JUDEȚUL HUNEDOARA
ORASUL HATEG
PRIMAR

Anexa nr. 2 la proiectul de hotărâre nr. 65/2022

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

	Planului Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 – Fondul Local	Titlu apel proiect ***PNRR/2022/C10/I.1.1*** **- Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante)**
1.	Descrierea pe scurt a situației actuale (date statistice, elemente specifice, etc.)	Economia României a fost afectată major de pandemie și de restricțiile drastice de mobilitate fizică implementate rapid în scopul limitării extinderii. Sub impactul lor, economia a suferit în trimestrul II din 2020 o severă contracție, recuperată parțial în trimestrele III și IV din 2020, și respectiv în trimestrul I din 2021. Economia României a înregistrat un avans de 6,3% în 2021, grație unei cereri interne solide, însă ritmul de creștere va încetini până la 4,2% în acest an, pentru ca în 2023 să accelereze ușor la 4,5%, conform previziunilor economice de iarnă, publicate de Comisia Europeană (CE). În ultimul trimestru al lui 2021, creșterea economică a încetinit în principal datorită restricțiilor de aprovizionare, a noului val de infecții cu COVID-19 și a relansării puternice a inflației. Invazia Ucrainei de către Rusia în februarie 2022 va influența negativ atât evoluția economiei naționale, cât și cea europeană. Toate aceste efecte, necesită un răspuns ferm din partea autorităților naționale, cât și europene. Provocări semnificative se remarcă în economia României, dincolo de aspectele majore de sistem, în ceea ce privește dezvoltarea locală. Afectate semnificativ de pandemie, UAT-urile din România au o scădere semnificativă a veniturilor proprii. Această situație duce la o reducere semnificativă a investițiilor în domenii cum ar fi educația, sănătatea și infrastructura locală. Nivelul cheltuielilor pentru investiții la nivelul UAT-urilor este redus (15-20% din bugetul local înainte de pandemie) și este în mare măsură finanțat din fonduri europene. Prin urmare, este nevoie de o injecție de capital pentru a continua investițiile în infrastructura locală și pentru a crește astfel reziliența localităților în perioada de redresare economică. Ținând cont că într-o perioadă de criză economică, veniturile locale sunt și mai reduse, este nevoie de suport financiar suplimentar pentru asigurarea bunăstării populației și

		garantarea unor servicii publice de calitate în perioada imediat următoare, cu accent pe tranziția verde și digitală. Nevoia unei transformări urbane sustenabile este subliniată de Agenda 2030 pentru Dezvoltare Durabilă, în special Obiectivul 11 pe Dezvoltare Durabilă, care este dedicat transformării orașelor în unele incluzive, sigure, reziliente și durabile. Alte documente majore ce propun această transformare includ Noua Agendă Urbană, Acordul de la Paris și Pactul Ecologic al Comisiei Europene. Noua Cartă de la Leipzig, adoptată în 30 noiembrie 2020, oferă un cadru de politici pentru a cuprinde dimensiunea urbană în acordurile europene și globale și pentru a promova orașe mai verzi, mai echitabile, mai productive și mai bine guvernate. Conform Raportului de Țară întocmit de către Comisia Europeană (CE) în 2020, consecințele socio-economice ale pandemiei de COVID-19 se vor resimți, în mod inegal, în diferitele regiuni ale României din cauza decalajelor semnificative în materie de investiții și de productivitate a forței de muncă și a profilurilor de specializare diferite. Acest lucru implică un risc considerabil de adâncire a disparităților regionale în România, inversând tendința observată de reducere ușoară a disparităților dintre București-Ilfov și restul regiunilor sau dintre zonele urbane și cele rurale. Combinată cu riscul perturbării temporare a procesului de convergență între statele membre, situația actuală impune adoptarea unor răspunsuri specifice în materie de politică. În contextul epidemiei de COVID-19, este foarte probabil ca provocările existente să se accentueze, pe fondul creșterii rapide a șomajului și a inactivității. Disparitățile regionale mari și productivitatea scăzută a anumitor sectoare au un impact negativ asupra creșterii durabile pe termen lung. Totodată, toate administrațiile locale au fost obligate să devină actori relevanți în gestionarea situației de criză, fiind responsabile cu aspectele critice ale măsurilor de izolare, asigurarea serviciilor de sănătate și sociale, dezvoltarea economică și investiții publice. Administrațiile locale sunt motoarele care facilitează prestarea serviciilor publice, dezvoltarea economică și investițiile în infrastructură. Totuși, închiderea companiilor, pierderea locurilor de muncă și alte efecte economice au atras un declin al veniturilor fiscale pe durata crizei, punând presiuni financiare majore pe numeroase administrații locale. Conform estimărilor, administrațiile locale ar putea înregistra, în medie, pierderi de venituri de 15-25% în 2021, cele mai afectate fiind orașele cu baze economice mai puțin diversificate și

localitățile rurale.

De asemenea, este necesar ca în localitățile din România să fie efectuate investiții în infrastructura locală, pentru a adapta localitățile la noile condiții de siguranță și pentru a contracara tendințele nesustenabile generate de pandemie, respectiv izolare, segregare, inclusiv utilizarea autoturismelor personale în detrimentul transportului public.

Cheltuielile cu bunuri și servicii în 2020 au fost în creștere cu 6,9% față de anul precedent. În cadrul bugetului general consolidat, majorările față de medie se înregistrează la nivelul administrației locale, majorările fiind determinate, în special, de plăți suplimentare pentru medicamente, materiale sanitare, reactivi și alte produse necesare diagnosticării și tratării pacienților infectați cu SARS-CoV-2.

La nivel de venituri proprii, la nivelul anului 2020, comunele au o pondere de 33,1% din total venituri, față de 51% pentru orașe și 73,7% pentru municipii. La nivel național, media de venituri proprii la nivelul UAT-urilor este de 54,5%, indicator care demonstrează importanța accesării fondurilor UE nerambursabile ca sursă de bază pentru creșterea investițiilor locale.

Planul Național de Redresare și Reziliență al României (PNRR) este conceput așa încât să asigure un echilibru optim între prioritățile Uniunii Europene și necesitățile de dezvoltare ale României, în contextul recuperării după criza COVID-19 care a afectat semnificativ țara, așa cum a afectat întreaga Uniune Europeană și întreaga lume.

Ținând cont de situația actuala, modernizarea României cu ajutorul **Mecanismului de Redresare și Reziliență (MRR)** reprezintă o șansă istorică, un proiect național care aduce reformele necesare dezvoltării reale a unei țări europene din era verde și digitală.

