

ROMÂNIA
JUDEȚUL BRĂILA
COMUNA CHISCANI
CONSILIUL LOCAL CHISCANI

PROIECT NR.36/08.04.2022
HOTARAREA NR. _____
din _____ 2022

Privind: aprobarea proiectului „Achiziția de vehicule nepoluante (autobuze electrice) destinate transportului public Brăila – Chiscani” și depunerea acestuia pentru finanțare prin P.N.R.R. în parteneriat cu Municipiul Brăila

CONSILIUL LOCAL AL COMUNEI CHISCANI

La inițiativa Primarului Comunei Chiscani;

Având în vedere referatul de aprobare al initiatorului, raportul comun de specialitate al secretarului comunei și birou financiar-contabil, precum și avizele comisiilor de specialitate nr. 1 și 2 din cadrul C.L.Chiscani;

Ținând cont de prevederile O.U.G. 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;

În baza art. 129 alin. (1), alin. (2) lit. b) și alin. (4) lit. e) din O.U.G. nr. 57/2019, privind Codul Administrativ, cu modificările și completările ulterioare;

În temeiul art. 139 alin. (1) și (3) lit. a), coroborat cu art. 196 alin. (1) lit. a) din O.U.G. nr. 57/2019, privind Codul Administrativ, cu modificările și completările ulterioare;

HOTARASTE:

Art. 1. Se aprobă proiectul „Achiziția de vehicule nepoluante (autobuze electrice) destinate transportului public Brăila – Chiscani” în valoare totală de

72.756.521,46 lei, din care 61.139.934,00 lei fără TVA reprezintă cheltuieli eligibile și 11.616.587,46 lei reprezintă TVA aferentă cheltuielilor eligibile, care va fi suportată de la bugetul de stat.

Art. 2. Se aprobă depunerea proiectului „Achiziția de vehicule nepoluante (autobuze electrice) destinate transportului public Brăila – Chișcani” de Municipiul Brăila în calitate de lider de proiect, în parteneriat cu Comuna Chiscani, pentru obtinerea finanțării nerambursabile în cadrul Planului 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).

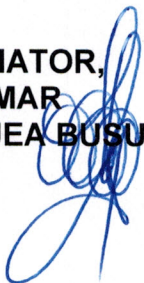
Art. 3. Se aprobă modelul Acordului de parteneriat ce va fi încheiat între Municipiul Brăila în calitate de lider de proiect și Comuna Chiscani, potrivit **Anexei nr. 1**, parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 4. Se împuternicește Primarul Comunei Chiscani să semneze Acordul de parteneriat ce va fi încheiat între Municipiul Brăila în calitate de lider de proiect și Comuna Chiscani și să depună cererea de finanțare pentru proiectul „Achiziția de vehicule nepoluante (autobuze electrice) destinate transportului public Brăila – Chișcani”.

Art. 5. Se aprobă Nota de fundamentare a investiției, potrivit **Anexei nr. 2**, parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 6. Prezenta hotărâre va fi dusă la îndeplinire de Primarul Comunei Chiscani, prin compartimentele de specialitate din aparatul de specialitate al primarului, iar Secretarul comunei o va comunica celor interesați.

INIȚIATOR,
PRIMAR
COJEA BUSUIOC COSTICĂ



AVIZAT,
SECRETAR GENERAL,
ENACHE MARCELA



REFERAT DE APROBARE , nr. 4983/08.04.2022

Privind: aprobarea proiectului „Achiziția de vehicule nepoluante (autobuze electrice) destinate transportului public Brăila – Chiscani” și depunerea acestuia pentru finanțare prin P.N.R.R. în parteneriat cu Municipiul Brăila

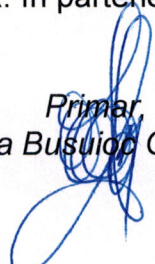
Ținând cont de prevederile O.U.G. nr. 124/2021 privind stabilirea cadrului instituțional și financiar pentru gestionarea fondurilor europene alocate României prin Mecanismul de redresare și reziliență, precum și pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 155/2020 privind 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;

În vederea fructificării oportunităților de finanțare oferite prin PNRR / COMPONENTA 10 – Fondul Local / I.1.1 - Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante), Municipiul Brăila intenționează să achiziționeze un număr de 7 de tramvaie care să circule pe ruta Municipiul Brăila – Stațiunea Lacu Sărat – fosta platforma industrială Chiscani.

Plecând de la premisa teritorializării, fiecărui UAT i se alocă un buget de care poate dispune prin intermediul platformei de investiții al Ministerului Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației. Platforma de investiții va permite accesul fiecărui UAT doar la investițiile la care este eligibil și va afișa în permanentă suma disponibilă în bugetul propriu precum și atingerea țintei din PNRR, în cazul achiziției de tramvaie aceasta fiind de 50 buc la nivelul întregii țări.

Pentru a preîntâmpina o situație în care la momentul depunerii cererii de finanțare pentru achiziția de tramvaie s-ar putea constata că bugetul alocat de PNRR pentru tramvaie a fost deja epuizat și în vederea evitării pericolului de a rata finanțare nerambursabilă pentru achiziția de mijloace de transport nepoluante, se propune pregătirea în paralel a unei cereri de finanțare suplimentare de către Municipiul Brăila în calitate de lider de proiect, în parteneriat cu comuna Chiscani, pentru achiziția a 20 de autobuze electrice cu lungimea de 12 – 18 m (inclusiv stațiile de încărcare pentru acestea), care vor circula pe liniile 3, 4, 5 și 33 ce vor deservi și Comuna Chiscani, astfel încât să asigure transportul public de călători între Municipiul Brăila și Comuna Chiscani. Facem precizarea că această cerere de finanțare pentru achiziția de autobuze electrice se va depune la finanțator doar în situația în care se va constata că bugetul alocat în PNRR pentru achiziția de tramvaie a fost epuizat și nu mai este posibilă depunerea cererii de finanțare pentru achiziția de tramvaie.

Față de cele prezentate propun aprobarea proiectului „Achiziția de vehicule nepoluante (autobuze electrice) destinate transportului public Brăila – Chiscani” și depunerea acestuia pentru finanțare prin P.N.R.R. în parteneriat cu Municipiul Brăila


Primar
Cojea Busuioc Costică

Anexa nr. 1 la HCL Chiscani nr

Municipiul Braila

Comuna Chiscani

Nr. Inreg.

Nr. Inreg.

