

**ROMÂNIA**  
**CONSILIUL JUDEȚEAN BUZĂU**

**HOTĂRÂRE**  
**pentru aprobarea fișei proiectului „Stimularea**  
**mobilității la nivel regional prin modernizarea**  
**infrastructurii rutiere de transport pe tronsonul Vintilă**  
**Vodă – Plaiul Nucului, județul Buzău” ce urmează a fi**  
**promovat spre finanțare nerambursabilă în cadrul POR**  
**2021 - 2027 și a notei de justificare a impactului**  
**economic al proiectului**

Consiliul Județean Buzău,  
Având în vedere

- referatul Președintelui Consiliului Județean Buzău de inițiere a proiectului de hotărâre, înregistrat la nr.11053/30.07./2020;
- raportul comun al Direcției pentru Administrarea Patrimoniului și Investiții și Direcției de Dezvoltare Regională, înregistrat sub nr.11054/30.07.2020;
- avizul de legalitate al Secretarului General al Județului Buzău dat pe proiectul de hotărâre;
- avizele comisiilor de specialitate ale Consiliului Județean Buzău anexate la hotărâre;
- prevederile Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 88/2020 privind instituirea unor măsuri, precum și acordarea unui sprijin financiar pentru pregătirea portofoliului de proiecte în domeniul strategice considerate prioritare pentru perioada de programare 2021-2027, destinat finanțării prin Programul operațional Asistență tehnică 2014-2020 (POAT 2014-2020) și Programul Operațional Infrastructură Mare (POIM);
- prevederile Hotărârii Guvernului nr. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice, cu modificările și completările ulterioare;
- prevederile art. 1 din Legea nr. 84/2020 privind prelungirea mandatelor autorităților administrației publice și pentru modificarea art. 151 alin. (3) din Ordonanța Guvernului nr. 57/2019,  
În temeiul art. 173, alin.(1) lit. „b”, alin. (5) lit. „l” și art. 182 alin.(1) din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 57/2017 privind Codul Administrativ, cu modificările și completările ulterioare,

**HOTĂRĂȘTE:**

**Art. 1.** Se aprobă fișa proiectului „Stimularea mobilității la nivel regional prin modernizarea infrastructurii rutiere de transport pe tronsonul Vintilă Vodă – Plaiul Nucului, județul Buzău” ce urmează a fi promovat spre finanțare nerambursabilă în cadrul POR 2021 - 2027, prevăzută în anexa nr.1.

**Art. 2.** Se aprobă nota de justificare a impactului economic al proiectului, prevăzută în anexa nr.2.

**Art. 3.** Anexele nr. 1 și 2 fac parte integrantă din prezenta hotărâre.

**Art. 4.** Direcția pentru Administrarea Patrimoniului și Investiții, Direcția de Dezvoltare Regională și celelalte direcții din aparatul de specialitate al Consiliului Județean Buzău vor lua toate măsurile necesare pentru aducerea la îndeplinire a prevederilor prezentei hotărâri.

**Art. 5.** Secretarul General al Județului Buzău va asigura comunicarea hotărârii Instituției Prefectului - Județul Buzău, autorităților și instituțiilor publice interesate, precum și publicarea pe site-ul Consiliului Județean.

**PREȘEDINTE,**

**PETRE-EMANOIL NEAGU**

**CONTRASEMNEAZĂ,**

**SECRETARUL GENERAL AL JUDEȚULUI BUZĂU**

**MIHAI-LAURENȚIU GAVRILĂ**

**Nr. 139  
BUZĂU, 05 AUGUST 2020**

**Hotărârea a fost adoptată cu 33 voturi „pentru” .**

## **Notă de justificare a impactului economic al proiectului**

### ***”Stimularea mobilității la nivel regional prin modernizarea infrastructurii rutiere de transport pe tronsonul Vintilă Vodă - Plaiul Nucului, județul Buzău” DJ 203K Km (75+000 – 105+000)***

#### **Introducere**

Proiectul este elaborat la cererea Consiliului Județean Buzău, în vederea găsirii soluțiilor optime de intervenție pentru modernizarea infrastructurii de transport județean, pe tronsonul din DJ 203K, între localitățile comunelor Vintila Voda, Minzalesti și Lopatari până în localitatea Plaiul Nucului, între km 75+000-105+000 în scopul stimulării mobilității la nivel regional.

Prin amplasamentul sau DJ 203K deservește 9,408 locuitori ai zonei și totodată alte persoane care tranzitează zona. Tronsonul care face obiectivul prezentului proiect este amplasat în zona de deal și munte a județului Buzău.

Proiectul prevede modernizarea drumului prin prevederea unei îmbracaminti rutiere moderne și a unui sistem de colectare și evacuare a apelor din zona drumului, precum și îmbunătățirea elementelor geometrice în plan și profil longitudinal existente, astfel încât să se obțină îmbunătățirea circulației rutiere din punct de vedere al confortului utilizatorului și siguranța circulației rutiere și pietonale.

Sub acțiunea traficului și a factorilor climaterici, suprafața drumului s-a degradat, prezentând defecțiuni grave (valuri, gropi, fagase, praf vara și noroi în perioadele ploioase), ceea ce face ca în timpul primăverii și toamna circulația vehiculelor și a pietonilor să fie îngreunată.

Necesitatea realizării lucrărilor rezultă pe de o parte din faptul că zona studiată este un trafic intens iar pe de altă parte, prin faptul că după realizarea drumurilor de acces, în zona se pot crea oportunități de investiții în alte domenii, în special în cel de producție industrială agricolă și turism.

Necesitatea lucrărilor rezultă pe de o parte din faptul că zonele sunt locuite sunt realizate lucrările de legare la utilități a locuitorilor din zona, iar pe de altă parte modernizarea acestora în acest moment reducând semnificativ valoarea de investiție față de valoarea din cazul în care lucrările ar fi executate mai târziu.

Prin proiect au fost incluse lucrări pentru platforma drumului și lucrări conexe cum ar fi:

- Lucrări de drum – lucrări preliminare, terasamente, suprastructură drum;
- Lucrări scurgerea apelor;
- Lucrări poduri și pasaje;
- Lucrări de consolidare.

Au fost calculate liste de cantități pentru determinarea costului total al investiției.

Cost pe 1 km drum este calculat în funcție de devizele pe obiect și a listelor de cantități:

Investitia	Cost unitar conform D.A.L.I. (exclusiv TVA)	
	lei / km	euro / km
Stimularea mobilitatii la nivel regional prin modernizarea infrastructurii rutiere de transport pe tronsonul Vintila Voda - Plaiu Nucului, jud. Buzau	✓ 1,692,620 din care: - 1,666,118 sistem rutier - 26,502 santuri	376,648  -370,751 - 5.897

S-a luat în considerare un curs euro echivalent în valoare de 4.4939 lei/euro.

Se constată că valorile pentru costurile unitare sunt valori normale pentru piața din România și se încadrează în valorile pentru lucrări similare din zona județului Buzău.

Defalcarea valorica pentru investitie este:

*Suprastructura drum – prețuri unitare luate în calcul (lei fără tva)*

Frezare asfalt 4 cm	mp	12
Strat de balast	m <sup>3</sup>	95
Strat de piatra sparta	m <sup>3</sup>	120
Amorsarea suprafetelor cu emulsie cationica cu rupere rapida	m <sup>2</sup>	11
Strat de legatura binder cu criblura BAD22.4	t	380
Strat de uzura din beton asfaltic MAS16	m <sup>2</sup>	50

Se constată că articolele principale luate în calcul au prețuri unitare în conformitate cu lucrările similare din zona Buzău.

În tabel nu sunt incluse valorile pentru lucrările de mai jos, dar acestea sunt obligatorii pentru buna funcționare a drumului:

- Lucrările de poduri, pasaje, podețe;
- Intersecțiile la nivel sau denivelate;
- Dotări ale drumului (parcări, stații de autobuz), accese la proprietăți;
- Cheltuieli pentru obținerea și amenajarea terenului;
- Cheltuieli pentru asigurarea utilităților necesare obiectivului;
- Cheltuieli pentru proiectare și asistență tehnică;
- Semnalizari si marcaje rutiere.

Se observa faptul ca la capitolul Suprastructura valoarea de 35,103,540 lei fără TVA este alocată ponderea ce mai mare a lucrării, în calcul având în vedere următoarele:

- **2 straturi asfaltice**
- **platforma cu latimea 8.00 m și parte carosabila 6.00m (clasă tehnică IV)**

## **Analiza financiară si economică aferentă realizării lucrărilor de intervenție**

### **Prezenta cadrului de analiza, inclusiv specificarea perioadei de referinta si prezentarea scenariului de referinta**

Analiza cost beneficiu este principalul instrument de estimare și evaluare economică a proiectelor.

Această analiză are drept scop să stabilească:

- măsura în care proiectul contribuie la politica de dezvoltare a sectorului de transporturi în România și în mod special la atingerea obiectivelor programului în cadrul căreia se solicită finanțare

- măsura în care proiectul contribuie la bunăstarea economică a regiunii, evaluata prin calculul indicatorilor de rentabilitate socio-economica ai proiectului.

