

Notă de fundamentare a investiției
„Achiziția de mijloace de transport mai puțin poluante (troleibuze)
necesare îmbunătățirii transportului public de călători în Municipiul Timișoara”

Planul Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 – Fondul Local

I. 1 Mobilitate urbană durabilă

I.1.1 Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante);

1. Descrierea pe scurt a situației actuale

Prima linie de transport cu troleibuze din România, a fost pusă în funcțiune în Municipiul Timișoara începând cu data de 15 noiembrie 1942. Până în prezent acest modul de transport s-a dezvoltat continuu, într-o rețea urbană cu 7 linii (rute) iar începând cu anul 2015 au fost inaugurate și adăugate rețelei, încă două linii de transport metropolitan. Liniile de transport metropolitat M11 și M14 se suprapun în zona urbană, pentru o frecvență urbană mai ridicată, cu liniile urbane 11 și 14, și alături de celelalte linii de transport urban realizează o topologie radială de conectare a zonelor orașului prin centrul (vezi Fig.1). Rețeaua de transport cu troleibuze a ajuns în prezent la o sumă de peste 114km, deservită zilnic de 36buc. troleibuze, care însumează un parcurs total de peste 7400 Km zilnic (vezi Tab.1). Pornind de la randamentul de 9 călătorii pe km pentru modul de transport cu troleibuze, (valoare obținut din măsuratori de trafic pe luna ianuarie 2022) rezultă un număr zilnic de călătorii de peste 66.000 călătorii/zi sau de peste 24.000.000 călătorii pe an

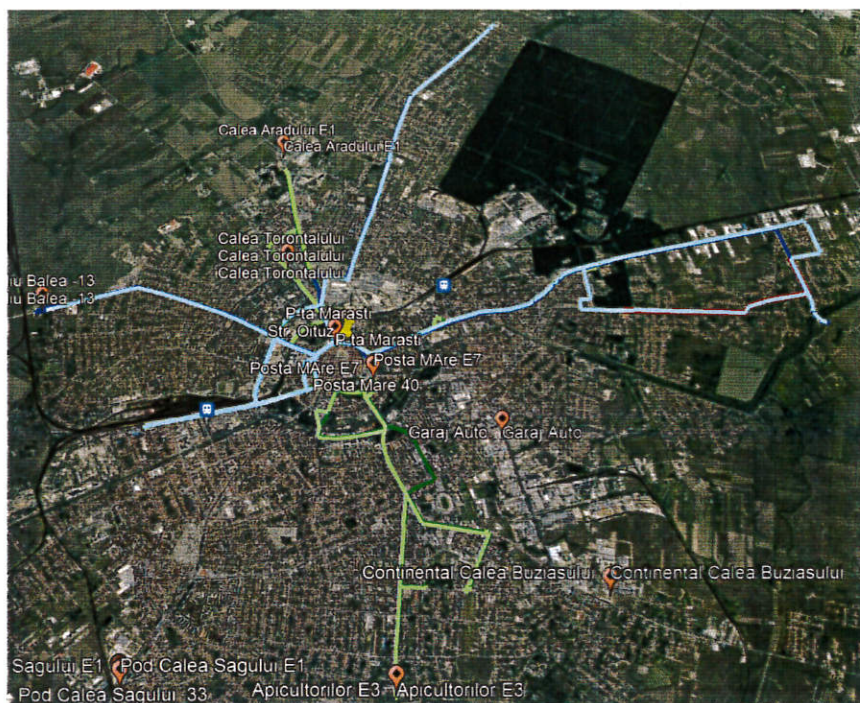


Fig. 1 Rețeaua de transport cu troleibuze în Municipiul Timișoara

grup motor Diesel - generator electric prin care se asigură deplasarea vehiculului în regim autonom până la 200 km cu un plin de carburant. Pentru confortul călătorilor funcționează un sistem HVAC controlat în regim climatronic. Sistemul de captare curent (trolee) este echipat cu dispozitive de retragere și ridicare automată pentru reducerea posibilităților de producere deranjamente în rețeaua de alimentare, respectiv creșterea siguranței în circulație a celorlalți coparticipanți. După retragerea troleelor de pe fire pornește automat grupul Diesel-electric și troleibuzul poate continua deplasarea neobservat că s-a schimbat sursa de alimentare cu energie. Acolo unde există ghidaje specifice instalate în rețeaua de alimentare, troleele se pot ridica și cupla la linie fără deplasarea șoferului.