Acord de parteneriat

pentru realizarea proiectului „Achiziția de vehicule nepoluante (autobuze electrice) destinate transportului public Braila - Chiscani”

Art. 1. Părțile

1. **MUNICIPIUL BRĂILA**, cu sediul în Piața Independentei nr.1, Municipiul Brăila, Județul Brăila, codul fiscal 4205670, telefon: 0239694947, fax: 0239692394, reprezentat de dl. Viorel Marian Dragomir - Primar, având calitatea de **Lider de proiect (Partener 1)**,

Contul de disponibilități (codul IBAN) pentru aplicarea mecanismului decontării cererilor de plată¹:

Denumirea/adresa unității Trezoreriei Statului:

Contul de venituri (codul IBAN) în care se virează sumele aferente cererilor de transfer²:.....

Denumirea/adresa unității Trezoreriei Statului :

2. **COMUNA CHISCANI**, cu sediul în Chiscani, strada Principală, nr.224, codul fiscal 4342669, telefon: 0239664011, fax:0239664011, reprezentat de dl.Busuioac Costică Cojea- Primar , având calitatea de **Partener 2**

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

Denumirea/adresa unității Trezoreriei Statului:

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

Denumirea/adresa unității Trezoreriei Statului :

¹ Se vor avea în vedere prevederile art. din Normele metodologice aprobate prin H.G. nr.;

² Cerere de transfer - cererea depusă de către un beneficiar, alții decât cei prevăzuți la art. 9 alin. (1), prin care se solicită coordonatorilor de reforme și/sau investiții sau responsabililor de implementare a investițiilor specifice locale virarea sumelor, în baza contractului de finanțare și a documentației justificative stabilite prin ghiduri specifice pentru demararea și finanțarea activităților proiectului (ORDONANȚA DE URGENȚĂ nr. 124 din 13 decembrie 2021, art. 2 lit. m)).

Anexa nr. 1 la HCL Chiscani nr

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 „**Achiziția de vehicule nepoluante (autobuze electrice) destinate transportului public Braila - Chiscani**”, care este depus în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 - Fondul local, I.1.1 - Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante), apel de proiecte 1, precum și pe perioada de durabilitate și de valabilitate a contractului de finanțare.
- (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
Municipiul Brăila - Lider de parteneriat (Partener 1)	- pregătirea și depunerea cererii de finanțare, transmitere răspunsuri la solicitările de clarificări primite din partea finanțatorului, pe parcursul evaluării cererii de finanțare, semnarea contractului de finanțare - 0,00 LEI fără TVA - asigurarea managementului proiectului: transmiterea către MDLPA a cererilor de transfer/plată, împreună cu documentele justificative, rapoartele de progres etc., conform prevederilor contractului de finanțare; realizarea pistei de audit a proiectului; derularea achizițiilor din cadrul proiectului și implementarea contractelor de achiziție publică; recepționarea bunurilor / echipamentelor / mijloacelor de transport achiziționate prin proiect - 61.139.934,00 LEI fără TVA (12.420.000,00 EURO fără TVA, cursul Inforeuro aferent lunii mai 2021 de 1 euro = 4,9227 lei) și 72.756.521,46 lei cu TVA (14.779.800,00 EURO cu TVA, cursul Inforeuro aferent lunii mai 2021 de 1 euro = 4,9227 lei)
Comuna Chiscani - Partener 2	- furnizarea oricăror informații și documente legate de proiect pe care le deține, în scopul elaborării cererii de finanțare, răspunsurilor la solicitările de clarificări primite din partea finanțatorului, rapoartelor de progres, a cererilor de

Anexa nr. 1 la HCL Chiscani nr

transfer/plată și sprijinirea liderului de parteneriat în vederea asigurării managementului de proiect în conformitate cu prevederile contractului de finanțare - **0,00 LEI fără TVA**

(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)
MUNICIPIUL BRĂILA - Lider de parteneriat (Partener 1)	Valoarea contribuției la total cheltuieli neeligibile (în lei și %) - 0,00 lei / 0,00 % Valoarea contribuției la valoarea totală a proiectului (în lei și %) - 0,00 lei / 0,00 %
COMUNA CHISCANI - Partener 2	Valoarea contribuției la total cheltuieli neeligibile (în lei și %) - 0,00 lei / 0,00 % Valoarea contribuției la valoarea totală a proiectului (în lei și %) - 0,00 lei / 0,00 %
Valoare totală proiect	72.756.521,46 LEI cu TVA
Valoare cheltuieli eligibile	61.139.934,00 LEI fără TVA La care se adaugă TVA eligibil 11.616.587,46 LEI

Anexa nr. 1 la HCL Chiscani nr**(3) Plățile****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 proiect parteneriat are dreptul să solicite celorlalți parteneri 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 partenerii cu regularitate, îi va informa despre progresul în implementarea proiectului și le 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 partenerii înaintea solicitării aprobării de către MDLPA.
- (4) Liderul de parteneriat este responsabil cu transmiterea către MDLPA a cererilor de transfer/plată, împreună cu documentele justificative, rapoartele de progres etc., conform prevederilor contractuale și procedurale.
- (5) Liderul de parteneriat are obligația păstrării tuturor documentelor proiectului în original, precum și copii ale documentelor partenerilor, 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.

Anexa nr. 1 la HCL Chiscani nr

- (6) 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 partenerii răspund proporțional sau în solidar pentru reducerile aplicate din sumele solicitate la transfer/plată.
- (7) În cazul unui prejudiciu, liderul de parteneriat răspunde solidar cu partenerul din vina căruia a fost cauzat prejudiciul.
- (8) În cazul rezilierii/revocării contractului/ordinului de finanțare, liderul de parteneriat și partenerii răspund în solidar pentru restituirea sumelor acordate pentru proiect.
- (9) Liderului de parteneriat este responsabil pentru neregulile identificate în cadrul proiectului aferente cheltuielilor proprii conform notificărilor și titlurilor de creanță emise pe numele său de către MDLPA.

Art. 6. Drepturile și obligațiile partenerilor

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/plată pentru cheltuielile angajate de către acesta, care au fost certificate ca eligibile.
- (2) 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.
- (3) Partenerul are dreptul să fie consultat, de către liderul de parteneriat, în privința propunerilor pentru modificări importante ale proiectului (e.g. activități, parteneri etc.), înaintea solicitării aprobării de către MDLPA.

