

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

Secțiunea 1 Titlul proiectului de act normativ

Hotărâre a Guvernului privind aprobarea Programului strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la Societatea Națională "Aeroportul Internațional Mihail Kogălniceanu - Constanța" - S.A., pentru perioada 2022-2030

Secțiunea a 2-a Motivele emiterii proiectului de act normativ

2.1. Sursa proiectului de act normativ	Proiectul de act normativ este promovat în concordanță cu prevederile Art. 3, alin. 4) din Legea nr. 363/2006 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea I Rețele de transport, conform căruia „Programele privind executarea lucrărilor aferente direcțiilor de dezvoltare prevăzute în prezenta lege, conform proiectelor aprobate în condițiile legii, se stabilesc prin hotărâre a Guvernului”, și ale Art. 10 lit. b) din Ordonanța Guvernului nr. 19/1997 privind transporturile, republicată, cu modificările și completările ulterioare, conform căruia Ministerul Transporturilor și Infrastructurii „elaborează și supune spre adoptare Guvernului programele și prioritățile de modernizare și dezvoltare a infrastructurilor de transport deschise accesului public, aparținând domeniului public”.
2.2. Descrierea situației actuale	Societatea Națională "Aeroportul Internațional Mihail Kogălniceanu - Constanța" - S.A. (SN AIMKC SA) funcționează în baza prevederilor Hotărârii Guvernului nr. 523/1998, cu modificările și completările ulterioare, ca aeroport de interes național, sub autoritatea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii. Aeroportul Internațional Mihail Kogălniceanu - Constanța (AIMK-C) este o entitate cu specific operațional diferit față de aeroporturile civile din clasificarea națională, datorită poziționării sale strategice pentru operațiunile NATO, motiv pentru care este clasificat ca aeroport strategic internațional. Prin prisma obligațiilor asumate de România cu partenerii militari strategici, AIMK-C are obligația legală de a menține infrastructura aeroportuară în stare operațională 24 de ore din 24, 7 zile din 7, la cele mai înalte standarde de siguranță și securitate. Analiza datelor pentru AIMK-C din ultimii ani indică faptul că aeroportul se confruntă cu o schimbare primară de la piața aeronavelor de aviație generală la o piață substanțial mai mare a aeronavelor comerciale. Această trecere la tipuri și frecvențe de aeronave mai grele reprezintă provocări pentru infrastructura existentă a aeroportului. Investiții substanțiale în modernizarea infrastructurii sunt necesare pentru adaptarea la noile tipuri de aeronave, atât civile cât și militare.

	<p>Infrastructura generală a AIMK-C s-a dezvoltat de-a lungul anilor pentru a satisface nevoile comerciale actuale ale aeroportului, precum și cele generate de operațiunile de suport ce intră în obligația României, în calitate de stat membru NATO și partener strategic al Statelor Unite ale Americii. Infrastructura existentă și multe dintre sistemele sale vor trebui însă să fie modernizate și extinse pentru a răspunde nevoilor viitoare, în condițiile în care evoluția tehnologică în domeniul aviatic este una rapidă și de anvergură.</p> <p>Dezvoltarea viitoare se va reflecta în facilități, capacități de alimentare, configurații de parcare, platforme și servicii, toate fiind necesare pentru a satisface cererea unei noi generații de aeronave de diverse tipuri și capacități, care vor utiliza aeroportul în viitor, cu respectarea standardelor europene privind siguranța și securitatea aviației civile.</p> <p>Guvernul României a aprobat, prin HG nr. 666/2016, modificată prin HG nr. 1312/2021, Master Planul General de Transport al României, respectiv Programul investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2021-2030, document strategic de dezvoltare a infrastructurii de transport și de planificare a investițiilor majore, document ce are ca orizont de timp anul 2030 și care include, la modul general, investiții la AIMK-C.</p> <p>AIMK-C este prevăzut în Anexa nr. 7 a Legii nr. 363/2006 ca aeroport la care trebuie să fie efectuate lucrări de modernizare.</p> <p>La nivelul conducerii aeroportului s-a luat decizia realizării unei noi strategii de dezvoltare pentru a răspunde nevoilor viitoare, fiind emisă Hotărârea nr. 17/20.04.2022 a Consiliului de Administrație al AIMK-C privind aprobarea Programului strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la Societatea Națională "Aeroportul Internațional Mihail Kogălniceanu - Constanța" - S.A., pentru perioada 2022-2030.</p>
<p>2.3 Schimbări preconizate</p>	<p>În conformitate cu dispozițiile legale în vigoare se propune aprobarea de către Guvern a Programului strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la Societatea Națională "Aeroportul Internațional Mihail Kogălniceanu - Constanța" - S.A., pentru perioada 2022-2030, denumit în continuare Programul strategic.</p> <p>Programul strategic cuprinde atât obiective de investiții în curs de implementare, cât și obiective noi:</p> <p><u>A. Obiective de investiții în curs de implementare:</u></p> <p><u>a) Obiective de investiții finanțate prin Programul Operațional Infrastructură Mare 2014-2020, Axa prioritară 2, O.S. 2.3. Creșterea gradului de utilizare sustenabilă a aeroporturilor</u></p> <p>1. Creșterea securității/siguranței traficului de pasageri la AIMK-C Care presupune furnizarea și punerea în funcțiune a următoarelor dotări:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Echipamente de control de securitate; - Autospecială PSI; - Ambulanță; - Spațiu carantină; - Degivror pistă; - Autofreză zăpadă; - Perii cu cap tractor (complet echipate);

