



SCRISOARE DE AȘTEPTĂRI

A.) STRATEGIA GUVERNAMENTALĂ /LOCALĂ ÎN DOMENIUL ÎN CARE ACȚIONEAZĂ ÎNTRINDEREA PUBLICĂ, INCLUSIV OBIECTIVELE SECTORIALE ȘI FISCAL BUGETARE PE TERMEN MEDIU ȘI LUNG ALE STATULUI, DACĂ POLITICILE EXISTĂ

Aeroportul „Transilvania Tîrgu Mureș” este un serviciu public organizat ca regie autonomă cu specific deosebit, fiind unul dintre cele 13 aeroporturi care au trecut de sub autoritatea Ministerului Transporturilor sub autoritatea consiliilor județene, prin HGR nr.398/1997.

În condițiile descentralizării serviciului aeroportuar la nivel local, elaborarea strategiei de dezvoltare a acestuia revine autorităților locale, respectiv, în cazul Aeroportului Transilvania Tîrgu Mureș, Consiliului Județean Mureș.

Întrucât activitatea aeroportuară se subscie domeniului transportului aerian, domeniu cu importanță majoră, politica sectorială la nivel local urmează liniile strategice trasate la nivel european și național.

Astfel, Cartea Albă a politicii transporturilor (publicată în anul 1992) a definit o serie de politici și măsuri la **nivel comunitar** și la nivelul țărilor din UE pentru lansarea /derularea procesului care să conducă la un sistem de transport durabil, urmând ca acesta să fie atins în circa 30 de ani. Conform principiilor stipulate în Strategia europeană de transport durabil(revizuite în anul 2006) „ o politică de transport sustenabilă ar trebui să facă față intensității traficului și nivelelor de congestie crescânde, zgomotului și poluării și să sprijine folosirea modurilor de transport mai puțin agresive față de mediul înconjurător, precum și internaționalizarea costurilor sociale și ambientale.

Este necesar să se acționeze pentru a obține o disociere semnificativă între creșterea transporturilor și creșterea economică, dezvoltarea alternativelor de transport la autovehiculul privat și transportul rutier de mărfuri și atribuirea corectă a costurilor.”

Pornind de la cadrul strategic comunitar, Ministerul Transporturilor a elaborat la **nivel național** „Strategia pentru transport durabil pe perioada 2007-2013 și 2020, 2030.”

În acest sens, pe orizontul de timp până în anul 2030, **obiectivul general** în domeniul transporturilor îl reprezintă „dezvoltarea echilibrată, a sistemului național de transport care să asigure o infrastructură și servicii de transport moderne și durabile, dezvoltarea sustenabilă a economiei și îmbunătățirea calității vieții”.



Obiectivele specifice avute în vedere pentru atingerea obiectivului general sunt:

- modernizarea și dezvoltarea rețelei de transport de interes european și național, creșterea condițiilor de siguranță și a calității serviciilor;
- liberalizarea pieței interne de transport;
- stimularea dezvoltării economiei și a competitivității;
- întărirea coeziunii sociale și teritoriale la nivel regional și național;
- compatibilitatea cu mediul înconjurător;

Direcțiile de acțiune pentru atingerea obiectivelor specifice au fost planificate pe 3 faze:

- 2007-2013, etapă încheiată ca perioadă de timp ce a vizat acțiuni pentru reconfigurarea rețelei naționale de transport; evaluarea și prioritizarea proiectelor de dezvoltare și modernizare a rețelei de transport de interes național și european (TEN-T) și a conexiunilor cu rețeaua națională; asigurarea condițiilor de derulare a acțiunilor demarate anterior anului 2007; evaluarea și introducerea alternativelor modale și tehnice; evaluarea și introducerea politicilor de mediu și dezvoltare durabilă;
- 2014-2020, reprezintă etapa actuală, cu acțiuni pentru realizarea integrării graduale a rețelei și serviciilor; asigurarea condițiilor financiare și tehnice pentru implementarea graduală/etapizată a proiectelor de modernizare și dezvoltare; consolidarea tendințelor de restructurare modală; finalizarea procesului de liberalizare a pieței interne de transport; implementarea graduală a politicilor de mediu și dezvoltare durabilă;
- 2021-2030 - etapă viitoare care vizează acțiuni pentru avansarea modernizării și dezvoltării rețelelor și serviciilor; asigurarea condițiilor financiare și tehnice pentru finalizarea proiectelor de modernizare și dezvoltare; construirea unui sistem integrat de transport; generalizarea implementării politicilor de mediu și dezvoltare durabilă;

În ceea ce privește doar **TRANSPORTUL AERIAN**, strategia națională, adoptată în anul 2008 detaliază măsurile prioritare pentru perioada 2007-2013 și stabilește la modul general obiectivele pentru perioada următoare anului 2014.