Principiile și metodologiile care au stat la baza prezentei analize cost-beneficiu sunt în conformitate cu:

- Hotărârea nr. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice

- HEATCO – „Developing Harmonised European Approaches for Transport Costing and Project Assessment, Deliverable 5”, 2004;

- „Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects”, decembrie 2014 – Comisia Europeana

- „Guidelines for Cost Benefit Analysis of Transport Projects” – elaborat de Jaspers.

- Master Plan General de Transport pentru România, Ghidul Național de Evaluare a Proiectelor în Sectorul de Transport și Metodologia de Priorizare a Proiectelor din cadrul Master Planului, „Volumul 2, Partea C: Ghid privind Elaborarea Analizei Cost-Beneficiu Economice și Financiare și a Analizei de Risc”, elaborat de AECOM pentru Ministerul Transporturilor in anul 2014;

Analizele cost-beneficiu financiare si economice vor avea ca date de intrare rezultatele evaluarilor tehnice si ale evaluarilor tehnice privind costurile de investitiei ale proiectului si se vor fundamenta pe reglementarile tehnice in vigoare in Romania.

Analiza cost-beneficiu se va baza pe principiul comparației costurilor alternativelor de construire de drum propuse în situația actuală. Modelul teoretic aplicat este Modelul DCF – Discounted Cash Flow (Cash Flow Actualizat) – care cuantifică diferența dintre beneficiile și costurile generate de proiect pe durata sa de funcționare, ajustând această diferență cu un factor de actualizare, operațiune necesară pentru a „aduce” o valoare viitoare la momentul de baza a evaluării costurilor.

Analiza cost-beneficiu va fi realizata in preturi fixe, pentru anul de baza al analizei 2020, echivalent cu anul de baza al actualizarii costurilor. Prin urmare, toate costurile vor fi exprimate in preturi constante 2020.

### **Analiza cererii de bunuri si servicii care justifica necesitatea si dimensiunea investitiei, inclusiv prognoze pe termen mediu si lung**

Dezvoltarea infrastructurii rutiere în zonele rurale reprezintă un element esențial în cadrul oricărui efort de a valorifica potențialul de creștere și de a promova durabilitatea zonelor urbane. De fapt, crearea de infrastructură rutiera reprezintă primul pas în cadrul procesului de dezvoltare locală, în ideea că aceasta va crește atractivitatea zonei, deci acționează ca un „magnet” pentru potențialii investitori.

Potențialul de dezvoltare a unei zone este cu atât mai mare cu cât infrastructura de acces este mai dezvoltată. De asemenea, creșterea economică exercită o presiune asupra infrastructurii rutiere de acces existente și determină o nevoie mai accentuată de dezvoltare a acesteia. Astfel, construirea și întreținerea unei infrastructuri rutiere de buna calitate au un

efect multiplicator, ce creează numeroase locuri de muncă și impulsionează dezvoltarea economică.

Infrastructura rutiera constituie un element de bază în asigurarea condițiilor necesare pentru un trai decent dar și pentru dezvoltarea economică a comunităților

### Analiza financiara, sustenabilitatea financiara

Modelul de analiza financiara a proiectului va analiza cash-flow-ul financiar consolidat si incremental generat de proiect, pe baza estimarilor costurilor investitionale, a costurilor cu intretinerea, generate de implementarea proiectului, evaluate pe intreaga perioada de analiza, precum si a veniturilor financiare generate.

Indicatorii utilizați pentru analiza financiară sunt:

- Valoarea Netă Actualizată Financiară a proiectului;
- Rata Internă de Rentabilitate Financiară a proiectului;
- Raportul Beneficiu - Cost; si
- Fluxul de Numerar Cumulat.

**Valoarea Netă Actualizată Financiară (VNAF)** reprezintă valoarea care rezultă deducând valoarea actualizată a costurilor previzionate ale unei investiții din valoarea actualizată a beneficiilor previzionate.

**Rata Internă de Rentabilitate Financiară (RIRF)** reprezintă rata de actualizare la care un flux de costuri și beneficii exprimate în unități monetare are valoarea actualizată zero. Rata internă de rentabilitate este comparată cu rate de referință pentru a evalua performanța proiectului propus. În Documentul de lucru nr. 4 al Direcției Generale de Politică Regională din cadrul Comisiei Europene se prezintă tabelul cu profitabilitatea așteptată în cazul a diferite tipuri de infrastructuri. Din acest tabel reiese faptul că pentru proiectele de drumuri fără taxă nu se așteaptă nicio profitabilitate.

**Raportul Beneficiu-Cost (R B/C)** evidențiază măsura în care beneficiile proiectului acoperă costurile acestuia. În cazul când acest raport are valori subunitare, proiectul nu generează suficiente beneficii și are nevoie de finanțare (suplimentara).

**Fluxul de numerar cumulat** reprezintă totalul monetar al rezultatelor de trezorerie anuale pe întreg orizontul de timp analizat.

Calcululele pentru profitabilitatea financiară a investitiei totale sunt prezentate în tabelul urmator.

Calculul Ratei Interne de Rentabilitate Financiare a Investitiei Totale (Lei, cu TVA, preturi constante 2020).

Anul de analiză	Anul de operare	Intrări	Venituri	leșiri	Cost Construcție	Valoare reziduală	Costuri operare și întreținere	Flux de numerar net	Flux de numerar actualizat
2020		0	0	0	0	0	0	0	0
2021	1	0	0	35,493,253	35,493,253	0	0	35,493,253	0
2022	2	0	0	35,493,253	35,493,253	0	0	35,493,253	0
2023	3	0	0	35,493,253	35,493,253	0	0	35,493,253	0
2024	4	0	0	24,000	0	0	24,000	-24,000	0
2025	5	0	0	24,000	0	0	24,000	-24,000	0
2026	6	0	0	24,000	0	0	24,000	-24,000	0
2027	7	0	0	24,000	0	0	24,000	-24,000	0
2028	8	0	0	113,000	0	0	113,000	-113,000	0
2029	9	0	0	24,000	0	0	24,000	-24,000	0
2030	10	0	0	24,000	0	0	24,000	-24,000	0
2031	11	0	0	24,000	0	0	24,000	-24,000	0

2032	12	0	0	24,000	0	0	24,000	-24,000	0
2033	13	0	0	113,000	0	0	113,000	-113,000	0
2034	14	0	0	24,000	0	0	24,000	-24,000	0
2035	15	0	0	24,000	0	0	24,000	-24,000	0
2036	16	0	0	24,000	0	0	24,000	-24,000	0
2037	17	0	0	24,000	0	0	24,000	-24,000	0
2038	18	0	0	113,000	0	0	113,000	-113,000	0
2039	19	0	0	24,000	0	0	24,000	-24,000	0
2040	20	31,943,928	0	24,000	0	31,943,928	24,000	31,919,928	0
<b>Rata internă de Rentabilitate Financiară a Investiției Totale (RIRF/C)</b>								-6.55%	
<b>Valoarea Netă Acualizată Financiară a Investiției Totale (VANF/C)</b>								80,948,338.50	
<b>Raportul Beneficii/Cost al Capitalului (B/C C)</b>								0.12	

În mod evident, o investiție pentru utilizarea căreia nu se percep taxe nu este o investiție rentabilă din punct de vedere financiar. Astfel, rezultă valori necorespunzătoare pentru rentabilitatea financiară a investiției ( $RIRF/C < 4\%$ ,  $VNAF/C < 0$ ) deoarece cash-flow-ul net este negativ pentru toți anii de operare a investiției, cu excepția ultimului an, când este luată în calcul valoarea reziduală.

Conform metodologiei în vigoare vizand fundamentarea proiectelor de investitii de acest tip, sunt intrunite conditiile pentru a sustine necesitatea finantarii publice.

Analiza sustenabilitatii financiare a investitiei evalueaza gradul in care proiectul va fi durabil, din prisma fluxurilor financiare anuale, dar si cumulate, de-a lungul perioadei de analiza. Fluxurile de costuri corespund scenariului incremental „Fara Proiect” – „Cu Proiect”.

Fluxul cumulat de numerar este pozitiv in fiecare din anii prognozati, in conditiile in care costurile de operare si intretinere periodica pentru situatia proiectata (Cu Proiect) vor fi sustinute de catre Beneficiar prin alocatii bugetare.

Analiza financiara a condus la obtinerea urmatoilor indicatori globali de evaluare a profitabilitatii financiare a investitiei:

#### Principalele rezultate ale analizei financiare

		Fără contribuție comunitară (RRF/C) A		Cu contribuție comunitară (RRF/K) B	
Rată de rentabilitate financiară	(%)	-6.55%	RRF/C	N/A	RRF/K
Valoare actuală netă	(Lei)	-80,948,338.50	VAN/C	N/A	VAN/K

Pentru ca un proiect să necesite intervenție financiară din partea fondurilor publice, VANF a investiției trebuie să fie negativă, iar RIRF a investiției mai mică decât rata de actualizare (4%). Valorile calculate pentru indicatorii financiari ai acestei investiții se conformează acestor reguli, ceea ce înseamnă că proiectul are nevoie de finanțare publică pentru a putea fi implementat.

Evoluția mai puțin favorabilă din punct de vedere financiar este compensată de o evoluție favorabilă din punct de vedere socio-economic, impactul socio-economic fiind cel urmărit în special pentru astfel de proiecte ce au ca utilizator final publicul larg.

