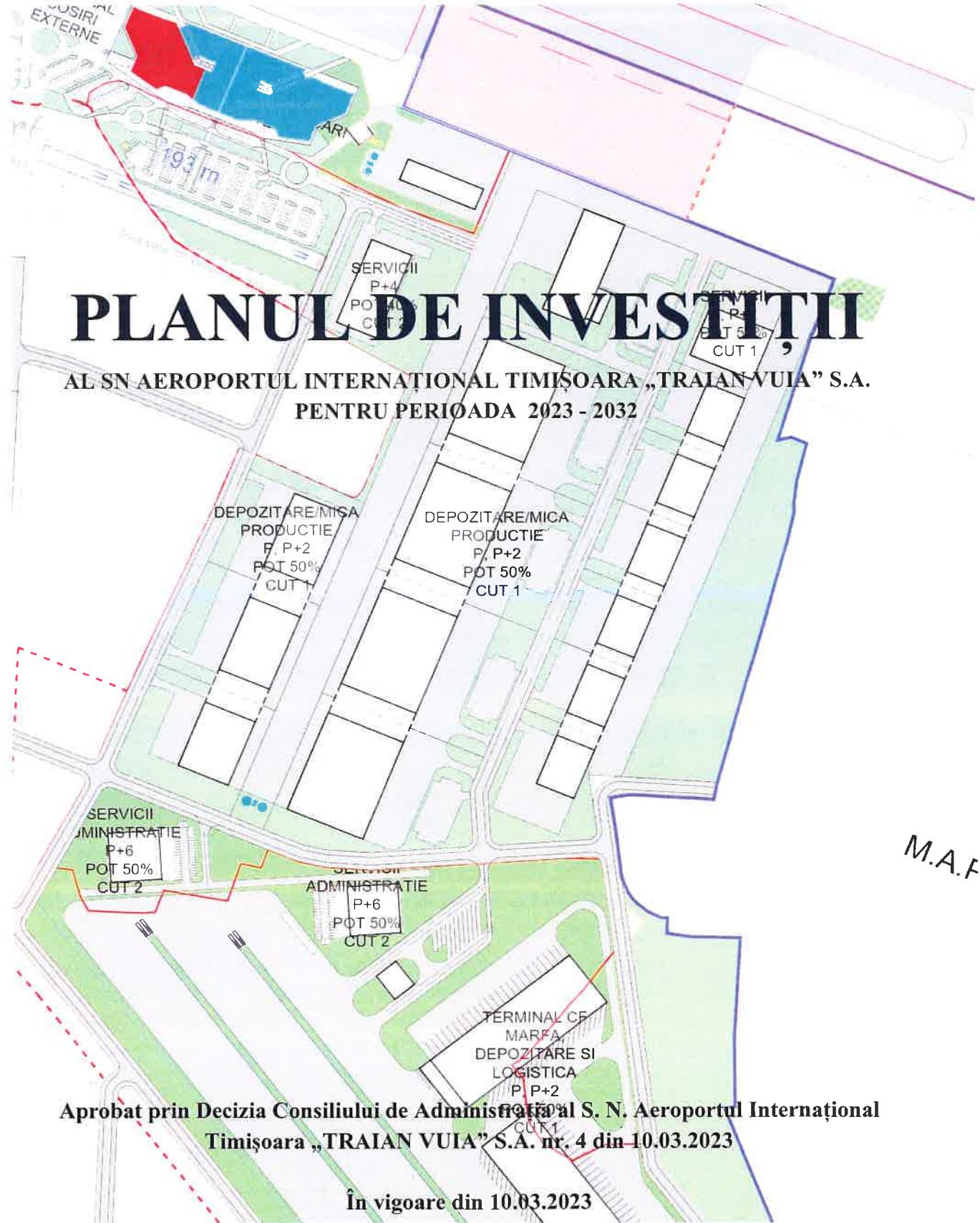


Nr. 976 din 22.02.2023

Exemplar unic



III. CUPRINS

I.	Aprobare și avizare	2
II.	Lista edițiilor și reviziilor.....	2
III.	Cuprins	3
IV.	Scop. Prezentare generală. Bază legală.....	4
V.	Obiective și direcții de acțiune.....	5
VI.	Măsuri / Proiecte de investiții	6
VI.1.	Proiecte de investiții finalizate.....	7
VI.1.1.	Terminal Sosiri Curse Externe Pasageri (TSCEP)	7
VI.1.2.	Achiziția a două autospeciale PSI. (APSI)	9
VI.1.3.	Achiziție Sistemul Integrat pentru Controlul de Securitate (SICS).....	10
VI.2.	Proiecte de investiții în derulare	13
VI.2.1.	Terminal Plecări Curse Externe (TPCE)	13
VI.2.2.	Achiziție „Echipamente de Siguranță pentru Activități Non Economice” (ESANE) ...	16
VI.2.3.	Utilaje destinate activităților economice de siguranță (UDAES)	18
VI.2.4.	Sistem integrat de securitate aeroportuară (SISA).....	21
VI.2.5.	Centrul intermodal de transport pasageri (CIP).....	27
VI.2.6.	Centrul logistic destinat gestionării transporturilor aeriene de mărfuri (CLDGTAM) .	28
VI.2.7.	Parc fotovoltaic 7 MW (PF7MW)	30
VI.3.	Proiecte de investiții propuse	32
VI.3.2.	Centru Logistic Intermodal Cargo Timișoara (CLINT)	32
VI.3.2.	Modernizarea și extinderea suprafeței de mișcare pentru aeronave (MESMA).....	34
VII.	Concluzii finale privind strategia de investiții.	38

IV. SCOP, PREZENTARE GENERALĂ, BAZĂ LEGALĂ

a. Planul de investiții este instrumentul de management strategic prin care se stabilesc parametrii tehnico – economici de principiu ai proiectelor de investiții ce se vor implementa, de regulă, prin Direcția Investiții a Aeroportului Internațional Timișoara „TRAIAN VUIA” (AIT-TV), dacă prin decizii ale Directorului General nu se stabilește un alt responsabil (persoană fizică sau orice altă entitate).

b. Dezvoltarea infrastructurii aeroportuare trebuie să se alinieze la prognozele de trafic realizate care țin cont de la actualele servicii asigurate pasagerilor și transportului de mărfuri, dar și la oportunitățile generate de programele de investiții care pot asigura surse de finanțare nerambursabile. Anterior anului redactării prezentului document, Programul Operațional Infrastructură Mare 2014 – 2020 (*cu aplicabilitate până în anul 2023 inclusiv*), a fost singurul program de finanțare din fonduri europene nerambursabile care a țintit în mod direct sectorul aviației civile prin:

- *Axa Prioritară 2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient,*
- *Prioritatea de investiții 7c - Dezvoltarea și îmbunătățirea sistemelor de transport care respectă mediul, inclusiv a celor cu zgomot redus și care au emisii reduse de carbon, inclusiv a căilor navigabile interioare și a sistemelor de transport maritim, a porturilor, a legăturilor multimodale și infrastructurilor aeroportuare, cu scopul de a promova mobilitatea durabilă la nivel regional și local;*

- *Obiectivul Specific 2.3 - Creșterea gradului de utilizare sustenabilă a aeroporturilor.*

Luând în considerare această oportunitate, majoritatea proiectelor implementate sau aflate în curs de implementare sunt finanțate prin acest program și au un termen de recepție la terminarea lucrărilor sau recepție a echipamentelor data de 31.12.2023.

De asemenea, Planul de investiții se bazează pe analize economice complexe (de tip cost - beneficiu sau cost – eficacitate), prin care sunt determinate cu precizie care sunt limitele de finanțare, inclusiv cele privind sursele de finanțare proprii.

- c. Prin **politica de investiții** promovată se acordă o atenție deosebită:

- Identificării și alocării de resurse financiare în vederea dezvoltării infrastructurii specifice și a serviciilor aeroportuare și conexe acestora, în scopul extinderii și modernizării facilităților aeroportuare, precum și îmbunătățirii și diversificării serviciilor până la un nivel „OPTIM”:

- Realizării de obiective de investiții noi;
- Achiziției de dotări tehnice independente.

În acest sens, au fost identificate și considerate prioritare proiectele de investiții care îndeplinesc următoarele **cerințe**:

- Asigură cadrul și condițiile de dezvoltare a infrastructurii pentru atingerea într-o etapă ulterioară a pragului de procesare de 3 milioane de pasageri pe an, precum și
 - Modernizează și dezvoltă infrastructura aeroportuară prin realizarea de obiective de investiții noi, extinderea și modernizarea capacităților și facilităților tehnice existente precum și achiziția de dotări tehnice independente.

d. La nivelul Direcției Investiții, măsurile aplicabile pentru atingerea obiectivelor de dezvoltare și a direcțiilor de acțiune se vor concretiza și coordona prin instrumente exhaustive

denumite în continuare **Proiecte de investiții**.

e. În acest sens, în conformitate cu obiectivele și direcțiile de acțiune stabilite de administrația TSR, Planul de investiții stabilește:

• Măsurile (comilate în proiecte de investiții) pentru atingerea obiectivelor de dezvoltare și a direcțiilor de acțiune;

- Denumirea proiectelor de investiții;
- Indicatorii tehnici generali pentru fiecare proiect de investiții aprobat;
- Indicatorii economici estimați pentru fiecare proiect și sursele de finanțare;
- Principalele activități aprobată pentru implementarea fiecărui proiect;
- Termenele de implementare (propuse) estimate;
- Responsabilități concrete pentru structurile din cadrul TSR.

f. Introducerea unui proiect de investiții nou, precum și renunțarea la unul dintre proiectele cuprinse în prezentul document se va realiza prin grija Direcției Investiții, pe baza unui document emis de către avizator.

g. Solicitarea de inițiere a procedurii de implementare a unui nou proiect revine beneficiarului final al investiției (respectiv, direcției de specialitate a TSR).

h. Inițierea procedurii de anulare a unui proiect de investiții inclus în acest plan revine Direcției Investiții.

i. **Documentele strategice** care stau la baza realizării Planului de investiții al TSR pentru perioada 2023 – 2032 sunt următoarele:

- Masterplanul General de Transport al României (MPGT), aprobat prin HG 666/2016;
- Programul de guvernare 2021 – 2024. Coaliția pentru reziliență, dezvoltare și prosperitate.
- Legea 363/2006 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național – Secțiunea I „Rețele de transport”, cu modificările și completările ulterioare.
- Programul investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2021 – 2030, prevăzut în Master Planul General de Transport, aprobat prin HG nr. 1312/2021;
- Programul Operațional Infrastructură Mare 2014-2020, Obiectivul specific 2.3 al Axei Prioritare 2 „Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient”;
- Planul de Dezvoltare al S.N. Aeroportul Internațional Timișoara „TRAIAN VUIA” S.A.¹ pentru perioada 2020 - 2025.

V. OBIECTIVE ȘI DIRECTII DE ACȚIUNE

a. În conformitate cu documentele programatice Planul de Dezvoltare al aeroportului și Planul de Management care stabilesc obiectivele societății pentru perioada 2022 – 2032, Planul de investiții răspunde următoarelor **Obiective de dezvoltare**:

1. Dezvoltarea infrastructurii aeroportuare prin extinderea facilităților destinate pasagerilor și achiziția de echipamente noi pentru un trafic de minim 3 milioane de pasageri.
2. Modernizarea și extinderea suprafeței de mișcare a aeronavelor pentru a asigura capacitați de operare pentru aeronave de categorie „E”
3. Extinderea capacitaților de procesare a mărfurilor pentru transport aerian și intermodal
4. Încadrarea activităților de dezvoltare pentru atingerea dezideratului de acreditare ca

¹ înregistrat cu nr. 7.555/09.12.2019 și denumirea „Reactualizarea planului de dezvoltare – S.N. Aeroportul Internațional Timișoara - Traian Vuia S.A., pentru perioada 2020-2025”

„Aeroport verde”

b. În acest sens, prin Direcția Investiții și Compartimentul Infrastructură ale TSR se vor iniția, coordona și implementa următoarele **Direcții de acțiune**:

1. Direcții de Acțiune subordonate Obiectivului de dezvoltare 1:

1.1. Construirea unor facilități noi destinate pasagerilor cu o suprafață totală de minim 16.000 mp și amenajarea spațiilor de circulația necesare acestora;

1.2. Realizarea unor facilități și achiziționarea unor echipamente destinate controlului de securitate la cel mai înalt standard de securitate aplicabil la nivelul Uniunii Europene;

1.3. Achiziționarea echipamentelor tehnice și utilajelor necesare asigurării autonome a serviciilor aeroportuare de siguranță aeronautică, handling și menenanță.

2. Direcții de Acțiune subordonate Obiectivului de dezvoltare 2:

2.1. Modernizarea și extinderea platformelor de staționare a aeronavelor

2.2. Modernizarea și extinderea pistei de aterizare – decolare și a căilor de rulare

3. Direcții de Acțiune subordonate Obiectivului de dezvoltare 3:

3.1. Construirea unor noi facilități de procesare a mărfurilor destinate transportului aerian

3.2. Asigurarea condițiilor de dezvoltare a terminalului intermodal de mărfuri

4. Pentru asigurarea implementării Obiectivului de dezvoltare 4, toate activitățile de achiziție de utilaje și servicii de proiectare, precum și lucrări de execuție ce se derulează în cadrul societății sunt subscrise regulilor de protecție a mediului și sunt în concordanță cu obiectivul general de acreditare ca „Aeroport verde”.

VI. MĂSURI/PROIECTE DE INVESTIȚII

Pentru ducerea la îndeplinire a cerințelor stabilite prin obiectivele de dezvoltare și direcțiile de acțiune ale TSR prezentul document stabilește parametrii de implementare pentru proiecte de investiții concrete. În cele ce urmează, proiectele de investiții prezentate sunt grupate pe categorii, respectiv:

- **Proiecte de investiții finalize** la data intrării în vigoare a Planului de Investiții, aflate în etapa de monitorizare și eficientizare a exploatarii care influențează acțiunile programate prin prezentul document. Aceste proiecte au un impact semnificativ în activitatea curentă a societății și este necesar să fie integrate în activitatea operațională, astfel încât să conducă la îndeplinirea obiectivelor propuse prin finanțare.

