**Anexa 4 – Costuri medii pe km de investiții**

la GHIDUL SOLICITANTULUI aferent

Intervenției DR 27 – Crearea/modernizarea infrastructurii de acces agricolă

– Versiunea 01/2023 –

**(euro/km)**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Tipul investiției | Tipul de îmbrăcăminte | Categoria | Câmpie | Deal | Munte |
| Modernizare | Împietruire | I | - | - | - |
| II | 144,359.90 | 138,887.68 | 111,799.77 |
| III | 127,221.61 | 117,153.17 | 100,979.70 |
| Asfalt | I | 201,446.77 | 209,969.25 | 219,824.79 |
| II | 197,061.33 | 205,398.27 | 215,039.26 |
| III | 168,642.26 | 172,000.95 | 175,788.03 |
| Beton | I | 339,650.73 | 354,020.11 | 370,637.12 |
| II | 332,256.62 | 346,313.18 | 362,568.44 |
| III | 284,340.46 | 290,003.40 | 296,388.63 |
| Drum nou | Împietruire | I | 180,641.57 | 173,794.03 | 139,898.18 |
| II | 176,737.07 | 170,037.54 | 136,874.33 |
| III | 155,754.99 | 143,428.39 | 123,627.52 |
| Asfalt | I | 246,627.44 | 257,061.35 | 269,127.30 |
| II | 241,258.42 | 251,465.19 | 263,268.47 |
| III | 206,465.51 | 210,577.49 | 215,213.94 |
| Beton | I | 415,827.91 | 433,420.07 | 453,763.96 |
| II | 406,775.44 | 423,984.62 | 443,885.63 |
| III | 348,112.60 | 355,045.63 | 362,862.96 |

**Tipuri de drumuri de exploatare agricolă**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Categoria**  **drum conform O.M. MAAP**  **212/ 2002** | **Lățimea (m)** | | | **Sisteme rutiere** | | |
| **Partea**  **carosabilă** | **Acostament** | **Totală** | **Mixturi asfaltice** | **Beton de ciment** | **Împietruire**  **(macadam)** |
| **I** | **5.50** | **0.75** | **7.00** | - 4 cm uzură BA;  - 5 cm strat de legătură BAD;  - 15 cm piatră spartă;  - 15 cm balast;  - acostamente balastate;  - șanțuri/rigole. | - 20 cm - Dală de beton BcR 4;  - 2 cm - Strat de repartiție din nisip;  - 20 cm - Strat inferior de fundație din balast;  - 7 cm - Substrat izolator de nisip;  - acostamente;  - șanțuri/rigole. | x |
| **II** | **4.00** | **0.50** | **5.00** | - 4 cm uzură BA;  - 6 cm strat de legătură BAD;  - 10-12 cm piatră spartă, macadam;  - 15-25 cm balast;  - 7 cm substrat de nisip;  - acostamente balastate;  - șanțuri/rigole. | - 10-20 cm - Dală de beton BcR 4;  - 5-10 cm - Strat de repartiție din nisip;  - 20-25 cm - Strat inferior de fundație din balast;  - 7 cm - Substrat izolator de nisip/pământ tratat cu var;  - acostamente;  - șanțuri/rigole. | - 10 cm strat de uzură din macadam ordinar;  - 10-20 cm fundație din piatră spartă;  - \*10 cm - strat din blocaj de piatră brută;  - 5-30 cm strat de fundație din balast;  - șanțuri/rigole.  \*se utilizează cu strat de fundație din balast până la 10 cm |
| **III** | **2.75** | **0.375** | **3.50** | - 4-5 cm uzură BA;  - 6 cm strat de legătură BAD/ strat de agregate natural stabilizate cu ciment;  - 10-12 cm piatră spartă, macadam;  - 15-20 cm balast fundație;  - 10 cm strat de formă din pământ stabilizat cu balast;  - acostamente balastate;  - șanțuri/rigole. | - 10-20 cm - Dală de beton BcR 4;  - 2-10 cm - Strat de repartiție din nisip;  - 20-25 cm - Strat inferior de fundație din balast;  - 7-20 cm - Substrat izolator de nisip/amestec de balast/pământ tratat cu var;  - acostamente;  - șanțuri/rigole. | - 10 cm strat de uzură din macadam ordinar/balast;  - 10-20 cm fundație din piatră spartă/balast;  - 5-30 cm strat de fundație din balast/piatra spartă;  - șanțuri/rigole. |

**Metodologie**

**pentru asigurarea rezonabilității costurilor pe km de investiție ce vizează**

**construirea/modernizarea drumurilor de exploatare agricolă, care va fi utilizată pentru Intervenția DR-27 – „*Crearea/modernizarea infrastructurii de acces agricolă”***,

**din cadrul Planului Strategic PAC 2023-2027**

Stabilirea unei metodologii pentru asigurarea rezonabilității costurilor pentru investițiile de înființare sau de modernizare a drumurilor de exploatare agricolă a apărut din necesitatea încadrării costurilor investițiilor în limita unor costuri rezonabile de piață, condiție impusă de prevederile art. 12, alin. (1), lit. b) din Hotărârea Guvernului nr. 1570/2023 privind stabilirea cadrului general de implementare a intervenţiilor specifice dezvoltării rurale cuprinse în Planul strategic PAC 2023-2027.