De altfel și obținerea unor indicatori ai performanței economice buni ( $VANE > 0$ ;  $RIRE > 5\%$ ) reprezintă o condiție obligatorie pentru ca proiectul să primească finanțare. Verificarea îndeplinirii acestei condiții face obiectul capitolului de analiză economică, dacă este cazul.

## **Analiza economica, analiza cost-eficacitate**

*Analiza economică a proiectului nu arata oportunitatea investiției, ENPV fiind în general negativ, dar efectul benefic al acesteia asupra economiei locale este de necontestat, superior costurilor economice și sociale pe care acesta le implică.*

### **Eșalonarea Investiției**

- Eșalonarea investiției s-a presupus a se derula pe o perioadă de trei ani, conform Calendarului Proiectului.

### **Beneficiile economice**

Principalii beneficiari directi ai proiectului sunt utilizatorii de drum, aceia care beneficiaza in mod direct de imbunatatirea conditiei tehnice a infrastructurii rutiere, ceea ce determina conditii superioare de circulatie. Aceste conditii de circulatie imbunatatite constau in cresterea gradului de confort si siguranta a circulatiei.

In continuare sunt enumerate succint beneficiile socio-economice directe si indirecte identificate pentru acest tip de proiect, incat sa se defineasca cat mai complet impactul socio-economic proiectului:

#### ***Imbunatatirea starii tehnice a infrastructurii rutiere:***

- Reducerea uzurii autovehiculelor si reducerea timpilor de parcurs pentru persoane - direct
- Reducerea costurilor determinate de accidente rutiere - indirect
- Reducerea costurilor legate de mediul inconjurator - direct
- Reducerea timpilor de imobilizare a marfurilor - direct

#### ***Cresterea nivelului de trai al populatiei rezidente in localitatile invecinate locatiei de proiect:***

- Asigurarea accesului la serviciile publice - salvare, pompieri, politie, etc in perioada anotimpului rece - indirect
- Crearea locurilor de munca temporare pe perioada de implementare a proiectului - direct
- Cresterea veniturilor bugetului local din impozitul pe venit – indirect
- Cresterea volumului investitiilor atrase - indirect

#### ***Alte beneficii socio-economice non-monetare:***

- Proiectul va contribui la reducerea somajului local si la imbunatatirea calificarii personalului angajat in sistem
- Cresterea valorii terenului si a imobilelor prin cresterea atractivitatii localitatilor invecinate locatiei proiectului.

Prin analiza economică se urmărește estimarea impactului și a contribuției proiectului la creșterea economică la nivel regional și național.

Aceasta este realizată din perspectiva întregii societăți (municipiu, regiune sau țară), nu numai punctul de vedere al proprietarului infrastructurii.

Analiza financiară este considerată drept punct de pornire pentru realizarea analizei socio-economice. În vederea determinării indicatorilor socio-economici trebuie realizate anumite ajustări pentru variabilele utilizate în cadrul analizei financiare.

Principiile și metodologiile care au stat la baza prezentei analize cost-beneficiu sunt în concordanță cu:



- „Guidance on the Methodology for carrying out Cost-Benefit Analysis”, elaborat de Comisia Europeană pentru perioadă de programare 2014-2020;
- HEATCO – „Harmonized European Approaches for Transport Costing and Project Assessment” – proiect finanțat de Comisia Europeană în vederea armonizării analizei cost-beneficiu pentru proiectele din domeniul transporturilor. Proiectul de cercetare HEATCO a fost realizat în vederea unificării analizei cost-beneficiu pentru proiectele de transport de pe teritoriul Uniunii Europene. Obiectivul principal a fost alinierea metodologiilor folosite în proiectele transnaționale TEN-T, dar recomandările prezentate pot fi folosite și pentru analiza proiectelor naționale;
- „General Guidelines for Cost Benefit Analysis of Projects to be supported by the Structural Instruments” – ACIS, 2009;
- „Guidelines for Cost Benefit Analysis of Transport Projects” – elaborat de Jaspers.
- Master Plan General de Transport pentru România, Ghidul Național de Evaluare a Proiectelor în Sectorul de Transport și Metodologia de Priorizare a Proiectelor din cadrul Master Planului, „Volumul 2, Partea C: Ghid privind Elaborarea Analizei Cost-Beneficiu Economice și Financiare și a Analizei de Risc”, elaborat de AECOM pentru Ministerul Transporturilor în anul 2014.

Principalele recomandări privind analiza armonizată a proiectelor de transport se referă la următoarele elemente:

- Elemente generale: tehnici de evaluare, transferul beneficiilor, tratarea impactului necuantificabil, actualizare și transfer de capital, criteriile de decizie, perioada de analiză a proiectelor, evaluarea riscului viitor și a sensibilității, costul marginal al fondurilor publice, surplusul de valoare a transportatorilor, tratarea efectelor socio-economice indirecte;
- Valoarea timpului și congestia de trafic (inclusiv traficul pasagerilor muncă, traficul pasagerilor non-muncă, economiile de trafic al bunurilor, tratarea congestiilor de trafic, întârzierile nejustificate);
- Valoarea schimbărilor în riscurile de accident;
- Costuri de mediu;
- Costurile și impactul indirect al investiției de capital (inclusiv costurile de capital pentru implementarea proiectului, costurile de întreținere, operare și administrare, valoarea reziduală).

Rata de actualizare pentru actualizarea costurilor și beneficiilor în timp este de 5%, în conformitate cu normele Europene așa cum sunt descrise în ‘Guide to cost-benefit analysis of investment projects’ editat de ‘Evaluation Unit - DG Regional Policy’, Comisia Europeană. Rata de actualizare de 5% este valabilă pentru „tarile de coeziune”, România încadrându-se în această categorie.

### **Ipoteze de baza**

Scopul principal al analizei economice este de a evalua dacă beneficiile proiectului depășesc costurile acestuia și dacă merită să fie promovat. Analiza este elaborată din perspectiva întregii societăți nu numai din punctul de vedere al beneficiarilor proiectului iar pentru a putea cuprinde întreaga varietate de efecte economice, analiza include elemente cu valoare monetară directă, precum costurile de construcții și întreținere și economiile din costurile de operare ale vehiculelor precum și elemente fără valoare de piață directă precum economia de timp, reducerea numărului de accidente și impactul de mediu.

Toate efectele ar trebui cuantificate financiar (adică primesc o valoare monetară) pentru a permite realizarea unei comparații consistente a costurilor și beneficiilor în cadrul proiectului și apoi sunt adunate pentru a determina beneficiile nete ale acestuia. Astfel, se poate determina dacă proiectul este dezirabil și merită să fie implementat. Cu toate acestea, este

important de acceptat faptul cănu toate efectele proiectului pot fi cuantificate financiar, cu alte cuvinte nu tuturor efectele socio-economice li se pot atribui o valoare monetara.

Anul 2020 este luat ca baza fiind anul intocmirii analizei cost-beneficiu. Prin urmare, toate costurile si beneficiile sunt actualizate prin prisma preturilor reale din anul 2020.

Lucrarile de constructie vor fi realizate in perioada 2020-2022. Astfel, situatia imbunatatita infrastructurii rutiera va exista incepand cu anul 2023. Perioada de calcul folosita este de 20 de ani. Aceste ipoteze au fost de asemenea adoptate in conformitate cu normele europene asa cum sunt descrise in 'Guide to cost-benefit analysis of investment projects' – "Evaluation Unit - DG Regional Policy", Comisia Europeana.

Valoarea reziduala la sfarsitul perioadei de analiza a fost estimata la 20% din costul total de investitie, pentru orice element de infrastructura care va fi realizat ca parte a lucrarilor.

Ca indicator de performanta a lucrarilor de modernizare, s-au folosit Valoarea Actualizata Neta (beneficiile actualizate minus costurile actualizate) si Gradul de Rentabilitate (rata beneficiu/cost). Acesta din urma exprima beneficiile actualizate raportate la unitatea monetara de capital investit. In final, rezultatele sunt exprimate sub forma Ratei Interne de Rentabilitate: rata de scont pentru care Valoarea Neta Actualizata ar fi zero.

### Rata Interna de Rentabilitate Economica

Calculul Ratei Interne de Rentabilitate a Proiectului (EIRR) se bazează pe ipotezele:

- Toate beneficiile și costurile incrementale sunt exprimate în prețuri reale 2020, în Lei;
- EIRR este calculată pentru o durată de 20 ani a Proiectului. Aceasta include perioada de construcție (anii 0-2), precum și perioada de exploatare, până în anul 20 (anul efectiv 2040);
- Viabilitatea economică a Proiectului se evaluează prin compararea EIRR cu Costul Economic real de Oportunitate al Capitalului (EOCC). Valoarea EOCC utilizată în analiză este 5%. Prin urmare, Proiectul este considerat fezabil economic, dacă EIRR este mai mare sau egală cu 5%, conditie ce corespunde cu obtinerea unui raport beneficii/costuri supraunitar.

### Beneficiile economice

Au fost considerate pentru analiza socio-economica, doar o parte din componentele monetare care au influenta directa. Pentru determinarea acestor beneficii s-a aplicat acelasi concept de analiza incrementală, respectiv se estimeaza beneficiile in cazul diferentei intre cazul "cu proiect" si "fara proiect".