- **Proiecte de investiții în derulare.** În principiu, aceste proiecte de investiții sunt cele care captează principalele resurse de investiții ale societății și un grafic de implementare stabilit. Cu o singură excepție, toate aceste proiecte au fost avizate și aprobată la nivelul corespunzător.

- **Proiecte de investiții propuse.** Se află în etapa premergătoare implementării, pentru care la data redactării planului nu s-au identificat surse de finanțare. Acestea vor fi supuse avizării numai cu condiția finalizării premergătoare favorabile a analizelor de sustenabilitate (Analiza cost – beneficiu sau Analiza cost – eficacitate). Direcția Investiții are obligația de a derula activități de identificare a surselor de finanțare, în termenele stabilite pentru fiecare proiect în parte.

VI.1. Proiecte de investiții finalizate

Proiectele de investiții prezentate în acest subcapitol, sunt finalizate și recepționate, iar obiectele care fac obiectul acestora sunt puse în folosință sau date în exploatare anterior acestui document. Managementul va fi focalizat pe menținerea în stare operațională, exploatarea eficientă și monitorizarea activităților derulate în aceste spații și cu aceste mijloace. Din acest motiv, proiectele de investiții nu pot face obiectul monitorizării ca indicatori de investiții, fiecare dintre ele fiind realizat / îndeplinit în proporție de 100%.

Evoluția pozitivă a traficului de pasageri anterioară perioade pandemice a generat adaptări / extinderi succesive de mică și medie complexitate a elementelor de infrastructură destinate gestionării eficiente a fluxurilor de pasageri. Amenajările realizate au asigurat pentru întreaga perioadă condițiile necesare de procesare, dar, în mod firesc, au redus indicele privind nivelul de servicii asigurate (LoS – Level of Service). Situația infrastructurii aeroportuare anterioară anului 2019 nu mai permitea adaptări și reconfigurări viabile din punctul de vedere al gestionării traficului.

Pentru aducerea LoS la un nivel „OPTIM” a fost necesară implementarea în mod prioritări a unor obiective infrastructurale noi (terminale de pasageri) și dotarea acestora la standarde impuse de legislația europeană.

Pentru creștea și menținerea nivelului de siguranță al pasagerilor, aeronavelor și personalului, societatea:

- implementează o cultură colectivă de siguranță care promovează o atitudine pozitivă în ceea ce privește detectarea și eliminarea pericolelor care pot duce la producerea de incidente sau accidente aviatice;
- dezvoltă un sistem de management al siguranței integrat, pro-activ și orientat spre performanță, definind clar pentru manageri și tot personalul responsabilități și atribuțiuni în domeniul siguranței;
- reduce la minimum practic posibil riscurile producerii unui incident sau accident de aviație prin procese de identificare a pericolelor, evaluare și eliminare sau diminuare a riscurilor asociate;
- alocă, în limita fondurilor disponibile, resurse financiare, materiale și umane necesare siguranței aeronautice.

VI.1.1. Terminal Sosiri Curse Externe Pasageri (TSCEP)



Construirea Terminalului Sosiri Externe contribuie la realizarea obiectivului general al strategiei de dezvoltare a aeroportului, la dezvoltarea actualului sistem de transport, de calitate, durabil și eficient și integrarea lui în sistemul multimodal proiectat la nivelul regiunii.

Obiectivul de investiții se circumscrie prevederilor Masterplanului General de Transport al României (MPGT), aprobat prin HG 666/2016, document programatic care prevede în cadrul Anexei 10.49 (pag. 519) că, în ceea ce privește Aeroportul Internațional Timișoara „TRAIAN VUIA”, este necesară „Realizarea / extinderea terminalului de pasageri cu o suprafață de min. 20.000 m²” (pct. 7.6.26).

Contextul privind oportunitatea demarării investițiilor cofinanțate din fonduri nerambursabile s-a creat odată cu lansarea în luna ianuarie 2018 a apelurilor de proiect de către Ministerul Transporturilor prin Organismul Intermediar a Obiectivului specific 2.3 al Axei Prioritare 2 „Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient”, din cadrul Programul Operațional Infrastructură Mare 2014-2020.

a. Măsură subsecventă atingerii OBIECTIVULUI DE DEZVOLTARE 1 și a DIRECȚIEI DE ACȚIUNE 1.1.

b. Denumirea proiectului de investiții „CONSTRUIRE TERMINAL PLECĂRI CURSE EXTERNE PASAGERI” (acronim TSCEP);

c. Indicatorii tehnici generali pentru proiectul de investiții realizat:

- Număr porți de sosire pasageri = 4;
- Suprafață construită = 3.361 m²;
- Suprafață desfășurată = 4.383 m²;
- Număr fluxuri de pasageri și bagaje pentru acomodarea a 540 pasageri (câte 180 pasageri/cursă) = 3;
- Număr sisteme independente de benzi bagaje cu conveiere de mari dimensiuni = 3;
- Număr puncte de control a documentelor = 10;
- Număr puncte control vamal = 3;
- Zonă sortare bagaje exterioară clădirii = 200 m²;
- Număr grupuri sanitare = 6.

d. Indicatorii economici realizați pentru proiectul de investiții și sursele de finanțare:

	TOTAL	FEDR	MTIC	TSR
Mil. lei (inclusiv TVA)	30,35	13,28	2,34	14,73
Mil euro² (inclusiv TVA)	6,23	2,73	0,48	3,02

e. Principalele activități și termenele pentru implementare realizate:

Până la data de 28.07.2026, construcția și echipamentele instalate sunt în perioada de garanție. Urmărirea comportamentului în timp a clădirii și echipamentelor montate se va realiza pe întreaga perioadă de garanție.

f. Responsabilități: Proiectul de investiții a fost coordonat prin Direcția Investiții.

g. Priorități de management și alte detalii relevante:

- La data de 29.07.2021 s-a dat în folosință Terminalul Sosiri Curse Externe Pasageri situat pe Aeroportul Internațional „Traian Vuia” Timișoara. Valoarea totală a proiectului de investiții este de 30,35 mil. lei.
 - S-a finalizat procedura de înscriere a imobilului în patrimoniul privat al societății cu nr. 400528 începând cu data de 12.01.2022 ;
 - Noul terminal trebuie să fie menținut în condiții de exploatare optime, toate reparațiile

² Cursul de schimb valutar a fost înregistrat la data de 01.03.2021, respectiv: 1 EURO = 4.8744 Lei

necesare (opt intervenții la: ușile glisante, tavanul fals, placăriile exterioare, sistemul de climatizare, instalația electrică și la sistemul de transport bagaje) se vor realiza de către constructor în perioada de garanție.

- În ceea ce privește lucrările de pavare a trotuarelor cu dale din beton (unde s-a constatat după sezonul rece deformarea suprafeței acoperite cu dale și fisuri observate la unele dintre acestea), s-a realizat remedierea defecțiunilor constatațate în perioada de garanție. Societatea nu înregistrat costuri suplimentare. Reparațiile s-au realizat decalat, astfel încât fluxul de pasageri nu a fost perturbat.

- În continuare se va urmări diversificarea serviciilor adresate pasagerilor prin închirierea unui spațiu comercial pentru activități de farmacie.

VI.1.2. Achiziția a două autospeciale PSI. (APSI)

Necesitatea investiției a rezultat din obligația de asigurare a acțiunilor de intervenție ale Compartimentului P.S.I. și Protecție civilă în vederea gestionării situațiilor de urgență produse pe aeroport. În urma analizării capacitații de intervenție a structurii și în conformitate cu cerințele Autorității Aeronautice Civile Române, utiliza următoarele autospeciale pentru intervenții:



Nr. crt.	Denumire	Canitatea / Vechimea în folosință	Capacitate	Anul dotării / fabricației
1.	TITAN Eagle Six B 08 FCV (închiriat)	1 buc. 18 ani	1 rezervor apa = 10.000 l. 1 rezervor spumant = 1.000 l. 2 rezervoare praf = 100 kg praf	2013 / 1997
2.	TITAN Eagle Six B 08 KKA (închiriat)	1 buc. 18 ani	1 rezervor apa = 10.000 l. 1 rezervor spumant = 1.000 l. 2 rezervoare praf = 100 kg praf	2013 / 1997
3.	DAF 3300	1 buc. 30 ani	1 rezervor apa = 6500 l. 1 rezervor spumant = 400 l.	2005 / 1985
4.	A.T.I. R 26256	1 buc. 16 ani	1 rezervor x 10.000 l apa 1 rezervor x 2.000 l spumant	2000 / 1999
5.	A.P.C.A.T. R 12215	1 buc. 30 ani	1 rezervor x 9000 l apa 1 rezervor x 800 l spumant	1985 / 1985

Având în vedere gradul de uzurii fizice, dar mai ales morale a autospecialelor P.S.I. proprii, din dotarea Compartimentului P.S.I. – P.C. nu se poate asigura o intervenție eficientă și care să se încadreze în timpul operațional maxim de 3 minute cerut de A.A.C.R. conform cerințelor Doc. ICAO 9137.

De asemenea, menționăm că S.N. Aeroportul Internațional Timișoara „TRAIAN VUIA” S.A. utilizează în mod curent două autospeciale închiriate de tipul TITAN EAGLE SIX P.S.I. de capacitate mare (10.000 litri apă; 1.000 litri spumă; 225 kg praf / mașină.), de generație mai nouă (1997), specifice desfășurării activităților în domeniul de aviației civile, fapt ce permite menținerea Categoriei RFF 7. Din cauza vechimii, nici acestor echipamente nu li se mai pot asigura piese de

schimb în timp util. Asigurarea Categoriei RFF 8 se realiza numai prin însumarea capacitaților rezervoarelor de materiale de stingere, fiind obligatorie buna funcționare a ambelor autospeciale. Din acest motiv, nu se asigura principiul redundanței, în situația defectării unui echipament, celălalt aflat în funcțiune nu poate asigura cerințele de conformitate (capacitate de pulbere insuficientă).

Costurile pentru închirierea celor două autospeciale se ridică la un total mediu anual de 1.063.860 lei, la care se adaugă costurile de întreținere în medie de 9.240 lei.

a. Măsură subsecventă atingerii OBIECTIVULUI DE DEZVOLTARE 2 și a DIRECȚIEI DE ACȚIUNE 1.3.;

b. Denumirea proiectului de investiții „CONSTRUIRE TERMINAL PLECĂRI CURSE EXTERNE PASAGERI” (acronim APSI);

c. Indicatorii tehnici generali pentru proiectul de investiții realizat:

- Achiziția a două autospeciale de mare capacitate

d. Indicatorii economici realizați pentru proiectul de investiții și sursele de finanțare:

	TOTAL	FEDR	MTIC	TSR
Mil. lei (inclusiv TVA)	8,93	6,36	2,57	
Mil euro³ (inclusiv TVA)	1,83	1,30	0,53	

e. Principalele activități și termenele pentru implementare realizate:

La data de 14.06.2021 au fost livrate autospecialele PSI. Personalul aeroportuar de specialitate cu atribuții în domeniul apărării împotriva incendiilor a fost instruit conform cerințelor din caietul de sarcini. La data de 15.06.2021 a avut loc recepția autospecialelor PSI, iar începând cu data de 27.06.2021, autospecialele au intrat în serviciu. Urmărirea comportamentului în timp a echipamentelor montate se va realiza pe întreaga perioadă de garanție (2 ani).

f. Responsabilități: Proiectul de investiții a fost coordonat prin Direcția Investiții.

g. Priorități de management și alte detalii relevante: Echipamentele funcționează în parametrii proiectați, nu s-au înregistrat defecțiuni în comportarea autospecialelor.

VI.1.3. Achiziție Sistemul Integrat pentru Controlul de Securitate (SICS)

Sistemul de control exploatat până în anul 2021 a fost instalat în anul 2008, fiind la acea dată unul dintre cele mai performante din țară și la nivel european. Cu toate acestea, după mai mult de 10 ani de exploatare, majoritatea echipamentelor au depășit media estimată a resurselor fizice proiectate fiind complet amortizate.

Achiziția de echipamente/utilaje destinate securității aeronauteice s-a circumscris prevederilor Masterplanului General de Transport al României (MPGT), aprobat prin HG 666/2016, document programatic care prevede în cadrul Anexei 10.49 (pag. 967) că, în ceea ce privește Aeroportul Internațional Timișoara „TRAIAN VUIA”, este necesară achiziția unor „echipamente și utilaje de asistență a navegației, securitate și siguranță conform standardelor MPGT”.

Proiectul de investiție s-a încadrat în condițiile de eligibilitate în proporție de 100%, așa cum sunt stabilite prin Ghidului Solicitantului pentru Dezvoltarea Infrastructurii Aeroportuare – Beneficiari publici și private, care reglementează Axa Prioritară 2 (A.P.) Prioritatea de investiții

³ Cursul de schimb valutar a fost înregistrat la data de 01.03.2021, respectiv: 1 EURO = 4.8744 Lei

7c, Obiectivul Specific 2.3 (OS), precum și cu precizările din Manualul de Implementare pentru Beneficiari POIM 2014 - 2020,

Această achiziție contribuie la realizarea obiectivul general al strategiei de dezvoltare a aeroportului, la dezvoltarea actualului sistem de transport, de calitate, durabil și eficient și integrarea lui în sistemul multimodal proiectat la nivelul regiunii.