Parcul actual de troleibuze este format dintr-un inventar de 50 buc. troleibuze Skoda 26Tr, achiziționate de RATT (actuala STPT-Societatea de Transport Public Timișoara), în anul 2008, prin credit BRD. Troleibuze sunt în lungime de 12m, cu podea coborâtă pe toată lungimea, acționate cu motor de curent alternativ (asincron) și inverter de putere controlat digital prin microprocesoare. Invertorul de putere, alături de un choper de frânare, asigură frânarea "electrică" cu recuperare de energie prin transformarea energiei cinetice a mobilului în energie electrică, care devine utilizabilă de proprii consumatori auxiliari (HVAC, compresor aer, servodirecție, etc) precum și de alte troleibuze aflate pe același sector de alimentare al rețelei fizice de tensiune. Prin frânarea "electrică" pe cel mai mare domeniu de turații al motorului de curent alternativ rezultă minimizarea uzurilor în sistemul de frânare pe discuri și tamburi. Troleibuzele sunt echipate cu

Tabel 1. Proprietăți ale rețelei de transport public cu troleibuze în Municipiul Timișoara

Linie	Stații capăt/Sens deplasare	Lungime sens (km)	Lungime tură completă (Km)	Durată sens	Durată tură	Nr. Vehicule /linie/zi lucrătoare	Total ture linie/zi lucrătoare	Total Km /zi
11	Baritiu-Arena Aqua	6,612	13,355	0:29	0:58	5	65	868,075
	Arena Aqua-Baritiu	6,743		0:29				
13	Baritiu-Pasaj CF Ovidiu Balea	4,399	8,310	0:27	0:53	2	34	282,540
	Pasaj CF Ovidiu Balea-Baritiu	3,911		0:26				
14	Baritiu-I.I.Brad	5,77	11,482	0:23	0:45	6	83	953,006
	I.I.Brad-Baritiu	5,712		0:22				
15	Mureș-Traian Grozăvescu	3,132	6,169	0:14	0:28	5	92	567,548
	Traian-Grozăvescu-Mureș	3,037		0:14				
16	Bd Sudului-Traian Grozăvescu	4,43	8,78	0:19	0:37	5	89	781,420
	Traian Grozăvescu-Bd. Sudului	4,35		0:18				
17	Baader -Agronomie	4,432	8,945	0:17	0:33	4	78	697,710
	Agronomie-Baader	4,513		0:16				
18	Baritiu-Agronomie	5,476	11,173	0:22	0:44	3	56	625,688
	Agronomie-Baritiu	5,697		0:22				
M11	Baritiu-Pod Ghiroda	12,48	23,78	0:41	1:20	3	57	1355,460
	Pod Ghiroda-Baritiu	11,3		0:39				
M14	Baritiu-Giratie Dumbravita	11,232	22,404	0:30	1:00	3	58	1299,432
	Giratie Dumbravita-Baritiu	11,172		0:30				
Total			114,398			36		7430,879

2. Necesitatea și oportunitatea investiției pentru care se aplică

Expansiunea urbană și degradarea semnificativă a mediului au condus la creșterea preocupărilor pentru asigurarea unei mobilități urbane durabile. Proiectul presupune achiziția de troleibuze destinate transportului public de persoane din Municipiul Timișoara pe traseele echipate cu rețea catenară de alimentare cu energie electrică precum și pe tronsoane noi sau pe trasee neechipate cu fire de alimentare (de ex. liniile 13, 15 și 16), prin funcționare în regim autonom fără utilizarea de combustibili fosili. Autonomia de deplasare și reducerea consumului specific de energie electrică se pot obține prin baterii de tractare care permit deplasarea parțială folosind energie de la rețeaua catenară și parțial energia acumulată în timpul mersului (in-motion charging) sau prin reutilizarea unui procent cât mai ridicat din energia electrică regenerată în regim de frânare electrodinamică prin stocarea energiei în unități de stocare formate din supercapacitori și baterii de acumulatori, precum și pentru consumatorii auxiliari proprii (HVAC, servodirectie, aer comprimat, etc).

Prin implementarea sistemelor de baterii în troleibuze se obține independența parțială față de linia aeriană, ceea ce înseamnă o mai mare eficiență economică și un pas înainte spre un transport public mai dinamic, eficient și durabil.