- Dispozitiv de măsurare continuă a coeficientului de frânare.

2. Upgrade balizaj luminos la pista de decolare-aterizare care presupune realizarea unui sistem de balizaj luminos, sigur și fiabil, corespunzător normelor Organizației Aviației Civile Internaționale și ale Agenției Europene pentru Siguranța Aviației.

Prin realizarea acestui obiectiv, va crește gradul de siguranță în exploatarea sistemelor de balizaj luminos și implicit va crește gradul de siguranță în exploatarea suprafețelor de mișcare.

3. Sistem de supraveghere video, control acces la AIMK-C care presupune asigurarea unui nivel de securitate ridicat, pentru protecția bunurilor, infrastructurii aeroportuare, personalului și pasagerilor.

b) Obiective de investiții cuprinse în Memorandumul nr.34418/18.09.2020, aprobat în ședința Guvernului din data de 12 noiembrie 2020

1. Amenajare banda pistă și RESA (Runway End Safety Area)

Capacități:

- Suprafața nivelată în banda pistei : 263.000 mp
- Suprafața platformei de protecție: 4.800 mp
- Suprafața RESA amenajată: 43.200 mp
- Drum perimetral nou: 6.000 mp (1550ml)
- Gard de securitate nou: 1.180 ml

2. Modernizare și reabilitare sistem electroenergetic

Presupune integrarea tuturor sistemelor reabilite în sistem unitar de monitorizare SCADA, echiparea posturi de transformare și înlocuirea stâlpilor de susținere a proiectoarelor pentru iluminatul platformelor de staționare aeronave.

3. Reabilitare și modernizare corp gardă

Scopul intervențiilor propuse este de a implementa măsurile de refuncționalizare, prin recompartimentarea spațiilor existente, corelat cu concluziile și recomandările experților de specialitate și prin soluții tehnice moderne care să asigure o bună exploatare, operaționalizare și confort corespunzător activităților care se vor derula în cadrul imobilului.

4. Extindere și modernizare Punct Control 2 (PC2) prin care este îmbunătățit/eficientizat procesul de acces și control în incinta aeroportului.

5. Reconfigurare fluxuri auto, reabilitare pavilion administrativ, rampa spălare mașini

Necesitatea investiției este justificată de insuficiența spațiului de garare și întreținere a tuturor autovehiculelor care asigură buna funcționare a aeroportului, autovehiculele mari neavând acces în clădire din cauza gabaritului mic al intrării existente. De asemenea, în cazul reconfigurării fluxurilor și a pavilionului administrativ vor trebui asigurate condițiile de protecție împotriva incendiilor și îndeplinirea obiectivelor în materie de schimbări climatice și energie ale Uniunii Europene în domeniul Eficienței Energetice (EE), în conformitate cu avizele de specialitate și normele actualizate.

