***Prezentarea Proiectului de concesiune Autostrada Comarnic – Brasov***

1. **Scurt istoric privind Proiectul Autostrazii Comarnic – Brasov**
	1. **Descriere Generala a Proiectului**

Una dintre problemele majore ale Romaniei, cu impact negativ semnificativ asupra starii economice si sociale a tarii, este absenta unei retele satisfacatoare de transport rutier rapid (autostrazi si drumuri expres). Romania are in acest moment 670 km de autostrada in exploatare.

În acest context, dezvoltarea retelei de transport rutier reprezinta o prioritate la nivel national pentru atingerea obiectivelor de asigurare a capacitatii necesare desfasurarii traficului de marfa si pasageri, conectarea sigura si rapida a zonei de vest si de centru cu sudul si sud-estul tarii, obtinerea de beneficii economice, de mediu si sociale, traduse prin creşterea volumului investiţiilor, asigurarea de noi locuri de munca, reducerea poluarii, imbunatatirea si functionabilitatea coridorului de drum prin marirea vitezei de deplasare, reducerea costurilor de exploatare pe intreg ciclul de viata al proiectului, reducerea numarului de accidente prin imbunatatirea confortului in timpul calatoriei si reducerea aglomeratiei in trafic.

Proiectul autostrazii Comarnic-Brasov, parte integranta a autostrazii Bucuresti-Brasov, se incadreaza in reteaua generala de autostrazi prevazuta la nivel strategic national. Proiectul Autostrazii Comarnic – Brasov răspunde pe deplin obiectivelor de dezvoltare a infrastructurii de transport rutier menţionate anterior, asigurând, de asemenea, un acces direct, comod si rapid la statiunile turistice de pe Valea Prahovei pe tot parcursul anului.

Autostrada Comarnic-Brasov face parte din Autostrada Bucuresti – Brasov care este impartita in urmatoarele tronsoane:

* Bucuresti – Moara Vlasiei,
* Moara Vlasiei – Ploiesti,
* Ploiesti – Comarnic,
* Comarnic – Brasov.

Autostrada Bucuresti – Brasov este prevazuta in Programul Prioritar privind constructia de autostrazi si drumuri nationale cu patru benzi de circulatie definit prin Legea nr. 1/2002, precum si în Planul de Amenajare a Teritoriului National – Sectiunea Retele de Transport, aprobat prin Legea nr. 363/2006.

In contextul existentei unei probleme notorii cu impact semnificativ (congestionarea traficului pe drumul national DN 1), problema resimtita de populatie si de sectorul transporturilor in mod constant, solutionarea definitivă a acesteia si atingerea obiectivului de a facilita transportul de persoane si marfuri, in conditii aliniate la standardele europene de siguranta, rapiditate si eficienta pe acest culoar de transport reprezintă o necesitate.



Traficul pe DN1 in zilele de weekend

Sursa: romanialibera.ro



Traficul pe DN1 in zilele de weekend

Sursa: dcnews.ro

Obiectivul proiectului este in concordanta cu obiectivele generale și specifice ale Programului de guvernare 2013-2016 pentru capitolele:

* *Transporturi,* si anume: *"...preluarea eficienta a traficului, dezvoltarea regionala echilibrata...", "considerand constructia unei retele eficiente de autostrazi si drumuri expres ca fiind cea mai importanta prioritate in domeniul transporturilor, pe termen scurt si mediu."*
* *Mari Proiecte de Infrastructura*, si anume: "...*asigurarea condițiilor financiare, procedurale si contractuale adecvate demararii si finalizarii cat mai rapide a acelor investitii majore care au un impact economic si social imediat si care rezolva probleme acute ce au in prezent un impact semnificativ asupra calitatii vietii cetatenilor si asupra capacitatii de a face afaceri a firmelor din Romania*".

Printre obiectivele specifice ale proiectului, astfel concepute incat sa asigure maximizarea contributiei proiectului la atingerea obiectivelor programului de guvernare, se numără:

* reducerea numarului de accidente ca urmare a implementarii proiectului, avand ca rezultat direct decongestionarea unei rute aglomerate (DN 1) si punerea la dispozitia participantilor la trafic a unei rute alternative mai sigure (autostrada Comarnic-Brasov),ce conduce la salvarea a 10 vieti omenesti intr-un an, conform analizei cost-beneficiu realizate pentru acest proiect;
* reducerea duratei calatoriei (si generarea de economii in ceea ce priveste costurile legate de timpul de deplasare) pentru traficul de pasageri si de marfuri ce tranziteaza zona vizata de proiect, prin furnizarea unei alternative de drum care permite o crestere a vitezei, rezultand astfel economii de timpestimate la aproape 80.000 ore pe zi pentru utilizatori;cu titlu de exemplu, în ceea ce priveşte sectorul Comarnic – Predeal, unul dintre sectoarele de drum cele mai aglomerate pe ruta Bucuresti-Brasov, in lipsa autostrazii, estimarile arata ca la nivelul anului 2020 un vehicul ar parcurge respectivul sector de drum in aproximativ 120 de minute, in timp ce tronsonul de autostrada s-ar parcurge in aproximativ 12 minute, deci o reducere de pana la 10 ori a timpului de calatorie.
* reducerea degradarii structurii rutiere din interiorul localitatilor situate pe rutele alternative fata de traseul propus al proiectului, in special ca urmare a utilizarii autostrazii de catre camioane (acestea fiind cele care contribuie cel mai mult la deteriorarea infrastructurii rutiere), cat si reducerea costurilor de operare a vehiculelor datorita reducerii traseului de parcurs şi a starii infrastructurii utilizate;
* imbunatatirea calitatii mediului si a sanatatii populatiei, prin reducerea poluarii aerului si a nivelului de zgomot in interiorul localitatilor situate pe rutele alternative fata de traseul propus al proiectului, precum si prin reducerea cantitatii deemisii poluante.Astfel, conform statisticilor la nivel european, traficul rutier prezinta cea mai mare sursa de emisii poluante. In ceea ce priveste emisiile de gaze cu efect de sera (CO2, N2O, NH4), prin implementarea proiectului ar rezulta o scadere cu 63.0000 tone pe an a emisiilor de CO2, respectiv cu 435 tone pe an a emisiilor de NOx. Vitezele mai mari inregistrate pe autostrada favorizeaza de asemenea reducerea emisiilor poluante generate de catre traficul rutier.
	1. **Incercari anterioare de realizare a Proiectului**

In anul 2002 au fost initiate primele demersuri in vederea realizarii Autostrazii Bucuresti – Brasov in regim de parteneriat public-privat prin publicarea in Monitorul Oficial al Romaniei a Anunturilor de Intentie pentru diferitele tronsoane ale acestei autostrazi. In urma finalizarii procedurilor de atribuire si de negociere, in anul 2004, contractele de parteneriat public-privat nu au mai fost încheiate, nefiind promovate şi adoptate hotărârile Guvernului necesare potrivit legii pentru aprobarea contractelor.

In anul 2007 s-a procedat la a doua incercare de a realiza primul proiect de parteneriat public-privat / concesiune in infrastructura rutiera din Romania prin lansarea procedurii de achizitie publica in vederea atribuirii contractului de concesiune pentru Autostrada Comarnic – Brasov. Contractul de concesiune a fost atribuit Consortiului format din Vinci Concessions, Aktor Concessions, Vinci Construction Grands Projets si Aktor, insaproiectul nu a mai ajuns la inchiderea financiara.

* 1. **Proiectul in prezent**

În data de 08.12.2012, Autoritatea Contractanta (asocierea dintre Ministerul Transporturilor si Compania Nationala de Autostrazi si Drumuri Nationale din Romania) a publicat in SEAP Anuntul de Concesiune nr. 2253 privind demararea procedurii de dialog competitiv pentru atribuirea Contractului de concesiune de lucrari publice pentru proiectarea, construcţia, finantarea, operarea si intretinerea Autostrazii Bucuresti-Brasov, Tronsonul Comarnic-Brasov.

La finalul primei etape a procedurii, urmatorii candidati au fost preselectati in luna martie 2013:

* CHINA COMMUNICATION CONSTRUCTION COMPANY LTD,
* ASOCIEREA SPEDITION UMB & TEHNOSTRADE,
* ASOCIEREA VINCI SA, VINCI CONSTRUCTION GRANDS PROJETS SAS, VINCI CONSTRUCTION TERRASSEMENT SAS, STRABAG AG, STRABAG SE, AKTOR SA, AKTOR CONCESSIONS SA,
* ASOCIEREA IMPREGILO & SALINI.

Etapa de dialog competitiv s-a derulat iniţial cu toţi candidatii preselectati, pe parcursul acesteia CHINA COMMUNICATION CONSTRUCTION COMPANY LTD retragându-se din procedura.

Dupa finalizarea etapei de dialog, urmatorii candidati au depus oferte finale in termenul limita (09.12.2013):

* ASOCIEREA VINCI SA, VINCI CONSTRUCTION GRANDS PROJETS SAS, VINCI CONSTRUCTION TERRASSEMENT SAS, STRABAG AG, STRABAG SE, AKTOR SA, AKTOR CONCESSIONS SA,
* ASOCIEREA IMPREGILO & SALINI.

Urmare a analizei si evaluarii ofertelor finale, la data de 19.12.2013, oferta ASOCIERII VINCI SA, VINCI CONSTRUCTION GRANDS PROJETS SAS, VINCI CONSTRUCTION TERRASSEMENT SAS, STRABAG AG, STRABAG SE, AKTOR SA, AKTOR CONCESSIONS SA (Consortiul ViStrAda Nord) a fost declarata castigatoare.

În continuare, urmează a se finaliza discuţiile în vederea încheierii contractului de concesiune, a celorlalte documente ale proiectului şi a contractelor de finanţare privind realizarea unor lucrări iniţiale în cadrul proiectului.

1. **Studii si analize cu privire la modul de realizare a Proiectului**
	1. **Analiza cost – beneficiu**

Studiul de Fezabilitate aferent proiectului Autostrada Bucuresti – Brasov a fost elaborat in anul 2002 si actualizat in anul 2006.

În cadrul Studiului de Fezabilitate pentru Autostrada Bucuresti-Brasov, a fost elaborată o analiza cost-beneficiu (ACB), cu scopul determinarii beneficiilor sociale si economice rezultate din implementarea noului sector rutier.

Ca urmare a trecerii timpului de la momentul realizarii analizei cost-beneficiu initiale, precum si a modificarilor traseului si solutiei tehnice conform rezultatelor etapei de dialog competitiv a procedurii de atribuire, o ACB actualizata a fost realizata pentru a tine cont de traseul si solutia tehnică actuală a autostrazii Comarnic-Brasov.

Modelul utilizat pentru elaborarea analizei cost-beneficiu este Modelul DCF (Discounted Cash Flow – Cash flow actualizat), care cuantifica viitoarele cheltuieli/costuri si venituri/beneficii generate de un proiect in etapa de implementare si in cea de exploatare; diferenta dintre ele este actualizata („adusa” in prezent) in scopul de a asigura comparabilitatea datelor, conform principiului valorii in timp a banilor.

Principalele rezultate obtinute din analiza cost-beneficiu vizeaza:

* VAN (Valoarea Actualizata Neta): aceasta indica faptul daca valoarea actuala – in prezent – a veniturilor/beneficiilor o depaseste sau nu pe cea a cheltuielilor/costurilor.
* RIR (Rata Interna de Rentabilitate): este rata de actualizare pentru care VAN este egala cu 0, reprezentand rata de rentabilitate minima acceptata pentru proiect; pe cale de consecinta, ea trebuie sa fie mai mare decat rata de actualizare.
* B/C: raportul beneficiu-cost compara valoarea actuala a veniturilor/beneficiilor viitoare cu cea a cheltuielilor/costurilor generate de implementarea si exploatarea proiectului.