De asemenea, noile tehnologii de control oferă un confort superior pasagerilor (de exemplu: nu mai este necesară prezentarea separată la control



a echipamentelor electronice sau a lichidelor aflate în bagajele de cabină, sau nu mai este necesară descălțarea pe timpul controlului efectuat cu poarta detectoare de metale, etc.). În aceste condiții atât pasagerii cât și companiile aeriene pot opta pentru un alt aeroport care oferă condiții mai bune de procesare.

a. Măsură subsecventă atingerii OBIECTIVULUI DE DEZVOLTARE 1 și a DIRECȚIEI DE ACȚIUNE 1.2;

b. Denumirea proiectului de investiții „SISTEMUL INTEGRAT PENTRU CONTROLUL DE SECURITATE” (acronim SICS);

c. Indicatorii tehnici generali pentru proiectul de investiții realizat:

- Echipament de scanare EDS, Standard 3, destinat bagajelor de cală = 2 cpl.
- Echipament de scanare RX multiview destinat bagajelor de cabină și de cală = 2 cpl.
- Echipament de scanare EDS CB, nivel C3 destinat bagajelor de cabină = 7 cpl.
- Echipament de scanare RX multiview destinat bagajelor de cabină și proviziilor de aeroport / bord agabaritice = 2 cpl.
- Echipament de scanare RX, multiview, destinat expedierilor de marfă și poștă= 1 cpl.
- Echipament de detectare a urmelor de exploziv ETD = 4 cpl.
- Echipament de detectare a explozivilor lichizi LEDS tip A+B = 3 cpl.
- Complet poartă detectoare de metale cu două detectoare de metale portabile = 8 cpl.
- Server de management al echipamentelor de securitate = 1 cpl.

d. Indicatorii economici realizați pentru proiectul de investiții și sursele de finanțare:

	TOTAL	FEDR	MTIC	TSR
Mil. lei (inclusiv TVA)	39,30	27,97	11,33	
Mil euro⁴ (inclusiv TVA)	8,07	5,74	2,33	

e. Principalele activități și termenele pentru implementare realizate:

- Recepția finală a celor 30 de echipamente de control de securitate furnizate s-a realizat

⁴ Cursul de schimb valutar a fost înregistrat la data de 01.03.2021, respectiv: 1 EURO = 4.8744 Lei

în 15.06.2022, iar sistemul integrat pentru controlul de securitate este utilizat integral. Începând cu data de 01.12.2022, controlul de securitate al pasagerilor și bagajelor se realizează la un nivel ridicat de confort. Lichidele, aerosolii și gelurile, precum și echipamentele electronice de mari dimensiuni sunt controlate în bagajul de cabină (nu mai este necesară extragerea lor pentru controlul de securitate) și nu se mai aplică restricțiile de transport al LAGs în aceste bagaje.

f. Responsabilități: Proiectul de investiții a fost coordonat prin Direcția Investiții.

g. Priorități de management și alte detalii relevante:

- Procedura de avizare s-a realizat prin medierea Autorității Aeronautice Civile Române, în calitate de autoritate națională competentă (ședință de mediere din data de 10.03.2022). Autoritatea solicită puncte de vedere către Conferința Europeană a Aviației Civile (CEAC/ECAC) și a transmis către toate părțile implicate indicații concrete despre modul de aplicare a prevederilor reglementărilor europene (adresa cu nr. 1348/21.03.2022);

- Din fonduri proprii s-au realizat toate modificările constructive electro – mecanice și de automatizări pentru integrarea echipamentelor de scanare a bagajelor de cală în sistemele de benzi destinate transportului bagajelor de cală.

- Toate echipamentele care utilizează radiații ionizante sunt avizate de către CNCAN.

- În prezent sunt date în exploatare toate sistemele de control de securitate destinate pasagerilor, persoanelor altele decât pasagerii, ale mărfurilor, ale proviziilor de aeroport și de avion.

- În continuare se va acorda o atenție deosebită serviciilor adresate pasagerilor prin reducerea și simplificarea măsurilor de control de securitate prin utilizarea la capacitatea maximă proiectată a facilităților oferite de echipamentele standard III și cu sistem LEDS incorporat.



VI.2. Proiecte de investiții în derulare

Aceste proiecte vor fi considerate o prioritate a managementului în perioada următoare și vor fi evaluate ca „indicatori de investiții”. Îndeplinirea indicatorului va fi considerat în momentul realizării integrale, respectiv doar după punerea în folosință / darea în exploatare a obiectelor de investiții.

Toate proiectele de investiții din acest capitol au fost analizate și avizate de către Consiliul de Administrație, au fost aprobate la nivelul necesar (prin Ordin al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii sau prin Hotărâre de Guvern) și au asigurate sursele de finanțare (din fonduri proprii, din bugetul de stat și / sau din fonduri europene nerambursabile). Prin excepție, proiectul de investiții „Parc fotovoltaic 7 MW” (care se află în etapa de elaborare a studiului de fezabilitate și are reale șanse de finanțare), va fi supus avizării în primul semestru al anului curent și este cuprins în acest capitol.

VI.2.1. Terminal Plecări Curse Externe (TPCE)



Contextul privind oportunitatea demarării investițiilor cofinanțate din fonduri nerambursabile s-a creat odată cu lansarea în luna ianuarie 2018 a apelurilor de proiect de către Ministerul Transporturilor prin Organismul Intermediar a Obiectivului specific 2.3 al

Axei Prioritare 2 „Desvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient”, din cadrul **Programul Operațional Infrastructură Mare 2014-2020**. Proiectul se încadrează în tipul A de acțiuni finanțabile, conform POIM – Proiecte noi de investiții în infrastructura aeroportuară, având ca obiectiv construirea terminalului de plecări curse externe destinate pasagerilor, însotite de măsuri de protecție a mediului.

Investiția se va realiza cu fonduri europene nerambursabile, cu ajutor de stat și fonduri proprii.

Prin construirea și dotarea corespunzătoare a noului terminal plecări curse externe pasageri, se estimează asigurarea unui trafic aerian extins de până la 3 milioane de pasageri pe an, în condiții optime de siguranță și a unui grad de securitate adecvat, în acord cu reglementările europene și naționale în domeniul transportului aerian.

Proiectul conține activități cu caracter economic care intră sub incidența Schemei de ajutor de stat, potrivit Anexei 9 la Ghidul solicitantului OS 2.3, cât și activități cu caracter non-economic. Activitățile considerate non-economice, cât și echipamentele care se încadrează în acest domeniu, sunt detaliate în anexa 10 din Ghidul Solicitantului amintit mai sus.

În acest sens, proporția dintre suprafețele destinate activităților economice / suprafețe destinate activităților non-economice este de 75,00 % / 25,00 %.

Echipamentele care se vor achiziționa suplimentar pentru desfășurarea activităților non-economice sunt cele înscrise în tabelul de mai jos:

LISTA DE ECHIPAMENTE DESTINATE ACTIVITĂȚILOR NON-ECONOMICE	
DENUMIRE	CANTITATE
Echipament scanare bagaje cabina CB C3 cu sistem de benzi	3
Porți detectoare de metale	3
Scaner de securitate „BODY SCANNER”	3
Echipament scanare bagaje de cală EDS Standard 3	1
Sistem de benzi destinat controlului de securitate al bagajelor de cală	1
Sistem de control de securitate de tip „DROP BAG”	2
Porți automate de scanare documente	6
Cabine poliția de frontieră – 2 posturi	3

Noul terminal destinat plecărilor va contribui la creșterea nivelului serviciilor adresate pasagerilor și la creșterea traficului pentru destinațiile externe. Construirea Terminalului contribuie la realizarea obiectivului general al strategiei de dezvoltare a aeroportului, la dezvoltarea actualului sistem de transport, de calitate, durabil și eficient și integrarea lui în sistemul multimodal proiectat la nivelul regiunii.

Obiectivul se circumscrie prevederilor **Masterplanului General de Transport al României**, aprobat prin HG 666/2016, document programatic care prevede în cadrul Anexei 10.49 (pag. 519) că, în ceea ce privește Aeroportul Internațional Timișoara „TRAIAN VUIA”, este necesară „Realizarea / extinderea terminalului de pasageri cu o suprafață de min. 20.000 m²” (pct. 7.6.26).

a. **Măsură subsecventă** atingerii OBIECTIVULUI DE DEZVOLTARE 1 și a DIRECȚIEI DE ACȚIUNE 1.1;

b. **Denumirea** proiectului de investiții „TERMINAL PLECĂRI CURSE EXTERNE” (acronim TPCE);

c. **Indicatorii tehnici** generali pentru proiectul de investiții propus:

- suprafață construită desfășurată propusă = 12.000 m²
- sistem control de securitate pasageri și bagaje = un sistem complet
- lifturi persoane și bagaje = 7 buc.
- ghișee check-in = 18 buc.
- cabine poliția de frontieră = 6 posturi
- porți automate de scanare documente = 6 buc.

d. Indicatorii economici estimati pentru proiectul de investiții și sursele de finanțare:

	TOTAL	FEDR	MTI	TSR
Mil. lei (inclusiv TVA)	184,45	93,61	37,31	53,53
Mil. Euro⁵ (inclusiv TVA)	38,83	19,71	7,85	11,27

⁵ Cursul de schimb valutar a fost înregistrat la data de 05.03.2019, respectiv: 1 EURO = 4.7500 Lei

e. Principalele activități propuse și termenele pentru implementare estimate:

Denumire activitate	An	2023												2024		
	Lună	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	01	02	03
Monitorizare lucrări de execuție																
Achiziție și montaj echipamente de securitate																
Achiziție și amenajare puncte comerciale																
Avizarea și autorizarea construcției și fluxurilor																
Activități specifice rambursării cheltuielilor																

f. **Responsabilități:** Proiectul de investiții se coordonează prin Direcția Investiții.

g. **Priorități de management și alte detalii relevante:**

- Contractul de finanțare al acestui proiect de investiții a fost aprobat cu nr. 108/29.07.2021.

- A fost semnat Contractul cu CONCELEX SRL – CONCELEX ENGINEERING SRL – CONCRETE & DESIGN SOLUTIONS SRL – METROLUL SA., înregistrat la nr. 40586 / 16.05.2022, având ca obiect „Servicii de elaborare a documentației tehnico - economice (fazele D.T.A.C., P.T., D.D.E.) și realizarea pe baza acesteia a lucrărilor de execuție pentru edificarea unei construcții cu destinația *Terminal plecări curse externe*, cu asigurarea inclusiv a serviciilor de asistență tehnică din partea proiectantului”.

- A fost emis Ordinul de începere pentru serviciile de proiectare cu nr. 40587 / 16.05.2022, conform căruia contractul de lucrări intră în vigoare începând cu data de 17.05.2022, iar termenul de finalizare al contractului este 17.01.2024.

- S-a finalizat procedura de achiziție a serviciilor de dirigenție de șantier, prin desemnarea la punctaj a câștigătorului: S.C. DAVITRAVELL S.R.L. cu sediul în Săcele, județul Brașov. A fost semnat contractul de presări servicii cu obiectul „Servicii de dirigenție de șantier pentru realizarea obiectului de investiții Terminal plecări curse externe”, înregistrat la nr. 40693 din 30.05.2022.

- A fost emisă Autorizația de construire nr. 52 / 18.10.2022, înregistrată la nr. 40429 / 18.10.2022 a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, cu privire la executarea lucrărilor de construire pentru „Terminal plecări curse externe”, prin extinderea clădirii existente a terminalului de sosiri curse externe – Etapa 1.

- A fost emisă Autorizația de organizare de șantier nr. 15 din 24.10.2022

- Lucrările de execuție au fost inițiate la data de 31.10.2022, dar se află în întârziere față de termenul asumat prin graficul de lucrări inițial.

- S-au inițiat demersurile pentru achiziția echipamentelor de securitate care vor dota noul terminal prin solicitarea unor puncte de vedere de la utilizatorii finali. Din cauze legate de inflație, costurile de achiziție a echipamentelor au crescut față de ofertele inițiale. Din cele patru societăți care au exclusivitate la nivel național pentru aceste echipamente, doar două au furnizat oferte, ambele depășind substanțial (una cu 50%, iar celală dublând) evaluarea realizată în cadrul studiului de fezabilitate realizat în anul 2019. În aceste condiții economiile realizate prin procedurile de achiziții finalizate în cadrul acestui proiect vor fi redistribuite către această achiziție. Este necesară o redimensionare a sistemului de control de securitate ce se va achiziționa, în condițiile menținerii indicatorilor tehnici aprobați (se vor amenaja șase filtre de control de securitate și un sistem automat de scanare a documentelor de identitate compus din 6 porți ABC). Cele două activități de proiectare (a terminalului în ansamblu și a sistemului de securitate) trebuie să fie coordonate pe tot parcursul derulării proiectului.

- În continuare se va acorda o atenție deosebită serviciilor adresate pasagerilor prin reducerea și simplificarea măsurilor de control de securitate prin utilizarea la capacitatea maximă proiectată a facilităților oferite de echipamentele standard III și cu sistem LEDS incorporat.

- Suplimentar, pentru îndeplinirea cerinței privind diversificarea serviciilor adresate pasagerilor, vor implementa pentru pasageri servicii de self check-in și control de securitate al bagajelor de cală agabaritice;

- De asemenea, se vor asigura servicii comerciale pentru pasageri prin închirierea spațiilor comerciale, de informare și de publicitate cu o suprafață mai mare de 1.000 mp.

VI.2.2. Achiziție „Echipamente de Siguranță pentru Activități Non Economice” (ESANE)

Principalele măsuri propuse pentru optimizarea costurilor aeroportului sunt legate de reducerea externalizării serviciilor care nu pot fi asigurate în condiții optime din resurse proprii, cu precădere a celor care aduc venituri suplimentare. În acest sens, s-a realizat o evaluare a serviciilor în funcție de raportul venituri-cheltuieli și analizarea opțiunilor de optimizare prin externalizare sau internalizare. Deciziile acestei evaluări sunt asimilate planului de management al aeroportului pentru perioada 2022 - 2025, care prevăd printre altele:

- Monitorizarea permanentă a indicatorilor financiari astfel încât atingerea performanțelor dorite, să se realizeze prin eliminarea costurilor neperformante pentru societate, dar cu condiția menținerii unui grad mare de satisfacție a partenerilor (companii aeriene, pasageri s.a.) și de respectarea cerințelor de siguranță și securitate aeroportuară;
- Evaluarea serviciilor în funcție de raportul venituri-cheltuieli și analizarea opțiunilor de optimizare prin internalizare a celor care nu aduc beneficii economice;
- Analiza periodică a încadrării costurilor în limite rezonabile, în special a celor care nu sunt incorporate în structura tarifelor astfel încât să poată produce plus valoare;
- Reproiectarea proceselor de muncă, perfecționarea organizării muncii, optimizarea activităților, inclusiv prin valorificarea maximă a echipamentelor de siguranță de care dispune aeroportul și a facilităților oferite de acesta;
- Optimizarea numărului de personal prin limitarea angajării de personal, fără ca această măsură să pună în pericol activitatea operațională a societății;
- Pregătirea și perfecționarea personalului care va conduce la creșterea adaptabilității angajaților la locul de muncă și la provocările acestuia;
- Creșterea calității serviciilor adresate pasagerilor și colaboratorilor direcți ai aeroportului.