Efectele sociale (pozitive) ale implementarii proiectului sunt multiple si se pot clasifica in doua categorii:

- Efecte cuantificabile monetare (care pot fi monetarizate); si
- Efecte necuantificabile (efectul multiplicator).

Tabelul urmator prezinta ipotezele de baza ale analizei economice, costurile si beneficiile cuantificate precum si indicatorii de rezultat, de apreciere a eficientei economice a proiectului.

*Ipotezele de baza, masurile cuantificate si indicatorii de rezultat ai analizei economice*

Categorie	Indicator	Descriere
<b>Ipoteze de baza</b>		
Rata de actualizare economica	EOCC	5%
Anul de actualizare a costurilor	2020	
Anul de baza al costurilor	2020	
Perioada de analiza, din care	20 ani	

Categorii	Indicator	Descriere
Investitie	3 ani	2020-2022
Operare	20 ani	2020-2040
Costuri economice	CapEx	Costul de constructie
	OpEx	Costuri de intretinere si operare
Beneficii economice cuantificate	VOC	Reducerea costului de operare ale vehiculelor
	VOT	Reducerea costului cu valoarea timpului
		Reducerea numarului de accidente
		Reducerea impactului negativ asupra mediului
Indicatori de rezultat	EIRR	Rata Interna de Rentabilitate Economica
	ENPV	Valoarea Neta Prezenta Economica
	BCR	Raportul Beneficii/Costuri

In rezumat, etapele de realizare a analizei economice sunt:

1. Aplicarea corectiilor fiscale;
2. Monetizarea impacturilor (calculul beneficiilor);
3. Transformarea preturilor de piata in preturi contabile (preturi umbra); si
4. Calculul indicatorilor cheie de performanță economică

### Cuantificarea beneficiilor economice

Conform tabelului anterior se vor cuantifica urmatoarele categorii de beneficii economice:

- Beneficii din reducerea costurilor de exploatare ale vehiculelor;
- Beneficii din reducerea timpului de parcurs al pasagerilor;
- Beneficii din reducerea numarului de accidente; si

Aceste beneficii economice se calculeaza, de obicei, avand la baza rate (costuri) unitare exprimate de unitatea de masura vehicul-km sau vehicul-ora. Avand in vedere acestea, prognozele fluxurilor de trafic in Scenariile Fara si Cu Proiect sunt de o importanta particulara.

#### Calculul economic al proiectului (Lei. cu TVA, preturi constante 2020).

Anul de analiză	Anul de operare	Cost Construcție	Costuri operare și întreținere	Valoare reziduală	Total costuri	Beneficii din reducerea VOC	Beneficii din reducerea VOT	Beneficii din reducerea nr de accidente	Total Beneficii	Beneficii nete
2020		0	0	0	0	0	0	0	0	0
2021	1	35,087,846	0	0	35,087,846	1,200	800	0	2,000	-35,085,846
2022	2	35,087,846	0	0	35,087,846	161,000	83,000	15,000	259,000	-34,828,846
2023	3	35,087,846	0	0	35,087,846	256,000	165,000	28,000	449,000	-34,638,846
2024	4	0	21,600	0	21,600	1,513,000	1,101,000	66,000	2,680,000	2,658,400
2025	5	0	21,600	0	21,600	1,513,000	1,101,000	66,000	2,680,000	2,658,400
2026	6	0	21,600	0	21,600	1,513,000	1,101,000	66,000	2,680,000	2,658,400
2027	7	0	21,600	0	21,600	1,513,000	1,101,000	66,000	2,680,000	2,658,400
2028	8	0	101,700	0	101,700	1,513,000	1,101,000	66,000	2,680,000	2,578,300
2029	9	0	21,600	0	21,600	1,513,000	1,101,000	66,000	2,680,000	2,658,400
2030	10	0	21,600	0	21,600	1,513,000	1,101,000	66,000	2,680,000	2,658,400
2031	11	0	21,600	0	21,600	1,513,000	1,101,000	66,000	2,680,000	2,658,400
2032	12	0	21,600	0	21,600	1,513,000	1,101,000	66,000	2,680,000	2,658,400
2033	13	0	101,700	0	101,700	1,513,000	1,101,000	66,000	2,680,000	2,578,300
2034	14	0	21,600	0	21,600	1,513,000	1,101,000	66,000	2,680,000	2,658,400

2035	15	0	21,600	0	<b>21,600</b>	1,513,000	1,101,000	66,000	<b>2,680,000</b>	2,658,400
2036	16	0	21,600	0	<b>21,600</b>	1,513,000	1,101,000	66,000	<b>2,680,000</b>	2,658,400
2037	17	0	21,600	0	<b>21,600</b>	1,513,000	1,101,000	66,000	<b>2,680,000</b>	2,658,400
2038	18	0	101,700	0	<b>101,700</b>	1,513,000	1,101,000	66,000	<b>2,680,000</b>	2,578,300
2039	19	0	21,600	0	<b>21,600</b>	1,513,000	1,101,000	66,000	<b>2,680,000</b>	2,658,400
2040	20	0	21,600	-28,749,535	<b>-28,727,935</b>	1,513,000	1,101,000	66,000	<b>2,680,000</b>	31,407,935
<b>Rata internă de Rentabilitate Economică (EIRR)</b>								-2.56%		
<b>Valoarea Netă Actualizată Economică (ENPV)</b>								55,554,991.60		
<b>Raportul Beneficii/Costuri (BCR)</b>								0.31		

Analiza economică a proiectului nu arata oportunitatea investiției, ENPV fiind negativ, dar efectul benefic al acesteia asupra economiei locale este de necontestat, superior costurilor economice și sociale pe care acesta le implică, raportul beneficii/cost fiind mai mare decât 1.

În ceea ce privește rata internă de rentabilitate economică a proiectului, aceasta este de -2.56%, valoare inferioară ratei de actualizare socială de 5%. Acest lucru nu reflectă rentabilitatea din punct de vedere economic a investiției dar având în vedere tipul de lucrări foarte complexe generate de natura terenului, se constată că aceste lucrări sunt imperios necesare pentru aducerea drumului la o stare de viabilitate coraspunzătoare.

Efectele pozitive asupra utilizatorilor si asupra societatii, in general, sunt evidente ceea ce conduce la concluzia ca proiectul merita promovat.

Condițiile impuse celor trei indicatori economici pentru ca un proiect să fie viabil economic sunt:

- ENPV să fie pozitiv;
- EIRR să fie mai mare sau egală cu rata socială de actualizare (5%);
- BCR să fie mai mare decât 1.

Analizând valorile indicatorilor economici rezultă că proiectul este viabil din punct de vedere social (raportul beneficii costuri BCR fiind pozitiv), pentru dezvoltarea potențialului zonei.

### Analiza de riscuri, masuri de prevenire/ diminuare a riscurilor

Rezultatele proiectului pot fi influence de diferiti factori de risc de la analiza carora nu putem face abstractie. La fel ca in cazul oricarui tip de investitie, proiectul de fata implica anumite riscuri. In acest sens putem deosebi:

- *riscuri generale - se refera la acele riscuri care decurg din evoluția de ansamblu a mediului (natural, economic, social, cultural, tehnologic, politic etc.), la nivel mondial sau national*
- *riscuri specifice - care tin de echipa de proiect, de tipul investitiei, de modul cum sunt planificate activitatile in cadrul obiectivului de investitie*

Analiza de risc cuprinde urmatoarele etape principale:

- *Identificarea riscurilor se va realiza in cadrul sedintelor lunare de progres de catre membrii echipei de proiect. Identificarea riscurilor trebuie sa includa riscuri care pot aparea pe parcursul intregului proiect: financiare, tehnice, organizatorice, cu privire la resursele umane implicate, precum si riscuri*

externe (politice, de mediu, legislative). Identificarea riscurilor trebuie actualizata la fiecare sedinta lunara.

- Estimarea si evaluarea probabilitatii de aparitie a riscului. Riscurile identificate vor fi caracterizate in functie de probabilitatea lor de aparitie si impactul acestora asupra proiectului.
- Gestionarea riscului si imbunatatirea conceptului proiectului, pe baza Graficului de Management al Riscului.

Identificarea riscurilor se realizeaza prin:

- analiza planului de implementare
- brainstorming
- experienta specialistilor si a echipei de implementare
- metode analitice - unde este posibil

Riscurile identificate in cadrul acestui proiect, prin metodele de identificare a riscului mai sus mentionate sunt:

- riscuri comerciale si strategice
- riscuri economice
- riscuri contractuale
- riscuri de mediu
- riscuri politice
- riscuri sociale
- riscuri naturale
- riscuri institutionale si organizationale
- riscuri operationale si de sistem
- riscuri determinate de factorul uman
- riscuri tehnice

Alaturi de variabilele critice identificate prin analiza de senzitivitate si care nu necesita aplicarea unor masuri speciale pentru prevenirea unor posibile riscuri, se prezinta mai jos si o analiza calitativa a anumitor riscuri si masurile luate.

