Programul Regiunea CENTRU

OP 2 – O Europă mai verde, reziliență, cu emisii reduse de dioxid de carbon, care se îndreaptă către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon

OS 2.8. Promovarea mobilității urbane multimodale durabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon

PRIORITATEA 4 - O REGIUNE CU MOBILITATE URBANA DURABILA

Acțiunea 4.2 - Dezvoltarea mobilității urbane durabile în orașele Regiunii Centru (inclusiv Zone Funcționale Urbane)

**GRILA DE EVALUARE TEHNICĂ ȘI FINANCIARĂ**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Pentru a fi declarat acceptat urmare etapei de ETF, este necesar ca un proiect să obțină minim 50 puncte și să nu fi fost notat cu 0 în grila de evaluare tehnică și financiară la criteriile 1.1, 1.2, 1.5 la ipotezele a și/sau b, 2.1.1 la ipotezele a și/sau b, 2.1.2 la ipotezele a și/sau b și/sau c, 2.1.3 la ipotezele a și/sau b, 2.4 la ipoteza a și/sau b,3.1 la ipoteza b și 5.2 la ipoteza b, și să respecte criteriile obligatorii menționate în grilele de verificare a documentațiilor tehnico-economice.***  ***Se vor acorda doar punctaje întregi, fără zecimale. Un criteriu/subcriteriu se poate puncta inclusiv cu 0. Punctajul aferent unui criteriu reprezintă suma/media aritmetica a punctajelor obținute la fiecare subcriteriu aferent.***  ***Punctajul final reprezintă suma punctajelor obținute la toate cele 5 criterii. Solicitantul va selecta opțiunea aplicabilă având în vedere informațiile incluse formularul cererii de finanțare și in documentele justificative anexate. Evaluatorii independenti vor verifica și certifica opțiunea selectată, punctajul putand fi modificat in situatia in care optiunea selectata nu corespunde cu situatia descrisa in cererea de finantare si anexele la aceasta.***  ***Diferenţa maximă admisă între punctajele acordate de evaluatori pentru fiecare subcriteriu al grilei de evaluare tehnică şi financiară este de 1 punct.*** | | **Punctaj maxim** | **Punctaj acordat** | | | |
|
| **(Tehnic)** | **(Financiar)** | **(Teme orizontale)** | **Medie punctaj** |
| **Punctaj evaluator 1** | **Punctaj evaluator 2** | **Punctaj evaluator 3** |
| **1.** | **Relevanța proiectului - Contribuția proiectului la realizarea obiectivelor specifice priorității de investiție a PR Centru** | **45** |  |  |  |  |
| **1.1.** | **Scăderea anuală a emisiilor de echivalent CO2 generate de transportul rutier motorizat din arealul de influență al proiectului – CRITERIU DIGITALIZAT** | **6** |  |  |  |  |
|  | a. Activitățile proiectului vor determina o scădere a emisiilor de echivalent CO2 din arealul de influență/zona de impact a proiectului și nu vor conduce la creșterea emisiilor de echivalent CO2 provenite de la traficul rutier motorizat în alte zone ale municipiului/ZFU (pe baza explicatiilor din descrierea proiectului) | 6 |  |  |  |  |
| b. Activitățile proiectului nu determină în mod evident o scădere a emisiilor de echivalent CO2 din arealul de influență/zona de impact a proiectului, dar nu conduc la creșterea emisiilor de echivalent CO2 provenite de la traficul rutier motorizat în alte zone ale municipiului/ZFU (pe baza explicatiilor din descrierea proiectului) | 2 |  |  |  |  |
| c. Activitățile proiectului nu determină o scădere a emisiilor de echivalent CO2 din arealul de influență/zona de impact a proiectului si conduc în mod direct la creșterea emisiilor de echivalent CO2 provenite de la traficul rutier motorizat în alte zone ale municipiului/ZFU | 0 |  |  |  |  |
| Modalitatea de punctare: Punctarea subcriteriului se face prin selectarea unei singure opțiuni/ipoteze și a punctajului aferent acesteia. Ȋn caz că se obțin 0 puncte la acest subcriteriu, proiectul este respins. |  |  |  |  |  |
| Observaţii evaluator 1: | |  |  |  |  |
| Observaţii evaluator 2: | |  |  |  |  |
| **1.2.** | **Scăderea anuală a traficului rutier motorizat (număr de vehicule) din arealul de influență al proiectului – CRITERIU DIGITALIZAT** | **6** |  |  |  |  |
|  | a. Activitățile proiectului determină o scădere a traficului rutier motorizat din arealul de influență/zona de impact a proiectului și nu conduc la creșterea traficului rutier motorizat în alte zone ale municipiului/ZFU(pe baza explicatiilor din descrierea proiectului) | 6 |  |  |  |  |
