

TABEL CENTRALIZATOR ÎNTREBĂRI / RĂSPUNSURI GHID PRIORITATEA 4/ Acțiunea 4.1, CONSULTARE PUBLICĂ – APEL COMPETITIV

Prioritatea 4: O regiune cu mobilitate urbană durabilă

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

Acțiunea 4.1 - Dezvoltarea mobilității urbane durabile in Municipiile Regiunii Centru (inclusiv Zone Metropolitane si Zone Funcționale Urbane)

NR. CRT.	ÎNTREBARE / OBSERVAȚIE	RĂSPUNS/AȚIUNE
1	<p>Grila ETF</p> <p>Solicităm reformularea ipotezelor a), b) și c) ale criteriului 1.4 după cum urmează:</p> <p>a. Proiectul prevede măsuri de intervenție ce conduc la o creștere a numărului de bicicliști și/ sau pietoni din arealul de influență al proiectului $\geq 5\%$ – 4 puncte</p> <p>b. Proiectul prevede măsuri de intervenție ce conduc la o creștere a numărului de bicicliști și/sau pietoni din arealul de influență al proiectului $\geq 3\% < 5\%$ – 3 puncte</p> <p>c. Proiectul prevede măsuri de intervenție ce conduc la o creștere a numărului de bicicliști și/sau pietoni din arealul de influență al proiectului $< 3\%$ – 2 puncte</p> <p>Justificare:</p> <p>Varianta actuală a grilei evaluează exclusiv creșterea numărului de bicicliști, fără a lua în considerare creșterea numărului de pietoni, deși criteriul 1.4 menționează în ipoteza d) că „activitățile proiectului nu determină o creștere a numărului de bicicliști și/sa u pietoni din arealul de influență al proiectului" (punctaj 0). Există, prin urmare, o incoerență între titlul criteriului, care vizează exclusiv biciclistii, și ipoteza d), care include și pietonii, fără ca aceștia din urmă să fie menționați în ipotezele a), b) și c).</p>	<p>La nivelul PR Centru 2021-2027, în cadrul Priorității 4 – O Regiune cu mobilitate urbană durabilă, se finanțează acțiuni care se subsumează Obiectivului Specific 2.8 - Promovarea mobilității urbane multimodale sustenabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon. În conformitate cu acest obiectiv, finanțările de la nivelul FEDR au ca scop dezvoltarea mobilității urbane realizate prin intermediul transportului public și a infrastructurilor aferente, precum și infrastructura aferentă transportului prin intermediul bicicletelor. Traseele pietonale se finanțează doar ca parte a culoarelor de mobilitate care includ fie piste ciclabile, fie benzi dedicate transportului public, proiectele care includ doar trasee pietonale nefiind eligibile (Cap. 5.2, 5.2.2 Activități eligibile pct. 5 din Ghidul solicitantului).</p> <p>Având în vedere aceste aspecte, la nivel Regulamentelor europene pentru perioada 2021-2027 nu au fost incluse coduri de intervenție și indicatori care să se adreseze exclusiv zonelor pietonale.</p> <p>Astfel, indicatorii de program sunt în corelare cu indicatorii de realizare și rezultat din Regulamentele europene, care au fost incluși în program, justificați în cadrul de performanță al Programului Regiunea Centru, și care servesc la cuantificarea rezultatelor programului.</p> <p>Unul din indicatorii de rezultat în funcție de activitățile proiectului îl reprezintă RCR 64 – Numărul anual de utilizatori ai pistelor ciclabile. Definiția infrastructurii dedicate ciclismului - pistelor ciclabile, este prezentată în cadrul indicatorul RCO58 - Piste ciclabile care beneficiază de sprijin (km). Indicatorul RCR 64, așa cum este el definit, face referire la creșterea estimată a numărului de persoane care utilizează piste/ traseele pentru biciclete construite/ modernizate/ extinse (utilizatori/ an).</p> <p>Astfel, plecând de la acest indicator se punctează, în cadrul grilei ETF, creșterea anuală a numărului de bicicliști din arealul de influență al proiectului. Referirea de la punctul d) privind pietonii, va fi eliminată.</p>
2	<p>Grila ETF</p> <p>Solicităm reformularea Criteriului 3.2, subpunctul b. după cum urmează: „Proiectul se implementează prin acțiuni prietenoase cu mediul înconjurător și propune utilizarea unor surse de energie regenerabilă (fără acțiuni care pot duce la afectarea negativă a calității mediului înconjurător și care nu determină creșterea emisiilor de poluanți)", completată cu exemple orientative de acțiuni eligibile (ex: iluminat LED alimentat din surse fotovoltaice, stații de încărcare cu energie verde etc.), pentru a asigura uniformitatea evaluării.</p> <p>Justificare:</p> <p>Textul actual al subpunctului b. este formulat în termeni generali, fără a preciza în mod clar ce tipuri de acțiuni sunt considerate „prietenoase cu mediul înconjurător" și ce surse de energie regenerabilă sunt avute în vedere, ceea ce poate genera interpretări subiective din partea evaluatorilor.</p>	<p>Formularea acestui criteriu permite evaluarea unei game cât mai largi de soluții și măsuri cu impact pozitiv asupra mediului.</p> <p>Introducerea unei liste de exemple specifice ar putea conduce la interpretarea restrictivă a criteriului și la limitarea eligibilității altor tipuri de acțiuni inovatoare sau adaptate particularităților fiecărui proiect, care contribuie în mod similar la protecția mediului și la utilizarea surselor de energie regenerabilă.</p> <p>În acest sens, evaluarea va avea în vedere orice acțiune propusă de solicitant care demonstrează caracterul prietenos cu mediul, utilizează sau promovează surse de energie regenerabilă și nu generează efecte negative asupra calității mediului ori creșterea emisiilor de poluanți, independent de tipologia concretă a soluției tehnice adoptate.</p> <p>Prin urmare, menținerea unei formulări generale asigură atât flexibilitate în elaborarea proiectelor, cât și tratament egal pentru toate propunerile depuse, fără a favoriza sau exclude anumite categorii de soluții.</p>
3	<p>Grila ETF</p> <p>Solicităm introducerea în Grila ETF a unui subcriteriu care să puncteze suplimentar contribuția proprie a solicitantului care depășește pragul minim de 2%, cu scopul de a stimula angajamentul financiar al beneficiarilor și de a asigura o mai bună sustenabilitate financiară a investițiilor.</p>	<p>Conform Ghidului specific, secțiunea 3.4, quantumul asistenței financiare nerambursabile acordate în cadrul apelului de proiecte reprezintă maxim 98% din valoarea cheltuielilor eligibile (maxim 85% din valoarea cheltuielilor eligibile ale proiectului asigurată din Fondul European de Dezvoltare Regională - FEDR + maxim 13% din valoarea cheltuielilor eligibile ale proiectului din bugetul de stat - BS), iar contribuția solicitantului la cheltuielile eligibile este de minim 2% din valoarea acestora.</p>