	<p>6. Aplicație soft management - Monitorizarea conformării cu cerințele aplicabile</p> <p>Este o aplicație care oferă managementului un instrument eficient de monitorizare a activităților specifice. Sistemul este focalizat pe planificare, organizare și nu în ultimul rând pe îmbunătățirea performanțelor.</p> <p><u>B. Obiective de investiții noi</u></p> <p>1. Terminal pasageri sosiri/plecări intern și internațional</p> <p>Configurația actuală a terminalului poate fi considerată adecvată pentru nivelurile actuale de servicii oferite. Având în vedere prognozele de dezvoltare a zonelor deservite de aeroport, în baza unui studiu de fezabilitate se va stabili dacă este necesară dezvoltarea unui nou terminal de pasageri sau modernizarea celui existent.</p> <p>2. Modernizare/Reabilitare pista decolare-aterizare (PDA)</p> <p>Pista de decolare-aterizare va fi reabilitată/consolidată pentru a face față cererii de trafic cu aeronave de mare capacitate.</p> <p>3. Modernizarea/Dezvoltare sistem căi de rulare</p> <p>În concordanță cu etapele de dezvoltare a terminalului, sistemul suprafețelor de mișcare se va extinde cu căi de rulare de degajare rapidă pentru a permite ieșirea rapidă a aeronavelor de pe pistă.</p> <p>4. Accesul în zona publică</p> <p>Se va construi un drum de acces la zonele comerciale din fața terminalului, la zona tehnică și cea cargo din partea de nord. AIMK-C este responsabil pentru asigurarea infrastructurii de bază (drumuri, utilități) în limitele perimetrului acoperite de Programul strategic.</p> <p>5. Facilități hangar</p> <p>Amplul program de dezvoltare a aeroportului presupune construcția unei infrastructuri aeroportuare corespunzătoare, care să permită pe lângă aterizarea tuturor tipurilor de aeronave și zona de hangarare și întreținere avioane/elicoptere.</p> <p>6. Facilitate suport pentru întreținere</p> <p>Aeroportul are nevoie de o astfel de facilitate care să asigure o locație sigură, funcțională și organizată pentru echipamentele de întreținere ale aerodromului.</p> <p>7. Facilități de alimentare a aeronavelor cu combustibil</p> <p>Pe măsură ce numărul și frecvența avioanelor de mare capacitate care accesează aeroportul crește, este recomandabil să se relocheze sau să se furnizeze o nouă fermă de combustibil în perimetrul reprezentat de platforma mare din partea de sud a aeroportului. O capacitate suplimentară de stocare a combustibilului ar trebui planificată atunci când aeroportul nu poate menține o aprovizionare și o rezervă adecvate.</p>
2.4. Alte informații	<p>Realizarea obiectivelor de investiții propuse a fi implementate prin Programul strategic conferă siguranță în exploatarea infrastructurii aeroportuare, precum și conformarea cu cerințele Regulamentului (UE) nr. 139/2014 al Comisiei din 12 februarie 2014 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la aerodromuri în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului.</p>

	<p>Obiectivele noi vor fi implementate în conformitate cu documentațiile tehnico-economice elaborate și aprobate în condițiile legii.</p> <p>Prin aprobarea de către Consiliul de Administrație a Programului strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la Societatea Națională "Aeroportul Internațional Mihail Kogălniceanu - Constanța" - S.A., pentru perioada 2022-2030, a fost îndeplinită cerința prevăzută la art. 3 alin. (4) din Legea 363/2006, referitoare la aprobarea, în condițiile legii, a lucrărilor aferente programelor de dezvoltare, anterior aprobării acestor programe de către Guvern, avându-se în vedere atribuțiile Consiliului de Administrație prevăzute în Statutul societății.</p>
--	---