Astfel, în perioada 2007-2013, prioritățile în domeniul transportului aerian s-au axat pe realizarea progresivă a performanței impuse de piața transportului aerian privind interoperabilitatea, standardele și reglementările aplicabile, cerințele de siguranță și securitate, respectiv:

- continuarea progresivă a proiectelor de modernizare și dezvoltare a infrastructurilor aeroportuare, atât a aeroporturilor de interes național (A.I. „Henri Coandă” București Otopeni, A.I. „Aurel Vlaicu” București Băneasa, A.I. „Traian Vuia” Timișoara, A.I. Constanța) cât și a aeroporturilor de interes local; îmbunătățirea securității și siguranței aeroporturilor;
- modernizarea infrastructurii și a echipamentelor de protecție a navigației aeriene;



- îmbunătățirea managementului traficului aerian și implementarea conceptului de Cer European Unic, în conformitate cu obiectivele SESAR;
- dezvoltarea accesului terestru la aeroport prin sisteme de armonizare și finanțare ad-hoc, cu participarea tuturor agenților implicați;
- sisteme de tarify aeroportuară corelate cu comportamentul ambiental al aeronavelor care operează;
- stimularea liberalizării și intrării pe piață a noi operatori (inițiative noi ale Comisiei Europene în legătură cu transportul aerian), acordând prioritate serviciilor mediului european;
- structurarea de centre logistice aeroportuare pentru transportul de mărfuri bazate pe dezvoltarea unor platforme multimodale cargo și sprijinite de centre complementare: parcuri de activități aeroportuare și terminale pentru încărcătura aeriană. Sistemul de încărcătură aeriană trebuie să faciliteze prestarea de servicii competitive și integrate în sistemul de transport intermodal de mărfuri;
- consolidarea autonomiei în gestionarea aeroportuară și în participarea la aceasta a comunităților locale (în special normativă) care să faciliteze exercitarea competențelor statutare în domeniul aeroporturilor și participarea lor la gestionare, ca și adaptarea normelor tehnice de construcție;
- stimularea concurenței în prestarea serviciilor în sector.

Începând cu anul 2014, obiectivele se axează pe finalizarea proiectelor de modernizare și integrarea progresivă a serviciilor de transport aerian în sistemul intermodal pentru călători și pentru mărfuri; asigurarea compatibilității pe termen lung între transportul aerian și obiectivele ambientale stabilite pentru sectorul de transport.

Strategia națională în domeniul transporturilor poate fi consultată în integralitate pe site-ul Ministerului Transporturilor la adresa http://mt.gov.ro/web14/documente/strategie/strategii_sectoriale/strategie_dezvoltare_durabila_noua_ultima_forma.pdf

Cel mai recent document strategic este *Master Planul General de Transport al României*, aprobat prin HGR nr.666/14.09.2016, care, prioritizează proiectele de investiții în infrastructura de transport la nivel național și regional, pe o perioadă de 15 ani, până în anul 2030. Strategia în domeniul aeroportuar, împreună cu sursele de finanțare vor fi tratate la politica de investiții de la pct.f)

În ceea ce privește **finanțarea** și **Sursele de finanțare**, în strategia națională (pag.31), se subliniază faptul că, în perioada următoare, *cadrul de finanțare* va urmări creșterea stabilității și eficienței investițiilor coroborat cu mărirea gradului de transparență în stabilirea cheltuielilor pentru transport prin distribuirea costurilor pentru utilizarea infrastructurii în mod echitabil între utilizatori și ansamblul societății, îmbunătățirea poziției agenților mai slabi pe piața transporturilor față de agenții dominanți și garantarea condițiilor de concurență loială între moduri și operatori.



În cadrul strategiei se are în vedere următoarele direcții de acțiune:

- introducerea progresivă a principiilor de tarifare bazate pe utilizarea efectivă a infrastructurii, pe calitatea serviciului oferit și pe internalizarea costurilor externe (definite în Anexa 4 a Strategiei ca fiind costuri determinate de: accidente, aglomerări, poluarea atmosferică, zgomot, schimbări climatice)
- utilizarea resurselor financiare obișnuite din exploatare în amortizarea infrastructurilor, conservarea, ameliorarea ansamblului intermodal de transport, atenuarea și corectarea impactului transportului asupra mediului;
- crearea de sisteme de finanțare a conexiunilor intermodale cu participarea tuturor operatorilor de transport, administrațiilor publice și a sectorului privat;
- promovarea unor propuneri de revizuire a gradului de fiscalitate suportată de sectorul transportului.

În strategie se subliniază faptul că, până în prezent, principala sursă de finanțare a infrastructurilor de transport a fost bugetul public. Veniturile bugetare sunt depersonificate, în sensul că, impozitele nu au un caracter dedicat, în ceea ce privește finanțarea obiectivelor, fondurile colectate, distribuindu-se prin ministerele de resort fără a se ține seama de sursa sau originea acestora.

Alocarea unui impozit dirijat pentru infrastructurile de transport s-a practicat în România, într-o anumită perioadă (1994-2002 - fondul special al drumurilor; fondul special al aviației), dar s-a renunțat urmare a condiționalităților impuse de aderarea la UE.

Sursele de finanțare în domeniul transporturilor sunt definite în Anexa 6 a Strategiei fiind formate din surse bugetare și extrabugetare. Diferența dintre cele două grupări constă în faptul că, persoana plătitoare de impozite, definită drept „contribuabil”, este cea care, în ultimă instanță plătește infrastructura (finanțare bugetară) sau este utilizatorul și/sau beneficiarul direct al infrastructurii pe care o plătește (finanțare extrabugetară).

Detalii privind strategia de finanțare și sursele de finanțare în domeniul transporturilor pot fi studiate în Strategie, la Cap.4 „Finanțarea; surse de finanțare” pag 31-38, anexa 4 „Considerente asupra situației actuale privind relația transport-factori de mediu” (pag.57-63) și Anexa 6 „Surse de finanțare în transporturi” (pag.70-72).

Aplicarea strategiei de finanțare și predictibilitatea colectării surselor de finanțare în domeniul transporturilor sunt în strânsă legătură cu **strategia fiscal-bugetară a Guvernului**.

