

**Studiu de fundamentare in vederea
concesionarii/PPP
Aeroport International Brasov – Ghimbav**

PARTEA I

Analiza situatiei actuale

Cuprins

Informatii generale cu privire la proiect	3
Prezentarea aspectelor tehnice ale proiectului	3
Analiza studiilor existente	10
Legislatia romaneasca si europeana in domeniul aviatiei civile	17
Documente de programare si statistice relevante	22
Regimul juridic, economic si tehnic al imobilelor	23
Cerinte urbanistice specifice amplasamentului	30
Avize si acorduri legale necesare in vederea autorizarii	30

Capitolul 1

Analiza situatiei actuale

1. Informatii generale cu privire la proiect

Necesitatea realizarii unui aeroport international in zona Brasov si care sa deserveasca intreaga regiune (judetele Brasov, Covasna, Harghita si zonele limitrofe situate in judetele Sibiu, Mures, Buzau, Prahova, Dambovita, Arges, Vrancea) este evidenta si au existat preocupari ale autoritatilor locale de mai mult timp, ele fiind materializate atat in studii si documente si obtinerea de avize si autorizatii, cat si in securizarea terenurilor necesare si in realizarea unor parti din infrastructura aeroportuara necesara.

Aeroportul va deservi in principal zona judetelor Brasov, Covasna si Harghita, dar va fi accesat si de pasageri din alte judete aflate in aria de captare extinsa. Aeroportul va contribui la dezvoltarea economiei si turismului din zona, in lipsa infrastructurii aeroportuare si a curselor care sa conecteze zona cu destinatii europene nu va putea fi valorificat eficient potentialul acestor judete.

De asemenea, exista un numar important de persoane plecate sa lucreze in Europa si care trebuie sa utilizeze alte aeroporturi (Otopeni, Sibiu, Bacau), libertatea de miscare a acestora, precum si a rudelor si prietenilor care merg sa ii viziteze fiind ingreunata.

2. Prezentarea aspectelor tehnice ale proiectului

Structura aeroportului, conform studiului de fezabilitate IPTANA, este formata din:

- Obiectul 1 – Terminal pasageri;
- Obiectul 2 – Cladire energetica;
- Obiectul 3 – Remiza PSI;
- Obiectul 4 – Posturi control acces;
- Obiectul 5 – Gospodarie de apa;
- Obiectul 6 – Turn control;

- Obiectul 7 – Parcare auto + drum acces terminal – DJ - Centura Brasov;
- Obiectul 8 – Drum tehnologic perimetral si accese la echipamente de radionavigatie;
- Obiectul 9 – Drumuri tehnologice interioare;
- Obiectul 10 – Post trafo turn control;
- Obiectul 11 – Imprejmuiri si porti;
- Obiectul 12 – Retele interioare in aeroport;
- Obiectul 13 – Statie epurare monobloc;
- Obiectul 14 – Casete b.a. Beselcin;
- Obiectul 15 – Deviere canal colector Beselcin;
- Obiectul 16 – Casiu Nord + Sud - pista;
- Obiectul 17 – Cale rulare Alfa;
- Obiectul 18 – Platforma parcare aeronave;
- Obiectul 19 – Balizaj - constructii si instalatii;
- Obiectul 20 – Amenajare protectii camine canalizatie balizaj;
- Obiectul 21 – Canalizare pluviala la pista de decolare-aterizare si amenajari de protectie la acostamente conform normelor EASA;
- Obiectul 22 – Amenajare de protectie la camine canalizare pluviala;
- Obiectul 23 – Amenajare banda pista;
- Obiectul 24 – Platforma antisuflu.

Categorie aeroport : 4D-CIII pe directia principala
4D-C1 pe directia opusa

Conform studiului de fezabilitate, caracteristicile principale ale infrastructurii aeroportuare sunt urmatoarele:

a. Suprafata de miscare aeroportuara:

a.1 Pista de decolare aterizare

- are o lungime de 2.820 m si o latime portanta de 45m;
 - are 2 acostamente de 7,5 m fiecare;
 - are capacitatea portanta de PCN = 85 R/D/W/T;
 - a fost dimensionata si realizata astfel incat sa poata permita decolarea aterizarea avioanelor din clasa mediu curier de tipul Boeing 737 seria 100 – 900 si Airbus A320
-
- trebuie sa indeplineasca conditiile de certificare in categoria 4D / III C;
 - respecta profilurile impuse de regulamentele aeronautice;
 - va putea fi utilizata in conditii meteo specifice zonei

a.2 Calea de rulare Alfa

Calea de rulare Alfa va avea capacitatea portanta de PCN = 85 R/D/W/T, o latime portanta de 23 m (pentru operarea de aeronave de categorie „D”) si va fi incadrata pe ambele parti de acostamente de 7,5 m latime fiecare. Structura rutiera a partii portante a caii de rulare va fi de tip rigid cu imbracaminte din beton de ciment, iar structura acostamentelor vafi de tip flexibil cu imbracaminte din straturi asfaltice.

Aceasta va trebui:

- sa respecte profilurile impuse de regulamentele aeronautice;
- sa poata fi utilizata in conditii meteo specifice zonei.

a.3 Platforma de stationare

Suprafata de stationare va fi astfel dimensionata si realizata incat sa asigure conditii corespunzatoare pentru:

- imbarcarea/debarcarea pasagerilor
- stationarea aeronavelor
- degivrarea aeronavelor
- manevrarea a minim 3 aeronavede categoria „C”sialternativ o pozitie pentru parcare aeronavelor de categorie „D”.

Este proiectata la aceeasi capacitate portanta ca si pista de decolare/aterizare deja construita la data intocmirii prezentei documentatii, respectiv PCN = 85 R/D/W/T. Suprafata de stationare are o suprafata portanta de 19.100 m.

a.4 Infrastructura suprafetelor de miscare

Dimensionarea sistemului rutier aeroportuar va fi realizata conform ‘Normativului de proiectare pentru structurile rutiere rigide aeroportuare NP – 034 - 99. FAA Advisory Circular AC 150 / 5320 – 6C.

Ca date de pornire a calculului vor fi :

- avionul de calcul B 737-900 ER cod „D” cu numar de clasificare ACN = 91/36 RDW.
- studiul geotehnic al terenului din zona, conform caruia valorile modului de reactie al pamantului variaza intre $K_0 = 15.00 - 60.00$ MN/mc.

Daca va fi necesara imbunatatirea capacitatii portate a terenului de fundatie pana la min.50-75 MN/ mc., aceasta se va executa cu tehnologiile cele mai adecvate structurii terenului destinat aeroportului.

b . Terminalul de pasageri, spatiile administrative si tehnice

b.1 Terminalul de pasageri

Terminalul pe pasageri a fost proiectat astfel încât să asigure procesarea pasagerilor și a aeronavelor la un nivel de trafic de 200 pasageri pe ora de vârf atât la plecări cât și la sosiri, numărul de pasageri aflați simultan în aerogară fiind considerat de 400 de persoane. În zona publică (holul de acces dinspre oras) se mai pot afla cca 280 persoane care îi așteaptă pe cei care sosesc sau îi conduc pe cei care pleacă. În holul public, din motivele enunțate anterior pot fi între 400 și 700 de persoane simultan.

Terminalul mai conține spații pentru birourile necesare administrației aeroportului, spații pentru organele de control ale documentelor de călătorie și pentru structurile de securitate, spații comerciale și spații tehnice pentru asigurarea funcționalității instalațiilor interioare de încălzire, alimentare cu apă, canalizare menajeră, canalizare pluvială, instalații electrice, instalații de curenți slabi, ventilație și climatizare, etc.

Terminalul va fi dotat cu următoarele facilități:

- spații publice pentru zona de plecări;
- ghișee de check-in: 4 ghișee și cu 2 perechi de benzi-cantare pentru bagaje și banda colectoare care merge în subsol pentru controlul de securitate;
- spații publice pentru zona de sosiri;
- spații pentru procesarea bagajelor de cală pentru toate tipurile de dimensiuni acceptate de companiile aeriene;
- spații pentru procesarea bagajelor de mână;
- spații pentru controlul pasagerilor;
- spații pentru controlul personalului aeroportuar precum și al companiilor care își desfășoară activitatea în perimetrul aeroportuar;
- spații pentru preluarea bagajelor de cală de către pasagerii sosiți;
- cabinet medical;
- grupuri sanitare;
- salon oficial;
- spații cu destinația "Mama și copilul";
- spații pentru structurile AT cu toate dotările legale;
- spații destinate Poliției de Frontieră;
- spații destinate Vămii atât în zona de plecări cât și în cea de sosiri;
- spații destinate Poliției în zonele publice;
- magazie și birou pentru bagajele pierdute și regasite ("lost and found").

b.2 Spațiile administrative

- spații destinate birourilor angajaților aeroportului;
- sala de ședințe;
- sala destinată ședințelor operative sau comitetelor de urgență în conformitate cu legislația existentă;
- spații destinate birourilor companiilor care vor opera pe aeroport (minimum 10 spații cu această destinație).

b.3 Spații comerciale

- cel puțin câte un bar și un restaurant în zona publică de plecări;
- spații cu destinația rent a car;
- spații pentru ziare și cărți;
- spații pentru schimb valutar, suveniruri, etc.

b.4 Spatii tehnice

- spatii cu destinatii tehnice: electrice, termice, apa, supraveghere, etc.

c. Turn de control

Constructia turnului de control este realizata din structura de beton armat. Spatiile sunt dispuse pe 8 nivele astfel:

- demisol: spatii tehnice, grup sanitar, circulatii orizontale si verticale;
- parter: hol de acces, birou, atelier intretinere PNA, magazie PNA, centrala termica, grup sanitar, circulatii orizontale si verticale;
- etaj 1 - 3: circulatii orizontale si verticale;
- etaj 4: birou serviciu meteorologic, birou sef serviciu PNA, sala echipamente PNA, sala monitorizare PNA, grup sanitar, circulatii orizontale si verticale;
- etaj 5: birou sef TWR, sala de pregatire, camera de odihna, vestiar, grup sanitar, circulatii orizontale si verticale;
- vigie: spatiu necesar activitatii de coordonare aeriana.