ACB a fost elaborata in conformitate cu ghidurile metodologice ale Uniunii Europene pentru elaborarea Analizelor Cost-Beneficiu pentru proiecte de investitii si vizeaza un orizont de timp de 25 de ani incepand cu anul 2014.

In ceea ce priveste rentabilitatea economica, urmatorii factori au fost analizati:

* Accidente: un impact important al reabilitarii sau construirii unui drum nou se manifesta in domeniul sigurantei rutiere; acest impact se concretizeaza in scaderea/cresterea numarului de accidente ca urmare a implementarii unui proiect; numarul de accidente depinde de tipul de drum (autostrada, drum expres, drum national), volumul traficului si lungimea drumului.
* VOTs – Valoarea timpului prin raportare la durata calatoriei: evaluarea acestui impact isi propune sa stabileasca in ce masura construirea unei noi infrastructuri duce sau nu la economii de timp pentru utilizatorii drumului; acest beneficiu este in functie de viteza (care depinde de trafic si de tipul de drum), categoriile de autovehicule, scopul calatoriei (afaceri sau in interes personal), lungimea drumului.
* Schimbarile climatice: evaluarea acestui impact isi propune sa stabileasca daca emisiile de CO2 (gaz cu efect de sera care exercita o influenta negativa asupra schimbarilor climatice) cresc sau descresc (la nivelul intregii retele analizate) ca urmare a reabilitarii unui drum sau a construirii unui nou drum; in mod analog impactului imediat urmator, emisiile de CO2 depind de viteza, categoria autovehiculului, lungimea drumului si schimbarile tehnologice care survin in timp.
* Poluarea aerului: acest impact se manifesta printr-o crestere/scadere a poluarii aerului, in urma reabilitarii sau construirii unui nou drum; poluarea aerului de catre autovehicule este in functie de viteza, categoria autovehiculului, lungimea drumului si schimbarile tehnologice care se petrec in timp.
* VOCs – Costurile de operare a autovehiculelor: acest impact se concretizeaza in economii sau cheltuieli aditionale pentru utilizatorii unei noi infrastructuri (de exemplu, reabilitarea unui drum existent duce la conditii mai bune de infrastructura si, prin urmare, cheltuieli mai mici de operare a autovehiculelor; alegerea unei alte rute, avand conditii similare sau mai bune de drum, poate duce la scaderea, ramanerea constanta sau chiar cresterea cheltuielilor de operare a autovehiculelor, intrucat acestea sunt in functie si de distanta); aceste cheltuieli depind de categoria autovehiculului, starea drumului, lungimea drumului.
* Zgomot: acest impact se concretizeaza in cresterea sau descresterea nivelului de poluare fonica, in urma reabilitarii/construirii unui drum; el depinde de categoria autovehiculului, lungimea drumului, tipul de drum (urban/rural, in acest context 'rural' insemnand in afara localitatii) si timpul in care se produce (zi/noapte).

In urma calcularii indicatorilor mentionati anterior, rentabilitatea economica a proiectului a obtinut rezultate pozitive, indicand faptul ca investitia propusa este fezabila din punct de vedere socio-economic.

**Castigurile sociale rezultate din implementarea proiectului autostrazii Comarnic-Brasov demonstreaza impactul semnificativ pe care acesta il are in vietile cetatenilor: salvarea de 10 vieti omenesti in fiecare an, economisirea de timp de pana la 100 de minute per vehicul pe cel mai aglomerat tronson dintre Bucuresti si Brasov (Comarnic-Predeal), imbunatatirea calitatii aerului prin economii de emisii poluante de pana la 63.000 tone de CO2 pe an, respectiv 435 tone de Nox pe an, crearea de noi locuri de munca atat pe parcursul executiei autostrazii cat si al operarii acesteia.**

* 1. **Concesiune vs. achizitia publica traditionala**

La nivel general, optiunile de realizare a autostrazii Comarnic – Brasov sunt doua: a) atribuirea unui contract de proiectare si executie lucrari pentru constructia autostrazii si, ulterior, dupa finalizare, a unor contracte de intretinere si reabilitare; sau b) atribuirea unui contract de concesiune de lucrări publice, prin care sa fie acoperit intreg ciclul de viata al proiectului, de la realizarea proiectarii si obtinerii finantarii pana la executia lucrarilor si intretinerea ulterioara permanenta a infrastructurii, sub forma unei structuri de concesiune/parteneriat public-privat (PPP).

Alegerea uneia sau alteia dintre cele două optiuni se realizeaza pe baza unei analize (studiu de fundamentare a deciziei de concesiune) din care rezultă dacă realizarea proiectului în regim de concesiune/PPP este mai eficientă din punct de vedere economic decât realizarea proiectului în regim de achizitie publică clasică sau nu. Urmatoarele sectiuni prezinta diferentele dintre cele doua optiuni de achizitie precum si o scurta trecere in revista a metodologiei utilizate, conform standardelor internationale, privind determinarea oportunitatii de realizare a unui proiect in regim de concesiune/PPP, denumita in mod curent analiza „Value for Money” (analiza privind beneficiile economico-financiare).

**Modalitatea traditională de achizitii publice**

În domeniul infrastructurii, în functie de infrastructura specifică pe care o autoritate publică intentionează să o construiască/reabiliteze, autoritatea publică alege de obicei între:

* + - * Achizitie bazată pe Conditii de Contract pentru Constructii (”Cartea Rosie”) a FIDIC (*Federatia Internatională a Inginerilor Consultanti*); si
			* Achizitie bazată pe Conditii de Contract pentru Echipamente si Constructii inclusiv Proiectare (”Cartea Galbena”) a FIDIC (*Federatia Internatională a Inginerilor Consultanti*).

Pentru autostrada Comarnic – Brasov, în cazul modalitătii traditionale (in regim de achizitie publica), comparatia s-a realizat prin raportare la conditiile de contract pentru proiectare si constructie (“Cartea Galbenă”). Această modalitate este cea mai apropiată structurii de concesiune/PPP (dat fiind că riscul de proiectare este preluat în ambele scenarii de către contractant) si este utilizată cu caracter general de către CNADNR în procedurile de achizitii pentru constructia de autostrăzi pe bază de contracte de lucrări.

Prin urmare, abordarea prezentată în ”Cartea Galbenă” a constituit baza tuturor ipotezelor cantitative cu privire la modalitatea traditională, în special pentru cuantificarea riscurilor proiectului. Principalele elemente ale unei astfel de abordări de achizitie sunt următoarele:

* + - * **Etapa de proiectare si constructie**
* aproximativ trei sau patru contracte de proiectare si constructie ar fi atribuite prin licitatie pentru portiuni separate ale infrastructurii rutiere in cauza in functie de bugetul alocat pentru proiect;
* pret fix nominal pentru perioada planificată de proiectare si constructie, dar numai pentru etapa de constructie planificată initial;
* procedurile de atribuire a contractelor de achizitie publică se demareaza in functie de asigurarea sursei de finantare;
* plătile se efectuează în functie de progresul lucrărilor, asadar implica necesitatea unor fonduri publice suficiente pentru derularea etapei de proiectare si constructie, ceea ce ar putea conduce la limitarea disponibilitatii fondurilor pentru lucrari necesare in cadrul altor proiecte publice;
* spre deosebire de varianta in regim PPP/concesiune, riscurile aferente interfetei existente intre diversele parti implicate in proiect sunt suportate de catre autoritatea contractanta.
	+ - * **Etapa de întretinere si operare**
* lucrările de întretinere si operare ar urma să fie achizitionate separat de lucrările pentru etapa de constructie, in functie de bugetul alocat anual;
* plătile se efectuează în functie de progresul lucrărilor;
* cu toate ca decizia privind realizarea altor investitii si conceptia lor (cu privire la obiect, calendar, specificatii tehnice) ramane a autoritatii contractante, este posibil ca intretinerea tronsoanelor de drum respective sa nu se realizeze pe baza unor considerente de optimizare din punct de vedere tehnic, ci pe considerente legate de prioritizarea utilizarii fondurilor disponibile, în cazul în care ar exista proiecte rutiere cu nevoi de investitii imediate sau mai ridicate.
	+ - * **Finantare**
* Sursa de finantare a costurilor ar fi bugetul de stat si, deci, în ultimă instantă, orice credit este contractat la nivel de stat, costurile fiind inregistrate imediat in bilantul sectorului public, contribuind astfel la cresterea deficitului bugetar;
* Nevoi ridicate de finantare pentru autoritatea contractanta, in special in etapa de realizare a investitiei propriu-zise;
* Pentru realizarea platilor privind lucrarile de constructie, activitatile de intretinere etc., autoritatea contractanta are nevoie de un nivel ridicat de imprumut, rezultand un nivel crescut al gradului de indatorare pentru Guvernul Romaniei; pe de alta parte, intr-o abordarea proiectului in regim PPP/concesiune, necesarul de plataeste defalcat in transe periodice distribuite pe parcursul etapei de exploatare conform contractului de concesiune, deci numai dupa deschiderea traficului pe autostrada, si este direct dependent de performanta concesionarului ce se reflecta in nivelul serviciilor catre utilizatori (de exemplu, o cale de rulare de foarte buna calitate, un grad de siguranta rutiera ridicat, rapiditatea procesarii tranzactiilor la statiile de taxare, spatii de servicii de-a lungul autostrazii etc).

O prezentare schematica a modalităţii de contractare în regim de achiziţie publică este redata in figura de mai jos:

Contract de Proiectare &Constructie pentru o portiune a drumului

**Compania II**

**Compania I**

**Compania III**

Contract pentru orice lucrări de operare & intretinereneexecutate de Autoritatea Publică

**Autoritatea Publică**

**Operare si Întretinere (O&I)**

**Proiectare si Constructie**

Contract pentru orice lucrări de operare & intretinere neexecutate de Autoritatea Publică

Contract de Proiectare &Constructie pentru o portiune a drumului

Contract de Proiectare &Constructie pentru o portiune a drumului

**Finantatori**

Dobândă si rambursare

Credit contractat

Contract pentru orice lucrări de operare & intretinere neexecutate de Autoritatea Publică