Secțiunea a 3-a

Impactul socioeconomic al proiectului de act normativ

3.1.Descrierea generală a beneficiilor și a costurilor estimate ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ	Implementarea Programului strategic va genera dezvoltarea de noi infrastructuri aeroportuare care vor conduce la oferirea unui nivel superior de servicii și realizarea de capacități suplimentare, aducând beneficii atât pasagerilor și companiilor aeriene, cât și celorlalți factori implicați, influențați direct sau indirect de extinderea și modernizarea AIMK-C. Totodată, trebuie menționat că acest demers va veni în sprijinul altor actori de pe piață (companiile care activează în perimetrul aeroportuar, companiile de turism, angajații pe platforma aeroportuară, autoritățile locale și comunitatea locală/regională, mediul de afaceri din vecinătate, persoane care tranzitează zona etc.).
3.2 Impactul social	Impactul industriei aeroportuare nu se reflectă doar în economie ci contribuie, de asemenea, la creșterea calității vieții oamenilor printr-o serie de alte modalități. Aeroportul contribuie major la dezvoltarea durabilă prin susținerea și promovarea turismului internațional. Turismul generează creștere economică, oferind oportunități de angajare, creștere a bugetelor din colectarea taxelor și impozitelor locale și prin încurajarea dezvoltării, conservării și protejării mediului înconjurător. Astfel, existența și dezvoltarea aeroportului contribuie la creșterea mobilității populației, fiind un semnal important al integrării economice și sociale, precum și un indicator important al calității vieții. O altă contribuție importantă a aeroportului, din punct de vedere social, este conectivitatea pe care o oferă, accesul la contactele cu alte comunități și diverse culturi, îmbunătățind astfel standardul de viață.
3.3.Impactul asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu.
3.4.Impactul macroeconomic	Au fost identificate patru tipuri diferite de impact generate de activitatea curentă și viitoare a Aeroportului Internațional Mihail Kogălniceanu - Constanța. Impactul economic direct constă în generarea de locuri de muncă (creșterea numărului de locuri de muncă în cadrul aeroportului, ceea ce reprezintă un sprijin real pentru piața muncii din zonă generarea de venituri și valoare adăugată mare din activitățile asociate cu operarea aeroportului, în aeroport sau situate lângă aeroport).

	<p>Impactul economic indirect constă în generarea de locuri de muncă pentru alte domenii conexe sau cu care aeroportul poate dezvolta legături comerciale, venituri și valoare adăugată din activitățile care generează produse și servicii necesare funcționării aeroportului, precum și alimentării acestuia cu bunuri, produse și servicii. De exemplu putem vorbi aici despre distribuitorii de servicii necesare efectuării operațiunilor de alimentare cu combustibil a aeronavelor, precum și agenții de turism, rezervări bilete, rent-a-car, taxi etc.</p> <p>Impactul economic indus sau declanșator reflectă activitatea economică generatoare de venituri ale angajaților, din societățile asociate direct sau indirect cu activitatea aeroportului, în cadrul economiei naționale. Veniturile acestora declanșează consumul și produce locuri de muncă în diferite alte domenii ale economiei regionale sau locale.</p> <p>Impactul economic accelerator sau catalitic</p> <p>Impactul economic catalitic este rezultatul faptului că aeroportul funcționează ca un adevărat liant care conectează locuitorii conurbației și firmele, cu piața globală, permițând interacțiunea de business, facilitând schimburile comerciale, putând accelera atragerea investițiilor străine în economia regională sau locală, încurajând turismul.</p> <p>Așadar, aeroportul și implicit activitatea aeroportuară generată de existența acestuia facilitează sau generează plus valoare economiei naționale, regionale, locale precum și conurbației în care este plasat.</p>
3.4.1. Impactul asupra economiei și asupra principalilor indicatori macroeconomici	A fost detaliat la punctul 3.4 - impactul macroeconomic.
3.4.2. Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	Nu este cazul.
3.5. Impactul asupra mediului de afaceri	A fost detaliat la punctul 3.4 - impactul macroeconomic.
3.6. Impactul asupra mediului înconjurător	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu.
3.7. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva inovării și digitalizării	Nu este cazul.
3.8. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva dezvoltării durabile	Nu este cazul.
3.9. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea a 4-a

Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani) , inclusiv informații cu privire la cheltuieli și venituri

-în mii lei (RON)-						
Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
1	2	3	4	5	6	7
4.1 Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus din care:	Nu generează influențe financiare asupra bugetului general consolidat.					
1.buget de stat, din acesta: 1.impozit pe profit 2.impozit pe venit						
1.bugete locale 1. impozit pe profit						
1.bugetul asigurărilor sociale de stat: 1.contribuții de asigurări						
1.alte tipuri de venituri (se va menționa natura acestora)						
4.2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care:	Nu generează influențe financiare asupra bugetului general consolidat.					
1.buget de stat, din acesta: 1.cheltuieli de personal 2.bunuri și servicii						
1.bugete locale: 1.cheltuieli de personale 2.bunuri și servicii						
1.bugetul asigurărilor sociale de stat : 1.cheltuieli de personal 2.bunuri și servicii						
1.alte tipuri de cheltuieli (se va menționa natura acestora)						
4.3. Impact financiar, plus/minus, din care:	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					
1.buget de stat						
2.bugete locale						
4.4.Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					
4.5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					