| b. Activitățile proiectului determină o scădere a traficului rutier motorizat din arealul de influență/zona de impact a proiectului, dar conduc la creșterea traficul rutier motorizat în alte zone ale municipiului/ZFU(pe baza explicatiilor din descrierea proiectului) | 2 |  |  |  |  |
| c.  Activitățile proiectului nu determină o scădere a traficului rutier motorizat din arealul de influență/zona de impact a proiectului și conduc în mod direct la creșterea traficul rutier motorizat în alte zone ale municipiului/ZFU (pe baza explicatiilor din descrierea proiectului) | 0 |  |  |  |  |
| Modalitatea de punctare: Punctarea subcriteriului se face prin selectarea unei singure opțiuni/ipoteze și a punctajului aferent acesteia. Ȋn caz că se obțin 0 puncte la acest subcriteriu, proiectul este respins. |  |  |  |  |  |
| Observaţii evaluator 1: | |  |  |  |  |
| Observaţii evaluator 2: | |  |  |  |  |
| **1.3.** | **Creșterea anuală a numărului de pasageri transportați cu transportul public local/zonal de călători din arealul de influență/zona de impact a proiectului – CRITERIU DIGITALIZAT**  ***Obs: Se vor compara pentru primul an de după implementarea proiectului: situația "fără proiect" (scenariul "A face minimum") cu situația "cu proiect" (Scenariul "A face ceva") din arealul de influență/zona de impact a proiectului, respectiv pentru traseele transportului public de călători de la nivel urban vizate de proiect*** | **7** |  |  |  |  |
|  | a. Proiectul prevede măsuri de intervenție ce conduc la o creștere a numărului de pasageri pe traseele transportului public de călători de la nivel local/zonal vizate de proiect ≥ 10% | 7 |  |  |  |  |
| b. Proiectul prevede măsuri de intervenție ce conduc la o creștere a numărului de pasageri pe traseele transportului public de călători de la nivel local/zonal vizate de proiect ≥ 5%<10% | 5 |  |  |  |  |
| c. Proiectul prevede măsuri de intervenție ce conduc la o creștere a numărului de pasageri pe traseele transportului public de călători de la nivel local/zonal vizate de proiect <5% | 4 |  |  |  |  |
| d. Activitățile proiectului nu determină o creștere a numărului de pasageri pe traseele transportului public de călători de la nivel local/zonal | 0 |  |  |  |  |
| Modalitatea de punctare: Punctarea subcriteriului se face prin selectarea unei singure opțiuni/ipoteze și a punctajului aferent acesteia. |  |  |  |  |  |
| Observaţii evaluator 1: | |  |  |  |  |
| Observaţii evaluator 2: | |  |  |  |  |
| **1.4.** | **Creșterea anuală a numărului de bicicliști din arealul de influență al proiectului – CRITERIU DIGITALIZAT**  ***Obs: Se vor compara pentru primul an de după implementarea proiectului: situația "fără proiect" (scenariul "A face minimum") cu situația "cu proiect" (Scenariul "A face ceva") din arealul de influență/zona de impact a proiectului.*** | **6** |  |  |  |  |
|  | a. Proiectul prevede măsuri de intervenție ce conduc la o creștere a numărului de bicicliști din arealul de influență al proiectului ≥ 5% | 6 |  |  |  |  |
| b. Proiectul prevede măsuri de intervenție ce conduc la o creștere a numărului de bicicliști din arealul de influență al proiectului ≥ 3%<5% | 4 |  |  |  |  |
| c. Proiectul prevede măsuri de intervenție ce conduc la o creștere a numărului de bicicliști din arealul de influență al proiectului <3% | 2 |  |  |  |  |
| d. Activitățile proiectului nu determină o creștere a numărului de bicicliști și/sau pietoni din arealul de influență al proiectului | 0 |  |  |  |  |
| Modalitatea de punctare: Punctarea subcriteriului se face prin selectarea unei singure opțiuni/ipoteze și a punctajului aferent acesteia. |  |  |  |  |  |
| Observaţii evaluator 1 | |  |  |  |  |
| Observaţii evaluator 2: | |  |  |  |  |
| **1.5.** | **Activități și măsuri sprijinite în cadrul proiectelor de investiții – CRITERIU DIGITALIZAT** | **12** |  |  |  |  |
|  | a. Activitățile propuse contribuie la îmbunătățirea eficienței, timpilor de parcurs, accesibilității, transferului către transportul public de călători și modurile nemotorizate de transport | 4 |  |  |  |  |