**Compania B**

**Compania A**

**Compania C**

**Concesiune/Parteneriat Public-Privat**

* + - **Diferentele semnificativeîntre achizitia in regim concesiune/PPP** si metoda traditionala de achizitii publice constau in:
			* Responsabilitatea pentru lucrările de întretinere si operare o poartă aceeasi companie (concesionarul) care este responsabilă pentru proiectare si constructie, fapt ce duce la optimizarea acestor doua activitati in cadrul ciclului de viata al proiectului.
			* Concesionarul este o companie de proiect (denumita in literatura de specialitate „Special Purpose Vehicle” - SPV sau „Vehicul cu Scop Special” - VSS) al cărei obiectiv este de aîndeplini obligatiile care decurg din contractul de concesiune.
			* Finantarea acestei companii este una de tip non-recurs sau recurs limitat şi se bazează exclusiv pe fluxurile de numerar viitoare estimate care vor fi obtinute din activitatea derulata de aceasta companie pentru scopul unic al implementarii contractului si utilizate pentru rambursarea fondurilor puse la dispozitie (capital propriu si imprumutul contractat).
			* Implicarea actionarilor companiei de proiect este în general limitată la finantarea companiei de proiect prin contributii la capitalul social si împrumuturi ale actionarilor.
			* Activitătile concrete de proiectare si constructie si de operare si întretinere se realizează de către subcontractanti, afiliati ai companiei de proiect, care constituie garantii de bună executie în favoarea companiei de proiect (parte a pachetului de garantii al finantatorilor).
			* Platile catre Concesionar se realizeaza exclusiv in baza şi în funcţie de disponibilitatea drumului si a calitatii serviciilor prestate în perioada contractuală, calitatea constructiei fiind astfel asigurată pe baza interesului comercial al concesionarului.Plata de disponibilitate care urmează a fi efectuata de catre autoritatea contractanta este cunoscuta de la momentul procedurii de atribuire ca parte a unui proces de selectie competitiva, inclusiv pe baza de pret. În consecinta, la semnarea contractului de concesiune costurile de operare si intretinere a drumului sunt cunoscute, spre deosebire de procedura traditionala de achiziţie publică, unde deciziile privind realizarea activitatilor de operare si intretinere se iau la momente viitoare de timp, cand infrastructura va fi fost deja realizata, rezultand astfel o predictibilitate a costurilor mult mai ridicată in cazul unui PPP decat al unui proiect realizat in sistem de achizitie clasica.
			* Platile de disponibilitate de catre autoritatea publica se efectueaza in perioada de operare, dupa finalizarea constructiei, si au in vedere nivelul de performanta in prestarea serviciilor de catre concesionar.
			* Majoritatea riscurilor sunt alocate concesionarului, regula fiind ca autoritatea publică suportă exclusiv riscurile alocate în mod expres acesteia prin contractul de concesiune**.**

**Concesionar**

**Finantatori principali**

Contractarea de datorie principalain baza viitoarelor fluxuride numerar estimate

Contract PPP/concesiune

**Autoritatea Publică**

Rambursari+ Dobândă

**Subcontractor pentru lucrările de construcție**

**Subcontractor
pentru lucrările de întreținere & operare**

Contract de constructie

Contract de Întretinere si

 Operare

**Investitori**

Fonduri proprii

Actiuni în

societatea română

**Proiectare, Constructie, finantare**

**Întretinere si Operare**

* + - * Comparativ cu procesul de achizitie traditionala, costurile de finantare ale partenerului privat sunt mai ridicate in cazul unui proiect de PPP/concesiune; pe de alta parte, in mod corespunzator, achizitia serviciilor aferente unui sector de drum in sistem PPP/concesiune fata de achizitia unor contracte distincte ale aceluiasi sector de drum (defalcat in mai multe loturi) conduce la un nivel ridicat de transferal riscurilor catre partenerul privat si la economii de scara pentru acesta, fapt ce se poate traduce in licitarea unor preturi competitive pentru autoritatea contractanta cat si in existenta stimulentelor corespunzatoare ale concesionarului de a derula contractul in termenele contractuale si in costurile stabilite (in caz contrar fiindu-i afectata capacitatea de rambursare a imprumutului ca urmare a lipsei de venituri, proiectul neintrand in etapa de exploatare la termenele stabilite cu autoritatea contractanta si finantatorii), beneficiile economico-sociale urmarite putand fi astfel si atinse.
			* Avand in vedere accentul pus asupra performantei concesionarului de a furniza servicii pe tot parcursul etapei operationale a proiectului, conform naturii contractelor de PPP/concesiune, atentia acordata utilizatorului final al investitiei este esentiala.

Dincolo de aceste diferenţe, stabilirea avantajelor in favoarea uneia sau alteia dintre cele doua optiuni se realizeaza prin intermediul unei analize economico-financiare, consacrate in literatura de specialitate drept „Value for Money”, o scurta descriere a acesteia fiind redata in cele ce urmeaza.

* 1. **Analiza „Value for money”**

Conform prevederilor legale aplicabile si practicilor internationale in domeniu, pentru a se putea stabili dacă achizitia în regim de concesiune a activitatilor de proiectare, finantare, constructie, operare si întretinere a autostrăzii Comarnic-Brasov va asigura „Value for Money” pentru autoritatea contractantă, au fost comparate două scenarii diferite: primul este achizitia publică traditională si al doilea este optiunea PPP/concesiune.

Astfel, s-a realizat o comparatie a plătilor estimate (inclusiv a valorilor anticipate de risc) în ambele variante de achizitie din perspectiva autoritătii publice, pe baza valorii nete actuale (metoda fluxului de numerar actualizat).

În cadrul scenariului achizitiei publice traditionale au fost evaluate costurile de planificare, constructie, întretinere si operare în situatia unei achizitii conform procedurilor prevăzute de legislatia nationala privind achizitia unui contract de executie lucrări conform conditiilor de contract ”FIDIC Galben” (contract de constructie si proiectare), urmată de derularea activitatilor de operare si întretinere de către Compania Natională de Autostrăzi si Drumuri Nationale din România, în mod direct si/sau prin intermediul unor contractori specializati selectati potrivit acelorasi proceduri de achizitie.

În cadrul scenariului referitor la varianta concesiune/PPP, s-au evaluat plătile efectuate către concesionar (ce urmează a fi folosite de concesionar pentru a acoperi costurile de planificare, constructie, întretinere, operare si finantare), respectiv platile de disponibilitate realizate de catre autoritatea publica (o sumă fixă, partial indexată). Fluxurile de numerar directe suportate de sectorul public sunt plătile de disponibilitate anuale care intervin pe durata de operare a contractului de concesiune, odata ce infrastructura a fost realizata integral si data in folosinta. Pe de alta parte, compania de proiect care are calitatea de concesionar va genera profituri pentru a fi distribuite actionarilor, generând astfel un flux de numerar înapoi către sectorul public sub formă de impozite pe profit.

Activitătile care au fost luate în considerare pentru analiza „Value for Money” au inclus în mod special activitatea de planificare/proiectare (la nivel de detalii de executie) în legătură cu proiectul rutier, constructia sectoarelor de drum (tinând cont de perioada de timp planificată prevăzută în proiectul de contract de concesiune), întretinerea si operarea sectoarelor de drum de la deschiderea la trafic până la expirarea perioadei contractului.

În functie de modalitatea de licitare a proiectului, profilul distributiilor de numerar este proiectat in mod diferit de-a lungul timpului pentru fiecare din cele doua optiuni posibile. Fluxurile de plati in cazul unui proiect atribuit conform procedurilor de achizitie traditionale sunt ridicate pe perioada de constructie si mult diminuate in perioada de intretinere si operare, in functie de costurile aferente acestor activitati (de multe ori, dimensionate in functie de bugetul disponibil, fara a reflecta in mod necesar nevoile reale). Fluxurile de plati in cazul unui proiect atribuit in regim concesiune/PPP sunt bazate pe nivelul de disponibilitate al infrastructurii stabilite prin contract si constau in sume platite periodic (partial indexate) pentru fiecare an de operare si intretinere a drumului, mai putin deducerile aplicabile in caz de indisponibilitate sau disponibilitate necorespunzatoare nivelului de serviciu prevazut in contract. Schematic, cele doua situatii posibile se prezinta dupa cum urmeaza:



Profilul tipic al fluxurilor de plati realizate de autoritatea contractanta de-a lungul timpului in cazul achizitiei traditionale

suma

an



Profilul tipic al fluxurilor de plati realizate de autoritatea contractanta de-a lungul timpului in cazul achizitiei in regim PPP/concesiune

suma

an

O alta diferenta notabila in ceea ce priveste distributia platilor realizate de catre Autoritatea Contractanta de-a lungul timpului în cazul celor doua optiuni de achizitie consta in costurile de finantare ale autoritatii contractante, care sunt afectate de datele scadente pentru realizarea acestor plati catre diversi contractori. In cazul optiunii PPP/concesiune, partenerul privat trebuie sa obtina si sa asigure finantarea proiectului pe o perioada mult mai lunga de timp, spre deosebire de achizitia traditionala unde platile realizate de catre Autoritatea Contractanta se realizeaza mai devreme. Din perspectiva autoritatii contractante, in cazul optiunii PPP/concesiune, costurile de finantare a fondurilor publice au o distributie diferita de-a lungul timpului comparativ cu achizitia traditionala.

Atunci cand se analizeaza optiunea realizarii unui proiect de investitii in regim PPP/concesiune *versus* achizitie traditionala, un instrument fundamental in stabilirea celei mai bune variante de urmat il reprezinta modelul financiar in baza caruia se va determina beneficiul net (“Value for Money”). In fiecare dintre cele doua optiuni de achizitie a proiectului, se vor prevedea toate fluxurile de numerar, incluzand toate costurile si veniturile generate de proiect. Dat fiind ca profilul platilor realizate in cele doua variante difera, cat si faptul ca analiza include o perioada foarte mare de timp (de 30 de ani), metodologia de comparare a celor doua variante de realizare a proiectului se bazeaza pe asa-numita **valoare neta actualizata (Net Present Value - NPV)**,ce reprezinta practic valoarea de azi a tuturor fluxurilor de numerar planificate pentru urmatorii 30 de ani ai proiectului. Evaluareape baza valorii nete actualizate reprezinta o evaluare standard in structuri de finantare pe baza de proiect („*project finance*”), fara de care compararea optiunilor de realizare a proiectelor analizate nu ar putea produce rezultate fundamentate pentru selectarea celei mai bune variante de implementare.

Pentru a se putea efectua o comparatie a variantelor de achizitie, având în vedere distributia diferită a plătilor în timp în functie de varianta de achizitie respectivă, toate sursele de plată relevante din ambele variante de achizitie (inclusiv valorile monetare anticipate ale riscurilor relevante) au fost comparate pe baza **valorii nete actualizate (Net Present Value - NPV).**

Pentru calcularea valorii nete actualizate, “a actualiza o plată” înseamnă, de exemplu, că o plată datorată la un an după data de referintă va fi redusă cu rata de actualizare (de exemplu, 8%) pentru a se calcula valoarea netă actualizată la data de referintă, o plată datorată doi ani mai târziu este redusă cu 8% de două ori, si asa mai departe.Astfel, 100 de lei la data curentă valoreaza aproximativ 92 de lei peste un an, respectiv 85 de lei peste doi ani, valoarea banilor scazand pe masura trecerii timpului.

Consecintele monetare în cazul concretizarii anumitor riscuri pe parcursul proiectului pot fi, de asemenea, diferite din perspectiva autoritătii publice, în functie de varianta de achizitie folosită. În consecintă, analiza „Value for Money” a inclus si o cuantificare a diferentelor monetare în situatia în care riscul suportat de autoritatea publică era diferit în functie de varianta de achizitie.

Analiza acestor riscuri a fost efectuată în cadrul unei ample proceduri de evaluare a riscurilor în care riscurile relevante au fost identificate, cuantificate si alocate partilor contractuale.

Avand in vedere faptul ca analiza “Value for Money” se bazeaza pe compararea tuturor costurilor generate de proiect, in varianta de achizitie traditionala si in varianta de achizitie in regim PPP/concesiune, si costurile de finantare sunt incluse in estimarile realizate. Dat fiind ca discutiile cu potentialii finantatori reprezinta un proces de lunga durata in urma caruia se vor definitiva termenii si conditiile de finantare, analiza “Value for Money” a fost realizata prin studierea mai multor ipoteze privind termenii de finantare, iar rezultatele obtinute au fost pozitive in fiecare scenariu studiat.

Un raport cost-beneficiu (Value for Money) pozitiv a fost obţinut pentru fiecare dintre variante, într-o plajă a valorilor de la aproximativ **40 milioane Euro şi până la aproximativ 240 milioane Euro.** Odata ce termenii finantarii vor fi finalizaţi, analiza va fi de asemenea actualizata.