	<p>Justificare: Secțiunea 3.4 – Rata de cofinanțare și punctarea contribuției proprii Contribuția solicitantului este stabilită la minimum 2% din valoarea cheltuielilor eligibile. Ghidul nu prevede niciun avantaj în cadrul evaluării ETF pentru solicitanții care asigură o contribuție proprie superioară minimului obligatoriu.</p>	<p>O contribuție proprie mai mare decât pragul minim reflectă în principal capacitatea financiară a solicitantului și nu constituie un indicator direct al calității, relevanței sau impactului investiției propuse.</p> <p>Introducerea unei punctări suplimentare pentru cofinanțarea peste nivelul minim ar putea conduce la crearea unui avantaj competitiv pentru solicitanții cu resurse financiare mai ridicate, afectând principiul tratamentului egal și al accesului echitabil la finanțare. În acest context, evaluarea proiectelor urmărește prioritizarea criteriilor care reflectă performanța investiției, impactul economic și sustenabilitatea operațională, fără a favoriza capacitatea financiară și administrativă superioară a anumitor solicitanți.</p> <p>Prin urmare, propunerea de introducere a unui subcriteriu de punctare suplimentară pentru contribuția proprie care depășește pragul minim de 2% nu poate fi preluată.</p>
<p>4</p>	<p>Secțiunea 3.8.3 Indicatorul RCO 58 și zona pietonală</p> <p>Indicatorul de realizare RCO 58 vizează exclusiv pistele ciclabile, iar secțiunea 3.8.3 din Ghid prevede că nu există indicatori suplimentari specifici apelului. Cu toate acestea, ghidul menționează la rezultatele așteptate și „lungimea/suprafața traseelor/zonelor pietonale construite/modernizate/extinse (km/kmp), după caz”, ca indicator de monitorizare.</p> <p>Propunere de modificare: Solicităm fie completarea indicatorului RCO 58 cu lungimea zonelor pietonale create/modernizate prin proiect, fie introducerea unui indicator suplimentar la secțiunea 3.8.3 dedicat zonelor pietonale, pentru a asigura măsurarea și valorificarea corectă a investițiilor în mobilitate pietonală.</p> <p>Indicatorul RCO 58: Lungimea zonelor pietonale create prin proiect poate fi raportată la indicatorul RCO 58 (piste ciclabile), sau este necesară introducerea unui indicator dedicat? Cum va fi monitorizată și raportată această componentă a investiției în absența unui indicator specific?</p>	<p>La nivelul PR Centru 2021-2027, în cadrul Priorității 4 – O Regiune cu mobilitate urbană durabilă, se finanțează acțiuni care se subsumează Obiectivului Specific 2.8 - Promovarea mobilității urbane multimodale sustenabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon. În conformitate cu acest obiectiv, finanțările de la nivelul FEDR au ca scop dezvoltarea mobilității urbane realizate prin intermediul transportului public și a infrastructurilor aferente, precum și infrastructura aferentă transportului prin intermediul bicicletelor. Traseele pietonale se finanțează doar ca parte a culoarelor de mobilitate care includ fie piste ciclabile, fie benzi dedicate transportului public, proiectele care includ doar trasee pietonale nefiind eligibile (Cap. 5.2, 5.2.2 Activități eligibile, pct. 5 din Ghidul solicitantului). Având în vedere aceste aspecte, la nivel Regulamentelor europene pentru perioada 2021-2027 nu au fost incluse coduri de intervenție și indicatori care să se adreseze exclusiv zonelor pietonale.</p> <p>În conformitate cu ”COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT - Performance, monitoring and evaluation of the European Regional Development Fund, the Cohesion Fund and the Just Transition Fund in 2021-2027”, definiția indicatorului RCO58 este: ”Lungimea infrastructurii dedicate ciclismului recent construită sau modernizată semnificativ de proiectele susținute. Infrastructura de ciclism dedicată include instalații de ciclism separate de alte drumuri sau alte părți ale aceleiași drum prin mijloace structurale, străzi pentru biciclete, tuneluri pentru ciclism etc. Pentru infrastructura de ciclism cu benzi unice separate (ex: pe fiecare parte a drumului), lungimea este măsurată ca lungime a benzii.”</p> <p>De asemenea, menționăm că în cadrul PR Centru prin acest indicator ne referim la denumirea de ”pistă de bicicletă” așa cum este aceasta definită în cadrul capitolului 8.2.1 din standardul SR 10144-2 (actualizat decembrie 2024).</p> <p>Având în vedere aceste aspecte, în Ghidul solicitantului, la capitolul 3.8 – Indicatori, prezintă indicatorii programului aferenți apelului de proiecte așa cum aceștia au fost selectați în conformitate cu regulamentele europene și ținând seama de obiectivele apelului. Definițiile acestor indicatori sunt în conformitate cu Documentul de lucru al CE care explică și definește fiecare indicator în parte. Astfel, acest capitol nu poate fi modificat.</p>
<p>5</p>	<p>Grila ETF</p> <p>Criteriul 1.4: Care este metodologia acceptată de AM PR Centru pentru estimarea creșterii procentuale a numărului de bicicliști și/ sau pietoni (ipotezele a-c ale criteriului 1.4)? Este acceptat un studiu de trafic propriu sau se impune o metodologie standardizată? Ce date de referință (an de bază, sursă) sunt acceptate?</p>	<p>La cererea de finanțare se va anexa, printre altele, un studiu de trafic/ circulație, aferent arealului de influență/ zonei de impact a proiectului. În funcție de complexitatea și natura proiectului, pentru stabilirea caracteristicilor actuale ale mobilității în arealul de influență/zona de impact a proiectului, se vor colecta date de trafic, recurgându-se, după caz, la următoarele metode de colectare: efectuarea interviurilor privind mobilitatea populației, realizarea recensămintelor de circulație, realizarea anchetelor privind originea/ destinația deplasărilor.</p> <p>Conform grilei ETF, pentru a vedea creșterea anuală a numărului de bicicliști din arealul de influență al proiectului, 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.</p> <p>În cadrul documentului elaborat de către Jaspers - Sprijin metodologic pentru indicatorii de rezultat ai FEDR și Fondului de coeziune în domeniul transporturilor post-2020, găsiți exemple privind metologia și calculul acestui</p>

		<p>indicator - https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/policy/evaluations/guidance/2021/transport-indicators/methods_support_indicators_post_2020_en.pdf.</p> <p>De asemenea, în Anexa 3 – Instrucțiuni de calcul a indicatorilor la Manualul Beneficiarului - https://www.regiocentru.ro/informatii-pentru-beneficiari/, la indicatorul RCR 64 - Număr anual de utilizatori ai pistelor ciclabile se menționează exemple de documente justificative pentru realizarea valorii: "...inclus documente/ rapoarte care atestă numărul de utilizatori anuali ai pistelor ciclabile sprijinite. Beneficiarul trebuie să furnizeze Autorității de Management și metodologia utilizată pentru determinarea numărului realizat de utilizatori anuali ai pistelor ciclabile sprijinite."</p>