B. Obligațiile Partenerului 2

- (4) 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.
- (5) Partenerul este obligat să pună la dispoziția liderului de parteneriat documentațiile de atribuire elaborate în cadrul procedurii de atribuire a contractelor de achiziție publică, spre verificare.
- (6) Partenerul este obligat să transmită copii conforme cu originalul după documentațiile complete de atribuire elaborate în cadrul procedurii de atribuire a contractelor de achiziție publică, în scopul elaborării cererilor de rambursare.
- (7) Partenerul este obligat să transmită copii conforme cu originalul după documentele justificative, în scopul elaborării cererilor de rambursare/plată
- (8) 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.

Anexa nr. 1 la HCL Chiscani nr

- (9) 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 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.
- (10) Partenerul este obligat să furnizeze liderului de parteneriat orice informații sau documente privind implementarea proiectului, în scopul elaborării rapoartelor de progres.
- (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, partenerul răspunde proporțional sau în solidar pentru reducerile aplicate din sumele solicitate la rambursare/plată.
- (12) Partenerul are obligația de a restitui MDLPA orice sumă ce constituie plată nedatorată/sume necuvenite plătite în cadrul prezentului contract de finanțare, în termen de 5 zile lucrătoare de la data primirii notificării.
- (13) 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.
- (14) 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.
- (15) 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.
- (16) În cazul unui prejudiciu, partenerul din vina căruia a fost cauzat prejudiciul răspunde solidar cu liderul de proiect.
- (17) Pentru neregulile identificate în cadrul proiectului, notificările și titlurile de creanță se emit pe numele liderului de parteneriat/partenerului care a efectuat cheltuielile afectate de nereguli, conform legislației în vigoare.
- (18) Partenerul pe numele căruia a fost emis titlul de creanță are obligația restituirii sumelor cuprinse în acestea și asigurarea din resurse proprii a contravalorii acestora.
- (19) În cazul rezilierii/revocării contractului/ordinului de finanțare, liderul de parteneriat și partenerul răspund în solidar 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.

Art. 8. Achiziții publice

- (1) Achizițiile în cadrul proiectului vor fi făcute de membrii parteneriatului, cu respectarea legislației în vigoare, a condițiilor din contractul de finanțare și a instrucțiunilor emise de MDLPA și/sau alte organisme abilitate.

Anexa nr. 1 la HCL Chiscani nr

Art. 9. Proprietatea

- (1) Părțile au obligația să mențină proprietatea asupra bunurilor achiziționate/modernizate, inclusiv a mijloacelor de transport în comun, 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) Înainte de sfârșitul proiectului, părțile/partenerii vor conveni asupra modului de acordare a dreptului de utilizare a echipamentelor, bunurilor, a mijloacelor de transport în comun etc. ce au făcut obiectul proiectului. Copii ale titlurilor de transfer vor fi atașate raportului final. Părțile au obligația de a asigura funcționarea tuturor bunurilor, echipamentelor a mijloacelor de transport în comun, ce au făcut 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 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

- (1) 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

- (1) 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 **3 (trei) exemplare**, în limba română, câte unul pentru fiecare parte și un original pentru cererea de finanțare.

Semnături

**MUNICIPIUL
BRĂILA**

Lider de
parteneriat
(Partener 1)

**Viorel Marian Dragomir
PRIMAR**

Semnătura

Data și locul semnării

**COMUNA
CHISCANI**

Partener 2

**Busuioc Costică Cojea
PRIMAR**

Semnătura

Data și locul semnării

**APROB,
PRIMAR**

**BUSUIOC COSTICĂ
COJEA**

RAPORT DE SPECIALITATE

Privind: aprobarea proiectului „Achiziția de vehicule nepoluante (autobuze electrice) destinate transportului public Brăila – Chiscani” și depunerea acestuia pentru finanțare prin P.N.R.R. în parteneriat cu Municipiul Brăila

Obiectivul general al PNRR 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.

Componenta 10 – Fondul Local abordează provocările legate de disparitățile teritoriale și sociale din zonele urbane și rurale, precum și mobilitatea urbană. Obiectivul acestei componente este de a susține o transformare durabilă urbană și rurală prin utilizarea soluțiilor verzi și digitale.

Bugetul total aferent investițiilor din cadrul componenteii este de 2,1 miliarde euro. În conformitate cu Art. 24. din *O.U.G. 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* în scopul atingerii jaloanelor și țințelor asumate prin PNRR, Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației, în calitate de coordonator de reforme și/sau investiții, este autorizat să încheie contracte de finanțare a căror valoare poate determina depășirea cu până la 30% a sumelor alocate în euro aferente fiecărei reforme și/sau investiție din acordurile de finanțare, numai pentru implementarea proiectelor pentru care este prevăzută lansarea de apeluri de proiecte. În acest sens, vor fi contractate proiecte până la valoarea de 130% din bugetul alocat pe fiecare investiție (2,1 mld. euro x 130% = 2,73 mld. euro). Valorile bugetelor disponibile pe investiții vor conține marja de supracontractare valorică de 30%.

Investițiile vor fi implementate și finalizate până pe data de 30 iunie 2026.

Pentru *COMPONENTA 10 - Fondul local* se lansează apel comun destinat unităților administrativ-teritoriale și subdiviziunilor UAT de pe tot teritoriul României, care cuprinde toate investițiile aferente componenteii, etapizat în două runde:

Prima runda de atragere de fonduri va fi apel deschis tuturor UAT-urilor, în limita bugetului maxim eligibil prealocat pentru fiecare categorie de UAT. În cazul în care solicitarea respectă cerințele prevăzute în prezentul ghid și în limita bugetului prealocat beneficiarului, cu respectarea bugetului stabilit pentru fiecare investiție, se va proceda la semnarea contractului de finanțare dintre Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației (MDLPA) și beneficiar.

În situația în care bugetul unei categorii de investiții va fi epuizat, vor mai putea fi depuse solicitări de finanțare doar pentru investițiile care vor avea buget disponibil.

După încheierea contractelor de finanțare aferente primei runde de atragere de fonduri, MDLPA va analiza gradul de implementare a țințelor din componentă și va stabili țințele care trebuie îndeplinite prin cea de-a doua rundă, de tip necompetitiv, pe principiul “primul venit, primul servit”.