Totodata, exista si alte beneficii suplimentare rezultate din utilizarea metodei concesiune/PPP, cele mai importante dintre acestea fiind:

* + Autoritatea publica nu trebuie sa inceapa platile pentru serviciile prestate de concesionar pana ce sectiunile autostrazii nu vor fi deschise pentru trafic.
	+ Modul de structurare a plătilor facilitează realizarea proiectelor care presupun costuri de capital semnificative si care, altfel, nu ar putea fi suportate de către bugetul de stat.
	+ Autoritatea publica obtine beneficiile pentru un cost mai scazut si servicii mai eficiente si mai inovative furnizate de sectorul privat.
	+ Sectorul privat isi asuma responsabilitatea pentru marea majoritate a riscurilor Proiectului.
	+ Proiectele de tip Concesiune/PPP incurajeaza o abordare pe termen lung a crearii si gestionarii activelor sectorului public, in timp ce acesta din urma retine proprietatea finala asupra activelor create,
	+ Sectorul public obtine un beneficiu economico-financiar (“value for money”) din furnizarea serviciilor acelor active, incluzand intretinerea si inlocuirea in ciclul de viata, acestea fiind furnizate de sectorul privat la standardul cerut, la cel mai scazut cost economic pe termen lung. Sectorul privat, care este responsabil pentru construirea activelor, este de asemenea responsabil pentru intretinerea acestora pe termen lung, fapt care duce la obtinerea unei calitati imbunatatite a activelor sectorului public.
	+ În cazul în care concesionarul nu respectă standardele de performanta minime prevazute in contractul de concesiune, atunci se percep penalitati financiare de la concesionar, prin deducere din plata de disponibilitate efectuata de catre autoritatea publica.
	+ Din punct de vedere al eficientei realizarii proiectului, statistic, din practica internatională a rezultat ca există o probabilitate mult mai ridicată ca proiectele realizate in regim concesiune/PPP sa se realizeze in bugetele si calendarele de implementare stabilite initial, asumarea majoritătii riscurilor de către sectorul privat si controlul finantatorilor proiectului fiind elemente determinante în acest sens, in comparatie cu proiectele de achizitie publica traditionala.
1. **Principalele caracteristici tehnice, financiare şi contractuale ale proiectului de concesiune pentru Autostrada Comarnic – Brasov**

Avand stabilite atât obiectivele generale de realizare a Proiectului ca urmare a impactului economic pozitiv obtinut conform Analizei Cost-Beneficiu, câtsi modalitatea specifica de realizare a proiectului in regim de concesiune/PPP in baza rezultatelor favorabile de utilizare a acestei abordari conform analizei “Value for Money”,Autoritatea Contractanta a parcurs toate etapele legale pentru realizarea autostrazii Comarnic-Brasov, de la initierea procedurii de atribuire de tip “dialog competitiv” pana la atribuirea contractului de concesiune, proiectul în momentul actual având urmatoarele caracteristici principale tehnice, financiare si contractuale:

* 1. **Descrierea tehnica a Autostrazii Comarnic-Brasov**

Punctul de începere a autostrăzii la Comarnic a fost stabilit ca fiind km 111+875. În zona km 111+700 se află primul nod rutier, care va trebui construit atunci când se va construi sectiunea Ploiesti – Comarnic. Astfel, pentru a nu împiedica dezvoltarea ulterioară a autostrăzii, a fost aleasă o solutie care să înceapă după acest nod rutier proiectat la nivelul Studiului de Fezabilitate.

Accesul la autostrada Comarnic – Brasov este în consecintă prevăzut a fi efectuat prin amplasarea unei intersectii de tip sens giratoriu în zona in care DN 1 intersecteaza DJ 101 R (podul spre Breaza),din care va pleca un racord la autostradă.

Punctul de incepere a autostrazii la Cristian este prevazut la km 165+090. In afara de cele doua accese la Comarnic si la Cristian, vor fi amplasate trei noduri rutiere denivelate, la Busteni (km 131+600), Predeal (km 144+400) si Rasnov (km 158+750).

Majoritatea traseului autostrazii se desfasoara in zona muntoasa, cu sinuozitati accentuate datorate caii ferate, versantilor abrupti si cursurilor de apa, proiectul actual al autostrazii Comarnic-Brasov vizand depasirea acestor constrangeri prin asigurarea unui parcurs cat mai liniar de la inceputul pana la sfarsitul autostrazii.

Autostrada este împărţită în 5 secţiuni, astfel:

|  |  |
| --- | --- |
| Secţiunea 1: Comarnic Sud - Comarnic Nord | de la Km 111+875 la Km 115+300 |
| Secţiunea 2: Comarnic Nord - nod rutier Buşteni | de la Km 115+300 la Km 131+600 |
| Secţiunea 3: Nodul rutier Buşteni până la nodul rutier Predeal  | de la Km 131+600 la Km 144+400 |
| Secţiunea 4: Nodul rutier Predeal până la nodul rutier Râşnov | de la Km 144+400 la Km 159+645 |
| Secţiunea 5: Nodul rutier Râşnov până la Cristian | de la Km 159+645 la Km 165+090 +drum nou de legatura intre autostrada si DN73 (Cristian) + reabilitareDN73B |

**Descrierea succinta a principalelor lucrari prevazute pe sectiunile autostrazii:**

*Secţiunea 1: km 111+875 - km 115+300 (Lungime 3.4 km, cu o lungime majoritara de-a lungul raului Prahova)*

* + autostradă de patru benzi, 3,4 km lungime
	+ Intersecţie tip sens giratoriu pe DN1, la intersectia cu drumul de legătură Comarnic şi cu DJ 101 R (Câmpina-Breaza-Comarnic)
	+ amenajareaRâului Prahova
	+ lucrarile de arta (viaducte) prevazute sunt in lungime totala de 1,14 km cu o legătură provizorie pentru conexiunea cu DN1 (Comarnic Nord) (dacă este cazul)

*Secţiunea 2: km 115+300 - km 131+600 (Lungime 16.3 km)*

* + autostradă de patru benzi, 16,3 km lungime
	+ inlaturare legătură provizorie pentru conexiunea cu DN1 (Comarnic Nord) (dacă este cazul)
	+ statie de taxare pe toata latimea autostrazii in Cormanic zona km 115+500
	+ spaţii de parcare de scurtă durată la aproximativ km 117+500 (dreapta) şi km 117+600 (stânga)
	+ tunel dublu Sinaia (2.9 km fiecare tub)
	+ lucrarile de arta prevazute sunt in lungime totala de 1,8 km
	+ prima faza a Nodului Rutier Buşteni la aprox. Km 131+600, Centru de operare & întreţinere la Rampa 1 a nodului rutier Buşteni.
	+ amenajare Râul Prahova la Sinaia şi amenajare pârâu în zona nodului rutier Buşteni.

*Secţiunea 3: km 131+600 - km 144+400 (Lungime 12.8 km)*

* + autostradă de patru benzi, 12.8 km lungime
	+ finalizare nod rutier Sinaia-Busteni zona km 131+600 cu statie taxare pentru traficul dinspre Cristian/Predeal la ieşirea spre Buşteni de pe autostrada
	+ spaţiu odihna zona km 132+700 (Tip S1, stanga si dreapta)
	+ tunel dublu Buşteni (aprox. 3 km lungime, fiecare tub)
	+ lucrarile de arta prevazute sunt in lungime totala de 587 m
	+ nod rutier Predeal la aprox. km. 144+400 cu Staţie de taxare pe breteaua de ieşire de pe autostradă spre Predeal pentru traficul dinspre Comarnic/Buşteni
	+ amenajări locale Râul Prahova.

*Secţiunea 4. km 144+400 - km 159+645 (Lungime 15.2 km)*

* + autostradă de patru benzi, lungime 15,245 km
	+ tunel dublu Predeal (3,7 km lungime fiecare tub)
	+ lucrarile de arta prevazute sunt in lungime totala de 636 m
	+ spaţii de parcare de scurtă durată la aprox. km 149+900 (dreapta) şi km 150+400 (stânga)
	+ staţie de taxare cu bariera pe toata latimeaautostrazii la aprox. km. 156+400
	+ nodul rutier Rasnov la aprox. km. 158+700 cu Staţii de taxare pe bretele pentru:
		- traficul dinspre Cristian care iese de pe autostradă spre Râşnov
		- traficul dinspre Râşnov care intră pe autostradă spre Cristian
	+ punct de sprijin de operare & întreţinere în partea de vest a nodului rutier Râşnov.

*Secţiunea 5: km 159+645 - km 165+090 (Lungime 5.4 km)*

* + autostradă de patru benzi, lungime 5,445 km
	+ lucrarile de arta prevazute sunt in lungime totala de 129 m
	+ intersecţie giratorie cu drumul temporar de legătură pentru conexiunea autostrazii cu drumul existent DN73 (Piteşti - Risnov)
	+ intersecţie giratorie cu drumul nou de legătură spre Cristian şi DJ 112B (Cristian-Vulcan)
	+ drum nou de legătură in Cristian (3,68 km intre sfarsitul autostrazii si DN73) si
	+ reabilitare DN73B (intre km 1 + 153 și km 4+845) pe lungime de 3,692 km.

Profilul transversal tip prevede:

* Carosabil: 2 x 2 x 3,75 m
* Banda pentru zona mediana: 2,50 – 3,00 m
* Banda pentru stationare de urgenta: 2 x 2,50 m
* Acostament: 2 x 0,50 m
* Latimea platformei: 26 m

Proiectarea si executia autostrazii se vorrealiza cu respectarea normelor si standardelor tehnice in vigoare.

Prin realizarea proiectului, impactul asupra comunitatii locale este unul pozitiv, traseul autostrazii neintrerupand traseele drumurilor existente. Astfel, activitatilecurente ale locuitorilor din zona nu vor fi afectate.Mai mult, drumurile adiacente autostrazii vor fi reabilitate,ceea ce va conduce la asigurarea unor conditii de calatorie mai bune si mai sigure.

Ca parte a programului de lucrari al concesionarului, împreuna cu lucrarile aferente sectiunii 1 a autostrazii descrise mai sus, concesionarul va reabilita o sectiune de 3,5 km a DN1 care se va conecta cu viitorul tronson de autostrada.

Lucrarile de reabilitare a sectiunii din DN1 se vor realiza in scopul imbunatatirii conditiilor de drum si al asigurarii preluarii traficului de la un sector de drum national la cel de autostrada in conditii de siguranta si vor cuprinde:

* Partea carosabila existenta va fi reconfigurata in sensul prevederii a 3 benzi de circulatie, din care o banda reversibila ce va prelua traficul de pe calea 1 sau calea 2, in functie de sensul cel mai aglomerat in diferite momente de timp.
* Imbracamintea asfaltica existenta va fi frezata si vor fi asternute straturi asfaltice noi.
* Se vor monta elemente de semnalizare orizontala si verticala pentru asigurarea conditiilor de siguranta rutiera, in special semnale vizuale pe portaluri care vor indica numarul benzilor disponibile pe fiecare cale conform celor de mai sus;
* Se vor monta elemente de pre-semnalizare cu aproximativ 1 km inainte de inceperea sectorului de drum reconditionat la 3 benzi, cu scopul informarii utilizatorilor asupra modificarilor survenite pe sectorul de drum respectiv;
* Se vor inlocui parapetii existenti, in special in zona caii ferate si zonele in care albia minora a raului Prahova se intinde pana la baza terasamentului drumului, pentru sporirea conditiilor de siguranta rutiera.