- ✓ **Obiectivul general** al PNRR al României este corelat în mod direct cu Obiectivul general al MRR, așa cum este inclus în **Regulamentul 2021/241 al Parlamentului European și al Consiliului, din 12 februarie 2021, art.4.** Astfel, obiectivul general al PNRR al României este *dezvoltarea României prin realizarea unor programe și proiecte esențiale, care să sprijine reziliența, nivelul de pregătire pentru situații de criză, capacitatea de adaptare și potențialul de creștere, prin reforme majore și investiții cheie cu fonduri din Mecanismul de Redresare și Reziliență.*
- ✓ **Obiectivul specific** al PNRR este și el corelat cu cel

		al mecanismului, detaliat în Regulament, și anume de *a atrage fondurile puse la dispoziție de Uniunea Europeană prin NextGenerationEU în vederea atingerii jaloanelor și a țintelor în materie de reforme și investiții.* **Prin PNRR este propusă si Componenta C10 - Fondul local, cu 5 reforme principale și 6 tipuri principale de investiții, prin care administrația locală să poată realiza dezvoltarea necesară.** *Reforme principale:* *R1: Crearea cadrului pentru mobilitate urbană durabilă* *R2: Crearea cadrului de politică pentru o transformare urbană durabilă* *R3: Crearea unui cadru de politică pentru o transformare rurală durabilă: instituirea de consorții administrative în zonele rurale funcționale* *R4: Îmbunătățirea calității locuirii.* **Componenta C10** - **Fondul local** ajută la decarbonizarea transportului, creșterea eficienței energetice, respectiv dezvoltarea unei mobilități locale durabile, prin extinderea accesului la servicii esențiale pentru toți cetățenii. Unul din obiectivele principale este *asigurarea cadrului necesar pentru dezvoltarea durabilă a localităților din România prin investiții în infrastructura locală care vor susține reziliența și tranziția verde a zonelor urbane și rurale, precum și reducerea disparităților teritoriale la nivel regional, intra-regional și intra-județean.* Axă specifică de investiții este reprezentată de **axa I.1.1 - Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante).** **Hațeg** (în maghiară Hátszeg) este un oraș localizat în județul Hunedoara, Transilvania, România. Orașul se află în de Orașul Hațeg se întinde pe o suprafață de 6.156 ha, din care intravilan 624,58 ha și extravilan 5.531,42 ha. Din punct de vedere administrativ, orașul Hațeg are în componență următoarele localități: • Hațeg – reședință administrativă; • Nălațvad; • Silvașu de Sus • Silvașu de Jos Orașul se regăsește întro depresiune care poartă numele de Țara Hațegului. Țara Hațegului este una dintre microregiunile cele mai bogate din România din punct de vedere istoric: aici se găsesc câteva dintre cele mai importante monumente de arhitectură și arheologie din țară. Tot în Țara Hațegului a fost realizată una dintre cele mai ambițioase amenajări hidroenergetice din țară. Zona este cunoscută și pentru fosilele de dinozauri găsite aici de

		către Graf Nopcsa. La limita de Vest a Țării Hațegului a fost înființată de către romani, pe teritoriul actualei comune Sarmizegetusa, capitala provinciei romane Dacia, Ulpia Traiana Sarmizegetusa. Fondul locativ al orașului Hațeg este alcătuit din fondul locativ public și fondul locativ privat. Conform datelor Institutului Național de Statistică, la sfârșitul anului 2020 fondul locativ public era format din 50 locuințe, iar fondul locativ privat era format din 4.251 locuințe, în total 4.301 locuințe. Din totalul de 4.301 locuințe, un procent de aproximativ 98,84 % (aproximativ 4.251 locuințe) este reprezentat de locuințele proprietate privată și numai 1,16 % (aproximativ 5 locuințe) de cele proprietate publică. Conform Strategiei de dezvoltare locală, respectiv a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, la nivelul orașului Hațeg se dorește înființarea unui serviciu de transport public local, care să deservească locuitorii orașului și să ajute direct la creșterea condițiilor de viață pe raza orașului.. **Prin realizarea interventiei sustinute de *Reforma R1. Crearea cadrului pentru mobilitate urbană durabil, se dorește achiziționarea a două autobuze electrice 10m, inclusiv stații de reîncărcare.*** Obiectivele specifice sunt reprezentate de: - Îmbunătățirea condițiilor de mobilitate; - Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transporturi; - Sporirea siguranței rutiere în zonele de circulaţie, prin soluții digitale și ecologice de transport. Obiectivul primordial este de a teritorializat acordarea finanțărilor, în acest fel asigurând o acoperire la nivel național și oferind acces tuturor UAT-urilor la multiple investiții, în funcție de criteriile de eligibilitate.
2.	Necesitatea și oportunitatea investiției pentru care se aplică	**Necesitatea investiției** Investiția prezentată mai sus își propune să îmbunătățească calitatea vieții locuitorilor din **UAT Orașul Hațeg** prin accesul la un vehicul nepoluante care va contribui la reducerea consumului de combustibili fosili și reducerea nivelului de CO2 eliberat în atmosferă. Aceasta investiție rezultă necesară și oportună deoarece obiectivele acesteia corespund necesităţilor din punct de vedere funcțional, prin crearea premiselor necesare pentru

		asigurarea populației cu servicii esențiale, contribuind astfel la atingerea obiectivului European al coeziunii economice și sociale, prin îmbunătățirea infrastructurii serviciilor de transport. Beneficiarii acestei investiții vor fi locuitorii **Orașului Hațeg** care vor beneficia de calitatea îmbunătățita vieții și va crește accesul la soluții de mobilitate durabile și sigure. Deși, conform delimitării administrative tradiționale, gradul de urbanizare în România este de numai 55%, acesta crește la 76% după metodologia UE-OCDE, care ține cont de relațiile funcționale și dinamica regională identificate în baza fluxurilor de navetă. Astfel, prin PNRR este propusă Componenta C10 - Fondul local, cu 5 reforme principale și 6 tipuri principale de investiții, dedicată administrației locale pentru a susține infrastructura locală și a reduce decalajul socio-economic. Multe administrații locale, în special cele mici și mijlocii, mai puțin dinamice, nu au realizat suficiente investiții pentru îmbunătățirea calității vieții, fiind copleșite de declinul demografic, rata mare de spații vacante și nevoia de a furniza servicii publice de bază. Deși numărul de autobuze pe cap de locuitor în România este unul dintre cele mai mici din Europa, numărul de autovehicule a crescut de patru ori din 1990 și până în prezent. În acest timp, infrastructura de transport public de la nivel local a stagnat, sau chiar s-a diminuat, numărul autovehiculelor de transport public scăzând cu 26,2%, iar lungimea totală a liniilor de transport public (fără autobuze) a scăzut cu 15%. Din perspectiva mobilității urbane durabile, un factor important pentru creșterea bruscă a emisiilor de GES în sectorul transporturilor urbane este creșterea motorizării private. Deși sub media la nivelul UE, proprietatea de mașini a crescut constant în ultimii 20 de ani, ajungând la 261 de mașini la 1.000 de locuitori în 2018 (media la nivelul UE se situează la 505 mașini la 1.000 de locuitori). Mai mult, există încă vehicule care circulă în orașe care sunt vechi și se caracterizează prin consum ineficient de combustibil. Acest lucru afectează negativ emisiile de GES și calitatea generală a aerului. De fapt, în 2017, România a importat 520.000 de vehicule la mâna a doua care nu respectă reglementările de mediu de la nivelul UE. Între 2011 și 2017, numărul autoturismelor second-hand înmatriculate a crescut cu 450%. În consecință, în 2019, peste 74% din toate

