

EXPUNERE DE MOTIVE

Aeroportul Internațional Henri Coandă – București (AIHCB) este o companie națională care funcționează sub autoritatea Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, având ca obiect principal de activitate efectuarea de prestații, servicii, lucrări de exploatare, întreținere, reparare, dezvoltare și modernizare a bunurilor din patrimoniul său, aflate în proprietate sau în concesiune, în vederea asigurării condițiilor pentru sosirea, plecarea și manevrarea la sol a aeronavelor în trafic național și/sau internațional, asigurarea serviciilor aeroportuare pentru tranzitul de persoane, mărfuri și poștă, precum și servicii de interes public național.

Pentru asigurarea unei infrastructuri aeroportuare în măsură să permită tratarea traficului de pasageri și cargo în condiții de calitate și siguranță, AIHCB derulează, începând cu anul 1991, un vast obiectiv de investiții – „Dezvoltarea și modernizarea Aeroportului Internațional București Otopeni” – împreună cu un joint-venture româno-italian (Italstrade, SEA Milano, C.C.C.F. – S.A.). Prin obiectivele puse deja în funcțiune și cele avute în grafic pentru finalizare în 2006 (2 terminale de pasageri - plecări și sosiri internaționale și corp de legătură între ele, terminal curse interne, parcări auto, corp administrativ, o a doua platformă cu 22 poziții pentru parcare aeronave, extinderea suprafețelor de mișcare și a sistemului de balizaj, modernizarea turnului de control etc.), AIHCB își construiește o imagine modernă și competitivă pe plan internațional.

AIHCB își propune să continue direcționarea unor importante resurse financiare și umane în vederea creșterii nivelului de siguranță în operarea traficului aerian intern și internațional, investiții necesare pentru dezvoltarea unui aeroport sigur și modern. Între obiectivele stabilite pentru execuție în perioada următoare figurează lucrări pentru creșterea capacității de trafic (faza a III-a), programe privind ridicarea nivelului de securitate (sistem perimetral de securitate, sistem de identificare biometrică), proiecte energetice și de mediu (platformă special amenajată pentru degivrarea aeronavelor și instalații tehnologice aferente, stație tratare/preepurare ape uzate industriale, modernizare stație de distribuție 20 kV, instalație tehnologică pentru producerea energiei electrice și termice în regim de cogenerare, realizarea unui incinerator, instalație de separare și neutralizare a substanțelor nocive din apele meteorice colectate de pe platformă ș.a.). La sfârșitul anului 2008, prin finalizarea Fazei a III-a, AIHCB va avea doua piste de aterizare – decolare complet modernizate și cu posibilități de operare în condiții climaterice de cat.III, căi de rulare operabile în aceleași condiții, două terminale de pasageri cu o capacitate de 6.000.000 pasageri anual, în flux intern și internațional, un finger cu 10 burdufuri, platforme modernizate pentru aeronave, parcări auto suficiente, un centru de afaceri și un terminal modern pentru zboruri oficiale. Astfel, aeroportul va fi dotat cu infrastructură, instalații și echipamente la standarde internaționale, având posibilitatea prestării unor servicii aeroportuare complete în deplină siguranță și la un înalt nivel calitativ.

Strategia Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului cuprinde sinteze și programe care să aducă aviația civilă a României pe unul din principalele locuri în Europa. Aderarea României la Uniunea Europeană și planurile europene de dezvoltare a zonei Balcanice creează noi perspective de dezvoltare a traficului aerian de mărfuri și pasageri.

AIHCB este pregătit pentru momentul aderării României, dar trebuie adaptat pentru perioada imediat următoare, știut fiind faptul că în etapa postaderare apar oportunități care pot genera o creștere peste așteptări a traficului aerian. De exemplu, aeroporturile care deservesc capitalele țărilor integrate în Uniunea Europeană în 2004 au înregistrat în anul integrării creșteri semnificative ale traficului de pasageri: Budapesta 28,62%, Praga 30,06%, Bratislava 86,17%, Tallinn 39,32%, Vilnius 38,11%, Riga 48,88%.