| b. Ȋn cadrul zonei de impact a proiectului sunt implementate măsuri operaționale privind reglementarea parcărilor | 4 |  |  |  |  |
| c. Prin proiect sunt prevăzute măsuri de sporire a siguranței și securității participanților la trafic | 4 |  |  |  |  |
| Modalitatea de punctare: Se pot acorda punctaje intermediare pentru fiecare ipoteză. Punctajul este cumulativ. Ȋn caz că se obțin 0 puncte la ipotezele a și/sau b, proiectul este respins. |  |  |  |  |  |
| Observaţii evaluator 1: | |  |  |  |  |
| Observaţii evaluator 2: | |  |  |  |  |
| **1.6.** | **Populația deservită de invesțiiile realizate în cadrul proiectului – CRITERIU DIGITALIZAT**  ***Obs: Se va avea în vedere populația din arealul de influență/zona de impact a proiectului*** | **8** |  |  |  |  |
|  | a. Populația deservită de invesțiiile realizate în cadrul proiectului ≥ 20% din populația municipiului /parteneriatului solicitant de finanțare | 8 |  |  |  |  |
| b. Populația deservită de invesțiiile realizate în cadrul proiectului ≥ 10% < 20% din populația solicitantului de finanțare | 5 |  |  |  |  |
| c. Populația deservită de invesțiiile realizate în cadrul proiectului < 10% din populația solicitantului de finanțare | 1 |  |  |  |  |
| Modalitatea de punctare: Punctarea subcriteriului se face prin selectarea unei singure opțiuni/ipoteze și a punctajului aferent acesteia. |  |  |  |  |  |
| Observaţii evaluator 1: | |  |  |  |  |
| Observaţii evaluator 2: | |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
| **2.** | **CALITATEA, MATURITATEA SI SUSTENABILITATEA PROIECTULUI** | **36** |  |  |  |  |
| **2.1.** | **Calitatea/coerența documentaţiei tehnico-economice**  *Obs: se completează în funcție de tipul investițiilor și de documentația tehnico-economică depusă. În cazul în care la cererea de finanțare se anexează fie SF / DALI / SF cu elemente de DALI, fie PT+SF/DALI, cât și studiu de oportunitate, se vor completa atât criteriile 2.1.1 sau 2.1.2 (în funcție de documentaţia tehnico-economică depusă), cât și criteriul 2.1.3. Punctajul criteriului 2.1 se obține prin însumarea punctajelor obținute la subcriteriile 2.1.1 sau 2.1.2 sau 2.1.3 (după caz) cu subcriteriul 2.1.4. În cazul în care la cererea de finanțare se anexează atât SF / DALI / SF cu elemente de DALI, sau PT, cât și studiu de oportunitate, se vor completa subcriteriile 2.1.1/2.1.2 și 2.1.3, se va face media punctajelor obținute la subcriteriile 2.1.1/2.1.2 și 2.1.3, iar punctajul criteriului 2.1 va fi obținut prin însumarea mediei celor 2 subcriterii cu punctajul obținut la subcriteriul 2.1.4*  *În cazul Cererilor de finanțare care conțin mai multe documentații de același tip, punctajul acordat reprezintă o medie a punctajelor acordate fiecărei documentații din aceeași categorie (SF/DALI/PT/Studiu de oportunitate).* | **12** |  |  |  |  |
| **2.1.1.** | **Calitatea/coerența documentaţiei tehnico-economice - faza SF/DALI- se vor avea in vedere anexele 4 – 6 (după caz) aferente ghidului P 4.2.** | **8** |  |  |  |  |
|  | a. Aspectele calitative sunt fundamentate, corecte şi justificate. A fost realizată analiza și selecţia măsurilor/pachetelor de măsuri optime. Soluţia tehnică propusă prin proiect răspunde în totalitate scopului/ obiectivelor acestora. Există corespondenţă între concluziile raportului de expertiză tehnică şi lucrările descrise în SF/DALI.  Proiectul prezinta cel mai bun raport intre cuantumul sprijinului, activitățile desfășurate si îndeplinirea obiectivelor, iar efortul economico-financiar justifica beneficiile proiectului, respectiv VNAE › 0\*.  \*În cazul în care indicatorul economico-financiar (VNAE\*) nu se încadrează în valoarea menționată, cererea de finanțare va fi punctata cu 0 la acest subcriteriu și va fi respinsă din procesul de evaluare. Indicatorul VNAE face parte din ACB/Analiza economico-financiară/Analiza cost eficacitate care este parte integrantă a documentației tehnico economice (SF / DALI / SF cu elemente de DALI), anexă la cererea de finanțare. | 2 |  |  |  |  |
| b. Piesele desenate sunt complete şi corespund cu părţile scrise. Există piese desenate pentru toate specialitățile descrise în partea scrisă a documentației. Piesele scrise sunt corelate și respectă concluziile din expertiza tehnică etc. | 2 |  |  |  |  |
