

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

<p>Planului Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 – Fondul Local</p>	<p>Titlu apel proiect PNRR/2022/C10</p> <p>„Achiziționarea de vehicule nepoluante pentru transportul public Metropolitan București – Ilfov - microbuze electrice”</p>
<p>1. Descrierea pe scurt a situației actuale (date statistice, elemente specifice, etc.)</p>	<p>În Regiunea București – Ilfov funcționează 193 linii de transport public, dintre care 158 sunt linii urbane, operate cu autobuze, tramvaie și troleibuze, iar 67 sunt linii regionale, operate cu autobuze. Numărul total al traseelor de autobuze este 158, dintre 67 linii regionale, 69 linii urbane de zi și 22 linii de noapte. O linie funcționează 24 de ore din 24: 100 Piața Unirii 2 – Aeroportul Internațional Henri Coandă Sosiri. Numărul total al traseelor de tramvaie este 22, dintre care linia 1 funcționează 24 de ore pe zi. Numărul total al traseelor de troleibuze este 13.</p> <p>Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București – Ilfov (denumită în continuare TPBI) a fost înființată în octombrie 2017 și este persoană juridică de drept privat cu statut de utilitate publică, recunoscut prin efectul legii destinate exercitării și realizării în comun a competențelor autorităților administrației publice locale referitoare la furnizarea serviciilor de transport public, în temeiul dispozițiilor Legii nr. 51/2006 republicată cu modificările și completările ulterioare, precum și ale Legii nr. 92/2007 serviciilor de transport public local, cu modificările și completările ulterioare, fiind constituită ca asociere a tuturor celor 42 de autorități locale ale regiunii București – Ilfov, cu următoarele responsabilități:</p> <ul style="list-style-type: none">• Coordonează implementarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă București-Ilfov 2016-2030 și actualizează planul ori de câte ori este necesar;• Elaborează planul integrat de transport și circulație la nivelul regiunii pentru transportul public de călători și monitorizează implementarea lui;• Asigură integrarea tarifară și introducerea sistemelor moderne de e-ticketing și management de trafic și transport;• Elaborează norme, proceduri, standarde pentru toate tipurile de transport ținând cont de practicile europene și noile tehnologii;• Încheie contractele cu operatorii de transport public de călători și monitorizează realizarea acestor contracte și a indicatorilor de performanță;• Asigură monitorizarea transportului;• Efectuează plățile compensatorii către operatori și urmărește eficientizarea cheltuielilor publice;• Urmărește implementarea proiectelor de investiții;• Coordonează înființarea unui centru de instruire, formare și dezvoltare profesională pentru lucrătorii din domeniu. <p>Autoritățile publice locale membre TPBI, prin act administrativ, și-au delegat atribuțiile privind organizarea serviciului de transport public local de călători către asociație, fapt ce permite o abordare integrată la nivelul regiunii.</p> <p>Ca parte din strategia pe termen scurt de implementare a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă București-Ilfov 2016-2030 și ca necesitate de conformare cu prevederile Regulamentului 1370/2007 și cu legislația națională, a derivat oportunitatea încheierii unui Contract de delegare a gestiunii serviciilor de transport public de călători prin atribuire</p>

[Signature]

[Signature]



directă. În acest sens în anul 2018 (17 septembrie) a fost încheiat, un contract de servicii publice în regim de urgență cu atribuire directă pe perioadă determinată (2 ani) către operatorul STB SA, după publicarea prealabilă în JOUE. Ulterior, au fost încheiate contracte de servicii cu alți operatori regionali care prestau predominant pe traseele din județul Ilfov.

Ca parte a strategiei pe termen lung, începând cu iulie 2021 au fost semnate contracte de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători pe o perioadă de 10 ani pentru realizarea serviciului de transport public de călători în regiunea București – Ilfov pentru un program de transport de aproximativ 95 mil. km pe an, după cum urmează:

Situația contractelor de delegare a gestiunii este prezentată mai jos:

Operator	Data semnare	Valabilitate
STB SA	29.07.2021	10 ani
STV SA	29.07.2021	10 ani
ECOTRANS STCM	29.07.2021	10 ani
REGIO SERV TRANSPORT	13.05.2022	10 ani

Conform contractelor încheiate, valorile planificate pentru anul 1 de prestație sunt următoarele:

Operator	Mod transport		Program de transport (km estimați) pentru 1 an de contract
STB SA	Tramvai		18.193.183,93
	Troleibuz		9.486.714,44
	Autobuz	Urban	53.568.699,45
Regional		13.467.402,93	
STV SA	Autobuz	Regional	9.249.795,91
Ecotrans STCM SRL	Autobuz	Regional	1.106.333,94
Regio Serv Transport SRL	Autobuz	Regional	342.158,3

Contractele de servicii publice au fost încheiate între operatori și Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București – Ilfov (TPBI). Contractele acoperă serviciile prestate cu autobuze, tramvaie și troleibuze pe teritoriul administrativ al Municipiului București și serviciile prestate cu autobuze pe o parte din traseele Județului Ilfov, conform programului de transport.

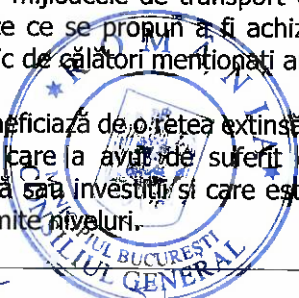
Transportul public în Zona Metropolitană București - Ilfov cuprinde următoarele moduri: autobuze, tramvaie, troleibuze și metrou. Primele trei moduri se încadrează în categoria transportului public de călători de suprafață, pe când metroul este transport public în subteran. Totodată, entitățile care coordonează cele două categorii sunt diferite, respectiv Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București – Ilfov pentru transportul de suprafață și Ministerul Transporturilor pentru transportul subteran.

În vederea achiziționării de vehicule nepoluante pentru transportul public Metropolitan București – Ilfov, microbuzele electrice vor asigura efectuarea de transport public local de călători a locuitorilor din comuna Snagov și municipiul București.

Având în vedere distribuția operatorilor pe traseele existente și pe cele ce vor fi create pentru a asigura transportul public între Snagov și București, precum și experiența acestora în operarea mijloacelor de transport, atenția va cădea către operatorii STB SA și Ecotrans STCM. În consecință, inclusiv mijloacele de transport care fac obiectul acestui document, respectiv microbuzele electrice ce se propun a fi achiziționate, se vor da spre exploatare operatorilor de transport public de călători menționați anterior.

Regiunea București – Ilfov beneficiază de o rețea extinsă de infrastructură pentru transportul public multi-modal, dar una care a avut de suferit de-a lungul anilor din cauza lipsei finanțărilor pentru mentenanță sau investiții și care este afectată de separarea rigidă între modurile de transport, la anumite niveluri.

[Signature]



Suprafața totală a Regiunii București-Ilfov este de 1.821 km², din care 13,1% reprezintă teritoriul administrativ al Municipiului București și 86,9% al județului Ilfov.

Sistemul de transport din de suprafață este operat în mare parte de STB SA și cuprinde o lungime a traseelor de transport public de 2420 de km (cale dublă), lungimea traseelor fiind împărțită în 273 km tramvaie, 152 km troleibuze și autobuze 1995 km, din care 801 km linii regionale.

Harta distribuției liniilor STB de transport public la nivelul Municipiului București:



- Rețeaua troleibuzelor
- Extinderea rețelei de troleibuze
- Rețeaua tramvaielor
- Rețeaua autobuzelor
- Trasee ce depășesc limita administrativă a Municipiului București

Structura rețelei de transport este distribuită conform tabelului următor:

Tipuri de vehicul	(km)
I. TRAMVAIE	340,19
din care:	
- în rețea stradală	286,68
din care:	
- cu dale de beton	67,84
- linie tip CF	80,10
- șină cu canal	138,76
- în incinta depourilor	33,70
- echivalentul desfășurat al pieselor speciale din rețeaua de cale	19,81
II. TROLEIBUZE	148,70
din care:	
în rețea stradală	137,73
în incinta depourilor	10,97
III. AUTOBUZE	1.490

Parcul de vehicule al operatorului STB SA este format dintr-un număr de 2159 de vehicule, din care 1527 autobuze, 227 troleibuze și 405 tramvaie. Tabelul de mai jos conține informații referitoare la tipul vehiculelor, anul de fabricație, norma de poluare, capacitatea de transport și alte caracteristici. Toate mijloacele de transport sunt dotate cu sisteme automate de taxare



Handwritten signature



(validatoare pentru carduri contactless și bilete) și panouri de informare la interior, iar trei sferturi din vehicule din tot parcul STB SA este echipat aferent cu sistemul de management flotă (computer de bord cu monitorizare GPS și consolă șofer).