COMPONENTA 10 - Fondul local cuprinde șapte investiții, sintetizate după cum urmează:

I.1 – Mobilitate urbană durabilă, care conține patru investiții:

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

I.1.2 - Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – ITS/alte infrastructuri TIC (sisteme inteligente de management urban/local);

I.1.3 - Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – puncte de reîncărcare vehicule electrice;

I.1.4 - Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – infrastructurii pentru biciclete la nivel local/metropolitan;

I.2 – Construirea de locuințe pentru tineri/locuințe de serviciu pentru specialiști din sănătate și învățământ

I.3 – Reabilitare moderată a clădirilor publice pentru a îmbunătăți serviciile publice prestate la nivelul unităților administrativ-teritoriale

I.4 – Elaborarea/actualizarea în format GIS a documentelor de amenajare a teritoriului și de planificare urbană

Obiectivul principal al I.1 – Mobilitatea urbană durabilă este de a teritorializa 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. Plecând de la premisa teritorializării, fiecărui UAT i se alocă un buget de care poate dispune prin intermediul platformei de investiții al Ministerului Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației. Platforma de investiții va permite accesul fiecărui UAT doar la investițiile la care este eligibil și va afișa în permanență suma disponibilă în bugetul propriu precum și atingerea ținței din PNRR. Prin I.1.1 - Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante) se permite achiziționarea de vehicule nepoluante noi cu emisii zero de gaze de eșapament: autobuze electrice/hidrogen, tramvaie, troleibuze, microbuze electrice/hidrogen.

În data de 04.04.2022, Asociația Municipiilor din România împreună cu Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației a organizat o videoconferință pentru discutarea formei finale a Ghidurilor de finanțare PNRR aferente Componentei C10 – Fondul Local. Cu această ocazie, reprezentanții MDLPA au menționat o serie de modificări față de varianta de ghid inițială care a fost supusă consultării publice. Una dintre cele mai importante modificări care urmează să fie inclusă în forma finală a ghidului este faptul că pentru accesarea sumelor prevăzute pentru achiziția de vehicule nepoluante (I.1.1 - Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public) este obligatoriu ca solicitantul să fie un parteneriat între două sau mai multe unități administrativ-teritoriale învecinate sau o Asociație de Dezvoltare Intercomunitară având ca scop serviciul de transport public local/zonal de călători.

Având în vedere aspectele sus menționate și în vederea fructificării oportunităților de finanțare oferite prin PNRR / COMPONENTA 10 – Fondul Local / I.1.1 - Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante), **Municipiul Brăila intenționează să achiziționeze un număr de 7 de tramvaie care să circule pe ruta Municipiul Brăila – Stațiunea Lacu Sărat – fosta platforma industrială Chiscani.**

Plecând de la premisa teritorializării, fiecărui UAT i se alocă un buget de care poate dispune prin intermediul platformei de investiții al Ministerului Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației. Platforma de investiții va permite accesul fiecărui UAT doar la investițiile la care este eligibil și va afișa în permanență suma disponibilă în bugetul propriu precum și atingerea

țintei din PNRR, în cazul achiziției de tramvaie aceasta fiind de 50 buc la nivelul întregii țări.

Pentru a preîntâmpina o situație în care la momentul depunerii cererii de finanțare pentru achiziția de tramvaie s-ar putea constata că bugetul alocat de PNRR pentru tramvaie a fost deja epuizat și în vederea evitării pericolului de a rata finanțare nerambursabilă pentru achiziția de mijloace de transport nepoluante, se propune pregătirea în paralel a unei cereri de finanțare suplimentare de către Municipiul Brăila în calitate de lider de proiect, în parteneriat cu comuna Chiscani, pentru achiziția a 20 de autobuze electrice cu lungimea de 12 – 18 m (inclusiv stațiile de încărcare pentru acestea), care vor circula pe liniile 3, 4, 5 și 33 ce vor deservei și Comuna Chiscani, astfel încât să asigure transportul public de călători între Municipiul Brăila și Comuna Chiscani. Facem precizarea că această cerere de finanțare pentru achiziția de autobuze electrice se va depune la finanțator doar în situația în care se va constata că bugetul alocat în PNRR pentru achiziția de tramvaie a fost epuizat și nu mai este posibilă depunerea cererii de finanțare pentru achiziția de tramvaie.

Pentru I.1.1, prima rundă de atragere de fonduri se va derula având în vedere buget prealocat pentru fiecare unitate administrativ-teritorială, pe categorii, **municipiile reședință de județ având prealocată suma de 12.493.000 Euro fără TVA / UAT**, la cursul Inforeuro aferent lunii mai 2021 de 1 euro = 4,9227 lei.

Costurile unitare aferente fiecărei categorii de investiții trebuie să se încadreze în cele stabilite în cadrul COMPONENTEI 10 - Fondul local, astfel încât **suma maximă eligibilă ce poate fi solicitată pentru achiziția unui autobuz nepoluant 12 – 18 m este de 621.000 Euro fără TVA / buc. Costul stațiilor de încărcare pentru autobuzele electrice va fi cuprins în costul vehiculului - stații de încărcare rapidă - pe traseu – (o stație la 1-3 autobuze achiziționate) și stații de încărcare lentă - la autobază – câte una pentru fiecare vehicul achiziționat.**

Rata de finanțare în cazul investițiilor aferente COMPONENTEI 10 - Fondul local este de 100% din valoarea cheltuielilor eligibile ale proiectului, în limita bugetelor predefinite pe categorii de UAT-uri.

În cazul proiectelor depuse în cadrul acestei componente, **valoarea TVA aferentă cheltuielilor eligibile va fi asigurată de la bugetul de stat**, din bugetul coordonatorului de reforme și/sau investiții pentru COMPONENTA 10 – Fondul local – Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației, în conformitate cu legislația în vigoare.

În afara cheltuielilor eligibile a proiectului, orice altă cheltuială constituie cheltuială neeligibilă și va fi suportată de beneficiar.

În cazul parteneriatului, modalitatea de participare a partenerilor la asigurarea cheltuielilor eligibile și neeligibile ale proiectului va fi stabilită în Acordul de parteneriat.

Astfel, având în vedere faptul că suma maximă alocată este de 12.493.000 Euro fără TVA / UAT, bugetul proiectului este următorul:

cursul Inforeuro aferent lunii mai 2021 de 1 euro = 4,9227 lei

Valoare totala proiect	72.756.521,46 LEI	14.779.800,00 EURO
Cheltuieli eligibile ¹	61.139.934,00 LEI fără TVA	12.420.000,00 EURO fără TVA
TVA cheltuieli eligibile ²	11.616.587,46 LEI	2.359.800,00 EURO
Cheltuieli neeligibile	0,00 LEI	0,00 EURO

¹ suma maximă eligibilă pentru achiziția a 20 de autobuze nepoluante 12 – 18 m (20 buc. x 621.000 euro/buc = 12.420.000 euro)

² valoarea TVA aferentă cheltuielilor eligibile va fi asigurată de la bugetul de stat

În vederea depunerii cererii de finanțare, trebuie să se anexeze hotărârea de aprobare a proiectului și a cheltuielilor legate de proiect. În hotărârea respectivă trebuie să fie incluse

cheltuielile neeligibile pe care solicitantul trebuie să le asigure pentru implementarea proiectului. În cazul parteneriatelor, toți partenerii vor depune aceste documente.