Necesitatea înnoirii parcului de vehicule prin achiziția de troleibuze noi rezultă din mai multe considerente, după cum urmează:

A. Reducerea amprentei de CO₂ și gaze poluante

Odată cu reducerea consumului specific actual al troleibuzelor existente se estimează o reducere a emisiilor de CO₂ și gaze poluante realizate pentru producerea energiei electrice. La un consum specific redus cu 1kWh/km față de consumul

specific real înregistrat astăzi de troleibuze, pentru un număr de 2.700.000 km efectuați anual (tabel 1 x 365 zile), rezultă reducerea consumului de energie electrică cu aproximativ 2.700 MWh. Conform normelor metodologice ANRE se face echivalarea producerii de energie electrică în Tone Echivalent Petrol astfel: $0,086\text{TEP}=1\text{MWh}$. Dacă pentru 1TEP rezultă 3,1t CO₂, rezultă, prin realizarea proiectului de înnoire troleibuze, reducerea producției de CO₂ cu $2.700 \times 0,086 \times 3,1 = 720$ t /an. Calculul are în vedere numărul de troleibuze utilizat conform tabel 1. (36 buc. Troleibuze zilnic). Dacă înnoirea se va face pentru un număr mai mic de troleibuze, calculul va fi proporțional ($\text{Nr TB}/36 \times \text{cantitate CO}_2$.)

B. Reducerea consumului de energie electrică cu implicații majore în reducerea cheltuielilor de exploatare

Consumul de energie electrică mediu al troleibuzelor Skoda 24Tr a fost inițial de 2,2KWh/Km măsurat prin diferența contorilor de energie electrică consumată din rețea și recuperată. Astăzi consumul în aceleași condiții de trasee a ajuns la aproximativ 2,7KWh/Km. Există o justificare dată de traficul mai aglomerat dar cu siguranță apare o componentă dată de uzura mecanică a vehiculelor care în medie au ajuns la peste 600.000 km. În același context al consumurilor energetice, există documentate soluții de vehicule electrice (troleibuze) din aceeași clasă de capacitate de transport care realizează consumuri specifice de 1,3-1,8 kWh/km. În condițiile actuale când energia electrică înregistrează scumpiri fără precedent, devine prioritară orientarea spre vehicule care să poată realiza consumuri minime de energie electrică.

C. Vârsta avansată a parcului actual de troleibuze

Troleibuze au fost achiziționate în anul 2008 și au fost înregistrate conform HG 2139 / 2004 conform punct 2.3.5.2. la durată normală de funcționare de 8 ani, care în prezent este cu mult timp depășită. Reparația capitală nu se justifică pentru faptul că cele mai multe din subansamble, în special cele electronice nu se mai afla în producția curentă a furnizorilor. Chiar dacă ar fi posibilă achiziția de piese originale, nu considerăm justificată cheltuiala unor sume importante care să facă funcțional un produs vechi care nu va fi în concordanță cu caracteristicile și performanțele tehnice actuale.

D. Starea tehnică precară a parcului de troleibuze

Inventarul actuală a parcului de troleibuze arată ca disponibil un număr de 44 buc. din numărul inițial de 50 buc. Troleibuze. Un număr de 6 troleibuze sunt considerate cu "daună totală" din care 2 buc au fost casate iar restul de 4 buc au demarată procedura de casare. În conformitate cu graficele de circulație, rezultă că zilnic sunt necesare 36 vehicule iar nevoia de a avea o rezervă pentru situațiile în care apar vehicule accidentate sau trebuie făcute reparații în cadrul programului de revizii curente, conduce la temerea că este posibil curând să nu mai poată fi asigurat serviciul la nivelul actual planificat și impus de licențele traseelor.

Starea tehnică a întregului parc de troleibuze este modestă din punct de vedere al calității vehiculelor puse la dispoziția publicului călător, vehicule la care este foarte vizibilă uzura și degradarea: scaunelor, barelor de susținere, vopsea alterată și urme de rugină în interior și exterior, etc.

E. Cheltuieli ridicate pentru reparații

Este cunoscut faptul că menținerea oricărui vehicul în condiții tehnice de siguranță și de calitate prin reparații curente, înregistrează cheltuieli care respectă așa numita curbă "cada de baie", adică la începutul și sfârșitul perioadei de utilizare cheltuielile sunt ridicate și scad treptat în zona de mijloc a perioadei de exploatare. Tabelul 2 prezintă situația cheltuielilor cu reparațiile parcului de troleibuze utilizat de RAT/STPT în perioada anilor 2010-2021.