**Conditiile tehnice actuale vs. cele din Studiul de Fezabilitate**

Prin comparatie cu caracteristicile proiectului conform studiului de fezabilitate initial, proiectul actual al Autostrazii Comarnic-Brasov, asa cum a rezultat din dialogul competitiv sustinut cu candidatii preselectati in cadrul procedurii de atribuire a contractului de concesiune, prezinta imbunatatiri semnificativedin punct de vedere tehnic, rezumate dupa cum urmeaza:

* Un traseu mai putin sinuos, rezultand o lungime totala mai scurta, de 53 km, fata de traseul initial, mult mai sinuos si cu o lungime de 58 km;
* Cresterea vitezei de proiectare pana la 120 km/h pe intreg traseul (cu exceptia zonelor de tunel unde s-a impus o viteza de 100 km/h pentru motive de siguranta circulatiei), in timp ce studiul de fezabilitate prevedea o viteza de proiectare de 80 km/h, incompatibilă în prezent cu standardele de proiectare si constructie a unei autostrăzi;
* Marirea platformei de la 23,5 m la 26 m, ceea ce permite instalarea tuturor dispozitivelor de asigurare a sigurantei rutiere;
* Reducerea impactului social si de mediu dat fiind, printre altele, ca traseul actual nu mai traverseaza localitatile Busteni si Sinaia;
* Studiul de fezabilitate initial a prevazut 57 de lucrari de arta (poduri, pasaje si viaducte) cu o lungime totala de 19,3 km si 18 tuneluri (cuprinse intre Comarnic si Predeal) cu o lungime totala de 2,9 km. Conform traseului actualizat, a fost redus considerabil numarul structurilor (la aproximativ 4 km), in timp ce lungimea tunelurilor a crescut la aproximativ 10 km de tuneluri cu galerie dubla (sau, cu alte cuvinte, echivalentul a aproximativ 20 km de tunel in fir simplu);
* Prin adoptarea solutiei tehnice cu cele trei tuneluri cu galerie dubla unidirectionala au fost evitate zone construite, s-a diminuat considerabil impactul asupra mediului şi s-a scurtat apreciabil traseul.
* Proiectul actualizat prevede de asemenea si introducerea sistemului ITS (Intelligent Transport System) in conformitate cu cerintele actelor normative adoptate la nivelul Uniunii Europene si introduce implementarea unui sistem de taxare, descris in cele ce urmeaza, aceste elemente nefiind incluse in studiul de fezabilitate.
	1. **Tariful de concesiune si sistemul de taxare**

Pe Autostrada Comarnic-Brasov va fi implementat un sistem de taxare “semi-inchis”, care va prevedea bariere pe intreg carosabilul la cele doua capete ale autostrazii, situate in zona Comarnic si Rasnov, precum si cabine de taxare la Sinaia-Busteni si Predeal. Tariful de concesiune va fi perceput odata ce intreaga autostrada va fi realizata si va deveni operationala.

O descriere detaliata a sistemului de taxare pe autostrada cuprinde urmatoarele elemente:

* O barieră de lăţime completă situată pe Sectiunea 1 sau Secţiunea 2,
* Staţie de taxare pe bretelele de acces ale nodului rutier Buşteni, permiţând taxarea următorului flux de trafic (numai a acestui flux):
	+ Fluxul dinspre Predeal către Buşteni, la ieşirea din Buşteni.
* Staţie de taxare pe bretelele de acces ale nodului rutier Predeal, permiţând taxarea următorului flux de trafic (numai a acestui flux):
	+ Fluxul dinspre Buşteni către Predeal, la ieşirea din Predeal.
* O barieră de lăţime completă situată pe Sectiunea 4,
* Staţie de taxare pe bretelele de acces ale nodului rutier Râşnov, permiţând taxarea următoarelor fluxuri de trafic (numai a acestor fluxuri):
	+ Fluxul dinspre Cristian către Râşnov, la ieşirea din Râşnov, şi
	+ Fluxul dinspre Râşnov către Cristian, la intrarea în Râşnov.

Prezentarea schematica a configuratiei sistemului de taxare este:



Tariful de concesiune ce va fi platit de un autoturism pentru intreaga lungime a autostrazii este preconizat a fi de 7 lei cu TVA inclus, supus indexării. Nivelul tarifului perceput este stabilit in functie de distanta parcursa de vehicul. Pentru un vehicul din categoria 2 (vehicul a carui inaltime deasupra primei osii frontale este mai mare de 130 cm) se va plati in functie de numarul de osii cu care este prevazut vehiculul, de exemplu un astfel de vehicul cu 2 osii plateste de doua ori valoarea platita de un autoturism si pana la de 3 ori pentru un astfel de vehicul cu 5 sau mai multe osii.

Nivelul tarifelor de concesiune pentru fiecare categorie de vehicul este in general stabilit sub cel existent in majoritatea statelor europene.

Tarifele de concesiune vor fi introduse doar atunci când autostrada este deschisă traficului, iar valoarea nominală estimată a veniturilor ce vor fi obţinute din taxare şi din chirii pentru spaţiile de servicii va fi direct relaţionată traficului înregistrat pe autostradă, nivelului tarifului / osie, disponibilităţii autostrazii, mixului de trafic etc.

Nivelul tarifului de concesiune mentionat anterior poate fi modificat de către autoritatea publică, în concordanţă cu nevoile comerciale şi macroeconomice.

* 1. **Principalele etape contractuale[[1]](#footnote-1)**

Contractul de concesiune este structurat în trei etape principale după cum urmează:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Etapa | Durata |
| 1. | Perioada preliminară | 12 luni de la data semnării Contractului |
| 2. | Perioada de constructie | 36 de luni de la data finalizării perioadei preliminare |
| 3. | Perioada de operare | 26 de ani de la data finalizării perioadei de constructie |

Principalele activitati realizate in cadrul fiecarei etape/perioade contractuale sunt urmatoarele:

* + 1. **Perioada preliminara**

In perioada preliminara se vor desfasura urmatoarele categorii de activitati:

1. Activitati de investigatii de teren si proiectare

Avand in vedere modificarile efectuate în vederea optimizarii aliniamentului si a solutiilor tehnice fata de cele existente in studiul de fezabilitate, este necesara efectuarea unor studii de teren corespunzatoare pe noul aliniament pentru a se putea ajusta pretul constructiei autostrazii Comarnic – Brasov, stabilit pe baza conditiilor geotehnice determinateprin investigatii de specialitate ce urmeaza a fi efectuate pe amplasament.

Studiile de teren urmeaza a fi realizate de o entitate specializata aflata sub controlul ambelor partiale contractului de concesiune – autoritatea publica si concesionar, iar sumele cuvenite acesteia vor fi platite de catre ambele parti in proportii egale pentru a asigura impartialitatea in exercitarea activitatilor sale.

După executarea investigaţiilor pe teren şi actualizarea acordului de mediu, costul de construcţie va fi actualizat.

Actualizarea reprezinta un proces matematic, nefiind supusa negocierii partilor, si se realizeaza prin aplicarea preturilor unitare din oferta finala aferente conditiilor de teren determinate(dificile, medii si usoare)in functie de ponderea acestora.

Pretul constructiei ofertat de consorţiul castigator a fost stabilit prin ofertarea unor preturi unitare in functie de conditiile de teren precizate mai sus, stabilite de Autoritatea Contractanta. Asadar, ajustarea pretului constructiei se va realiza prin: a) aplicarea preturilor unitare ofertate de ofertantul castigator la conditiile de teren efective determinate in urma rezultatului investigatiilor; si b) recalcularea automată a pretului total al constructiei.

Conditiile de teren prezumate initial au fost stabilite de Autoritatea Contractanta pentru motive de comparabilitate a ofertelor prin luarea in considerare a unor scenarii pesimiste (de exemplu, categoriile de teren preponderent avute in vedere au fost categorii de teren dificil, pentru care preturile unitare sunt mai mari), astfel incat sa fie asigurate condiţiile pentru o eventuală reducere a pretului final al constructiei în urma acestui proces.

Nu toate elementele pe baza cărora a fost ofertat preţul construcţiei, stabilite de Autoritatea Contractanta, sunt supuse procesului de revizuire, ci doar acelea susceptibile de a depinde de condiţiile de teren reale, cum ar fi lucrari de terasamente (inclusiv de consolidare), poduri, viaducte, pasaje, tuneluri si cladiri.

Pretul final al constructiei determinat în urma algoritmului mentionat anterior va fi stabilit de către Inginerul Independent,o entitate specializata, independentă fată de cele două părti,care are rolul de a monitoriza executarea de către concesionara contractului de concesiune.

În plus fată de investigatiile efectuate in vederea ajustării costului de constructie, vor fi de asemenea efectuate toate investigatiile de teren necesare pentru proiectarea de detaliu si pentru obtinerea avizelor si acordurilor necesare realizării lucrărilor.

1. Activitati privind obtinerea finantarii pentru intregul proiect

La momentul incheierii contractului de concesiune, concesionarul va avea asigurata finantare privata pentru realizarea activitatilor din perioada preliminara. Avand in vedere noul aliniament si noua solutie tehnica rezultate in urma etapei de dialog si investigatiile de teren realizate in perioada preliminara, un pret fix ferm al constructiei va fi stabilit în urma mecanismului de ajustare pe baza acestora la sfarsitul acestei perioade, pentru acesta urmand sa fie obtinuta finantarea din partea finantatorilor.

Asadar, cronologic, activitatile avand ca scop direct obtinerea finantarii urmeaza a fi realizate in interiorul perioadei preliminare dupa realizarea investigatiilor de teren mentionate anterior si vor avea ca scop finantarea pretului constructiei rezultat in urma aplicarii algoritmului de ajustare.

Similar conditiilor de teren, conditiile de finantare au fost stabilite initial de catre Autoritatea Contractanta pentru motive de comparabilitate a ofertelor si au fost avute in vedere si incluse ca atare in modelul financiar al ofertantului castigator.

Structura de finantare a întregului proiect urmează a se stabili în cadrul unei finantări competitive ce urmează a se desfăsura potrivit regulilor prevazute in contractul de concesiune si cu ajutorul careia vor fi stabilite costurile efective de finantare oferite de pietele financiare la momentul respectiv.

Finanţarea competitivă este un proces în cadrul căruia fondurile necesare pentru implementarea proiectului vor fi obţinute la cel mai convenabil cost al finanţării disponibil, în condiţiile de piaţă existente. Procedura va realizată de către concesionar, sub supravegherea autorităţii contractante. Procedura va fi conformă principiilor şi practicii finanţării de proiecte la nivelul pieţei europene şi va asigura o competiţie echitabilă şi transparentă între sursele de finanţare disponibile la nivelul pieţei europene în domeniul finanţării proiectelor de infrastructură.

La finalul Finanţării Competitive, ulterior existenţei unui acord cu privire la structura de finanţare, contractele de finanţare pentru întregul proiect vor fi semnate între concesionar şi finanţatori. Procedura de semnare a contractelor de finanţare, respectiv de tragere iniţială a fondurilor pe baza contractelor de finanţare este denumită în mod generic procedura de închidere financiară.