| c. Situația actuala/existenta a obiectivului de investiții este detaliata si completa (situația existentă descrisă în cererea de finanțare si documentația tehnico-economică corespunde cu situația de la vizita in teren)\*.  \*În cazul în care la vizita la faţa locului se constată că situaţia existentă descrisă în cererea de finanţare şi anexele la aceasta nu corespunde exact cu situaţia de la faţa locului, proiectul se va depuncta. | 2 |  |  |  |  |
| d. Devizul general şi devizele pe obiect sunt clare, complete, realiste şi strâns corelate între ele şi cu piesele desenate | 2 |  |  |  |  |
| Modalitatea de punctare: Se pot acorda punctaje intermediare pentru fiecare ipoteză. Punctajul este cumulativ. Ȋn caz că se obțin 0 puncte la ipotezele a și/sau b, proiectul este respins. |  |  |  |  |  |
| Observaţii evaluator 1: | |  |  |  |  |
| Observaţii evaluator 2: | |  |  |  |  |
| **2.1.2.** | **Calitatea/coerența documentaţiei tehnico-economice - faza PT- se va avea in vedere anexa 7 a ghidului P 4.2.** | **8** |  |  |  |  |
|  | a. Aspectele calitative ale proiectului tehnic sunt fundamentate, corecte şi justificate. Proiectul tehnic preia soluția tehnică recomandată prin SF/DALI. Soluţia tehnică propusă prin proiect răspunde în totalitate scopului/ obiectivelor acestora. Memoriile tehnice pe specialități sunt corelate cu Memoriul Tehnic General. Eşalonarea costurilor este corelată cu graficul de realizare a investiţiei. Graficul de realizare a investiției este corelat cu calendarul activităților din cadrul cererii de finanțare.  Descrierea investiţiei din PTE corespunde cu descrierile din formularul cererii de finanţare şi anexele la acestea.  Proiectul prezinta cel mai bun raport intre cuantumul sprijinului, activitățile desfășurate si îndeplinirea obiectivelor, iar efortul economico-financiar justifica beneficiile proiectului, respectiv VNAE › 0\*.  \*În cazul în care indicatorul economico-financiar (VNAE) nu se încadrează în valoarea menționată, cererea de finanțare va fi punctata cu 0 la acest subcriteriu și va fi respinsă din procesul de evaluare. Indicatorul VNAE face parte din ACB/Analiza economico-financiară care este parte integrantă a documentației tehnico economice (SF / DALI / SF cu elemente de DALI), anexă la cererea de finanțare. | 2 |  |  |  |  |
| b. Centralizatorul pe obiectivul de investiții (Formularul F1) este corelat cu centralizatoarele pe categorii de lucrări (Formularele F2), cu devizul general și cu bugetul proiectului. Formularele F1 și F2 sunt corelate între ele și sunt corelate cu Listele cu cantități de lucrări pe categorii de lucrări și utilaje și echipamente tehnologice, inclusiv dotări, defalcate pe costuri eligbile si neeligbile. Cantitatile  din formularele F3 si F4 sunt corelate cu Piesele desenate,  sunt complete şi corespund cu părţile scrise (memoriile tehnice pe specialități și caietele de sarcini și formularele F1, F2, F3). Formularele F1-F6 completate cu valori financiare indica corelarea cu bugetul proectului. | 2 |  |  |  |  |
| c. Piesele desenate sunt complete şi corespund cu părţile scrise (memoriile tehnice pe specialități și caietele de sarcini), sunt realizate  pentru toate specialitatile proiectului, permit identificarea elementelor geometrice complete si verificarea cantatilor din listele F3 si F4. Detaliile de executie sunt corecte si acopera toate specilitatile,  nu contin denumiri de marca sau produs comercial, sunt corelate cu descrierile din memorii si din caietele de sarcini. | 2 |  |  |  |  |
| d. Situația actuala/existenta a obiectivului de investiții este detaliata si completa (situația existentă descrisă în cererea de finanțare si documentația tehnico-economică corespunde cu situația de la vizita in teren)\*.  \*În cazul în care la vizita la faţa locului se constată că situaţia existentă descrisă în cererea de finanţare şi anexele la aceasta nu corespunde exact cu situaţia de la faţa locului, proiectul se va depuncta. | 2 |  |  |  |  |
| Modalitatea de punctare: Se pot acorda punctaje intermediare pentru fiecare ipoteză. Punctajul este cumulativ. Ȋn caz că se obțin 0 puncte la ipotezele a și/sau b și/sau c, proiectul este respins. |  |  |  |  |  |