Cheltuieli cu reparațiile - Sectia Troleibuze
Cont 9010.611.002

Cheltuieli cu prestări servicii - Sectia Troleibuze
Cont 9010.628.002

		6110 - reparații	6280 - servicii
2010	=	30,830.68	56,537.20
2011	=	49,417.18	24,510.97
2012	=	12,802.00	123,748.65
2013	=	12,353.60	58,290.73
2014	=	57,628.14	19,031.52
2015	=	228,498.50	28,922.43
2016	=	157,413.40	80,393.93
2017	=	43,597.98	44,231.65
2018	=	63,837.34	39,410.44
2019	=	136,150.97	45,780.81
2020	=	404,712.11	106,393.11
2021	=	364,297.40	74,004.69

1,561,539.30

701,256.13

Tabel 2 Cheltuieli reparații troleibuze conform evidențelor contabile STPT

3. Corelarea cu proiecte deja implementate la nivel local

Modernizarea și dezvoltarea transportului public de persoane prin moduri de transport nepoluante, cu impact pozitiv în general pentru mediul înconjurător, este o prioritate pentru Municipiul Timișoara. În ultimul timp au fost realizate mai multe proiecte finanțate din fonduri nerambursabile de care a beneficiat transportul public cu tracțiune electrică. Tabelul de mai jos cuprinde denumirea proiectelor care au fost realizate de Municipiul Timișoara pentru transport public electric:

<u>Denumire proiect</u>	<u>Cod SMIS</u>
Extinderea rețea troleibuz Dumbrăvița (Accesibilizarea zonei prin extinderea rețelei de troleibuz Timișoara-Dumbrăvița)	40812
Extinderea rețea troleibuz Ghiroda (Accesibilizarea zonei prin extinderea rețelei de troleibuz Timișoara-Ghiroda)	48121
Trafic management și supraveghere video	

4. Corelarea cu proiecte în curs de implementare de la nivel local

<u>Denumire proiect</u>	<u>Cod SMIS</u>
Înnoirea flotei de tramvaie Etapa 1	123654
Înnoirea flotei de tramvaie Etapa 2	129030
Înnoirea flotei de tramvaie Etapa 3	129031
Achiziție mijloace de transport public (autobuze electrice)	128114

5. Corelarea cu celelalte proiecte pentru care se aplică la finanțare

<u>Denumire proiect</u>	<u>Descriere</u>
Coridor de mobilitate „Magistrala verde” în Timișoara Bd. 16 Decembrie 1989 - Calea Șagului	Activități: Prioritizarea transportului public prin crearea de benzi dedicate Sursa de finanțare: buget local/POR 2021-2027
Bandă rapidă de transport public - Centru - Spitalul Județean	Activități: Prioritizarea transportului public prin crearea de benzi dedicate Sursa de finanțare: buget local/POR 2021-2027
Trafic management și supraveghere video (etapa II)	Investiția presupune continuarea proiectului implementat în perioada 2007-2013 Activități: extinderea sistemului de trafic management la nivelul zonei metropolitane. Sursa de finanțare: buget local/POR 2021-2027

6. Efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții

Înnoirea flotei de troleibuze are ca obiective principale următoarele aspecte:

- A. Reducerea consumului de energie electrică;
- B. Reducerea indirectă a producției de CO₂ și gaze poluante, urmare a reducerii consumului de energie electrică;
- C. Reducerea cheltuielilor de exploatare prin reducerea consumului de energie cât și prin reducerea cheltuielilor de reparații actuale;
- D. Dotarea modului de transport public cu troleibuze cu vehicule moderne, sigure și cu grad sporit de confort ;
- E. Dotarea modului de transport public cu troleibuze cu vehicule moderne cu un grad de confort sporit, cu accesibilitate pentru toți călătorii;
- F. Modificarea și adaptarea dinamică a traseelor de transport public prin dotarea cu vehicule care se pot deplasa autonom, fără investiții suplimentare în rețeaua de alimentare catenară și fără utilizarea de combustibili fosili;

7. Modul de îndeplinire a condițiilor aferente investițiilor

În ceea ce privește maturitatea intervenției, proiectul de investiții este în faza de elaborare documentație de achiziție. Proiectul „Achiziția de mijloace de transport mai puțin poluante necesare îmbunătățirii transportului public de călători în Municipiul Timișoara” este cuprins în bugetul multianual al unității administrativ-teritoriale Timișoara, astfel încât, până în 2023 se aproximează finalizarea achiziției a unui număr estimat de 25 de troleibuze.