Pentru solicitant, respectiv pentru fiecare partener din proiect se va anexa Hotărârea de aprobare a participării în cadrul proiectului, de aprobare a notei de fundamentare a investiției, a cheltuielilor legate de proiect, precum și de aprobare a acordului de parteneriat.

Având în vedere cele mai sus menționate, **propunem inițierea unei hotărâri de consiliu local care să cuprindă următoarele:**

1. Se aprobă **proiectul „Achiziția de vehicule nepoluante (autobuze electrice) destinate transportului public Brăila – Chiscani”** în valoare totală de **72.756.521,46 lei**, din care **61.139.934,00 lei fără TVA reprezintă cheltuieli eligibile** și **11.616.587,46 lei reprezintă TVA aferentă cheltuielilor eligibile**, care va fi suportată de la bugetul de stat.
2. Se aprobă **depunerea proiectului „Achiziția de vehicule nepoluante (autobuze electrice) destinate transportului public Brăila – Chiscani” de Municipiul Brăila în calitate de lider de proiect, în parteneriat cu Comuna Chiscani**, pentru obținerea finanțării nerambursabile în cadrul Planului 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).
3. Se aprobă modelul Acordului de parteneriat ce va fi încheiat între Municipiul Brăila în calitate de lider de proiect și Comuna Chiscani, potrivit **Anexei nr. 1**, parte integrantă din prezenta hotărâre.
4. Se împuternicește Primarul Comunei Chiscani să semneze Acordul de parteneriat ce va fi încheiat între Municipiul Brăila în calitate de lider de proiect și Comuna Chiscani și să depună cererea de finanțare pentru proiectul „Achiziția de vehicule nepoluante (autobuze electrice) destinate transportului public Brăila – Chiscani”.
5. Se aprobă Nota de fundamentare a investiției, potrivit **Anexei nr. 2**, parte integrantă din prezenta hotărâre.

Secretar general
Marcela Enache



Birou financiar-
contabil, Trandafir
Lăcrămioara



NOTA DE FUNDAMENTARE

Privind proiectul: „Achiziția de vehicule nepoluante (autobuze electrice) destinate transportului public Brăila – Chiscani”

prin Planul Național de Redresare și Reziliență - Componenta 10 – Fondul Local

1. Descrierea pe scurt a situației actuale

Investiția propusă constă în înlocuirea vechilor mijloace de transport ale sistemului urban de transport de călători existente în exploatarea SC Braicar SA și echipate cu motoare diesel, cu mijloace de transport de călători dotate cu grup propulsor electric.

Investiția constă în achiziționarea de autobuze complet electrice care își vor desfășura activitatea în sistemul de transport public în comun din municipiul Brăila pe traseele de călători care fac legătura Municipiului Brăila cu comuna Chiscani.

Titularul investiției este Primăria municipiului Brăila în arteneriat cu comuna Chiscani.

Beneficiarul investiției este SC Braicar SA, compania de transport public în comun, care în conformitate cu Contractul de Delegare a Serviciului Public de transport călători prestează servicii către populație, principală activitate fiind transportul de persoane în municipiul Brăila și cu tramvaiul și pe raza comunei Chiscani până la fosta Platformă chimică.

SC Braicar SA operează la ora actuală pe 13 linii de autobuze și 5 linii de tramvai. Datele comunicate de către SC Braicar SA, menționează existența în parcul auto al companiei a unui număr de 95 de autobuze clasice cu motor diesel din care 47 cu normă de poluare Euro 6, din care sunt utilizate la vârf într-o zi lucrătoare un număr de 64 de autobuze, respectiv 51 de autobuze într-o zi nelucrătoare și un număr de 20 tramvaie (cu o vechime de peste 50 ani), din care sunt utilizate la vârf într-o zi lucrătoare un număr de 14 tramvaie, respectiv 6 tramvaie într-o zi nelucrătoare.

Infrastructura rutieră utilizată de autobuze în municipiul Brăila însumează peste 247 km de linii de transport public în comun.

Parcurile de garare a vehiculelor pentru transportul public în comun în municipiul Brăila sunt în proprietatea SC Braicar SA și sunt situate după cum urmează:

- Depou Vidin – str. Jderului nr. 2. Acest depou este dotat cu stație mobilă de alimentare carburant și platformă betonată de parcare autobuze, putând asigura parcare a 45-50 autobuze.
- Depou Radu Negru – Sos de Centura nr. 6-8. Acest punct de lucru este dotat cu stație mobilă de alimentare cu carburant, platforma parcare tramvaie și autobuze, putând asigura parcare a cca 80-85 autobuze

Prin proiect se vor achiziționa 20 autobuze electrice care vor circula pe liniile 3, 4, 5, 33.

Aceste linii de transport vor circula și pe raza comunei Chiscani devenind alături de linia 2 linii verzi de transport.

Linia de transport nr 4 asigură legătura între zona industrială sud și gara CFR.

Această linie are următoarele caracteristici:

- itinerariu:

- Tur: Sos de Centura – Calea Calarasilor – Centru – Calea Galati – str G-ral Eremia Grigorescu – Gara CFR

- Retur: Gara CFR – Str Gral Eremia Grigorescu – Bd Al I Cuza – Calea Calarasilor – Sos de Centura

- lungime tur – retur de 17 km,

- durata medie de parcurs tur-retur – 64 minute

- număr total de 31 stații de îmbarcare-debarcare călători

- este mobilată cu:

- un număr de 5 vehicule în zilele de luni-vineri cu o frecvență de 15 minute

- un număr de 4 vehicule în zilele de sâmbătă-duminică și sărbători legale cu o frecvență de 17 minute

- deservește în principal zona industrială sud precum și cartierele de blocuri cu aglomerare urbană Viziru I, II și III, Călărași IV și asigură legătura între acestea cu centrul istoric și gara CFR

- deservește o populație urbană aferentă zonelor itinerariului de cca 30-35% din totalul populației municipiului.

Această linie este deservită în prezent de vehicule de medie și mare capacitate, cu capacități adaptate (pe anumite intervale orare) gradului de aglomerare. Vechimea vehiculelor care mobilează acest traseu se încadrează între 3 și 6 ani, vehiculele având norma de poluare Euro 6.

