

Programul Regional Sud-Muntenia 2021-2027
Obiectiv de Politica 2 - O Europă mai verde, rezilientă, cu emisii reduse de dioxid de carbon, care se îndreaptă către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon, prin promovarea tranziției către o energie curată și echitabilă, a investițiilor verzi și albastre, a economiei circulare, a atenuării schimbărilor climatice și a adaptării la acestea, a prevenirii și gestionării riscurilor, precum și a unei mobilități urbane durabile
Prioritatea P3 - O regiune cu mobilitate urbană durabilă
Obiectiv specific RSO2.8 - Promovarea mobilității urbane multimodale sustenabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon
Operațiunea A - Sprijin acordat municipiilor reședință de județ, inclusiv zonelor urbane funcționale ale acestora, din regiunea Sud-Muntenia, pentru investiții în operațiuni de mobilitate urbană multimodală sustenabilă
Apelul de proiecte cu numărul PRSM/414/PRSM_P3/OP2/RSO2.8/PRSM_A26
Titlu proiect
Cod SMIS
Anexa.....
Punctarea fiecărui sub-criteriu se va face conform instrucțiunilor din grilă. Punctajul aferent unui criteriu reprezintă suma punctajelor obținute la fiecare subcriteriu selectat. Punctajul final al proiectului reprezintă suma punctajelor obținute la toate cele 6 criterii.
Atenție! În cazul în care un proiect va fi punctat cu mai puțin de 50 de puncte (punctaj de calitate), cererea de finanțare va fi respinsă. Notarea cu 0,0 puncte a următoarelor criterii/subcriterii/opțiuni/ipoteze duce la respingerea proiectului (marcate cu Font color roșu): sub-criteriul 1.1 (c), sub-criteriul 1.2 (c), <b>criteriul 3 (c)</b> , sub-criteriul 5.1 (a-b).

Grila de evaluare tehnică și financiară a cererii de finanțare		
Nr. crt.	CRITERIU/SUBCRITERIU	Punctaj maxim
TOTAL PUNCTAJ		100
1	Contribuția proiectului la realizarea <i>Obiectivului specific RSO2.8 - Promovarea mobilității urbane multimodale sustenabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon</i>	42
1.1	Proiectul asigură reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) în aria de studiu a proiectului	9