6	<p>Grila ETF</p> <p>Criteriul 1.4: Titlul criteriului 1.4 face referire exclusiv la „numărul de bicicliști”, însă ipoteza d) menționează „bicicliști și/sau pietoni”. Solicităm clarificarea dacă un proiect care include exclusiv infrastructură pietonală (fără piste ciclabile) poate obține punctaj la criteriul 1.4 și, dacă da, care ipoteză se aplică.</p>	<p>La nivelul PR Centru 2021-2027, în cadrul Priorității 4 – O Regiune cu mobilitate urbană durabilă, se finanțează acțiuni care se subsumează Obiectivului Specific 2.8 - Promovarea mobilității urbane multimodale sustenabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon. În conformitate cu acest obiectiv, finanțările de la nivelul FEDR au ca scop dezvoltarea mobilității urbane realizate prin intermediul transportului public și a infrastructurilor aferente, precum și infrastructura aferentă transportului prin intermediul bicicletelor. Traseele pietonale se finanțează doar ca parte a culoarelor de mobilitate care includ fie piste ciclabile, fie benzi dedicate transportului public, proiectele care includ doar trasee pietonale nefiind eligibile (Cap. 5.2, 5.2.2 Activități eligibile pct. 5 din Ghidul solicitantului).</p> <p>Având în vedere aceste aspecte, la nivel Regulamentelor europene pentru perioada 2021-2027 nu au fost incluse coduri de intervenție și indicatori care să se adreseze exclusiv zonelor pietonale.</p> <p>Astfel, indicatorii de program sunt în corelare cu indicatorii de realizare și rezultat din Regulamentele europene, care au fost incluși în program, justificați în cadrul de performanță al Programului Regiunea Centru, și care servesc la cuantificarea rezultatelor programului.</p> <p>Unul din indicatorii de rezultat în funcție de activitățile proiectului îl reprezintă - RCR 64 – Numărul anual de utilizatori ai pistelor ciclabile. Definiția infrastructurii dedicate ciclismului - pistelor ciclabile, este prezentată în cadrul indicatorul RCO58 - Piste ciclabile care beneficiază de sprijin (km). Indicatorul RCR 64, așa cum este el definit, face referire la creșterea estimată a numărului de persoane care utilizează piste/traseele pentru biciclete construite/modernizate/extinse (utilizatori/ an).</p> <p>Astfel, plecând de la acest indicator se punctează, în cadrul grilei ETF, creșterea anuală a numărului de bicicliști din arealul de influență al proiectului. Referirea de la punctul d) privind pietonii, va fi eliminată.</p>
7	<p>Grila ETF</p> <p>Criteriul 2.3, ipoteza d): Precizăm că ipoteza d) prevede un punctaj de 9* puncte pentru contractul de furnizare semnat. Solicităm clarificarea asteriscului și a condițiilor de acordare a punctajului intermediar menționat în modalitatea de punctare, respectiv ce documente sunt necesare pentru a demonstra un stadiu mai avansat (ex. procedură de achiziție lansată vs. contract semnat).</p>	<p>Conform Grilei ETF, la criteriul 2.3 - Maturitatea proiectului, în cazul proiectelor ce prevăd doar furnizare echipamente și/ mijloace de transport, se va verifica/ puncta doar opțiunea d, urmând a se acorda 9 puncte în cazul în care contractul de furnizare de echipamente și/ sau mijloace de transport este semnat după 01.01.2021, este în vigoare și este anexat. Dacă la celelalte opțiuni (a-c), se acordă doar punctajul aferent opțiunii (după caz), la acest punct se poate acorda, în cazul în care proiectul prevede doar furnizare echipamente și/ mijloace de transport, și punctaj intermediar, deci mai puțin de 9 puncte, în funcție de stadiul procedurii. Orice document care poate demonstra un stadiu mai avansat al procedurii poate fi încărcat, urmând a fi luat în considerare de către evaluatori în momentul evaluării ETF a unei cereri de finanțare.</p> <p>În cazul proiectelor care conțin atât lucrări de construcții, cât și 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), însă punctajul maxim de la opțiunea d, în acest caz, este de 5 puncte.</p>
8	<p>Secțiunea 5.2.2</p> <p>În cazul unui proiect care combină infrastructură pietonală cu achiziție de mijloc de transport electric, criteriile de eligibilitate și documentele justificative se aplică cumulativ pentru ambele componente? Există o valoare minimă per componentă sau se aplică o valoare minimă globală?</p>	<p>Conform Ghidului solicitantului, secțiunea 5.2.2 - Activități eligibile, punctul B - Investiții destinate transportului electric și nemotorizat, activitatea de construire/modernizare/extindere de zone și trasee pietonale se poate realiza doar împreună cu alte investiții în infrastructura rutieră (piste de biciclete, benzi dedicate TPU). Nu este obligatoriu ca aceste zone/trasee pietonale construite/modernizate/extinse să facă parte din corpul drumurilor. Așadar, un proiect care implică doar partea de infrastructură pietonală, fără alte investiții în infrastructura rutieră, nu poate fi eligibil.</p>

		<p>În ceea ce privește valoarea unui proiect, acesta trebuie să se încadreze între limitele minime și maxime ale valorii totale eligibile prezentate în cadrul Ghidului specific, secțiunea 5.7, punctul 2. Dacă se depășește valoarea maximă eligibilă la depunere, în etapele de evaluare ulterioare se va putea solicita încadrarea diferenței în categoria cheltuielilor neeligibile.</p> <p>Nu există o valoare minimă specifică pentru componentele menționate de către dumneavoastră, proiectul trebuie să se încadreze în limitele minime și maxime prevăzute de Ghid.</p> <p>Între activitățile componente pachetului de activități de bază, în cazul în care proiectul prevede investiții în modernizarea drumurilor locale, bazate pe PMUD, acestea vor fi realizate doar pe traseele care cuprind transport public (acolo unde transportul public se desfășoară pe străzi cu o singură bandă pe sens) și în limita a 20% din valoarea totală eligibilă a proiectului integrat, 80% fiind obligatoriu dedicat pistelor de biciclete, traseelor pietonale, autobuzelor electrice, modernizării depoului/ autobazei, construirii de park&ride, etc.</p>
9	<p>Grila ETF</p> <p>Pragul de respingere de la Criteriul 1.5, ipotezele a și/ sau b: Modalitatea de punctare prevede că obținerea a 0 puncte la ipotezele a și/sau b conduce la respingerea proiectului. Solicităm clarificarea dacă respingerea survine în cazul obținerii de 0 la oricare dintre cele două ipoteze individual sau numai în cazul obținerii de 0 la ambele simultan.</p>	<p>Conform prevederilor Anexei 3 – Grila ETF, anexă la Ghidul solicitantului, “În caz că se obțin 0 puncte la ipotezele a și/ sau b, proiectul este respins”. În acest sens, un proiect va fi respins în cazul obținerii unui punctaj de 0 puncte la oricare din cele două ipoteze sau la ambele ipoteze, nu doar în cazul în care se obține 0 puncte la ambele ipoteze (a și b) în același timp.</p>