Având în vedere faptul că ofertele candidaţilor s-au bazat pe ipotezele financiare avute în vedere, contractul de concesiune include o procedură detaliată, ce prevede mecanismul de ajustare a plăţii de disponibilitate prin raportare la diferenţele de costuri de finanţare dintre costurile prezumate de autoritatea contractantă şi costurile efectiv rezultate din procesul de finanţare competitivă. Scopul general al procedurii de ajustare este ca nivelul plăţii de disponibilitate să fie ajustat de o asemenea manieră încât orice modificare a costurilor cu finanţarea externă, prin raportarea ipotezelor iniţiale ale autorităţii contractante la condiţiile efective de finanţare, valabile la data închiderii financiare, să nu conducă la o creştere a profitului concesionarului şi orice economii realizate să fie transferate autorităţii contractante. Această procedură de ajustare va asigura faptul că autoritatea contractantă şi concesionarul nu se vor regăsi la momentul închiderii financiare în poziţii inferioare sau mai bune, din perspectiva echilibrului financiar al proiectului, față de momentul ofertei finale.

În plus faţă de ajustarea prin raportare la costurile de finanţare, plata de disponibilitate va fi ajustată la sfârşitul perioadei preliminare prin raportare la costul de construcţie efectiv rezultat în urma investigaţiilor de teren.

1. Activitati de constructie a Sectiunii 1 a autostrăzii Comarnic – Brasov

In paralel cu activitatile mentionate la literele a) şi b) de mai sus, concesionarul va incepe in perioada preliminara activitati de constructie efectiva a Sectiunii 1 a autostrazii. In cazul acestei sectiuni, aliniamentul nu a fost modificat fundamental fata de cel din studiul de fezabilitate, iar conditiile de teren sunt de asa natura incat sa permita demararea lucrarilor dupa semnarea contractului de concesiune.

Solutia are in vedere optimizarea programului de constructie a autostrazii, astfel incat, beneficiind de fondurile existente deja la dispozitia concesionarului, Sectiunea 1 a autostrazii sa fie finalizata mai devreme fata de intreaga autostrada, rezolvand astfel problemele legate de congestiile de trafic in zona orasului Comarnic.

Perioada preliminara se finalizeaza cu obtinerea de catre concesionar a finantarii pentru constructia intregii autostrazi Comarnic – Brasov (Inchiderea Financiara). Închiderea Financiară trebuie să se finalizeze în 12 luni de la data semnării contractului de concesiune, cu posibilitatea prelungirii acestei perioade cu incă 3 luni.

Rezultatele activitatilor din perioada preliminara vor fi introduse in modelul financiar al concesionarului, care prezinta iesirile si intrarile de numerar ale concesionarului si pe baza caruia se calculeaza plata de disponibilitate.

In masura in care plata de disponibilitate ar creste in urma perioadei preliminare, Autoritatea Contractanta are dreptul de a inceta contractul de concesiune.

De asemenea, in situatia in care concesionarul nu reuseste sa obtina finantarea intregului proiect, contractul de concesiune va inceta.

* + 1. **Perioada de constructie**

Perioada de constructie incepe la data Inchiderii Financiare (data obtinerii finantarii pentru intregul proiect) si dureaza 36 de luni, timp in care concesionarul are obligatia de a finaliza constructia întregii autostrazi.

* + 1. **Perioada de operare**

Perioada de operare incepe la data finalizarii constructiei autostrazii si dureaza 26 de ani, perioada in care concesionarul are obligatia de a opera si intretine autostrada conform standardelor de performanta prevazute in contractul de concesiune.

Obligatia concesionarului de a opera si intretine autostrada are ca obiect toate activitatile necesare pentru asigurarea permanenta a unei autostrazi deplin functionale, sigura si de inalta calitate pentru utilizatori. Aceste activitati includ operatiuni de deszapezire si de indepartare a ghetii de pe carosabil, curatenia, intretinerea vegetatiei de pe marginea autostrazii, realizarea lucrarilor de reparatii a suprafetei de rulare si a spatiilor de servicii si parcare, precum si monitorizarea aparitiei deteriorarilor (slefuirea suprafetelor, uzarea) si repararea prompta a acestora,precum silucrari de reabilitare periodica in scopul mentinerii autostrazii sia lucrarilor conexe in bune conditii. De asemenea, concesionarul are obligatia colectarii tarifelor de concesiune si a operarii si intretinerii sistemulului de colectare a tarifelor. Sistemul de penalitati prevăzut în cuprinsul contractului pune un accent deosebit asupra minimizarii oricaror neindepliniri a acestor obligatii ce pot perturba circulatia in bune conditii a fluxurilor de trafic. Concesionarul trebuie sa puna la dispozitia utilizatorilor o gama variata de optiuni privind modalitatile de plata a tarifelor, electronice si manuale (cu numerar), cat si sa asigure asistenta utilizatorilor cu privire la orice aspecte legate de acestea, printre care punerea la dispozitie a unui call center cu functionare 24/24 ore.

Concesionarul trebuie sa demonstreze in mod frecvent, pe parcursul contractului, ca cerintele de operare si intretinere sunt indeplinite. Pentru aceasta, sunt utilizate modalitati obiective de determinarea starii carosabilului si structurilor, conform standardelor internationale si nationale, functionalitatea statiilor de taxare este controlata prin senzori, sistemul de monitorizare video (CCTV) cat si alte echipamente de detectare sunt folosite pentru monitorizarea calitatii serviciului pus la dispozitia utilizatorilor, atat pe traseul autostrazii cat si in spatiilor de servicii si parcare, toate acestea pe langa inspectiile frecvente pe carele va efectua personalul de monitorizare.

In cazul in care concesionarul nu indeplineste cerintele prevazute pentru operarea si intretinerea autostrazii, acesta este penalizat de catre Autoritate, conform celor detaliate in cadrul sectiunii 3.6 a prezentului material.

Activitatile derulate de concesionar au scopuldea asigura:

* siguranta utilizatorilor si a circulatiei rutiere,
* monitorizarea si mentinerea sistematica a performantei tuturor sistemelor si instalatiilor (ventilatie, iluminat, prevenirea incendiilor etc.) pe parcursul procesului de exploatare obisnuita si adaptarea corespunzatoare a acestora, in masura necesara, pentru cazuri de urgenta,
* conformitatea sistemului de exploatare si intretinere cu toate normele de siguranta, aplicabile in orice moment dat pe toata durata proiectului
* siguranta si durabilitatea in timp a proiectului.
	1. **Prezentarea costurilor si veniturilor Proiectului**

Costurile proiectului vor fi suportate de catre Concesionar si vor consta in principal din urmatoarele:

* costurile aferente lucrarilor de constructie (proiectare, organizarea proiectului, management de proiect, studii de teren si lucrarile efective),
* costuri aferente activitatii de operare si intretinere, ce acopera costurile de exploatare, intretinere curenta, periodica si majora, intretinerea echipamentului de taxare, spatii de servicii si parcare, centrele de intretinere,
* costurile finantarii pe intreaga durata a proiectului, constand in costurile imprumuturilor acordate pe termen lung, costurile contributiei de capital propriu ale acţionarilor, comisioane bancare, costurile de hedging in ceea ce priveste rata dobanzii etc.

Sursa principală a informatiilor referitoare la costurile viitoare aferente realizării proiectului in regim PPP / concesiune a fost propunerea financiara a ofertantului castigator “ViStrAda Nord”, asocierea formata din companiile VINCI SA, VINCI CONSTRUCTION GRANDS PROJETS SAS, VINCI CONSTRUCTION TERRASSEMENT SAS, STRABAG AG, STRABAG SE, AKTOR SA, AKTOR CONCESSIONS SA, acestea fiind sumarizate in cele ce urmeaza.

Costul total de constructie, in baza ofertei castigatoare este de aproximativ 1,8 miliarde Euro (ajustabil conform celor menţionate anterior), din care un cost de 198,5 milioane Euro, reprezentand 11% din costul total mentionat, acoperă lucrările de construcţie a Secţiunii 1 a autostrăzii, lucrările de reabilitare a DN1, realizarea proiectului tehnic pentru întreaga autostradă, organizarea proiectului, managementul proiectului si costurile suportate de concesionar pentru realizarea investigatiilor de teren pentru intreg traseul autostrazii. O defalcare, pe categorii principale de cost, este redata mai jos:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Element de cost** | **Total (€) fara TVA**  | **Pondere in costul total (aprox.)** |
| **Costuri de inginerie si proiectare, inclusiv investigatii** | **109.701.500** | **6%** |
| **Constructie** | **1.663.806.078** | **91%** |
| **Alte costuri (asigurari, Inginerul Independent etc.)** | **54.850.750** | **3%** |
| **TOTAL** | **1.828.358.328** |  |

Costurile de constructie acopera nu doar suprafata de rulare, respectiv partea vazuta a autostrazii, ci si numeroase alte lucrari care fac ca aceasta suprafata de rulare sa se ridice la un inalt nivel de calitate. Este vorba de lucrari importante de terasamente precum si de consolidare a versantilor datorate profilului geologic si geotehnic al zonei strabatute de autostrada, lucrari a caror stabilitate este direct influentata de executarea unui sistem vast si judicios gandit si realizat de preluare si indepartare a apelor meteorice sau de infiltratie.

Proiectul prevede importante lucrari de arta, intre care 19 viaducte si 16 poduri cu o lungime totala de aprox. 4 km, precum si 10 km de tuneluri cu galerie dubla (sau aproximativ 20 de km de tunel in fir simplu), reprezentand una dintre provocarile ingineresti cele mai complexe. Totodata, sunt incluse 3 noduri rutiere, drumurile de acces la autostrada, precum si asigurarea continuitatii drumurilor existente pe care autostrada le-ar putea intrerupe, relocarea variatei retele de utilitati pe care autostrada o afecteaza, lucrari hidrotehnice si de atenuare a impactului asupra mediului.

In plus, exista o varietate de alte lucrari specifice unui proiect de autostrada, cum ar fi sistemul de monitorizare a traficului,marcaj si semnalizare rutiera, sistemul de apel in regim de urgenta, sistemul ITS (Intelligent Traffic System), sistemul de taxare, centrele de intretinere, spatiile de servicii si de parcare.

Fata de estimarile de costuri efectuate la faza de Studiu de Fezabilitate, in anul 2006, costurile diverselor categorii de lucrari prezentate de ofertantul câştigător in oferta sa sunt in general comparabile, cu variatii care se datoreaza in mare masura variantei de traseu propuse de ofertantul câştigător, care este diferita de cea propusa la Studiul de Fezabilitate si din care au rezultat noi solutii ingineresti, precum si modificarilor reglementarilor legislatiei nationale, a celor tehnice nationale si europene si progreselor tehnologice care s-au inregistrat din anul 2006 pana in prezent.

Toate acestea sunt ilustrate in tabelul urmator, in care sunt comparate costurile principalelor categorii de lucrari, acestea fiind sensibil asemanatoare.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Nr. | Categorie lucrare | Cost Studiu de Fezabilitate | Cost oferta caştigătoare |
|   |   | mii Euro | mii Euro |
| 1 | Lucrari de drum | 371.831,93  | 616.708 |
| 2 | Poduri, pasaje, viaducte | 537.254,62  | 275.932 |
| 10 | Tuneluri | 141.344,54  | 396.368 |

**3.4.1 Mecanismul de plată. Veniturile Concesionarului**

Concesionarul beneficiaza de trei categorii de venituri:

1. Plăti de disponibilitate de la autoritatea publică;
2. Venituri din tariful de concesiune achitat de utilizatorii autostrazii (acestea urmand a fi deduse din plata de disponibilitate);
3. Venituri din utilizarea infrastructurii secundare (de exemplu, chirii sau redevente achitate de entitatile care opereaza benzinarii sau alte spatii de servicii) – un procent de 60% din acestea urmand a reveni autoritatii contractante si fiind dedus din plata de disponibilitate.