Parametrii constructivi rezultati :

Aria construita = 160 mp
Aria desfasurata = 715mp
Hmax = 29,50m

d. Remiza pompieri si utilaje aeroportuare

Constructia destinata remizei pompieri si garajul destinat autovehiculelor speciale, precum si anexa cu spatiile tehnice si administrative care le deserveasc, va fi alcatuita din doua corpuri avand dimensiunile in plan de 29,50 x 22,50 m. Corpul principal va asigura gararea autovehiculelor pentru pompieri si patru autovehicule speciale destinate serviciilor de administratie specifice functiunii aeroportuare.

e. Cladire energetica

Funciunea cladirii : constructie industriala cu flux tehnologic – anexa pentru instalatii (centrala termica si uzina electrica)

f. Uzina electrica

Din punct de vedere functional va fi impartita in doua :

- zona de joasa tensiune si
- zona de medie tensiune.

Zona de joasa tensiune va cuprinde camera de joasa tensiune si dispeceratul tehnic

Zona de medie tensiune va cuprinde: camera regulatorilor, camera celulelor de 220 kV si cinci boxe trafo.

g. Centrala termica

Cladirea centralei termice va cuprinde:

- incapere pentru trei cazane
- magazie piese schimb
- grup sanitar cu dus

Accesul la centrala termica se face din exterior.

Suprafata vitrata a centralei termice este raportata la volumul interior al acesteia si va fi corespunzatoare prevederilor normativelor in vigoare (5 % din volum).

h. Gospodaria de apa (incendiu si potabila)

Pentru necesitatile Aeroportului se vor prevedea:

1. Rezervor apa incendiu dimensionat in conformitate cu reglementarile in vigoare; rezervorul va fi o constructie ingropata in teren, prevazut cu statie de pompare si hidrofor;
2. Rezervor de apa 100 mcubi + camera de vane, pompe;
3. Cabina put forat: cabina putului este o cuva subterana din beton armat monolit.

i. Statie epurare monobloc

Statia va fi compusa din:

1. Cheson din beton armat cu diametrul interior de 3,00 m si inaltimea de 7,0m;
2. Platforma din beton armat pentru amplasarea statiei;
3. Bazin de omogenizare;
4. Bazin dezinfectie.

j. Parcare auto si drum de incinta

Spatiul destinat parcarii si circulatiei auto are o forma rectangulara fiind prevazute 3 accese carosabile de 6.00 m in dublu sens cu parcaje perpendiculare dispuse de o parte si de alta a aleii carosabile. Dimensiunile locurilor de parcare sunt 5.00 m x 2.50 m.

Persoanele cu handicap locomotor dispun de un numar de 10 locuri de parcare. Capacitatea totala a parcarii, exceptand locurile destinate persoanelor cu handicap locomotor, este de 153 locuri si 7 locuri pentru autocare/autobuze.

k. Drum perimetral

Se va amenaja un drum perimetral, cu o latime de 3 ml, asfaltat, destinat lucrarilor de interventii si intretinere. Din 200 m in 200 m s-au prevazut platforme de incrucisare avand forma trapezoidala cu latura mica de 20 m, latura mare de 40 m si doua pene de racordare triunghiulare de 10 m fiecare, latimea acestei platforme va fi de 2,50 m. Suprafata carosabila totala rezultata este de 29 600 mp.

l. Retele incinta (alimentare cu apa, hidranti exteriori, iluminat, alimentare cu energie electrica, TC)

Se vor realiza retelele de apa, gaz, canalizare, energie electrica din incinta aeroportului

m. Cabina control acces

Dimensionarea acestora are in vedere posibilitatea controlarii angajatilor aeroportului si/sau ai companiilor care au acces in perimetrul aeroportuar, dar si a echipamentelor care intra in zona (trebuie verificate produsele de catering, materialele si in general tot ce patrunde in perimetrul aeroportuar).

n. Instalatiile de balizaj si iluminare

Pista de aterizare-decolare va fi echipata cu instalatii de balizaj pentru categoria III de operare pe directia 22 si cu categoria I pe directia 04.

Calea de rulare Alfa si platforma vor fi echipate cu instalatii de balizaj pentru categoria II de operare.

Instalatia de iluminat pentru platforma este prevazuta cu stalpi de iluminat cu inaltimea de 27 m echipati cuproiectoare cu tehnologie LED

Din aceste elemente de infrastructura, in prezent aeroportul are construita o pista de aterizare-decolare in lungime de 2.820 m, cu o latime portanta de 45 m si doua acostamente de 7,5 m fiecare., cu o portanta PCN=85 R/D/W/T.

Aceasta pista permite decolarea si aterizarea aeronavelor mediu curier, care pot opera curse internationale catre Europa si Orientul Apropiat, cat si curse interne.

In privinta terminalului, se are in vedere ca intr-o prima etapa acesta sa aiba o capacitate de procesare de 1.000.000 pasageri pe an. In functie de rezultatele studiului de trafic si ale studiului de fundamentare se va stabili daca aceasta capacitate corespunde evolutiei prognozate a traficului si permite operarea in conditii de eficienta.

In sedinta Consiliului Judetean din 6.12.2016 s-au aprobat, in baza Avizului C.T.E. nr. 12/06.12.2016, indicatorii tehnico-economici ai Studiului de fezabilitate in varianta

prezentata in Scenariul 1, cu devizul general aferent in valoare totala cu TVA de 259.309,98 mii lei.

3. Analiza studiilor existente

Beneficiarul a solicitat analiza urmatoarelor studii:

1. Studiul de fezabilitate revizuit realizat de IPTANA SA;
2. Studiul de estimare a ariei de acoperire si a numarului potential de pasageri realizat de KPMG;
3. Studiul de piata referitor la estimarea traficului cargo din aria de acoperire a aeroportului international Brasov realizat de Universitatea Transilvania din Brasov.

1. Studiul de fezabilitate revizuit realizat de IPTANA SA

Caracteristicile tehnice ale aeroportului, prevazute in Studiul de fezabilitate, au fost descrise in capitolul 2 - Prezentarea aspectelor tehnice ale proiectului.

In analiza Cost-Beneficiu, anexa a acestui studiu de fezabilitate elaborat de IPTANA, este asumat un calendar de executare a proiectului care nu poate fi respectat avand in vedere stadiul intarziat al implementarii proiectului. In studiul mentionat, perioada de implementare a investitiei este 2017-2018 si perioada de operare incepe in 2019. Consideram ca un termen realist de finalizare a investitiei si de incepere a operarii este 2021, cu conditia asigurarii finantarii si reinceperii lucrarilor la infrastructura in anul 2018 sau maxim primul trimestru al anului 2019.

In cadrul analizei cost-beneficiu realizate de IPTANA au fost analizate 2 scenarii de realizare a aeroportului, fiind ales Scenariul 1. Scenariul 1 propune o cladire dezvoltata pe demisol, parter si etaj, cu o suprafata desfasurata de 3.600 mp, in timp ce Scenariul 2 propune o constructie de aproape 3 ori mai mare, cu demisol, parter si etaj, ca nivele principale, si 2 nivele intermediare, suprafata totala desfasurata fiind de 11.066 mp. Desi suprafata desfasurata a terminalului in scenariul 2 este de 3 ori mai mare, costul proiectului nu este proportional mai mare (216.091 mii lei in S1 si 260.420 mii lei in S2). In functie de rezultatele prognozei de trafic din studiul de fundamentare se va analiza daca terminalul propus in Scenariul 1 poate asigura capacitatea de procesare necesara operarii aeroportului.

In cadrul analizei financiare s-a utilizat prognoza de trafic realizata de KPMG cu un numar de 539.345 pasageri in anul 2019, trafic pe care il consideram nerealist, studiul KPMG indicand acest volum in primul an in care aeroportul isi atinge potentialul de operare, adica in nici un caz in primul an de operare. Mentionam ca in Romania in

2016 doar 4 aeroporturi au inregistrat un trafic peste 500.000 pasageri (Otopeni, Cluj-Napoca, Timisoara si Iasi), fiind putin probabil ca un aeroport nou, in primul an de operare, sa inregistreze un volum de trafic atat de ridicat. Din acest motiv, consideram ca intreaga prognoza de venituri si costuri din Analiza Cost-Beneficiu realizata de IPTANA este nerealista si nu ofera o imagine corecta a veniturilor si costurilor pe care le va implica operarea aeroportului.