<p><i>Obs: Se vor compara, pentru primul an de operare a investiției situația "fără proiect" (scenariul "A face minimum") cu situația "cu proiect" (Scenariul "A face ceva") pentru aria de studiu a proiectului. Valorile sunt calculate în Studiul de trafic și în instrumentul privind calcularea emisiilor de GES, precum și în documentația de imunizare.</i></p>		
	a. Proiectul determină o reducere a emisiilor de echivalent CO2 din transport în aria de studiu a proiectului $\geq 3\%$ , fără a genera o creștere a acestor emisii în afara ariei de studiu	9
	b. Proiectul determină o reducere a emisiilor de echivalent CO2 din transport în aria de studiu a proiectului $<3\%$ , fără a genera o creștere a acestor emisii în afara ariei de studiu	4
	<b>c. Proiectul NU determină o reducere a emisiilor de echivalent CO2 din transport în aria de studiu a proiectului ȘI/SAU Proiectul generează o creștere a emisiilor de echivalent CO2 din transport în afara ariei de studiu a proiectului</b>	0
<p><i>Modalitatea de punctare: Punctarea sub-criteriului se face prin selectarea unei singure opțiuni sau ipoteze (opțiunea c are două ipoteze ce trebuie analizate individual sau cumulativ) și a punctajului aferent acesteia. În caz că se obțin 0 puncte la acest subcriteriu, proiectul este respins.</i></p>		
1.2	Proiectul conduce la scăderea volumului deplasărilor prin utilizarea transportului privat cu autoturisme în aria de studiu a proiectului	7
<p><i>Obs: Se vor compara, pentru primul an de operare a investiției situația "fără proiect" (scenariul "A face minimum") cu situația "cu proiect" (Scenariul "A face ceva") pentru aria de studiu a proiectului</i></p>		
	a. Proiectul determină o reducere a utilizării transportului privat cu autoturisme în aria de studiu a proiectului $\geq 3\%$ , fără a genera o creștere a acestuia în afara ariei de studiu	7
	b. Proiectul determină o reducere a utilizării transportului privat cu autoturisme în aria de studiu a proiectului $<3\%$ , fără a genera o creștere a acestuia în afara ariei de studiu	3
	<b>c. Proiectul NU determină o reducere a utilizării transportului privat în aria de studiu a proiectului ȘI/SAU proiectul generează o creștere a utilizării transportului privat cu autoturisme în afara ariei de studiu</b>	0
<p><i>Modalitatea de punctare: Punctarea sub-criteriului se face prin selectarea unei singure opțiuni sau ipoteze (opțiunea c are două ipoteze ce trebuie analizate individual sau cumulativ) și a punctajului aferent acesteia. În caz că se obțin 0 puncte la acest subcriteriu, proiectul este respins.</i></p>		
1.3	Proiectul asigură creșterea numărului de utilizatori anuali ai transportului public de călători nou/modernizat, în aria de studiu a proiectului	6
<p><i>Obs: Se vor compara, pentru primul an de operare a investiției situația "fără proiect" (scenariul "A face minimum") cu situația "cu proiect" (Scenariul "A face ceva") pentru aria de studiu a proiectului</i></p>		
	a. Proiectul determină o creștere a numărului de pasageri în aria de studiu $\geq 10\%$	6
	b. Proiectul determină o creștere a numărului de pasageri în aria de studiu $\geq 5\% < 10\%$	4
	c. Proiectul determină o creștere a numărului de pasageri în aria de studiu $< 5\%$	2
	d. Proiectul nu determină o creștere a numărului de pasageri în aria de studiu	0
<p><i>Modalitatea de punctare: Punctarea sub-criteriului se face prin selectarea unei singure opțiuni /ipoteze și a punctajului aferent acesteia.</i></p>		
1.4	Proiectul asigură creșterea numărului de utilizatori anuali ai infrastructurii dedicate bicicliștilor, în aria de studiu a proiectului	6
<p><i>Obs: Se vor compara, pentru primul an de operare a investiției situația "fără proiect" (scenariul "A face minimum") cu situația "cu proiect" (Scenariul "A face ceva") pentru aria de studiu a proiectului</i></p>		
	a. Proiectul determină o creștere a numărului de bicicliști în aria de studiu $\geq 10\%$	6
	b. Proiectul determină o creștere a numărului de bicicliști în aria de studiu $\geq 5\% < 10\%$	4
	c. Proiectul determină o creștere a numărului de bicicliști în aria de studiu $< 5\%$	2