| Observaţii evaluator 1: | |  |  |  |  |
| Observaţii evaluator 2: | |  |  |  |  |
| **2.1.3** | **Calitatea/coerența studiului de oportunitate, conform cerințelor din Ghidul solicitantului** | **8** |  |  |  |  |
|  | a. Sunt prezentate date generale privind investiția propusă, precum denumirea obiectivului de investiţii, localizarea, beneficiarul investiţiei, elaboratorul studiului etc. Situația existentă relevantă pentru investițiile propuse prin proiect este detaliată și completă. Problemele/nevoile specifice cărora le va răspunde proiectul sunt identificate și detaliate, iar necesitatea şi oportunitatea promovării investiției este justificată. | 4 |  |  |  |  |
| b. Scenariile tehnico-economice prin care obiectivele proiectului de investiţii pot fi atinse sunt detaliate. Este prezentată o comparaţie cu cel puţin o altă soluţie alternativă pentru problema identificată. Sunt descrise avantajele soluţiei recomandate. Este prezentată descrierea funcţională şi tehnologică, după caz, a soluției recomandate. Sunt prezentate caracteristicile și specificaţiile tehnice minime ale bunurilor ce urmează a fi achiziţionate. | 3 |  |  |  |  |
| c. Datele sunt suficiente, corecte şi justificate. Descrierea investiţiei din Studiul de oportunitate corespunde cu descrierile din formularul cererii de finanţare şi anexele la acestea. | 1 |  |  |  |  |
| Modalitatea de punctare: Se pot acorda punctaje intermediare pentru fiecare ipoteză. Punctajul este cumulativ. Ȋn caz că se obțin 0 puncte la ipotezele a și/sau b, proiectul este respins. |  |  |  |  |  |
| Observaţii evaluator 1: | |  |  |  |  |
| Observaţii evaluator 2: | |  |  |  |  |
| **2.1.4.** | **Calitatea Studiului de trafic** | **4** |  |  |  |  |
|  | a. Studiul este foarte bine justificat, actual, prognozele de trafic sunt realiste şi sunt construite pe baza celor mai recente previziuni la nivel naţional (CESTRIN 2015/2022), sau studiul a prevazut ancheta de trafic | 4 |  |  |  |  |
| b. Studiul de trafic este suficient fundamentat în baza unor date statistice justificate, a fost actualizat în ultimele 12 luni, dar nu în baza CESTRIN 2015/2022 | 3 |  |  |  |  |
| c. Studiul de trafic este satisfacator, e fundamentat in baza unor date statistice (dar nu in baza CESTRIN 2015/2022) si a fost actualizat in urma cu peste 12 luni, dar nu mai mult de 24 de luni | 1 |  |  |  |  |
| Modalitatea de punctare: Punctarea subcriteriului se face prin selectarea unei singure opțiuni/ipoteze și a punctajului aferent acesteia. |  |  |  |  |  |
| Observaţii evaluator 1: | |  |  |  |  |
| Observaţii evaluator 2: | |  |  |  |  |
| **2.2.** | **Calitatea bugetului, concordanța buget/deviz** | **5** |  |  |  |  |
|  | a. Cheltuielile au fost corect încadrate în categoria celor eligibile sau neeligibile, iar pragurile pentru anumite cheltuieli au fost respectate conform Ghidului solicitantului. Bugetul este corelat cu devizul general și devizele pe obiecte. Lista de echipamente și/sau lucrări și/sau servicii cu încadrarea acestora pe secțiunea de cheltuieli eligibile /ne-eligibile (dacă este cazul), este corelată cu costurile cuprinse în cadrul liniilor bugetare. Toate elementele cuprinse in lista de lucrări/servicii/echipamente sunt clar identificate și detaliate. Achiziționarea lucrărilor/serviciilor/echipamentelor prevăzute în proiect este necesară și oportună. | 1 |  |  |  |  |
| b. Bugetul este complet și corelat cu activitățile prevăzute, cu resursele materiale implicate in realizarea proiectului, adică: nu exista mențiuni în secțiunile privind activitățile, resursele si rezultatele anticipate din cererea de finanțare care nu au acoperire într-un subcapitol bugetar / linie bugetară; de asemenea, nu exista subcapitol bugetar / linie bugetara fără corespondenta in secțiunile privind activitățile, resursele si rezultatele. | 2 |  |  |  |  |