4.6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
4.7. Punerea în aplicare a prezentei legi nu necesită modificarea cheltuielilor bugetare aprobate	
4.8 Ale informații	<p>Finanțarea obiectivelor de investiții prevăzute în Programul strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la Societatea Națională "Aeroportul Internațional Mihail Kogălniceanu - Constanța" - S.A., pentru perioada 2022-2030 se realizează din surse proprii ale beneficiarului, fonduri europene nerambursabile în limita sumelor alocate și cu respectarea prevederilor și regulilor de eligibilitate aplicabile, credite bancare, fonduri publice obținute în condițiile legii și alte surse legal constituite, pe bază de documentații tehnico-economice aprobate conform legislației în vigoare, cu respectarea reglementărilor în domeniul ajutorului de stat.</p> <p>Finanțarea de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, se va realiza numai în limitele fondurilor alocate cu această destinație, prin legile anuale ale bugetului.</p> <p>Terenurile cuprinse în perimetrul de dezvoltare, necesare pentru realizarea Programului strategic, se află în proprietatea/administrarea aeroportului.</p>

Secțiunea a 5-a

Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

5.1 Măsurile normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ : a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ; b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.	Nu este cazul
5.2 Impactul asupra legislației în domeniul achiziției publice	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
5.3. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația UE (în cazul proiectelor ce transpun sau asigură aplicarea unor prevederi de drept UE)	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
5.3.1. Măsurile normative necesare transunerii directivelor UE	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
5.3.2. Măsurile normative necesare aplicării actelor legislative UE	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5.4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Nu este cazul

5.5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5.6. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea a 6-a

Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

6.1. Informații privind neaplicarea procedurii de participare la elaborarea actelor normative	Nu este cazul.
6.2. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Nu este cazul.
6.3 Informații despre consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale	Nu este cazul.
6.4. Informații privind puncte de vedere/opinii emise de organisme consultative constituite prin acte normative	Nu este cazul.
6.5. Informații privind avizarea de către: a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	Proiectul de act normativ necesită avizul Consiliului Legislativ. Proiectul de act normativ nu necesită aviz de la Consiliul Suprem de Apărare a Țării, Consiliul Economic și Social, Consiliul Concurenței, Curtea de Conturi.
6.6. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea a 7-a

Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ

7.1. Informarea societății civile cu privire la elaborarea proiectului de act normativ	Proiectul de act normativ a îndeplinit procedurile prevăzute de Legea nr. 52/2003, cu modificările și completările ulterioare, privind transparența în administrația publică, fiind publicat pe pagina web a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și a fost supus dezbaterilor în Comisia de Dialog Social. Totodată au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de art.7, alin. (1) din Regulamentul privind procedurile, la nivelul Guvernului, pentru elaborarea, avizarea și prezentarea proiectelor de documente de politici publice, a proiectelor de acte normative, precum și a altor documente, în vederea adoptării/aprobării, aprobat prin HG nr. 561/2009, cu modificările și completările ulterioare.
7.2. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și	Proiectul de act normativ nu are un astfel de impact.

securității cetățenilor sau diversității biologice	
7.3. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea a 8-a

Măsuri privind implementarea, monitorizarea și evaluarea proiectului de act normativ

8.1. Măsuri privind implementarea, monitorizarea și evaluarea proiectului de act normativ existent	Nu este cazul.
8.2. Alte informații	Nu au fost identificate.

Față de cele de mai sus, a fost elaborat proiectul de **Hotărâre a Guvernului privind aprobarea Programului strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la Societatea Națională "Aeroportul Internațional Mihail Kogălniceanu - Constanța" - S.A., pentru perioada 2022-2030**, care, în forma prezentă, a fost însușit de către toate instituțiile interesate.

**VICEPRIM-MINISTRU,
MINISTRUL TRANSPORTURILOR
ȘI INFRASTRUCTURII**

SORIN MIHAI GRINDEANU

**AVIZAT
MINISTRUL INVESTIȚIILOR ȘI PROIECTELOR EUROPENE
IOAN MARCEL BOLOȘ**

**MINISTRUL FINANTELOR
ADRIAN CÂCIU**

**MINISTRUL JUSTIȚIEI
MARIAN - CĂTĂLIN PREDOIU**