Proiectele de investiții vor fi coordonate astfel încât să se maximizeze sustenabil capacitatele deja existente și să se realizeze o monitorizare activă (cu aplicarea unor măsuri specifice de optimizare a exploatarii lor în concordanță cu specificul obiectivelor finanțate din fonduri nerambursabile, dacă este cazul).

Cele mai dificile situații sunt înregistrate în zona de întreținere curente și preventive a infrastructurii aeroportuare pentru care nu sunt asigurate utilajele necesare (cosire, tocăre vegetație măturare suprafețe de mișcare și colectare obiectelor metalice care ajung în zona pistei de decolare și aterizare, decolmatarea canalelor și rigolelor de colectare a apelor pluviale, transport vegetație).

De asemenea, o serie de activități care sunt în responsabilitatea autorității aeroportuare în situații de criză (incident, accident sau dezastru aviatic, criză teroristă, amenințare cu „bomba”, situații de criză cu caracter militar) și de urgență (incendii, inundații, cutremure, deversări, dispersări de substanțe nucleare, bacteriologice, chimice, iritante sau toxice, precum și alte dezastre naturale) nu sunt asigurate cu resurse materiale.

Proiectul de investiții vizează exclusiv activități de natură non - economică din domeniul securității aeronaute, îndeplinirea cerințelor pentru transportul aerian prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE.

Proiectul de investiție se încadrează în perioada de eligibilitate așa cum este descrisă în cadrul Ghidului Solicitantului pentru Dezvoltarea Infrastructurii Aeroportuare – Beneficiari publici

și private, care reglementează Axa Prioritară 2 (A.P.,) Prioritatea de investiții 7c, Obiectivul Specific 2.3 (OS), precum și cu precizările din Manualul de Implementare pentru Beneficiari POIM 2014 – 2020.

De asemenea, sunt respectate recomandările din Circulara DGOIT nr. 26156 din 06.07.2020 și cu Anexa 10 din Ghidul solicitantului emis pentru Obiectivul Specific 2.3 (OS) Creșterea gradului de utilizare sustenabilă a aeroporturilor.

a. Măsură subsecventă atingerii OBIECTIVULUI DE DEZVOLTARE 1 și a DIRECȚIEI DE ACȚIUNE 1.3;

b. Denumirea proiectului de investiții „ECHIPAMENTE DE SIGURANȚĂ PENTRU ACTIVITĂȚI NON ECONOMICE” (acronim ESANE);

c. Indicatorii tehnici generali pentru proiectul de investiții propus:

- Multifuncțional capacitate mică pentru maturare aspirare și spălare
 - Echipament autopropulsat de mare capacitate pentru maturare, aspirare și spălare suprafețe exterioare (inclusiv FOD)
 - Echipament pentru curățarea depunerilor de cauciuc și a marcajelor de vopsea de pe suprafețele de mișcare aeroportuare
 - Utilaj multifuncțional cu echipament tip tocătoare de vegetație (2 buc.)
 - Punct de comandă mobil
 - Generator cu turn de iluminat tractabil (2 buc.)
 - Generator mobil / tractabil
 - Autoutilitară pentru intervenție tehnică
 - Autospecială 4 X 4 pentru combaterea vieții sălbaticice (declarată neeligibilă în procedura de evaluare a proiectului)
 - Echipament senilat pentru tocătoare de vegetație și curățat sisteme pluviale deschise
 - Autospecială suport pentru situații de urgență.
- d. Indicatorii economici estimati pentru proiectul de investiții și sursele de finanțare:**

	TOTAL	FEDR	MTI	TSR
Mil. lei (inclusiv TVA)	17,70	12,25	5,45	-
Mil. euro⁶ (inclusiv TVA)	3,58	2,48	1,10	-

e. Principalele activități propuse și termenele pentru implementare estimate:

Denumire activitate	An	2023												2024			
		Lună	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	01	02	03
Finalizare procedură achiziție loturi 1 - 6; 10 - 14																	
Recepție furnizare echipamente loturi 1 - 6; 10 - 14																	
Avizare act adițional modificare contract finanțare																	
Achiziție echipamente din loturile 7 - 9																	
Recepție furnizare echipamente loturile 7 - 9																	
Activități specifice rambursării cheltuielilor																	

f. Responsabilități: Proiectul de investiții se coordonează prin Direcția Investiții cu apportul structurilor care beneficiază de aceste echipamente (utilizatorii finali).

g. Priorități de management și alte detalii relevante:

- A fost semnat Contractul de finanțare pentru proiectul de investiții „Achiziție

⁶ Cursul de schimb valutar a fost înregistrat la data de 27.01.2022, respectiv: 1 EURO = 4,9453 Lei

echipamente de siguranță pentru activități non economice”, nr. 150 / 20.07.2022, cod SMIS 152502.

- Achiziția este finalizată parțial, în sensul că pentru trei loturi nu s-au prezentat oferte, iar procedura a fost reluată. Este necesară modificarea nesemnificativă a caracteristicilor tehnice ale celor trei echipamente și avizarea la nivel corespunzător a acestor indicatori.
- Se va urmări cu prioritate implementarea pe o scară cât mai largă și mai diversificată a serviciilor aeroportuare conexe ce pot fi asigurate cu noile echipamente.

VI.2.3. Utilaje destinate activităților economice de siguranță (UDAES)

Principalele măsuri propuse pentru optimizarea costurilor aeroportului avute în vedere sunt, pe cale de consecință legate de reducerea externalizării serviciilor care nu pot fi asigurate în condiții optime din resurse proprii, cu precădere a celor care aduc venituri suplimentare.

Specificație	2018	2019	2020	2021
Curs degivrare personal	9.345	11.362	12.150	10.200
Cheltuieli menenanță, consumabile și verificări degivroare actuale	22.755	4.778	40.767	12.914
Cheltuieli combustibil degivroare actuale	14.759	17.996	12.312	8.534
Cheltuieli lichid degivrare utilizat aeronave	673.093	480.273	333.722	200.963
Cheltuiala cu amortizarea degivroarelor actuale	0	0	0	0
Cheltuieli închiriere echipamente și serviciu deszăpezire	232.022	101.846	120.120	93.776
Cheltuieli menenanță, consumabile echipamente deszăpezire actuale	6.376	21.599	3.314	8.820
Cheltuieli combustibil echipamente deszăpezire AIT actuale	27.775	11.779	1.829	7.299
Cheltuieli materiale decontaminare suprafețe de mișcare (uree, glicol)	137.830	149.360	33.038	82.535
Cheltuiala cu amortizarea echipamentelor deszăpezire actuale	632	632	632	632
Total cheltuieli	1.124.587	799.625	557.884	425.673

Pentru activitățile de deszăpezire se înregistrează costuri crescute cu menenanța celor 5 echipamente și, mai mult decât atât, au un randament foarte scăzut. Costuri cu menenanța echipamentelor de deszăpezire (lei cu TVA) sunt înregistrate în anii anteriori astfel:

Echipamentul	2018	2019	2020	2021
Echipament de deszăpezire UNIMOG U 300	425,00	10.386,00		5.155,00
Echipament de deszăpezire UNIMOG U 1600		3.777,00	34,00	
Tractor U 650 / 1	2.831,00	3.198,00	2.771,00	2.436,00
Tractor U 650 / 2	1.305,00	944,00	509,00	1.229,00
Freza URAL	1.340,00	2.694,00		
Tractor DT 1010	475,00	600,00		
Total	6.376,00	21.599,00	3.314,00	8.820,00

Echipamentele de deszăpezire „UNIMOG” folosite sunt din generația anilor 2000, fiind capabile să execute la o trecere doar două operațiuni (împingere zăpadă și împrăștiere agent degivrant), în timp ce echipamentele moderne execută patru operațiuni (suplimentar:



măturare și suflare a zăpezii), calitatea serviciului fiind mult îmbunătățită.

Tractoarele din dotarea aeroportului au de asemenea un randament scăzut, întrucât lama de împingere a zăpezii se montează în spate, zăpada fiind astfel deja tasată de roțile tractorului.

Suplimentar, pentru asigurarea serviciilor la standarde de operativitate normale, serviciile de deszăpezire au fost externalizate. În anul 2019 s-au înregistrat cheltuieli de 177.500,40 lei, iar în 2021 au fost înregistrate cheltuieli în valoare de 152.867,40 lei (TVA inclus). Din motive legate de dificultatea de menținere în exploatare a acestor echipamente, mai ales în condiții meteorologice ostile, precum și de rentabilitate, lungi perioade de timp, aceste echipamente nu au fost operative.

În acest sens, la nivelul aeroportului s-a realizat o evaluare a serviciilor în funcție de raportul venituri-cheltuieli și analizarea opțiunilor de optimizare prin externalizare sau internalizare.

Proiectul de investiție se încadrează în perioada de eligibilitate așa cum este descrisă în cadrul Ghidului Solicitantului pentru Dezvoltarea Infrastructurii Aeroportuare – Beneficiari publici și private, care reglementează Axa Prioritară 2 (A.P.,) Prioritatea de investiții 7c, Obiectivul Specific 2.3 (OS), precum și cu precizările din Manualul de Implementare pentru Beneficiari POIM 2014 – 2020, asigurându-se un aport de fonduri nerambursabile de 75%.



a. Măsură subsecventă atingerii OBIECTIVULUI DE DEZVOLTARE 1 și a DIRECȚIEI DE ACȚIUNE 1.3;

b. Denumirea proiectului de investiții „UTILAJE DESTINATE ACTIVITĂȚILOR ECONOMICE DE SIGURANȚĂ” (acronim UDAES);

c. Indicatorii tehnici generali pentru proiectul de investiții propus:

- Autodegivror pentru aeronave, cu fluide de tip I și tip II/IV și acțiune până la minim 13 m înălțime;

- Autodegivror pentru aeronave, cu fluide de tip I și tip II/IV și acțiune până la minim 18 m înălțime;

- Utilaj de deszăpezire de mare capacitate cu patru operații (îndepărțare, măturare, aspirare și împrăștiere material antiderapant) (2 bucăți);

- Utilaj de deszăpezire de capacitate mică cu trei operații.

d. Indicatorii economici estimați pentru proiectul de investiții și sursele de finanțare:

	TOTAL	FEDR	MTI	TSR
Mil. lei (inclusiv TVA)	20,72	11,11	4,43	5,18
Mil. euro ⁷ (inclusiv TVA)	4,19	2,24	0,90	1,05

e. Principalele activități propuse și termenele pentru implementare estimate:

Denumire activitate	An	2023												2024				
		Lună	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	01	02	03	
Finalizare procedură achiziție pe loturi			■															
Recepție furnizare echipamente pe loturi														■	■	■		
Monitorizare procedură furnizare			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■						
Activități specifice rambursării cheltuielilor														■	■	■		

h. Responsabilități: Proiectul de investiții se coordonează prin Direcția Investiții cu aportul structurilor care beneficiază de aceste echipamente (utilizatorii finali).

f. Priorități de management și alte detalii relevante:

- Proiectul are ca scop achiziția de echipamente care vor fi utilizate pentru activități care pot aduce venituri autorității aeroportuare, fiind eligibil cu o rată de cofinanțare a cheltuielilor de 25 %. Valoarea totală a investiției este de 17.431.944 lei (respectiv 20.719.419 lei cu TVA) din care 4.368.862 lei (fără TVA) reprezintă contribuția proprie a aeroportului și se află în etapa de achiziție a utilajelor.

- Contractul de finanțare pentru proiectul de investiții „Utilaje destinate activităților economice de siguranță”, a fost semnat cu nr. 151 / 20.07.2022, cod SMIS 155270.

- Achiziția se află în etapa de furnizare a echipamentelor, procedura de achiziții fiind validată înainte de 31.12.2022, iar termenul de furnizare fiind de 12 luni.

- Se va acorda prioritate pentru implementarea adecvată a serviciilor aeroportuare ce pot fi asigurate cu noile echipamente.

⁷ Cursul de schimb valutar a fost înregistrat la data de 27.01.2022, respectiv: 1 EURO = 4.9453 Lei

VI.2.4. Sistem integrat de securitate aeroportuară (SISA)



Întreaga zonă publică a aeroportului trebuie supravegheată permanent prin sisteme TvCI și cu personal certificat, în conformitate cu capitolul 1.5. „Supravegherea, patrularea și alte controale fizice” al Regulamentului (CE) 300/2008⁸ al Parlamentului European și al Consiliului și în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998⁹ al Comisiei, precum și cu legislația națională în domeniul securității aviației civile.

Reglementările europene prevăd ca aeroporturile și zonele învecinate deschise publicului, să facă obiectul supravegherii, patrulării și al altor controale fizice în scopul de a identifica orice comportament suspect al persoanelor și de a identifica vulnerabilitățile care ar putea fi exploataate în vederea comiterii unui act de intervenție ilicită, precum și în scopul descurajării persoanelor de la comiterea unor astfel de acte.

Frecvența și mijloacele cu care se efectuează activitățile de supraveghere și de patrulare trebuie să se bazeze pe o evaluare a riscurilor și trebuie aprobate de autoritatea competență. Acestea trebuie să ia în considerare următoarele:

- mărimea aeroportului, inclusiv numărul și natura operațiunilor; și
- configurația aeroportului, în special interconexiunile dintre zonele stabilite în aeroport; și
- posibilitățile și limitările pe care le prezintă mijloacele utilizate în activitățile de supraveghere și de patrulare.

Activitățile de supraveghere și de patrulare trebuie să fie impredictibile, iar legitimațiile trebuie să fie verificată în mod aleatoriu.