		autoturismele înmatriculate în România erau mai vechi de 10 ani, corespunzând standardelor de emisii Euro 4, 3, 2, 1 sau 0. Un factor suplimentar care contribuie la această situație este inexistența unui cadru legal pentru adoptarea de zone cu emisii zero în municipii și orașe. Toate vehiculele electrice sunt considerate conforme cu normele de poluare Euro 6. Cu toate acestea, ele diferă în ceea ce privește emisiile de CO2, care pot fi considerate zero doar în cazul utilizării de energie electrică ce provine exclusiv din energie hidroelectrică curată, energie eoliană, energie fotovoltaică etc. Obiectivele generale urmărite prin strategiile actuale în domeniul transporturilor sunt: • Diminuarea emisiilor generate de rețeaua de transport urbană și interurbană în scopul reducerii impactului asupra mediului înconjurător; • Atingerea unor niveluri durabile de consum de energie pentru transporturi prin diminuarea emisiilor de gaze cu efect de seră; • Reducerea zgomotului generat de mijloacele de transport pentru minimizarea impactului asupra sănătății populației; • Atingerea și încadrarea emisiilor de CO2 a vehiculelor sub 120 g/km; Un alt factor ce generează poluarea aerului este congestia traficului. Aceasta este raportată a fi o problemă în creștere în mai multe orașe, pe măsură ce numărul vehiculelor personale crește. Congestia, cu caracterul rezultat start-stop al ciclului de conducere pe care îl impune vehiculelor, crește semnificativ emisiile de GES din traficul rutier. În acest context, trebuie promovate mijloace alternative de transport – transportul public, respectiv, utilizarea mijloacelor de transport nemotorizate/nepoluante; și trebuie utilizate sistemele digitale de gestionare a traficului. Principalele necesități întâlnite la nivel local sunt: Investițiile insuficiente și bugetul local de investiții limitat afectează potențialul de dezvoltare economică a localității. Sunt necesare investiții noi și durabile în infrastructură, care să ajute la creșterea economică locală. Reducerea emisiilor generate de sectorul transporturilor, al construcțiilor și cel agricol este esențială pentru atingerea obiectivelor naționale climatice. Investițiile durabile pentru infrastructură și transport sunt esențiale pentru atingerea obiectivelor urmărite în materie de climă și energie și pentru conturarea unui nou model de creștere economică.

		Este imperativ necesară reducerea emisiilor de CO2 prin promovarea transportului cu bicicleta la nivelul localității. Starea și fiabilitatea infrastructurii de transport este în continuare slabă, situându-se sub nivelul altor localități din regiune și sub media națională. Infrastructura de transport subdezvoltată, în special pentru pietoni și bicicliști, viteza excesivă și asigurarea slabă a respectării legii contribuie la o siguranță rutieră slabă. O bună parte din populație este reprezentată de pensionari, lucrători în agricultură și alte categorii defavorizate care nu au o putere de cumpărare ridicată și nu își permit să reînnoiască autovehiculele personale la o perioadă de 5-7 ani. De asemenea, inflația afectează costurile cu combustibil, respectiv cu întreținerea mașinilor și piesele de schimb. Măsurile luate în pandemie au restrâns mobilitatea cetățenilor și a rezultat o necesitate acută de a implementa soluții de transport alternativ reziliente, care să permită transportul pe raza localității în situații de urgență ori revenire a pandemiei. Având în vedere, nevoile menționate la nivelul localității, consideram necesar înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante), pentru creșterea calității vieții la nivelul UAT-ului și îmbunătățirea infrastructurii de bază. Astfel, considerăm necesara această investiție deoarece va încuraja astfel utilizarea mijloacelor de transport alternative, nepoluante și benefice sănătății utilizatorilor, contribuind la limitarea congestiilor în trafic, a poluării și la creșterea siguranței în trafic. **Oportunitatea investiției** U.A.T. Orașul Hațeg ca beneficiar direct pentru sprijinul acordat prin Planul Național de Redresare și Reziliență consideră ca fiind necesară și oportună realizarea pe teritoriul localității a obiectivului de investiții Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante). Oportunitatea investiției rezidă în posibilitatea accesării unor fonduri nerambursabile din PNRR, componenta C10 – Fondul Local, axa I.1.1 - Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante), implementat de către Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației (MDLPA) pentru utilizarea mijloacelor de transport alternative, nepoluante