	d. Proiectul nu determină o creștere a numărului de bicicliști în în aria de studiu	0
	<b>Modalitatea de punctare: Punctarea sub-criteriului se face prin selectarea unei singure opțiuni/ipoteze și a punctajului aferent acesteia.</b>	
<b>1.5</b>	<b>Activități și măsuri operaționale/organizaționale sprijinite în cadrul proiectelor (punctajul este cumulativ)</b>	<b>8</b>
	<b>Obs: Se vor avea în vedere mențiunile specifice din documentația tehnică și informațiile completate de către solicitant în secțiunile dedicate din cererea de finanțare</b>	
	a. În cadrul proiectului este justificată contribuția fiecărei sub-activități/activități la îmbunătățirea transportului public și/sau a modurilor nemotorizate de transport (conform prevederilor din ghid), precum și la reducerea emisiilor de echivalent CO2 din transport. Complementaritatea activităților proiectului este justificată, după caz (conform ghidului) și determină atingerea obiectivelor de îmbunătățire a transportului public și/sau a modurilor nemotorizate de transport, precum și de reducere a emisiilor de echivalent CO2 din transport	2
	b. În cadrul ariei de studiu a proiectului sunt implementate măsuri operaționale eficiente privind politica parcarilor, din care minimum eliminarea parcarilor neregulate	2
	c. În cadrul proiectului sunt stabilite și implementate alte măsuri operaționale/organizaționale relevante pentru atingerea obiectivului proiectului (exceptând cele de la lit.b și de la 5.5, lit. b)	2
	d. În cadrul proiectului sunt prevăzute măsuri de sporire a siguranței și securității participanților la trafic	2
	<b>Modalitatea de punctare: Se pot acorda punctaje intermediare pentru fiecare opțiune/ipoteză. Punctajul este cumulativ. Observație: Referitor la opțiunea/ipoteza a), în caz că pentru o sub-activitate/activitate nu este justificată contribuția la îmbunătățirea transportului public/modurilor nemotorizate de transport și la reducerea emisiilor de CO2 din transport, aceasta devine neeligibilă.</b>	
<b>1.6</b>	<b>Populația deservită de investițiile realizate în cadrul proiectului</b>	<b>6</b>
	<b>Obs: Se va avea în vedere populația din aria de studiu a proiectului raportat la populația solicitantului (inclusiv parteneriate între UAT municipii/orașe/raioane)</b>	
	a. Populația deservită de investițiile realizate în cadrul proiectului $\geq 20\%$ din populația solicitantului de finanțare	6
	b. Populația deservită de investițiile realizate în cadrul proiectului $\geq 10\% < 20\%$ din populația solicitantului de finanțare	3
	c. Populația deservită de investițiile realizate în cadrul proiectului $< 10\%$ din populația solicitantului de finanțare	1
	<b>Modalitatea de punctare: Punctarea sub-criteriului se face prin selectarea unei singure opțiuni/ipoteze și a punctajului aferent acesteia.</b>	
<b>2</b>	<b>Respectarea principiilor privind dezvoltarea durabilă, egalitatea de șanse, de gen, nediscriminarea și accesibilitatea</b>	<b>6</b>
<b>2.1</b>	<b>Egalitatea de șanse, de gen, nediscriminarea și accesibilitatea</b>	<b>3</b>
	<b>Obs: Se vor avea în vedere mențiunile specifice din documentația tehnică și informațiile completate de către solicitant în secțiunile dedicate din cererea de finanțare</b>	
	a. Proiectul prevede măsuri de accesibilizare a sistemului de transport public de călători (vehicule/infrastructură/sisteme), a infrastructurii pentru modurile nemotorizate și/sau a spațiului public urban pentru persoanele cu dizabilități.	2
	b. Proiectul prevede și alte măsuri pentru asigurarea egalității de șanse, de gen și nediscriminarea (descrise în documentația tehnică și în secțiunile dedicate din cererea de finanțare), <b>suplimentar față de cerințele legale minime.</b>	1
	<b>Modalitatea de punctare: Punctajul este cumulativ și se acordă pentru realizarea unor condiții suplimentare față de cerințele legislative.</b>	
<b>2.2</b>	<b>Dezvoltarea durabilă</b>	<b>3</b>