⁸ din 11 martie 2008 privind norme comune în domeniul securității aviației civile și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 2320/2002

⁹ din 5 noiembrie 2015 de stabilire a măsurilor detaliate de implementare a standardelor de bază comune în domeniul securității aviației

De asemenea, trebuie să existe măsuri menite atât să descurajeze trecerea ilicită a persoanelor prin punctele de control de securitate, cât și, dacă o astfel de încălcare s-a produs, să asigure că încălcarea și repercuțiile acesteia sunt soluționate și rectificate prompt.

Activitățile de supraveghere și de patrulare trebuie să fie impredictibile, iar legitimațiile trebuie să fie verificată în mod aleatoriu.

De asemenea, trebuie să existe măsuri menite atât să descurajeze trecerea ilicită a persoanelor prin punctele de control de securitate, cât și, dacă o astfel de încălcare s-a produs, să asigure că încălcarea și repercuțiile acesteia sunt soluționate și rectificate prompt.

În prezent, există un drum perimetral care este realizat din amestec de pământ și piatră concasată. Acesta prezintă un pronunțat grad de uzură fizică evidențiat prin multiple denivelări și gropi de adâncimi semnificative. Starea drumului generează dificultăți în privința circulației mijloacelor auto, fiind negativ influențate atât viteza de deplasare cât și starea tehnică a autovehiculelor. Traseul urmat de acest drum prezintă în unele din segmentele sale și inconvenientul pătrunderii în zonele de protecție ale suprafețelor de mișcare ale aeronavelor, ceea ce conduce la dificultăți în privința eficienței de derulare a fluxurilor de autovehicule care îl parcurg.

Gardul perimetral care are o lungime de aproximativ 12.000 m realizat din panouri metalice cu plasă de sârmă, stâlpi metalici și postamente de beton care nu sunt pe toată lungimea gardului. În locurile unde nu sunt realizate aceste postamente se înregistrează pătrunderi ale animalelor sălbaticice pe sub plasa din sârmă. Având în vedere că gardul este realizat exact pe limita de proprietate, cosirea / tocarea vegetației crescute în afara perimetrului nu este permisă, iar interferențele cu sistemul de detecție a escaladării sunt majore și greu de gestionat.

Sistemul de supraveghere perimetrală are un număr de 155 de camere din care 66 nu mai sunt funcționale și a fost realizat în anul 2008. Sistemul este depășit din punct de vedere moral și funcțional, iar costurile reparațiilor sunt ridicate.

Sistemul TvCI din zonele publice exterioare și interioare, din partea critică a zonei de securitate cu acces restrictionat și din interiorul terminalelor a fost realizat printr-un proces dinamic, în funcție de cerințele de securitate și are în prezent 182 de camere funcționale. Acestea sunt din loturi și ani diferiți (cele mai vechi având peste 10 ani de folosință), au caracteristici tehnice diferite și sunt exploataate în comun de mai multe entități (administrația aeroportului, serviciul de pază, Serviciul Român de Informații, Poliția de Frontieră și Poliția Transporturi Aeriene). Transferul de informații, preluarea înregistrărilor, interoperabilitatea activităților specifice acestor entități se realizează cu dificultate, uneori prin deconspirarea unor informații cu caracter sensibil. Monitorizarea zonelor de interes se realizează din mai multe puncte (dispecerate) amenajate în zonele de responsabilitate ale instituțiilor și în zona administrată de Compartimentul IT și Comunicații al aeroportului.

Necesitatea refacerii și modernizării punctelor de control acces este generată de vechimea construcțiilor metalice utilizate cu această destinație, precum și de poziționarea neadecvată în contextul creșterii capacitaților de infrastructură date în folosință în anii 2021 – 2022 sau aflate în etapa de proiectare și execuție.

Punctele de control acces (PCA) dispuse la limita zonei de operațiuni aeriene (PCA 5) sau la intrarea în zona de securitate cu acces restricționat (PCA 1 și PCA 2) sunt construcții metalice nepermanente de tip container. Niciunul dintre ele nu este conectat la utilități (în afara energiei electrice) și oferă condiții de lucru minime. PCA 1 și PCA 2 sunt dotate și cu echipamente de control de securitate achiziționate prin proiectul de investiții menționat la pct. 2.2 din prezentul document. Activitatea în punctele de control acces este permanentă (24/7) și sunt utilizate în comun de 1 – 5 persoane. Suprafața acestor containere este de 25 mp (pentru PCA 1 și PCA 2) sau

2 mp (pentru PCA 5).

Prin aceste puncte se realizează zilnic accesul persoanelor altele decât pasagerii (între 5 și 150 de persoane), a autovehiculelor, a proviziilor de bord și a proviziilor de aeroport, materialelor transportatorilor aerieni și a mărfurilor și poștei transportate pe calea arului (ocasional). Starea tehnică a punctului de acces nr. 5 este deficitară, înregistrându-se infilații prin acoperiș și pe lângă tâmplărie. Niciunul dintre aceste puncte nu are spații destinate pentru controlul corporal al persoanelor.

Dispeceratul de monitorizare a activității de securitate fizică este amplasat în clădirea SESAP aflată la extremitatea estică a perimetrului, care nu are condiții de lucru propice (este conectată numai la energie electrică, fără încălzire și apă curentă). Accesul la clădire se realizează pe drumul perimetral prin ocolirea întregii zone de operațiuni aeriene, pe un traseu de peste 6 km, parcurs cu autoturismul (din cauza stării drumului) în aproximativ 30 minute.

De asemenea, o serie de activități care sunt în responsabilitatea autorității aeroportuare în situații de criză (incident, accident sau dezastru aviatic, criză teroristă, amenințare cu „bomba”, situații de criză cu caracter militar) și de urgență (incendii, inundații, cutremure, deversări, dispersări de substanțe nucleare, bacteriologice, chimice, iritante sau toxice, precum și alte dezastre naturale) nu sunt asigurate cu dotări competitive și spații pentru desfășurare.

În prezent, nu există o încăpere propice pentru realizarea activităților de coordonare (ordinare sau extraordinare) ale Comitetului pentru Situații de Criză. Încăperea utilizată în prezent este în zona destinată păstrării și manipulări documentelor clasificate.

Necesitatea modernizării **sistemului de control și monitorizare a accesului autovehiculelor** dinspre zonele publice este o cerință de securitate a aviației civile desprinsă din legislația europeană aplicabilă. Accesul autovehiculelor dinspre zona publică a aeroportului este restricționat din motive de securitate, moment în care se realizează și concordanța dintre acestea și momentul efectiv al intrării. Autovehiculele sunt admise numai dacă „au un motiv întemeiat” de a patrunde în zona de operațiuni aeriene. Fără un control foarte strict al circulațiilor, (cu atât mai mult al vehiculelor) riscurile de coliziune cu aeronave aflate în proceduri de decolare, aterizare sau rulaj la sol sunt extreme. Controlul accesului autovehiculelor se realizează în prezent manual (prin înscrieri în registre a numărului de înmatriculare, orei și datei), fiind supus erorii umane. Ieșirea din zona de operațiuni aeriene este nerestricționată, dar se realizează strict prin cele trei puncte de control. Sistemele de identificare automată a numărului de înmatriculare (LPR - License Plate Recognition) pot asigura cu costuri scăzute datele de acces necesare. În plus, în condițiile accesării zonei de operațiuni aeriene sau a părții critice, sistemul LPR poate asigura o mai bună coordonare a măsurilor de control și o evidență precisă a riscurilor generate de circulația autovehiculelor în aceste spații.

Prin contractul de finanțare nr. 80 din 01.10.2020 în anul 2021 au fost achiziționate și date în exploatare două autospeciale PSI de mare capacitate, spațiile de garare ale acestora nu îndeplinesc cerințele de siguranță în exploatare necesare (nu sunt încălzite) existând riscul ca bazinele de apă să înghețe în timpul ierni. De asemenea, acumulatorii echipamentelor din dotarea acestor autospeciale își pierd caracteristicile tehnice la temperaturi sub 5°C.

Zona în care este construită remiza PSI este în extremitatea vestică a aeroportului, motiv pentru care baremele de intervenție sunt afectate. Noile construcții destinate pasagerilor și mărfurilor sunt și vor fi în continuare edificate către zona centrală a pistei, respectiv la 1 – 1,5 km de remiza PSI actuală.

În afara situațiilor de urgență, autospecialele PSI, garate în zona de operațiuni aeriene, trebuie să fie supuse controlului de securitate ori de câte ori accesea zonea critică a zonei de securitate cu acces restricționat (în acest caz - platforma de parcare a aeronavelor). Aceste cauze conduc la necesitatea realizării unei noi substații PSI care să asigure intervenția rapidă.

Pentru perioada 2022-2025 proiectele de investiții sunt coordonate astfel încât să se maximizeze sustenabil capacitatele existente și să se realizeze o monitorizare activă.

În prezent, există un drum perimetral care este realizat din amestec de pământ și piatră concasată. Acesta prezintă un pronunțat grad de uzură fizică evidențiat prin multiple denivelări și gropi de adâncimi semnificative. Starea drumului generează dificultăți în privința circulației mijloacelor auto, fiind negativ influențate atât viteza de deplasare cât și starea tehnica a autovehiculelor. Traseul urmat de acest drum prezintă în unele din segmentele sale și inconvenientul pătrunderii în zonele de protecție ale suprafețelor de mișcare ale aeronavelor, ceea ce conduce la dificultăți în privința eficienței de derulare a fluxurilor de autovehicule care îl parcurg.

Drumul de securitate existent realizat din macadam, este într-o stare tehnică precară, reparațiile prin de piatră spartă realizate în decursul anilor nu au contribuit suficient la creșterea capacitatei portante și a vitezei de deplasare. Traseul drumului nu permite patrulare în orice condiții de trafic, întrucât parțial se află zona de siguranță a pistei de decolare și aterizare. Nu toate obiectivele de pe perimetru sunt conectate la acest (de exemplu punctele de transformare a energiei electrice, motiv pentru în situații de timp nefavorabil (umiditate ridicată) accesul la acestea se face pietonal.

Gardul perimetral care are o lungime de aproximativ 12.000 m realizat din panouri metalice cu plasă de sârmă, stâlpi metalici și postamente de beton care nu sunt pe toată lungimea gardului. Acesta are înălțimi variabile (între 1,50 m pe latura de sud și 2,00 m) este realizat din stâlpi metalici și plasă de sârmă. Parțial fundațiile stâlpilor sunt continue, dar mare parte din perimetru are fundații de tip pahar. În aceste zone riscul de pătrundere în zona protejată a animalelor sălbaticice este crescut. În locurile unde nu sunt realizate aceste postamente se înregistrează pătrunderi ale animalelor sălbaticice pe sub plasa din sârmă. Având în vedere poziționarea pe limita de proprietate, vegetația din exteriorul perimetrului afectează sistemul de securitate, sistemul de alarmare în caz de escaladare, camerele TvCI. Defrișarea arbuștilor în afara limitei de proprietate nu este permisă din motive ce țin de cheltuirea judicioasă a resurselor financiare publice.

Sistemul de supraveghere perimetrală aflat în exploatare a fost proiectat în 2004 și realizat în anul 2006, are un număr de 155 de camere din care 66 nu mai sunt funcționale. Nu au mai putut fi menținute în stare de funcționare cele 6 camere mobile și cele 2 camere cu iluminator special „long range”. Starea tehnică mijloacelor din componența sistemului este fluctuantă, fiind uzate atât fizic cât și moral. Înlocuirea parțială a unor camere defecte este extrem de dificilă, întrucât noile tehnologii aflate pe piață nu mai sunt compatibile cu echipamentele instalate. Sistemul este depășit din punct de vedere moral și funcțional, iar costurile reparațiilor sunt ridicate.

Sistemul TvCI din zonele publice exterioare și interioare, din partea critică a zonei de securitate cu acces restricționat și din interiorul terminalelor a fost realizat printr-un proces dinamic, în funcție de cerințele de securitate și are în prezent 182 de camere funcționale. Acestea sunt din loturi și ani diferiți (cele mai vechi având peste 10 ani de folosință), au caracteristici tehnice diferite și suntexploataate în comun de mai multe entități (administrația aeroportului, serviciul de pază, Serviciul Român de Informații, Poliția de Frontieră și Poliția Transporturi Aeriene). Transferul de informații, preluarea înregistrărilor, interoperabilitatea activităților specifice acestor entități se realizează cu dificultate, uneori prin deconspirarea unor informații cu caracter sensibil. Monitorizarea zonelor de interes se realizează din mai multe puncte (dispecerate) amenajate în zonele de responsabilitate ale instituțiilor și în zona administrată de Compartimentul IT și Comunicații al aeroportului.

Deși majoritatea echipamentelor sunt în stare de funcționare, din cauza compatibilității parțiale și a vechimii acestora, serviciile de menenanță sunt deosebit de costisitoare și dificile.

Majoritatea camerelor au o rezoluție nesatisfăcătoare față de solicitările actuale, iar anumite spații (mai ales din parcări și zona publică) nu sunt acoperite suficient. S-au înregistrat numeroase cazuri în care solicitările în acest sens ale organelor de ordine și siguranță publică sau a organelor de anchetă nu au putut fi onorate din motive tehnice.

Punctele de control acces (PCA) dispuse la limita zonei de operațiuni aeriene (PCA 5) sau la intrarea în zona de securitate cu acces restricționat (PCA 1 și PCA 2) sunt construcții metalice nepermanente de tip container. Niciunul dintre ele nu este conectat la utilități (în afara energiei electrice) și oferă condiții de lucru minime. PCA 1 și PCA 2 sunt dotate și cu echipamente de control de securitate achiziționate prin proiectul de investiții menționat la pct. 2.2 din prezentul document. Activitatea în punctele de control acces este permanentă (24/7) și sunt utilizate în comun de 1 – 5 persoane. Suprafața acestor containere este de 25 mp (pentru PCA 1 și PCA 2) sau 2 mp (pentru PCA 5).

Prin aceste puncte se realizează zilnic accesul persoanelor altele decât pasagerii (între 5 și 150 de persoane), a autovehiculelor, a proviziilor de bord și a proviziilor de aeroport, materialelor transportatorilor aerieni și a mărfurilor și poștei transportate pe calea arului (ocasional). Starea tehnică a punctului de acces nr. 5 este deficitară, înregistrându-se infiltrări prin acoperiș și pe lângă tâmplărie. Niciunul dintre aceste puncte nu are spații destinate pentru controlul corporal al persoanelor.