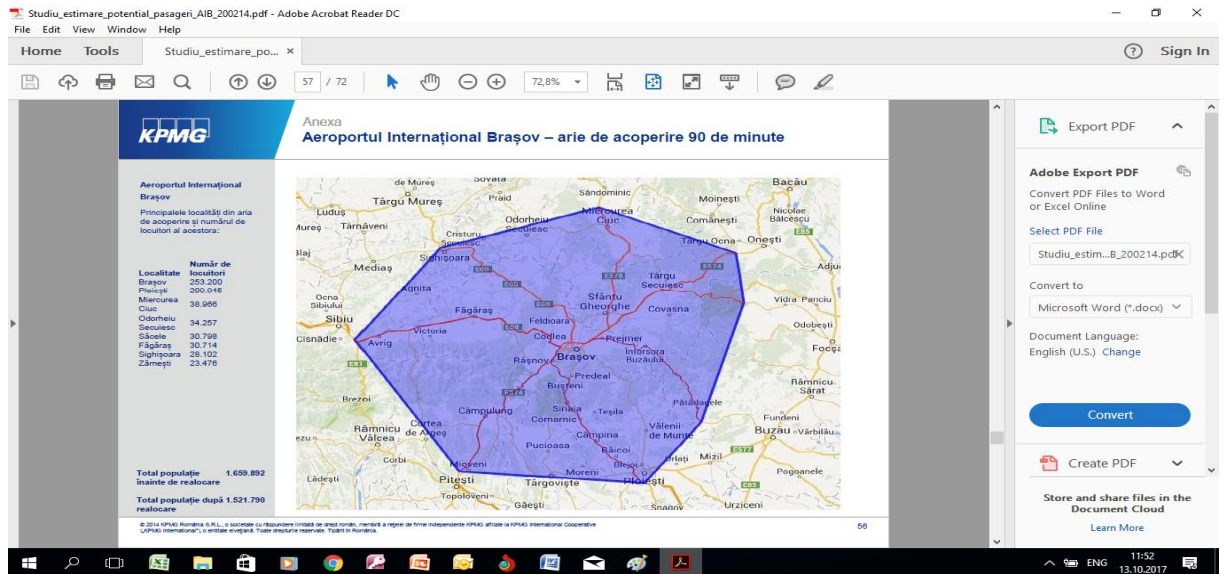
2. Studiul de estimare a ariei de acoperire si a numarului potential de pasageri realizat de KPMG

Analizand studiul realizat de firma KPMG am ajuns la urmatoarele concluzii:

Prognozaeste nerealista, inutila pentru studiul de fundamentare deoarece nu cuprinde perioada de inceput a operarii, anul 1 fiind considerat anul in care aeroportul Brasov va avea caracteristici corelate cu cele ale aeroporturilor utilizate pentru comparatie, aeroporturi care au o istorie veche. De asemenea, ritmurile de crestere nu sunt fezabile. Avand in vedere faptul ca nu este precizat anul in care se va atinge acest trafic, precum si lipsa prognozei de trafic de la inceperea operarii pana la atingerea acestui potential, Reliance Travel & Consulting considera ca prognoza realizata de KPMG nu este fezabila. In plus, avand in vedere lipsa prognozei de trafic pana la fictivul „an 0”, nu se poate realiza o bugetare a veniturilor in primii ani de existenta ai aeroportului.

De asemenea:

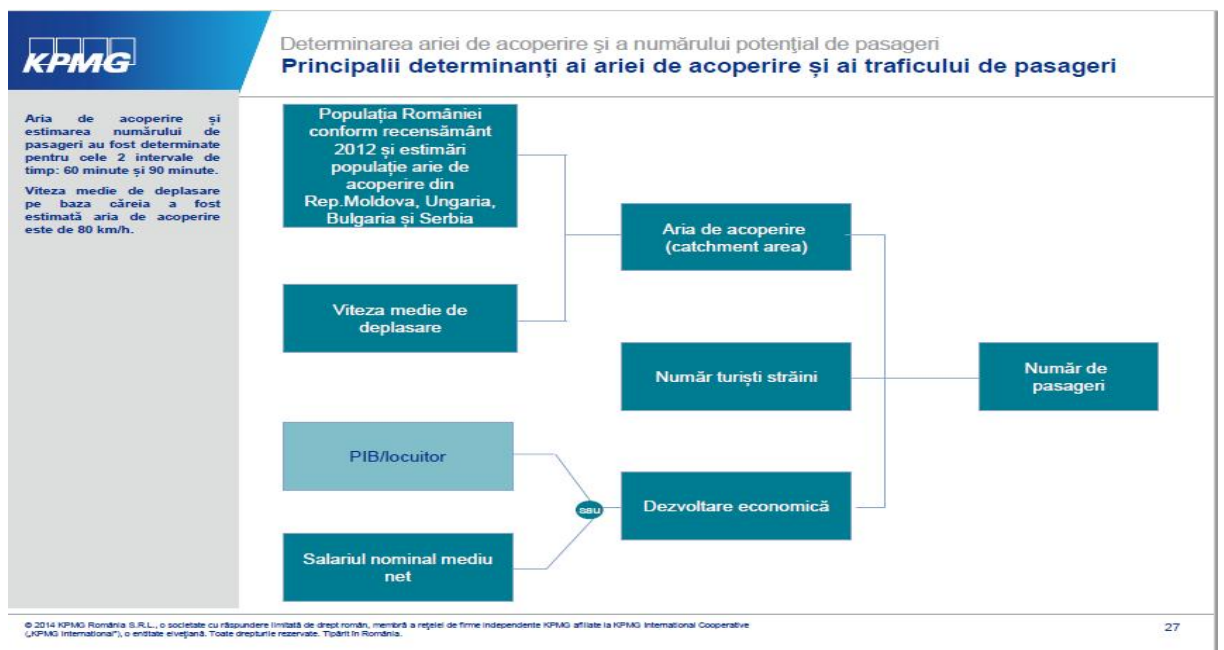
- Aria de captare: in studiul KPMG au fost considerate ariile de captare ce pot fi parcurse cu masina de la aeroport cu o viteza medie de 80 km in intervalele de timp 60 min si 90 min. Consideram ca ariile de captare nu au fost considerate corect, viteza de deplasare medie de 80 km este foarte mare avand in vedere traficul actual pe Valea Prahovei dar si spre Sibiu, Buzau si alte localitati din aria de captare. Din acet motiv, si comparatiile cu celelalte aeroporturi nu sunt corecte si estimarile pentru Brasov sunt implicit gresite. Consideram ca s-a utilizat o modalitate simplista de calcul a ariei de captare, in literatura de specialitate existand metodologii comparative de determinare.



Sursa: Print-screen din Studiu estimare potential pasageri AIB – realizat de KPMG

Calculul ariei de captare va fi refacut in studiul de trafic pentru a fi utilizat la realizarea prognozelor de trafic de pasageri si miscari aeronave;

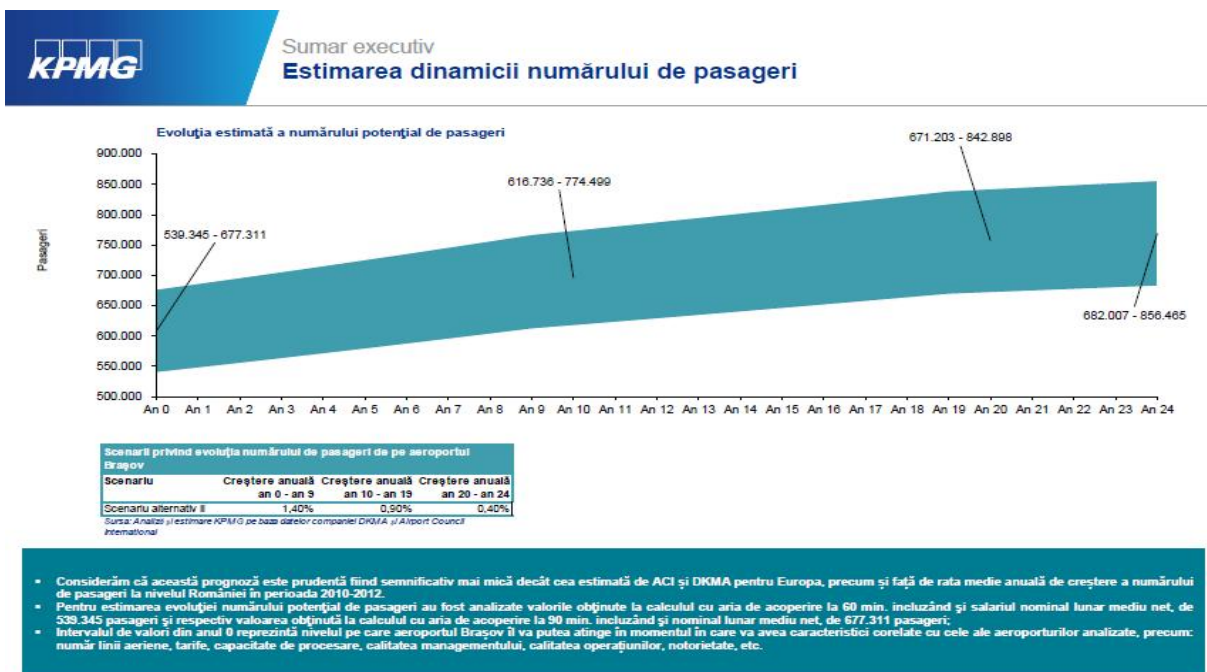
- In realizarea prognozei de pasageri nu s-a tinut cont de evolutia PIB si a multiplicatorului PIB, conform recomandarilor ICAO. S-a utilizat regresia liniara multipla in doua variante, utilizand ca variabile independente populatia din aria de acoperire si numarul de turisti, respectiv populatia din aria de acoperire, numarul turistilor si salariul nominal mediu net.



Sursa: Print-screen din Studiu estimare potential pasageri AIB – realizat de KPMG

In studiul de trafic, pentru obtinerea unor prognoze relevante, vom utiliza „Manual on Air Traffic Forecasting” editat de ICAO in anul 2006 – Third Edition, si alte metodologii specifice utilizate in realizarea prognozelor de trafic pentru aeroporturi (de ex. „ACI Airport Traffic Forecasting Manual” – editia 2011), precum si prognozele IATA, Boeing, Airbus si ACI pe termen lung.