Astfel, pe site-ul Ministerului Finanțelor se identifică strategia fiscal bugetară, elaborată în luna ianuarie 2017, pe termen scurt și mediu respectiv, **perioada 2017-2019**.



Dintre obiectivele politicii de construcție bugetară propuse de Guvern, pentru anul 2017 și orizontul de timp al anilor 2018-2019, se remarcă următoarele:

1. *Stimularea, continuarea, consolidarea și menținerea unei creșteri economice inteligente, sustenabile și incluzive, de natură a furniza premisele consolidării unui stat puternic, proactiv și a unei societăți echilibrate, pentru a mări încrederea investitorilor în economia românească.*

Creșterea economică pentru anul 2017 este estimată la 5,2%, în timp ce pentru perioada 2017-2019 se estimează că economia românească va continua creșterea susținută, fiind posibilă o creștere a produsului intern brut, în medie cu 5,5% anual. Scenariul se bazează pe îmbunătățirea activității economice în ramurile industriale cu potențial ridicat de export, în sectorul construcțiilor, care poate fructifica necesarul de infrastructură existent în toate domeniile, precum și în domeniul serviciilor.

Stimularea potențialului de creștere economică se va realiza pe lângă susținerea mediului de afaceri și sprijinirea sectorului IMM-urilor cu măsuri de simplificare a fiscalității, și prin consolidarea investițiilor publice, în special în infrastructură, cu accent pe îndeplinirea Master Planului General de Transport care are în vedere realizarea unui sistem eficient, durabil, flexibil în domeniul feroviar, naval, aerian multimodal, evidențiindu-se alocările de fonduri necesare pe programe europene, pentru perioada 2014-2020.

Modernizarea și dezvoltarea transportului va fi abordată plecând de la principiul asigurării siguranței și securității, fiind un suport important al activității economice și sociale pentru îmbunătățirea calității vieții.

2. *Alocarea unor sume importante pentru susținerea investițiilor publice prin prioritizarea investițiilor publice semnificative pentru asigurarea infrastructurii și serviciilor, pentru îmbunătățirea calității vieții, cu efect multiplicator și aport direct la formarea brută de capital fix*

Cheltuielile destinate investițiilor publice sunt prevăzute în creștere, astfel, dacă în anul 2017 au fost estimate la 39,4 mild.lei, reprezentând aproximativ 4,8% din PIB, în anul 2018 acestea sunt estimate la 47,6 mild.lei iar în anul 2019 la 63,5 mild.lei, cu o pondere de 5,4%, respectiv, 6,7% din PIB.

O parte din costurile investițiilor vor fi susținute din fondurile structurale și de coeziune, fiind prevăzute rate de creștere a gradului de absorbție a fondurilor europene, în următorii ani.

Mai multe detalii privind Strategia fiscal-bugetară a Guvernului , pentru perioada anilor 2017-2019 pot fi studiate pe site-ul Ministerului Finanțelor la adresa <http://www.mfinante.ro/strategbug2015.html?pagina=domenii>

Referitor la **strategia județului** în domeniul transportului aerian în care activează R.A „Aeroportul Transilvania Tîrgu Mureș”, aceasta este inclusă în Planul de dezvoltare a județului Mureș pentru perioada 2014-2020, aprobat prin Hotărârea Consiliului Județean Mureș nr.107/31.07.2014, ce poate fi vizualizată pe site-ul autorității publice județene la adresa:



Pornind de la obiectivul general al strategiei județului pe termen mediu (anul 2020) și anume „creșterea competitivității economiei și atractivității județului Mureș, reducerea disparităților existente între mediul urban și rural, în scopul creării unui climat favorabil dezvoltării”, strategia este axată pe 7 domenii prioritare și anume:

1. **Dezvoltarea urbană, dezvoltarea infrastructurii tehnice și sociale;**
2. *Creșterea competitivității economice, stimularea cercetării și inovării*
3. *Protecția mediului înconjurător, eficiență energetică, utilizarea surselor alternative de energie;*
4. *Dezvoltarea durabilă a zonelor rurale, sprijinirea agriculturii și a silviculturii, dezvoltarea turismului;*
6. *Dezvoltarea resurselor umane, creșterea incluziunii sociale și ocupării forței de muncă;*
7. *Asigurarea unei administrații publice locale eficiente*

Dezvoltarea infrastructurii aeroportuare și implicit a transportului aerian în regiune este cuprins în domeniul prioritar 1 - „Dezvoltarea urbană, dezvoltarea infrastructurii tehnice și sociale, respectiv, prioritatea 1.2 „Dezvoltarea infrastructurii tehnice (transport, utilități, energie, comunicații) la nivelul județului Mureș, măsura 1.2.1 „Reabilitarea și modernizarea infrastructurii rutiere, feroviare și aeroportuare la nivelul județului, în perspectiva asigurării unui transport cât mai eficient” și submăsura 1.2.1.3 „**INFRASTRUCTURA AEROPORTUARĂ**”

Obiectivele strategiei de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare a județului Mureș, au fost definite după cum urmează:

- *Creșterea numărului de pasageri la Aeroportul „ Transilvania” Tîrgu Mureș*
- *Creșterea gradului de satisfacție a pasagerilor privind serviciile oferite de Aeroport.*