Dispeceratul de monitorizare a activității de securitate fizică este amplasat în clădirea SESAP aflată la extremitatea estică a perimetrului, care nu are condiții de lucru propice (este conectată numai la energie electrică, fără încălzire și apă curentă). Accesul la clădire se realizează pe drumul perimetral prin ocolirea întregii zone de operațiuni aeriene, pe un traseu de peste 8 km, parcurs cu autoturismul (din cauza stării drumului) în aproximativ 30 minute.

De asemenea, o serie de activități care sunt în responsabilitatea autorității aeroportuare în situații de criză (incident, accident sau dezastru aviatic, criză teroristă, amenințare cu „bomba”, situații de criză cu caracter militar) și de urgență (incendii, inundații, cutremure, deversări, dispersări de substanțe nucleare, bacteriologice, chimice, iritante sau toxice, precum și alte dezastre naturale) nu sunt asigurate cu dotări competitive și spații pentru desfășurare.

*În prezent, nu există o încăpere propice pentru realizarea activităților de coordonare (ordinare sau extraordinare) ale **Comitetului pentru Situații de Criză**. Încăperea utilizată în prezent este în zona destinată păstrării și manipulării documentelor clasificate.*

Sistemul de apelare publică este funcțional, dar calitatea sunetului este neconformă, mai ales în perioadele de aglomerare, fapt ce conduce la neîndeplinirea atribuțiilor de alertare a persoanelor în situații de criză.

Sistemul de control acces care vizează 125 de intrări, este compus din două subsisteme incompatibile între ele, care obligă administrația aeroportuară la aplicarea unor proceduri alambicate și a unui volum de muncă ridicat în sfera monitorizării accesului. Practic, fiecare card de acces (din cele aproape 1.000 utilizate în prezent) trebuie să fie înrolat manual în fiecare subsistem în parte. De asemenea, subsistemele sunt la limita superioară de utilizare, nemaixistând posibilități de dezvoltare a acestora.

Excepție de la aceste situații fac sistemele instalate în terminalul Sosiri Externe, dat în folosință în anul 2021.

Accesul autovehiculelor dinspre zona publică a aeroportului este restricționat din motive de securitate, moment în care se realizează și concordanța dintre acestea și momentul efectiv al intrării. Autovehiculele sunt admise numai dacă „au un motiv întemeiat” de a pătrunde în zona de operațiuni aeriene. Fără un control foarte strict al circulațiilor, (cu atât mai mult al vehiculelor) riscurile de coliziune cu aeronave aflate în proceduri de decolare, aterizare sau rulaj la sol sunt

extreme. Controlul accesului autovehiculelor se realizează în prezent manual (prin înscrieri în registre a numărului de înmatriculare, orei și datei), fiind supus erorii umane. Ieșirea din zona de operațiuni aeriene este nerestricționată, dar se realizează strict prin cele trei puncte de control. Sistemele de identificare automată a numărului de înmatriculare (LPR - License Plate Recognition) pot asigura cu costuri scăzute datele de acces necesare. În plus, în condițiile accesării zonei de operațiuni aeriene sau a părții critice, sistemul LPR poate asigura o mai bună coordonare a măsurilor de control și o evidență precisă a riscurilor generate de circulația autovehiculelor în aceste spații.

Remiza PSI. Prin contractul de finanțare nr. 80 din 01.10.2020 în anul 2021 au fost achiziționate și date în exploatare două autospeciale PSI de mare capacitate, spațiile de garare ale acestora nu îndeplinesc cerințele de siguranță în exploatare necesare (nu sunt încălzite) existând riscul ca bazinele de apă să înghețe în timpul ierni. De asemenea, acumulatorii echipamentelor din dotarea acestor autospeciale își pierd caracteristicile tehnice la temperaturi sub 5° C.

Zona în care este construită remiza PSI este în extremitatea vestică a aeroportului, motiv pentru care baremele de intervenție sunt afectate. Noile construcții destinate pasagerilor și mărfurilor sunt și vor fi în continuare edificate către zona centrală a pistei, respectiv la 1 – 1,5 km de remiza PSI actuală.

În afara situațiilor de urgență, autospecialele PSI, garate în zona de operațiuni aeriene, trebuie să fie supuse controlului de securitate ori de câte ori accesea zonă critică a zonei de securitate cu acces restricționat (în acest caz - platforma de parcare a aeronavelor).

Finanțarea investiției se realizează prin Programului Operațional Infrastructură Mare 2014 – 2020, Axa Prioritară 2 (A.P.) Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient, Prioritatea de investiții 7c – Dezvoltarea și îmbunătățirea sistemelor de transport care respectă mediul, inclusiv a celor cu zgromot redus și care au emisii reduse de carbon, inclusiv a căilor navigabile interioare și a sistemelor de transport maritim, a porturilor, a legăturilor multimodale și infrastructurilor aeroportuare, cu scopul de a promova mobilitatea durabilă la nivel regional și local, Obiectivul Specific 2.3 (OS) Creșterea gradului de utilizare sustenabilă a aeroporturilor din fonduri europene nerambursabile, bugetul de stat, prin bugetul Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, în limita sumelor aprobată anual cu această destinație.

a. Măsură subsecventă atingerii OBIECTIVULUI DE DEZVOLTARE 1 și a DIRECȚIILOR DE ACȚIUNE 1.2 și 1.3;

b. Denumirea proiectului de investiții „SISTEM INTEGRAT DE SECURITATE AEROPORTUARĂ” (acronim SISA);

c. Indicatorii tehnici generali pentru proiectul de investiții propus:

- Drum perimetral de securitate
- Gard perimetral de securitate
- Sistem de supraveghere video cu circuit închis pe întregul perimetru al zonei de operațiuni aeriene
 - Modernizarea/refacerea punctelor de control acces

- Modernizare sistemului de supraveghere video cu circuit închis a zonelor publice exterioare și interioare și a



zonelor de operatiuni aeriene și a părților critice ale zonelor de securitate cu acces restricționat

- Modernizare sistem de control si modernizare a accesului autovehiculelor dinspre zonele publice

- Realizare substație PSI pentru intervenție rapidă.

d. Indicatorii economici estimați pentru proiectul de investiții și sursele de finanțare:

	TOTAL	FEDR	MTI	TSR
Mil. lei (inclusiv TVA)	136,66	97,52	39,14	-
Mil. euro ¹⁰ (inclusiv TVA)	27,61	19,71	7,90	-

e. Principalele activități propuse și termenele pentru implementare estimate:

Denumire activitate	An	2023												2024			
	Lună	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	01	02	03	
Proiectare tehnică și obținere autorizație de construire																	
Obținere avize și AC																	
Execuție lucrări care nu necesită AC																	
Execuție lucrări de construire																	
Achiziție și prestare servicii dirigenție de șantier																	
Achiziție și furnizare „DOTĂRI”																	
Monitorizare procedură execuție și furnizare																	
Recepție la terminarea lucrărilor și instruire personal																	
Obținere avize de funcționare																	
Activități specifice rambursării cheltuielilor																	

f. Responsabilități: Proiectul de investiții se coordonează prin Direcția Investiții.

g. Priorități de management și alte detalii relevante:

- S-a finalizat și recepționat studiul de fezabilitate și s-a determinat costul de edificare al proiectului de investiții.
 - S-a emis Avizul de mediu de către Agenția de Protecția Mediului Timiș;
 - A fost emisă Hotărârea de Guvern nr. 1111/2022 pentru aprobarea indicatorilor tehnico - economici ai obiectivului de investiții „Sistem integrat de securitate aeroportuară”.
 - A fost semnat Contractul de finanțare pentru proiectul de investiții „Sistem integrat de securitate aeroportuară”, nr. 178 / 22.09.2022, cod SMIS 155595.
 - S-a finalizat procedura de achiziții a serviciilor de proiectare tehnică și a lucrărilor de construire, iar ordinul de începere a fost emis cu data de 23.12.2022.
 - Se va urmări cu prioritate implementarea noilor capacitați la volum complet, inclusiv prin implementarea sistemelor de control al accesului auto în zona publică (sistemul de citire a plăcuțelor de înmatriculare), diversificarea tarifelor de parcare etc.

VI.2.5. Centrul intermodal de transport pasageri (CIP)

Pe latura de sud a parcării auto, se va realiza o stație terminus a CFR (punct oprire) care va permite accesul la aeroport a pasagerilor care pleacă / sosesc din aeroport.

Se estimează modificarea facilităților din incinta aeroportului, respectiv modificarea parcării, stabilirea circuitului autovehiculelor pentru transport în comun, a zonelor destinate activităților de rent-a-car, circulațiilor pietonale, etc.

Soluția de finanțare a acestor amenajări este asigurată din surse proprii.

¹⁰ Cursul de schimb valutar a fost înregistrat la data de 11.03.2022, respectiv: 1 EURO = 4.9489 Lei

a. Măsură subsecventă atingerii OBIECTIVULUI DE DEZVOLTARE 1 și a DIRECȚIEI DE ACȚIUNE 1.1;

b. Denumirea proiectelor de investiții „CENTRUL INTERMODAL DE TRANSPORT PASAGERI” (acronim CIP);

c. Indicatorii tehnici generali pentru proiectul de investiții propus:

- Amenajare facilități de circulație pentru mijloace rutiere de transport în comun;
- Amenajare facilități de circulație pietonală pentru conexiunea cu transportul feroviar.

d. Indicatorii economici estimați pentru proiectul de investiții și sursele de finanțare:

	TOTAL	FEDR	MTI	TSR
Mil. lei (inclusiv TVA)	3,00	-	-	3,00
Mil. euro (inclusiv TVA)	0,61	-	-	0,61

e. Principalele activități propuse și termenele pentru implementare estimate:

NOTĂ: Termenele activităților propuse sunt estimate în funcție de anunțul public al SN CFR INFRASTRUCTURĂ referitor la realizarea stației de capăt CF AEROPORT, în care facilitatea va fi funcțională în anul 2024. Proiectul este în acest moment avizat la nivel de Studiu de Fezabilitate.

Denumire activitate	An	2023				2024											
	Lună	09	10	11	12	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12
Realizare Studiu de fezabilitate																	
Identificarea surselor de finanțare și avizarea SF																	
Achiziție servicii PTh și lucrări de execuție																	
Proiectare Tehnică																	
Obținere autorizație de construire																	
Execuție lucrări de construire și amenajare																	
Recepție la terminarea lucrărilor																	
Monitorizare proiect de investiții																	

f. Responsabilități: Proiectul de investiții se realizează prin Direcția Investiții.

g. Priorități de management și alte detalii relevante:

- Proiectul este condiționat de ritmul de progres al SN CFR INFRASTRUCTURĂ care are inițiativa, competența și resursele necesare realizării conexiunii feroviare și a Stației terminus.
- Din punct de vedere managerial se va urmări ca frecvențele de circulație ale mijloacelor de transport în comun să fie coordonate cu programul curselor aeriene, pentru o diversificare reală a serviciilor oferite pasagerilor în cadrul aeroportului pe această linie.

VI.2.6. Centrul logistic destinat gestionării transporturilor aeriene de mărfuri (CLDGTAM)



Proiectul de investiții face parte dintr-un proiect mai amplu care va fi implementat ca Centru Logistic Intermodal Timișoara (acronim CLINT) și care cumulează mai multe activități de investiții care vor fi coordonate pentru realizarea în comun a Obiectivului 3 de dezvoltare, respectiv: „Extinderea capacitaților de procesare a mărfurilor pentru transport aerian și intermodal”.

Prin proiectul de investiții general „CLINT” se urmărește

creșterea ponderii veniturilor conexe activităților aeronautice și utilizarea unei suprafețe totale de 64,50 ha, care este în concesiunea societății și care, în prezent, nu este valorificată.

În cadrul CLINT, proiectele de investiții se vor implementa succesiv, în perioade de timp diferite ca durată, prin mai multe metode de finanțare a investițiilor și cu surse financiare diferite. În acest sens, activitățile se vor coordona și cumula pe loturi, cu o prioritizare în funcție de timpii necesari pentru amortizarea costurilor de investiție, din care în stadiul cel mai avansat de implementare este „Centrul logistic destinat gestionării transporturilor aeriene de mărfuri” care se constituie ca Lotul I al proiectului de investiții integrator.

Loturile II, III și IV sunt detaliate în subcapitolul ulterior „Proiecte de investiții premergătoare implementării, pentru care la data redactării planului nu s-au identificat surse de finanțare”.

a. Măsură subsecventă atingerii OBIECTIVULUI DE DEZVOLTARE 1 și a DIRECȚIEI DE ACȚIUNE 3.1;

b. Denumirea proiectului de investiții „CENTRUL LOGISTIC INTERMODAL CARGO TIMIȘOARA” (acronim CLINT);

c. Indicatorii tehnici generali pentru proiectul de investiții propus:

➤ **Lotul I - Realizarea „Centrului logistic destinat gestionării transporturilor aeriene de mărfuri” (acronim CLDGTAM)**

- Finanțarea se va realiza integral prin aport de capital, din fonduri publice și ale Fondului Proprietatea.

- Studiul de fezabilitate finalizat a determinat costurile de edificare a construcției sunt evaluate la **25.238.475 lei** (respectiv 29.995.000 lei cu TVA, 6.071.862 euro¹¹), din care 18.901.250 lei (fără TVA) reprezintă construcții și montaj.

- S-au obținut toate avizele stabilite prin certificatul de urbanism la această etapă de proiectare.

- S-a emis Ordinul MTI nr. 1320 / 20.07.2022 pentru aprobarea indicatorilor tehnico - economici ai obiectivului de investiții.