10	<p>Secțiunea 5.4 și Secțiunea 5.7</p> <p>Se propune modificarea precizării privind valoarea maximă eligibilă astfel: Valoarea maximă eligibilă a unui proiect este de 12.000.000 euro.</p> <p>Justificare: Întrucât valoarea proiectului pe care intenționează să-l depună este estimată la peste 12.000.000 euro, iar susținerea diferenței din bugetul local al municipiului limitează finanțarea altor investiții de interes local, se consideră imperios necesară majorarea valorii maxime eligibile la 12.000.000 euro.</p>	<p>Având în vedere solicitările formulate în consulare publică, precum și valorile estimate ale proiectelor propuse pentru acest apel, se va crește valoarea maximă eligibilă a unui proiect la 15.000.000 euro.</p>
11	<p>Secțiunea 4.3</p> <p>Se propun următoarele date:</p> <p>4.3.1. Data și ora pentru începerea depunerii de proiecte Data și ora de începere a depunerii de proiecte: 01.09.2026, ora 12.00</p> <p>4.3.2. Data și ora închiderii apelului de proiecte Data și ora de închidere a depunerii de proiecte: 30.11.2026, ora 12.00</p> <p>Justificare: Pentru pregătirea unor proiecte mature, conform cerințelor Ghidului Solicitantului, se consideră necesar ca perioada de depunere să fie stabilită în intervalul 01.09.2026-30.11.2026.</p>	<p>Propunerea dumneavoastră va fi analizată. În cadrul acestei Acțiuni, au fost deja derulate două apeluri de proiecte, apelul competitiv prevăzut este pentru finanțarea proiectelor mature disponibile la nivelul municipiilor. Trebuie să aveți în vedere faptul că perioada de implementare a activităților proiectului nu poate depăși data de 31 decembrie 2029, conform prevederilor aplicabile programului. În acest context, orice decalare poate conduce la reducerea perioadei efective disponibile pentru implementarea proiectelor, ceea ce poate genera dificultăți în finalizarea acestora în termenul stabilit. Cu cât procesul de depunere și contractare începe mai târziu, cu atât crește riscul ca anumite proiecte să întâmpine provocări în respectarea termenului limită de implementare.</p> <p>Astfel, pentru a asigura o perioadă de implementare optimă a proiectelor și încadrare în termenele limite este necesară lansarea cât mai curând a apelului de proiecte.</p>
12	<p>Grila ETF</p> <p>Se propune Introducerea unui punctaj suplimentar de 10 puncte pentru orașele certificate EEA (European Energy Award) sau pentru cele care fac parte din inițiativa M100.</p> <p>Justificare: Se propune introducerea unui punctaj suplimentar pentru municipiile care dețin certificarea European Energy Award (EEA/CER) sau care sunt membre ale inițiativei M100, în vederea stimulării și recunoașterii capacității administrative, tehnice și strategice a autorităților publice locale în domeniul dezvoltării urbane durabile și al tranziției climatice. Justificarea acestei propuneri are în vedere faptul că ghidurile de finanțare gestionate de Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației (MDLPA), inclusiv cele aferente Programului de Cooperare Elvețiano–Român, acordă deja punctaj suplimentar orașelor participante sau certificate în astfel de rețele, considerând aceste certificări/ aderări indicatori relevanți ai maturității instituționale și ai capacității de implementare a politicilor publice sustenabile: https://www.mdlpa.ro/pages/programcooperareelvetianoroman.</p> <p>În același timp, propunerea este în deplină corelare cu obiectivele ghidului, care urmărește dezvoltarea mobilității urbane durabile, modernizarea și decarbonizarea transportului public, stimularea transportului electric și nemotorizat, precum și</p>	<p>Propunerea introduce un criteriu care nu este accesibil în mod egal tuturor potențialilor beneficiari și care nu are legătură directă cu calitatea sau impactul proiectelor propuse în cadrul apelului.</p> <p>Apartenența la inițiativa M100 sau deținerea unei certificări de tip EEA reprezintă elemente de recunoaștere instituțională și de participare la rețele sau inițiative tematice, însă acestea nu constituie, în mod automat, o garanție că proiectele depuse vor contribui într-o măsură mai mare la atingerea obiectivului Priorității, respectiv creșterea calității vieții prin dezvoltarea mobilității urbane durabile, modernizarea și decarbonizarea transportului public, stimularea transportului nemotorizat și electric sau digitalizarea sistemelor de trafic.</p> <p>Inițiativa M100 reprezintă o platformă de sprijin pentru tranziția climatică și dezvoltarea de planuri de neutralitate climatică pentru un număr limitat de orașe selectate competitiv, nefiind un mecanism universal accesibil tuturor municipiilor eligibile.</p> <p>În consecință, acordarea unui punctaj suplimentar exclusiv pe baza apartenenței la astfel de inițiative ar putea conduce la un tratament inegal între solicitanți și la favorizarea unor municipii pe baza unui statut administrativ distinct, fără o corelare directă cu relevanța, maturitatea sau impactul investiției propuse prin proiect.</p>

	<p>tranziția către o economie cu emisii reduse de carbon. Ghidul pune accent explicit pe promovarea vehiculelor ecologice, a infrastructurilor pentru combustibili alternativi și a sistemelor de mobilitate urbană sustenabilă.</p>	
13	<p>Grila ETF</p> <p>Având în vedere faptul că se acordă punctaj suplimentar pentru gradul de maturitate al proiectului, vă rugăm să ne sprijiniți în clarificarea următoarei spețe:</p> <p>Dacă în prezent un potențial beneficiar are în derulare o achiziție publică (licitație deschisă) pentru achiziționarea de autobuze electrice, însă această achiziție se desfășoară în cadrul unui contract de finanțare aferent programului PNRR, contract de finanțare care va fi însă reziliat, datorită faptului că nu mai există suficient timp pentru implementarea proiectului, ar putea să includă investiția în cadrul unui proiect depus în cadrul PRC 4.1 - apel competitiv? Precizăm că se are în vedere rezilierea actualului Contract de finanțare înainte de depunerea proiectului în cadrul PRC 4.1. Vă rugăm să ne transmiteți punctul dumneavoastră de vedere cu privire la acest aspect și dacă ar pune probleme de eligibilitate în cazul în care această investiție este depusă în cadrul PRC 4.1.</p>	<p>În principiu, investiția poate fi inclusă în cadrul unui proiect depus pe PRC 4.1, cu condiția respectării tuturor criteriilor de eligibilitate din Ghidul solicitantului și ca înainte de depunerea cererii de finanțare contractul de finanțare PNRR să fie reziliat și să nu existe cheltuieli decontate din fonduri PNRR pentru aceeași investiție. Trebuie respectat principiul evitării dublei finanțări.</p>