RISC	PROBABILITATE DE APARITIE	MASURI
<b>Riscuri contractuale</b>		
- intarzieri in organizarea procedurilor de achizitii	mediu	- Pentru a evita intarzierile in organizarea procedurilor de achizitii, graficul de realizare a acestora va fi atent monitorizat, vor fi identificati din timp posibillii furnizori si se va incerca o comunicare cat mai transparenta cu acestia.
- potientiale modificari ale solutiei tehnice	scazut	- prevederea in contractul de proiectare a garantiei de buna executie a proiectului tehnic, garantie care va fi retinuta in cazul unei solutii tehnice necorespunzatoare

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- asistenta tehnica din partea proiectantului pe perioada executiei proiectului</li> <li>acoperirea cheltuielilor cu noua solutie tehnica cu sumele cuprinse la cheltuielile diverse si neprevazute</li> </ul>
- neincadrarea efectuarii lucrarilor de catre constructor in graficul de timp aprobat si in quantumul financiar stipulat in contractul de lucrari	scazut	<ul style="list-style-type: none"> <li>- prevederea in caietul de sarcini a unor cerinte care sa asigure performanta tehnica si financiara a firmei contractante (personal suficient, experienta similara)</li> <li>- pentru ca acest risc sa poata fi prevenit este necesar ca din etapa de elaborare a documentatiei de finantare graficul Gantt al proiectului si bugetul estimat de costuri sa fie elaborate realist si pe baza unor input-uri certe. In acest sens, introducerea rezervelor financiare si de timp este o masura preventiva.</li> </ul>
-nerespectarea clauzelor contractuale a unor contractanti si subcontractanti	scazut	<ul style="list-style-type: none"> <li>- stipularea de garantii suplimentare si penalitati in contractele incheiate cu firmele contractante</li> </ul>
<b>Riscuri organizatorice</b>		
- neasumarea unor sarcini si responsabilitati in cadrul echipei de proiect	scazut	<ul style="list-style-type: none"> <li>- stabilirea responsabilitatilor membrilor echipei de proiect prin realizarea unor fise de post clare si complete</li> <li>- numirea in echipa de proiect a unor persoane cu experienta in implementarea unor proiecte similare</li> <li>- motivarea personalului cuprins in echipa de proiect</li> </ul>
<b>Riscuri institutionale</b>		
- intarzieri in obtinerea avizelor si autorizatiilor necesare pentru implementarea proiectului	mediu	<ul style="list-style-type: none"> <li>- solicitarea in timp util a acestora</li> </ul>
- contestatii in procedurile de achizitie publica	scazut	<ul style="list-style-type: none"> <li>- prevederea in caietul de sarcini a unor criterii de evaluare obiective;</li> </ul>
- capacitatea insuficienta de finance	scazut	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Consiliul Local va contracta un credit bancar pentru finantarea proiectului</li> </ul>
- cresterea accelerata a preturilor	mediu	<ul style="list-style-type: none"> <li>- realizarea bugetului la preturile existente pe piata.</li> <li>- cheltuielile generate de cresterea preturilor vor fi suportate de catre beneficiar din bugetul local</li> </ul>
<b>Riscuri de mediu</b>		
- conditiile de clima nefavorabile	mediu	<ul style="list-style-type: none"> <li>- planificare judicioasa a lucrarilor cu luarea in considerare a unei marje de timp in plus</li> </ul>

efectuării unor categorii de lucrări.		- alegerea unor soluții de execuție care să țină cont cu prioritate de condițiile climatice
<b>Riscuri de management</b>		
- Posibilitatea ca managementul proiectului să nu poată fi asigurat în mod eficient, ceea ce va conduce la întârzieri în derularea proiectului și la nerespectarea termenului de execuție prevăzut.	mediu	- numirea în echipă care va monitoriza implementarea proiectului a unor persoane cu experiență relevantă în derularea proiectelor.

Printr-o pregătire corespunzătoare și la timp a unor măsuri se pot diminua considerabil efectele negative produse de diferiți factori de risc.

Proiectul nu cunoaște riscuri majore care ar putea întrerupe realizarea obiectivului de investiție prezent. Planificarea corectă a proiectului încă din faza de elaborare a acestuia, precum și monitorizarea continuă pe parcursul implementării asigură evitarea riscurilor care pot influența major proiectul.

După identificarea riscurilor pe baza surselor de risc punem problema evaluării impactului pe care l-ar avea riscul respectiv asupra proiectului în cauză și a estimării probabilității producerii riscului.

Abordarea riscurilor se bazează astfel pe:

- dimensiunea riscului
- măsurarea riscului

Ca și concluzie generală a evaluării riscurilor se poate spune că:

- riscurile care pot apărea în derularea proiectului au în general un impact mare la producere, dar o probabilitate redusă de apariție și declansare
- riscurile majore care pot afecta proiectul sunt riscurile financiare și economice
- probabilitatea de apariție a riscurilor tehnice a fost semnificativ redusă prin contractarea lucrărilor de consultanță cu firme de specialitate.

În funcție de structura riscurilor se vor lua măsurile necesare unei gestionări eficiente și corecte a riscurilor. Aceasta se realizează pe baza a patru operațiuni distincte:

- planificarea
- monitorizarea
- alocarea resurselor necesare prevenirii și înlăturării efectelor riscurilor produse
- control

Pentru o mai bună evidențiere și urmărire a riscului la care proiectul este supus, precum și pentru o corectă selecție a acțiunilor de gestionare a riscurilor, se va folosi Graficul de Management al Riscului:

Evaluare risc	Management de risc (măsuri de prevenire)	Probabilitate impact-rating
Inflația este mai mare decât cea pronosticată	Aprovizionarea ritmică, contracte ferme cu furnizorii	M

Evaluare risc	Management de risc (masuri de prevenire)	Probabilitate impact-rating
Modificari legislative altele decat cele preconizate	Implicare operator in dezbateri de legi si norme legislative	M
Se intarzie armonizarea legislatiei Romaniei cu legislatia UE	Sprijinirea implementarii legislatiei la nivel local si regional	L
Conditii de mediu	Reprogramarea activitatilor, corelarea lor cu prognozele INMH	M
Planul de finantare va fi modificat	Cautarea unor surse alternative	L
Lipseste personalul specializat	Organizarea de programe si cursuri de instruire	H
Lipsa continuarii a dezvoltarii strategiei lucrarilor	Refacerea strategiei in concordanta cu dezvoltarea socio ec. locala	L
Managementul neperformant	Program de instruire adecvata pentru top management	M

Legenda: H - ridicat, M - mediu, L - scazut

## Concluzii

*Asa cum se poate vedea mai sus, in ceea ce priveste beneficiile proiectului, ponderea cea mai mare o au beneficiile din reducerea costurilor de operare, lucru firesc pentru proiectele de reabilitare de drum.*

*Indicatorii economici au unele valori bune datorita beneficiilor economice generate de implementarea proiectului.*

*Analizand valorile indicatorilor economici rezulta ca proiectul este viabil din punct de vedere economic.*

**Întocmit**  
**Dr. ing. Radu Luca**





**Anexa nr. 1**  
**la Hotărârea Consiliului Județean Buzău**  
**nr. 139/2020**

**FIȘA DE PROIECT DE INVESTIȚIE**

1.	<b>Domeniul investiției: Infrastructură rutieră de interes județean, inclusiv variante ocolitoare și/sau drumuri de legătură</b>
2.	<b>Data depunerii la ADR: 05.08.2020</b>
3.	<b>Instituția/structura beneficiară</b> Parteneriatul dintre UAT Județul Buzău, UAT Comuna Vintilă Vodă, UAT Comuna Mînzălești, UAT Comuna Lopătari
4.	<b>Titlul Proiectului de investiție</b> “Stimularea mobilității la nivel regional prin modernizarea infrastructurii rutiere de transport pe tronsonul Vintilă Vodă – Plaiul Nucului, județul Buzău” <sup>1</sup>
5.	<b>Persoana de contact:</b> Nume: Băcanu Luminița Telefon:0723556885 E-mail: lumy_bacanu@yahoo.com
6.	<p><b>Obiectivele proiectului de investiție</b></p> <p><b>Obiectivul general:</b> creșterea gradului de accesibilitate a zonelor rurale și urbane situate în proximitatea rețelei TEN-T prin modernizarea drumurilor județene.</p> <p><b>Obiectiv specific:</b> modernizarea unui tronson de 30,1 km de drum de interes regional cu conectivitate directă la TEN-T, în zona Vintilă Vodă – Mînzălești – Lopătari - Plaiul Nucului, județul Buzău. Proiectul de investiții se înscrie în Obiectivul de Politică 3 ”O Europă conectată” – Obiectivul specific ”Dezvoltarea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, reziliente în fața schimbărilor climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere</p> <p style="padding-left: 40px;"><b>1. Asigurarea conectivității la coridor TEN T (directa/ indirecta)</b></p> <p style="padding-left: 40px;"><b>a) Tipul conectivității la TEN-T rutier:</b></p> <p>Drumul județean 203K (cu o lungime totală de 127,5 km) străbate Județul Buzău de la limita cu județul Brăila (localitatea Robeasca) – la sud până la DN 10 (localitatea Nehoiașu), drum național care face legătura cu județul Brașov - la nord. Drumul județean 203K se intersectează cu drumul național european DN2 (E85) în localitatea Mărăcineni, asigurând astfel acces direct la Coridorul de transport pan european 9.</p> <p>Tronsonul de drum propus prin proiect asigură conectivitate directă la coridor TEN-T, fiind în prelungirea tronsoanelor cuprinse între: km 0+000 - 36+680, Robeasca - Vadu Pașii - DN2B (E85) și km 38+000 -75+000, Mărăcineni - Podul Muncii, tronsoane în curs de modernizare, finanțate în cadrul POR 2014-2020.</p> <p>Anexăm la prezenta documentația privind coordonatele GIS (informație vectorială de tip .dwg în proiecție Stereo70) pentru tronsonul de drum județean propus.</p>

<sup>1</sup> Un UAT local/județean poate obține sprijin financiar în condițiile prezentei ordonanțe de urgență pentru documentația tehnico-economică aferente unui singur proiect.