- Ritmurile de crestere sunt foarte reduse (intre 0,4% si 2,9%), fara legatura cu indicatorul multiplicator PIB care in Romania s-a situat la nivelul x2-x4 (cu exceptia catorva ani de criza). In Europa multiplicatorul este de x2; prognoza Airbus pentru Europa este de 3,6% in perioada 2016-2034, prognoza Boeing de 3,3% si prognoza ACI de 2,9%. In Romania, ritmurile de crestere sunt mult mai mari deoarece gradul de penetrare al transportului aerian e mult mai mic; in 2016 s-a inregistrat un ritm de crestere de +20%.



Sursa: Print-screen din Studiu estimare potential pasageri AIB – realizat de KPMG

- Nu s-a realizat prognoza numărului de miscari aeronave, ceea ce face imposibila realizarea de studii de fundamentare, analize cost-beneficiu si prognozarea veniturilor si cheltuielilor, o parte din veniturile si costurile aeroportului fiind dependente de numarul de miscari de aeronave ce sunt estimate a fi operate pe aeroport;
- Mare parte din studiu consta in comparatii, informatii si harti despre alte aeroporturi, care au o importanta destul de redusa intr-un studiu de traficsi reprezinta doar una dintre cele 4-5 metodologice care pot fi utilizate pentru estimarea potentialului unui aeroport.

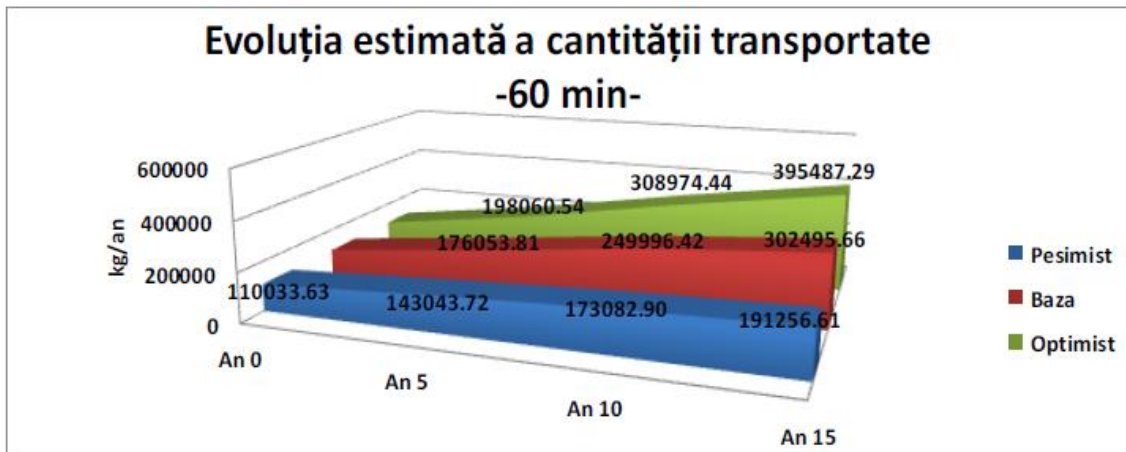
3. Studiul de piata referitor la estimarea traficului cargo din aria de acoperire a aeroportului international Brasov realizat de Universitatea Transilvania din Brasov

Ca si in cazul studiului de trafic pasageri, aria de captare a fost calculata ca fiind aria ce poate fi parcursa cu masina de la aeroport cu o viteza medie de 80 km in intervalele de timp 60 min si 90 min. Consideram ca ariile de captare nu au fost considerate corect, viteza de deplasare medie de 80 km este foarte mare avand in vedere restrictiile rutiere din prezent in zona limitrofa Brasovului, iar limita de 90 min. foarte mica, existand posibilitatea ca si clienti situati la o distanta care trebuie parcursa in peste 90 min sa acceseze aeroportul daca nu au o alternativa mai buna.

In cazul prognozei cargo utilizarea ariei de captare este dificila, principalii clienti fiind companiile, a caror distribuire nu este uniforma pe teritoriul ariei de captare, clientii potentiali fiind de regula concentrati in sau in apropierea marilor centre urbane. Consideram ca o comparatie cu evolutia unor aeroporturi similare, coroborata cu metodologii de prognoza recomandate de ICAO, ar conduce la estimari mai exacte.

Prognoza de trafic cargo din respectivul studiu a fost realizata in doua variante:

- a. Varianta prognozei cargo estimate considerand o arie de captare de 60 minute:

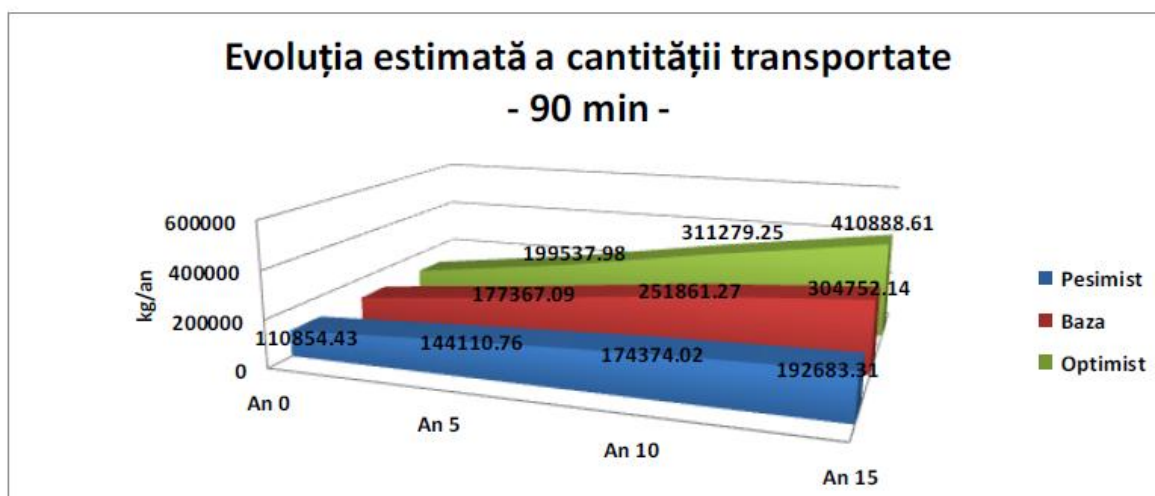


Conform scenariului de bază, evoluția estimată a volumului de marfă, pe o arie de 60 minute, este de 110033.64 kg în anul 0; 176053.84 kg după 5 ani; 249996.46 kg în anul 10 ajungând la 302495.76 kg în decursul a 15 ani de la funcționare.
 Conform scenariului optimist, evoluția estimată a volumului de marfă, pe o arie de 60 minute, este de 110033.64 kg în anul 0; 198060.54 kg după 5 ani; 308974.45 kg în anul 10 ajungând la 407846.27 kg în decursul a 15 ani de la funcționare.
 Conform scenariului pesimist, evoluția estimată a volumului de marfă, pe o arie de 60 minute, este de 110033.64 kg în anul 0; 143043.72 kg după 5 ani; 173082.90 kg în anul 10 ajungând la 191256.61 kg în decursul a 15 ani de la funcționare.

Dupa cum se poate vedea in graficul de mai sus din studiu, de ex. in scenariul pesimist cu aria de captare la 60 min. se estimeaza in anul 0 o cantitate de 110 tone cargo si in anul 15 de 191 tone. Precizam ca in prezent pe aeroporturile din Romania se inregistreaza trafic cargo doar pe aeroporturile Otopeni (30,964 tone in 2016), Timisoara (3.869 tone), Cluj (2.101 tone), Constanta (859 tone), Sibiu (56 tone), Iasi (24 tone) si Bacau (9 tone), fiind destul de neverosimil ca aeroportul Brasov sa urce direct pe locul 5 in topul aeroporturilor din Romania din punct de vedere al traficului cargo. Pe de alta parte, ritmurile de crestere utilizate par destul de mici, realizandu-se in 15 ani o crestere liniara de cca. 4%. Estimam ca pe masura ce companiile vor incepe procesarea de trafic cargo pe aeroportul Brasov (companii aeriene de linie sau companii specializate in cargo), vor avea loc cresteri procentuale mari de la un an la altul pe masura introducerii de curse. O prognoza realista si exacta este foarte necesara pentru estimarea veniturilor si costurilor din activitatea cargo.

Scenariile de baza si optimist pornesc, de asemenea, de la o cantitate foarte mare inregistrata in anul 0: 176 tone si respectiv 198 tone. In cazul scenariului optimist, se estimeaza ritmuri de crestere mai ridicate, dar si acestea sunt liniare, facand dificila utilizarea lor in estimarea veniturilor si costurilor din activitatea cargo. Estimam ca in primii 10 ani traficul de marfa va avea o evolutie mai accelerata, cu varfuri de crestere in anumiti ani, dupa care posibil sa asistam la o evolutie mai liniara a acesteia.

b. Varianta prognozei cargo estimate considerand o arie de captare de 90 minute:

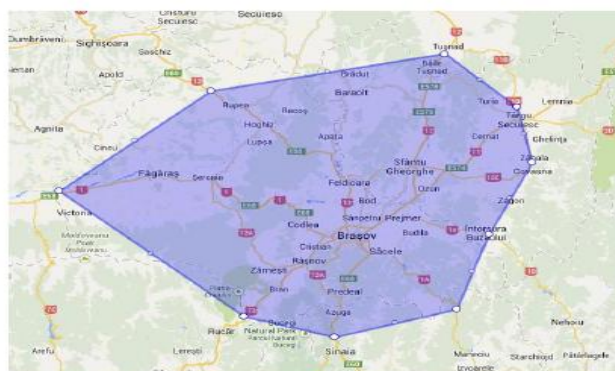


- Conform scenariului de bază, evoluția estimată a volumului de marfă, pe o arie de 90 minute, este de 110854.43 kg în anul 0; 177367.09 kg după 5 ani; 251861.27 kg în anul 10 ajungând la 304752.14 kg în decursul a 15 ani de la funcționare.
- Conform scenariului optimist, evoluția estimată a volumului de marfă, pe o arie de 90 minute, este de 110854.43 kg în anul 0; 199537.98 kg după 5 ani; 311279.25 kg în anul 10 ajungând la 410888.61 kg în decursul a 15 ani de la funcționare.
- Conform scenariului pesimist, evoluția estimată a volumului de marfă, pe o arie de 90 minute, este de 110854.43 kg în anul 0; 144110.76 kg după 5 ani; 174374.02 kg în anul 10 ajungând la 192683.3 kg în decursul a 15 ani de la funcționare.