	<b>Obs: Se vor avea în vedere mențiunile din Declarația privind respectarea criteriului DNSH, din documentația tehnică și informațiile completate de către solicitant în secțiunile dedicate din cererea de finanțare</b>	
	a. Proiectul prevede măsuri de intervenție cu impact minim sau nesemnificativ asupra mediului înconjurător, măsuri prietenoase cu mediul, folosirea eficientă a resurselor (utilizarea de materiale ecologice, sustenabile, reciclabile etc.)	2
	b. Proiectul prevede instalarea unor sisteme alternative de producere a energiei din surse regenerabile de energie.	1
	<b>Modalitatea de punctare: Punctajul este cumulativ și se acordă pentru realizarea unor condiții suplimentare față de cerințele legislative</b>	
<b>3</b>	<b>Contributia proiectului la reziliența în fața schimbărilor climatice(*)</b>	<b>3</b>
	<b>Obs: Se vor avea în vedere mențiunile specifice din documentația tehnică și informațiile completate de către solicitant în secțiunile dedicate din cererea de finanțare</b>	
	a. Proiectul prezintă capacitate ridicată de adaptare în fața schimbărilor climatice	3
	b. Proiectul prezintă capacitate medie de adaptare în fața schimbărilor climatice	2
	c. Proiectul prezintă capacitate scăzută de adaptare în fața schimbărilor climatice.	0
	(*) Se va alege varianta aplicabilă	
<b>4</b>	<b>Complementaritatea cu alte investiții realizate din alte priorități ale PRSM 2021-2027, precum și din alte surse de finanțare</b>	<b>4</b>
	a. Proiectul este complementar cu proiecte din cadrul altor obiective specifice ale Programului Regional Sud-Muntenia 2021-2027, cu excepția obiectivelor specifice 2.7, 5.1, 5.2.	2
	b. Proiectul este complementar cu proiecte propuse din alte surse de finanțare de la nivel național ((POT, POTJ și PNRR) și comunitar (care propun acțiuni inter-regionale, transfrontaliere, internaționale, intersectoriale și transnaționale, de promovare a securității în zonele urbane): MIE, PTD, Orizont Europa, Invest EU, URBACT IV, <b>Strategia UE pentru regiunea Dunării</b> și Interreg Europe etc.	2
	<b>Modalitatea de punctare: Punctajul este cumulativ.</b>	
<b>5</b>	<b>Calitatea, maturitatea și sustenabilitatea proiectului</b>	<b>39</b>
<b>5.1</b>	<b>Coerența dintre Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană (SIDU)/Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (P.M.U.D), Studiul de trafic, Calcularea emisiilor de echivalent CO2 din sectorul transporturilor, Proiectul tehnic./Studiul de oportunitate/Cererea de Finanțare, după caz</b>	<b>5</b>
	a. Măsurile/activitățile proiectului își găsesc justificarea în cadrul S.I.D.U./P.M.U.D. al solicitantului și răspund unei/unor probleme identificate, precum și unei/unor priorități stabilite în S.I.D.U./P.M.U.D.	1
	b. Proiectul este implementat într-un areal în care se înregistrează anumite probleme privind transportul privat de călători/transportul public de călători/transportul nemotorizat, după caz, precum și emisii ridicate de echivalent CO2 provenite din transport.	1

c. Extinderea ariei de studiu a proiectului este justificată din punct de vedere al surprinderii impactului proiectului asupra transportului. Datele colectate despre trafic și metodele de colectare privind situația existentă în aria de studiu sunt adecvate obiectivului proiectului și sunt suficiente. Proгноzele din studiul de trafic pentru aria de studiu a proiectului sunt corelate cu tendințele generale/evoluțiile/proгноzele din S.I.D.U./P.M.U.D. și sunt realiste. Studiul de trafic își bazează prognозele de trafic ale scenariului „cu proiect” pe măsurile/activitățile propuse a fi realizate prin proiect și, după caz, inclusiv pe cele ale proiectelor complementare.	1
d. Datele colectate și prognozate despre transport din Studiul de trafic sunt preluate corect și justificat în cadrul <i>Instrumentului pentru calcularea emisiilor de GES din sectorul transporturilor</i> (una din cele două metode propuse) SAU în <b>modulul de calculare a emisii GES din modelul de transport multimodal (extrase din model)</b> precum și în <i>Anexa la aceste calcule - Descrierea datelor de intrare, datelor de ieșire și a parametrilor de calcul</i> . Eventualele ajustări efectuate de beneficiar în cadrul foilor de calcul ale Anexei 4.1.4.b - <i>Instrument pentru calcularea emisiilor de GES din sectorul transporturilor</i> sunt justificate și corect introduse în calcule.	1
e. Datele colectate și prognozate din Studiul de trafic și din Anexa - <i>Instrument pentru calcularea emisiilor de GES din sectorul transporturilor / Extrase din modelul de transport multimodal</i> (după caz)/ <i>Anexa la aceste calcule- Descrierea datelor de intrare, datelor de ieșire și a parametrilor de calcul</i> sunt corelate cu datele utilizate și prezentate în Proiectul tehnic/Studiul de oportunitate și secțiunile din cererea de finanțare, după caz.	1

**Modalitatea de punctare: Punctajul este cumulativ. În caz că se obțin 0 puncte la oricare dintre opțiunile/ipotezele a și/sau b, proiectul este respins.**

<b>5.2.</b>	<b>Calitatea/coerența documentației tehnico-economice (*)</b>	<b>14</b>
-------------	---	-----------

*\*Se completează 5.2.1 și/sau 5.2.2 în funcție de tipul investițiilor și de documentațiile tehnico-economice depuse*