	<p><b>b) Caracterul de unica legatura sau cea mai economica legatura a comunitatilor aflate pe traseul respectiv cu coridorul TEN-T</b></p> <p>Tronsonul de drum județean 203K propus pentru modernizare între km 75+000 - 105+000, obiect al proiectului, reprezintă unica legatură a localităților de pe raza comunelor Lopătari, Mânzălești și Vintilă Vodă cu DN 2/ E 85/Coridorul de transport pan european 9, cu care se intersectează în comuna Mărăcineni, Județul Buzău.</p> <p><b>2. Impactul proiectului în regiune:</b></p> <p>Drumul județean 203K (cu o lungime totală de 127,5 km) străbate Județul Buzău de la limita cu județul Brăila (localitatea Robeasca) – la sud până la DN 10 (localitatea Nehoiașu), drum național care face legatura cu judetul Brașov - la nord.</p> <p>Modernizarea acestui drum crează noi oportunități de dezvoltare pentru comunele Vintilă Vodă, Mânzălești, Lopătari, atât de ordin economic cât și social. Astfel, având în vedere că acest drum este singura cale de acces a comunelor menționate cu restul județului, al regiunii și al țării, se crează condiții pentru: atragerea unui număr mai mare de investiții în zonă, atragerea de venituri la bugetele locale, reducerea ratei șomajului ca urmare a creării de noi locuri de muncă, creșterea nivelului de trai al populației.</p> <p>Îmbunătățirea condițiilor de circulație rutieră pentru populația din zonă și de tranzit va conduce la creșterea economică și prin dezvoltarea turismului în zonă, printr-un acces facil la obiectivele turistice din zonele străbătute de acest drum: Focul viu de la Terca-Lopătari, Muntele de sare de la Lopătari, Piatra Albă "Grunjul" de la Mânzălești, Platoul Meledic, Lacul Mocearu, mănăstiri și peșteri. Aceste elemente de atracție turistică cu caracter de raritate reprezintă un punct forte pentru dezvoltarea zonei și a județului, implicat a regiunii.</p> <p>Tronsonul de drum Vintilă Vodă - Plaiul Nucului asigură accesul și spre ariile naturale protejate, situri de importanță comunitară Natura 2000, ROSCI0190 Penteleu, ROSCI0229 Siriu, ROSCI009 Bisoca.</p>
7.	<p><b>Rezultate așteptate ale proiectului de investiție</b></p> <p>Ca urmare a implementării proiectului propus, drumul județean va căpăta un nou profil, modernizat, ceea ce va asigura: reducerea timpului de deplasare, un coeficient de confort sporit pentru traficul din zonă, un consum mai redus de combustibil și uzură mai mică etc.</p> <p>Prin modernizarea tronsonului de drum județean propus prin proiect se va realiza:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- creșterea mobilității persoanelor și a mărfurilor;</li> <li>- implementarea cu succes a priorităților de dezvoltare ale zonei;</li> <li>- dezvoltarea locală și regională prin combaterea izolării zonei.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>RCR 55 - Utilizatori de drumuri nou construite, reconstruite sau modernizate</i> Trafic mediu zilnic anual (2015): 2.806 autovehicule (sector DJ 203K, Săpoca-Podu Muncii)</li> </ul>
8.	<p><b>Indicatori de realizare imediată / rezultat care vor fi atinși în cadrul proiectului de investiție</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>RCO46</i> – 30,1 km de drum județean cu conectivitate directă la un coridor TEN-T, modernizați;</li> </ul>
9.	<p><b>Justificarea proiectului de investiție</b></p> <p><b>a) Strategia/Strategiile/Alte studii în care se încadrează proiectul</b></p> <p>Proiectul se încadrează în:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- MPGT - proiectul concordă cu măsura de "asigurare a accesibilității sporite și conectivității pentru toate regiunile Uniunii, luând în considerare cazul specific al insulelor, rețelelor izolate și regiunilor slab populate, regiunilor îndepărtate și ultraperiferice" și va contribui la atingerea obiectivelor strategice ale MPGT de "asigurare a accesului pentru populație și pentru mediul de afaceri la rețeaua TEN-T de bază și</li> </ul>

extinsă” și de ”asigurare a unei rețele de transport rutier sigure și operaționale, care să contribuie la reducerea numărului de accidente rutiere, precum și la reducerea timpilor de călătorie”;

- Strategia Națională pentru Dezvoltare Regională 2014-2020 - proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivului Priorității de dezvoltare 3 din cadrul SNDR 2014-2020, de ”creștere a gradului de accesibilitate a regiunilor prin îmbunătățirea mobilității regionale și asigurarea serviciilor esențiale pentru o dezvoltare economică sustenabilă și incluzivă”;
- Planul de Dezvoltare Regională Sud-Est 2014-2020 - proiectul contribuie la atingerea OS 2.1 al Domeniului de intervenție 1 ”Stimularea mobilității, accesibilității și conectivității regionale prin investiții în infrastructura de transport rutier”;
- Strategia de Dezvoltare Durabilă a Județului Buzău actualizată și Planul de Acțiuni 2014-2020 - proiectul contribuie direct la transpunerea în practică a strategiei județene de dezvoltare durabilă.
- strategiile locale de dezvoltare ale comunelor Vintilă Vodă, Mînzălești și Lopătari - modernizarea tronsonului de drum județean care deservește cele 3 comune va facilita implementarea proiectelor asumate de autoritățile publice locale și operarea investițiilor ce vor fi astfel realizate.

#### **b) Intervențiile proiectului de investiție au în vedere:**

Proiectul de investiție conține tipul de intervenție

- 062 - Alte drumuri reconstruite sau modernizate (autostrazi, drumuri naționale, regionale și locale)

Tronsonul de drum propus prin proiect asigură conectivitate directă la coridor TEN-T, fiind în prelungirea tronsoanelor cuprinse între: km 0+000 - 36+680, Robeasca - Vadu Pașii - DN2B (E85) și km 38+000 - 75+000, Mărăcineni - Podul Muncii, tronsoane în curs de modernizare, finanțate în cadrul POR 2014-2020

#### **c) Proiectul nu se afla pe lista de rezerva a POR 2014-2020**

#### **d) Relevanța și fezabilitatea / sustenabilitatea proiectului**

##### **Asigurarea conectivității la rețeaua TEN-T**

Drumul județean 203K (cu o lungime totală de 127,5 km) străbate Județul Buzău de la limita cu județul Brăila (localitatea Robeasca) – la sud până la DN 10 (localitatea Nehoiășu), drum național care face legătura cu județul Brașov - la nord. Drumul județean 203K se intersectează cu drumul național european DN2 (E85) în localitatea Mărăcineni, asigurând astfel acces direct la Coridorul de transport pan european 9.

Tronsonul de drum propus prin proiect asigură conectivitate directă la coridor TEN-T, fiind în prelungirea tronsoanelor cuprinse între: km 0+000 - 36+680, Robeasca - Vadu Pașii - DN2 (E85) și km 38+000 - 75+000, Mărăcineni - Podul Muncii, tronsoane în curs de modernizare, finanțate în cadrul POR 2014-2020.

##### **Mobilitatea în interiorul județului/regiunii**

Tronsonul de drum județean 203K propus pentru modernizare între km 75+000 - 105+000, obiect al proiectului, reprezintă unica legătură a localităților de pe raza comunelor Lopătari, Mînzălești și Vintilă Vodă cu DN 2/ E 85/Coridorul de transport pan european 9, cu care se intersectează în comuna Mărăcineni, Județul Buzău.

Prin acest proiect se asigură o creștere a gradului de accesibilitate a localităților, accesul populației și fluidizarea traficului din și spre localitățile situate pe traseul drumului modernizat către E85 prin interconectarea cu rețeaua TEN-T. De asemenea, se crează premisele unui acces mai bun al locuitorilor din zonă către municipiul Buzău, către zona Moldovei și către capitala țării.