14	<p>Secțiunea 5 - Condiții de eligibilitate</p> <p>Vă rugăm să ne transmiteți punctul de vedere referitor la faptul că în cadrul surselor de finanțare în cadrul Achiziției publice aflată în derulare este identificat PNRR și nu PRC, și dacă acest aspect ar pune probleme de eligibilitate în cazul în care această investiție este depusă în cadrul PRC 4.1.</p>	<p>Faptul că în documentația procedurii de achiziție aflate în derulare este menționat PNRR ca sursă de finanțare nu ar trebui să afecteze eligibilitatea investiției, cu condiția ca finanțarea PNRR să fie încetată anterior depunerii proiectului în cadrul PRC și să fie realizate eventualele actualizări necesare pentru reflectarea noii surse de finanțare. Trebuie respectat principiul evitării dublei finanțări.</p>
15	<p>Secțiunea 5.2, Secțiunea 7 (Anexa 13)</p> <p>Solicităm clarificarea dacă, în cazul unei achiziții de mijloace de transport care depășește valoarea maximă eligibilă, studiul de oportunitate poate acoperi întregul lot (ex. 88 autobuze), în baza unui contract de achiziție publică, astfel încât să poată fundamenta inclusiv depunerea mai multor proiecte în cadrul aceluiași apel, în timp ce cererea de finanțare, studiul de trafic și analiza VNAE/ ACB sunt dimensionate exclusiv pentru numărul de vehicule eligibile încadrate în plafonul de 8.500.000 euro; alternativ, se solicită confirmarea dacă toate documentațiile (inclusiv studiul de oportunitate) trebuie elaborate strict pentru numărul de vehicule finanțabile, cu mențiunea necesității asigurării coerenței între documente și evitării dublei finanțări.</p> <p>Justificare: La nivelul municipiului există o procedură de achiziție publică pentru 88 autobuze electrice, însă valoarea totală depășește plafonul eligibil. Clarificarea este necesară pentru corecta dimensionare a documentațiilor și evitarea neconformităților.</p>	<p>Studiul de oportunitate poate justifica necesarul total al sistemului (88 autobuze), însă toate documentele care fundamentează finanțarea trebuie să fie limitate la investiția eligibilă și să demonstreze lipsa dublei finanțări. Acestea vor prezenta toate informațiile de justificare a investiției și beneficiile pe care aceasta le promovează.</p>
16	<p>Secțiunea 11 – Fundamentarea rezonabilității costurilor, Anexa 10</p> <p>Se propune completarea prevederilor ghidului privind fundamentarea rezonabilității costurilor, în sensul introducerii unei excepții pentru situațiile în care solicitantul a derulat o procedură de achiziție publică competitivă prin SEAP. Astfel, în cazul în care există un contract de achiziție publică semnat sau un raport de evaluare/ aprobare a ofertei câștigătoare, rezultate dintr-o procedură competitivă, aceste documente să fie considerate suficiente pentru demonstrarea rezonabilității costurilor, fără a mai fi necesară prezentarea a minimum 3 oferte de preț.</p> <p>Propunerea formulată:</p> <p>Prin excepție de la obligația prezentării a minimum 3 oferte de preț pentru fundamentarea rezonabilității costurilor, în situația în care solicitantul a derulat o procedură de achiziție publică competitivă, iar aceasta s-a finalizat cu semnarea unui contract de achiziție publică sau cu aprobarea raportului procedurii de atribuire (raport de evaluare), documentele rezultate din procedura competitivă vor fi considerate suficiente pentru demonstrarea rezonabilității costurilor.</p> <p>Justificare:</p> <p>Procedurile de achiziție publică derulate prin SEAP asigură respectarea principiilor de transparență, concurență și utilizare eficientă a fondurilor publice, rezultând prețuri validate prin competiție reală între operatori economici. Impunerea suplimentară a prezentării a minimum 3 oferte de preț în aceste situații creează o sarcină administrativă redundantă și nu aduce valoare adăugată procesului de evaluare. Recunoașterea documentelor rezultate din proceduri competitive ca fiind suficiente pentru justificarea costurilor contribuie la simplificarea procesului de aplicare și la accelerarea implementării proiectelor mature.</p>	<p>Propunerea este acceptată, urmând a fi introdus următorul paragraf la secțiunea 7.3 - Metodologia de justificare și detalieri a bugetului cererii de finanțare și secțiunea 7.4 - Anexe și documente obligatorii la depunerea cererii, punctul 11 - Fundamentarea rezonabilității costurilor: "Prin excepție de la obligația prezentării a minimum 3 oferte de preț pentru fundamentarea rezonabilității costurilor, în situația în care solicitantul a derulat o procedură de achiziție publică reglementată de art.68 din Legea nr. 98 din 19 mai 2016 privind achizițiile publice, iar aceasta s-a finalizat cu semnarea unui contract de achiziție publică sau cu aprobarea raportului procedurii de atribuire, documentele rezultate din procedura de atribuire vor fi considerate suficiente pentru demonstrarea rezonabilității costurilor."</p>

17	<p>Secțiunea 5.4</p> <p>Se propune majorarea valorii maxime eligibile per proiect (în prezent 8.500.000 euro) în versiunea finală a ghidului și, alternativ, introducerea posibilității de depunere a mai multor proiecte distincte aferente aceleiași achiziții, fiecare încadrându-se în plafonul maxim eligibil.</p> <p>Propunerea formulată: Valoarea minima eligibila corespunzătoare unui proiect este de 250.000 euro. Valoarea maxima eligibila a unui proiect este de 15.000.000 euro.</p> <p>Justificare: Limitarea valorii maxime eligibile per proiect nu reflectă nivelul actual al costurilor de piață pentru autobuzele electrice și poate conduce la dificultăți în implementarea unor proiecte mature. În lipsa ajustării plafonului sau a unei flexibilități în structurarea proiectelor, există riscul diminuării impactului investițiilor și al întâzierii procesului de modernizare a transportului public.</p>	<p>Având în vedere solicitările formulate în consultare publică, precum și valorile estimate ale proiectelor propuse pentru acest apel, se va crește valoarea maximă eligibilă a unui proiect la 15.000.000 euro.</p>