2. Necesitatea și oportunitatea investiției pentru care se aplică

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 până în anul 2020.

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.

Momentan în dotarea SC Braicar SA există doar autobuze clasice echipate cu motoare cu ardere internă diesel, autobuze care au o lungime standard de 5,5/8,5/9,5/12 m și capacitate de transport de până la 100 de călători, cu normă de poluare 22 buc - Euro 2 și Euro 3 , 26 buc - Euro 5 și 47 buc - Euro 6

Deși sunt mult mai independente din punct de vedere a mobilității, autobuzele existente au un efect nociv atât asupra călătorilor transportați cât și asupra celorlalți locuitori ai municipiului.

Gazele cu efect de seră includ dioxidul de carbon (CO₂), rezultat din arderea combustibilului fosil, metanul, eliberat de pe plantații și depozitele de deșeuri, precum și produse rezultate din arderi și diferiți compuși chimici industriali. Peste 70 % din poluarea aerului în orașe se datorează sectorului de transporturi cu autovehicule cu motoare clasice, alimentate cu combustibili fosili. Anual, un autovehicul emite în atmosferă o cantitate de CO₂ cu o masă de patru ori mai mare decât propria masă. Dependența sectorului transporturilor de

combustibilii fosili este cea mai acută în raport cu alte domenii, de unde rezultă gradul crescut de poluare din acest sector.

Studiile efectuate în prezent situează nivelul zgomotului aferent vehiculelor de transport de persoane existente la un nivel cuprins între 60 ... 95 dB(A). 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). Studiile comparative realizate pentru factorii de zgomot și vibrații, în cazul utilizării vehiculelor cu propulsie clasică și electrică relevă faptul că nivelul de zgomot generat în timpul funcționării vehiculelor cu propulsie electrică este de până la 55 dB(A) față de vehiculele clasice la care nivelul de zgomot este de până la 90 dB(A).

Pentru un management eficient al exploatării mijloacelor de transport în comun, soluția adoptată pentru reducerea emisiilor gazelor cu efect de seră (GHG) în municipiul Brăila constă în înlocuirea unui număr cât mai mare al vehiculelor care utilizează combustibil convențional cu vehicule cu propulsie electrică. Astfel, reducerea poluării generată de mijloacele de transport în comun, poate fi realizată astfel:

- • Optimizarea traficului urban de călători;
- • Schimbarea modului și tiparului de deplasare în trafic;
- • Îmbunătățirea efectelor generate de traficul de călători.

3. Corelarea cu proiecte deja implementate la nivel local

Municipiul Brăila a implementat și finalizat o serie de proiecte de investiții privind modernizarea transportului electric după cum urmează:

- Modernizare bulevardul Dorobantilor - 7,4 km cale simpla tramvai
- Modernizare Calea Calarasilor – 2,4 km cale simpla tramvai
- Modernizare Calea Galati – 1,4 km cale simpla tramvai

Activitatea de transport public în comun se realizează pe baza unei infrastructuri de transport aparținând domeniului public de calitate relativ bună.

În cadrul financiar 2007 – 2013 au fost modernizați 18.3 km de drum astfel:

- Strada Grivița – 4 km
- Calea Călărașilor – 1,2 km cale dubla
- Calea Galați – 0,7 km cale dubla și pod peste calea ferată – 0.21 km

- Străzi cartier R Negru – 7,5 km

Pe lângă aceste investiții, în ultimii 10 ani prin bugetul local și național au fost modernizați alți 70 km de străzi, iar circa 80 km au făcut obiectul lucrărilor de întreținere pe Calea Călărașilor, Șoseaua Buzăului, Calea Galați, Bulevardul A.I. Cuza, Șoseaua Focșani și străzi în cartierele Vidin, R. Negru, Pisc, Brăilița, Chercea, etc.

În concluzie infrastructura rutieră pe care se desfășoară transportul public în comun din Municipiul Brăila este într-o stare generală bună, fiind reconstruită și îmbunătățită în ultimii ani. Problemele la infrastructura rutieră sunt în general localizate pe scurte porțiuni de până la câteva sute de metri, care sunt monitorizate și se intervine prin acordul cadru de întreținere infrastructură rutieră în termene scurte.

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

De asemenea Municipiul Brăila are în derulare proiecte finanțate din fonduri europene din exercițiul financiar 2014-2020 după cum urmează:

- Modernizare Transport electric Bulevardul Independenței - 4,2 km cale simplă de rulare, 4,2 km carosabil și 4,2 km piste de bicicletă. În cadrul acestui proiect lucrările sunt realizate în proporție de 20%.

- Modernizare Transport Electric Șos Baldovinești – 2 km infrastructură rutieră, proiect în care este cuprinsă achiziția a 6 autobuze electrice. Pentru acest obiectiv de investiții procedura de achiziție a mijloacelor de transport este în derulare. De asemenea sunt prevăzute amplasarea a 2 stații mobile pentru încărcare autovehicule și 6 stații lente ce vor amplasate în depoul situat pe strada Grigore Alexandrescu.

- Modernizare Transport Electric Parc Monumet – Radu Negru – 6,67 km cale rulare simplă și 2 bucle de întoarcere, 2,1 km carosabil, și 4,2 pistă de biciclete. În cadrul acestui proiect se achiziționează și 2 tramvaie cu lungimea de 20 m, achiziția fiind în procedură de publicare.

- Modernizare transport electric Calea Galați – 1,5 km cale rulare simplă și 0,72 km infrastructură rutieră.

- Regenerare economica și socială în zone marginalizate din Municipiul Brăila – investiții în facilități pentru agrement și locuri de joacă pentru copii, care include investiții de reabilitare a carosabilului pe Str. Dorului – 0,86 km și Str. Mina Minovici – 0,34 km.

- Achiziția în parteneriat cu MDLPA a unui număr de 10 tramvaie de 20 m, proiectul aflându-se în faza de evaluare a ofertelor.

- Achiziția de 11 autobuze electrice de medie capacitate în parteneriat cu MDLPA. Contractul pentru furnizarea acestor autobuze este în derulare având ca termen de livrare primul trimestru din anul 2023. Toate aceste autobuze vor circula pe traseul Liniei 2 realizând în acest fel prima linie verde din Municipiul Brăila. Odată cu livrarea primelor autobuze electrice vor fi date în folosință și trei stații de încărcare rapidă pentru acestea și 11 stații de încărcare lentă.