Totodată, prin proiectul propus se va asigura modernizarea singurului drum județean care tranzitează cele 3 comune (Vintilă Vodă, Mînzălești și Lopătari). Prin amenajarea intersecțiilor drumurilor locale respective cu DJ 203K, se asigură conectarea indirectă a acestora la rețeaua europeană TEN-T, fiind stimulată mobilitatea la nivel regional a populației celor 3 comune. Se vor asigura astfel premisele

	<p>implementării în bune condiții a proiectelor prevăzute în strategiile locale de dezvoltare ale celor 3 comune și se va crea un efect sinergic asupra rezultatelor acestora.</p> <p>Prin modernizarea tronsonului de drum județean propus prin proiect se va realiza:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- creșterea mobilității persoanelor și a mărfurilor;</li> <li>- implementarea cu succes a priorităților de dezvoltare ale zonei;</li> <li>- dezvoltarea locală și regională prin combaterea izolării zonei</li> </ul> <p>Prin modernizarea DJ 203K se vor ameliora condițiile de mediu prin reducerea noxelor eliminate în atmosferă, precum și prin diminuarea zgomotelor și vibrațiilor produse de circulația autovehiculelor.</p> <p><b>Accesul la obiectivele economice și turistice din zonă</b></p> <p>Îmbunătățirea condițiilor de circulație rutieră pentru populația din zonă și de tranzit va conduce la creșterea economică și prin dezvoltarea turismului în zonă, printr-un acces facil la obiectivele turistice din zonele străbătute de acest drum: Focul viu de la Terca-Lopătari, Muntele de sare de la Lopătari, Pietra Albă "Grunjul" de la Mânzălești, Platoul Meledic, Lacul Mocearu, mănăstiri și peșteri. Aceste elemente de atracție turistică cu caracter de raritate reprezintă un punct forte pentru dezvoltarea zonei și a județului, implicat a regiunii.</p> <p>Tronsonul de drum Vintilă Vodă - Plaiul Nucului asigură accesul și spre ariile naturale protejate, situri de importanță comunitară Natura 2000, ROSCI0190 Penteleu, ROSCI0229 Siriu, ROSCI009 Bisoca.</p> <p><b>Siguranța rutieră</b></p> <p>După modernizare drumul va corespunde din punct de vedere tehnic standardelor europene în vigoare privind siguranța rutieră, marcajele rutiere, indicatoarele de circulație, precum și amenajarea curbelor contribuind la siguranța și confortul în trafic al utilizatorilor.</p> <p>Prin implementarea proiectului drumul va beneficia de un profil nou, modernizat care va contribui la sporirea considerabilă a capacității portante asigurând condiții de siguranță rutieră a celor care tranzitează acest drum pentru a accesa căile rutiere naționale și europene ce fac parte din rețeaua TEN-T.</p>
	<p><b>e) Caracterul integrat al ideii de proiect de investiție cu alte proiecte</b></p> <p>Tronsonul de drum județean vizat de proiect se află în prelungirea tronsoanelor DJ 203K km 0+000 - 36+680 (Robeasca-Vadu Pașii-DN2 (E85)) și DJ 203K km 38+000 - 75+000 (Mărăcini-Podu Muncii), tronsoane aflate în curs de modernizare, finanțate în cadrul POR 2014-2020.</p> <p>Totodată, prin proiectul propus se va asigura modernizarea singurului drum județean care tranzitează cele 3 comune (Vintilă Vodă, Mânzălești și Lopătari). Prin amenajarea intersecțiilor drumurilor locale respective cu DJ 203K, se asigură conectarea indirectă a acestora la rețeaua europeană TEN-T, fiind stimulată mobilitatea la nivel regional a populației celor 3 comune. Se vor asigura astfel premisele implementării în bune condiții a proiectelor prevăzute în strategiile locale de dezvoltare ale celor 3 comune și se va crea un efect sinergic asupra rezultatelor acestora.</p>
10.	<p><b>Buget eligibil estimat total al investiției:</b>  116.959.487,00 lei, inclusiv TVA  respectiv: 24.206.193,75 euro, inclusiv TVA (20.341.339,28 euro fără TVA)  Curs inforeuro 01 - 31.08.2020: 1 euro = 4,8318 lei</p>
11.	<p><b>Documentații tehnico - economice și alte documentații pentru care se solicită finanțare din POAT</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Documentatie pentru Avizarea Lucrarilor de Interventii - 145.800 lei</li> <li>2. Documentatii suport si cheltuieli pentru avize, acorduri, autorizatii , inclusiv audit rutier - 285.600 lei</li> <li>3. Expertiza Tehnica si actualizare DALI - 92.820 lei</li> <li>4. proiect tehnic de execuție, inclusiv DTAC – 1.388.243 lei</li> <li>5. documentatii avize, acorduri, autorizatii – 11.900 lei</li> <li>6. studii - 357.000 lei</li> </ol>

12.	<p><b>Bugetul estimat solicitat din POAT pentru elaborarea documentațiilor tehnico-economice sau alte documentații</b> (valoare totală, inclusiv TVA, în lei)</p> <p>2.281.363 lei, inclusiv TVA</p>
13.	<p><b>Perioada de implementare pentru realizarea documentațiilor în cadrul proiectului finanțat din POAT</b></p> <p>august 2020- decembrie 2021</p>
14.	<p><b>Axa prioritară/Obiectiv specific POAT</b></p> <p>Acest document se aplică apelului de proiecte dedicat pregătirii de proiecte din Programul Operațional Asistență Tehnică (POAT) 2014-2020</p> <p>Axa prioritară 1 Întărirea capacității beneficiarilor de a pregăti și implementa proiecte finanțate din FESI și diseminarea informațiilor privind aceste fonduri</p> <p>Obiectivul Specific 1.1 Întărirea capacității beneficiarilor de proiecte finanțate din FESI de a pregăti și de a implementa proiecte mature</p> <p>Acțiunea 1.1.1 Asistență orizontală pentru beneficiarii FESI și specifică pentru beneficiarii POAT, POIM și POC, inclusiv instruire pentru aceștia și pentru potențialii beneficiari FESI.</p>

**NOTĂ DE JUSTIFICARE A IMPACTULUI ECONOMIC  
AL PROIECTULUI**

**Asigurarea conectivității la rețeaua TEN-T**

Drumul județean 203K (cu o lungime totală de 127,5 km) străbate Județul Buzău de la limita cu județul Brăila (localitatea Robeasca) – la sud până la DN 10 (localitatea Nehoiașu), drum național care face legătura cu județul Brașov - la nord. Drumul județean 203K se intersectează cu drumul național european DN2 (E85) în localitatea Mărăcineni, asigurând astfel acces direct la Coridorul de transport pan european 9.

Tronsonul de drum propus prin proiect asigură conectivitate directă la coridor TEN-T, fiind în prelungirea tronsoanelor cuprinse între: km 0+000 - 36+680, Robeasca - Vadu Pașii - DN2 (E85) și km 38+000 - 75+000, Mărăcineni - Podul Muncii, tronsoane în curs de modernizare, finanțate în cadrul POR 2014-2020.

**Mobilitatea în interiorul județului/regiunii**

Tronsonul de drum județean 203K propus pentru modernizare între km 75+000 - 105+000, obiect al proiectului, reprezintă unica legătură a localităților de pe raza comunelor Lopătari, Mînzălești și Vintilă Vodă cu DN 2/ E 85/Coridorul de transport pan european 9, cu care se intersectează în comuna Mărăcineni, Județul Buzău.

Prin acest proiect se asigură o creștere a gradului de accesibilitate a localităților, accesul populației și fluidizarea traficului din și spre localitățile situate pe traseul drumului modernizat către E85 prin interconectarea cu rețeaua TEN-T. De asemenea, se creează premisele unui acces mai bun al locuitorilor din zonă către municipiul Buzău, către zona Moldovei și către capitala țării.

Totodată, prin proiectul propus se va asigura modernizarea singurului drum județean care tranzitează cele 3 comune (Vintilă Vodă, Mînzălești și Lopătari). Prin amenajarea intersecțiilor drumurilor locale respective cu DJ 203K, se asigură conectarea indirectă a acestora la rețeaua europeană TEN-T, fiind stimulată mobilitatea la nivel regional a populației celor 3 comune. Se vor asigura astfel premisele implementării în bune condiții a proiectelor prevăzute în strategiile locale de dezvoltare ale celor 3 comune și se va crea un efect sinergic asupra rezultatelor acestora.

Prin modernizarea tronsonului de drum județean propus prin proiect se va realiza:

- creșterea mobilității persoanelor și a mărfurilor;
- implementarea cu succes a priorităților de dezvoltare ale zonei;
- dezvoltarea locală și regională prin combaterea izolării zonei

Prin modernizarea DJ 203K se vor ameliora condițiile de mediu prin reducerea noxelor eliminate în atmosferă, precum și prin diminuarea zgomotelor și vibrațiilor produse de circulația autovehiculelor.

### **Accesul la obiectivele economice și turistice din zonă**

Îmbunătățirea condițiilor de circulație rutieră pentru populația din zonă și de tranzit va conduce la creșterea economică și prin dezvoltarea turismului în zonă, printr-un acces facil la obiectivele turistice din zonele străbătute de acest drum: Focul viu de la Terca-Lopătari, Muntele de sare de la Lopătari, Piatra Albă "Grunjul" de la Mânzălești, Platoul Meledic, Lacul Mocearu, mănăstiri și peșteri. Aceste elemente de atracție turistică cu caracter de raritate reprezintă un punct forte pentru dezvoltarea zonei și a județului, implicit a regiunii.

Tronsonul de drum Vintilă Vodă - Plaiul Nucului asigură accesul și spre ariile naturale protejate, situri de importanță comunitară Natura 2000, ROSCI0190 Penteleu, ROSCI0229 Siriu, ROSCI009 Bisoca.