Platile de disponibilitate efectuate de catre autoritate catre concesionar sunt supuse regimului de penalizare in situatia in care serviciile nu sunt prestate la nivelul calitativ prevazut in contract (in baza specificatiilor de performanta) sau daca autostrada nu este disponibila utilizatorilor finali (adica daca exista inchideri de sectiuni de drum).

Conform mecanismului de plăti de disponibilitate, concesionarului i se fac plăti regulate pentru serviciul furnizat, respectiv disponibilitatea autostrăzii si operarea acesteia in parametrii tehnici calitativi impusi de contract. Aceste plăti se realizează conform ofertei câstigătoare depuse în cadrul procedurii de licitatie. Principiul este că autoritatea va efectua plăti integrale de disponibilitate pentru o anumită perioadă numai în cazul disponibilitătii totale si corespunzatoare a activelor pe durata respectivă astfel cum este definită în contract (100% disponibilitate – 100% plată, 0 disponibilitate – 0 plată).

Într-o situatie de indisponibilitate, autoritatea contractantă va aplica deduceri din plata de disponibilitate astfel cum este prevăzut în contractul de concesiune. Pentru a calcula valoarea deducerilor, se înmultesc punctele de deducere cu valoarea per punct de deducere (”valoarea deducerilor per punct de indisponibilitate”). Această valoare aferentă punctelor este transformată (pe baza plătii de disponibilitate astfel cum este indicată de către ofertant) astfel încât, în situatia în care întreaga sectiune de drum este indisponibilă într-o anumită perioadă de timp, deducerile vor fi cel putin suficient de mari pentru a nu se plăti niciun fel de venituri în perioada respectivă pentru acea sectiune.

In cazul proiectului Comarnic-Brasov, plata de disponibilitate reprezinta o plata stabilita, partial indexata.Plata anuală de disponibilitate este compusă din trei componente, astfel cum sunt indicate de către ofertant în ofertă (o sumă neindexată în Euro, o sumă indexată în Euro si o sumă indexată în Lei,sumele stabilite în Euro fiind plătite în Lei la scadentă pana la aderarea Romaniei la zona Euro). Plata anuală de disponibilitate va fi plătită sub forma unor plăti lunare. Sumele aferente fiecăreia dintre cele trei componente, în monedele lor respective, vor fi evaluate anual si vor constitui Plata de Disponibilitate maximă (indexată) anuală în Euro si respectiv în Lei.

Plata de disponibilitate care este stabilită pentru fiecare perioadă conform regulilor contractuale este principala sursă de venituri a partenerului privat, care trebuie să îsi acopere toate costurile (pentru constructie, întretinere, operare, finantare etc.) din aceste venituri.

Valoarea actualizată netă a plăților de disponibilitate a fost de 2,932 miliarde EURO, la data

depunerii ofertei (09.12.2013), iar la data cea mai recentă, urmare a actualizării modelului

financiar valoarea actualizată netă a plăților de disponibilitate este de 2,732 miliarde EURO.

|  |
| --- |
| **NIVELUL PLATII ANUALE DE DISPONIBILITATE(Euro)**  |
| Suma fixă (neindexată) anuală Euro | **266.971.184** |
| Suma indexată anuală Euro | **26.045.969** |
| Suma indexată anuală Lei, echivalent Euro (calculata la cursul de schimb 1 Euro= 4,45 Lei)  | **32.191.650** |
| **TOTAL ANUAL, Euro (termeni reali, fara inflatie)**  | **325.208.803** |

|  |  |
| --- | --- |
| **TOTAL VALOARE NETA ACTUALIZATA A PLATII DE DISPONIBILITATE\* Total (€) fara TVA (8% rata de actualizare)** | **2.732.467.655** |

\*Nota: Valoarea de **2.732.467.655 Euro** reprezinta suma totala pe care Statul Roman ar plati-o pentru constructia (pe o perioada de 4 ani) si pentru operarea si intretinerea Autostrazii Comarnic – Brasov (pe o perioada de 26 de ani) sub conditia ca aceasta suma sa fie disponibila azi.

Valoarea plătii de disponibilitate din prezent urmeaza să fie ajustată și definitivată ca urmare a ajustarii costului de constructie si a stabilirii costurilor efective de finantare la momentul închiderii financiare, astfel cum s-a aratat in Sectiunea 3 de mai sus.

Cuantumul efectiv al plății de disponibilitate achitate de autoritatea contractantă va fi redus față de valoarea ajustată și definitivată conform celor de mai sus după cum urmează:

1. Plata de disponibilitate achitată de către autoritatea publică concesionarului se va diminua cu valoarea încasărilor concesionarului din tarifele de concesiune;
2. Plata de disponibilitate achitată de către autoritatea publică concesionarului se va diminua cu 60% din valoarea încasărilor concesionarului din utilizarea infrastructurii secundare;
3. Plata de disponibilitate achitată de către autoritatea publică concesionarului se va diminua în cazul aplicarii de deduceri pentru nerespectarea standardelor de performantă/indisponibilitate.
	1. **Sistemul de penalitati**

Mecanismul de plata al contractului de concesiune contine prevederi care indreptatesc autoritatea publica sa perceapa deduceri la platile de disponibilitate. Sunt prevazute trei tipuri de penalitati ce pot fi percepute: in primul rand, exista deduceri aplicate in situatia in care autostrada nu este complet deschisa traficului in mod nerestrictionat; in al doilea rand, exista deduceri aplicate in situatia in care concesionarul nu isi indeplineste obligatiile sale in cadrul contractului (neindeplinirea nivelului de serviciu conform prevederilor contractuale), iar, in final, autoritatea poate aplica penalitati pentru situatia in care autostrada este deschisa traficului dar prevede lucrari considerabile ce nu sunt inca finalizate.

Sistemul de penalitati este astfel conceput incat concesionarul sa fie incurajat sa deruleze lucrarile necesare de intretinere cu cat mai putine intreruperi ale fluxului de trafic – cu cat este mai indelungata intreruperea traficului sau afectarea utilizatorilor finali, cu atat mai mult cresc deducerile din platile de disponibilitate. Penalitatile vor fi mai mari in sezoanele estival si hibernal, in zilele de vineri, sambata, duminica, si sarbatori legale, precum si pe timp de zi (intervalul orar 06:00 – 22:00). Cu cat este mai extinsa inchiderea unei sectiuni de drum, prin raportare la numarul de benzi ramase disponibile sau in functie de locatia inchiderilor, cu atat mai mare este deducerea; in mod similar, nivelul deducerilor creste pentru constrangeri de trafic extinse, atat ca durata cat si ca acoperire.

Exemple ale modalitatilor in care concesionarul este incurajat sa minimizeze disconfortul creat utilizatorilor sunt dupa cum urmeaza:

* Nu se percep deduceri daca lucrarile se realizeaza pe timp de noapte, in conditiile in care sunt disponibile doua benzi de circulatie pe sens, dar banda de urgenta nu este disponibila.
* Derularea lucrarilor necesare pe timp de zi creste nivelul deducerilor aplicabile pe ora cu multiplu de 3, comparativ cu deducerile aplicabile pentru lucrul pe timp de noapte.
* Derularea lucrarilor in sezonul hibernal si cel estival dubleaza nivelul deducerilor aplicabile pe ora comparativ cu lucrarile derulate primavara sau toamna.

Concesionarul trebuie sa respecte nivelul cerut al serviciului atat in raport cu utilizatorul final al drumului cat si cu autoritatea, in caz contrar autoritatea fiind indreptatita sa perceapa deduceri din platile de disponibilitate. Obligatiile de prestare a serviciilor constau in gestionarea, exploatarea si intretinerea autostrazii conform urmatoarelor doua categorii:

* Neconformitati privind cerintele de performanta, ce afecteaza siguranta utilizatorilor
* Neconformitati privind cerintele de performanta, ce nu afecteaza siguranta utilizatorilor

In cele mai multe situatii, concesionarul are la dispozitie un interval de timp pentru remedierea situatiei de neconformitate aparute, inainte de a-i fi aplicate “puncte de servicii” pentru fiecare zi in care respectiva neconformitate nu a fost remediata. Cu cat este mai grava neconformitatea cu atat mai multe puncte de servicii sunt aplicate (cu titlu de exemplu, neindepartarea obiectelor periculoase de pe carosabil in 30 de minute de la detectia acestora – 5 puncte; echipamentul de contorizare a traficului nefunctional pe o perioada mai lunga de 7 zile – 1 punct).

In activitatile de gestionare, exploatare si intretinere ale unei autostrazi, se poate astepta in mod rezonabil ca vor aparea situatii in care concesionarul, din varii motive, nu va putea sa indeplineasca integral sau in timp util toate obligatiile avute fara a cauza utilizarea unui nivel foarte mare de resurse care vor conduce la suportarea unor costuri excesive de catre autoritate, iar o astfel de abordare conservatoare nu ar reprezenta un beneficiu economico-financiar („Value for Money”) pentru aceasta din urma. Ca atare, principiul folosit este de a permite concesionarului sa “adune” un anumit numar de puncte de servicii in fiecare luna pana la pragul la care vor incepe sa fie percepute penalitati financiare, reprezentand un semnal de alarma pentru ca acesta sa isi rectifice prompt orice neconformitati, in caz contrar fiind pasibil de suportarea penalitatilor respective. In acelasi timp, pentru a descuraja orice tentativa din partea concesionarului de a omite indeplinirea obligatiilor sale, odata ce pragul respectiv este atins, valoarea deducerilor creste progresiv, pe masura ce creste numarul punctelor acumulate.

Valoarea punctului de deducere a fost un element al ofertarii, propus de catre fiecare candidat preselectat in cadrul procedurii de licitatie, acestora fiindu-le pusa la dispozitie o plaja intre 100 si 120 de unitati.

Valoarea licitata de ofertantul castigator a fost cea maxima, de 120 de unitati, si a fost inclusa ca atare in cadrul prevederilor contractuale. Mecanismul de deduceri a fost astfel conceput incat in situatia in care o sectiune de drum este indisponibila intr-o anumita perioada de timp, deducerile vor fi intr-atat calculate incat platile ce ar fi fost alocate pentru respectiva sectiune in perioada de timp relevanta sa nu fie deloc achitate (cu alte cuvinte, un exemplu extrem ar fi ca daca intreaga autostrada nu ar fi disponibila pentru trafic pe toata lungimea, pe tot parcursul anului, atunci concesionarul nu ar primi nicio plata de disponibilitate anuala pentru anul respectiv). De asemenea, contractul de concesiune contine prevederi conform carora in cazul unor evenimente de incalcare de durata (situatie echivalenta cu acumularea unui anumit numar de puncte de deduceri) Autoritatea Contractanta poate demara procedura de incetare a contractului din culpa concesionarului.

* 1. **Inginerul Independent**

Ca in majoritatea proiectelor de concesiune/PPP, partile contractuale (respectiv Autoritatea Publica si Concesionarul) beneficiaza de implicarea unui Inginer Independent, acesta fiind o entitate nominalizata in proiect pentru a mentine un echilibru intre interesele celor doua parti si pentru a asigura ca acestea isi respecta obligatiile contractuale precum si ca drepturile acestora sa le fie respectate.

In conformitate cu buna practica in domeniu, o astfel de entitate independenta va consta intr-un consultant de reputatie internationala cu experienta in gestionarea unui astfel de rol si care va fi implicat pe intreaga durata de executie a lucrarilor si conform necesitatilor proiectului in etapa de exploatare. Identitatea Inginerului Independent este de asemenea supusa aprobarii finantatorilor.

Activitatea Inginerului Independent este sub controlul comun al ambelor parti, iar sumele cuvenite Inginerului Independent vor fi platite de catre ambele parti in proportii egale pentru a asigura impartialitatea in exercitarea activitatilor sale.