La ora actuală marea majoritate a stațiilor de călători sunt adaptate pentru accesul persoanelor cu dizabilități locomotorii.

Inițiativa municipalității de a implementa un sistem de transport verde la nivelul municipiului se completează cu amplasarea de stații de încărcare a autovehiculelor electrice, proiect aflat în implementare cu finanțare prin Fondul de Mediu.

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

În cadrul componentei C10 – Fondul Local, Municipiul Brăila va achiziționa și 25 de stații de încărcare vehicule electrice(cu 2 puncte de încărcare/stație și o putere de peste 50 kW).

Totodată prin Programul Operațional Asistență Tehnică 2014-2020, Municipiul Brăila în parteneriat cu Agenția de Dezvoltare Regională S-E au în implementare un proiect prin care se realizează documentația tehnico-economică pentru modernizarea conexiunii cu stațiunea Lacu -Sărat. În cadrul acestei investiții se vor moderniza 8,4 km de cale rulare simplă și se vor realiza 8 km de piste de bicicletă. Această documentație va fi propusă la finanțare în cadrul Programului Operațional regional S-E în programarea 2021-2027.

6. Efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții

În primul rând prin achiziția celor 20 de autobuze electrice noi se vor crea încă 4 linii verzi de transport persoane, respectiv Liniile 3, 4, 5, și 33 care împreună cu celelalte proiecte finalizate sau aflate în derulare conduc la diminuarea emisiilor generate de rețeaua de transport urbană în scopul reducerii impactului asupra mediului înconjurător.

În al doilea rând 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 într-o aglomerație urbană contribuie la menținerea și îmbunătățirea parametrilor calitativi ai stării mediului, prin reducerea poluării aerului, respectiv prin minimizarea emisiilor de CO2.

În prezent există trei concepte de vehicule nepoluante utilizate în sistemele urbane de transport călători, care pot fi racordate la rețeaua de energie electrică pentru alimentarea sistemelor de propulsie, respectiv pentru reîncărcarea bateriilor de acumulatori. Acestea sunt autobuzele electrice cu baterii, troleibuzele și tramvaiele. Toate vehiculele electrice sunt considerate conforme cu normele de poluare Euro 6.

În al treilea rând un alt motiv care justifică eficiența utilizării vehiculelor electrice este reducerea nivelului de zgomot în mediul urban.

În contextul actual, de atingere și aplicare a obiectivelor Strategiei de Dezvoltare Locală a Municipiului Brăila, pentru promovarea unui transport public sustenabil din punct de vedere al minimizării emisiilor poluante în atmosferă se impune identificarea unor soluții optime de înlocuire a mijloacelor de transport în comun aflate în dotarea SC Braicar SA.

Noile reglementări 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 (NO_x) și pulberi în suspensie (PM). Pentru sistemele de propulsie electrice toți indicatorii de emisie prezentați anterior au valoarea zero (local). Amprenta de carbon dată de transportul rutier reprezintă cantitatea de dioxid de carbon (CO₂), emisă într-un an de zile rezultată din activitatea de transport și se calculează raportat la cantitatea de combustibil consumată într-un an. Așa cum rezultă din studiile comparative între mijloacele de transport în comun studiate, 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 cazul specific al municipiului Brăila, datorită infrastructurii existente pentru rețeaua de tramvai, soluția optimă de reconversie a mijloacelor de transport în comun este de a se achiziționa vehicule cu propulsie electrică: autobuze electrice și tramvaie.

Avantajele vehiculelor electrice utilizate pentru transportul în comun de pasageri sunt următoarele:

- Poluarea locală zero;
- Randament superior al mașinilor electrice (> 90 %) comparativ cu cel al motoarelor cu ardere internă (~ 30 %);
- Viteze maxime de deplasare similare cu cele ale vehiculelor clasice, dar cu o valoare superioară pentru accelerație, datorită motoarelor electrice cu care sunt echipate;
- Capacitatea mașinilor electrice de a funcționa în regim de generator în perioadele de frânare, energia produsă fiind stocată în baterii și oferă posibilitatea utilizării ulterioare;
- Vehiculele electrice răspund mai ușor la comenzi față de vehiculele clasice, prezentând o manevrabilitate ridicată și fiind mai ușor de utilizat pentru traficul urban de persoane;

- Investiția minimă necesară pentru realizarea stațiilor de încărcare rapidă, datorită utilizării infrastructurii existente sau faptului că autonomia poate fi extinsă nelimitat prin încărcări parțiale între curse;
- Răspund nevoilor de deplasare zilnică a locuitorilor din mediul urban, nevoi care nu depășesc distanțe mai mari de 100 km pe zi;
- Costurile de întreținere și respectiv costurile de operare sunt reduse datorită fiabilității motoarelor electrice cu care sunt echipate acestea, comparativ cu vehiculele clasice.

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. Rezultatele pentru municipalitate în acord cu obiectivele Strategiei de Dezvoltare locală și Planul de Mobilitate Urbană sunt următoarele:

- diminuarea emisiilor generate de rețeaua de transport urbană 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 autovehiculelor sub 120 g/km.
- tendință de creștere a dinamicii transportului în comun, în raport cu transportul individual utilizând autovehicule personale

7. Modul de îndeplinire a condițiilor aferente investițiilor

Condițiile ce trebuie îndeplinite în conformitate cu Ghidul Solicitantului Componenta C1 – Fondul Local vor fi asigurate astfel:

- Mijloacele de transport achiziționate vor fi omologate RAR conform Regulament (UE)GSR 2019/2144 privind asigurarea siguranței generale a vehiculelor – condiție impusă prin caietul de sarcini la achiziția autovehiculelor electrice
- Mijloacele de transport achiziționate vor respecta standardele de accesibilitate pentru accesul persoanelor cu dizabilități - condiție impusă prin caietul de sarcini la achiziția autovehiculelor electrice

- În Planul de Mobilitate Urbană Durabilă sunt prevăzute acțiuni de înnoire a parcului auto cu mijloace de transport electrice

- Pe traseul liniilor 3, 4, 5 și 33 pe străzile cu minim 2 benzi pe sens se va asigura prioritizarea mijloacelor de transport în comun

- Prin HCLM nr s-a încheiat Contract de servicii Publice cu SC Braicar SA în conformitate cu Regulamentul (CE) nr 1370/2007.

8. Descrierea procesului de implementare

În vederea implementării proiectului după semnarea contractului de finanțare se va lansa achiziția celor 20 vehicule electrice, celor 20 stații de încărcare lentă și a celor 6 stații de încărcare rapidă, care vor opera pe traseul liniilor 3, 4, 5, și 33.