Procedura de achiziție publică va fi demarată în cursul anului 2022, urmând să se finalizeze până la sfârșitul aceluiași an. Durata prezumată a contractului de furnizare este de 30 de luni, astfel încât livrarea, recepția și plata troleibuzelor se va realiza până la sfârșitul anului 2025.

Prin activitățile/măsurile sprijinite în cadrul *Planului Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10-Fondul Local*, apel de proiecte *I.1 Mobilitate urbană durabilă I.1.1 – Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante)*, se urmărește în operaționalizarea transportului public, creșterea eficienței transportului public de călători, a frecvenței și a timpilor săi de parcurs, accesibilității și transferului către acesta de la transportul privat cu autoturisme. De asemenea, se urmărește ca utilizarea autoturismelor să devină o opțiune mai puțin atractivă din punct de vedere economic și al timpilor de parcurs, față de utilizarea transportului public de călători, creându-se în acest mod condițiile pentru reducerea emisiilor de echivalent CO₂ din transport.

Proiectul îndeplinește criteriile și condițiile pentru obiectivul de investiții, și anume:

a) Troleibuzele vor fi omologate RAR la momentul efectuării recepției. Se va asigura respectarea standardelor de accesibilitate pentru accesul persoanelor cu dizabilități locomotorii;

Troleibuzele achiziționate vor fi omologate la momentul efectuării recepției (de către RAR sau AFER, după caz), în conformitate cu prevederile regulamentelor europene și naționale. De asemenea, se va asigura ca anvelopele cu care sunt dotate vehiculele de transport respectă cerințele privind zgomotul exterior la rulare, stabilite în *Regulamentul CE 2020/740 privind etichetarea pneurilor în ceea ce privește eficiența consumului de combustibil și alți parametri*. Totodată, se va asigura conformarea vehiculelor, acolo unde este cazul, cu cerințele cele mai recente privind emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI), în conformitate cu *Regulamentul (CE) nr. 595/2009*.

Astfel, investiția de față **nu are un impact previzibil semnificativ asupra obiectivului de mediu privind prevenirea și controlul poluării aerului, apei și solului**, luând în considerare efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării.

b) Alinierea obligatorie a investițiilor cu Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă / Strategiile Integrate de Dezvoltare Urbană/Planurile Generale de Urbanism, aprobate sau în curs de actualizare

Necesitatea proiectului este fundamentată în *Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Timișoara 2021-2030*. Intervenția propusă se regăsește la măsura 9.2.11 – Achiziție troleibuze electrice articulate / nearticulate noi (50 bucati) și infrastructura de incarcare – Etapa 1.

De asemenea, proiectul se regaseste de asemenea in *Strategia Integrată De Dezvoltare Urbană Timișoara 2021 – 2030, Masura 1.3.2 Modernizarea flotei de transport public cu vehicule ecologice*

c) Asigurarea serviciilor de transport public în zonele urbane funcționale și zonele peri-urbane, după caz. Asigurarea prioritizării și promovării transportului public prin planificarea benzilor și traseelor dedicate troleibuzelor, pe arterele cele mai frecventate și congestionate (pentru UAT care dețin străzi/bulevarde cu minim două benzi pe sens)

Asigurarea prioritizării și promovării transportului public este asigurată prin proiectele aflate în curs de implementare și finanțate prin *Programul Operațional Regional 2014-2020* derulate de Municipiul Timișoara, precum și proiectele care vor fi realizate din buget local și/sau din fonduri nerambursabile în exercițiul financiar 2021-2027 prezentate la capitolele anterioare, propuse prin *Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Timișoara 2015-2030*.

Din descrierea intervențiilor incluse în aceste proiecte rezultă îndeplinirea condiției de asigurare a prioritizării vehiculelor de transport public local, prin intermediul funcțiilor sistemului de management inteligent al transportului public, precum și asigurarea de benzi și trasee dedicate troleibuzelor, pe arterele cele mai frecventate și congestionate, prin proiectele de reabilitare și reamenajare a infrastructurii rutiere.

d) Deținerea unui contract de servicii publice cu operatori economici în concordanță cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007

Transportul public local din Municipiul Timișoara funcționează în baza contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane nr. 1812 / 22.07.2020, încheiat între Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „Societatea Metropolitană de Transport Timișoara” și operatorul de transport Societatea de Transport Public Timișoara, care respectă Regulamentul (CE) nr. 1370/ 2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători. Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local a fost încheiat pe o perioadă de 10 ani.