- Procedura de achiziții, demarată în anul 2022 a fost anulată din motive legate de neeligibilitatea câștigătorului desemnat (prezentare incompletă a DUAE) și va fi reluată în primul trimestru al anului 2023.

d. Indicatorii economici estimați pentru proiectul de investiții și sursele de finanțare:

	CLDGTAM	Mil. lei (inclusiv TVA)	TOTAL		TSR	MTI	I.PRIVAT
			Mil. euro (inclusiv TVA)	30,00	0,00	30,00	0,00
				6,06	0,00	6,06	0,00

e. Principalele activități propuse și termenele pentru implementare estimate:

Denumire activitate	An	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
	Sem	I	II								
Achiziție proiectare și execuție CLDGTAM											
Proiectare și execuție CLDGTAM											
Finalizare PUZ 1											
Monitorizare și coordonare proiect CLDGTAM											

f. Responsabilități: Proiectul de investiții se coordonează prin Direcția Investiții.

g. Priorități de management și alte detalii relevante:

- Este în procedura de avizare Planul Urbanistic Zonal pentru prima parcelă din cadrul proiectului (în suprafață de 34,80 ha), contract ce are ca termen de finalizare 15.04.2023.

¹¹ Cursul de schimb valutar a fost înregistrat la data de 29.04.2022, respectiv: 1 EURO = 4.9480 Lei

- Pentru Lotul I al proiectului (CLDGTAM) pentru care s-a transmis ordinul de aprobare și s-a asigurat finanțarea prin aport de capital. Până la sfârșitul trimestrului I al anului curent, se vor întreprinde demersurile necesare pentru finalizarea cadrului juridic necesar capitalizării.
- Prioritățile de management se vor cala pe identificarea surselor de finanțare cele mai viabile, care să potențeze veniturile și activitățile de business aeroportuar conexe.

VI.2.7. Parc fotovoltaic 7 MW (PF7MW)

Proiectul de investiții se realizează cu intenția de a obține finanțarea nerambursabilă în cadrul Schemei de ajutor de stat și „Ghidului Solicitantului privind sprijinirea investițiilor în noi capacitați de producție a energiei electrice produse din surse regenerabile de energie și stocarea energiei” din „Fondul pentru modernizare”.

Obiectul principal al proiectului este crearea unei capacitați noi de producție a energiei electrice din resurse regenerabile (7 MWh), respectiv din energie solară.



Realizarea acestui proiect presupune achiziționarea unor instalații și echipamente pentru construirea unei capacitați noi de producție a energiei electrice din surse regenerabile de energie solară și construcții care fac obiectul proiectului de producere a energiei electrice.

a. Măsură subsecventă atingerii OBIECTIVULUI DE DEZVOLTARE 1 și a DIRECȚIEI DE ACȚIUNE 1;

b. Denumirea proiectului de investiții „CONSTRUIRE TERMINAL PLECĂRI CURSE EXTERNE PASAGERI” (acronim TPCE);

c. Indicatori tehnici generali pentru proiectul de investiții propus:

- Putere instalată: 7 MW

d. Indicatori economici estimati pentru proiectul de investiții și sursele de finanțare:

	TOTAL	FEDR	MTI	TSR
Mil. lei (inclusiv TVA)	42,47	8,09	2,37	32,01
Mil. euro (inclusiv TVA)	8,52	1,62	0,48	6,42

e. Principalele activități propuse și termenele pentru implementare estimate:

Denumire activitate	An	2023												2024					
	Lună	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	01	02	03	04	05	06
Finalizare studiu de fezabilitate																			
Identificare surse de finanțare																			
Obținere aviz tehnic de racordare																			
Achiziție Proiect tehnic și execuție lucrări																			
Proiectare tehnică și obținerea AC																			
Execuție lucrări de construire																			
Punere în funcțiune PF7MW																			

Denumire activitate	An	2023												2024					
	Lună	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	01	02	03	04	05	06
Monitorizare proiect de investiții																			

f. **Responsabilități:** Proiectul de investiții se coordonează prin Direcția Investiții.

g. **Priorități de management și alte detalii relevante:**

- Având în vedere posibilele modificări ale cadrului legislativ privind finanțarea proiectelor de investiții în energie verde, din punct de vedere managerial se va prioritiza identificarea celei mai bune soluții de finanțare pentru societate.

- În condiții de disponibilitate legislativă și eficiență economică, se va urmări creșterea puterii instalate a parcului fotovoltaic până la capacitatea maximă permisă de suprafața de teren aflată în concesiune (9,97 ha).

- De asemenea, s-au intensificat acțiunile prin care să se stabilească eligibilitatea proiectelor de investiții ale aeroportului prin **Programul Național de Redresare și Reziliență**, astfel încât societatea să poată obține acreditarea ca „**AEROPORT VERDE**”.

VI.3. Proiecte de investiții propuse

Luând în considerare gradul mare de incertitudine pe linia identificării surselor de finanțare (care generează riscuri manageriale necontrolabile, independente de voința societății), proiectele de investiții, prezентate mai jos, care vor fi promovate la nivel managerial și cărora li se vor aloca resursele necesare, nu se pot constitui în indicatori de performanță.

Acestea vor fi acțiuni în direcția dezvoltării sustenabile a societății pe care managementul le consideră necesare și (cel puțin în ce privește amenajarea suprafețelor de mișcare) obligatorii.

Resursele necesare pentru promovarea acestor proiecte vor fi alocate cu maximă prudență, în funcție de concluziile analizelor economice ce se vor realiza pentru fiecare proiect în parte.

VI.3.2. Centru Logistic Intermodal Cargo Timișoara (CLINT)



➤ Lotul II - Parcare auto 1.000 locuri destinață pasagerilor (acronim PA 1000)

- Pentru realizarea acestei facilități ce se va edifica la sud de noile terminale de pasageri este alocată în parcela de 34,8 ha o suprafață de 20.000 mp. Investiția se poate realiza tot prin „concesiune de lucrări” sau prin finanțare din bugetul de stat pe baza „testului investitorului privat prudent în economia de piață” și va fi dată în exploatare începând cu 01.01.2024.

➤ **Lotul III – Construire hotel și spații de birouri (acronim HOTEL)**

- Companiile aeriene care au bază pe aeroportul din Timișoara achiziționează pe termen lung spații de cazare pentru a asigura odihnă personalului navigant, precum și a pasagerilor în situații de întârzieri sau anulări de curse. Investiția poate fi atractivă pentru aceste societăți având în vedere că se vor economisi costurile transportului și vor asigura și un timp suplimentar de odihnă. Hotelul va fi deschis tuturor pasagerilor și publicului larg și va avea alocată prin PUZ-ul aflat în procedură de aprobare o suprafață de 12.000 mp.

- De asemenea, o parte din spațiile construcției pot fi amenajate cu destinația de birouri și săli de conferință, cu acces facil pentru angajații societăților care vor activa în zona industrială CARGO.

➤ **Lotul IV - Realizarea Centrului Logistic Intermodal Cargo Timișoara (acronim CLIC)**

- Obiectivul de investiții se află în etapa definirii temei de proiectare care va cuprinde minim 40.000 mp hale și alte construcții industriale și 50.000 - 160.000 mp facilități rutiere, platforme betonate, spații de depozitare exterioare, etc.

- Pentru realizarea integrală a proiectului se va avea în vedere cooperarea cu autoritățile locale și Primăria Comunei Ghiroda, iar ca prim demers se va realiza planul urbanistic zonal pentru parcela de teren de 34,8 ha (costul serviciilor este de 273.000 lei, fără TVA), cu termen de finalizare 15.12.2022.

- De asemenea, pe parcela învecinată, care are același regim de proprietate și o suprafață de 29,594 ha, se intenționează să se realizeze toate facilitățile necesare pentru acomodarea transferului mărfurilor între sistemele de transport rutier și feroviar.

- Sub egida Ministerului Transporturilor și Infrastructurii se vor menține contactele cu Ministerul Teritoriului, Infrastructurii, Transporturilor și Turismului din Japonia, precum și cu Ministerul Transporturilor din Emiratele Arabe Unite care ar putea fi interesate de dezvoltarea unui parteneriat pentru edificarea și exploatarea facilităților intermodale propuse prin acest proiect (aerian / feroviar / rutier).

d. Indicatorii economici estimați pentru proiectul de investiții și sursele de finanțare (*sumele sunt evaluate ca urmare a unui analize care a avut ca obiect costuri înregistrate pentru proiecte similare din țară și din Europa*):

		TOTAL	TSR	MTI	I.PRIVAT
CLINT II - IV	Mil. lei (inclusiv TVA)	1.454,41	0,00	0,00	1.454,41
	Mil. euro (inclusiv TVA)	293,94	0,00	0,00	293,94

e. Principalele activități propuse și termenele pentru implementare estimate (*estimările pornesc considerând că anul „0” este anul în care se va identifica și aviza sursa de finanțare*):

Denumire activitate	Anul	0	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X
Identificare surse de finanțare PA 1000 și HOTEL											
Achiziție SF PA 1000											
Achiziție SF HOTEL											
Avizare și aprobare proiect PA 1000											
Avizare și aprobare proiect HOTEL											
Proiectare și execuție PA 1000											
Proiectare și execuție HOTEL											
Identificare modalitate și sursă de finanțare CLIC											

Denumire activitate	Anul	0	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX		
	Sem	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II
Realizare PUZ 2													
Avizare și aprobatie proiect CLIC													
Proiectare și execuție CLIC													
Monitorizare și coordonare proiect CLINT													

f. Responsabilități: Proiectul de investiții se coordonează prin Direcția Investiții.

g. Priorități de management și alte detalii relevante:

- Este în procedura de avizare Planul Urbanistic Zonal pentru prima parcelă din cadrul proiectului (în suprafață de 34,80 ha), contract ce are ca termen de finalizare 15.04.2023.
- Se va urmări cu prioritate asigurarea finanțării preponderent din fonduri private, atrase prin procedura „concesiune de lucrări”.
 - Până la finalul anului 2023 se vor stabili parametrii de finanțare pentru toate cele patru loturi, iar achizițiile pentru studiile de fezabilitate și serviciile conexe, avizarea, autorizarea, precum și achiziția proiectării tehnice și a execuției se vor derula în paralel cu această activitate (asigurarea finanțării).
 - Prioritățile de management se vor cala pe identificarea surselor de finanțare cele mai viabile, care să potențeze veniturile și activitățile de business aeroportuar conexe.

VI.3.2. Modernizarea și extinderea suprafeței de mișcare pentru aeronave (MESMA)

Proiectul de investiții Modernizarea și extinderea suprafeței de mișcare pentru aeronave se realizează pe de o parte cu scopul conformării acestor facilități cu cerințele europene pentru asigurarea siguranței aviației civile, iar pe cealaltă parte cu scopul deschiderii aerodromului pentru zborurile long curier (o parte din infrastructura existentă asigură condițiile geometrice necesare aeronavelor de categorie E).



În acest sens, s-a realizat expertizarea tehnică a întregii suprafețe de mișcare și s-a analizat soluția optimă pentru modernizarea și extinderea acesteia. Având în vedere condițiile de cofinanțare a proiectelor de investiții prin Programul Operațional Infrastructură Mare 2014 – 2020, societatea nu poate susține implementarea integrală a proiectului de investiții, motiv pentru care propune realizarea etapizată a acestuia. În prima etapă se prioritizează realizarea modernizării și extinderii parcării aeronavelor – APRON.

Aeroportul International Timisoara „TRAIAN VUIA” (TSR) dispune de o pistă cu lungimea de 3.500 m și 45 m lățime ceea ce poate asigura din punct de vedere geometric operarea unor aeronave de categorie E și F de lung parcurs. Din punctul de vedere al cerințelor pentru capacitatea portantă PCN pentru suprafețele de mișcare și al platformei, aeroportul nu poate asigura operarea constantă a aeronavelor cod E fiind necesare mai multe investiții de modernizare a infrastructurii. În perioada 2018 - 2023 prin Programul Operațional Infrastructură Mare au fost inițiate și sunt finalizate sau în curs de implementare o serie de investiții pentru îmbunătățirea siguranței și securității aeronautice, dar și pentru sporirea capacitatii de operare pentru pasageri.

Având în vedere impactul realizării acestor obiective de investiții asupra posibilităților de

deservire a traficului aerian, odată cu modernizarea pistei de decolare / aterizare (PDA) și a căilor de rulare (TWY), este necesară o creștere a capacitații portante pentru platforma de staționare a aeronavelor, pe zonele de deservire ale aeronavelor cod C și cod D, păstrarea capacitații portante pentru zonele de platformă care deservesc aeronavele cod C și B, extinderea suprafețelor de parcare pentru aeronave cod C și E.

De asemenea, este necesară soluționarea unor probleme operaționale în special asigurarea platformelor de întoarcere a aeronavelor pe pistă, îmbunătățirea condițiilor de circulație în zona platformei de staționare a aeronavelor (APRON), având în vedere activitățile mixte care se desfășoară pe aeroport, respectiv:

- *drumuri de serviciu și zone de staționare pentru echipamentele de deservire la sol (GSE), în vederea asigurării capacitaților de handling;*
- *extinderea spre est și spre vest a platformei de staționare a aeronavelor, după cum urmează:*
 - *spre est, pe o suprafață de 81.000,00 mp;*
 - *spre vest, adiacent căii de rulare A, pe o suprafață estimată de 47.000 mp porțiunea paralelă cu PDA;*
- *amenajarea la platforma de vest a unui număr optim de poziții de parcare pentru elicoptere;*
- *extinderea actualei platforme spre est astfel încât să fie asigurate următoarele aspecte operaționale:*
 - *asigurarea unor condiții infrastructurale pentru un număr optim de poziții de parcare inclusiv pentru aeronave cu litera de cod E;*
 - *optimizarea proiectării drumurilor de serviciu astfel încât să se evite, pe cât posibil, intersecțiile cu căile de rulare și cu zonele de siguranță ale acestora;*
 - *asigurarea unor zone pentru parcarea utilajelor de handling pe o suprafață de 4.000 mp;*
 - *asigurarea condițiilor de circulație fluentă a vehiculelor destinate transportului bagajelor de cală;*
- *asigurarea infrastructurii necesare operării elicopterelor la platforma de vest;*
- *realizare etapizată a obiectelor de infrastructură astfel încât să se asigure operarea continuă a aeronavelor pe TSR, iar în situația în care acest lucru nu este posibil, reducerea la minim a perioadei de întrerupere a acestor condiții.*
- *propunerile privind restricțiile ce se vor adopta pentru utilizarea suprafeței de mișcare în condițiile de trafic prognoza de către TSR.*

În cadrul proiectului de investiții, este în curs de finalizare (în etapa de obținere a avizelor pe soluțiile tehnice proiectate) documentația „DALI cu elemente specifice studiului de fezabilitate” care propune implementarea proiectului în două etape, pe baza expertizelor tehnice ale suprafețelor existente și necesităților operaționale.

a. Măsură subsecventă atingerii OBIECTIVULUI DE DEZVOLTARE 2 și a DIRECȚIILOR DE ACȚIUNE 2.1 și 2.2;

b. Denumirea proiectului de investiții „MODERNIZAREA ȘI EXTINDEREA SUPRAFEȚEI DE MIȘCARE PENTRU AERONAVE” (acronim MESMA);

- Având în vedere, costurile ridicate ale proiectului de investiții de modernizare și extindere a suprafeței de mișcare, precum și obligația de a cofinanța costurile de realizare cu 50%

(sau ulterior cu 25%) a valorii eligibile, societatea nu a avut putut promova acest proiect prin POIM 2014 – 2020. Pentru această investiție se vor depune în continuare diligențe pentru obținerea finanțării, cel puțin în condițiile rambursării pe o perioadă extinsă de timp (minim 15 ani) și cu o perioadă mai mare de grație (minim 5 ani). Vor fi analizate și alte posibilități de finanțare.