| c. Costurile sunt realiste (corect estimate), suficiente şi necesare pentru implementarea proiectului. Valoarea categoriilor de lucrări din devizul pe obiect este stabilita in proporție de 100%, pe baza cantităților de lucrări și a prețurilor acestora (Costurile pe unitatea de resurse utilizate sunt realiste din punctul de vedere al evaluatorului si justificate de către solicitant prin citarea unor surse independente si verificabile (statistici oficiale, preturi standard, oferte de preț etc.) sau prin rezultatele unei cercetări de piață efectuate de solicitant). | 2 |  |  |  |  |
| Modalitatea de punctare: Se pot acorda punctaje intermediare pentru fiecare ipoteză. Punctajul este cumulativ. |  |  |  |  |  |
| Observaţii evaluator 1: | |  |  |  |  |
| Observaţii evaluator 2: | |  |  |  |  |
| **2.3.** | **Maturitatea proiectului – CRITERIU DIGITALIZAT** | **3** |  |  |  |  |
|  | a. Solicitantul are documentaţia tehnico-economică faza PTE conformă grilei de verificare PTE și prezintă Autorizaţie de construire, licitatia pentru contractul de lucrari fiind lansata. | 1 |  |  |  |  |
| b.  Solicitantul are documentaţia tehnico-economică faza PTE conformă grilei de verificare PTE și prezintă Autorizaţie de construire-Solicitantul are contract de lucrari atribuit. | 2 |  |  |  |  |
| c. Solicitantul are documentaţia tehnico-economică faza PTE elaborată și conformă grilei de verificare PTE- anexa 4. Solicitantul are contract de lucrari atribuit iar lucrarile au inceput. | 3 |  |  |  |  |
| d. *(În cazul proiectelor ce prevăd furnizare de echipamente și/sau mijloace de transport)* Contractul de furnizare de echipamente și/sau mijloace de transport este semnat după 01.01.2021, este în vigoare şi este anexat | 3\* |  |  |  |  |
| Modalitatea de punctare: Ȋn cazul proiectelor de investiții ce prevăd lucrări de construcții, punctarea subcriteriului se face prin selectarea unei singure opțiuni/ipoteze (a-c) și a punctajului aferent acesteia. În cazul proiectelor care conţin atât lucrări de construcţii, cât şi furnizare echipamente și/sau mijloace de transport, se vor verifica/puncta, dacă este cazul, atât selectarea unei opțiuni/ipoteze (a-c), cât și selectarea opțiunii (d) fara a depasi 3 puncte. În cazul proiectelor care conţin doar furnizare echipamente și/sau mijloace de transport, se va verifica/puncta doar criteriul d, cu punctaj intermediar daca caietul de sarcini este incarcat in SEAP/SICAP impreuna cu anuntul licitatiei, sau daca procedura este mai avansata. |  |  |  |  |  |
| Observaţii evaluator 1: | |  |  |  |  |
| Observaţii evaluator 2: | |  |  |  |  |
| **2.4.** | **Coerenţa dintre Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (P.M.U.D), Studiul de trafic/circulaţie, Startegia Integrata de Dezvoltare Urbană (SIDU), Studiul de oportunitate/PT şi Cererea de Finanţare** | **10** |  |  |  |  |
|  | a. Proiectul este justificat şi prioritizat în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă și al SIDU, inclusiv din punct de vedere al impactului asupra reducerii emisiilor de echivalent CO2 | 1 |  |  |  |  |
| b. Proiectul este implementat într-un areal în care se înregistrează probleme privind traficul rutier, transportul public de călători (de ex. inexistența sau degradarea sistemului), dacă e cazul, precum și emisiile ridicate de echivalent CO2 provenite din traficul rutier motorizat | 2 |  |  |  |  |
| c. Studiul de trafic/circulaţie pentru zona de impact a proiectului are ca punct de plecare analizele/prognozele/rezultatele/datele de intrare şi ieşire relevante, după caz, din P.M.U.D. | 2 |  |  |  |  |
| d. Datele privind privind caracteristicile actuale ale mobilităţii, colectate pentru arealul de influenţă/zona de impact a proiectului, precum şi analizele, inclusiv ale cererii/estimările/prognozele realizate în Studiul de trafic/circulaţie, pentru situațiile de perspectivă (scenariul „A face minimum" şi scenariul „A face ceva") sunt realiste, justificate şi suficiente. Arealul de influenţă al proiectului este stabilit în mod adecvat. | 2 |  |  |  |  |
| e. Datele de trafic din Studiul de trafic/circulaţie sunt utilizate corect pentru fundamentarea proiectului/proiectelor prioritizate în cadrul PMUD și SIDU. | 2 |  |  |  |  |
| f. Datele/analizele rezultate din Studiul de trafic/circulaţie se corelează cu datele/analizele din Studiul de oportunitate/PT şi secţiunile relevante din cererea de finanţare (de ex. Rezultatele aşteptate ale proiectului) | 1 |  |  |  |  |