		și benefice sănătății utilizatorilor, contribuind la limitarea congestiilor în trafic, a poluării și la creșterea siguranței în trafic. MDLPA asigură implementarea Componentei C10 – Fondul local la nivel național, care ajută la decarbonizarea transportului, creșterea eficienței energetice, respectiv dezvoltarea unei mobilități locale durabile, prin extinderea accesului la servicii esențiale pentru toți cetățenii. Unul din obiectivele principale este asigurarea cadrului necesar pentru dezvoltarea durabilă a localităților din România prin investiții în infrastructura locală care vor susține reziliența și tranziția verde a zonelor urbane și rurale, precum și reducerea disparităților teritoriale la nivel regional, intra-regional și intra-județean. Obiectivul acestei investiții este de a crește accesul la soluții de mobilitate durabile și sigure. Investiția va îmbunătăți infrastructura de transport, asigurându-și durabilitatea mediului prin achiziția de două noi vehicule de transport public cu emisii zero, respectiv stații de reîncărcare aferente. Investițiile se vor baza în mod egal pe alinierea obligatorie la criteriile din ghid asigurând acoperirea cu servicii de transport public în traficul local. Aceasta investiție permite achiziționarea a două vehicule nepoluante noi cu emisii zero de gaze de eșapament reprezentat de autobuze electrice/hidrogen de 10m, respectiv stații de reîncărcare aferente (2 stații de reîncărcare lentă la autobază, o stație de reîncărcare rapidă pe traseu). Prin aceste măsuri se contribuie la limitarea poluării, evitarea blocajelor din trafic și la creșterea rezilienței populației, fiind promovat un mod sănătos de transport. De asemenea, prin crearea unor infrastructuri dedicate, se va asigura o creștere a siguranței în trafic, fiind separate fluxurile ciclabile de cele pietonale sau auto. Implementarea unui nou sistem de transport în comun bazat pe vehicule electrice asigură o tendință de creștere a dinamicii transportului în comun, în raport cu transportul individual cu autovehicule personale, ceea ce contribuie la menținerea și îmbunătățirea parametrilor calitativi ai stării mediului, prin reducerea poluării aerului, respectiv prin minimizarea emisiilor de CO2. Un alt motiv care justifică eficiența utilizării vehiculelor electrice este reducerea nivelului de zgomot în mediul urban. Conform prevederilor HG 321/2005 privind

		evaluarea și gestionarea zgomotului ambiental în România valoarea țintă ce trebuie atinsă pentru zgomotul aferent traficului rutier este de 50 dB(A). Astfel, prin implementarea acestui proiect se va asigura alinierea îndeplinirii celor menționate mai sus cu cerințele ghidului privind înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante).
3.	Corelarea cu proiecte deja implementate la nivel local	La nivel de UAT, investiția propusă este corelată cu următoarele proiecte implementate: **1. Cod SMIS 10874 - Reabilitarea şi modernizarea rețelei de străzi urbane în Orașul Hațeg**, program POR 2007- 2013, axa 2 ,DMI 2.1, valoare proiect 29.175.756,61 lei. Investiţie finalizata la data de 26 iunie 2015. Scop proiect - Dezvoltarea rețelei de transport, fluidizare trafic urban, reducere timp de transport, eliminare blocaje rutiere, descongestionarea drumurilor naționale DN66 şi DN 68. **2. Cod SMIS 48909 – Centrul de informare Turistică Hațeg**, program POR 2007-2013 ,axa 5 DMI 5.3, valoare proiect 590.857,20 lei. Investiție finalizată la data de 31 decembrie 2015. Scop proiect - Construirea şi dotarea Centrului de informare turistică în Orașul Hațeg, realizarea unui portal web pentru promovarea turismului în Orașul Hațeg şi în Țara Hațegului, realizare broșuri ,pliante necesare promovării Tarii Hațegului. Împreună, implementarea acestor proiecte va ajuta la dezvoltarea locală a UAT-ului, respectiv la reducerea disparităților economice și sociale, și vor solidifica coeziunea teritorială prin asigurarea unor servicii administrative mai bune pentru cetățeni, respectiv o infrastructură care vor contribui la dezvoltarea durabilă a UAT, reducerea consumului de combustibili fosili și reducerea nivelului de CO2 eliberat în atmosferă. Aceste proiecte contribuie la creșterea calității vieții în comunitatea locală și în linii generale, proiectul va contribui la îmbunătățirea condițiilor de trai din localitate, la împiedicarea fenomenului de depopulare a localității și un mai bun nivel de trai.
4.	Corelarea cu proiecte în curs de implementare de la nivel local	La nivel de UAT, investiția propusă este corelată cu următoarele proiecte din surse locale, naționale și fonduri europene în curs de implementare (fonduri locale, naționale, europene): **1. Cod SMIS 126876 - Modernizarea, extinderea si eficientizarea sistemului de iluminat public in Orașul Hațeg** (data finalizare implementare: 31.08.2022), Programul Operațional Regional 2014-2020, Componentă 1 - Apel : POR/300/3/1/Creșterea eficienței energetice în clădirile rezidențiale, clădirile publice și sistemele de iluminat public, îndeosebi a celor care înregistrează

		consumuri energetice mari/1/Creșterea eficienței energetice în clădirile rezidențiale, clădirile publice și sistemele de iluminat public, îndeosebi a celor care înregistrează consumuri energetice mari. Obiectiv general - Obiectivul general al proiectului consta in cresterea eficientei energetice in iluminatul public din Orașul Hațeg, județul Hunedoara. Valoare proiect: 3.986.895,95 lei. Procent implementare 30%, faza actuala: publicare licitație achiziție lucrări. **2. Cod SMIS 146275 - Sprijin la nivelul Regiunii de Dezvoltare Vest pentru pregătirea de proiecte finanțate din perioada de programare 2021-2027 - Reabilitarea și extinderea zonelor verzi și parcurilor publice** (data finalizare implementare: 31.12.2022), Programul Operațional Asistenta Tehnica 2014 – 2020 Axa Prioritară 1 – Acțiunea 1.1.1. „Asistență orizontală pentru beneficiarii fondurilor ESI și specifică pentru beneficiarii POAT, POIM și POC, inclusiv instruire pentru aceștia și pentru potențialii beneficiari FESI”. Împreună, implementarea acestor proiecte va ajuta la dezvoltarea locală a UAT-ului, respectiv la reducerea disparităților economice și sociale, și vor solidifica coeziunea teritorială prin asigurarea unor servicii administrative mai bune pentru cetățeni, respectiv o infrastructură care vor contribui la dezvoltarea durabilă a UAT, reducerea consumului de combustibili fosili și reducerea nivelului de CO2 eliberat în atmosferă. Obiectivul general al proiectului îl reprezintă pregătirea de proiecte mature în domeniile de mobilitate urbană, regenerare urbană, centre de agrement/baze turistice, infrastructura si servicii publice de turism, inclusiv obiectivele de patrimoniu cu potențial turistic, infrastructură rutieră de interes județean, inclusiv variante ocolitoare și / sau drumuri de legătură, ce pot fi finanțate din fonduri externe nerambursabile acordate în perioada de programare 2021-2027, în cadrul Politicii de Coeziune, la nivelul regiunii Vest. Valoare implementare: 457.527,18 lei. Procent implementare: 50%, faza actuala: licitație in derulare pentru achiziţie Servicii proiectare Aceste proiecte contribuie la creșterea calității vieții în comunitatea locală și în linii generale, proiectul va contribui la îmbunătățirea condițiilor de trai din U.A.T, la împiedicarea fenomenului de depopulare a localității și un mai bun nivel de trai.
5.	Corelarea cu celelalte proiecte pentru care se aplică la finanțare	La nivel de UAT, pe lângă investiția propusă, dorim să aplicăm pentru obținerea de finanțare PNRR pentru următoarele proiecte de interes local: - C10 Fondul Local - I.1.4 - 4 Asigurarea infrastructurii