### **Siguranța rutieră**

După modernizare drumul va corespunde din punct de vedere tehnic standardelor europene în vigoare privind siguranța rutieră, marcajele rutiere, indicatoarele de circulație, precum și amenajarea curbelor contribuind la siguranța și confortul în trafic al utilizatorilor.

Prin implementarea proiectului drumul va beneficia de un profil nou, modernizat care va contribui la sporirea considerabilă a capacității portante asigurând condiții de siguranță rutieră a celor care tranzitează acest drum pentru a accesa căile rutiere naționale și europene ce fac parte din rețeaua TEN-T.

### **Beneficiile economice**

Dezvoltarea infrastructurii rutiere în zonele rurale reprezintă un element esențial în cadrul oricărui efort de a valorifica potențialul de creștere și de a promova durabilitatea zonelor urbane. De fapt, crearea de infrastructură rutieră reprezintă primul pas în cadrul procesului de dezvoltare locală, în ideea că aceasta va crește atractivitatea zonei, deci acționează ca un "magnet" pentru potențialii investitori.

Prin proiectul propus "*Stimularea mobilității la nivel regional prin modernizarea infrastructurii rutiere de transport pe tronsonul Vintilă Vodă – Plaiul Nucului, județul Buzău*" potențialul de dezvoltare al zonei străbătută de acesta este cu atât mai mare cu cât infrastructura de acces este mai dezvoltată. De asemenea, creșterea economică exercită o presiune asupra infrastructurii rutiere de acces existente și determină o nevoie mai accentuată de dezvoltare a acesteia. Astfel, construirea și întreținerea unei infrastructuri rutiere de bună calitate din cadrul acestui proiect au un efect multiplicator ce creează numeroase locuri de muncă și impulsionează dezvoltarea economică.

Infrastructura rutieră modernizată prin acest proiect constituie un element de bază în asigurarea condițiilor necesare pentru un trai decent și pentru dezvoltarea economică a comunităților din zonă.

Principalii beneficiari direcți ai proiectului sunt utilizatorii de drum atât cei din zonă, cât și cei aflați în tranzit care beneficiază în mod direct de îmbunătățirea condiției tehnice a infrastructurii rutiere, ceea ce determină condiții superioare de circulație.

Aceste condiții de circulație îmbunătățite conduc la:

#### **- Îmbunătățirea stării tehnice a infrastructurii rutiere prin:**

- Reducerea uzurii autovehiculelor și reducerea timpilor de parcurs pentru persoane
- Reducerea costurilor determinate de accidentele rutiere
- Reducerea costurilor legate de mediul înconjurător
- Reducerea timpilor de imobilizare a mărfurilor

- ***Creșterea nivelului de trai al populației rezidente în localitățile traversate de proiect:***
  - o Asigurarea accesului la serviciile publice – salvare, pompieri, poliție în perioada anotimpului rece
  - o Crearea locurilor de muncă temporare pe perioada de implementare a proiectului
  - o Creșterea veniturilor bugetului local din impozitul pe venit
  - o Creșterea volumului investițiilor atrase
- ***Alte beneficii socio-economice non-monetare:***
  - o Proiectul va contribui la reducerea șomajului local și la îmbunătățirea calificării personalului angajat în sistem
  - o Creșterea valorii terenului și a imobilelor prin creșterea atractivității localităților învecinate locației proiectului

Analiza economică atașată la prezenta notă urmărește estimarea impactului și a contribuției proiectului la creșterea economică la nivel regional și național argumentând temeinic că proiectul este viabil din punct de vedere economic.

Director Executiv Adjunct,  
Luminița BĂCANU



**CONSILIUL JUDEȚEAN BUZĂU**  
**PREȘEDINTE**  
**Nr. 11053/30.07.2020**

**REFERAT**

**la proiectul de hotărâre pentru aprobarea fișei proiectului  
„Stimularea mobilității la nivel regional prin modernizarea  
infrastructurii rutiere de transport pe tronsonul Vintilă Vodă –  
Plaiul Nucului, județul Buzău” ce urmează a fi promovat spre  
finanțare nerambursabilă în cadrul POR 2021 - 2027 și a notei  
de justificare a impactului economic al proiectului**

Proiectul de hotărâre este inițiat în exercitarea atribuțiilor deliberativului județean cu privire la proiectul ce urmează să fie promovat în calitate de aplicant, în vederea finanțării acestuia în cadrul Programului Operațional Regional 2021 - 2027, domeniul investiției - Infrastructură rutieră de interes județean.

Obiectivul general al acestui proiect de investiții îl reprezintă creșterea gradului de accesibilitate a zonelor rurale și urbane situate în proximitatea rețelei TEN-T prin modernizarea drumurilor județene.

Tronsonul de drum județean 203K propus pentru modernizare între km 75+000 - 105+000, obiect al proiectului, reprezintă unica legătură a localităților de pe raza comunelor Lopătari, Mînzălești și Vintilă Vodă cu DN 2/ E 85/Coridorul de transport pan european 9, cu care se intersectează în comuna Mărăcineni, Județul Buzău.

Tronsonul de drum județean vizat de proiect se află în prelungirea tronsoanelor DJ 203K km 0+000 - 36+680 (Robeasca-Vadu Pașii-DN2B (E85)) și DJ 203K km 38+000 - 75+000 (Mărăcineni-Podu Muncii), tronsoane aflate în curs de modernizare, finanțate în cadrul POR 2014-2020.

Totodată, prin proiectul propus se va asigura modernizarea singurului drum județean care tranzitează cele 3 comune (Vintilă Vodă, Mînzălești și Lopătari). Prin amenajarea intersecțiilor drumurilor locale respective cu DJ 203K, se asigură conectarea indirectă a acestora la rețeaua europeană TEN-T, fiind stimulată mobilitatea la nivel regional a populației celor 3 comune. Se vor asigura astfel premisele implementării în bune condiții a proiectelor prevăzute în strategiile locale de dezvoltare ale celor 3 comune și se va crea un efect sinergic asupra rezultatelor acestora.

Pentru aceste motive, propun adoptarea proiectului de hotărâre în forma prezentată.

**PREȘEDINTE,**

**PETRE-EMANOIL NEAGU**

# **CONSILIUL JUDEȚEAN BUZĂU**

**Direcția pentru administrarea  
patrimoniului și investiții  
Direcția de dezvoltare regională  
Nr. 11054/30.07.2020**

## **RAPORT**

**la proiectul de hotărâre pentru aprobarea fișei proiectului  
„Stimularea mobilității la nivel regional prin modernizarea  
infrastructurii rutiere de transport pe tronsonul Vintilă Vodă –  
Plaiul Nucului, județul Buzău” ce urmează a fi promovat spre  
finanțare nerambursabilă în cadrul POR 2021 - 2027 și a notei  
de justificare a impactului economic al proiectului**

Cererea de finanțare urmează să fie promovată spre finanțare nerambursabilă în cadrul Programului Operațional Regional 2021 - 2027.

Tronsonul de drum județean vizat de proiect se află în prelungirea tronsoanelor DJ 203K km 0+000 - 36+680 (Robeasca-Vadu Pașii-DN2B (E85)) și DJ 203K km 38+000 - 75+000 (Mărăcineni-Podu Muncii), tronsoane aflate în curs de modernizare, finanțate în cadrul POR 2014-2020.

Modernizarea acestui drum creează noi oportunități de dezvoltare pentru comunele Vintilă Vodă, Mînzălești, Lopătari, atât de ordin economic cât și social. Astfel, având în vedere că acest drum este singura cale de acces a comunelor menționate cu restul județului, al regiunii și al țării, se creează condiții pentru: atragerea unui număr mai mare de investiții în zonă, atragerea de venituri la bugetele locale, reducerea ratei șomajului ca urmare a creării de noi locuri de muncă, creșterea nivelului de trai al populației.

Îmbunătățirea condițiilor de circulație rutieră pentru populația din zonă și de tranzit va conduce la creșterea economică și prin dezvoltarea turismului în zonă, printr-un acces facil la obiectivele turistice din zonele străbătute de acest drum: Focul viu de la Terca-Lopătari, Muntele de sare de la Lopătari, Piatra Albă „Grunjul” de la Mînzălești, Platoul Meledic, Lacul Mocearu, mănăstiri și peșteri. Aceste elemente de

atracție turistică cu caracter de raritate reprezintă un punct forte pentru dezvoltarea zonei și a județului, implicit a regiunii.

Tronsonul de drum Vintilă Vodă - Plaiul Nucului asigură accesul și spre ariile naturale protejate, situri de importanță comunitară Natura 2000, ROSCI0190 Penteleu, ROSCI0229 Siriu, ROSCI009 Bisoca.

Rezultate așteptate ale proiectului de investiție:

Ca urmare a implementării proiectului propus, drumul județean va căpăta un nou profil, modernizat, ceea ce va asigura: reducerea timpului de deplasare, un coeficient de confort sporit pentru traficul din zonă, un consum mai redus de combustibil și uzură mai mică etc.

Prin modernizarea tronsonului de drum județean propus prin proiect se va realiza:

- creșterea mobilității persoanelor și a mărfurilor;
- implementarea cu succes a priorităților de dezvoltare ale zonei;
- dezvoltarea locală și regională prin combaterea izolării zonei.

**DIRECTOR EXECUTIV,**

**Iulian PETRE**

**DIRECTOR EXECUTIV,**

**Liliana NICOLAE**