18	<p>Secțiunea 3.1, secțiunea 5</p> <p>Se solicită clarificarea dacă, în baza prevederilor secțiunii 3.1 din Ghidul solicitantului, care menționează caracterul competitiv al apelului, depunerea proiectelor în limita fondurilor disponibile și ordonarea acestora descrescător în funcție de punctajul obținut, este permisă depunerea mai multor cereri de finanțare de către același UAT în cadrul prezentului apel, în condițiile în care nu este prevăzută în mod explicit o limitare a numărului de proiecte per solicitant, iar selecția se realizează exclusiv pe baza criteriilor de eligibilitate și a punctajului obținut în etapa de evaluare tehnică și financiară. Propunem completarea ghidului după cum urmează.</p> <p>Propunerea formulată: Solicitantul care se încadrează în condițiile de eligibilitate prevăzute în prezentul ghid poate depune mai multe cereri de finanțare, respectând prevederile prezentului ghid.</p> <p>Justificare: Justificarea solicitării are la bază faptul că prevederile secțiunii 3.1 din Ghidul solicitantului definesc apelul ca fiind unul competitiv, în care proiectele sunt depuse în limita fondurilor disponibile și sunt selectate pentru finanțare în ordinea descrescătoare a punctajului obținut, fără a menționa în mod explicit o limitare a numărului de cereri de finanțare ce pot fi depuse de un solicitant. În lipsa unei prevederi clare privind restricționarea numărului de proiecte per UAT, rezultă o potențială ambiguitate de interpretare, în special în contextul în care portofoliul de proiecte al unui UAT, derivat din SIDU și PMUD, poate include mai multe intervenții distincte, eligibile pentru finanțare. Clarificarea este necesară pentru a asigura o abordare unitară și conformă la nivelul solicitanților, pentru evitarea riscului de neeligibilitate sau respingere administrativă, precum și pentru o planificare adecvată a depunerii proiectelor în raport cu obiectivele strategice locale și cu constrângerile bugetare ale apelului.</p>	<p>Ghidul solicitantului nu menționează în mod expres existența unei limitări privind numărul de cereri de finanțare ce pot fi depuse de către același solicitant în cadrul prezentului apel de proiecte.</p> <p>În acest sens, un solicitant care îndeplinește condițiile de eligibilitate prevăzute în Ghidul solicitantului poate depune mai multe cereri de finanțare, cu respectarea tuturor prevederilor aplicabile din cadrul apelului.</p> <p>Totodată, fiecare cerere de finanțare va fi evaluată individual, în conformitate cu criteriile și condițiile prevăzute în Ghidul solicitantului, inclusiv din perspectiva eligibilității administrative și tehnice, precum și a punctajului obținut în etapa de evaluare tehnică și financiară.</p> <p>Selecția proiectelor pentru finanțare se va realiza în ordinea descrescătoare a punctajelor obținute, în limita fondurilor disponibile aferente apelului competitiv.</p>
19	<p>Secțiunea 5.2</p> <p>Municipiul nostru intenționează să depună la finanțare un proiect de Amenajare Park&Ride cu o capacitate de 250 de locuri (parcare subterană) și amenajare spații verzi la suprafață, în zona străzii Siretului, la aproximativ 100 de m de intrarea în municipiu (zona S-V).</p> <p>Având în vedere ghidul pentru Acțiunea 4.1 - Dezvoltarea mobilității urbane durabile, publicat în consultare, mai exact Cap. 5.2 - Eligibilitatea activităților (pentru activitățile tip C, subpunctul 3), vă rugăm să analizați eligibilitatea proiectului anterior menționat în condițiile date.</p>	<p>Având în vedere informațiile prezentate în solicitarea dumneavoastră, apreciem că acestea nu sunt suficiente pentru a permite formularea unei concluzii privind eligibilitatea proiectului propus spre finanțare în cadrul Acțiunii 4.1.</p> <p>Fiecare cerere de finanțare este evaluată individual, în conformitate cu prevederile Ghidului solicitantului, atât din perspectiva conformității administrative și a eligibilității, cât și din perspectiva evaluării tehnice și financiare.</p> <p>În acest sens, eligibilitatea unui proiect este condiționată de îndeplinirea cumulativă a tuturor criteriilor și cerințelor prevăzute în Ghidul solicitantului, inclusiv a celor referitoare la activitățile eligibile, amplasamentul investiției, justificarea necesității și oportunității proiectului, precum și contribuția acestuia la obiectivele specifice ale intervenției finanțate.</p>
20	<p>Secțiunea 1.3</p> <p>La definiția vehiculului electric, trebuie introdus un termen nou, respectiv "pila de combustie"</p>	<p>Ghidul solicitantului va fi modificat în acest sens, urmând a fi modificată definiția vehiculului electric.</p>

	<p>Justificare: Se elimină termenul "electric" pentru a permite orice combustibil convertibil în energie electrică prin pilă de combustie. Pentru a se realiza corelarea cu celelalte prevederi ale Ghidului solicitantului.</p>	
21	<p>Secțiunea 3.8.1</p> <p>Propunere: La indicatorul RCO 57, trebuie completat la autobuze electrice cu "autobuze cu pilă de combustie hidrogen-electric"</p> <p>Justificare: Pentru a se realiza corelarea cu celelalte prevederi ale Ghidului solicitantului.</p>	<p>Informațiile din această secțiune vor fi corelate cu celelalte prevederi ale Ghidului solicitantului. Paragraful menționat de dumneavoastră, din cadrul secțiunii 3.8.1 a Ghidului solicitantului, se va modifica astfel: "Materialul rulant ecologic include transportul public colectiv cu emisii reduse de carbon. În cazul Regiunii Centru: autobuze electrice, autobuze electrice (pe bază de pile de hidrogen) + troleibuze."</p>
22	<p>Secțiunea 3.8.1</p> <p>În ceea ce privește indicatorul RCO 59, un punct de reîncărcare înseamnă o interfață care este capabilă să încarce un vehicul electric la un moment dat sau să schimbe o baterie a unui vehicul electric la un moment dat. Un punct de realimentare se referă la o instalație de alimentare cu combustibil alternativ pentru furnizarea de combustibil alternativ printr-o instalație fixă sau mobilă.</p> <p>Prin combustibil alternativ se înțelege combustibil sau surse de energie care servesc, cel puțin parțial, ca un substitut pentru sursele de petrol fosil din aprovizionarea cu energie pentru transport și care au potențialul de a contribui la decarbonizarea acestuia și de a îmbunătăți performanțele de mediu ale sectorului de transport.</p> <p>Este necesară redefinirea strict pentru hidrogen. Actuala descriere permite orice combustibil pseudofosil.</p>	<p>Definiția indicatorului RCO 59 - Infrastructuri pentru combustibili alternativi (puncte de realimentare/reîncărcare) care beneficiază de sprijin - puncte de realimentare/reîncărcare, este definiția de la nivelul Fișei indicatorului, așa cum aceasta este inclusă în cadrul Documentului de lucru al CE care explică și definește fiecare indicator în parte. Vă menționăm că indicatorii programului au fost selectați în conformitate cu regulamentele europene și ținând seama de obiectivele apelului.</p>