De asemenea, proiectele trebuie să respecte principiul DNSH (“Do not significant harm”), astfel cum este prevăzut la Articolul 17 din Regulamentul (UE) 2020/852 privind instituirea unui cadru care să faciliteze investițiile durabile.

- **Atenuarea și adaptarea la efectele schimbărilor climatice**

Investiția propusă în prezentul proiect vizează achiziția de troleibuze cu emisii zero de gaze cu efect de seră (GES) destinat transportului public, contribuind în mod semnificativ la atenuarea schimbărilor climatice.

Totodată, investiția **nu are un impact previzibil semnificativ asupra obiectivului de mediu privind adaptarea la schimbările climatice**, luând în considerare efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării.

- **Protecția și utilizarea sustenabilă a resurselor de apă**

În ceea ce privește activitățile specifice prezentului proiect, acestea nu prejudiciază utilizarea durabilă și protejarea resurselor de apă în sensul în care nu sunt nocive pentru starea bună sau potențialul ecologic bun al corpurilor de apă, inclusiv al apelor de suprafață și subterane.

În concluzie, investiția are un impact previzibil nesemnificativ asupra acestui obiectiv de mediu, ținând seama atât de efectele directe, cât și de cele primare indirecte pe întreaga durată a ciclului de viață, nefiind identificate riscuri de degradare a mediului legate de protejarea calității apei și de stresul hidric.

- **Economia circulară, prevenirea generării deșeurilor și reciclarea**

Se va avea în vedere ca activitățile specifice ce se vor derula în cadrul proiectului să nu prejudicieze în mod negativ economia circulară, inclusiv prevenirea generării de deșeuri și reciclarea acestora în cazul în care activitatea respectivă duce la ineficiențe în utilizarea materialelor sau a resurselor naturale, creșterii semnificative a generării, a incinerării sau a eliminării deșeurilor, sau în cazul în care eliminarea pe termen lung a deșeurilor poate cauza prejudicii semnificative și pe termen lung mediului.

Astfel, vor fi prevăzute măsuri de gestionare a deșeurilor atât în etapa de utilizare (întreținere), cât și la sfârșitul duratei de viață a flotei, inclusiv prin reutilizare și reciclare a bateriilor și a componentelor electronice:

- Pentru asigurarea mentenanței troleibuzelor nepoluante se va avea în vedere instruirea personalului operatorului de transport, sau încheierea de contracte cu firme specializate care să dețină un spațiu special amenajat pentru acest scop și care să asigure condițiile de siguranță necesare realizării serviciilor de mentenanță. Totodată, firma specializată va gestiona și deșeurile rezultate în conformitate cu prevederile legale în vigoare;
- Se va evita scoaterea din folosință a troleibuzelor nepoluante cu care se poate presta în condiții bune serviciul de transport public de călători, acesta putând fi supus serviciilor de modernizare, reparații, schimbări de componente, astfel încât să se asigure o utilizare durabilă a resurselor.

- Bateriile și acumulatorii industriali (ce includ bateriile și acumulatorii folosiți de troleibuzele electrice) vor fi colectate, tratate, reciclate și eliminate în conformitate cu prevederile legale în vigoare;
- Deșeurile de echipamente electrice și electronice (echipamente informatice și de telecomunicații de dimensiuni mici) vor fi gestionate în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

- **Protecția și refacerea biodiversității și ecosistemelor**

Traseele ce vor fi operate nu se suprapun cu zone sensibile din punctul de vedere al biodiversității sau în apropierea acestora, respectiv: *Rețeaua de arii protejate Natura 2000*, siturile naturale înscrise pe *Lista patrimoniului mondial UNESCO* și principalele zone de biodiversitate, precum și alte zone protejate, etc.

Având în vedere faptul că vehiculele achiziționate au emisii zero de gaze cu efect de seră (GES), se consideră că nu prejudiciază în mod semnificativ protecția și refacerea biodiversității și a ecosistemelor, nefiind nocive în mod semnificativ pentru condiția bună și reziliența ecosistemelor, sau nocive pentru stadiul de conservare a habitatelor și a speciilor, inclusiv a celor de interes pentru Uniune.