Categorie vehicul	Producător	Număr vehicule	Tip motor	Norma poluare	An fabricație	Capacitate vehicule	Aer cond	Afișaj informații călători	Platforma dizab.	GPS	Validatoare carduri
Autobuz 12m	Mercedes	497	Diesel	Euro 3	2006	106	1 2 Da	Da	Da	Da	Da
Autobuz 12m	Mercedes	500	Diesel	Euro 4	2009	103	Da	Da	Da	Da	Da
Autobuz 12m	Mercedes	130	Hibrid	Euro 6	2020	107	Da	Da	Da	Da	Da
Autobuz 12m	OTOKAR	371	Diesel	Euro 6	2019	98	Da	Da	Da	Da	Da
Autobuz articulat 18m	OTOKAR	29	Diesel	Euro 6	2019	147	Da	Da	Da	Da	Da
Troleibuz 12m	ASTRA IKARUS	128	Electric	ZEV	1997-2002	101	Nu	Da	Nu	Nu	Da
Troleibuz 12m	ASTRA IRISBUS	99	Electric	ZEV	2006-2008	104	Nu	Da	Da	Da	Da
Tramvai 20m	BUCUR I-V2AT	9	Electric	ZEV	2004	187	Nu	Nu	Nu	Nu	Da
Tramvai 25m	Bucur LF	5	Electric	ZEV	2011	267	Nu	Da	Da	Da	Da
Tramvai 25m	Bucur LF CA	11	Electric	ZEV	2012	263	Nu	Da	Da	Da	Da
Tramvai 14m	T4R	31	Electric	ZEV	1974	147	Nu	Nu	Nu	Nu	Da
Tramvai 26m	V3AM	274	Electric	ZEV	2000	299	Nu	Nu	Nu	Nu	Da
Tramvai 26m	V3AM2S	8	Electric	ZEV	2009	299	Nu	Da	Nu	Nu	Da
Tramvai 26m	V3AM2S	6	Electric	ZEV	2006	299	Nu	Nu	Nu	Nu	Da
Tramvai 26m	V3AMCA	4	Electric	ZEV	1996	299	Nu	Da	Nu	Nu	Da
Tramvai 27m	V3AMCHPPC	46	Electric	ZEV	2008	271	Nu	Da	Da	Nu	Da
Tramvai 26m	V3AMPPC	4	Electric	ZEV	2005	299	Nu	Da	Nu	Nu	Da
Tramvai 26m	V3A-PPC-CA	7	Electric	ZEV	1996	299	Nu	Da	Da	Nu	Da

Operatorul STB SA operează pe următoarele linii în arealul Snagov:

Nr.crt.	Linia	Traseu	Număr maxim de vehicule și curse	
			nr.veh	nr.curse
1	443	Piata Presei - Peris	7	38
2	444	Piata Presei - Piscu	2	12
3	446	Piata Presei-Silistea Snagovului-Gruu	4	20.5
4	447	Piata Presei-Snagov-Gruu	9	33.5
		total	22	104

ECOTRANS STCM S.R.L. operator regional deținut de către Orașul Chitila (51%) și Comuna Mogoșoaia (49%), va deservi împreună cu STB noile rute ce vor asigura transportul călătorilor între comuna Snagov și București.

Activitatea principală a societății este efectuarea de transport public local de călători a locuitorilor din orașul Chitila, Mogoșoaia și București.

Scopul înființării acestei societăți este oferirea unei alternative moderne și civilizate de transport public pentru locuitorii în arealul respectiv. Traseele din prezent asigură legăturile dintre orașul Chitila și municipiul București (tur-retur), respectiv Orașul Chitila și Comuna Mogoșoaia (tur-retur), iar o parte din microbuzele ce se doresc a fi achiziționate vor asigura transportul și între comuna Snagov și municipiul București (tur-retur).

ECOTRANS STCM S.R.L. a operat în baza Contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport local de călători nr. 2/28.02.2019, încheiat cu TPBI până la data de 14.05.2021, pe 4 rute regionale.



Handwritten signature



Parcul auto al operatorului Ecotrans STCM la data de 31.07.2021, se prezinta dupa cum urmează:

- 15 autobuze urbane M3, grupate astfel:
- 6 autobuze BMC - an de fabricație 2019, capacitate de 72 locuri, lungime 8,5 m;
- 1 autobuz TEMSA - an de fabricație 2017, 29 locuri capacitate, lungime 7,2 m;
- 4 Otokar - an de fabricație 2014 - 2015, capacitate 84 locuri, lungime 10 m;
- 4 Isuzu - an de fabricație 2020, capacitate de 107 locuri, lungime 12 m.

Nr. crt.	Nr.inmatr. /Nr. inreg. vehicul	Marca auto	Tip auto	Motor Euro	An fabr.	Cap. de transp./ Nr.locuri
1	IF 40 TCM	BMC	NEO 900	Euro VI C	2019	72+1
2	IF 41 TCM	BMC	NEO 900	Euro VI C	2019	72+1
3	IF 42 TCM	BMC	NEO 900	Euro VI C	2019	72+1
4	IF 43 TCM	BMC	NEO 900	Euro VI C	2019	72+1
5	IF 45 TCM	BMC	NEO 900	Euro VI C	2019	72+1
6	IF 46 TCM	BMC	NEO 900	Euro VI C	2019	72+1
7	IF 11 PCH	TEMSA	PR1/ DIII AB4	Euro VI C	2017	29+1
8	IF 44 TCM	OTOKAR	DORUK 220 LE	EURO R5	2015	84+1
9	IF 47 TCM	OTOKAR	DORUK 220 LE	EURO R5	2015	84+1
10	IF 48 TCM	OTOKAR	DORUK 220 LE	EURO R5	2015	84+1
11	IF 56 TCM	ISUZU	Citiport	EURO 6	2020	107+1
12	IF 58 TCM	ISUZU	Citiport	EURO 6	2020	107+1
13	IF 49 TCM	ISUZU	Citiport	EURO 6	2020	107+1
14	IF 57 TCM	ISUZU	Citiport	EURO 6	2020	107+1

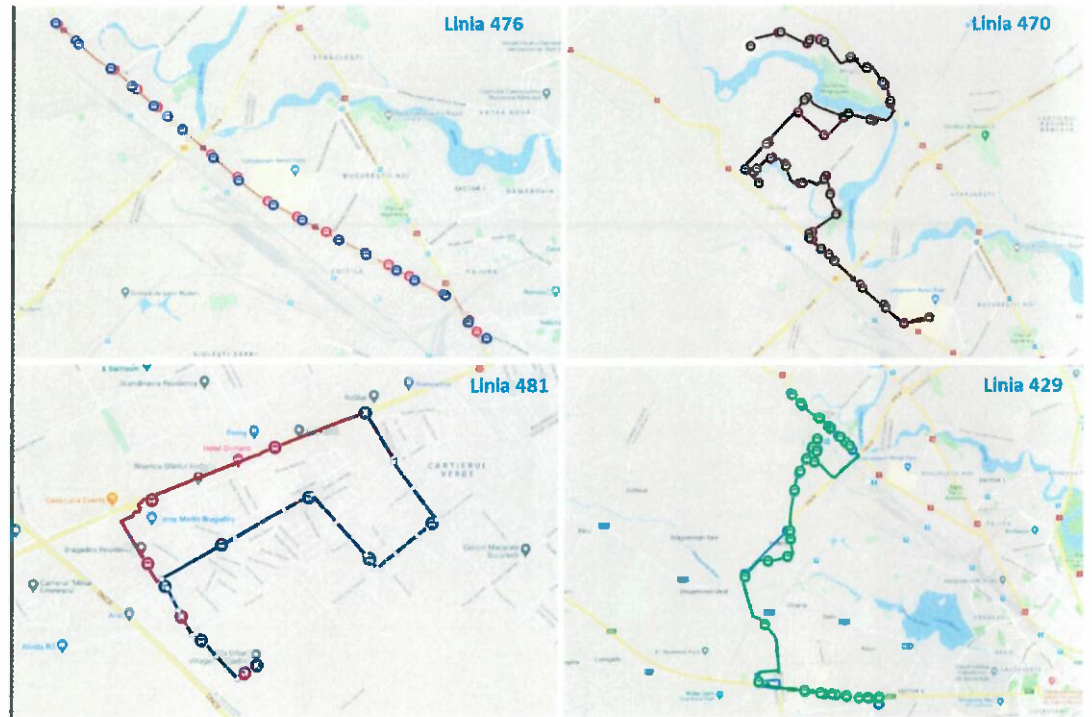
Planificarea de km total planificați

Nr.crt	Linia	Km planificați		
		Program normal		
		Zi de lucru	Zi de sâmbătă	Zi de duminică + sărbători legale
1	429	1.224,410	951,660	951,660
2	470	550,920	550,920	550,920
3	476	1.239,030	831,390	831,390
4	481	223,605	223,605	223,605
Km planificați traseu / zi		3.237,965	2.557,575	2.557,575
Nr.zile		254	49	62
Total km planificați anual		1.106.333,935 km anual		

Toate autobuzele sunt dotate cu climatizare, afișaj info-călători, rampă pentru persoanele cu dizabilități, microfon sofer, GPS, și validator de carduri. Operatorul SC Ecotrans STCM SRL prestează serviciul public de transport pe 4 linii: linia 429, linia 476, linia 470 și linia 481.



Harta aferentă liniilor operatorului Ecotrans:



Complementar achiziției de microbuze electrice, se vor efectua lucrări de infrastructură de tipul: instalare stații de reîncărcare rapidă și stații de reîncărcare lentă. În plus, pe anumite secțiuni de traseu se vor institui măsuri privind fluidizarea circulației vehiculelor (ex: prin interzicerea parcării auto pe carosabil de-a lungul traseului, prin instituirea de noi benzi dedicate pentru microbuzele electrice, etc).

2. Necesitatea și oportunitatea investiției pentru care se aplică

Dezvoltarea unui serviciu de transport public „verde” răspunde principalelor probleme de mobilitate identificate în PMUD, prin satisfacerea nevoilor de deplasare a populației, dar și necesității de reducere a poluării fonice și a aerului, aspecte ce vor permite atât creșterea performanței serviciului de transport, îmbunătățirea calității vieții populației, cât și îmbunătățirea calității mediului înconjurător, în vederea reducerii emisiilor de echivalent CO₂ din transport.

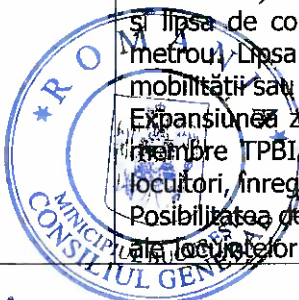
În acest context, prin parteneriatul dintre Municipiul București și comuna Snagov, se dorește elaborarea și implementarea proiectului „Achiziționarea de vehicule nepoluante pentru transportul public Metropolitan București – Ilfov - microbuze electrice” care vine în întâmpinarea obiectivului PNRR, Pilonul IV Coeziune socială și teritorială, Componenta 10 Fondul Local, prin implementarea unor măsuri strategice, bazate pe datele din PMUD și pe nevoile identificate la nivelul UAT-urilor membre, ce vor conduce la promovarea mobilității urbane durabile și reducerea emisiilor, ca urmare a îmbunătățirii eficienței transportului public de călători la nivel periurban, a frecvenței și a timpilor de deplasare, cât și a accesibilității. Astfel, se va realiza transferul către transportul public de la transportul privat precum și a transferului către modurile nemotorizate de transport.