<b>5.2.1 Proiectul Tehnic îndeplinește criteriile de conformitate și de calitate din Grila de analiză a conformității și a calității Proiectului tehnic, stabilite HG nr. 907/2016, după caz. Datele sunt suficiente, corecte și justificate, iar descrierea investiției din Proiectul tehnic corespunde cu descrierile din cererea de finanțare și anexele la aceasta.</b>	<b>14</b>
a. Există corespondență între obiectele de investiție (inclusiv tipurile de lucrări de construcții propuse, dotări, etc.) din cadrul proiectului tehnic de execuție și cele descrise în cererea de finanțare?	2
b. Proiectul tehnic a fost elaborat respectând recomandările expertului tehnic asupra soluției optime (în cazul lucrărilor de intervenție) și, respectiv, a măsurilor/soluțiilor recomandate de auditorul energetic pentru clădiri, a studiilor geotehnice, topografice, alte studii de specialitate necesare realizării investiției, avizelor furnizorilor de utilități, acordurilor, autorizațiilor etc., după caz	2
c. Memoriul tehnic general este corelat cu memoriile tehnice pe specialități? Corelarea specialităților proiectului este concretizată prin planșe (de ex. Planșe de structura cu goluri pentru instalații, etc) sau alte documente concludente?	2
d. Partea scrisă din cadrul proiectului tehnic de execuție este corelată cu partea desenată?	2
e. Graficul general de realizare a investiției: -este corelat cu cel prezentat în cadrul Cererii de Finanțare? -este corect estimat ca și perioada de realizare (conform tehnologiilor de execuție, etc)? (se va avea în vedere ca termenul limită de implementare a proiectului nu poate depăși 31.12.2029)	2
f. Centralizatoarele pe obiecte și categorii de lucrări menționează toate elementele componente ale obiectelor proiectului?	2
g. Centralizatorul cheltuielilor pe obiectiv de investiție (formular F1), Centralizatoarele cheltuielilor pe obiecte și categorii de lucrări, (Formularele F2), Listele cu cantitățile de lucrări pe categorii de lucrări (Formularele F3), Lista cu cantitățile de utilaje și echipamente tehnologice, inclusiv dotări (Formularele F4), sunt corelate între ele și cu Devizul General și Bugetul proiectului?	2

La fiecare din subpunctele a-g se pot acorda punctaje intermediare. Punctajul final este cumulativ.

ȘI/SAU	
<b>5.2.2 Studiul de oportunitate îndeplinește cerințe de calitate</b>	<b>14</b>
a. Situația existentă, relevantă pentru investițiile propuse prin proiect este detaliată și completă.	2
b. Problemele/nevoile specifice cărora le va răspunde proiectul sunt identificate și detaliate, iar necesitatea și oportunitatea promovării investițiilor sunt justificate.	2
c. Scenariile tehnico-economice prin care obiectivele proiectului de investiții pot fi atinse sunt detaliate.	2
d. Este prezentată o comparație cu cel puțin o altă soluție alternativă (inclusiv din punct de vedere al tehnologiei) pentru problema identificată. Sunt descrise avantajele soluției recomandate. Este prezentată descrierea funcțională și tehnologică, după caz, a soluției recomandate.	2
e. Sunt prezentate caracteristicile și specificațiile tehnice minime ale mijloacelor de transport/echipamentelor ce urmează a fi achiziționate/modernizate, precum și, după caz, ale serviciilor achiziționate de modernizare a tramvaielor, ținând seama și de constrângerile tehnice/operaționale ale infrastructurii/sistemelor existente.	2
f. Numărul și capacitatea mijloacelor de transport achiziționate sau modernizate și/sau a echipamentelor achiziționate sunt justificate.	2
g. Descrierea investiției din Studiul de oportunitate corespunde cu descrierile din cererea de finanțare și anexele la aceasta.	2

La fiecare din subpunctele a-g se pot acorda punctaje intermediare. Punctajul final este cumulativ.