		pentru transportul verde – piste pentru biciclete (și alte vehicule electrice ușoare) la nivel local/metropolitan - C10 Fondul Local - I.2 - Construirea de locuințe nZEB plus pentru tineri/ locuințe de serviciu pentru specialiști din sănătate și învățământ - C10 Fondul Local - I.3 - Reabilitarea moderată a clădirilor publice pentru a îmbunătăți serviciile publice prestate la nivelul unităților administrativ-teritoriale - C10 Fondul Local I.4 - Elaborarea / actualizarea în format GIS a documentațiilor de amenajare a teritoriului și de planificare urbană Împreună, implementarea acestor proiecte va ajuta la dezvoltarea locală a orașului, respectiv la reducerea disparităților economice și sociale, și vor solidifica coeziunea teritorială prin asigurarea unor servicii administrative mai bune pentru cetățeni, respectiv o infrastructură care vor contribui la dezvoltarea durabilă a orașului, reducerea consumului de combustibili fosili și reducerea nivelului de CO2 eliberat în atmosferă. Aceste proiecte contribuie la creșterea calității vieții în comunitatea locală și în linii generale, proiectul va contribui la îmbunătățirea condițiilor de trai din UAT, la împiedicarea fenomenului de depopulare a localității și un mai bun nivel de trai.
6.	Efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții	Ca stat membru al UE, România, și-a asumat angajamente și responsabilități în legătură cu protecția mediului, pentru limitarea efectelor schimbărilor climatice, alăturându-se astfel inițiativelor comune ale statelor implicate în reducerea poluării. Principalul obiectiv al statelor semnatare a Protocolului de la Kyoto, state dintre care face parte și România este reducerea cu 20 % a nivelului de emisii de CO2. Politicile europene din domeniul energiei și a protecției mediului, subliniază impactul negativ asupra mediului pe care îl au marile aglomerări urbane și creșterea numărului de autovehicule cu propulsie clasică. Se estimează că traficul urban generează până la 40 % din emisiile de CO2 și până la 70 % din celelalte emisii poluante. Emisiile poluante ale autovehiculelor care funcționează cu motoare cu ardere internă, sunt un factor care este luat din ce în ce mai mult în considerare și prezintă următoarele particularități: • Eliminarea emisiilor poluante are loc foarte aproape de sol, fapt ce duce la acumularea unor concentrații ridicate la înălțimi foarte mici, chiar pentru gazele cu densitate mică și capacitate mare de difuziune în atmosferă; • Emisiile poluante au loc pe întreaga suprafață a localității, diferențele de concentrații depinzând de

		intensitatea traficului și posibilitățile de ventilație a culoarelor de trafic. Emisiile poluante care sunt considerate gaze cu efect de seră sunt dioxidul de carbon CO2 și metanul CH4 emisii care contribuie la reducerea permeabilității atmosferei pentru radiațiile calorice reflectate de către Pământ spre spațiul cosmic, generând astfel fenomenul de încălzire globală. La nivelul UE circa 28 % din emisiile de gaze cu efect de seră sunt datorate transporturilor și 84% dintre acestea revin transportului rutier, cu mențiunea că 10% din acestea provin din traficul rutier urban. La nivel mondial, tendințele de viitor sunt de a reducere emisiile de CO2 și CH4 prin tehnologii și echipamente inovative de propulsie a mijloacelor de transport rutiere, respectiv prin autovehiculele electrice. În ultimii ani UE a înregistrat progrese semnificative în implementarea de proiecte în sectorul transporturilor din Fondul european pentru investiții strategice. Accentul a fost plasat pe mobilizarea investițiilor private și publice necesare, prin creșterea capacității de absorbție a riscurilor și a certitudinii de livrare în cazul sprijinului pentru proiectele care se confruntă cu dificultăți în ceea ce privește accesul la finanțare pe termen lung. Printre exemple se numără activitatea în curs cu privire la conceperea de produse financiare pentru a debloca investițiile în extinderea și modernizarea parcurilor de autobuze/autobuze cu emisii poluante reduse. ZeEUS (Zero Emissions in Urban Bus System) este un proiect impresionant, cu peste 40 de participanți la consorțiu, care dispune de un buget de peste 22 de milioane de Euro, din care Comisia Europeană cofinanțează 13,5 milioane de Euro. ZeEUS este cel mai important proiect european care se axează pe autobuze electrice. Cu aproximativ 450 de miliarde de pasageri transportați cu autobuzele, pe an în întreaga lume, autobuzele reprezintă o parte semnificativă a oricărui sistem de transport public în comun și reprezintă singurul mod de transport public în multe localități. Cu toate acestea, autobuzele încă suferă de o problemă de imagine, datorită faptului că aproape 50 % din autobuze din întreaga UE sunt ca și standard de poluare maxim Euro 3, sau mai vechi. Ca atare, reînnoirea flotei de autobuze ar trebui să rămână pe agenda politică pentru o mai bună mobilitate urbană. Electrificarea autobuzelor împreună cu numeroasele soluții de combustibil alternativ sunt o cale promițătoare de a reduce amprenta de carbon datorată transportului public. Creșterea interesului membrilor UITP pentru autobuzele electrice a