PMUD se concentrează pe crearea un sistem de transport multimodal și integrat ce pune în valoare avantajele rețelei actuale și îmbunătățește moduri complementare pentru a oferi servicii de transport public de înaltă calitate, pentru toate categoriile de călători.

Una dintre problemele principale identificate în planul de mobilitate (PMUD București – Ilfov 2016-2030) a fost calitatea slabă a serviciilor de transport public de călători în Județul Ilfov și lipsa de conectivitate cu serviciile de transport din București, în special cu stațiile de metrou. Lipsa de integrare tarifară, precum și transferurile multiple generează scăderea mobilității sau evitarea utilizării transportului în comun.

Expansiunea zonei metropolitane București - Ilfov este considerabilă, populația localităților membre TPBI, la data de 01.01.2020, exceptând municipiul București, totalizând 454.042 locuitori, înregistrând o creștere de 3% față de 01.01.2019 (439.766 locuitori).

Posibilitatea de valorificare a terenurilor neocupate, creșterea economică și prețurile mai mici ale locuințelor în anumite zone precum și atragerea de activități comerciale în vecinătatea



Bucureștiului au condus la o expansiune teritorială semnificativă față de anii precedenți, inclusiv ulterior definitivării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă 2016-2030.

Aceste dezvoltări, au accelerat cu creșterea semnificativă a numărului de mașini proprietate personală a adus noi provocări în ceea ce privește managementul traficului între localitățile județului Ilfov și București precum și în interiorul acestora.

În acest context, Programul integrat de transport public de călători pentru regiunea București - Ilfov trebuie să rămână document flexibil care ține seama de dezvoltările economice și sociale în continuă transformare și se adaptează cerințelor viitoare. Programul Integrat de Transport Public de Călători - București - Ilfov actualizat se aprobă în Adunarea Generală a Asociațiilor TPBI. Adaptarea Programului Integrat de Transport la necesitățile de dezvoltare va determina adaptarea corespunzătoare a organizării atribuirii serviciilor către operatori regionali existenți sau viitori constituiți precum și atribuirea competitivă de trasee.

Strategia de Dezvoltare Integrată a Serviciului Public de Transport local de călători în regiunea București - Ilfov propune trecerea de la modelul de organizare point-to-point la hub-and-spokes.

- Modelul point-to-point (punct cu punct). Acesta presupune realizarea unor legături directe între locațiile care constituie origini și destinațiile pentru fluxurile de călători, această opțiune fiind adoptată dacă cererea este suficient de mare.

- Modelul hub-and-spokes (butuc cu spițe). Acesta presupune eliminarea acelor relații directe pentru care cererea de transport este insuficientă, pentru a asigura eficiența. Fluxurile de călători vor fi îndrumate către un terminal/hub concentrator unde vor fi separate în funcție de destinație sau către un alt terminal concentrator până la destinație.

Având în vedere configurația geografică a infrastructurii rutiere, capacitatea actuală de deservire a acesteia (dezvoltările realizate în ultimii ani nu au impus și menținerea unei infrastructuri rutiere adecvate pentru organizarea transportului de călători cu autobuze de 12 m), nivelul redus al cererii în anumite zone rurale, se utilizează cu precădere modelul **point-to-point**, neasigurând, în prezent accesibilitatea pentru toți locuitorii regiunii.

Pentru viitor, când vor exista suficiente informații privind cererea pe fiecare rută și vor exista instrumente suficiente pentru planificarea și monitorizarea serviciului de transport, se propune dezvoltarea serviciilor de transport conform **modelului hub-and-spokes**.

În acest model de dezvoltare a serviciilor, se ține cont inclusiv de realizarea de huburi de transport multimodale sau de transfer, de realizarea de park&ride-uri pentru facilitarea trecerii de la transportul auto individual la transport public, de realizarea în viitor de facilități pentru intermodalitatea cu transportul cu bicicleta.

Pentru rutele de transport regional, anumite stații-huburi colectoare vor deservi rute colectoare de transport de mai mică capacitate, transferul fiind realizat într-un alt mijloc de transport (autobuz regional/ tramvai/metrou/tren).

Avantajele acestei configurații sunt:

- eficientizarea serviciului prin structurarea rețelelor (rețelele de mare capacitate se consideră rețele principale de transport (de tren/ metrou/tramvai/ troleibuz/autobuz), cele care alimentează aceste rețele sunt trasee colectoare;

- TPBI integrează programele de transport, asigurând astfel îmbunătățirea accesibilității la transport public pentru locuitorii zonelor rurale, adiacente coridoarelor principale de transport sau nedeservite (din lipsă de cerere de transport adecvată sau infrastructură rutieră adecvată);

- *TPBI a implementat un sistem tarifar integrat, care facilitează îmbunătățirea accesibilității la transport public pentru toți locuitorii regiunii București-Ilfov, astfel încât călătorul să poată utiliza integral toată rețeaua de transport public, în funcție de titlul tarifar preferat și obiceiurile de călătorie.*

- Crește nivelul de accesibilitate al serviciului de transport public în zonele necoperite sau deservite necorespunzător

Ca și dezavantaj, menționăm că poate apărea fenomenul de congestie în huburi-stații de transfer. TPBI va face eforturi pentru dimensionarea ofertei de transport corelat cu cererea. Analizând nivelul de accesibilitate a serviciului de transport la nivelul Municipiului București, s-a considerat oportună introducerea unui traseu de transport public ce va deservi cu microbuze din gama de 8 metri în zone cu acces limitat la liniile de transport public de călători, în cartiere rezidențiale în care infrastructura rutieră aduce restricții în folosirea unor autobuze de dimensiuni mai mari și unde cererea este mai mică. Astfel, a fost identificat un traseu pe teritoriul Municipiului București după cum urmează:



Handwritten signature in blue ink.



- Rond intersecție Republica (Șos Industriilor cu Bd. Basarabia cu Șos. Dudești-Pantelimon) – drum servitute incinta Faur – Bd. 1 Decembrie 1918 – Str. Liviu Rebreanu - Str. Brățării – Drumul Gura Caliței – Drumul Gura Crivățului - Drumul Gura Arieșului – Str. Victor Brauner – Bd. Theodor Pallady – Metrou Anghel Saligny – (Rond intersecție: Str. Balta Albina cu Bd. Theodor Pallady cu Str. Libertății) și apoi Retur.

Traseul dus – întors - 12,8 kilometri.

*Exista posibilitatea de modificare in functie de accesibilitatea traseului si de dezvoltarea zonala.

Traseul va fi deservit de un număr total de 5 microbuze electrice de 8 m. Traseul propus are în vedere îmbunătățirea accesului utilizatorilor transportului public din zonele cartierelor respective, deservirea unităților de învățământ aflate pe traseul mai sus menționate și accesul prin transbordare către linii de transport de mare capacitate (terminale multimodale, stații de metrou), pentru îmbunătățirea mobilității în arealele deservite și încurajarea utilizării transportului public în raport cu utilizarea autovehiculelor personale.

Atât trasele la nivel de detaliu, programele de circulație cât și amplasarea și numărul stațiilor vor fi stabilite de către TPBI, autoritatea responsabilă cu planificarea serviciilor de transport public la nivelul regiunii București-Ilfov, fiind necesare analize de detaliu la momentul introducerii serviciilor (verificării respectării prevederilor legale privind amplasarea stațiilor și punctele de interes, verificării constrângerilor pe teren la momentul pregătirii introducerii serviciului, modificările solicitate de Poliia Rutieră și Comisia Circulație, populație, etc.).

Pe fondul existenței unor deficiențe majore la nivelul localității Snagov în ceea ce privește transportul public local (autobuze insuficiente, număr foarte mare de călători, ore nerespectate, etc.), operat în prezent de către STB, coroborat cu lipsa unor sisteme de transport alternativ, dar și în vederea aplicării de măsuri necesare reducerii emisiilor de carbon, ca prioritate asumată de administrația locală în cadrul proiectului Snagov "Green & Clean", se resimte nevoia dezvoltării unui serviciu de transport ecologic, ca parte a proiectului menționat, dar și din perspectiva asignării/integrării acestuia cu alte sisteme/servicii ce au drept scop transformarea Snagovului în "Smart & Eco community".

La nivelul localității Snagov a fost identificat un traseu de transport public ce trebuie deservit de microbuzele electrice de 8 metri, după cum urmează:

- Capăt Complex Astoria sat Snagov – sat Ghermănești – sat Ciofliceni - sat Vlădiceasca – ieșire în DN1 zona Snagov Piazza – intrare în sat Tâncăbești prin strada I.C.Băicoianu (monumentul Eroilor) – întoarcere capăt strada I.C.Băicoianu – ieșire DN1 – intrare sat Tâncăbești (partea stângă) prin strada înv.Mihail Moga (șoseaua Periș) – retur către Snagov prin sens giratoriu zona Snagov Piazza, cu autobaza la capătul traseului, zona fostului Complex Astoria.

Traseul dus – întors - 30,8 kilometri.

*Exista posibilitatea de modificare in functie de accesibilitatea traseului si de dezvoltarea zonala.

Este necesară achiziționarea unui număr de 2 microbuze electrice ce deservesc acest traseu. Atât traseul la nivel de detaliu, programele de circulație cât și amplasarea și numărul stațiilor vor fi stabilite de către TPBI, autoritatea responsabilă cu planificarea serviciilor de transport public la nivelul regiunii București-Ilfov, fiind necesare analize de detaliu la momentul introducerii serviciilor.