- Din aceste considerente, proiectul a fost scindat în două loturi (etape), respectiv:

➤ **Modernizarea și extinderea suprafeței de mișcare a aeronavelor – ETAPA 1** (acronim MESMA 1), care cuprinde activitățile de dezvoltare planificate pentru suprafața de parcare a aeronavelor

➤ **Modernizarea și extinderea suprafeței de mișcare a aeronavelor – ETAPA 2** (acronim MESMA 2), care cuprinde toate celelalte activități de investiții aferente pistei de decolare și aterizare și căilor de rulare.

c. Indicatorii tehnici generali pentru proiectul de investiții propus:

- Indicatorii tehnici ce vor fi promovați pentru acest proiect de investiții vor fi subordonati asigurării priorităților manageriale de a:

➤ Asigura cadrul și condițiile necesare de dezvoltare a infrastructurii pentru atingerea într-o etapă ulterioară a pragului de procesare de 3 milioane de pasageri pe an;

➤ Moderniza și dezvolta infrastructura aeroportuară astfel încât să asigure operarea fără restricții a curselor aeriene de pasageri și mărfuri cu aeronave de categorie „E”.

d. Indicatorii economici estimați pentru proiectul de investiții și sursele de finanțare:

		TOTAL	FEDR	MTI	TSR
MESMA, din care:	Mil. lei (inclusiv TVA)	529,65	411,53	87,28	30,84
	Mil. euro (inclusiv TVA)	107,1	83,14	17,66	6,29
MESMA 1	Mil. lei (inclusiv TVA)	123,36	66,18	26,34	30,84
	Mil. euro (inclusiv TVA)	25,16	13,49	5,37	6,29
MESMA 2	Mil. lei (inclusiv TVA)	406,29	345,35	60,94	-
	Mil. euro (inclusiv TVA)	81,94	69,65	12,29	-

e. Principalele activități propuse și termenele pentru implementare estimate:

Denumire activitate	An	2023				2024				2025				2026				2027				
		Trim	I	II	III	IV	I	II	III	IV												
Finalizarea SF integrat																						
Finalizarea procedurii de avizare a MESMA 1																						
Identificarea sursei de finanțare																						
Achiziția PT și execuție lucrări MESMA 1																						
Achiziția PT și execuție lucrări MESMA 2																						
Proiectare, autorizare și execuție MESMA 1																						
Proiectare, autorizare și execuție MESMA 2																						
Execuție lucrări MESMA 1																						
Execuție lucrări MESMA 2																						
Monitorizare proiect de investiții																						

f. Responsabilități: Proiectul de investiții se coordonează prin Direcția Investiții.

g. Priorități de management și alte detalii relevante:

- Pista de decolare – aterizare a AIT TV este proprietatea publică a Statului Român, în administrarea MTI, iar investițiile privind reparațiile capitale nu se pot realiza decât în condițiile finanțării integrale de MTI a tuturor lucrărilor de reparații necesare. Realizarea pantelor de scurgere a apelor pluviale în profil transversal, reparația capitală pe segmentul estic cu lungimea de 1.000 m și lățimea totală de 60 m, extinderea platformei de parcare a aeronavelor precum și a căilor de rulare

Alfa, Bravo, Delta și Fox se va realiza în scopul permiteri circulației în condiții optime a aeronavelor de categorie „E”.

- Reparația capitală va cuprinde și înlocuirea integrală a sistemelor de balizaj încorporate.
- Studiul de fezabilitate complex cu elemente specifice ale Documentației de Avizare a Lucrărilor de Intervenție, este în faza de obținere a avizelor pentru etapa a doua (MESMA 2)
- Prin HG 1213 din 19.10.2022 s-au aprobat demersurile de realizare a unui schimb al dreptului de administrare al unor terenuri între MTI și MApN, prin care aeroportul poate să obțină concesiunea pentru o suprafață de 2,30 ha în extremitatea estică a platformei.
- S-au finalizat demersurile privind dezmembrarea imobilelor la OCPI, iar procesul verbal de transfer a fost semnat de către societate.
- S-a devansat realizarea primei etape (MESMA 1) a investiției privind modernizarea și extinderea suprafetei de mișcare în valoare totală estimată de 25,16 milioane euro¹², care cuprinde lucrările proiectate pentru platforma de parcare a aeronavelor. APRON va putea asigura condiții optime pentru 24 aeronave de categorie C sau 19 aeronave de categorie C și 3 aeronave de categorie E. Dintre acestea, o poziție de parcare de categorie C are dotări speciale pentru degivrarea aeronavelor.
 - Documentația pentru avizarea MESMA 1 va contine și Decizia Etapei de Încadrare, care va fi obținută până la data de 01.03.2023.
 - Pentru MESMA 1 s-au obținut majoritatea avizelor, respectiv:
 - HG 1213/2022 privind transferul dreptului de administrare al terenului pe care se va edifica extinderea APRON către est;
 - Avizul Consiliului Tehnico – Economic al Aeroportului Internațional Timișoara nr. 41555 din 27.10.2022;
 - Avizul Consiliului de Administrație al S.N. Aeroportul Internațional Timișoara „TRAIAN VUIA” S.A. cu nr. 17 din 11.11.2022 (care completează Decizia CA nr. 16 din 28.10.2022, pct. 1);
 - Hotărârea Adunării Generale a Acționarilor a S.N. Aeroportul Internațional Timișoara „TRAIAN VUIA” S.A. cu nr. 12 din 10.11.2022;
 - Avizul Autorități Aeronautice Civile Române nr. 37022 din 29.11.2022;
 - Referatul Agenției pentru protecția Mediului Timiș nr. 7159 din 29.11.2022;
 - Expresia de interes, document prin care Banca Transilvana confirmă inițierea negocierilor pentru stabilirea condițiilor de creditare (înregistrată cu nr. 6290 din 29.11.2022).
 - Negația emisă de Inspectoratul pentru Situații de Urgență BANAT privind solicitarea de avizare depusă electronic la adresa office@isutimis.ro în data de 17.11.2022.
 - Avizul Consiliului Tehnico – Economic al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii emis în urma ședinței din 08.12.2022 cu numărul 183/192/08.12.2022.
 - Din punct de vedere managerial se vor prioritiza:
 - Demersurile pentru avizarea integrală a MESMA 1;
 - Identificarea celor mai bune condiții și soluții de finanțare a proiectului integral sau pe etape în funcție de condițiile de acordare a creditului;
 - Continuarea demersurilor de achiziție a serviciilor de proiectare și execuție a proiectului MESMA 1 și încheierea contractului cu clauză suspensivă.

¹² Cursul de schimb valutar a fost înregistrat la data de 25.10.2022, respectiv: 1 EURO = 4.9038 Lei

VII. CONCLUZII FINALE PENTRU OBIECTIVUL GENERAL 2.

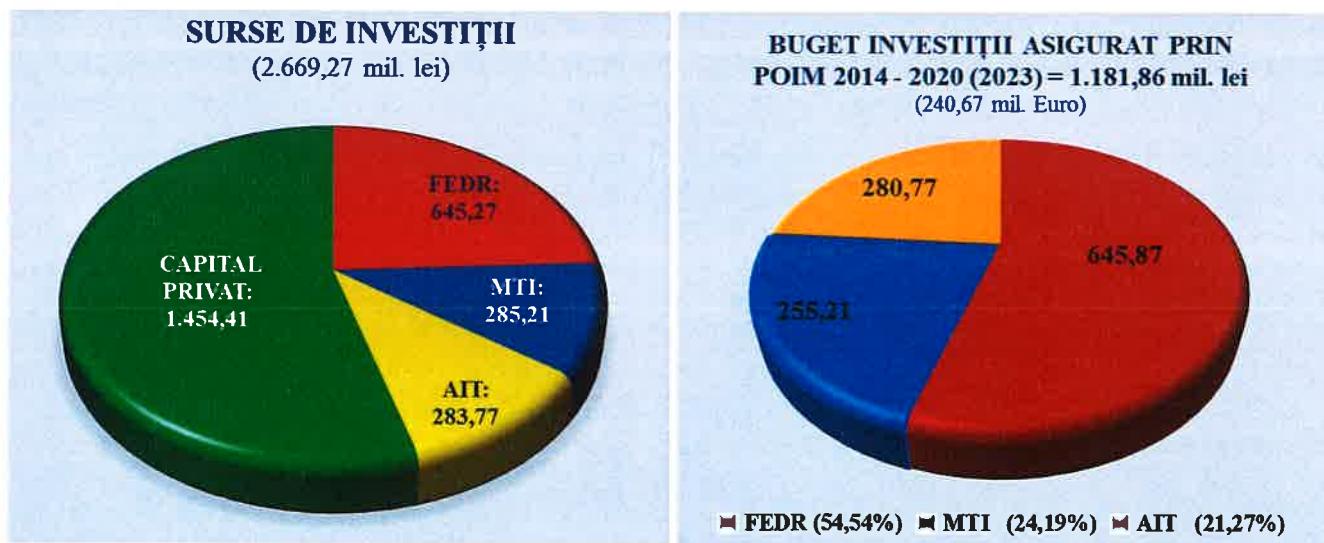
Vor fi analizate și promovate spre implementare proiecte de investiții în domeniul digitalizării activităților aeroportuare, atât cele interne, administrative, cât și cele destinate pasagerilor și colaboratorilor societății, în măsura în care acestea vor fi eligibile prin Programul Național de Redresare și Reziliență pentru S.N. Aeroportul Internațional Timișoara „Traian Vuia” S.A., astfel încât societatea să poată obține acreditarea ca „**AEROPORT VERDE**”.

Tabel cu principalele obiective investiționale pe termen scurt și mediu

Nr. crt.	PROIECT	Milioane lei (TVA inclus)					Milioane euro (TVA inclus)				
		TOTAL	FEDR	MTI	AIT-TV	FP	TOTAL	FEDR	MTI	AIT-TV	FP
OBIECTIVE DE INVESTIȚII MONITORIZATE											
1.	TSCEP	30,35	13,28	2,34	14,73	0,00	6,23	2,73	0,48	3,02	0,00
2.	APSI	8,93	6,36	2,57	0,00	0,00	1,83	1,3	0,53	0,00	0,00
3.	SICS	39,3	27,97	11,33	0,00	0,00	8,07	5,74	2,33	0,00	0,00
OBIECTIVE ÎN CURS DE IMPLEMENTARE											
1.	TPCE	184,45	93,61	37,31	53,53	0,00	38,83	19,71	7,85	11,27	0,00
2.	ESANE	17,70	12,25	5,45	0,00	0,00	3,58	2,48	1,10	0,00	0,00
3.	UDAES	20,72	11,11	4,43	5,18	0,00	4,19	2,24	0,90	1,05	0,00
4.	SISA	136,66	97,52	39,14	0,00	0,00	27,61	19,71	7,90	0,00	0,00
5.	CIP	3,00	0,00	0,00	3,00	0,00	0,61	0,00	0,00	0,61	0,00
6.	CLDGTAM	30,00	0,00	30,00	0,00	0,00	6,06	0,00	6,06	0,00	0,00
7.	PF7MW	42,47	8,09	2,37	32,01	0,00	8,52	1,62	0,48	6,42	0,00
OBIECTIVE DE INVESTIȚII PROPUSE											
1.	CLINT	1.454,41	0,00	0,00	0,00	1.454,41	293,94	0,00	0,00	0,00	293,94
2.	MESMA	701,28	375,68	150,27	175,32	0,00	141,81	75,97	30,39	35,45	0,00

În total, S.N. Aeroportul Internațional Timișoara „TRAIAN VUIA” S.A. urmărește realizarea unor investiții cu o valoare cumulată de peste 2.669 mil. lei (peste 541 mil. euro, cu TVA inclus) după cum urmează:

	TOTAL	FEDR	MTI	TSR	Fonduri private
Mil. lei	2.669,27	645,87	285,21	283,77	1.454,41
Mil. euro	541,27	131,50	58,01	57,82	293,94



În concluzie, strategia de dezvoltare propusă pe termen scurt și mediu (*până în anul 2027 și ulterior*) are la bază o analiză a necesarului de capacitate atât pentru zona de landside cât și pentru zona de airside. Investițiile în infrastructura aeroportuară vor reprezenta o prioritate în vederea asigurării necesităților operaționale ale diverselor categorii de trafic.

Înainte de a fi lansate, toate obiectivele vor fi cuprinse în Planul de investiții, vor avea la bază documentații și analize amănunțite realizate la un nivel profesional, astfel încât să poată fi susținute la nivelul decizional intern societății sau extern acesteia.

În acest scop se va urmări îmbunătățirea continuă a sistemului de management la nivel mediu de decizie, pentru a asigura promptitudine, eficiență și competitivitate ridicată.

*

* *