23	<p>Secțiunea 3.8.1</p> <p>La indicatorul CSO42, la "Autobaze pentru autobuze electrice" trebuie completat cu "și hibrid cu pilă de combustie".</p>	<p>Definiția indicatorului CSO42 - Depouri/ autobaze pentru autobuze electrice/ troleibuze construite/ modernizate este conform fișei de indicator din program. Vă menționăm că autobazele pentru autobuze electrice includ la raportate și autobazele aferente autobuzelor electrice pe bază de pile de hidrogen.</p>
24	<p>Secțiunea 3.9</p> <p>În ceea ce privesc rezultatele așteptate în funcție de activitățile proiectului, la punctul A - Investiții destinate îmbunătățirii transportului public urban de călători, trebuie completat cu "capacități de stocare (containere) și echipamente de creștere a presiunii".</p>	<p>Achiziția de capacități de stocare (containere) nu face parte din obiectivele prezentului apel, deci nu este eligibilă.</p>
25	<p>Secțiunea 5.2.2</p> <p>La activitatea "Dezvoltarea și optimizarea transportului public prin investiții în vehicule ecologice (electrice) și infrastructura de transport aferentă (modernizare sau construcție depouri/ autobaze, inclusiv stații de transformare/redresare curent electric, stații de încărcare electrică/ hidrogen, modernizare/ înființare/ construire stații pentru TPU, inclusiv mijloace moderne de afișaj și comunicare)", la vehicule ecologice (electrice), trebuie completat cu "și hidrogen cu pilă de combustie".</p>	<p>În cadrul acestei secțiuni a Ghidului solicitantului sunt menționate acțiunile cu caracter orientativ prezentate în cadrul programului, așa cum sunt ele incluse în documentul de programare. Acestea sunt activitățile cu caracter general. Activitățile specifice apelului de proiecte sunt prezentate în cadrul aceluiași capitol, mai jos.</p>
26	<p>Secțiunea 5.2.2</p> <p>La activitatea "Dezvoltarea de infrastructuri pentru combustibili alternativi, destinate utilizatorilor privați/ individuali", trebuie înlocuit termenul "alternativi" cu "hidrogen"</p>	<p>În cadrul acestei secțiuni a Ghidului solicitantului sunt menționate acțiunile cu caracter orientativ prezentate în cadrul programului, așa cum sunt ele incluse în documentul de programare. Acestea sunt activitățile cu caracter general. Activitățile specifice apelului de proiecte sunt prezentate în cadrul aceluiași capitol, mai jos.</p> <p>În ceea ce privește propunerea privind posibilitatea finanțării unor puncte de reîncărcare/ stații de alimentare cu hidrogen, destinate utilizatorilor privați/ individuali, facem precizarea că astfel de finanțări nu fac obiectul acestui apel de proiecte, stațiile de încărcare pe bază de hidrogen fiind eligibile doar pentru mijloacele de transport în comun și doar dacă au fost achiziționate astfel de autobuze prin intermediul proiectului.</p>
27	<p>Pag. 49</p> <p>Se va insera activitate nouă: "5. Construirea stațiilor de alimentare cu hidrogen"</p>	<p>În ceea ce privește propunerea privind posibilitatea finanțării unor puncte de reîncărcare/ stații de alimentare cu hidrogen, facem precizarea că astfel de finanțări destinate utilizatorilor privați/ individuali nu fac obiectul prezentului apel de proiecte, finanțarea limitându-se doar la partea de transport public urban de călători, respectiv construirea stațiilor de alimentare a autobuzelor alimentate cu hidrogen, în situația în care acestea sunt amplasate în afara depourilor, pe traseele autobuzelor și dacă sunt necesare.</p>

28	<p>Secțiunea 5.2.2</p> <p>B. Investiții destinate transportului electric și nemotorizat, punctul 3. Crearea/ modernizarea/ extinderea sistemelor de închiriere de biciclete (sisteme de tip „bike-sharing”, „bike-rental”). Aici se vor adăuga și autoturisme cu hidrogen</p>	<p>În cadrul punctului menționat de dumneavoastră, se face referire la sistemele de închiriere de biciclete (sisteme de tip „bike-sharing”, „bike-rental”). Deși recomandarea dumneavoastră este de apreciat și corespunde unor obiective generale privind tranziția către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon, astfel de finanțări nu fac obiectul acestui apel de proiecte, în ceea ce privește hidrogenul finanțarea limitându-se doar la partea de transport public urban de călători, respectiv construirea stațiilor de alimentare a autobuzelor alimentate cu hidrogen, în situația în care acestea sunt amplasate în afara depourilor, pe traseele autobuzelor.</p>
29	<p>Secțiunea 5.2.2</p> <p>Eliminarea obligativității integrării stricte a zonelor pietonale cu piste de biciclete sau TPU: în prezent, ghidul stipulează că zonele pietonale nu sunt eligibile ca activități de sine stătătoare, ci trebuie însoțite obligatoriu de alte investiții (piste de biciclete sau benzi TPU). Se propune permiterea eligibilității coridoarelor și piețelor pietonale ca activitate de bază independentă, cu condiția justificării lor în PMUD ca măsuri de descurajare a transportului motorizat în zonele centrale/istorice. În anumite centre istorice sau piețe centrale, configurația urbană nu permite tehnic inserarea unei piste de biciclete conforme sau a unei benzi de autobuz, însă pietonizarea zonei are un impact major asupra reducerii emisiilor de CO2, obiectivul principal al OS 2.8.</p>	<p>La nivelul PR Centru 2021-2027, în cadrul Priorității 4 – O Regiune cu mobilitate urbană durabilă, se finanțează acțiuni care se subsumează Obiectivului Specific 2.8 - Promovarea mobilității urbane multimodale sustenabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon. În conformitate cu acest obiectiv, finanțările de la nivelul FEDR au ca scop dezvoltarea mobilității urbane realizate prin intermediul transportului public și a infrastructurilor aferente, precum și infrastructura aferentă transportului prin intermediul bicicletelor. Traseele pietonale se finanțează doar ca parte a culoarelor de mobilitate care includ fie piste ciclabile, fie benzi dedicate transportului public, proiectele care includ doar trasee pietonale nefiind eligibile (Cap. 5.2, 5.2.2 Activități eligibile, pct. 5 din Ghidul solicitantului).</p> <p>Având în vedere aceste aspecte, la nivel Regulamentelor europene pentru perioada 2021-2027 nu au fost incluse coduri de intervenție și indicatori care să se adreseze exclusiv zonelor pietonale.</p> <p>Un proiect care vizează exclusiv realizarea sau modernizarea infrastructurii pietonale, fără integrarea unor investiții complementare în infrastructura de mobilitate urbană sustenabilă (ex. piste pentru biciclete, benzi dedicate transportului public urban sau alte măsuri integrate prevăzute în cadrul intervențiilor eligibile), nu poate fi considerat eligibil în forma actuală a ghidului, nefiind în conformitate cu obiectivul specific.</p> <p>În consecință, pentru a putea fi eligibilă, infrastructura pietonală trebuie să fie parte integrantă a unui proiect complex de mobilitate urbană sustenabilă, corelat cu investiții care contribuie direct la indicatorii programului și care pot demonstra în mod cuantificabil efectele asupra schimbării modale și reducerii utilizării transportului motorizat individual.</p>