Noua autobaza Snagov ce va fi realizată de către Localitatea Snagov pentru deservirea serviciului de transport public va fi amplasată în zona Complex Astoria, care va constitui și un punct de interconectare cu stația feroviară (prevăzută în planul de implementare a proiectului de tren metropolitan), respectiv punct de plecare pentru trasee piste de biciclete.

La nivelul autobazei vor fi amplasate stații de încărcare electrică lentă, cu mențiunea că, pe suprafața localității, proiectele pentru care am solicitat finanțare prin alte programe, vizează implementarea de noi puncte de încărcare vehicule electrice.

Menționăm că localitatea Snagov are în componență cinci sate, fiind cea mai mare localitate din punct de vedere al suprafeței ocupate de pe raza județului Ilfov, iar în acest moment sunt înregistrate deficiențe foarte mari la nivelul transportului public de călători, atât pe suprafața localității, cât și din punct de vedere al asigurării legăturii cu celelalte localități, dar



Handwritten signature in blue ink.



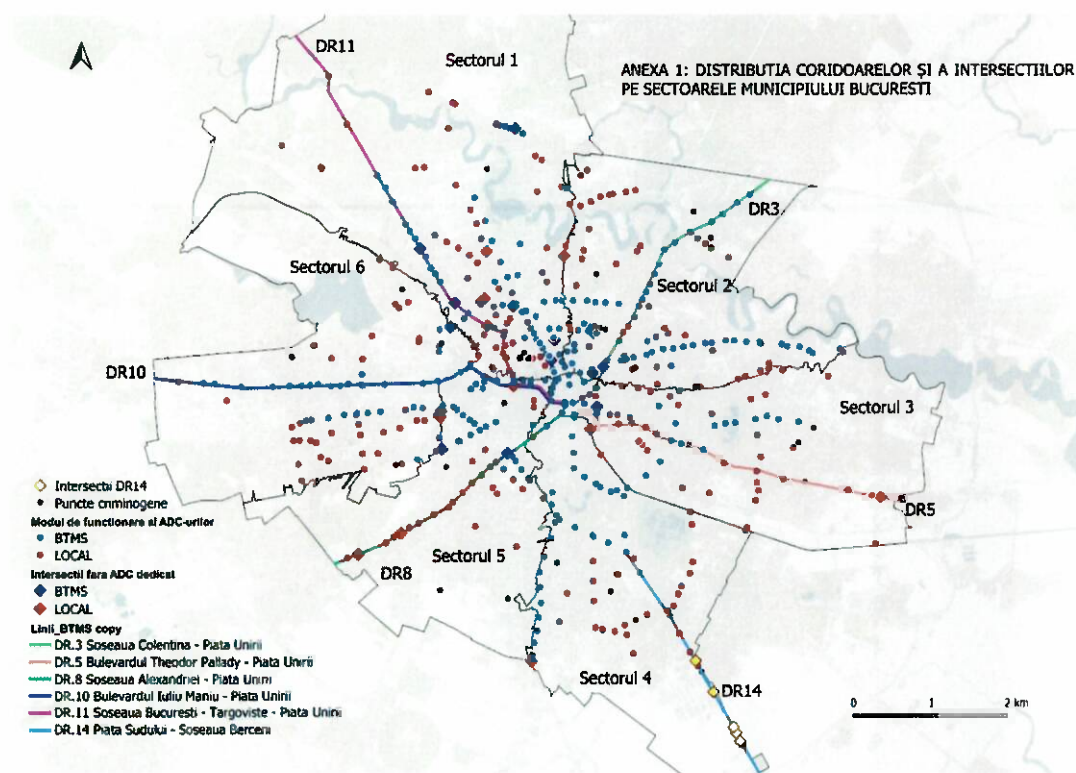
		mai ales cu capitala, unde, la orele de vârf, mijloacele de transport sunt subdimensionate ca număr și supraaglomerate, cu atât mai mult cu cât acestea sunt utilizate și de către elevi.
3.	Corelarea cu proiecte deja implementate la nivel local	<p>Municipalitatea a demarat o serie de activități pentru creșterea atractivității transportului în comun și încurajarea cetățenilor de a renunța la transportul cu autovehiculele personale pentru a reduce poluarea, precum și congestiile din trafic. Printre aceste activități Primăria Municipiului București a întreprins demersuri care vizează achiziția de mijloace de transport noi, mai puțin poluante, conform prezentării de mai jos.</p> <p>Astfel, prin HCGMB nr. 394/21.12.2016 s-a aprobat achiziționarea de către Municipiul București a unui număr de 400 de autobuze urbane (320 de autobuze din gama de 12 m, 50 de autobuze din gama de 10 m și 30 de autobuze articulate din gama de 18 m) și a 100 de troleibuze din gama de 12m. Referitor la investițiile pentru parcul de troleibuze, până în prezent acestea nu s-au concretizat.</p> <p>Prin programul privind îmbunătățirea calității aerului și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, Municipiul București a încheiat cu Administrația Fondului pentru Mediu, contractul de finanțare nr. 39/N/GES/28.12.2018, pentru achiziționarea a 100 de troleibuze și a 130 de autobuze hibrid. Autobuzele hibrid au fost achiziționate și sunt utilizate în prestarea serviciului de transport public din Municipiul București.</p>
4.	Corelarea cu proiecte în curs de implementare de la nivel local	<p>Suplimentar față de achizițiile de vehicule pentru înnoirea și extinderea parcului de mijloace de transport, Municipiul București are în implementare o serie de proiecte pe care le redăm succint mai jos.</p> <p>Prin HCGMB nr. 225/19.04.2018 s-a aprobat Studiul de oportunitate "Achiziționare tramvaie și echipamente necesare îmbunătățirii transportului public de călători pe liniile 1, 10, 21, 25, 32, 40, 41 și 55", studiu care propune achiziționarea de către Municipiul București a unui număr de 100 de tramvaie din gama de până la 36 m. Urmare a acestui studiu, Primăria Municipiului București a depus 8 cereri de finanțare pentru achiziția a 100 de tramvaie în cadrul apelului de proiecte POR/2017/3/3.2/1/BI aferent Programului Operațional Regional 2014-2020, axa prioritară 3, prioritatea de investiții 4e, Obiectivul Specific 3.2. - Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă. La acest moment, proiectele se află în curs de implementare.</p> <p>Prin programul privind îmbunătățirea calității aerului și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, Municipiul București a încheiat cu Administrația Fondului pentru Mediu, contractul de finanțare nr. 39/N/GES/28.12.2018, pentru achiziționarea a 100 de troleibuze și a 130 de autobuze hibrid. Privitor la investițiile în parcul de troleibuze, în prezent acestea sunt în curs de implementare.</p> <p>Totodată, prin HCGMB nr. 376/20.06.2018 s-a aprobat Studiul de oportunitate "Achiziționare autobuze electrice necesare îmbunătățirii transportului public de călători pe 14 trasee în Municipiul București" și pe baza acestuia Primăria Municipiului București a depus 4 proiecte pentru achiziția a 100 autobuze electrice ce vor circula pe 14 trasee care tranzitează centrul capitalei. Proiectele se află în curs de implementare.</p>
5.	Corelarea cu celelalte proiecte pentru care se aplică la finanțare	<p>În ceea ce privește corelarea investiției propuse cu proiectele pentru care se aplică la finanțare, Primăria Municipiului București are în curs pregătirea documentațiilor tehnico-economice care vor face obiectul unor proiecte finanțate prin fonduri nerambursabile aferente perioadei de programare 2021-2027. În acest sens, Municipiul București intenționează să continue măsurile de înnoire a parcului de vehicule utilizate în prestarea serviciului de transport public de călători, dar și în infrastructura tehnico-edilitară aferentă. De asemenea, se propune un proiect pentru informare dinamică în stațiile de pe tot teritoriul municipiului București.</p> <p>Proiectele anterior menționate vor avea în vedere prioritizarea transportului public față de traficul general, activitate care va fi susținută atât de existența intersecțiilor în BTMS de pe traseele care tranzitează orașul, cât și prin introducerea benzilor dedicate acolo unde condițiile din teren vor permite.</p>



[Handwritten signature]



Harta cu distribuția coridoarelor și a intersecțiilor pe sectoarele Municipiului București, proiect ce urmează a fi depus prin PNRR



În consecință, funcționarea sistemului de management al traficului la capacitate maximă va contribui la implementarea cu succes a măsurilor complementare proiectelor pentru care se va aplica la finanțare.

Corelarea cu proiectele comunei Snagov:

Un prim pas în acest sens este reprezentat de introducerea unui sistem inteligent de management al traficului (**pentru a cărui finanțare am aplicat în cadrul primului apel PNRR- Componenta 10**), proiect ce face referire la realizarea unui sistem complex de supraveghere video și senzorică aferentă, ce va permite atât captarea de date și informații cu privire la informațiile de trafic, mediu înconjurător, calitatea aerului, mobilitate urbană, etc., dar și o analiză eficientă și în timp real a datelor furnizate de sistem, cu scopul optimizării condițiilor de trafic și călătorie pe suprafața localității Snagov.

Ca parte a sistemului de mobilitate și transport local sunt vizate inclusiv implementarea unor servicii de transport alternativ (pe apă și feroviar – trenul metropolitan) de-a lungul localității, inclusiv trasee de biciclete, sistemul ITS având capacitatea de a corela și furniza cetățenilor/călătorilor, informații cu privire la traficul din localitate, alternative rutiere, lucrări efectuate, etc.

Totodată, prin intermediul unei aplicații mobile interactive aceștia vor putea semnala/transmite informații către autoritatea locală, informații ce vor fi gestionate la nivelul dispeceratului de management al traficului, care va dispune și de un sistem de analiză a datelor captate prin intermediul sistemului video, respectiv călători.