Activitățile prioritare au fost stabilite avându-se în vedere contextul în care își desfășoară activitatea Aeroportul Transilvania Tîrgu Mureș și anume potențialul zonei deservite (aprox.2.700.000locuitori), dezvoltarea aeroporturilor învecinate (Cluj, Sibiu, proiect de construcție Aeroport Brașov-Ghimbav). Pe de altă parte s-a considerat că utilizarea atuurilor de poziționarea geostrategică centrală cu acces la 200 m pentru drumul E60 și 600 m pentru calea ferată Deda-Războieni, combinat cu conectarea Autostrăzii Transilvania cu Autostrada Iași -Tîrgu Mureș la 900m de aeroport, creează o mai bună accesibilitate cât și premisele realizării proiectului pentru primul HUB S-E European de platformă multimodală. În acest sens, s-au promovat PUZ și PUG, studii de fezabilitate și fezabilitate alături de Proiect Tehnic cu avize pe terenurile cumpărate(în parte) de Consiliul Județean Mureș, în vederea realizării în practică a etapelor din strategia de dezvoltare a Aeroportului, pe termen lung și mediu.



Astfel, în „Planul de dezvoltare a județului Mureș pentru perioada 2014- 2020”, aprobat prin HCJ nr.107/2014, activitățile prioritare în infrastructura aeroportuară sunt următoarele:

- dezvoltarea zonei Cargo la Aeroportul „ Transilvania Tîrgu Mureș”;
- modernizarea și extinderea pistei de aterizare/decolare;
- investiții pentru creșterea calității serviciilor oferite la Aeroport, inclusiv sporirea gradului de siguranță a pasagerilor;
- diversificarea ofertei de zboruri către noi destinații de interes pentru locuitorii din zona deservită;

În ceea ce privește sursele de finanțare și politica fiscal bugetară la nivelul județului, aducem următoarele precizări:

Conform legislației europene, Activitatea Aeroportului Tîrgu Mureș va putea fi finanțată la activitatea de exploatare, în anii următori, din fonduri proprii și în completare din bugetul județului, cu reducere graduală a fondurilor publice, până la atingerea pragului de rentabilitate, cel târziu la data de 4 aprilie 2024. (Conform Noilor Orientări în domeniul aviației-/2014/C99/03)

Infrastructura aeroportuară, respectiv, investițiile finalizate cu bunuri ce constituie domeniul public al unității administrativ-teritoriale vor fi finanțate din bugetul județului, inclusiv credite bancare, cu aplicarea principiului investitorului privat prudent în economia de piață și respectarea legislației europene în domeniu.

Surse complementare, în special fonduri europene nerambursabile sunt prevăzute în cadrul *Master Planul General de Transport al României*, unde pentru investițiile de modernizare a Aeroportului Tîrgu Mureș, ce urmează a fi realizate începând cu anul 2022, sunt disponibile resurse care provin fie din fondul de coeziune, fie din fondul european de dezvoltare regională (FEDR) sau alte surse atrase, ținând cont de funcția scor aferentă acestuia.

Din fonduri proprii ale Regiei se vor finanța în continuare bunurile ce constituie patrimoniul propriu al acesteia (sursa: amortizare), precum și investițiile specifice în echipamente de siguranță aeroportuară, realizate din tariful de securitate.

În ceea ce privește anvelopa bugetară a județului, pentru perioada următoare, pornind de la construcția bugetară și politicile fiscal-bugetare la nivel național, se prefigurează că bugetul unității administrativ-teritoriale va crește, în acord cu creșterea economică prognozată, astfel încât angajamentul asumat de autoritatea publică în finanțarea publică a Aeroportului, să fie onorat conform graficului dintr-o posibilă notificare înregistrată la Comisia Europeană.

B) VIZIUNEA GENERALĂ A AUTORITĂȚII PUBLICE TUTELARE, CU PRIVIRE LA MISIUNEA ȘI OBIECTIVELE ÎNTREPRINDERII PUBLICE, DESPRINSĂ DIN POLITICA GUVERNAMENTALĂ SAU LOCALĂ DIN DOMENIUL DE ACTIVITATE ÎN CARE OPEREAZĂ ÎNTREPRINDEREA PUBLICĂ

Misiunea Regiei autonome “ Aeroportul Transilvania Tîrgu Mureș” este de deservire la sol a aeronavelor, în condiții de siguranță, calitate, performanță și eficiență



economică, care să permită modernizarea, dezvoltarea durabilă și sustenabilă a Regiei, armonizată cu protejarea mediului înconjurător.

În acest sens, autoritatea publică își stabilește obiective specifice domeniului aeroportuar și obiective economico-financiare

I. OBIECTIVE SPECIFICE CUANTIFICABILE:

A- Pe TERMEN SCURT(până la sfârșitul anului 2017)

1. Obținerea Certificatului de aerodrom, conform noilor cerințe europene

Având în vedere desfășurarea lucrărilor de reparație capitală a pistei de aterizare-decolare până la sfârșitul anului 2017 Regia va asigura toate condițiile și va îndeplini toate cerințele solicitate de Autoritatea Aeronautică Civilă, în vederea obținerii noului Certificat de aerodrom.

Pe perioada de derulare a lucrărilor de reparații capitale, Regia va sprijini cu specialiști monitorizarea lucrărilor.