În concluzie, investiția propusă nu are un impact asupra obiectivului de mediu privind protecția și refacerea biodiversității și ecosistemelor, luând în considerare efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării.

8. Descrierea procesului de implementare

Etapele principale privind realizarea proiectului sunt:

1. Depunerea cererii de finanțare

- 1.1. Verificarea condițiilor de eligibilitate a Solicitantului și a proiectului în conformitate cu prevederile Ghidului Solicitantului;
- 1.2. Elaborarea documentelor suport obligatorii și specifice aferente cererii de finanțare, identificate ca atare în Ghidurile Solicitantului – Condiții specifice aferente apelurilor pe care se intenționează depunerea de aplicații de finanțare (nota de fundamentare, Acord de parteneriat, Protocol de asociere privind realizarea în comun a unei achiziții publice ocazionale, descrierea sumară a investiției);
- 1.3. Elaborarea cererii de finanțare cu respectarea cerințelor de fond și de formă stabilite de Autoritățile Finanțatoare în platforma dedicată PNRR).
- 1.4. Încărcarea cererii de finanțare în aplicația electronică MDLPA

2. Evaluarea dosarului aplicației de finanțare și formularea răspunsurilor la scrisorile de clarificare transmise de Autoritatea Finanțatoare

3. Semnarea contractului de finanțare

4. Implementarea proiectului:

- 4.1. Activitatea de pregătire a documentațiilor de achiziție și încheierea contractelor cu operatorii economici:
 - activități de proiectare (pentru stațiile de încărcare vehicule electrice) - cheltuieli pentru documentații suport și obținere avize, acorduri, autorizații;
 - achiziție vehicule de transport public nepoluant (troleibuze);
 - achiziția de lucrări de construcții și lucrări necesare pentru branșarea punctelor/stațiilor de reîncărcare a vehiculelor electrice;
- 4.2. Activitatea de proiectare (lucrări de energoalimentare și construcție/instalare stații de reîncărcare);
- 4.4. Livrarea echipamentelor și vehiculelor achiziționate;
- 4.5. Realizarea lucrărilor de construcție și branșare necesare pentru implementarea proiectului (stații de reîncărcare);

Troleibuzele electrice vor fi fabricate în conformitate cu documentele de standardizare în vigoare, cu reglementările naționale și internaționale privind condițiile tehnice care trebuie îndeplinite de autovehiculele rutiere, pentru a putea circula pe drumurile publice din România.

Totodată, acestea vor fi echipate complet pentru îndeplinirea condițiilor legate de fiabilitate, securitate, confort, protecție ambientală la nivelul normelor europene actuale și vor asigura o fiabilitate ridicată, o mentenanță scăzută și o accesibilitate ușoară la agregate.

Troleibuzele vor fi omologate la momentul efectuării recepției. Totodată, *partenerii* vor asigura respectarea standardelor de accesibilitate pentru accesul persoanelor cu dizabilități locomotorii.

Implementarea proiectului va conduce la scăderea emisiilor de CO₂, atât ca urmare a investițiilor (achiziția de troleibuze electrice) realizate în sistemul de transport public pentru asigurarea unui transport în comun eficient, rapid, modern și accesibil, cât și datorită investițiilor realizate prin proiecte complementare, cum ar fi: extinderea sistemului de management al transportului public, realizarea de platforme smart dedicate transportului public, asigurarea de benzi dedicate pentru transportul public, prioritizarea vehiculelor de transport public, asigurarea intermodalității între modurile de transport alternative, cât și a unor măsuri operaționale adiacente, precum acțiuni de informare, promovare și conștientizare pentru locuitorii din localitățile care fac parte din A.D.I. de transport metropolitan, derulate în scopul schimbării mentalităților privind deplasările zilnice către moduri de deplasare durabile, nepoluante.

În vederea implementării proiectului, se va constitui o echipa de implementare interdepartamentală și interinstituțională. Componenta propusă a echipei este următoarea: manager proiect – responsabil contract de finanțare, asistent proiect, responsabil tehnic (inginer/ specialist transport public urban/vehicule rutiere), manager tehnic, responsabil achiziții publice, responsabil financiar și juridic.