		evoluat de la testarea pilot a autobuzelor electrice la dezvoltarea în marile orașe ale lumii a unor linii de autobuz complet electrificate. Autobuzele electrice cu baterie (BEV) sunt vehicule pur electrice, având un sistem de propulsie electric care utilizează energia chimică stocată în pachete de baterii reîncărcabile. BEV utilizează pentru propulsie motoare electrice în loc de motoare cu ardere internă. Acestea obțin toată energia din baterii și nu au motor cu ardere internă, celulă de combustibil sau rezervor pentru combustibili. Bateriile autobuzelor electrice sunt încărcate în mod static, utilizând stații de încărcare rapide sau lente. Principiul de funcționare a autobuzelor cu hidrogen (H2) este identic cu cel al autobuzelor electrice, motorul fiind tot unul electric. În cazul autobuzului cu hidrogen, motorul electric este încărcat prin intermediul unui acumulator, mult mai mic decât cel de la autobuzele electrice, alimentat permanent prin intermediul unei pile de hidrogen, care produce curent printr-un proces chimic ce are la bază hidrogenul comprimat, în butelii, și oxigenul din atmosferă, pe care îl transformă în curent și apă. Se estimează că flota de autobuze electrice la nivel mondial a atins aproximativ 173.000 de unități în 2015. Numai China deține aproximativ 170.000 autobuze (98,3 % din total) care își desfășoară activitatea în Beijing, Daian, Hangzhou, Hebei, Nanjing, Shanghai, Shaoguan, Shenzhen, Tianjin, Xi'an și alte orașe. Aceste evoluții sunt puternic susținute de politica guvernului chinez, care include un program oficial pentru noile autobuze energetice și urmăresc producerea a 1,67 milioane de vehicule electrice și crearea a peste 1,2 milioane de locuri de muncă pe an pentru perioada 2010-2020. De exemplu, orașul Shenzhen are în prezent 4887 autobuze pur electrice în funcțiune și se estimează ca până la sfârșitul anului 2018, toate autobuzele orașului să fie autobuze electrice. Aproximativ 200 de unități de autobuze electrice cu baterii pline au fost livrate SUA în anul 2016, în regiunea Los Angeles (California). În California, transportul rutier, inclusiv rafinarea combustibilului, sunt responsabile pentru aproximativ 50 % din emisiile de gaze cu efect de seră și cu peste 80 % din poluarea aerului. În anul 2017, consiliul de administrație al Metropolei Los Angeles a aprobat achiziționarea unui număr de 95 de autobuze electrice și studiază fezabilitatea și oportunitatea transformării flotei de 2.248 de autobuze în autobuze electrice cu emisii zero până în 2030. Cel mai mare număr de autobuze electrice din Europa, se

		găsește în Regatul Unit, cu peste 18 % din flota totală europeană, urmată de Olanda, Elveția, Polonia și Germania, cu aproximativ 10 % fiecare. În scopul de a accelera implementarea de autobuze electrice, țări precum Franța, Germania, Italia și Anglia stabilesc cadre juridice naționale pentru promovarea vehiculelor cu impact redus asupra mediului și consumului de energie. Inițiativele locale, inclusiv stabilirea unor zone cu emisii scăzute, pot să încurajeze dezvoltarea utilizării vehiculelor cu propulsive electrică, în special a autobuzelor electrice. Ca parte a proiectului ZeEUS, UITP a elaborat strategii pentru diferite orașe europene în scopul introducerii de autobuze electrice în următorii ani. Acest proiect arată că 19 operatori de transport public în comun, precum și autorități locale, care acoperă aproximativ 30 de orașe au stabilit o strategie publică, comună până în 2020. Până la această dată, trebui să existe peste 2.500 de autobuze electrice care să funcționeze în orașele mari, reprezentând 6 % din flota totală de 40.000 de vehicule pentru transport public în comun. Peste 13 operatori de transport public în comun și autorități din aproximativ 18 orașe au dezvoltat o strategie comună care prevede ca până în 2025 să existe în funcțiune peste 6.100 autobuze electrice, reprezentând 43 % din flota totală de 14.000 de autobuze electrice. Partenerii proiectului ZeEUS au identificat cinci provocări care trebuie abordate și pentru care se impune găsirea unor soluții pentru a se asigura o creștere a utilizării autobuzelor electrice în anii următori: • Costul inițial mai ridicat al autobuzelor electrice și al infrastructurii lor de încărcare în comparație cu autobuzele convenționale; • Importanța identificării unor soluții tehnologice adecvate pentru contexte operaționale locale specific fiecărei regiuni; • Necesitatea revizuirii achizițiilor curente și a cadrelor contractuale și canalizarea acestora spre achiziția de vehicule electrice nepoluante; • Obligativitatea de a standardiza interfețele de încărcare a autobuzelor electrice pentru a asigura interoperabilitatea acestora, permițând reîncărcarea flotelor multi-brand cu infrastructuri multi-brand; • Necesitatea de a dezvolta încrederea și cooperarea cu sectorul de producție și distribuție a energiei electrice, precum și cu proprietarii de rețele de distribuție și cu autoritățile dereglementare în domeniul energiei. Asociația Internațională de Transport Public (UITP), cu sediul la Bruxelles, în colaborare cu Comisia Europeană recomandă ca problemele schimbărilor climatice din UE și

		politicile de eficientizare ale energiei să abordeze în mod explicit problema mobilității urbane. Una dintre cele mai importante măsuri propuse este elaborarea unei strategii de promovare a unui transport public de calitate. Un element în acest sens îl reprezintă nevoia de a dezvolta planuri de mobilitate urbană/transport durabil în Europa pentru orașele cu peste 100.000 de locuitori (reglementat de HG 191/2013). Susținerea investițiilor în transporturi care vizează eficiența energetică ridicată și reducerea emisiilor cu efect de gaze de seră ca și criterii prioritare accentuează rolul vital al transportului public în comun. Mijloacele de transport în comun bazate pe sisteme de propulsie electrice sunt capabile să rezolve provocările transportului public prin: • Reducerea poluării locale; • Reducerea semnificativă a emisiilor de CO_2; • Reducerea semnificativă a poluării fonice; • Reducerea producției de combustibili pe bază de petrol; • Posibila scădere a numărului motoarele cu ardere internă utilizate în transportul public nu vor afecta dezvoltarea și creșterea mobilității urbane. Ca urmare a unui sondaj general în cadrul unui proiect al UE, în momentul de față, autobuzele electrice reprezintă aproximativ 1,25 % din parcurile de transport public din UE. Conform unui alt sondaj în rândurile operatorilor de transport public în comun și al autorităților locale, peste 41 % dintre respondenți doresc trecerea la soluții complet electrice pentru transportul public urban de persoane. Autovehiculele electrice sunt considerate conforme cu standardul de emisii Euro 6 dar ele diferă în ceea ce privește emisiile de CO2, care pot fi considerate zero doar în cazul utilizării de energie electrică ce provine exclusiv din energie hidroelectrică, energie eoliană, energie fotovoltaică etc. În domeniul transporturilor, obiectivele strategiei naționale sunt următoarele: • Diminuarea emisiilor generate de rețeaua de transport urbană și interurbană în scopul reducerii impactului asupra mediului înconjurător; • Atingerea unor niveluri durabile de consum de energie pentru transporturi prin diminuarea emisiilor de gaze cu efect de seră; • Reducerea zgomotului generat de mijloacele de transport pentru minimizarea impactului asupra sănătății populației; • Atingerea și încadrarea emisiilor de CO_2 a autovehiculelor sub 120 g/km; În U.A.T Orașul Hațeg, în cadrul obiectivelor strategiei locale se urmărește ca prin deciziile strategice, planurile