Prin implementarea acestor proiecte sunt vizate, pe de o parte, optimizarea serviciului public de călători, iar implementarea unui serviciu eco de transport călători va constitui principalul suport de reducere a poluării.

6. Efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții În ceea ce privește efectele pozitive ale investiției propuse, redăm mai jos beneficiile achiziționării mijloacelor de transport pentru Municipiul București.

Angajamentul autorităților publice bucureștene de a implementa o politică prietenoasă cu mediul bazată pe reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și particule aflate în suspensie, asigură astfel premisele creșterii calității aerului, îmbunătățirea parametrilor de mediu în Municipiul București și creșterea atractivității transportului public în comun în detrimentul autovehiculelor personale.



Handwritten signature in blue ink.



Obiectivul major al achizițiilor de noi mijloace de transport nepoluante îl reprezintă creșterea numărului de pasageri prin creșterea atractivității transportului în comun și încurajarea cetățenilor de a renunța la transportul cu autovehiculele personale pentru a reduce poluarea, precum și congestiile de trafic. Așa cum reiese din predicția pentru anul 2030, transportul public de suprafață va înregistra o creștere a numărului de călătorii de aproximativ 700.000. Sistemul de transport public între anii 2015-2020 a înregistrat o creștere de aproximativ 20% a numărului de călători datorită modernizării parcului cu 400 autobuze moderne Euro 6 (320 de autobuze din gama de 12 m, 50 de autobuze din gama de 10 m și 30 de autobuze articulate din gama de 18 m) și 130 de autobuze hibrid.

Raport număr de călătorii 2015-2020:

Tip vehicul	Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018	Anul 2019	Anul 2020
Tramvaie	193.000.000	188.800.000	189.800.000	222.100.000	211.800.000	193.000.000
Troleibuze	43.000.000	41.900.000	42.200.000	49.400.000	47.100.000	43.000.000
Autobuze	202.000.000	198.300.000	199.900.000	242.400.000	230.200.000	202.000.000
Total	438.000.000	429.000.000	431.900.000	513.900.000	489.100.000	438.000.000

Sursa: STB

Angajamentul autorităților publice bucureștene și al operatorului public de transport STB de a aplica o politică prietenoasă cu mediul bazată pe reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și particule aflate în suspensie, asigurând astfel premisele creșterii calității aerului, îmbunătățirea parametrilor de mediu în Municipiul București și creșterea atractivității transportului public în comun.

Preconizăm o creștere de peste 45% a numărului de pasageri (peste 350.000.000 de călătorii) a operatorului de transport STB până în anul 2030, creșterea fiind susținută de investițiile pentru înnoirea: parcului de vehicule, infrastructurii pentru transportul verde, punctelor de reîncărcare pentru vehicule electrice și a infrastructurii de sisteme inteligente de management al transporturilor, corelate cu creșterea produsului intern brut preconizat de Comisia Națională de Strategie și Prognoză și Economist Intelligence Unit.

Preconizare număr călătorii 2020-2030:

Tip vehicul	Anul 2021	Anul 2022	Anul 2023	Anul 2024	Anul 2025
Tramvaie	224.931.600	234.603.659	246.568.445	258.896.868	270.547.227
Troleibuze	50.020.200	52.171.069	54.831.793	57.573.383	60.164.185
Autobuze	244.472.400	254.984.713	267.988.934	281.388.380	294.050.857
Total	519.424.200	541.759.441	569.389.172	597.858.631	624.762.269
Tip vehicul	Anul 2026	Anul 2027	Anul 2028	Anul 2029	Anul 2030
Tramvaie	274.605.435	282.843.598	291.328.906	300.068.773	309.070.836
Troleibuze	61.066.648	62.898.647	64.785.607	66.729.175	68.731.050
Autobuze	298.461.620	307.415.469	316.637.933	326.137.071	335.921.183
Total	634.133.703	653.157.714	672.752.446	692.935.019	713.723.070

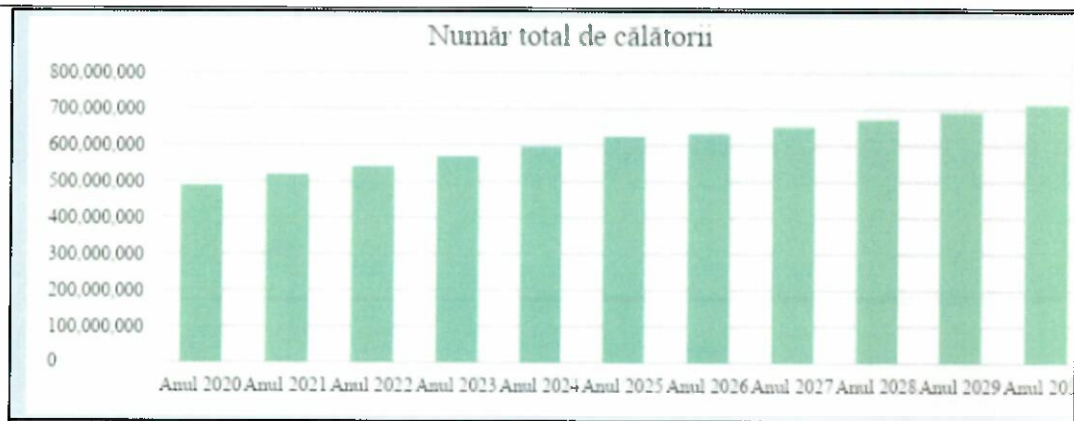
Sursă: STB S.A.

Preconizare număr de călători:



[Handwritten signature]





De asemenea, din punct de vedere al calității aerului, investiția propusă contribuie la continuarea demersurilor inițiate de municipiu pentru reducerea poluării din oraș, măsuri care se regăsesc atât în PMUD, cât și în PICA.

Principalul avantaj al investiției în vehicule de tip microbuze electrice constă în „emisii 0” de poluanți în marile orașe. Poluarea atmosferică în amonte se va produce dacă energia electrică este produsă prin metode fosile. Cu toate acestea, centralele electrice pot controla astfel de emisii mai eficient decât motoarele mici și, de asemenea, poluarea centralelor electrice are loc în zonele de poluare mai puțin critice decât în cazul în care funcționează autobuzele.

Totodată, un alt avantaj al utilizării microbuzelor electrice în Municipiul București este dat de modul în care este produsă energia electrică de către furnizorul de energie electrică a operatorului de transport STB SA, energia produsă fiind 100% din hidrocentrale, rezultând în emisii zero atât în oraș, cât și în amonte.

7. Modul de îndeplinire a condițiilor aferente investițiilor

Conform condițiilor de aplicare, respectiv criteriilor de eligibilitate ce trebuie îndeplinite pentru finanțarea investiției propuse din PNRR, conform ghidului specific aferent apelului de proiecte PNRR/2022/C10/Runda 2 solicitantul finanțării – Municipiul București se încadrează în cadrul categoriei de solicitanți eligibili, datorită acordului de parteneriat realizat împreună cu comuna Snagov, pentru investiții în mobilitatea urbană durabilă – Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante).

În ceea ce privește modul de îndeplinire a condițiilor de eligibilitate a activităților și cheltuielilor aferente investiției, acestea se încadrează în intervențiile eligibile – cod 074-Material rulant de transport urban curat, respectiv:

- Microbuze electrice.

Totodată, din punct de vedere al condițiilor ce trebuie îndeplinite, redăm mai jos condițiile pe care investiția propusă le atinge:

- Alinierea investiției cu măsurile prevăzute în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă 2016 – 2030 regiunea București – Ilfov, document strategic aprobat în anul 2017;

Politicele și măsurile definite în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă acoperă toate modurile și tipurile de transport din întreaga aglomerație urbană, publice și private, de pasageri și de marfă, motorizate și nemotorizate, în mișcare și staționare. Pentru a atinge Obiectivele Operaționale enumerate mai sus, PMUD utilizează 7 politici de transport. Aceste politici grupează proiecte similare din diferite tipuri de intervenții și le ordonează în funcție de prioritatea pentru eficiență maximă.

Astfel, politicile de transport sunt următoarele:

- I. Reforma instituțională și întărirea capacității administrative
- II. Transport public local și feroviar inclusiv intermodalitate și multimodalitate
- III. Deplasări nemotorizate
- IV. Siguranța rutieră
- V. Transport rutier și politică de parcare
- VI. Îmbunătățirea integrării dintre planificarea urbană și planificarea infrastructurii de transport spații pietonale



VII. Managementul mobilității și ITS

Politicile și măsurile definite în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă acoperă toate modurile și tipurile de transport din întreaga aglomerare urbană, inclusiv cele publice și private, de pasageri și de marfă, motorizat și nemotorizat, în mișcare și parcarile.