B-Pe TERMEN MEDIU(până la finalul mandatului în anul 2020)

1. Asigurarea serviciului public în condiții de continuitate și siguranță, fără întreruperi, din motive imputabile regiei;

2. Creșterea continuă a numărului de pasageri deserviți;

3. Creșterea numărului de destinații;(externe și interne)

4. Creșterea numărului de operatori de transport aerian

5. Creșterea gradului de satisfacție a pasagerilor privind serviciile oferite de Aeroport.

Pe TERMEN LUNG(după anul 2020)

Planul de administrare elaborat de administratori trebuie să asigure premisele creșterii numărului de pasageri până la nivelul de sustenabilitate cel târziu la sfârșitul anului 2023, creșterea și diversificarea continuă a numărului de destinații, creșterea gradului de satisfacție a pasagerilor privind serviciile oferite de Aeroport.

II. OBIECTIVE ECONOMICE CUANTIFICABILE

Pentru definirea obiectivelor economice, este necesară înțelegerea contextului legislativ european cu privire la serviciile publice economice, în speță serviciile aeroportuare.

În condițiile legislației europene actuale, aeroporturile sunt privite ca entități economice ce acționează pe o piață liberă, astfel încât aeroporturile care mai primesc fonduri publice (compensații) sunt analizate și monitorizate din punct de vedere al „Concurenței” și posibilității de „Distorsionare a concurenței” (Regulamentul UE 651/2014 de declarare a anumitor categorii de ajutoare compatibile cu piața internă).

Pe de altă parte, noile Orientări privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene adoptate în anul 2014 (2014/C99/03), prevăd



ca până la 4 aprilie 2024 aeroporturile regionale să devină sustenabile, respectiv să nu mai primească fonduri publice (cel puțin la activitatea de exploatare).

Având în vedere noile orientări în domeniul aviației, Regia Autonomă „Aeroportul Transilvania Tîrgu Mureș” și Consiliul Județean Mureș ca autoritate tutelară sunt obligate să-și adapteze strategia de dezvoltare a Aeroportului astfel încât să atingă până în anul 2024 pragul de rentabilitate. Conform Orientărilor din domeniul aviației C99/2014, pragul de rentabilitate în activitatea operațională a unui aeroport se poate atinge la un trafic de minim 700.000 pasageri/an. În anii anteriori, Aeroportul Tîrgu Mureș a înregistrat un număr de 300.000 - 350.000 pasageri/an.

Întrucât activitatea desfășurată de RA Aeroportul Transilvania Tîrgu Mureș nu îndeplinește condițiile unui serviciu public de interes economic general(S.I.E.G.) , în sensul noilor Orientări privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene(2014/C99/03), respectiv , prevederile Cap.4.1 “ *Definirea unui serviciu de interes economic general în sectorul aeroportuar și în cel al transportului aerian*”, pct.72 unde se stipulează că “ *în cazuri bine justificate, administrarea globală a unui aeroport poate fi considerată un SIEG.....Comisia consideră că acest lucru se poate întâmpla numai în cazul în care, fără aeroportul respectiv, o parte din zona potențial deservită de acest aeroport ar fi izolată de restul Uniunii într-o asemenea măsură încât s-ar aduce atingere dezvoltării sale sociale și economice ...O astfel de situație poate să apară în special, în cazul regiunilor ultraperiferice, precum și în cazul insulelor sau al altor zone ale Uniunii... ”,*

Având în vedere prevederile legislației europene prezentate mai sus, luând în considerare retragerea de către autoritatea publică județeană a notificării depuse prin Consiliul Concurenței la Comisia Europeană(Caz SA 44015/N/2015)pentru S.I.E.G, Regia va putea primi sprijin financiar din partea autorității publice, doar în condițiile unui ajutor de stat compatibil cu piața internă, în temeiul art.107 alin.(3) din Tratatul de Funcționare al Uniunii Europene(T.F.U.E), urmărindu-se contribuția la realizarea unui obiectiv de interes comun, și anume:

- *sporirea mobilității cetățenilor Uniunii Europene și conectivitatea regiunilor prin stabilirea de puncte de acces pentru zborurile efectuate în interiorul Uniunii , precum și*
- *facilitarea dezvoltării regionale*

În conformitate cu prevederile cap.5 din Orientări “ *Compatibilitatea ajutoarelor în temeiul art.107 alin.(3) litera (c) din Tratat*”, Intensitatea maximă a ajutorului de exploatare, până la 04.04 2019, poate fi de max. 80% din deficitul inițial de finanțare a cheltuielilor de exploatare, definit ca medie a deficitelor de finanțare a cheltuielilor de exploatare, adică valoarea cheltuielilor de exploatare care nu este acoperită de venituri, pe parcursul a 5 ani precedenți (2009-2013).



Ulterior datei de 04.04.2019, în următorii 5 ani, intensitatea maximă a ajutorului de exploatare poate fi de max. 50% din deficitul inițial de finanțare, așa cum acesta a fost definit la alineatul precedent. (pct.125-130 din Orientări)

În ceea ce privește Ajutorul pentru investiții, acesta se va putea acorda pentru bunuri de natura domeniului public, anual, pe baza deficitului de finanțare a costului de capital, ce derivă din planul de afaceri al Aeroportului și nu va putea depăși intensitatea maximă de 75%, procent din costurile eligibile, care sunt constituite din costurile aferente investițiilor în infrastructura aeroportuară, inclusiv costurile de planificare, cele legate de infrastructura de handling la sol (ex. benzi transportatoare etc.) și cele aferente echipamentelor aeroportuare, cu excepția costurilor de investiții pentru activități non-aeronautice.(subcap.5.1.1 , pct.97-103 din Orientări).

