA

7.1. Cerințe de raportare

Trebuie transmise următoarele rapoarte (alături de Cererea de finanțare ISPA și de Dosarul de Licitație):

- Raportul de început, într-o lună de la începerea studiului, descriind detaliat planul de lucru și dificultăților întâlnite în perioada de început;
- Proiectul de Raport de fezabilitate, în 6 luni de la începutul studiului, incluzând fezabilitatea tehnică și economică, identificarea alternativelor, Studiul de impact asupra mediului și o propunere de plan pentru consultațiile publice;
- Raportul de fezabilitate final, în 8 luni de la începerea studiului, incluzând Studiul de fezabilitate complet și Cererea de finanțare prin Facilitatea ISPA;
- Proiectul Raportului final, în 16 luni de la începerea studiului, incluzând proiectul tehnic și proiectul documentației de licitație pentru secțiunea Călărași - Brăila;
- Raportul final, în 18 luni de la începerea studiului, încorporând comentariile grupului de lucru;
- În plus față de aceste documente, vor fi transmise Rapoarte trimestriale, descriind progresul studiului, orice întârzieri sau dificultăți și principalele realizări până la data respectivă.

7.2. Transmiterea și aprobarea rapoartelor

Vor fi transmise 5 copii ale rapoartelor menționate mai sus către Managerul de proiect identificat în Art. 8 al Condițiilor Speciale. Rapoartele trebuie redactate în limba engleză. Managerul de proiect este responsabil cu aprobarea rapoartelor în concordanță cu structura de management al proiectului descrisă în secțiunea 4.3. "Managementul proiectului".

În plus, rapoartele mai sus menționate vor fi transmise prin e-mail în format PDF la Managerul de proiect, la Delegație CE și la sediul Comisiei Europene (DG REGIO.F.2).

Aprobarea rapoartelor se va face conform Art. 27 din Condițiile generale ale contractului.

Cererea de finanțare prin Facilitatea ISPA pentru secțiunea Călărași - Brăila trebuie transmisă în 15 copii la managerul de proiect și, simultan,

prin e-mail sau pe CD în format PDF la managerul de proiect, la Delegația CE și la sediile Comisiei Europene (DG REGIO.F.2). Vor fi transmise, de asemenea, fișierele ajutătoare (Word, Excel etc).

Dosarul de licitație pentru secțiunea Călărași - Brăila trebuie transmis în 5 copii la managerul de proiect și, simultan, pe CD în format PDF la managerul de proiect, la Delegația CE și la sediul Comisiei Europene (DG REGIO.F.2). Vor fi transmise, de asemenea, fișierele ajutătoare (Word, Excel etc).

8. MONITORIZAREA ȘI EVALUAREA

Monitorizarea acestui proiect va cădea în sarcina managerului de proiect, asistat în aspectele financiare, de Comitetul de Coordonare. Rapoartele de monitorizare și evaluare vor fi pregătite de Unitatea de Implementare ISPA.

8.1. Definirea indicatorilor

- îndeplinirea la termen a diferitelor sarcini;
- transmiterea la termen a rapoartelor;
- aprobarea rapoartelor;
- utilizarea metodologiei și a metodelor de proiectare recunoscute la nivel internațional;
- aprobarea Cererii de finanțare ISPA;
- corectitudinea proiectului din punct de vedere cantitativ și calitativ;
- aprobarea ex-ante a dosarului de licitație de către Delegația CE.

8.2. Cerințe speciale

Nu există cerințe speciale.