<p><i>Modalitatea de punctare: Punctarea subcriteriului 5.2 se poate face prin selectarea unei singure opțiuni/ipoteze (5.2.1/5.2.2) și a punctajului aferent acestuia sau în cazul proiectelor care conțin atât lucrări de construcții, cât și furnizare echipamente și/sau mijloace de transport, se vor verifica și puncta cumulativ opțiunile/ipotezele 5.2.1 și 5.2.2., indiferent dacă în PTh există și elemente corespunzătoare Studiului de oportunitate. Pentru oricare opțiune, punctajul este cumulativ. Se pot acorda punctaje intermediare pentru 5.2.1/5.2.2 (inclusiv pentru fiecare ipoteză din cadrul acestora). În cazul Cererilor de finanțare care conțin mai multe documentații de același tip, punctajul acordat (5.2.1/5.2.2) reprezintă o medie a punctajelor acordate fiecărei documentații din aceeași categorie (PT/Studiu de oportunitate). În cazul în care o cerere de finanțare conține mai multe categorii de documentații (PT/Contractul de execuție lucrări/Studiu de oportunitate), opțiunile 5.2.1 și 5.2.2 vor fi punctate maximum cu 7 puncte, după caz, astfel încât, cumulat, să nu se depășească cele 14 puncte maxime aferente sub-criteriului 5.2.</i></p>	
---	--

<b>5.3</b>	<b>Calitatea bugetului proiectului</b>	<b>8</b>
	a. Cheltuielile au fost corect încadrate în categoria celor eligibile și neeligibile, iar pragurile pentru anumite cheltuieli eligibile au fost respectate conform prevederilor Ghidului specific (respectiv pragurile pentru sub-categoriile 100 și 181, categoria 14, categoria 8 etc). Cheltuielile au fost încadrate corect în categoriile/sub-categoriile de cheltuieli din Cererea de finanțare MySMIS. A fost stabilită în mod corect încadrarea cheltuielilor proiectului în categoriile de buget (punctele 26-35 din Anexa 4.1.1). A fost stabilit în mod corect încadrarea proiectului într-unul din indicatorii 1S11 și 1S12. TVA aferenta cheltuielilor eligibile a fost corect încadrată în categoria cheltuielilor eligibile/neeligibile.	2
	b. Costurile sunt realiste (corect estimate), suficiente și necesare pentru implementarea proiectului. Costurile pe unitatea de resurse utilizate sunt realiste din punctul de vedere al evaluatorului și justificate de către solicitant prin citarea unor surse independente și verificabile (statistici oficiale, standarde de cost etc.) sau prin rezultatele unei cercetări de piață efectuate de solicitant, respectiv minim trei oferte de preț. Se vor utiliza și informațiile cuprinse în Nota privind încadrarea în standardele de cost (a se vedea Ordinul nr. 6008/24 octombrie 2018).	2