Un posibil ajutor de stat va putea fi acordat de autoritatea publică județeană , doar în urma autorizării acestuia de către Comisia Europeană, pe baza notificării individuale prin Consiliul Concurenței(în lipsa unei scheme naționale de ajutor de stat pentru aeroporturi), și numai în situația în care, urmare a efectuării Studiului privind aplicarea Testului investitorului privat prudent la RA Aeroportul Transilvania Tîrgu Mureș, din perspectiva dezvoltării viitoare a serviciului aeroportuar, va rezulta necesitatea acordării acestuia.

În contextul legislativ prezentat mai sus, autoritatea publică județeană are ca principal obiectiv economico-financiar:

a)Pe **TERMEN SCURT**(până la sfârșitul anului 2017)

Pe termen scurt, până la sfârșitul anului 2017, Consiliul de Administrație va acționa pentru crearea condițiilor de eficientizare a activității , inclusiv a activității administrative.(economice și juridice)

b). Pe **TERMEN MEDIU**(perioada mandatului-anul 2020)

- **Creșterea gradului de autonomie financiară a Regiei**, prin diminuarea treptată a ajutorului de exploatare, cu încadrare în nivelurile maxime anuale admise, pe baza noului model de afaceri și în concordanță cu potențialele niveluri ce ar urma să fie notificate Comisiei Europene.

Pe perioada mandatului, Consiliul de administrație va acționa pentru **consolidarea situației economice și financiare**, urmărindu-se următoarele obiective:

- Reducerea soldului creanțelor restante;
- Reducerea soldului obligațiilor restante;
- Îmbunătățirea lichidității globale
- **Creșterea productivității muncii**

c).Pe **TERMEN LUNG**(după anul 2020)

Din punct de vedere economic, Planul de administrare va cuprinde surse de venituri ce trebuie să asigure crearea premiselor de atingere a pragului de rentabilitate, cel târziu la sfârșitul anului 2023.



Anul de referință este anul anterior încheierii contractului de mandat.

În ceea ce privește așteptările și obiectivele privind activitatea de investiții, acestea sunt tratate la punctul f).

C) MENȚIUNEA PRIVIND ÎNCADRAREA ÎNTREPRINDERII PUBLICE ÎN UNA DINTRE URMĂTOARELE CATEGORII DE SCOPURI ALE ÎNTREPRINDERII PUBLICE, RESPECTIV COMERCIAL, DE MONOPOL REGLEMENTAT SAU SERVICIU PUBLIC

Având încredințată spre exploatare infrastructura publică, deservind un interes general al comunității, Regia desfășoară din punctul de vedere al autorității județene, un serviciu public pentru următoarele activități aeronautice:

a) administrarea, întreținerea curentă, repararea, modernizarea, extinderea și construirea suprafețelor de mișcare aeronave(pistă, căi rulare, platforme), turn de control, terminale, uzina electrică, aflate în administrarea regiei, precum și a echipamentelor aferente: sisteme și echipamente de securitate sau de siguranță, sisteme electrice, sistem iluminare pistă (balizaj), rețele utilități, instalații de stingere a incendiilor, sistem de control și monitorizare.

b) organizarea, echiparea, menținerea și operarea fluxurilor de pasageri în terminalele aeroportului, asigurarea serviciilor de siguranță și securitate;

c) deservirea la sol a aeronavelor de stat, inclusiv achiziția echipamentelor aferente;

d) protecția infrastructurii aeroportuare;

e) activitatea de căutare-salvare în perimetrul aeroportului;

f) paza și facilitățile de asigurare pentru situații de urgență și P.S.I

g) asigurarea spațiilor, facilităților și dotărilor necesare pentru desfășurarea activităților specifice ale organismelor vămii, poliției de frontieră, poliției transporturi aeriene, M.A.I și S.R.I;

h) asigurarea gratuităților de operare pe aeroporturi, pentru zborurile de stat, zborurile structurilor militare M.Ap.N., M.A.I., S.R.I., zborurile pentru situații de urgență și în alte situații reglementate în mod legal.

Pe lângă activitatea aeronautică, Regia poate desfășura și alte activități aducătoare de venituri, intitulate activități non-aeronautice, cu scop comercial.(parcare, închiriere spații, etc)

D) ÎN CAZUL ÎNTREPRINDERILOR PUBLICE CARE ÎNDEPLINESC OBLIGAȚII DE SERVICIU PUBLIC SE CLARIFICĂ OBIECTUL OBLIGAȚIEI ȘI ANGAJAMENTUL AUTORITĂȚII PUBLICE TUTELARE VIZAVI DE MODALITATEA DE ASIGURARE A COMPENSAȚIILOR CORESPUNZĂTOARE SAU DE PLATĂ A DATORIEI

Așa cum s-a arătat anterior, la pct.B), activitatea Regiei Autonome “ Aeroportul Transilvania Tîrgu Mureș” nu îndeplinește condițiile unui Serviciu de Interes Economic General(S.I.E.G.), din perspectiva Noilor Orientări în domeniul aviației.

În consecință, Regia nu poate primi fonduri publice sub forma compensației pentru îndeplinirea obligației de serviciu public, ci doar ajutor de exploatare și investiții, în condițiile în care, în urma efectuării Studiului privind aplicarea principiului



Testului investitorului privat prudent, din perspectiva dezvoltării viitoare a serviciului aeroportuar, va rezulta necesitatea acordării acestuia.(sub rezerva notificării și autorizării acestuia de către Comisia Europeană).