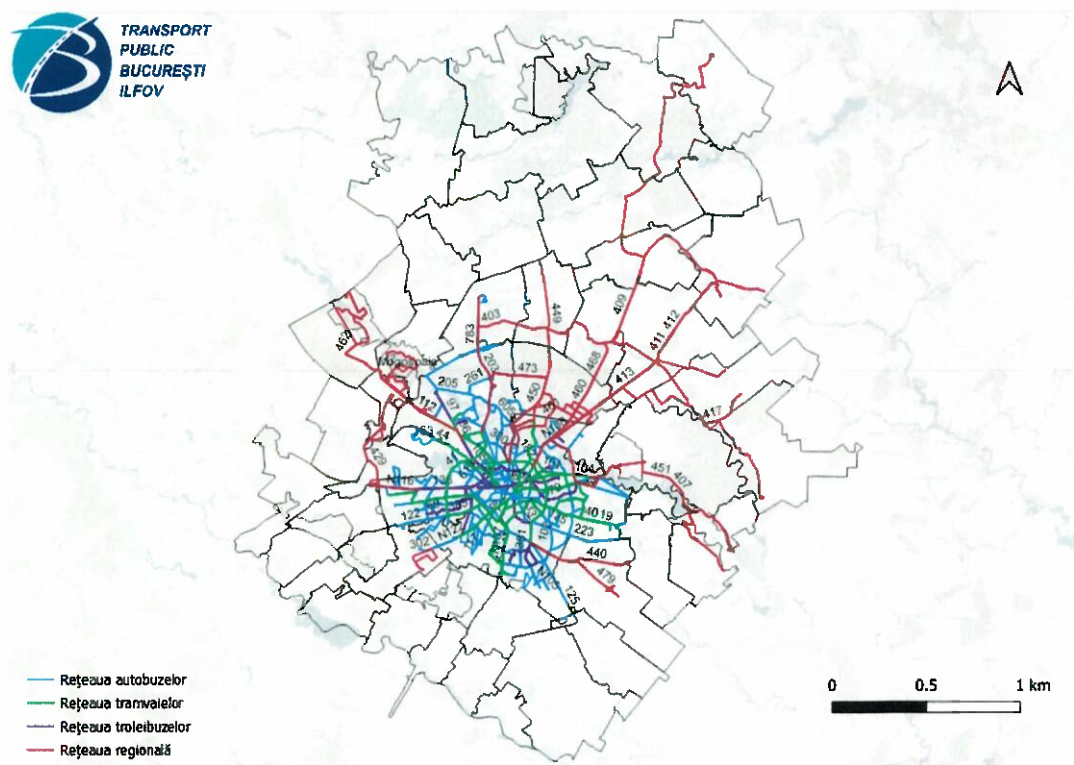
C-8	Transport public – sistem integrat, eficient și accesibil Crearea și implementarea unui nou program de transport pentru sistemul de transport public din Județul Ilfov
------------	---

Activitățile propuse corespund PMUD: Obiectivul strategic „Impactul asupra mediului”, Politica sectorială „Transport public local”, index din planul de acțiune „C-8 Transport Public – sistem integrat, eficient și accesibil – crearea și implementarea unui nou program de transport pentru sistemul de transport public din Județul Ilfov”.

Proiectul vizat răspunde la toate obiectivele menționate în PMUD, deoarece aduce îmbunătățiri sistemului de transport public cu microbuzul, în vederea:

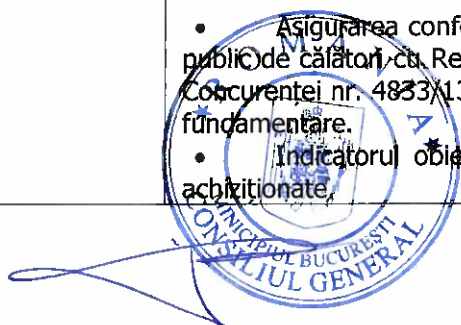
- Reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră precum și reducerea poluării fonice;
- Creșterii atractivității acestui mod de transport și, ca urmare, creșterea numărului de utilizatori și a cotei modale a transportului public;
- Creșterii siguranței și a securității activității de transport public.

Harta distribuției liniilor de transport public în regiunea București - Ilfov:



• Asigurarea conformității contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public de călători cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 se dovedește prin avizul Consiliului Concurenței nr. 4833/13.05.2021, document ce se constituie ca anexă la prezenta notă de fundamentare.

• Indicatorul obiectivului de investiții este reprezentat de 7 mijloace de transport achiziționate.



Handwritten signature



8.	Descrierea procesului de implementare	Graficul de livrare și recepția mijloacelor de transport se va face de către beneficiar – Municipiul București și furnizor, constituind elemente componente ale contractului de furnizare bunuri. Cele două elemente vor ține cont de încadrarea temporală de implementare aferente surselor de finanțare solicitate (POR, PNRR, alte surse nerambursabile).
9.	Alte informații	<p>Față de informațiile prezentate în secțiunile anterioare, considerăm necesară includerea datelor referitoare la costurile estimative ale implementării investiției propuse în integralitatea sa.</p> <p>Urmare a prospectarii de piata, rezultă o valoare estimată de achiziție pentru un microbuz electric impreuna cu infrastructura de incarcare de 312.966,67 euro fara TVA/ buc. Astfel, valoarea estimată a produselor este de 10.784.487,18 lei fără TVA, respectiv 12.833.539,74 lei cu TVA, pentru 7 microbuze electrice, 7 statii de incarcare lenta si 3 statii de incarcare rapida.</p> <p>Valoarea maximă eligibilă pentru achiziția de microbuze este de 250.000 euro/bucată, fără TVA.</p> <p>Astfel, pentru Municipiul București, suma totală eligibilă pentru achiziția de 5 microbuze electrice este de 1.250.000,00 euro fără TVA, respectiv 6.153.375,00 fără TVA.</p> <p>Pentru comuna Snagov, suma totală eligibilă pentru achiziția de 2 microbuze electrice este de 500.000,00 euro fără TVA, respectiv 2.461.350,00 lei fără TVA.</p> <p>Cursul euro aferent valorilor este cel din Ghidul Specific, respectiv 1 euro = 4.9227 lei.</p> <p>De asemenea, costul stațiilor de încărcare pentru microbuzele electrice va fi cuprins în costul vehiculului – stații de încărcare rapidă – pe traseu (o stație la 1-3 vehicule achiziționate) și stații de încărcare lentă la autobază – câte una pentru fiecare vehicul achiziționat.</p> <p>Municipiul București va susține suma neeligibilă de 314.833,35 euro fără TVA, respectiv 1.549.830,13 lei fără TVA.</p> <p>Comuna Snagov va susține suma neeligibilă de 125.933,34 euro fără TVA, respectiv 619.932,05 lei fără TVA.</p>

NUME SI PRENUME

DATA

SEMNĂTURA



Acord de parteneriat
nr. _____/_____

**pentru realizarea proiectului "Achiziționarea de vehicule nepoluante pentru
transportul public metropolitan București-Ilfov – microbuze electrice"**

Art. 1. Părțile

1. Unitatea Administrativ Teritorială prin Municipiul București, cu sediul în Blvd. Regina Elisabeta, nr. 47, Sector 5, București, România, cod fiscal 4267117, având calitatea de **Lider de parteneriat (Partener 1)**, reprezentat de domnul Nicușor DAN, în calitate de Primar general:

Contul de disponibilități (codul IBAN) pentru aplicarea mecanismului decontării cererilor de transfer:

Denumirea/adresa unității Trezoreriei Statului:

Contul de venituri (codul IBAN) în care se virează sumele aferente cererilor de transfer:

Denumirea/adresa unității Trezoreriei Statului:

2. Unitatea Administrativ Teritorială prin Comuna Snagov, denumită în continuare **Partener 2**, cu sediul în Șoseaua Ghermănești, nr.49m, Sat Ghermănești, Comuna Snagov, județul Ilfov, cod fiscal 5643775, reprezentat de Mihai ANGHEL, în calitate de primar:

Contul de disponibilități (codul IBAN) pentru aplicarea mecanismului decontării cererilor de transfer:

Denumirea/adresa unității Trezoreriei Statului:

Contul de venituri (codul IBAN) în care se virează sumele aferente cererilor de transfer:

Denumirea/adresa unității Trezoreriei Statului :

au convenit următoarele:

Art. 2. Obiectul

- (1) Obiectul acestui parteneriat este de a stabili drepturile și obligațiile părților, contribuția financiară proprie a fiecărei părți la bugetul proiectului, precum și responsabilitățile ce le revin în implementarea activităților aferente proiectului: **"Achiziționarea de vehicule nepoluante pentru transportul public metropolitan București-Ilfov – microbuze electrice"**, care este depus în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 - Fondul Local, investiția I - Mobilitate urbană durabilă, subinvestiția I.1.1 - Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante), precum și pe perioada de durabilitate și de valabilitate a contractului de finanțare. În cadrul proiectului vor fi achiziționate 7 microbuze electrice (5 pentru Municipiul București și 2 pentru comuna Snagov) împreună cu stațiile de încărcare aferente



[Handwritten signature]



acestora (5 stații lente și 2 rapide pentru Municipiul București și 2 stații lente și 1 rapidă pentru comuna Snagov).

- (2) Prezentul acord se constituie anexă la cererea de finanțare.

Art. 3. Roluri și responsabilități în implementarea proiectului

- (1) Rolurile și responsabilitățile sunt descrise în tabelul de mai jos și corespund prevederilor din Cererea de finanțare:

Organizația	Roluri și responsabilități
Lider de parteneriat (Partener 1)	<ol style="list-style-type: none"> Pregătire documentație tehnico economică și implementare: <ul style="list-style-type: none"> Elaborare Caiet de Sarcini pentru achiziție vehicule și echipamente de încărcare lentă și documentație de achiziție; Derulare procedură de achiziție și încheiere contract pentru furnizare vehicule nepoluante – microbuze electrice și a echipamentelor de încărcare lentă; Recepții echipamente și punere în funcțiune. Monitorizarea contractului de mentenanță a vehiculelor și echipamentelor de încărcare lentă. Activități de comunicare: asigură măsurile de informare și publicitate aferente proiectului. Elaborarea rapoartelor de progres aferente obiectului de investiții. Alocă suma aferentă investiției pe raza administrativă a UAT, conform bugetului investiției, în limita sumei de 1.250.000,00 euro/6.153.375,00 lei fără TVA(cursul euro aferent lunii mai 2021 de 1 Euro = 4,9227 lei, conform Ghidului Specific - Condiții de accesare a fondurilor europene aferente PNRR în cadrul apelurilor de proiecte PNRR/2022/C10, Componenta 10 - Fondul local) reprezentând contribuția asumată de partener din bugetul prevăzut prin PNRR. Alocă din surse proprii sumele necesare pentru acoperirea cheltuielilor neeligibile, în valoare de 314.833,35 euro/1.549.830,13 lei fără TVA(cursul euro aferent lunii mai 2021 de 1 Euro = 4,9227 lei, conform Ghidului Specific - Condiții de accesare a fondurilor europene aferente PNRR în cadrul apelurilor de proiecte PNRR/2022/C10, Componenta 10 - Fondul local), diferența dintre prețul de achiziție și valoarea eligibilă prin PNRR.
Partener 2	<ol style="list-style-type: none"> Participă prin reprezentantul său la activitățile derulate de Liderul de parteneriat pentru pregătirea și implementarea proiectului. Deleagă o persoană responsabilă de gestionarea colaborării cu liderul de parteneriat (de ex. gestionarea fluxurilor de documente de intrare/ ieșire aferente proiectului, etc.).