	c. Bugetul este complet și corelat cu activitățile prevăzute, cu rezultatele anticipate, cu planificarea achizițiilor publice, cu raportul privind stadiul fizic al investiției, dacă e cazul. <i>Dacă este cazul</i> , calculul privind stabilirea valorii finanțării nerambursabile ce poate fi acordată din fonduri ESI pentru proiectele generatoare de venituri nete este corect și este corelat cu bugetul proiectului.	2
	d. Bugetul este corelat cu devizul general, inclusiv cu devizul general centralizat și cu devizele pe obiecte, dacă este cazul. Există corelare între buget și sursele de finanțare. Lista de echipamente, dotări, mijloace de transport în comun și/sau lucrări și/sau servicii cu încadrarea acestora pe secțiunea de cheltuieli eligibile /ne-eligibile, este corelată cu costurile cuprinse în cadrul categoriilor și sub-categoriilor bugetare. Achiziționarea lucrărilor/serviciilor/ echipamentelor/ dotărilor/ mijloacelor de transport public prevăzute în proiect este justificată adecvat de solicitant ca fiind necesară pentru atingerea obiectivelor propuse ale proiectului.	2
	<b>Modalitatea de punctare: Punctajul este cumulativ, se va justifica punctajul pentru fiecare opțiune.</b>	
<b>5.4</b>	<b>Maturitatea proiectului</b>	<b>8</b>
	<b>5.4.a în cazul proiectelor de investiții ce prevăd lucrări de construcții</b>	<b>8</b>
	I. Proiectul tehnic și Autorizația de construire, în termen de valabilitate, sunt anexate	0
	II. Contractul de execuție lucrări pentru investiția de bază este semnat după 01.01.2021, este în vigoare și este anexat și/SAU	8
	<b>5.4.b în cazul proiectelor de investiții ce prevăd furnizare de echipamente și/sau mijloace de transport/ servicii de modernizare</b>	<b>8</b>
	<b>a. Dovezile lansării achiziției de furnizare de echipamente și/sau mijloace de transport/de servicii de modernizare tramvaie sunt anexate și/sau contractul de furnizare este anexat (Pentru activitățile care se încadrează în lista din secțiunea 3.2.1 din ghid, doar cu respectarea condiției privind demararea lucrărilor)</b>	<b>8</b>
	<b>Modalitatea de punctare: Punctarea subcriteriului 5.4 se poate face prin selectarea unei singure opțiuni (5.4.a/5.4.b) și a punctajului aferent acestuia sau prin selectarea ambelor opțiuni (5.4.a și 5.4.b) și cumularea punctajelor (punctaje maxime înjumătățite). Pentru opțiunea 5.4.a, de regulă, pentru un proiect se va selecta o singură ipoteză (I sau II), cu excepția situației în care există mai multe obiecte de investiții care se încadrează în ipoteze diferite. În situația în care Cererea de finanțare conține mai multe documentații tehnico-economice, din care doar pentru unele solicitantul a prezentat PT+AC+Contract de lucrări, atunci pentru ipotezele opțiunii 5.4.a se pot acorda punctajele maxime ale criteriului. Punctajul maxim se poate acorda și pentru ipoteza 5.4.b, în situația în care cererea de finanțare cuprinde mai multe achiziții de echipamente și/sau mijloace de transport, din care doar pentru unele se depune dovada lansării achiziției/contract de furnizare. În cazul proiectelor care conțin atât lucrări de construcții, cât și furnizare echipamente și/sau mijloace de transport/servicii de modernizare tramvaie, opțiunile 5.4.a/5.4.b, vor fi punctate cu maximum 4 puncte, astfel încât, cumulativ, să nu se depășească cele 8 puncte maxime aferente subcriteriului 5.4.</b>	
<b>5.5</b>	<b>Sustenabilitatea operațională a investiției</b>	<b>4</b>
	a. Solicitantul justifică faptul că 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.	2
	b. Solicitantul pune în aplicare măsuri de promovare și conștientizare a populației cu privire la activitățile proiectului, respectiv cu privire la utilizarea transportului public local și/sau a modurilor nemotorizate de transport	2
	<b>Modalitatea de punctare: Punctajul este cumulativ. Se pot selecta mai multe opțiuni, cu justificările corespunzătoare pentru fiecare ipoteză/opțiune.</b>	
<b>6</b>	<b>Capacitatea operațională a solicitantului</b>	<b>6</b>
	<b>Obs: Se vor avea în vedere documentele depuse în acest sens, precum și informațiile completate de către solicitant în secțiunile dedicate din cererea de</b>	

a. Solicitantul a depus contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători/hotărârea de dare în administrare a furnizării/prestării serviciului de transport public, ce respectă Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, precum și avizele solicitate aplicabile, după caz	3
b. Resursele materiale și umane (echipa de proiect) sunt clar definite și sunt adecvate pentru implementarea proiectului. Echipa de proiect propusă are experiența, competențele profesionale și calificările necesare pentru domeniul în care se încadrează proiectul. În cadrul instituției există proceduri de verificare/ supervizare a activității echipei de proiect.	3
<p><b>Modalitatea de punctare: Punctajul este cumulativ. Se pot acorda punctaje intermediare pentru opțiunea b). Opțiunea a) se punctează doar pentru proiectele în care este necesară prezentarea contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători/hotărârea de dare în administrare a furnizării/prestării serviciului de transport public, după caz , cu 0 sau 3 puncte. 3 puncte se vor acorda doar pentru prezentarea unui contract/hotărâre în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, cu toate avizele solicitate. Pentru celelalte proiecte (unde nu e necesar CSP), cele 3 puncte aferente opțiunii a) vor fi redistribuite către opțiunea b). În acest ultim caz, opțiunea a) nu va fi punctată, iar opțiunea b) va primi maximum 6 puncte.</b></p>	