E) AȘTEPTĂRI ÎN CEEA CE PRIVEȘTE POLITICA DE DIVIDENDE/VĂRSĂMINTE DIN PROFITUL NET APLICABILĂ ÎNTREPRINDERII PUBLICE

Întrucât Regia își desfășoară activitatea pe o piață concurențială, Consiliul Județean Mureș așteaptă din partea Consiliului de administrație adoptarea unor politici de tarificare a serviciilor, cu respectarea regulilor de competitivitate, raportat la aeroporturile din zonă, în vederea creșterii sustenabilității Regiei, pe termen mediu și lung.

Prin efectuarea Studiului de aplicare a Testului Investitorului privat prudent la RA “ Aeroportul Transilvania Tîrgu Mureș”, pe baza prognozei de trafic pe următorii ani și a unor tarife la nivelul pieții, se vor evidenția costurile și veniturile așteptate ale Regiei, precum și orizontul de timp, în care Regia ar putea atinge pragul de rentabilitate.(cel mai târziu la sfârșitul anului 2023).

F) AȘTEPTĂRI PRIVIND POLITICA DE INVESTIȚII APLICABILĂ ÎNTREPRINDERII PUBLICE

Politica de investiții în ceea ce privește infrastructura aeroportuară județeană, pe termen mediu și lung pleacă de la cadrul general de prioritizare și implementare a proiectelor de infrastructură de transport definit prin Master Planul General de Transport al României, aprobat prin HGR nr.666/14.09.2016. (Anexa se poate vedea pe site-ul Ministerului Transporturilor „Varianta finală revizuită a Raportului privind Master Planul pe termen scurt, mediu și lung”, publicată în august 2016, adresa <http://mt.gov.ro/web14/strategia-in-transporturi/master-plan-general-transport/documente-master-plan>).

Master Planul identifică o ierarhie de aeroporturi care pot oferi acces regional călătoriilor internaționale și conectivitate internă pentru arii de captare localizate. După importanța lor, aeroporturile din România au fost clasificate în:

- Aeroport Internațional Major
- Aeroport Hub Internațional (cu variația Strategic Internațional)
- Aeroporturi regionale
- Aeroporturi regionale mici (cu variația Aerodrom).

Aeroportul Transilvania Tîrgu Mureș a fost inclus în cadrul *aeroporturilor regionale*, alături de aeroporturile din Sibiu, Oradea, Bacău, Baia Mare, Suceava, Tulcea, dar și aeroportul din Brașov, care nu este încă realizat.

Caracteristica aeroporturilor regionale este că deservește în cea mai mare parte operatori low-cost și curse charter din România și țările vecine (până la 1 milion de pasageri pe an).

În MGPT, proiectele pentru sectorul aerian au urmărit proiectele de investiții în infrastructura aeroportuară: căi de rulare, platforme de staționare, piste de îmbarcare-debarcare, terminale de pasageri și mărfuri.



În strategia de implementare, pe lista prioritizată a proiectelor de modernizare a aeroporturilor, Aeroportul Tîrgu Mureş figurează în Tabelul 10.65 - „Valoarea funcţiei scor Aeroporturi, pentru strategia de implementare”, pe locul 6 din 16 aeroporturi, cu o valoare estimată a proiectelor, 50 mil. lei (punctaj 44,98 faţă de 100 max), **perioada de implementare fiind anii 2022-2024.**

Sinteza intervenţiei propuse pentru Aeroportul „ Transilvania”, conform MPGT (paginile 533-535 din MGPT) cu valoare totală de 50 milioane euro este prezentată mai jos:

- Realizarea /extinderea terminalului de pasageri cu o suprafaţă de min.8130 m²;
- Reabilitarea şi extinderea platformei de staţionare cu min.7110 m²;
- Modernizarea pistei de decolare aterizare la 2200 m lungime, 45 m lăţime şi PCN 45;
- Asigurarea compatibilităţii noilor investiţii cu căile de rulare şi platforma de staţionare;
- Asigurarea infrastructurii, echipamentelor şi utilajelor de asistenţă a navigaţiei, securitate şi siguranţă conform standardelor MPGT;
- Asigurarea conectivităţii aeroportului conform cerinţelor MPGT;

Conform Strategiei, proiectul urmează a fi implementat în funcţie de resursele financiare disponibile care provin fie din fondul de coeziune, fie din fondul european de dezvoltare regională(FEDR) sau alte surse atrase, ţinând cont de funcţia scor aferentă acestuia.

PE TERMEN SCURT, până la sfârşitul anului 2017 se va realiza lucrarea de investiţii “ *Execuţie lucrări de reparaţii capitale suprafeţe de mişcare, inclusiv instalaţiile, marcajele şi punctele de aerodrom aferente*”.

Investiţia propusă nu are ca scop crearea de capacităţi suplimentare a infrastructurii aeroportuare, ci readucerea acesteia la parametrii iniţiali de funcţionare, care, în acelaşi timp, să respecte standardele aeronautice în vigoare, pentru un aeroport de asemenea dimensiune.

Lucrarea este contractată direct de Consiliul Judeţean Mureş, Regiei retrăgându-i-se dreptul de administrare pe perioada derulării investiţiei.

Regia va asigura eliberarea amplasamentului pentru executarea lucrărilor.

Autoritatea publică se aşteaptă ca Regia să realizeze până la sfârşitul anului 2017, obiectivele de investiţii, cuprinse în bugetul Regiei.