* 1. **Încetarea contractului de concesiune. Compensatiile platibile la incetare**

La incetarea contractului de concesiune, rezultatele activitatii concesionarului (de exemplu, proiectul tehnic, constructia in stadiul la care se afla la momentul incetarii, autostrada ca atare in cazul in care incetarea intervine in perioada de operare) revin autoritatii publice. Avand in vedere acest aspect, compensatiile la incetare platibile de catre autoritate concesionarului (si care, in mare masura, sunt utilizate pentru rambursarea imprumutului acordat de finantatori) reprezinta un element contractual esential din perspectiva bancabilitatii proiectului. Astfel, in acord cu practica internationala in materie de proiecte de concesiune/PPP, la incetarea contractului de concesiune, autoritatea va achita compensatii la incetare, diferentiate in functie de motivul incetarii contractului, sintetizate in cele ce urmează:

1. Incetarea din culpa autoritatii publice

In cazul in care contractul de concesiune inceteaza din culpa autoritatii publice, autoritatea va achita o compensatie concesionarului, suma platibila drept compensatie urmand sa permita concesionarului:

* rambursarea sumelor datorate la acel momentde concesionar finantatorilor conform contractelor de finantare principala;
* recuperarea sumele investite in proiect de catre actionarii concesionarului (mai putin eventualele sume deja recuperate);
* plata eventualelor costuri de reziliere a subcontractelor de catre concesionar ca urmare a incetarii contractului de concesiune (de exemplu, a contractului de proiectare si constructie si/sau a contractului de operare si intretinere);
* asigurarea ratei de rentabilitate a sumelor investite de concesionar la momentul respectiv.
1. Incetarea ca urmare a denuntarii unilaterale de catre autoritatea publică

In cazul in care contractul de concesiune inceteaza ca urmare a denuntării unilaterale de către autoritatea publică, autoritatea publică va achita o compensatie concesionarului echivalenta celei platibile in caz de incetare din culpa autoritatii publice.

1. Incetarea din cauza de Forta Majora

In cazul in care contractul de concesiune inceteaza ca urmare a unui eveniment de forta majora, autoritatea publică va achita o compensatie concesionarului, suma platibila drept compensatie urmand sa permita concesionarului:

* rambursarea sumelor datorate la acel moment de concesionar finantatorilor conform contractelor de finantare principala;
* recuperarea sumelor investite in proiect de catre actionarii concesionarului (mai putin eventualele sume deja recuperate);
* plata eventualelor costuri de reziliere a subcontractelor de catre concesionar ca urmare a incetarii contractului de concesiune (de exemplu, a contractului de proiectare si constructie si/sau a contractului de operare si intretinere).

Fată de compensatia plătibilă în caz de incetare a contractului de concesiune din culpa autoritatii publice, compensatia platibila in caz de incetare a contractului ca urmare a unui eveniment de forta majora nu cuprinde rata de rentabilitate a sumelor investite, ci doar investitia efectiva nerecuperata a concesionarului, motivul de incetare fiind unul in afara controlului ambelor parti, riscul incetarii fiind astfel impartit intre autoritate si concesionar.

1. Incetarea din culpa concesionarului

Conform practicii internationale in materie de concesiuni/PPP, autoritatea publică va achita o compensatie concesionarului si in cazul incetarii contractului din culpa concesionarului, pentru a se evita imbogatirea fara justa cauza a autoritatii publice, care primeste, la incetarea contractului, un bun cu o valoare semnificativa.

Principiul stabilirii compensatiei in caz de incetare a contractului din culpa concesionarului este cel al raportarii la valoarea bunurilor care revin autoritatii contractante la incetare/valoarea proiectului continuat de autoritatea contractanta/sumele avansate de finantatori. Sumele stabilite drept compensatie vor reveni finantatorilor si vor servi rambursarii (totale sau partiale) a sumelor datorate acestora de concesionar la acel moment conform contractelor de finantare principala, concesionarul si actionarii sai fiind sanctionati cu nerecuperarea investitiei efectuate pana la momentul respectiv- valoarea acesteia regasindu-se in bunurile care revin autoritatii contractante -, iar subcontractantii neprimind nicio plata ca urmare a incetarii contractului de proiectare si constructie/contractului de operare si intretinere.

1. Incetarea pentru nerealizarea inchiderii financiare a intregului proiect

In cazul in care contractul de concesiune inceteaza ca urmare a nerealizarii, la sfarsitul perioadei preliminare a contractului, a inchiderii financiare a intregului proiect, autoritatea publică va achita o compensatie concesionarului, suma platibila drept compensatie urmand sa permita concesionarului:

* rambursarea sumelor datorate la acel moment de concesionar finantatorilor lucrărilor inițiale (activitățile din perioada preliminară) conform contractelor de finantare principala;
* recuperarea sumelor investite in proiect de catre actionarii concesionarului (mai putin eventualele sume deja recuperate);
* plata eventualelor costuri de reziliere a subcontractelor de catre concesionar ca urmare a incetarii contractului de concesiune.

Cum am aratat mai sus, autoritatea publica achita o compensatie pentru a se evita imbogatirea fara justa cauza a acesteia, aceasta urmand a primi rezultatele activitatilor desfasurate in perioada preliminara (activitati de investigatii, proiectare, constructie a Sectiunii 1).

Pe de alta parte, în cazul nerealizarii inchiderii financiare pentru intregul proiect, concesionarul va suporta riscurile aferente, neprimind, indiferent de motivul nerealizarii inchiderii financiare rata de rentabilitate a sumelor investite si (cu exceptia cazului in care nerealizarea inchiderii financiare este ca urmare a culpei autoritatii) suportand deduceri din sumele investite. De exemplu, daca inchiderea financiara a întregului proiect nu se realizeaza din motive neutre (care nu reprezinta nici culpa autoritatii publice si nici culpa concesionarului), din suma mentionata anterior va fi operata o deducere cu valoarea costurilor de dezvoltare a concesionarului (in limita a 5.000.000 Euro).

In situatia in care inchiderea financiara pentru intregul proiect nu se realizeaza, autoritatea publica poate totusi decide amanarea incetarii contractului pana la si exclusiv pentru finalizarea Sectiunii 1 a autostrazii. In acest caz, compensatia la incetare ar fi calculata conform celor mentionate anterior si achitata la momentul finalizarii Sectiunii 1 a autostrazii (cu aplicareaeventualelor deduceri mentionate anterior).

În toate cazurile de încetare, valoarea costurilor care urmează a fi achitate de autoritatea publică poate fi cunoscutasi stabilita încă de la început, contractele de finanţare şi acordurile de subcontractare fiind supuse aprobarii autoritatii contractante. De asemenea, modelul financiar al proiectului este aprobat de autoritatea contractantă.

1. **Proiecte internationale similare de construire a unor autostrazi**

Date fiind principalele particularitati ale proiectului privind Autostrada Comarnic – Brasov:

* Proiect pe baza unui parteneriat public-privat;
* Constructie pe teren muntos; si
* Proportie ridicata a sectiunilor de autostrada executate in tuneluri sau pe poduri si viaducte,

s-a efectuat o analiza a costurilor altor proiecte de autostrada realizate in conditii similare in Europa, pe baza informatiilor disponibile public, pentru a determina comparabilitatea acestora.

Totodata, trebuie mentionat si istoricul recent al proiectelor demarate in regim PPP/concesiune de alte tari din Sud-Estul Europei, in sectorul infrastructurii rutiere, astfel:

- Albania: Autostrada Milot-Morine (licitatia pentru selectarea concesionarului este in derulare)

- Bosnia & Hertegovina: Autostrada Doboj-Vukosavlje (licitatia pentru selectarea concesionarului este in derulare)

- Bulgaria: Autostrada Trakia

- Croatia: Autostrada Istrian Y, Autostrada Zagreb-Macelj, Autostrada Zagreb-Gorican

- Macedonia: Autostrada Corridor 8

- Montenegro: Autostrada Bar-Boljare

- Romania: Autostrada de Centura Sud a Municipiului Bucuresti (licitatia pentru selectarea concesionarului este in derulare), Autostrada Comarnic-Brasov

- Serbia: Autostrada Belgrade-Novi Sad, Autostrada Horgos-Pozega

Cu toate acestea, pana in prezent numai doua proiecte de acest gen au atins inchiderea financiara in Sud-Estul Europei, si drept urmare au fost construite si se afla actualmente in operare. Acest lucru se datoreaza in principal unor caracteristici esentiale pe care tarile din aceasta regiune le au in comun:

- infrastructura rutiera invechita si in multe cazuri mult degradata, necesitand lucrari urgente de refacere/reconstructie

- gradul relativ scazut de proprietate asupra vehiculelor, volume scazute de trafic si disponibilitate redusa de plata a taxelor de utilizare a drumurilor

- economii nationale de mica anvergura, cat si spatiu fiscal limitat, rezultand in alocari limitate a resurselor bugetare pentru realizarea infrastructurii rutiere

- rating de tara scazut si absenta unor piete financiare mature, afectand considerabil posibilitatea de utilizare a optiunilor financiare disponibile pentru acest tip de proiecte

In fata unor astfel de constrangeri obiective, reprezentantii sectoarelor public si privat necesita depunerea unor eforturi considerabile pentru a crea conditiile pentru dezvoltarea proiectelor de PPP/concesiune in aceasta parte a Europei.

Rezultatele acestei analize sunt redate in continuare, cu mentiunea ca nivelurile costurilor sunt cele de la momentul incheierii tranzactiilor:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Nr. referinta** | **Denumire autostrada + lucrari de arta** | **Cost [mil.Euro/km]** |
| 1 | SLOVACIA [2012]Parte din autostrada D1 cu 4,65 km de drum, 2 tuneluri cu lungime totala de 3,054 km si 11 poduri, cu lungime totala de 3,589 km | 34.51 |
| 2 | SLOVACIA [2014]Parte din autostrada D1 cu 0,5 km de drum, 1 tunel de 7,46 km si 1 pod cu lungime de 0,159 km  | 73.17 |
| 3 | SLOVACIA [2007]Parte din autostrada D1 cu 7,46 km de drum, 4 tuneluri cu lungime totala de 4,932 km si 22 poduri, cu lungime totala de 4,1 km  | 35.75 |
| 4 | MAREA BRITANIE [2005]Parte din autostrada M6  | 32.4 |
| 5 | FRANTA [2008]Parte din A41(18,8 km), cu 1 tunel de 3,1 km si 4 viaducte  | 46.35 |
| 6 | SPANIA [2004]Parte din M30 (M30 South), in lungime de 14,1 km, 3 tuneluri cu lungime totala de 10,3 km | 61.86 |
| 7 | SPANIA[2004] Parte din M30 (M30 West), in lungime de 27,95 km, 5 tuneluri cu lungime totala de 25 km | 43.89 |
| 8 | SPANIA [2004] Parte din M30 (M30 North), in lungime de 21,1 km, 6 tuneluri cu lungime totala de 13,9 km | 59.44 |
| 9 | AUSTRALIA [2001]M5 East Motorway, in lungime de 10 km, 1 tunel cu lungime de 3,8 km | 79.5 |
| 10 | ROMANIAAutostrada "Bucuresti - Brasov" - Tronsonul Comarnic - Predeal, lungime 53 km, 3 tuneluri cu lungime totala de 10km, galerie dubla, 4 km de poduri si viaducte pe autostrada | 34.5 |



1. Datele și informatiile privind proiectul au in vedere situatia curenta a acestuia. [↑](#footnote-ref-1)