Sursa: Print screen din Studiu de piata referitor la estimarea traficului de cargo din aria de acoperire a Aeroportului International Brasov

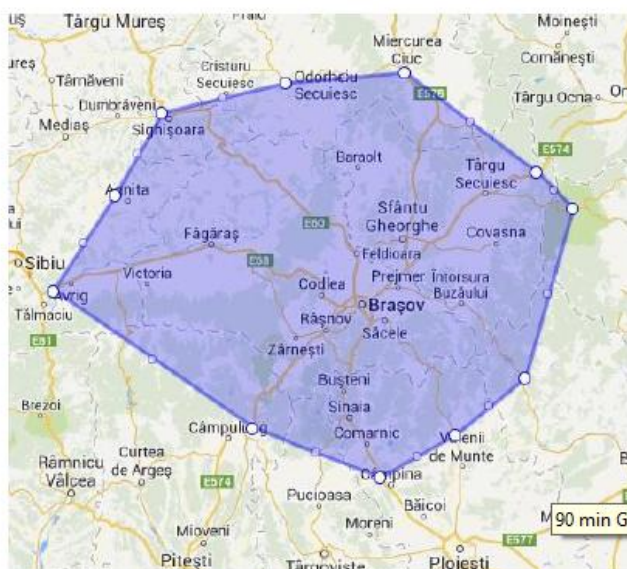
Constatam o diferenta extrem de mica in varianta a. si varianta b. (de la 110 la 110.8 tone) pe care o consideram nerealista avand in vedere ca in varianta b. sunt incluse in aria de captare si vecinatatile oraselor Sibiu precum si alte municipii importante din zona dupa cum se poate vedea din print-screen-urile din respectivul studiu:

Estimarea volumului de transport cargo aerian pe o arie de 60 minute



În aria de 60 minute, se includ firmele interviuate din judeţele Braşov şi Covasna.

Estimarea volumului de transport cargo aerian pe o arie de 90 minute



În aria de 90 minute, se includ firmele interviuate din judeţele: Braşov, Covasna şi Harghita.

Ritmurile de crestere par similare celor din varianta a. si de aceea comentariile descrise mai sus raman valabile si pentru aceasta varianta.

In studiul de trafic vom realiza o prognoza de trafic cargo care sa tina cont de evolutia acestui tip de trafic pe aeroporturi similare si vom utiliza metodologii de prognoza recomandate de ICAO pentru a putea genera rezultate care sa fie utilizate in elaborarea studiilor de fundamentare in cadrul prognozei de venituri si costuri.

4. Legislatia romaneasca si europeana in domeniul aviatiei civile

Incepand cu 1 ianuarie 2007, odata cu aderarea Romaniei la Uniunea Europeana, in Romania s-au produs modificari majore in ceea ce priveste reglementarea transportului aerian. Aceste schimbari la nivel national au implicat si redirectionari ale activitatii desfasurate de principalii actori in aviatia civila din Romania: aeroporturile si companiile aeriene.

Reglementarile care guverneaza activitatea unui aeroport si organismele internationale si interne responsabile cu emiterea si aplicarea lor sunt descrise mai jos:

ICAO (International Civil Aviation Organization)

Organizatie interguvernamentala, instituita prin Conventia de la Chicago, in 7 decembrie 1944, are ca misiune principala elaborarea de norme, practici recomandate si proceduri internationale in domeniile tehnice ale aviatiei civile, precum si promovarea masurilor de securitate aeriana. Membrii sunt statele lumii.

IATA (International Air Transport Association)

Asociatia mondiala a companiilor de transport aerian regulat, fondat in 1919 si reorganizata la 18 decembrie 1945, are ca misiune principala promovarea transportului aerian sigur, regulat si economic, in beneficiul popoarelor lumii si de dezvoltare a comerțului pe calea aerului.

Este o organizatie profesionala non-profit care se ocupa cu reglementarea transportului aerian civil international.

ACI (Airports Council International)

Este unica organizatie globala care reprezinta aeroporturile, s-a infiintat in 1991 si reprezinta interesele aeroporturilor in relatia cu guvernele lumii si cu organismele internationale cum este ICAO.

Dezvolta standarde, politici si recomanda proceduri pentru aeroporturi, furnizeaza informatii si instruire pentru ridicarea standardelor la nivel mondial. Are sediul central la Geneva si are activitatea impartita pe cinci regiuni (Africa, Asa – Pacific, Europa, America Latina si Caraibe, America de Nord), fiind compus din comitete si grupuri de lucru.

AAR (Asociatia Aeroporturilor din Romania)

S-a infiintat in 1999 si reuneste membri cu drepturi depline (aeroporturile din Romania) si membri asociati cu activitati in domenii conexe domeniului de activitate aeroportuar (companii aeriene, societati de proiectare si constructii, furnizori de produse si servicii).

In prezent, toate cele 17 aeroporturi din Romania sunt membri ai asociatiei.

Asociatia Aeroporturilor din Romania reprezinta interesele membrilor in relatia cu ACI, Ministerul Transporturilor, AACR, ROMATSA, Autoritatea Nationala Vamala, Politia de Frontiera, Federatia Sindicatelor Aeroportuare din Romania, avand si rolul de a analiza si propune reglementari in domeniile: aviatia civila, siguranta pe aeroporturi, evolutia traficului aerian, strategii de dezvoltare aviatica.

AACR (Autoritatea Aeronautica Civila Romana)

Functioneaza ca regie autonoma de interes public national si isi desfasoara activitatea pe baza Legii Transporturilor Codului Aerian, hotararilor si ordonantelor guvernamentale, ordinelor ministrului transporturilor. S-a infiintat in 1991 in forma actuala si este membra JAA (Joint Aviation Authorities) cu drepturi depline.

Atributiile principale sunt implementarea standardelor si reglementarilor europene in domeniul aviatiei civile, elaborarea proiectelor de reglementari, punerea in aplicare si asigurarea respectarii reglementarilor aeronautice civile nationale, licentierea personalului aeronautic civil, certificarea aeronavelor, produselor si pieselor asociate destinate aeronauticii civile; inmatricularea aeronavelor civile, inspectia si controlul acestora, evaluarea, autorizarea si supravegherea organizatiilor care desfasoara activitati aeronautice civile in Romania, reglementarea si supravegherea sigurantei operatiunilor in domeniul traficului aerian, analizarea si avizarea documentatiei tehnice in cazul proiectelor de dezvoltare/modernizare pentru aeroporturile nationale, ale proiectelor de standarde si reglementari in domeniile aerodromurilor/aeroporturilor conexe, mentinerea standardelor de siguranta in aviatia civila romana la nivel european si international.

DGAC - MT

Are ca atributii specifice emiterea de reglementari privind certificarea agentilor aeronautici civili, asigura eliberarea, prelungirea valabilitatii, validarea, echivalarea, modificarea, limitarea, suspendarea si revocarea documentelor de certificare a

agentilor aeronautici civili. De asemenea, emite reglementari specifice privind siguranta si securitatea activitatilor aeronautice civile si supravegheaza respectarea acestora, reglementari specifice obligatorii pentru efectuarea transporturilor aeriene de marfuri periculoase.

Coordoneaza sistemul de securitate in domeniul aviatiei civile, aproba sistemele de facilitati aeronautice la nivelul aeroporturilor civile, emite reglementari specifice privind certificarea personalului aeronautic civil, asigura organizarea si functionarea serviciilor civile de navigatie aeriana in spatiul aerian al Romaniei, autorizeaza efectuarea zborurilor in spatiul aerian national. Avizeaza efectuarea de lucrari in zonele supuse servitutilor de aeronautica civila, asigura certificarea aerodromurilor civile si emite reglementari specifice privind raportarea si investigarea evenimentelor de aviatie civila, precum si a actelor de interventie ilicita asupra aeronavelor civile. La solicitarea administratorului aeroportului, aproba masuri speciale pentru operarea aeronavelor civile a caror functionare are impact semnificativ asupra mediului.

ROMATSA

S-a infiintat in 1991 si are ca atributii principale organizarea si realizarea dirijarii si controlului traficului aerian, asigurarea sigurantei, capacitatii si eficientei operationale si economice a sistemului de trafic aerian civil, aplicarea reglementarilor specifice in mod uniform si echitabil fata de operatorii aeriени si sistemele de trafic aerian adiacente, cu respectarea cerintelor de protejare a mediului inconjurator si de securitate nationala.

ROMATSA asigura conducerea si dezvoltarea unitara a activitatilor de dirijare a aeronavelor apartinand utilizatorilor sau operatorilor, promoveaza armonizarea si integrarea in sistemul specializat european (EUROCONTROL), iar impreuna cu Ministerul Apararii Nationale, asigura utilizarea coordonata a spatiului aerian al Romaniei de catre aviatia civila si militara.