Echipa de implementare a proiectului

- **Manager de proiect:** coordonează activitățile proiectului, monitorizează planificarea acțiunilor proiectului, urmărește respectarea cerințelor de implementare, coordonează realizarea evaluării interne a proiectului, supervizează raportările solicitate de finanțator, verifică documentația transmisă la MDLPA; asigura întocmirea documentației în formatele interne/cele impuse de finanțator; verifică rapoarte/cererile de rambursare/cererilor de plată;
- **Asistent proiect:** menține relația cu finanțatorul; participă la întrunirile echipei de proiect/implementare; asigura interfața cu Consiliul Local pentru proiectele de Hotărâre și prezintă materiale în vederea aprobării; verifică elaborarea rapoartelor; asigură respectarea regulilor impuse de finanțator prin contractul de finanțare; verifică documentații întocmite de echipa de proiect;
- **Manager tehnic:** coordonează activitățile de execuție și furnizare în vederea implementării proiectului, organizează și participă la activitatea de recepție a troleibuzelor livrate în conformitate cu cerințele tehnice contractate, organizează și participă la activitatea de recepție la terminarea lucrărilor și aprobă referatele de plată aferente facturilor emise. monitorizează implementarea contractului de furnizare a troleibuzelor care urmează a se achiziționa, participă la recepția troleibuzelor livrate în conformitate cu cerințele tehnice contractate și certifică necesitatea și oportunitatea plăților în proiect;
- **Responsabil financiar:** monitorizează efectuarea cheltuielilor conform bugetului și le înregistrează în evidențele financiar contabile, corelând toate informațiile financiar contabile ale proiectului; asigura respectarea regulilor financiare, furnizează datele relevante pentru realizarea rapoartelor financiare periodice;
- **Responsabil tehnic:** monitorizează implementarea contractelor de furnizare a troleibuzelor, de execuție a lucrărilor de construcții și instalare a stațiilor de încărcare, participă la recepția troleibuzelor livrate în conformitate cu cerințele tehnice contractate, participă la recepția la terminarea lucrărilor și aprobă referatele de plată aferente facturilor emise.
- **Responsabil achiziții publice:** verifică documentația de atribuire pentru achizițiile realizate în cadrul proiectului; organizează, lansează și realizează procedurile de atribuire.

Echipa de proiect va asigura activitățile de comunicare, management financiar, monitorizarea rezultatelor și evaluarea proiectului pentru realizarea obiectivelor cu respectarea calendarului și bugetului.

Investiția propusă urmărește îndeplinirea obiectivelor strategice și operaționale stabilite prin *PMUD si SIDU* privind reducerea emisiilor de CO₂ și a gazelor cu efect de seră datorate utilizării autoturismului personal, concomitent cu încurajarea și dezvoltarea de infrastructuri pentru moduri de transport alternative și durabile, nepoluante – transportul public.

Documentația tehnică (caietul de sarcini, factorii de calitate etc.) va fi elaborată de către managerul tehnic și responsabilul tehnic în colaborare cu responsabilul achiziției publice. Responsabilul achiziției publice elaborează documentația de achiziție (fișa de date, model contract, criteriile de calificare) și este responsabil de aplicarea procedurii de achiziție.

Recepția troleibuzelor va fi efectuată de către comisia de recepție de specialitate și vor fi date ca bunuri de retur către operatorul de transport desemnat conform contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public.

Detalii privind traseele (rute existente și nou înființate) pe care vor fi utilizate troleibuzele, modul de operare a acestora (interval de timp, număr vehicule/rută) vor fi stabilite de către echipa de proiect pe baza detaliilor tehnice transmise de operatorul de transport desemnat.

9. Alte informații

Pentru asigurarea transportului public, Societatea Metropolitană de Transport Timișoara a încheiat un Contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public nr.1812/22.07.2020, în concordanță cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.

Beneficiarul își asumă prezentarea în etapa de implementare a următoarelor documente:

Raport privind asigurarea prioritizării și promovării transportului public prin planificarea benzilor și traseelor dedicate troleibuzelor, pe arterele cele mai frecventate și congestionate (pentru UAT care dețin străzi/bulevarde cu minim două benzi pe sens);

Documente care să ateste **omologarea mijloacelor de transport**;

Dovada funcționării mijloacelor de transport achiziționate (raport asumat de către beneficiar).

Raport privind numărul de pasageri care utilizează mijloacele de transport achiziționate și numărul total de pasageri care utilizează serviciul de transport public

Direcția Incubator de Proiecte,
Serviciul Finanțări Nerambursabile

Director executiv,

Adriana DEACONU

Șef Serviciu,

Daniela GHINEA