PE TERMEN MEDIU, faţă de strategia naţională şi judeţeană în domeniul aeroportuar, se aşteaptă ca în perioada mandatului de 4 ani, să fie realizate următoarele **Programe de investiţii** :

f1. Programul în infrastructura aeroportuară şi echipamente de siguranţă, cu încadrare în nivelul de ajutor pentru investiţii posibil a fi notificat Comisiei Europene.



f.2 Realizarea Programului de investiții în echipamente de handling aeroportuar, cu încadrarea în nivelul de ajutor pentru investiții, posibil a fi notificat Comisiei Europene.

f.3 Realizarea unui Program de investiții multianual din fonduri proprii ale regiei. (Se va elabora un Program de Investiții pentru perioada mandatului, din surse proprii-amortizare, tarif securitate, cu prevederea pe ani a obiectivelor de investiții și a sumelor aferente).

Pe lângă Programele de investiții ce vor fi susținute și din fonduri publice, și Programul din fonduri proprii se așteaptă din partea Consiliului de Administrație ca în perioada mandatului să creeze premisele realizării proiectelor **PE TERMEN MEDIU-LUNG** cuprinse în MGPT, cu elaborarea etapelor pregătitoare, în strânsă corelare cu atingerea obiectivului de sustenabilitate a Aeroportului, pentru orizontul de timp al anului 2024.

G) DEZIDERATELE AUTORITĂȚII PUBLICE TUTELARE ȘI ALE ACȚIONARILOR, DUPĂ CAZ, CU PRIVIRE LA COMUNICAREA CU ORGANELE DE ADMINISTRARE ȘI CONDUCERE ALE ÎNTREPRINDERII PUBLICE

Autoritatea publică județeană va fi informată de Consiliul de Administrație prin depunerea documentelor necesare cu privire la:

- Rapoartele privind stadiul realizării obiectivelor și indicatorilor de performanță - semestrial;
- Hotărârile Consiliului de Administrație - în termen de 3 zile de la adoptare;
- Solicitățile Consiliului de Administrație ce implică adoptarea de hotărâri de consiliu județean vor fi depuse până la data de 1 (întâi) a lunii în care are loc ședința ordinară de consiliu județean, împreună cu întreaga documentație aferentă.
- Cererile cu aprobări prealabile de deplasare ale membrilor Consiliului de Administrație, care implică decontarea cheltuielilor de către Consiliul Județean Mureș, în conformitate cu prevederile art.19 din Regulamentul de Organizare și Funcționare al Regiei aprobat prin HCJM nr.25/2012, cu modificări și completări ulterioare vor fi depuse la Consiliul Județean Mureș cu minim 5 zile înainte efectuării deplasării;
- Membrii Consiliului de Administrație vor înștiința Consiliul Județean, cu privire la un potențial conflict de interese, conform prevederilor legale;
- Orice deviere de la indicatorii de performanță stabiliți trebuie notificată autorității publice județene, în cel mai scurt timp posibil, de îndată ce membrii Consiliului de administrație al Regiei determină că o astfel de deviere este foarte probabilă.



H) AȘTEPTĂRI PRIVIND CALITATEA ȘI SIGURANȚA PRODUSELOR ȘI SERVICIILOR PRESTATE DE ÎNȚREPRINDEREA PUBLICĂ

În privința serviciilor aeroportuare prestate se așteaptă ca acestea să fie realizate cu respectarea reglementărilor aeronautice în vigoare, astfel încât să nu fie semnalate incidente grave sau reclamații privind activitatea desfășurată, dimpotrivă, gradul de satisfacție al operatorilor aerieni și al pasagerilor să crească, aspect ce va influența pozitiv traficul pe Aeroportul „Transilvania” Tîrgu Mureș.

Pe lângă serviciile aeroportuare ce cad direct în responsabilitatea Aeroportului, se va urmări creșterea calității tuturor serviciilor și a activității comerciale desfășurate de agenții parteneri ai Regiei, de asemenea, se vor propune măsuri de îmbunătățire a transportului la și de la Aeroport în funcție de orarul curselor de zbor.

Consiliul de administrație va urmări implementarea Sistemului de Control Intern Managerial(S.C.I.M), în aplicarea legislației în vigoare.

I) AȘTEPTĂRI ÎN DOMENIUL ETICII, INTEGRITĂȚII ȘI GUVERNANȚEI CORPORATIVE

Membrii Consiliului de Administrație vor respecta prevederile din „Codul de Conduită al salariaților din cadrul R.A Aeroportul Transilvania Tîrgu Mureș” adoptat recent la nivelul Regiei, prin Hotărârea CA nr.17/20.09.2016, în baza prevederilor art.15 alin.(4) din OUG 109/2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice, modificată prin Legea nr.111/2016.

În perioada mandatului, Consiliul de Administrație va pune pe prim plan interesul public ce derivă din funcția deținută, evitând situația de a se afla în conflict de interese, va promova valorile etice ale Regiei, apărând în mod loial prestigiul Aeroportului.

Onestitatea, corectitudinea, obiectivitatea în evaluarea personalului Regiei, asigurând egalitatea de șanse și tratament cu privire la dezvoltarea carierei în organizație pentru salariații din subordine, reprezintă valori etice de bază, ce trebuie respectate de membrii Consiliului de Administrație.

Concluzii

Scrisoarea de așteptări descrie obiectivele privind dezvoltarea serviciului aeroportuar pe perioada a 4 ani de mandat și dezideratele pe termen lung.

Autoritatea publică tutelară se așteaptă ca membrii Consiliului de Administrație să redacteze Planul de administrare pornind de la premise realiste și ținând cont de conținutul prezentei scrisori de așteptări.

Întocmit: Monica Dohotariu, consilier