Politici si reglementari in domeniul transportului aerian

Libertatile aerului

Acordurile privind transportul aerian au fost definite prin Conventia Transportului Aerian Civil de la Chicago din 1944, unde 8 guverne au purtat discutii cu scopul promovarii transportului aerian mondial si a stabilirii procedurilor standard de operare a curselor aeriene intre state.

Initial au fost stabilite 5 libertati ale aerului, dar, in prezent, se discuta despre 9 astfel de drepturi:

- acordarea reciproca a drepturilor de survol;
- dreptul de a realiza escale tehnice;

- dreptul de a transporta pasagerii, marfa si posta din tara de resedinta spre altatara;
- dreptul de a transporta pasageri, marfuri si posta din altatara spre tara de resedinta;
- dreptul de a transporta pasageri, marfuri si posta din tara de resedinta catre o a doua tarasi, de acolo, catre o a treia tara; aici exista doua sub-categorii:
 - *beyond fifth freedom* permite transportul pasagerilor din a doua tara catre a treia, iar
 - *intermediate fifth freedom* permite transportul pasagerilor dinspre a treia tara catre a doua.
- transportul pasagerilor, postei si marfurilor intre 2 tari, cu o companie aeriana care nu apartine nici uneia din cele 2 tari, dar care opereaza via tara de provenienta a companiei;
- transportul pasagerilor si marfurilor direct intre 2 state de catre o companie aeriana care nu apartine nici uneia din cele 2 tari;
- transportul pasagerilor si marfurilor in interiorul unei alte tari (cabotaj), pe o ruta care are originea sau destinatia in tara de resedinta a companiei aeriene;
- transportul pasagerilor si marfurilor in interiorul unei alte tari.

Politica „Open – Sky”

Presupune:

- Liber acces pentru toate companiile aeriene;
- Capacitati si frecvente nelimitate pe toate liniile aeriene;
- Autorizarea operarii in orice punct al tuturor partilor, fara restrictii, cu posibilitatea deservirii punctelor “intermediare” si a “punctelor mai departe” (libertatea a 5-a) si autorizarea exploatarei unui numar nelimitat de avioane de capacitate mai mica spre/dinspre puncte de intrare internationala;
- Flexibilitate tarifara;
- Acorduri liberale in domeniul charterelor;
- Acorduri liberale in domeniul transportului cu marfuri;
- Posibilitatea transportatorilor de a-si converti veniturile in valuta forte si de a le repatria fara restrictii;
- Posibilitatea acordurilor de reglementari in partaj (code sharing);
- Autorizarea companiilor de a-si asigura propriul serviciu la sol pe teritoriu strain;
- Posibilitatea incheierii libere de acorduri comerciale relative la operatiuni aeriene;
- Exploatarea si accesul nediscriminatoriu la sistemele de rezervari.

Reteaua in stea “hub and spoke”

Reteaua in stea este acea retea care leaga aeroporturi cu trafic mic la un aeroport pivot catre care converg pasagerii si de unde acestia, prin asigurarea zborurilor in corespondenta, sunt dirijati catre destinatiile lor finale.

Aceste tipuri de retele in stea (hub-uri) cresc timpul parcurs intre anumite destinatii, in raport cu zborurile directe, insa ofera un numar mult mai mare de frecvente si destinatii (sistemul corespunde unei strategii de concentrare a ofertei in spatiu – un aeroport pivot si cateva axe privilegiate si timp – perioade de afluenta mare care alterneaza cu timpi morti).

Tipuri de companii de transport aerian

Companii aeriene traditionale

Companiile traditionale opereaza in general de pe aeroporturile bazate in sistem de retea HUB.

Aceste tipuri de retele in stea (hub-uri) cresc timpul parcurs intre anumite destinatii, in raport cu zborurile directe, insa ofera un numar mult mai mare de frecvente si destinatii (sistemul corespunde unei strategii de concentrare a ofertei in spatiu – un aeroport pivot si cateva axe privilegiate, si timp – perioade de afluenta mare care alterneaza cu timpi morti).

Companiile aeriene low-cost (LCC)

Reprezinta aproximativ 30% din zborurile regulate pe plan international si au urmatoarele caracteristici principale:

- tarifele nu sunt reglementate;
- este impusa vanzarea directa;
- initial transportau doar trafic turistic. In prezent transportasi mult trafic de business;
- mesele la bord nu sunt incluse in costul biletului;
- au o tendinta de crestere, ponderea segmentului low cost in total trafic aerian de pasageri inregistrand cresteri semnificative in ultimii ani.

Cele mai mari companii aeriene low cost din Europa, din punct de vedere al numarului de pasageri transportati sunt Ryan Air, Easyjet si Wizzair.

In Romania, cei mai mari transportatori low-cost sunt compania aeriana Wizzair din Ungaria si compania aeriana romaneasca Blue Air, insa Ryanair are o crestere puternica in ultimii 2 ani.

Standardele de performanta tehnica si specificatii tehnice de calitate sunt enumerate in ANEXA 1.

5. Documente de programare si statistice relevante

In elaborarea studiului de trafic precum si a studiilor de fundamentare se vor avea in vedere si se vor utiliza urmatoarele documente de programare si documente statistice relevante:

Documente de programare:

- Strategia Consiliului Judetean si Agentiei Nationale de Dezvoltare Centru pentru dezvoltarea infrastructurii din judetul Brasov;
- Strategia de dezvoltare a judetului Brasov orizonturi 2013-2020-2030, elaborata de Agentia de Dezvoltare Durabila;
- Planul de Dezvoltare al Regiunii Centru 2014-2020, elaborat de Agentia de Dezvoltare Centru;
- Strategia Regiunii Centru pentru perioada 2014 – 2020, elaborata de Agentia de Dezvoltare Centru;
- Master Plan-ul de Transport al Romaniei;
- IATA: Airport Forecasting Programme;
- ICAO - „Manual on Air Traffic Forecasting”;
- ACI - Airport Traffic Forecasting Manual.

Documente statistice:

Sursa: Institutul National de Statistica:

- Populatia Romaniei dupa domiciliu;
- Evolutia populatiei ocupate civile;
- Structura populatiei ocupate pe ramuri de activitate;
- Cifra de afaceri pe ramuri economice in Regiunea Centru
- Evolutia numarului de sosiri turisti in Regiunea Centru si in judetele componente;
- Situatiia structurilor de cazare in Regiunea Centru si in judetele componente;
- Unitatile industriale - pe domenii de activitate - care functionau in judetul Brasov;
- Infrastructura rutiera a jud. Brasov
- Evolutia numarului de pasageri pe aeroporturile din Romania;
- Evolutia activitatii de cargo si posta pe aeroporturile din Romania;
- Evolutia traficului de curse neregulate in Romania

Sursa: BNR:

- Evolutia soldului ISD;
- Pondere procentuala investitii straine directe pe regiuni;

- Ponderea soldului ISD greenfield pe regiuni;

Sursa: ONRC:

- Tarile de provenienta a investitiilor straine – sold ISD;

Sursa: Camera de Comert si Industrie Brasov:

- Unitatile economice pe ramuri economice in jud. Brasov;

Sursa: Airports Council International:

- Statistici de trafic pe aeroporturile membre;

Sursa: IATA:

- Statistici de trafic pasageri, RPK

Sursa: Asociatia aeroporturilor din Romania:

- Statistici de trafic pasageri pe aeroporturile membre;
- Statistici de trafic cargo pe aeroporturile membre

AIP Romania:

- Taxele de aeroport practicate pe aeroporturile din Romania;

Sursa: Boeing:

- Prognoza Boeing pentru perioada 2015 – 2035

Sursa: Airbus:

- Evolutie trafic si prognoza Airbus 1970 – 2030

6. Regimul juridic, economic si tehnic al imobilelor

6.1 Regimul juridic

Terenul aferent amplasamentului AIBG se afla in proprietatea publica a Judetului Brasov si in administrarea Consiliului Judetean Brasov.

In prezent, amplasamentul AIBG se situeaza in intravilanul Orasului Ghimbav, categoria de folosinta curti constructii si are destinatia de „zona aeroport”.

Imobilul teren este inregistrat in Cartea Funciara nr. 102943 a localitatii Ghimbav si este identificat cu numarul cadastral 102943¹.

¹ Potrivit Extrasului de carte funciara pentru informare nr. 83158/14.07.2017 emis de ANCPI – OCPI Brasov – BCPI Brasov

Dreptul de proprietate al Judetului Brasov asupra imobilului a fost inregistrat in Cartea funciara nr. 102943 a localitatii Ghimbav prin Incheierea nr. 65900/31.07.2012 emisa de ANCPI – OCPI Brasov – BCPI Brasov.

Suprafata totala a terenului aferent amplasamentului este de 2.224.721 mp, compusa din:

- i) suprafete provenite din teren aflat in proprietatea statului si in administrarea INCDCSZ Brasov, suprafata ce a facut obiectul OUG nr. 41/2007², aprobata prin Legea nr. 197/2009³ si modificata prin Legea nr. 228/2016⁴;
- ii) suprafete provenite din teren aflat in domeniul privat al Orasului Ghimbav, suprafata dobandita prin expropriere conform HCJ Brasov nr. 74/09.03.2012, HCJ Brasov nr. 75/09.03.2012;
- iii) suprafete provenite din teren aflat in proprietatea privata a unor persoane fizice si juridice, dintre care si IAR Ghimbav SA, suprafete dobandite prin expropriere conform HCJ Brasov nr. 74/09.03.2012, HCJ Brasov nr. 75/09.03.2012.