| Modalitatea de punctare: Se pot acorda punctaje intermediare pentru fiecare ipoteză. Punctajul este cumulativ. Ȋn caz că se obțin 0 puncte la oricare din ipotezele a și/sau b, proiectul este respins. |  |  |  |  |  |
| Observaţii evaluator 1: | |  |  |  |  |
| Observaţii evaluator 2: | |  |  |  |  |
| **2.5.** | **Capacitatea operațională** | **6** |  |  |  |  |
|  | a. Solicitantul a depus contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători ce respectă cerinţele cu privire la respectarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 | 2 |  |  |  |  |
| b. Solicitantul identifică toate aspectele aferente sustenabilităţii proiectului referitoare la sustenabilitatea instituţională (structura funcţională destinată managementului proiectului) și operaţională. | 2 |  |  |  |  |
| c. Solicitantul identifică posibile constrângeri şi riscuri legate de operarea investiţiei, precum şi măsuri de contracarare a acestora. | 1 |  |  |  |  |
| d. Solicitantul pune în aplicare măsuri de promovare și conştientizare a populaţiei cu privire la activitățile proiectului, respectiv cu privire la utilizarea transportului public local şi/sau a modurilor nemotorizate de transport. | 1 |  |  |  |  |
| Modalitatea de punctare: Punctajul este cumulativ. |  |  |  |  |  |
| Observaţii evaluator 1: | |  |  |  |  |
| Observaţii evaluator 2: | |  |  |  |  |
| **3.** | **CONTRIBUȚIA PROIECTULUI LA APLICAREA PRINCIPIILOR PRIVIND DEZVOLTAREA DURABILĂ, PROTECȚIA MEDIULUI, EGALITATEA DE ŞANSE, DE GEN, NEDISCRIMINAREA ŞI ACCESIBILITATEA, INCLUSIV CONVENȚIA ONU PRIVIND DREPTURILE PERSOANELOR CU DIZABILITĂȚI ȘI A LEGISLAȚIEI NAȚIONALE ÎN DOMENIUL DIZABILITĂȚI (nu vor fi punctate măsurile de conformare cu obligațiile legale ale solicitantului în aceste domenii)** | **8** |  |  |  |  |
| **3.1.** | **Proiectul are in vedere integrarea principiului DNSH** | **1** |  |  |  |  |
|  | a. Proiectul integrează principiului DNSH prin măsurile incluse în cererea de finanțare și anexele sale | 1 |  |  |  |  |
| b. Proiectul nu integrează principiului DNSH prin măsurile incluse în cererea de finanțare și anexele sale | 0 |  |  |  |  |
| Modalitatea de punctare: Punctarea subcriteriului se face prin selectarea unei singure opțiuni/ipoteze și a punctajului aferent acesteia. Ȋn caz că se obțin 0 puncte la acest subcriteriu, proiectul este respins. |  |  |  |  |  |
| Observaţii evaluator 3: | |  |  |  |  |
| **3.2.** | **Dezvoltare durabilă, protecţia mediului şi eficienţă energetică** | **3** |  |  |  |  |
|  | a. Prin proiect sunt implementate măsuri suplimentare/complementare față de obligațiile legale ale solicitantului în aceste domenii prin protecția drumului fata de efectele generate de fenomene meteorologice extreme (viscol, inundații, valuri de caldura, incendii de padure/vegetatie etc) | 2 |  |  |  |  |
| b. Proiectul se implementează prin acțiuni prietenoase cu mediul înconjurător si propune utilizarea unor surse de energie regenerabila (fără acțiuni care pot duce la afectarea negativă a calității mediului înconjurător si nu determina creșterea emisiilor de poluanți) | 1 |  |  |  |  |
| Modalitatea de punctare: Se pot acorda punctaje intermediare pentru fiecare ipoteză. Punctajul este cumulativ. |  |  |  |  |  |
| Observaţii evaluator 3: | |  |  |  |  |
| **3.3.** | **Egalitatea de șanse, de gen, nediscriminarea și accesibilitatea** | **4** |  |  |  |  |
|  | a. Proiectul prevede măsuri de accesibilizare a sistemului de transport public de călători (vehicule/infrastructură) și a spațiului public urban pentru persoanele cu mobilitate redusă sau cu dizabilităţi, altele decat minimul legislativ, inclusiv Convenția ONU privind drepturile persoanelor cu dizabilități și a legislației naționale în domeniul dizabilități | 2 |  |  |  |  |
| b. Proiectul implementează mecanisme suplimentare față de minimul legislativ de asigurare a respectării egalității de șanse, de gen si nediscriminare | 2 |  |  |  |  |
| Modalitatea de punctare: Se pot acorda punctaje intermediare pentru fiecare ipoteză. Punctajul este cumulativ. |  |  |  |  |  |
| Observaţii evaluator 3: | |  |  |  |  |