		anterioare și rapoartele asupra unui transport urban durabil dezvoltarea unei structuri durabile, prin reducerea utilizării autovehiculelor particulare și încurajarea utilizării transportului public de persoane, respectiv prin dezvoltarea și modernizarea infrastructurii rutiere a transportului public în scopul reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră reprezintă principale obiective strategice. Reglementările legislației europene cu privire la normele de poluare Euro 6 aduc modificări semnificative cu privire la reducerea cu 50 % a nivelului de emisii poluante măsurat la următorii indicatori: dioxid de carbon (CO2), hidrocarburi (HC), metan (CH4), oxizi de azot (NOx) și pulberile în suspensie (PM). Pentru sistemele de propulsie electrice acești indicatori se încadrează în limitele impuse de normele de poluare Euro 6, toți indicatorii având valoarea zero (local). Amprenta de carbon dată de transportul rutier reprezintă cantitatea de CO2, emisă într-un an de zile rezultată din activitatea de transport, care se calculează raportat la cantitatea de combustibil consumată într-un an. Așa cum rezultă din diferite studii comparative între sistemele de propulsie clasice și cele electrice, emisiile de CO2 se reduc considerabil ajungând chiar la zero doar în cazul propulsiei electrice, doar în situația în care pentru încărcarea bateriilor se utilizează energie electrică ce provine exclusiv din energie regenerabilă. În concluzie, autobuzele electrice/ cu hidrogen se înscriu în parametrii de reducere totală a emisiilor locale de CO2, precum și a celorlalți indicatori de emisie în raport cu autobuzele cu sisteme de propulsie clasice. În ceea ce privește sistemul de alimentare, bateriile utilizate în cazul unui microbuz electric au o durată de viață de până la cinci ani, fiind reciclabile în proporție de 100 %. Înlocuirea autobuzelor cu sisteme de propulsie clasice echipate cu motor cu ardere internă cu autobuze echipate cu sistem de propulsie electric, prezintă următoarele avantaje din punct de vedere economico-social: • Posibilitatea de creare a unor zone centrale cu poluare redusă; • Asigurarea unui confort ridicat al pasagerilor și a participanților la trafic prin lipsa vibrațiilor generate de motoarele cu ardere internă de capacitate mare; • Lipsa vibrațiilor dăunătoare infrastructurii și clădirilor istorice din zona centrală; • Inexistența emisiilor poluante cu un impact negativ prin depunerea pe clădiri; • Emisii poluante (CO, NO_X, HC, PM, CO_2 etc.) reduse

		și eliminarea expunerii călătorilor și a pietonilor la aceste emisii; • Costuri de întreținere mai mici datorită lipsei unor sisteme specifice motoarelor clasice; • Costuri de exploatare reduse datorită prețului energiei electrice mai mic comparativ cu cel pentru combustibilul clasic, raportat la distanțele parcurse. Un alt motiv care justifică eficiența utilizării autovehiculelor cu propulsie electrică este reducerea nivelului de zgomot în mediul urban. Studiile efectuate în prezent situează nivelul zgomotului aferent autovehiculelor de transport de persoane existente la un nivel cuprins intre 60 - 95 dB(A). E-mobilitatea rezolvă o serie de arii de politici prioritare ale Comisiei Europene și anume schimbările climatice, dezvoltarea economică, cercetare și dezvoltare, transport durabil etc.
7.	Modul de îndeplinire a condițiilor aferente investițiilor	Măsura este monitorizată întrucât sprijină cu un coeficient de 100% obiectivul privind atenuarea schimbărilor climatice, fiind astfel considerată conformă cu principiul DNSH în ceea ce privește acest obiectiv. Investiția propusă vizează achiziția de material rulant cu emisii zero, de tip autobuze electrice 10m, destinate transportului public în localitatea Hațeg. 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. De asemenea, această investiție respectă condițiile de mediu adecvate precum și condițiile privind încărcarea, condiții care vor fi specificate în datele achiziției. 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. Nu sunt identificate riscuri de degradare a mediului legate de protejarea calității apei și de stresul hidric. Sunt prevăzute măsuri de gestionare a deșeurilor, în conformitate cu ierarhia 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 (în special a materiilor prime critice din acestea).

		Pentru asigurarea mentenanței materialului rulant se are în vedere instruirea personalului operatorului de transport sau încheierea de contracte cu firme specializate, care să dețină un spațiu amenajat special pentru acest scop şi implicit care să asigure condiţiile de siguranţă sporite, necesare realizării serviciilor de mentenanță. Totodată, firma specializată va gestiona şi deșeurile rezultate în conformitate cu prevederile legale în vigoare. Activitățile de fabricație şi reparații ale materialului rulant sunt supuse procedurii de emitere a autorizației de mediu, fiind analizate, de către autoritățile cu competențe în domeniul protecției mediului, modul de gospodărire a deșeurilor şi a ambalajelor, modul de gospodărire a substanțelor şi preparatelor periculoase, programul de conformare - măsuri pentru reducerea efectelor prezente şi viitoare ale activităților etc. Se va evita scoaterea din folosință a materialului rulant cu care se poate presta în condiții bune serviciul de transport public de călători. Astfel, materialul rulant poate fi supus serviciilor de modernizare, reparații, schimbări de componente, astfel încât să se asigure o utilizare durabilă a resurselor. După scoaterea din uz a materialului rulant, părțile componente vor fi dezmembrate, sortate şi pregătite pentru reutilizare. Bateriile și acumulatorii industriali, ce includ bateriile și acumulatorii folosiți de autobuzele electrice/troleibuze, vor fi colectate, tratate, reciclate și eliminate în conformitate cu prevederile legale în vigoare. Deșeurile de echipamente electrice și electronice, de exemplu echipamente informatice şi de telecomunicații de dimensiuni mici vor fi gestionate în conformitate cu prevederile legale în vigoare. Investiția propusă nu are un impact previzibil semnificativ asupra obiectivului de mediu privind prevenirea şi controlul poluării aerului, apei și solului, luând în considerare efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării. Vehiculele rutiere încadrate în clasa M vor deține omologări acordate de către autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene și vor respecta prevederile Directivei 2019/1161/ CE privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din