Cele 20 stații de încărcare lentă se vor amplasa pe terenul proprietate publică din depoul Depou Radu Negru – Sos de Centura nr. 6-8 pe iar cele 6 stații de încărcare rapidă se vor amplasa pe terenuri proprietate publică a Municipiului Brăila, care va asigura și bransamentele electrice.

Totodată deoarece autobuzele electrice sunt construite pe baza unei tehnologii complexă de ultimă oră și pentru a menține o continuitate funcțională, acestea trebuie să fie supuse unui regim de întreținere și reparații planificat, în așa fel încât să se asigure în primul rând securitatea transportului de călători, să se reducă numărul unor eventuale defecte în circulație și să se asigure un timp de imobilizare cât mai redus prin stabilirea aceluiași plan de revizie pentru toate unitățile aflate în circulație.

Perioadele de întreținere se stabilesc ținând cont de numărul de kilometri parcurși de vehicul, care determină uzura anumitor elemente componente ale sistemelor mecanice, pneumatice și electrice.

Pentru toate categoriile de vehicule se vor stabili grafice specifice de întreținere și reparații planificate:

- Întreținere revizie tehnică 0 întreținere planificată la 6 luni sau 30.000 km parcurși;
- Întreținere revizie tehnică 1 întreținere planificată la un an sau 60.000 km parcurși;
- Întreținere revizie tehnică 2 întreținere planificată la schimbarea uleiului de compresor, la fiecare 80.000 km parcurși;
- Întreținere revizie preventivă A întreținere preventivă, verificare/schimbare piese contact la fiecare 10.000 km (MP A);
- Întreținere revizie preventivă B întreținere preventivă, schimbare plăcuțe uzate la fiecare 25.000 km parcurși (MP B);

- Întreținere revizie preventivă C întreținere preventivă, schimbare ulei punte și plăcuțe de frână la fiecare 180.000 km parcurși (MP C);
- Întreținere revizie preventivă D întreținere preventivă, schimbarea furtunurilor de la instalația pneumatică la fiecare 540.000 km parcurși (MP D);
- Întreținere revizie electrică și electronică 1 la un an sau 60.000 km parcurși (RT 2);
- Întreținere revizie electrică și electronică 2 la fiecare 80.000 km parcurși (RT A);
- Întreținere revizie preventivă electrică și electronică A la fiecare 120.000 km;
- Întreținere revizie preventivă electrică și electronică B la fiecare 240.000 km.

Ciclul acestor revizii se repetă până la epuizarea duratei de funcționare a unor subsambluri importante (mecanisme mecanice, instalații electrice, instalații pneumatice, etc.). Sistemul de rulare va fi echipat obligatoriu cu anvelope de vară, respectiv de iarnă, după caz, conform normelor legale în vigoare, după un grafic prestabilit sau imediat după ce se primesc previziunile meteo de avertizare.

Locul de execuție al acestor revizii, ținând cont de tipul de uzură și de capacitatea tehnică de întreținere necesară, vor fi depourile Radu Negru și Vidin, respectiv atelierele specializate în reparații auto, mecanice și electrice. Dacă un anumit tip de revizie corespunde cu necesitatea înlocuirii unor piese de schimb pentru care dotarea tehnică există doar într-un atelier specializat de reparații, aceasta se va executa integral în atelierul specializat. În situația în care apar defecțiuni în perioada cuprinsă între două revizii, acestea vor fi remediate local după necesități. Reviziile tehnice anuale se realizează în atelierele specializate de reparații, care trebuie să aibă în dotare tehnologia stabilită conform unei concepții proprii a executantului. Un vehicul care trece printr-o astfel de reparație de grad superior trebuie să fie readus la performanțele și cotele inițiale. Peste aceste norme de întreținere, se suprapun indicațiile stricte ale constructorului, pentru care se asigură securitatea pasagerilor în exploatarea vehiculului, precum și funcționarea acestuia în parametrii proiectați.

Operațiunile de mentenanță ale echipamentelor electrice vor fi realizate de către personal calificat pentru nivelul de putere electrică instalată. Pentru aceste operațiuni sunt necesare echipamente de măsură și verificare a circuitelor electrice care să permită identificarea și diagnosticarea tipului de defect. Pe toată durata operațiunilor de întreținere a instalațiilor electrice trebuie să se respecte prevederile cuprinse în normele specifice de protecție a muncii pentru utilizarea energiei electrice

9. Alte informații

Obiectivele strategiei de dezvoltare locală Brăila urmăresc ca prin deciziile strategice, planurile anterioare și rapoartele asupra unui transport urban durabil să fie îndeplinite condițiile necesare pentru realizarea unui oraș SMART la Dunăre. Dezvoltarea unei structuri

urbane durabile, prin reducerea utilizării autovehiculelor particulare, încurajarea utilizării transportului public și dezvoltarea infrastructurii transportului public în scopul reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră reprezintă principale obiective strategice.

Autobuzele clasice existente în traficul urban nu îndeplinesc criteriile tot mai stricte legislației promovate de UE, mai precis de Regulamentul 443/2009, ce vizează reducerea emisiilor provenind de la autovehicule și care impune limite pentru emisiile poluante.

Una din alternativele de înlocuire a autobuzelor clasice fără modificări ale infrastructurii rutiere sunt autobuzele electrice alimentate cu baterii. Principalele avantaje, respectiv dezavantaje care rezultă din înlocuirea autobuzelor clasice cu autobuze electrice sunt următoarele:

- Poluare locală zero (emisii produse local zero);
- Randamentul superior al motoarelor electrice ($> 90 \%$) comparativ cu cel al motoarelor termice ($\sim 30 \%$);
- Capacitatea motoarelor electrice de a funcționa în regim de generator la frânare, energia produsă fiind stocată în baterii, crescând randamentul total al sistemului;
- Posibilitatea de încărcare rapidă a bateriilor la o capacitate care să asigure o autonomie minimă de parcurgere a unui traseu;
- Flexibilitatea sistemului în raport cu adaptarea la rețeaua de transport în comun.

Primar,

Viorel Marian DRAGOMIR

Director executiv DSPPDRI

Iuliana NEAGU

Director SC Braicar SA

Cristian DOMNIȚEANU

Șef serviciu

Marius MATEESCU

Șef serviciu

Ileana DINU

Inginer șef SC Braicar SA

Gabriel PLĂȘOIANU