[Handwritten signature]



3. Pune la dispoziția liderului de parteneriat documentele necesare pentru completarea cererii de finanțare, elaborarea rapoartelor de progres și asigura suportul în realizarea cererii de finanțare și a altor activități relevante implementării proiectului.
4. Alocă suma aferentă investiției pe raza administrativă a UAT, conform bugetului investiției, în limita sumei de 500.000 euro/2.461.350 lei fără TVA(cursul euro aferent lunii mai 2021 de 1 Euro = 4,9227 lei, conform Ghidului Specific - Condiții de accesare a fondurilor europene aferente PNRR în cadrul apelurilor de proiecte PNRR/2022/C10, Componenta 10 - Fondul local) reprezentând contribuția asumată de partener din bugetul prevăzut prin PNRR.
5. Alocă din surse proprii sumele necesare pentru acoperirea cheltuielilor neeligibile, în valoare de 125.933,34 euro/619.932,05 lei fără TVA(cursul euro aferent lunii mai 2021 de 1 Euro = 4,9227 lei, conform Ghidului Specific - Condiții de accesare a fondurilor europene aferente PNRR în cadrul apelurilor de proiecte PNRR/2022/C10, Componenta 10 - Fondul local), diferența dintre prețul de achiziție și valoarea eligibilă prin PNRR.

- (2) Contribuția la finanțarea cheltuielilor totale ale proiectului
Partenerii vor asigura contribuția la finanțarea cheltuielilor neeligibile ale proiectului așa cum este precizat în Cererea de finanțare și în prezentul acord.

Organizația	Contribuția (unde este cazul)
Lider de parteneriat (Partener 1)	<i>Cheltuieli neeligibile – 314.833,35 euro/1.549.830,13 lei (fără TVA)</i>
Partener 2	<i>Cheltuieli neeligibile – 125.933,34 euro/619.932,05 lei (fără TVA)</i>

- (3) Plățile

Responsabilitățile privind derularea fluxurilor financiare se vor realiza în conformitate cu prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 124/2021 privind stabilirea cadrului instituțional și financiar pentru gestionarea fondurilor europene alocate României prin Mecanismul de redresare și reziliență, precum și pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 155/2020 privind unele măsuri pentru elaborarea Planului național de redresare și reziliență necesar României pentru accesarea de fonduri externe rambursabile și nerambursabile în cadrul Mecanismului de redresare și reziliență, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 209/2022.



[Handwritten signature]



Art. 4. Perioada de valabilitate a acordului de parteneriat

Perioada de valabilitate a acordului începe la data semnării prezentului Acord și încetează la data la care Contractul de Finanțare aferent proiectului își încetează valabilitatea. Prelungirea perioadei de valabilitate a contractului de finanțare conduce automat la extinderea Perioadei de valabilitate a prezentului acord.

Art. 5. Drepturile și obligațiile liderului de parteneriat (Partenerului 1)**A. Drepturile liderului de parteneriat**

- (1) Liderul de parteneriat are dreptul să solicite partenerului furnizarea oricăror informații și documente legate de proiect, în scopul elaborării rapoartelor de progres, a cererilor de transfer/plată, sau a verificării respectării normelor în vigoare privind atribuirea contractelor de achiziție.

B. Obligațiile liderului de parteneriat

- (1) Liderul de parteneriat (Partener 1) va semna Cererea de finanțare și Contractul de finanțare.
- (2) Liderul de parteneriat (Partener 1) va consulta partenerul cu regularitate, îl va informa despre progresul în implementarea proiectului și îi va furniza copii ale rapoartelor de progres și financiare.
- (3) Propunerile pentru modificări importante ale proiectului (e.g. activități, parteneri etc.), trebuie să fie convenite cu partenerul înaintea solicitării aprobării de către MDLPA.
- (4) Liderul de parteneriat este responsabil cu transmiterea către MDLPA a cererilor de transfer/plată, în nume propriu și al partenerilor, împreună cu documentele justificative, rapoartele de progres etc., conform prevederilor contractuale și procedurale.
- (5) Liderul de parteneriat va derula procedurile de achiziție publică în numele și pe seama partenerului și va elabora documentațiile de atribuire necesare realizării procedurilor de atribuire a contractelor de achiziție publică.
- (6) Liderul de parteneriat are obligația de a pune la dispoziția partenerului documentațiile de atribuire elaborate în cadrul procedurii de atribuire a contractelor de achiziție publică, spre informare.
- (7) Liderul de parteneriat va informa partenerul cu privire la rezultatele proceselor de atribuire a contractelor de achiziție.
- (8) Liderul de parteneriat are obligația de a transmite partenerului copii după documentațiile complete de atribuire elaborate în cadrul procedurii de atribuire a contractelor de achiziție publică.
- (9) Liderul de parteneriat are obligația de a respecta prevederile legislației naționale și comunitare în vigoare în domeniul achizițiilor publice, ajutorului de stat, egalității de șanse, dezvoltării durabile, comunicării și publicității în implementarea activităților proprii.



- (10) Liderul de parteneriat are obligația păstrării tuturor documentelor proiectului în original, precum și copii ale documentelor partenerului, inclusiv documentele contabile, privind activitățile și cheltuielile eligibile în vederea asigurării unei piste de audit adecvate, în conformitate cu legislația comunitară și națională. Toate documentele vor fi păstrate până la închiderea oficială a PNRR sau până la expirarea perioadei de durabilitate a proiectului, oricare intervine ultima.
- (11) În cazul în care autoritățile cu competențe în gestionarea fondurilor europene constată neîndeplinirea sau îndeplinirea parțială a indicatorilor proiectului, în funcție de gradul de realizare a indicatorilor de rezultat/obiectivelor aferenți activităților proprii, liderul de parteneriat și partenerul răspund proporțional sau în solidar pentru reducerile aplicate din sumele solicitate la transfer.
- (12) În cazul unui prejudiciu, liderul de parteneriat răspunde solidar cu partenerul din vina căruia a fost cauzat prejudiciul.
- (13) În cazul rezilierii/revocării contractului/ordinului de finanțare, liderul de parteneriat și partenerul răspund în solidar pentru restituirea sumelor acordate pentru proiect.
- (14) Liderului de parteneriat este responsabil pentru neregulile identificate în cadrul proiectului aferente cheltuielilor proprii.
- (15) Liderul de parteneriat, precum și partenerul acestuia cuprind în bugetele acestora sumele aferente finanțării valorii corespunzătoare activității/activităților proprii din proiect, asumate potrivit prevederilor acordului de parteneriat, anexă la contractul/decizia/ordinul de finanțare, în conformitate cu prevederile OUG nr. 124/2021. Liderul parteneriatului este responsabil cu transmiterea cererilor de transfer pentru plățile care urmează a fi efectuate cât și pentru cererile de transfer distincte care conțin cheltuielile deja efectuate, către coordonatorul de investiții, conform prevederilor contractului de finanțare.
- (16) Liderul de parteneriat are obligația deschiderii conturilor corespunzătoare în vederea primirii de la coordonatorul de reformă/ de investiții a sumelor solicitate prin cererile de transfer pentru plățile care urmează a fi efectuate.
- (17) Liderul de parteneriat are obligația de a restitui MDLPA orice sumă ce constituie plată nedatorată/sume necuvenite plătite în cadrul proiectului, în termen de 5 zile lucrătoare de la data primirii notificării.
- (18) Liderul de parteneriat are obligația să țină o evidență contabilă distinctă a Proiectului, utilizând conturi analitice dedicate pentru reflectarea tuturor operațiunilor referitoare la implementarea Proiectului, în conformitate cu dispozițiile legale.
- (19) Liderul de parteneriat are obligația să pună la dispoziția auditorului financiar independent și autorizat în condițiile legii toate documentele și/sau informațiile solicitate și să asigure toate condițiile pentru verificarea cheltuielilor de către acesta.
- (20) Liderul de parteneriat este obligat să pună la dispoziția MDLPA sau oricărui alt organism național sau european, abilitat de lege, documentele și/sau informațiile necesare pentru verificarea modului de utilizare a finanțării nerambursabile, la cerere și în termen de



Handwritten signature in blue ink.



maximum 5 (cinci) zile lucrătoare, și să asigure condițiile pentru efectuarea verificărilor la fața locului.

- (21) În vederea efectuării verificărilor prevăzute la alin. anterior, liderul de parteneriat are obligația să acorde dreptul de acces la locurile și spațiile unde se implementează Proiectul, inclusiv acces la sistemele informatice care au legătură directă cu proiectul, și să pună la dispoziție documentele solicitate privind gestiunea tehnică și financiară a Proiectului, atât pe suport hârtie, cât și în format electronic. Documentele trebuie să fie ușor accesibile și arhivate astfel încât, să permită verificarea lor.