Avand in vedere ca terenul aferent amplasamentului Aeroportului se afla in domeniul public al Judetului Brasov, acesta are caracter inalienabil, insesizabil si imprescriptibil. Prin urmare, imobilul mentionat nu poate fi adus ca aport la capitalul social al unei societati nou infiintate ori aunei eventuale companii de proiect.

In conformitate cu art. 136 alin. (4) din Constitutia Romaniei, „*In conditiile legii organice, ele pot fi date in administrare regiilor autonome ori institutiilor publice sau pot fi concesionate ori inchiriate; de asemenea, ele pot fi date in folosinta gratuit institutiilor*

² OUG nr. 41/2007 privind transmiterea unei suprafete de teren din domeniul public al statului si din administrarea Institutului National de Cercetare-Dezvoltare pentru Cartof si Sfecla de Zahar Brasov, judetul Brasov, in domeniul public al judetului Brasov si in administrarea Consiliului Judetean Brasov, pentru realizarea obiectivului "Aeroport International Brasov-Ghimbav"

³ Legea nr. 197/2009 pentru aprobarea Ordonantei de urgenta a Guvernului nr. 41/2007 privind transmiterea unei suprafete de teren din domeniul public al statului si din administrarea Institutului National de Cercetare-Dezvoltare pentru Cartof si Sfecla de Zahar Brasov, judetul Brasov, in domeniul public al judetului Brasov si in administrarea Consiliului Judetean Brasov, pentru realizarea obiectivului "Aeroport International Brasov - Ghimbav"

⁴ Legea nr. 228/2016 pentru modificarea art. 2 din Ordonanta de urgenta a Guvernului nr. 41/2007 privind transmiterea unei suprafete de teren din domeniul public al statului si din administrarea Institutului National de Cercetare-Dezvoltare pentru Cartof si Sfecla de Zahar Brasov, judetul Brasov, in domeniul public al judetului Brasov si in administrarea Consiliului Judetean Brasov, pentru realizarea obiectivului "Aeroport International Brasov-Ghimbav", si pentru abrogarea Legii nr. 297/2015 privind transmiterea unei suprafete de teren din domeniul public al statului si din administrarea Institutului National de Cercetare-Dezvoltare pentru Cartof si Sfecla de Zahar Brasov, judetul Brasov, in domeniul public al judetului Brasov si in administrarea Consiliului Judetean Brasov, pentru realizarea obiectivului "Aeroport International Brasov-Ghimbav"

de utilitate publica”. Acelasi regim juridic al bunurilor proprietate publica este consacrat de Codul Civil conform prevederilor art. 862 C. Civ.

Potrivit art. 866 Cod Civil, *„Drepturile reale corespunzatoare proprietatii publice sunt dreptul de administrare, dreptul de concesiune si dreptul de folosinta cu titlu gratuit”*.

Fata de regimul juridic aplicabil bunurilor din domeniul public al unitatilor administrativ - teritoriale, punerea la dispozitie a terenului aferent amplasamentului aeroportului este limitata la modalitatile prevazute de legislatia in vigoare: concesiunea si inchirierea.

Potrivit art. 15 din Legea nr. 213/1998 privind proprietatea publica, *„concesiunea sau inchirierea bunurilor proprietate publică se face prin licitație publică, în condițiile legii”*.

Potrivit art. 13 alin. (2) din Legea nr. 50/1991 privind autorizarea lucrarilor de constructii, *„Terenurile aparținând domeniului public al statului sau al unităților administrativ-teritoriale se pot concesiuna numai în vederea realizării de construcții sau de obiective de uz și/sau de interes public, cu respectarea documentațiilor de urbanism aprobate potrivit legii”*.

Indiferent de operatiunea juridica prin care UAT Judetul Brasov va pune la dispozitie folosinta terenului care constituie amplasamentul AIBG, avand in vedere ca o parte din terenul mentionat a facut obiectul OUG nr. 41/2007⁵si provine din proprietatea publica a statului si administrarea INCDCSZ Brasov, acestuia ii este aplicabila interdictia prevazuta deart. 2 alin. (3) din OUG nr. 41/2007 mentionata: *„suprafata de teren prevazutain anexa nu poate fi trecutain categoria proprietate privata ”*.

Prin urmare, terenului in cauza ii este aplicabila interdictia transferului in domeniul privat al Judetului Brasov sau al unei alte unitati administrativ teritoriale.

In ceea ce priveste pista de decolare aterizare construita pana in prezent si care face parte din obiectivul de investitii Aeroport International Brasov – Ghimbav:

- pista de decolare, aterizare, căile de rulare și platformele pentru îmbarcare-debarcare situate pe acestea se afla in proprietatea publica a Judetului Brasov: potrivit Anexei6 la Legea nr. 213/1998 privind proprietatea publica, in vigoare la data incheierii Contractului de asociere, *„II. Domeniul public județean este alcătuit din următoarele bunuri: (...)5.pistele de decolare, aterizare, căile de rulare și platformele pentru îmbarcare-debarcare situate pe acestea și terenurile pe care sunt amplasate care nu sunt declarate de interes public național”*.

6.2. Regimul economic

⁵aprobata prin Legea nr. 197/2009 si modificata prin Legea nr. 228/2016

⁶Lista cuprinzand unele bunuri care alcatuiesc domeniul public al statului si al unitatilor administrativ-teritoriale

6.2.1. Valoarea investitiilor efectuate pana in prezent

Pana in prezent sumele investite in realizarea Aeroportului sunt in cuantum de **24.800.173.77 Euro** (echivalentul a 109.113.148.05 lei), dintre care:

- Cheltuieli efectuate cu proiectarea si executia suprafetelor de miscare - pista de decolare - aterizare⁷: 12.767.526,68 Euro + TVA in cuantum de 3.064.206,40 Euro⁸;
- Cheltuieli efectuate cu elaborarea, aprobarea, modificarea PUZ Aeroport International Brasov - Ghimbav: 51.159,36 Euro;
- Cheltuieli efectuate cu intocmirea, actualizarea Studiului de obstacolare Aeroport: 34.431,23 Euro;
- Cheltuieli efectuate cu exproprierea terenului aferent amplasamentului: 4.503.992,84 Euro;

Restul sumelor angajate de Judetul Brasov in realizarea Aeroportului International Brasov - Ghimbav reprezinta cheltuieli efectuate cu intocmirea si actualizarea studiilor de fezabilitate, obtinerea avizelor necesare, operatiuni cadastrale etc.

6.2.2. Sursele sumelor investite pana in prezent

Sumele de bani investite pana in prezent in vederea realizarii Aeroportului International Brasov Ghimbav au ca sursa:

- fonduri proprii ale Judetului Brasov;
- Contractul de credit DM nr. 53/14.10.2009 incheiat la data de 14.10.2009, intre Banca Comerciala Romana SA si Judetul Brasov;
- fonduri provenite de la bugetul Orasului Ghimbav ca urmare a incheierii Contractului de asociere nr. 5077/3072/08.05.2012.

Sume provenite din Contractul de credit DM nr. 53/14.10.2009

Prin Contractul de credit DM nr. 53/14.10.2009, Banca Comerciala Romana SA a acordat Judetului Brasov in calitate de imprumutat un credit pentru investitii in suma de 14.000.000 Euro, „*credit utilizat pentru finantarea partiala a proiectului de investitii „Aeroport International Brasov – Ghimbav”, aprobata prin Hotararea Consiliului Judetean Brasov nr. 226/23.09.2009*”.

⁷Conform Contractului de proiectare si executie de lucrari inregistrat la CJ Brasov sub nr. 12598/27.11.2012

⁸Echivalentul a 56.975.087,79 lei

Potrivit art. 3.1. din Contract, „durata creditului este de 12 ani, calculata de la data indeplinirii conditiilor prevazute la pct. 4.2.”.

Potrivit art. 4.2, „obligatia bancii de a pune la dispozitie credit si dreptul imprumutatului de a efectua trageri din credit produce efecte numai dupa indeplinirea urmatoarelor conditii:

-obtinerea avizului Comisiei de Autorizare a Imprumuturilor Locale de contractare a creditului;

- incheierea contractului de garantie si efectuarea formelor de publicitate a garantiilor constituite”.

Creditul mentionat a fost garantat, conform art. 9.1. din contract, prin consituirea in favoarea bancii a unei „**garantii reale mobiliare fara deposedare asupra veniturilor proprii ale Judetului Brasov, in conformitate cu legislatia in vigoare, cu exceptia celor interzise de lege. Pentru garantarea creditului, dobanzilor si comisioanelor aferente sau la nivelul creantelor catre banca, in baza Acordului de garantare, inregistrat la AEGRM si Registrul Datoriei Publice Locale**”.

Potrivit Anexei 2 la Contractul de credit DM nr. 53/14.10.2009 – Graficul de rambursare, scadenta ultimei rate de credit este la data de 10.09.2021.

Prin **HCJ Brasov nr. 5/20.01.2014**, Consiliul Judetean Brasov a hotarat aprobarea demararii „*procedurilor privind contractarea unui imprumut in suma de 5 milioane de euro pentru obiectivul de investitii <<Aeroport International Brasov-Ghimbav>>, pentru sustinerea programelor de dezvoltare locala si pentru proiectele de infrastructura care necesita cofinantare locala*”. In prezent, creditul nu este inca utilizat.

Sume provenite din Asocierea Judetului Brasov cu Orasul Ghimbav

Intre Judetul Brasov si Orasul Ghimbav au fost incheiate in intervalul 2008 - 2012 doua contracte de asociere dupa cum urmeaza:

1. Contractul de asociere inregistrat la Consiliul Judetean Brasov sub nr. **3725/14.04.2008**, modificat prin Actul aditional nr. 5662/09.07.2008 avand ca obiect „*colaborarea dintre asociati – obiectivul fiind realizarea investitiei <<Aeroportul International Brasov – Ghimbav>>, amplasat pe teritoriul administrativ al orasului Ghimbav*”.