Deoarece la această dată în România nu există standarde de cost pentru investițiile de înființare sau de modernizare a drumurilor de exploatare agricolă agricolă (ultimul act în acest sens fiind H.G. nr. 363/2010, abrogat prin art. I lit.b) din O.U.G. nr. 85/2018), pentru stabilirea rezonabilității costurilor pe km de drum s-a făcut o analiză statistică bazată pe costurile totale efectiv plătite ale proiectelor finalizate în cadrul PNDR pentru același tip de investiții.

1. **Stabilirea costurilor medii pe km de investiție**

Au fost luate în calcul toate cheltuielile eligibile efectiv plătite, aferentelor capitolele 1 - 6 din bugetul indicativ, pentru proiectele finalizate până la data de 25 martie 2021, incluzând atât proiectele tranzitate din PNDR 2007-2013, cât și proiectele aferente perioadei de finanțare 2014-2020.

Pentru a se asigura o reprezentativitate statistică, au fost analizate un număr de 159 proiecte. Nu au fost incluse în eșantion proiectele cu drumuri având tipuri mixte de îmbrăcăminte și categorii, deoarece cheltuielile la aceste proiecte nu au putut fi defalcate pe fiecare tip de categorie sau tip de îmbrăcăminte.

Prețurile medii de cost (euro/km) au fost stabilite pentru următoarele tipuri de drum:

- Tipul investiției: - construire drum nou

- modernizare drum existent

- Tipul de îmbrăcăminte: - mixturi asfaltice

- beton rutier de ciment

- împietruiri (macadam)

- Categorii de drum: I / II / III.

Notă: Categoriile de drumuri de exploatare agricolă sunt în conformitate cu Ordinul ministrului agriculturii, alimentației și pădurilor nr. 212/2002 *pentru aprobarea Normelor tehnice de întocmire a proiectelor de organizare a teritoriului exploatațiilor agricole*, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 705 din 27 septembrie 2002.

Caracteristicile fiecărui tip de drum sunt redate în Tabelul nr. 1 prevăzut în anexă la prezenta metodologie. Drumurile cu alte dimensiuni sau cu altă structură a sistemului rutier s-au asimilat categoriilor celor mai apropiate.

Costurile au fost actualizate cu ***Indicii de cost în construcții*** **pentru construcții inginerești** stabiliți de Institutul Național de Statistică având ca reper de actualizare luna Iulie 2023, care s-au aplicat tuturor plăților, în funcție de data depunerii acestora.

În urma prelucrării informațiilor pentru toate cele 159 de proiecte s-a constatat, în urma centralizării, că unele costuri medii nu respectă o evoluție progresivă pe categorii sau pe zone geografice câmpie/deal/munte.

Ca urmare, a fost necesară armonizarea acestora prin eliminarea a 23 de proiecte cu costuri „perturbatoare” (prea mari sau prea mici), care conduceau la costuri medii care săreau din regulă, în comparație cu categoriile învecinate sau cu tendința generală de evoluție.

Statistica finală se bazează pe costurile a 136 de proiecte finalizate, iar extrapolările la categoriile de drum unde nu au existat date s-au calculat pe baza tendințelor de evoluție a costurilor la categoriile învecinate.

Astfel:

- Tendința costurilor la împietruire câmpie–deal–munte: coeficienții de evoluție sunt 1,00 – 0,96 – 0,77.

- Tendința costurilor la asfaltare câmpie–deal–munte: coeficienții de evoluție sunt 1,00 – 1,04 – 1,09.

- Tendința medie a costurilor la modernizare beton față de modernizare asfalt, conduce la un coeficient mediu de creștere a prețurilor de la asfalt la beton de 1,68606.

- Tendința medie de creștere a prețurilor la drumuri noi față de modernizări, conduce la un coeficient mediu de creștere a costurilor de la categoria „Modernizare” la „Drumuri noi” de 1,22428.

În urma acestor statistici au rezultat următoarele costuri medii în euro/ km de drum prezentate în Tabelul nr. 2 prevăzut în anexă la prezenta metodologie. Modul de calcul a costurilor medii în euro/ km este prezentat în tabelul excel atașat prezentei metodologii.