| **4.** | **Complementaritatea proiectului cu alte investiţii realizate în zona de mobilitate urbană durabilă ale POR 2014-2020, dar și din alte priorităţi /axe prioritare ale PRC /PNRR. Caracterul integrat al proiectului cu alte investiții realizate în domeniul mobilității urbane durabile sau cu alte proiecte din lista de proiecte S.I.D.U., finanțate prin PR Centru sau prin PNRR. – CRITERIU DIGITALIZAT** | **6** |  |  |  |  |
| **4.1.** | **Complementaritatea proiectului cu alte investiţii realizate în zona de mobilitate urbană durabilă ale POR 2014-2020, dar și din alte priorităţi ale PRC /PNRR/alte programe – CRITERIU DIGITALIZAT** | **3** |  |  |  |  |
|  | a. Proiectul este complementar cu alte proiecte realizate în zona de mobilitate urbană durabilă din cadrul POR 2014-2020 | 2 |  |  |  |  |
| b. Proiectul este complementar cu alte proiecte realizate în zona de mobilitate urbană durabilă, finanțate prin PRC/PNRR sau alte programe | 1 |  |  |  |  |
| Modalitatea de punctare: Se pot acorda punctaje intermediare pentru fiecare ipoteză. Punctajul este cumulativ. |  |  |  |  |  |
| Observaţii evaluator 1: | |  |  |  |  |
| Observaţii evaluator 2: | |  |  |  |  |
| **4.2.** | **Caracterul integrat al proiectului cu alte investiții realizate în domeniul mobilității urbane durabile sau cu alte proiecte din lista de proiecte S.I.D.U., finanțate prin PR Centru sau prin PNRR/alte programe – CRITERIU DIGITALIZAT** | **3** |  |  |  |  |
|  | a. Proiectul este integrat cu proiecte depuse în cadrul priorităţilor 3 și/sau 8 din PRC, cuprinse în lista SIDU | 2 |  |  |  |  |
| b. Proiectul este integrat cu alte proiecte realizate în domeniul mobilității urbane durabile, finanțate prin PNRR sau alte programe | 1 |  |  |  |  |
| Modalitatea de punctare: Se pot acorda punctaje intermediare pentru fiecare ipoteză. Punctajul este cumulativ. |  |  |  |  |  |
| Observaţii evaluator 1: | |  |  |  |  |
| Observaţii evaluator 2: | |  |  |  |  |
| **5.** | **SUSTENABILITATEA OPERAȚIONALĂ ȘI FINANCIARĂ A PROIECTULUI** | **5** |  |  |  |  |
| **5.1.** | **Sustenabilitatea operationala** | **3** |  |  |  |  |
|  | a.  Solicitantul justifică și detaliază faptul că deține / va deține capacitatea de a asigura menținerea, întreținerea, funcționarea și exploatarea investiției după încheierea proiectului și încetarea finanțării nerambursabile, pe toată perioada de durabilitate a contractului de finanțare și are o strategie clară în acest sens. | 2 |  |  |  |  |
| b. Solicitantul are o strategie clară pentru monitorizarea implementării proiectului, există o clară repartizare a sarcinilor în acest sens şi un calendar realist de realizare a activităţilor. | 1 |  |  |  |  |
| Modalitatea de punctare: Se pot acorda punctaje intermediare pentru fiecare ipoteză. Punctajul este cumulativ. |  |  |  |  |  |
| Observaţii evaluator 1: | |  |  |  |  |
| Observaţii evaluator 2: | |  |  |  |  |
| **5.2.** | **Sustenabilitatea financiară – CRITERIU DIGITALIZAT** | **2** |  |  |  |  |
|  | a. Fluxul de numerar net cumulat este pozitiv pe toată durata de analiză a investiţiei, iar riscul imposibilităţii de a asigura funcţionarea investiţiei este minim (sau acest risc este inexistent). Verificarea sustenabilităţii financiare a proiectului implică proiectarea unui flux de numerar cumulat pozitiv pe fiecare an al perioadei analizate demonstrând că proiectul nu întâmpină riscul unui deficit de numerar (lichidităţi) care să pună în pericol realizarea sau operarea investiţiei. | 2 |  |  |  |  |
| b. Fluxul de numerar net cumulat prezintă valori negative oricând pe durata de analiză a investiţiei | 0 |  |  |  |  |
| Modalitatea de punctare: Punctarea subcriteriului se face prin selectarea unei singure opțiuni și a punctajului aferent acesteia. Punctarea criteriului cu 0 puncte, conduce la respingerea proiectului |  |  |  |  |  |
| Observaţii evaluator 1: | |  |  |  |  |
| Observaţii evaluator 2: | |  |  |  |  |
|  | **TOTAL (punctaj)** | **100** |  |  |  |  |

*Nota : doar proiectele integrate care cuprind investiții destinate transportului public (TPU) si transportului nemotorizat (piste biciclete) pot obține 100 p. Proiectele doar cu TPU pot obține max.* ***94p****, iar cele fără TPU doar* ***93p****.*