Potrivit acestui Contract, Orasul Ghimbav urma sa participe la realizarea investiei AIBG cu 3 loturi de teren in suprafata totala de 46,65 ha.

Contractul de asociere nr. 3725/14.04.2008 a ramas fara obiect ca urmare a faptului ca terenurile ce facusera obiectul contractului mentionat au fost expropriate prin:

- HCJ Brasov nr. 521/2011 modificata prin HCJ Brasov nr. 74/09.03.2012 - terenul identificat cu nr. cad. 1489 inscris in CF nr. 4012 Ghimbav;

- HCJ Brasov nr. 75/09.03.2012 - terenul identificat cu nr. cad. 1479 inscris in CF nr. 3524 Ghimbav si terenul identificat cu nr. cad 1734 inscris in CF nr. 4025 Ghimbav.

2. Contractul de asociere nr. **5077/3072/08.05.2012**, prin care partile s-au asociat in vederea „*contractarii inclusiv a finantarii serviciilor si lucrarilor pentru proiectarea si executia suprafetelor de miscare - pista de decolare - aterizare aferente obiectivului de investitii de interes judetean „Aeroport International Brasov - Ghimbav ”.*

Potrivit acestui contract, Orasul Ghimbav se obliga **sa contribuie la realizarea pistei de decolare aterizare cu echivalentul a 2.295.473 Euro**, valoare pe care urma sa o achite din suma primita cu titlu de despagubire pentru exproprierea suprafetelor de teren necesare realizarii lucrarilor de utilitate publica “Aeroportul International Brasov–Ghimbav”.

Din valoarea totala a contributiei pe care Orasul Ghimbav avea obligatia de a o transfera Judetului Brasov conform Contractului de asociere nr. 5077/3072/08.05.2012, o suma de **3.546.997 lei** nu a fost virata catre Judetul Brasov.

6.3. Regimul tehnic

Aprobarea indicatorilor tehnico-economici

Indicatorii tehnico-economici pentru obiectivul de investitii Aeroport International Brasov-Ghimbav au fost aprobati initial prin **HCJ Brasov nr. 178/16.12.2008⁹**.

Acesti indicatori au fost modificati ulterior, prin urmatoarele hotarari de consiliu judetean:

⁹ Consiliul Judetean Brasov a hotarat „aprobarea documentatiei si indicatorilor tehnico – economici pentru obiectivul de investitii <<Aeroport International Brasov-Ghimbav>>”

- Prin **HCJ Brasov nr. 225/23.09.2009**, Consiliul Judetean Brasov a aprobat „indicatorii tehnico – economici pentru obiectivul de interes judetean << *Aeroport International Brasov-Ghimbav* >>”;
- Prin **HCJ Brasov nr. 385/30.11.2010**, Consiliul Judetean Brasov a hotarat aprobarea indicatorilor tehnico – economici „*pentru obiectivul de investitii <<Refacerea terenului in zona balastierei si imprejmuirea de securitate – proiectare si executie>> – Aeroport International Brasov-Ghimbav*”;
- Prin **HCJ Brasov nr. 115/18.02.2011**, Consiliul Judetean Brasov a hotarat aprobarea indicatorilor tehnico – economici pentru obiectivul de interes judetean *Aeroport International Brasov – Ghimbav <<Iosif Silimon>>*;
- Prin **HCJ Brasov nr. 427/09.11.2011**, Consiliul Judetean Brasov a hotarat „*aprobarea realizarii investitiei „Aeroport International Brasov – Ghimbav” de catre Judet Brasov si aprobarea indicatorilor tehnico – economici pentru acest obiectiv de investitii de interes judetean*”;
- Prin **HCJ Brasov nr. 520/08.12.2011**, Consiliul Judetean Brasov a hotarat aprobarea indicatorilor tehnico – economici „*pentru obiectivul de investitii << Aeroport International Brasov-Ghimbav >>*”;
- Prin **HCJ Brasov nr. 139/01.04.2014**, Consiliul Judetean Brasov a hotarat „*aprobarea indicatorilor tehnico-economici pentru etapa a III –a a obiectivului de investitii << Aeroport International Brasov-Ghimbav>>*”;
- Prin **HCJ Brasov nr. 202/06.12.2016**, Consiliul Judetean Brasov a aprobat indicatorii tehnico-economici ai obiectivului de investitii „*Aeroport International Brasov – Ghimbav*” – etapa a III-a, respectiv „*Extinderea suprafetelor de miscare aeroportuare, echiparea suprafetelor de miscare cu instalatii de balizaj, extinderea retelelor de canalizare pluviala si drenaj, cladiri operationale aeroportuare*”;
- Prin **HCJ Brasov nr. 431/29.09.2017**, Consiliul Judetean Brasov hotarat „*aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investitii << Cale de rulare Alfa, platforma de imbarcare debarcare si extinderea retelelor de canalizare si drenaj aferente pistei de decolare aterizare>> ce constituie etapa constructiva a obiectivului de investitii general << Aeroport International Brasov-Ghimbav>>*”.

Potrivit Devizului general intocmit de IPTANA SA in cadrul reactualizarii studiului de fezabilitate pentru etapa a III-a de realizare a Aeroportului International Brasov – Ghimbav”, **valoarea investitiei exclusiv TVA este de 47.921.330 Euro, din care constructii + montaj totalizeaza 31.212.730 euro. Valoarea investitiei inclusiv TVA este de 57.505.600 euro.**

Autorizatii de construire emise pana in prezent

Prin Autorizatia de construire nr. 109/11.10.2010 emisa de Primarul Orasului Ghimbav a fost autorizata executarea lucrarilor de construire suprafete de miscare aeroportuara, utilitati aferente acestora si imprejmuire.

Prin Autorizatia de construire nr. 46/13.06.2013 emisa de Primarul Orasului Ghimbav au fost actualizata Autorizatia de construire nr. 109/2010, respectiv au fost autorizate urmatoarele lucrari: suprafete de miscare aeroporturara, pista de decolare-aterizare; montarea tubulaturii pentru instalatia de balizaj, montarea gurilor de scurgere si a racordurilor catre colectoare.

Lucrarile au fost receptionate la data de 04.02.2015, prin Procesul-verbal de receptie la terminarea lucrarilor nr. 1369/04.02.2015.

7. Cerinte urbanistice specifice amplasamentului

Documentatia tehnica „*Plan urbanistic zonal – Aeroportul International Brasov – Ghimbav*” – Proiect nr. 4796/2006, intocmit de Proiect Brasov SA, avand ca beneficiar Consiliul Judetean Brasov a fost aprobat prin **HCJ Brasov nr. 70/26.04.2007**.

Potrivit informatiilor cuprinse in PUZ - Aeroportul International Brasov – Ghimbav, pentru zona aferenta aeroportului valorile stabilite pentru procentul de ocupare al terenului (POT) sunt : **POT = 30% si CUT = 1,5**.

Potrivit art. 6 - Lucrari de utilitate publica din Regulamentul local de urbanism aferent PUZ - Aeroportul International Brasov – Ghimbav, „*Autorizarea executarii altor constructii pe terenurile care au fost rezervate in planurile de amenajare pentru realizarea de lucrari publice este interzisa*”.

In ceea ce priveste amplasarea fata de zonele de protectie a drumurilor, amplasarea fata de aliniament, asigurarea acceselor obligatorii, forma si dimensiunile terenului si ale constructiilor, inaltimea constructiilor, acestea sunt prevazute in Regulamentul local de urbanism aferent PUZ - Aeroportul International Brasov – Ghimbav si in Studiul de Fezabilitate intocmit de Iptana SA.

In prezent Planul Urbanistic Zonal Aeroportul International Brasov Ghimbav este in curs de actualizare.

8. Avize si acorduri legale necesare in vederea autorizarii

Urmatoarele avize si acorduri legale sunt necesare in vederea elaborarii documentatiei pentru autorizarea executarii viitoarelor lucrari de construire a Aeroportului International Brasov Ghimbav:

- i) aviz de mediu si acord de mediu elaborate de Agentia pentru Protectia Mediului Brasov;
- ii) avize si acorduri privind utilitatile urbane si infrastructura: alimentare cu apa, canalizare, gaze naturale, alimentare cu energie electrica;
- iii) aviz privind securitatea la incendiu;
- iv) aviz emis de Autoritatea Aeronautica Civila Romana;
- v) aviz emis de Oficiul de Cadastru si Publicitate Imobiliara.

Aceste avize si acorduri au fost solicitate prin Certificatul de urbanism nr. 239/04.08.2017 emis in scopul intocmirii Proiectului Tehnic – Cale de rulare alfa, platforma de imbarcare-debarcare si extinderea retelelor de canalizare si drenaj aferente pistei de decolare-aterizare.

Pentru finalizarea proiectului „Aeroportul International Brasov – Ghimbav”, exista urmatoarele modalitati pentru finantarea, construirea si operarea obiectivului de investitii:

1. *Finantarea si construirea obiectivului din fonduri publice;*
2. *Constituirea unei societati comerciale pe actiuni care sa aiba ca scop finantarea, construirea si operarea obiectivului;*
3. *Realizarea unui parteneriat public-privat avand ca scop finantarea, construirea si operarea obiectivului;*
4. *Concesionarea obiectivului catre o entitate privata sau o asociere de entitati private care sa aiba ca scop finantarea, construirea si operarea obiectivului.*

Fiecare dintre aceste optiuni va fi tratata in capitolele urmatoare.