1. **Verificarea rezonabilității prețurilor pentru Intervenția DR-27**

Dat fiind faptul că în Tabelul nr. 2 sunt prezentate costurile medii pe km efectiv plătite, acestea nu asigură posibilitatea finanțării integrale a proiectelor ce depășesc media.

Analizând costurile medii pentru populația de proiecte din cadrul unei categorii au fost identificate în unele cazuri proiecte care depășesc cu peste 30% costul mediu al categoriei respective.

Aceste depășiri ale valorilor medii sunt justificate, fiind înregistrate de regulă în cazul unor proiecte cu numeroase lucrări de artă sau care au inclus soluții tehnice mai costisitoare (șanțuri pereate) sau care au fost adjudecate la prețuri apropiate de valoarea estimată a contractului în urma procedurilor de achiziții publice desfășurate.

Ținând cont de faptul că există o volatilitate a prețurilor materialelor de construcții, precum și de cele de mai sus, **în situații speciale (ca de exemplu amplasamentul obiectivului de investiții, caracteristicile geomorfologice ale terenului unde se amplasează investiția, modificări legislative naționale cu impact asupra salriilor în doemniul construcțiilor, creșteri de preț al materialelor peste o limită rezonabilă ca urmare a unor perturbări globale, etc), corect justificate și argumentate din punct de vedere tehnico-economic în cadrul SF/DALI**, se vor putea admite depășiri de maximum 10% ale costurilor medii pe km de drum modernizat/construit prin proiect prezentate în Tabelul nr. 2 la prezenta metodologie.

În situația în care se constată depășiri ale costurilor medii pe km din Tabelul nr. 2, pentru verificarea rezonabilității prețurilor, se va proceda după cum urmează:

* în cazul în care expertul constată că valoarea total eligibilă a bugetului propusă în cererea de finanțare depășește costul mediu pe km, va efectua o analiză aprofundată a bugetului proiectului pe baza elementelor specifice din cadrul acestuia și a justificărilor prezentate de proiectant în cadrul documentației tehnico-economice. Totodată, acesta va solicita, dacă consideră că este cazul, informații suplimentare solicitantului din care să reiasă foarte clar modalitatea de calcul a elementelor bugetului. În cazul în care în urma analizei efectuate expertul constată că este justificată depășirea costului mediu pe km din Tabelul nr. 2 și dacă creșterea costului mediu este de maximum 10% atunci se va considera că prețurile din proiect respectă rezonabilitatea prețurilor din prezenta metodologie și va justifica în fișa de verificare la rubrica observații decizia luată;
* în cazul în care în urma analizei efectuate expertul constată că este justificată depășirea costului mediu pe km din Tabelul nr. 2 însă aceasta depășește procentul maximal de 10% atunci va solicita prin informații suplimentare ca valoarea din buget care conduce la depășirea procentului de 10% să fie trecută de solicitant pe coloana cheltuielilor neeligibile din bugetul indicativ din cererea de finanțare. După primirea noului buget prin informații suplimentare expertul va modifica bugetul prin micșorarea valorii totale eligibile a proiectului cu valoarea identificată ca fiind neeligibilă și va justifica în fișa de verificare la rubrica observații decizia luată;
* în cazul în care în urma analizei efectuate expertul constată că nu este justificată depășirea costului mediu pe km din Tabelul nr. 2, atunci va solicita prin informații suplimentare ca valoarea din buget care conduce la depășirea costului mediu unitar pe km de drum din Tabelul nr. 2 (care nu respectă rezonabilitatea) să fie trecută de solicitant pe coloana cheltuielilor neeligibile din bugetul indicativ din cererea de finanțare. După primirea noului buget prin informații suplimentare expertul va modifica bugetul prin micșorarea valorii totale eligibile a proiectului cu valoarea identificată ca fiind neeligibilă și va justifica în fișa de verificare la rubrica observații decizia luată.
* Dacă în urma solicitării de informații suplimentare solicitantul nu furnizează noul buget conform solicitării, cheltuielile corespunzătoare (pentru care nu se determină caracterul rezonabil) devin neeligibile și expertul modifică bugetul indicativ în sensul micșorării acestuia cu costurile corespunzătoare.

În cazul proiectelor care prevăd construcția/modernizarea în cadrul aceluiași proiect a mai multor drumuri de exploatare agricolă care au categorii și/sau tipuri diferite de sisteme rutiere, analiza costurilor se va face atât individual, pentru fiecare tip de drum/sistem rutier, cât și pe total investiție.

Analiza finală va viza încadrarea costurilor totale ale investiției în costurile medii de referință, cu posibila marjă de costuri suplimentare, după caz.

Drumurile cu alte dimensiuni sau cu altă structură a sistemului rutier se vor asimila categoriilor celor mai apropiate.

Observație: prevederile din prezenta metodologie se pot completa cu cele din procedura specifică de evaluare, fără a li se aduce atingere.