Art. 6. Drepturile și obligațiile partenerului

A. Drepturile Partenerului 2

- (1) Cheltuielile angajate de Partenerul 2 sunt eligibile în același fel ca și cheltuielile angajate de către liderul de parteneriat corespunzător activității/activităților proprii din proiect. Partenerul are dreptul prin transfer de către MDLPA la fondurile obținute din procesul de rambursare/ transfer pentru cheltuielile angajate de către aceștia, care au fost certificate ca eligibile.
- (2) În cazul proiectelor implementate în parteneriat, liderul de parteneriat pentru activitățile proprii și partenerul au obligația deschiderii conturilor corespunzătoare în vederea primirii de la coordonatorul de reforme și/sau investiții a sumelor solicitate prin cererile de transfer.
- (3) Partenerul are dreptul să fie consultat cu regularitate de către liderul de parteneriat, să fie informat despre progresul în implementarea proiectului și să i se furnizeze, de către liderul de parteneriat, copii ale rapoartelor de progres și financiare.
- (4) Partenerul are dreptul să fie consultat, de către liderul de parteneriat, în privința propunerilor pentru modificări importante ale proiectului (e.g. activități, etc.), înaintea solicitării aprobării de către MDLPA.

B. Obligațiile Partenerului 2

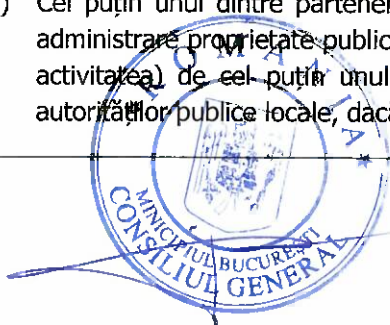
- (5) Partenerul are obligația de a respecta prevederile legislației naționale și comunitare în vigoare în domeniul achizițiilor publice, ajutorului de stat, egalității de șanse, dezvoltării durabile, comunicării și publicității în implementarea activităților proprii.
- (6) Partenerul este obligat să transmită copii după documentele justificative, în scopul elaborării cererilor de rambursare/transfer de către liderul de parteneriat.
- (7) Partenerul este obligat să pună la dispoziția MDLPA sau oricărui alt organism național sau european, abilitat de lege, documentele și/sau informațiile necesare pentru verificarea modului de utilizare a finanțării nerambursabile, la cerere și în termen de maximum 5 (cinci) zile lucrătoare, și să asigure condițiile pentru efectuarea verificărilor la fața locului.
- (8) În vederea efectuării verificărilor prevăzute la alin. anterior, Partenerul are obligația să acorde dreptul de acces la locurile și spațiile unde se implementează Proiectul, inclusiv



[Handwritten signature]

acces la sistemele informatice care au legătură directă cu proiectul, și să pună la dispoziție documentele solicitate privind gestiunea tehnică și financiară a Proiectului, atât pe suport hârtie, cât și în format electronic. Documentele trebuie să fie ușor accesibile și arhivate astfel încât, să permită verificarea lor.

- (9) Partenerul este obligat să furnizeze liderului de parteneriat orice informații sau documente privind implementarea proiectului, în scopul elaborării rapoartelor de progres.
- (10) În cazul în care autoritățile cu competențe în gestionarea fondurilor europene constată neîndeplinirea sau îndeplinirea parțială a indicatorilor proiectului, în funcție de gradul de realizare a indicatorilor de rezultat/obiectivelor/țintelor aferente activităților proprii, partenerul răspunde proporțional sau în solidar pentru neîndeplinirea lor.
- (11) Partenerul are obligația de a restitui MDLPA orice sumă ce constituie plată nedatorată/sume necuvenite plătite în cadrul proiectului, în termen de 5 zile lucrătoare de la data primirii notificării.
- (12) Partenerul este obligat să țină o evidență contabilă distinctă a Proiectului, utilizând conturi analitice dedicate pentru reflectarea tuturor operațiunilor referitoare la implementarea Proiectului, în conformitate cu dispozițiile legale.
- (13) Partenerul este obligat să pună la dispoziția auditorului financiar independent și autorizat în condițiile legii toate documentele și/sau informațiile solicitate și să asigure toate condițiile pentru verificarea cheltuielilor de către acesta.
- (14) Să păstreze toate documentele originale, inclusiv documentele contabile, privind activitățile și cheltuielile eligibile în vederea asigurării unei piste de audit adecvate, în conformitate cu regulamentele comunitare și naționale. Toate documentele vor fi păstrate cel puțin 5 (cinci) ani după expirarea perioadei de valabilitate a contractului de finanțare.
- (15) În cazul unui prejudiciu, partenerul din vina căruia a fost cauzat prejudiciul răspunde solidar cu liderul de proiect.
- (16) Partenerul este responsabil pentru cheltuielile afectate de nereguli aferente activităților proprii din cadrul proiectului.
- (17) Partenerul are obligația restituirii sumelor reprezentând cheltuieli afectate de nereguli și asigurarea din resurse proprii a contravalorii acestora.
- (18) În cazul rezilierii/revocării contractului/ordinului de finanțare, liderul de parteneriat și partenerul răspund în solidar pentru restituirea sumelor acordate pentru proiect.
- (19) În cazul în care unul dintre parteneri se retrage din parteneriat, liderul de parteneriat răspunde pentru restituirea sumelor acordate pentru proiect.
- (20) Partenerul este ținut de respectarea de către liderul de parteneriat a termenului de restituire menționat în decizia de reziliere a sumelor solicitate de MDLPA.
- (21) Cel puțin unul dintre parteneri trebuie să dețină (în proprietate publică sau privată sau administrare proprietate publică) o clădire publică care este ocupată (în care își desfășoară activitatea) de cel puțin unul dintre parteneri și/sau alte entități publice din categoria autorităților publice locale, dacă este cazul.



7

[Handwritten signature]



- (22) Partenerul împreună cu liderul de parteneriat cuprind în bugetele acestora sumele aferente finanțării valorilor corespunzătoare activității/activităților proprii din proiect, asumate potrivit prevederilor acordului de parteneriat, anexă la contractul/decizia/ordinul de finanțare, în conformitate cu prevederile OUG 124/2021.
- (23) Partenerul are obligația deschiderii conturilor corespunzătoare în vederea primirii de la coordonatorul de reformă/ de investiții a sumelor solicitate prin cererile de transfer (de către liderul de parteneriat) pentru plățile care urmează a fi efectuate.
- (24) Partenerul are obligația ca activitățile/lucrările realizate în cadrul proiectului, să contribuie la unul din cele șase obiective de mediu, considerate conforme cu principiul de „a nu prejudicia în mod semnificativ” (DNSH - „Do No Significant Harm”), prevăzute în Comunicarea Comisiei - Orientări tehnice privind Mecanismul de Redresare și Reziliență (2021/C58/01).

Art. 8. Achiziții publice

Achizițiile în cadrul proiectului vor fi făcute de către membrii parteneriatului, cu respectarea legislației în vigoare în domeniul achizițiilor publice, a condițiilor din contractul de finanțare, a instrucțiunilor/ordinelor emise de MDLPA și/sau alte organisme abilitate, precum și a protecției mediului, egalității de șanse și nediscriminării.

Liderul de parteneriat va derula o singura procedura de achiziție pentru cele 7 microbuze electrice, atât pentru acesta cat și in numele partenerului. Conform documentației de atribuire 5 microbuze și stațiile aferente (5 stații lente și 2 rapide) vor fi recepționate și facturate liderului de parteneriat, iar 2 microbuze și stațiile aferente (2 stații lente și 1 rapida) vor fi recepționate și facturate partenerului.

Art. 9. Proprietatea

- (1) Părțile au obligația să mențină proprietatea echipamentelor achiziționate și natura activității pentru care s-a acordat finanțare, pe o perioadă de cel puțin 5 ani de la data efectuării plății finale/ de dare în exploatare și să asigure exploatarea și întreținerea în această perioadă.
- (2) Părțile au obligația de a asigura funcționarea tuturor bunurilor, echipamentelor a mijloacelor de transport în comun, ce au facut obiectul finanțărilor nerambursabile, la locul de desfășurare a proiectului și exclusiv în scopul pentru care au fost achiziționate. Părțile au obligația să folosească conform scopului destinat și să nu vândă sau să înstrăineze, sub orice formă obiectele / bunurile, fie ele mobile sau imobile finanțate prin PNRR, pe o perioadă de 5 ani de la efectuarea plății finale. De asemenea, părțile au obligația respectării prevederilor contractului de finanțare cu privire la ipotecarea bunurilor în scopul realizării proiectului.



Art. 10. Confidențialitate

Părțile semnatare ale prezentului acord convin să păstreze în strictă confidențialitate informațiile primite în cadrul și pe parcursul implementării proiectului și sunt de acord să prevină orice utilizare sau divulgare neautorizată a unor astfel de informații. Părțile înțeleg să utilizeze informațiile confidențiale doar în scopul de a-și îndeplini obligațiile din prezentul Acord de Parteneriat.

Art. 11 Legea aplicabilă

- (1) Prezentului Acord i se va aplica și va fi interpretat în conformitate cu legea română.
- (2) Pe durata prezentului Acord, părțile vor avea dreptul să convină în scris asupra modificării anumitor clauze, prin act adițional. Orice modificare a prezentului acord va fi valabilă numai atunci când este convenită de toate părțile.

Art. 12 Dispoziții finale

Toate posibilele dispute rezultate din prezentul acord sau în legătură cu el, pe care părțile nu le pot soluționa pe cale amiabilă, vor fi soluționate de instanțele competente.

Întocmit în număr de 3 exemplare, în limba română, câte unul pentru fiecare parte și un original pentru cererea de finanțare.

Semnături

Lider de parteneriat (Partener 1)	<i>Nicușor DAN, Primar general, reprezentantul legal al Primăriei Municipiului București</i>	<i>Semnătura</i>	<i>Data și locul semnării</i>
Partener 2	<i>Mihai ANGHEL, Primar, reprezentantul legal al Primăriei Comunei Snagov</i>	<i>Semnătura</i>	<i>Data și locul semnării</i>