30	<p>Secțiunea 5.2.2</p> <p>Majorarea plafonului de 20% pentru reabilitarea carosabilului adiacent: Ghidul limitează cheltuielile cu partea carosabilă (unde circulă TPU) la maxim 20% din valoarea eligibilă a proiectului. Se propune creșterea acestui plafon la 30-35% în cazul coridoarelor de mobilitate care includ regenerarea completă a spațiului public „fațadă la fațadă”. Amenajarea unei piețe pietonale sau a unui coridor implică adesea refacerea integrală a infrastructurii subterane și a pavajului pe toată lățimea străzii pentru a asigura un design unitar. Limita de 20% este extrem de restrictivă pentru proiectele care vizează o calitate arhitecturală ridicată a spațiilor pietonale.</p>	<p>Obiectivul general al acestei Priorități îl reprezintă modernizarea și decarbonizarea transportului public, stimularea transportului nemotorizat și electric, precum și digitalizarea sistemelor de trafic.</p> <p>Plafonul de maxim 20% este inclus și în cadrul documentului de Program al PR Centru, document negociat cu CE și aprobat de aceasta, unde, la secțiunea “2.1.1. Prioritate: 4. O regiune cu mobilitate urbană durabilă” se menționează că “Investițiile în modernizarea drumurile locale, bazate pe PMUD vor fi realizate doar pe traseele care cuprind transport public (acolo unde transportul public se desfășoară pe străzi cu o singură bandă pe sens) și în limita a 20% din valoarea totală eligibilă a proiectului integrat, 80% fiind obligatoriu dedicat pistelor de biciclete, traseelor pietonale, autobuzelor electrice, etc.”</p>
31	<p>Secțiunea 5.2.2</p> <p>Flexibilizarea condițiilor pentru iluminatul public și mobilier urban: subactivitatea de iluminat public este eligibilă doar dacă deservește punctual piste de biciclete sau traseele pietonale, fiind exclus iluminatul stradal-rutier. Se propune includerea iluminatului public ambiental/ arhitectural pentru piețe pietonale ca și cheltuielă eligibilă integrală în cadrul investiției de bază, fără limitarea la „punctual”. Siguranța și atractivitatea zonelor pietonale depind direct de un iluminat adecvat pe întreaga suprafață a pieței, nu doar de-a lungul unui traseu fix.</p>	<p>Această Prioritate urmărește creșterea calității vieții locuitorilor prin dezvoltarea unei mobilități urbane durabile, pornind de la obiectivele și prioritățile SIDU, bazate pe Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă, respectiv modernizarea și decarbonizarea transportului public, stimularea transportului nemotorizat și electric și digitalizarea sistemelor de trafic. Activitățile menționate de dumneavoastră (iluminat public ambiental/ arhitectural pentru piețe pietonale, care nu deservește punctual piste de biciclete sau traseele pietonale) nu sunt eligibile în cadrul acestei priorități, ele sunt eligibile în cadrul unor proiecte finanțate prin Acțiunea 8.1 sau Acțiunea 3.3 din cadrul PR Centru.</p>
32	<p>Secțiunea 3.13</p> <p>Clarificarea regulii privind veniturile din sisteme de transport nemotorizat: pentru sistemele de bike-sharing operate de solicitant, veniturile nu trebuie să depășească 50% din cheltuielile de exploatare pentru a nu fi considerate ajutor de stat. Se propune includerea unei scheme de ajutor de minimis specifice pentru sistemele de bike-sharing/e-bike sharing care să permită o operare sustenabilă, similară cu stațiile de încărcare electrică. Condiția actuală poate forța UAT-urile să mențină tarife artificiale de mici sau să suporte pierderi mari din bugetul local pentru a evita încadrarea la ajutor de stat, ceea ce poate afecta mentenanța pe termen lung a flotelor de biciclete.</p>	<p>Condiția privind limitarea veniturilor generate de exploatarea sistemelor de transport nemotorizat are rolul de a asigura încadrarea investiției în categoria activităților fără caracter economic și de a evita incidența regulilor privind ajutorul de stat, în conformitate cu prevederile aplicabile programului și legislației europene relevante.</p> <p>Instituirea unei scheme distincte de ajutor de minimis pentru operarea sistemelor de bike-sharing/ e-bike sharing presupune un cadru de reglementare specific, cu aspecte care nu fac obiectul prezentului apel.</p> <p>Este responsabilitatea solicitantului să instituiască un mecanism de control și verificare a tuturor costurilor și veniturilor, în scopul stimulării eficienței și evitării creșterii artificiale a costurilor.</p>

33	<p>Grila ETF</p> <p>În cadrul Grilei ETF, la criteriul 2.3 - Maturitatea proiectului, la lit. 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 și este anexat - se menționează ca se acordă 9 puncte.</p> <p>Conform explicațiilor însă: "...În cazul proiectelor care conțin doar furnizare echipamente și/ sau mijloace de transport, se va verifica/ puncta doar criteriul d, cu punctaj intermediar dacă caietul de sarcini este încărcat în SEAP/ SICAP împreună cu anunțul licitației, sau dacă procedura este mai avansată." Cu toate că la explicații se menționează că se acordă punctaj intermediar, în grilă nu este detaliat punctajul intermediar acordat. Va rugăm detaliați și precizați concret modalitatea de punctare, precizând clar care sunt punctajele intermediare acordate și pentru ce etape.</p>	<p>Conform Grilei ETF, la criteriul 2.3 - Maturitatea proiectului, în cazul proiectelor ce prevăd doar furnizare echipamente și/ mijloace de transport, se va verifica/ puncta doar opțiunea d, urmând a se acorda 9 puncte în cazul în care contractul de furnizare de echipamente și/ sau mijloace de transport este semnat după 01.01.2021, este în vigoare și este anexat. Dacă la celelalte opțiuni (a-c), se acordă doar punctajul aferent opțiunii (după caz), la acest punct se poate acorda, în cazul în care proiectul prevede doar furnizare echipamente și/ mijloace de transport, și punctaj intermediar, deci mai puțin de 9 puncte, în funcție de stadiul procedurii. Orice document care poate demonstra un stadiu mai avansat al procedurii poate fi încărcat, urmând a fi luat în considerare de către evaluatori în momentul evaluării ETF a unei cereri de finanțare.</p>
-----------	---	---