		punct de vedere energetic. De asemenea, se va asigura că anvelopele cu care sunt dotate vehiculele de transport respectă cerințele privind zgomotul exterior la rulare, astfel cum sunt 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. Aceste condiții vor fi specificate în datele achiziției. Investiția propusă nu are un impact previzibil semnificativ asupra obiectivului de mediu privind protecţia şi refacerea biodiversităţii şi ecosistemelor, luând în considerare efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării. Investiția se referă la înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public în zone din interiorul localității Hațeg. Traseele ce vor fi operate NU se suprapun cu zone sensibile din punctul de vedere al biodiversității sau în apropierea acestora (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). Investiția propusă este aliniată cu Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașul Hațeg 2018-2030, Strategia de dezvoltare locală a orașului Hațeg 2021-2027, Planul General de Urbanism, în curs de aprobare. **Extras din Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașul Hațeg 2018-2030:** „Pag 35 *Strategia de Dezvoltare Locală a orașului Hațeg, județul Hunedoara, pentru perioada 2014-2020 a fost elaborată în anul 2012.* ***Strategia de Dezvoltare Locală a orașului Hațeg**, județul Hunedoara, pentru perioada 2014-2020 a fost elaborată în anul 2012. „Obiectivul general al Strategiei îl constituie stabilirea unui cadru general de dezvoltare pe perioada 2014 - 2020 a orașului Hațeg. În acest context se dorește **dezvoltarea orașului prin creşterea capacității sale economice,** astfel încât aceasta să devină un centru de referință în domeniul economic, precum şi un centru cultural, sportiv, turistic şi cu o bază educațională modernă.”*

		Obiectivele specifice ale acesteia sunt următoarele: ***Modernizarea infrastructurii*** ***Eficientizarea serviciilor publice și a relației cu cetățenii*** ***Dezvoltarea urbanistică coerentă și protejarea mediului*** *Dezvoltarea resursei umane, formare profesională, încurajarea dobândirii de noi competențe și creșterea ratei de ocupare a populației* ***Dezvoltarea turistică și culturală*** *Politica SIDU – Dezvoltarea infrastructurii de transport* *Măsuri de dezvoltare SIDU operaționalizate prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă:* • ***Impulsionarea dezvoltării economice durabile si a mobilității populației si forței de munca a zonei si cresterea gradului*** • ***Îmbunătățirea sistemului de trafic rutier*** • ***Introducerea unui sistem de transport public*** *Pag 134* ***6.2 Direcții de acțiune și proiecte operaționale*** ***D.A. 1: Înființarea serviciului și dotărilor de transport public local pentru Orașul Hațeg*** *Măsura are în vedere intervenții pe termen mediu care să răspundă la una dintre principalele nevoi locale, anume oferirea unei alternative la transportul cu autoturismul personal, în special pentru localitățile componente (Nălățvad, Silvașu de Jos, Silvașu de Sus). Se prevede organizarea unui serviciu de transport public, la nivel instituțional, și realizarea sistemelor de autotaxare în stații, a stațiilor dotate (în număr de 7, din care ultima – Mănăstirea Prislop – accesibilă estival), cu facilități necesare, achiziționarea unei flote de microbuze sau autobuze electrice și capacitatea tehnică de mentenanță a flotei.”* **Extras din Strategia de dezvoltare locală a orașului Hațeg 2021-2027:** *Pag 146* *„Analiza SWOT – Turism* ***Puncte slabe: Lipsa unui serviciu de transport către zonele turistice din Țara Hațegului.*** *Pag 153* *Direcții de dezvoltare* *Dezvoltarea urbanistică, modernizarea infrastructurii și protejarea mediului în orașul Hațeg:* • *reducerea consumului de combustibil şi utilizarea surselor alternative de energie;* *pag 156*

		Politica de îmbunătățire a infrastructurii de transport local *Prioritate strategica – Dezvoltarea infrastructurii de transport* *Măsuri de dezvoltare:* ***1. Impulsionarea dezvoltării economice durabile și a mobilității populației și creșterea gradului de accesibilitate și atractivitate prin îmbunătățirea infrastructurii de transport*** ***…*** ***8. Introducerea unui sistem de transport public*** *Prioritate strategica – Dezvoltarea durabilă a orașului Hațeg* *Măsuri de dezvoltare:* ***2. Protecția mediului prin măsuri care să permită disocierea creșterii economice de impactul negativ asupra mediului"*** Omologarea obligatorie a vehiculelor achiziționate se face în conformitate cu prevederile Regulamentul (UE) GSR 2019/2144 privind asigurarea siguranței generale a vehiculelor, care va fi pus în aplicare începând cu data de 6 iulie 2022. Autobuzele vor fi omologate la momentul efectuării recepției. Se va asigura respectarea standardelor de accesibilitate pentru accesul persoanelor cu dizabilități locomotorii. Fiind un UAT care urmează să își organizeze serviciul de transport public local, ulterior semnarii contractului de finanțare, se va incepe procedura pentru infiintarea unui serviciu de transport public local la nivelul Orașului Hațeg. La faza de implementare a proiectului, se vor prezenta documentele aferente contractului de servicii publice, conform cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, încheiat/ce va fi încheiat de solicitant, operatorul de transport/transportatorul autorizat căruia îi vor fi puse la dispoziție mijloacele de transport achiziționate în cadrul cererii de finanțare. Se vor asigura serviciile de transport public în zonele urbane funcționale și zonele periurbane, după caz.
8.	Descrierea procesului de implementare	După finalizarea etapei de verificare a conformității administrative și a eligibilității va fi întocmit contractul de finanțare. Primul pas este reprezentat de semnarea contractului de finanțare. Ulterior semnării contractului de finanțare, Beneficiarul va organiza etapele de achiziție aferente pregătirii documentației pentru avizele necesare achiziției de autobuze electrice, stații de reîncărcare aferente (2 stații

		de reîncărcare lentă la autobază, 1 stație de reîncărcare rapidă pe traseu) și servicii de management de proiect. Documentația de achiziții va fi transmisă spre avizare Finanțatorului, conform Ghidului de finanțare. Termenul limită de implementare și finalizare a achiziției va fi aliniat cu Ghidul privind *"Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante)",* respectiv 30 iunie 2026, sau până la o dată actualizată din ghid. În vederea implementării, Beneficiarul va prezenta conform Ghidului privind Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante), următoarele: - **Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local/ Hotărârea de dare în administrare a furnizării/prestării serviciului de transport public local**, inclusiv anexele aferente, avizele solicitate şi documentele statutare ale operatorului, după caz; - **Raport privind asigurarea prioritizării și promovării transportului public** prin planificarea benzilor și traseelor dedicate autobuzelor, 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 public local de transport.** Monitorizarea implementării contractelor de finanțare din punct de vedere tehnic şi financiar se va realiza de către Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației.
9.	Alte informații	Nu este cazul

Haţeg, 13 aprilie 2022

INITIATOR,
PRIMAR,
Adrian Emilian PUŞCAŞ