Analizând evoluția traficului aeroportuar în perioada viitoare, constatăm că noua capacitate de prelucrare a traficului de pasageri rezultată prin Faza a III-a (6 milioane pasageri anual) este doar un obiectiv de dezvoltare pe termen mediu, obligatoriu de realizat, dar care este posibil să devină insuficient în jurul anului 2010, după cum rezultă din prognoza de trafic prezentată în tabelul de mai jos. În consecință, acest obiectiv trebuie continuat printr-o strategie de dezvoltare pe termen lung.

ANUL	PAX	Creștere %
2000	1902366	
2001	2016086	5,98
2002	2118712	5,09
2003	2347217	10,79
2004	2635230	12,27
2005	3031719	15,05
2006	3486000	15
2007	4532000	30
2008	4985000	10
2009	5484000	10
2010	5813000	6
2011	6162000	6
2012	6532000	6
2013	6924000	6
2014	7339000	6
2015	7779000	6
2016	8246000	6
2017	8741000	6
2018	9265000	6
2019	9821000	6
2020	10410000	6

În acest sens, prin Ordonanța Guvernului nr.64/1999, aprobată prin Legea nr.220/2002, a fost aprobat Programul strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la Aeroportul Internațional Henri Coandă – București.

Sinteza acestui Program strategic de dezvoltare este următoarea:

Obiective aeroportuare:

- terminal de pasageri modular: 4 module x 5.000.000 pasageri/an; 80 porți îmbarcare, dintre care 40 echipate cu punți de îmbarcare/debarcare; suprafață ocupată 350.000 mp;
- platforme de parcare aeronave: 400.000 mp, circa 70 poziții parcare aeronave, categoria D, E (racorduri la actualul sistem de piste);
- căi de rulare: aproximativ 5 km, aproximativ 125.000 mp;
- parcări supraetajate, 3 – 4 niveluri, capacitate aproximativ 20.000 locuri;
- drumuri de incintă 10 km;
- platformă multimodală cargo (viabilizare zonă);
- parc tehnologic „high-tech” (viabilizare zonă).

Valoare estimată: 450.000.000 euro pentru modul 1 și 2 terminal pasageri și capacități aferente.

Surse de finanțare: surse proprii, surse atrase, majorări de capital - investitor strategic.

Obiective conexe:

- conexiune la autostrada București – Ploiești: autostradă 4 km;
- conexiune cale ferată: cale ferată, 4 km;
- conexiune metrou: 4 km;
- stație subterană multinivel tren/metrou;
- centru business, aproximativ 5.000 mp;
- hotel, capacitate aproximativ 200 camere.

Mențiune: pentru obiectivele conexe se are în vedere colaborarea cu societățile specializate (S.N.C.F.R., Metrorex, C.N.A.D.N.R., etc.) și utilizarea de surse atrase.

Datorită concentrării eforturilor financiare ale AIHCB în realizarea obiectivului de investiții „Dezvoltarea și modernizarea Aeroportului Internațional București – Otopeni” – Faza a II-a și Faza a II-a extinsă, care necesită a fi continuat prin Faza a III-a, precum și a altor proiecte energetice și de mediu, de securitate etc., desfășurarea activităților premergătoare realizării Programului strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare și, mai ales, achiziționarea terenurilor necesare implementării Programului strategic nu au putut fi încă realizate. Aceste activități impun o atenție deosebită, întrucât reprezintă baza de plecare a Programului strategic.

Având în vedere rezultatele așteptate de AIHCB prin finalizarea proiectelor de investiții pe termen mediu (cu accent pe finalizarea Fazei a III-a în 2008), construirea unui program strategic pe termen lung (15 ani) trebuie actualizată ținând cont de stadiul actual al AIHCB, de potențialul pe termen lung al aeroportului, de modificările mediului economic românesc (inclusiv legislative sau financiare), dar și de felul în care a evoluat piața transporturilor aeriene și, în mod particular, cea a aeroporturilor în ultimii ani, precum și perspectivele de dezvoltare ale acestora.

Trebuie menționat faptul că, pentru ca lucrările programului strategic să se desfășoare în conformitate cu calendarul programat, sunt necesare realizarea anumitor acțiuni independente de AIHCB și anume:

- aprobarea proiectului de Lege privind unele măsuri prealabile lucrărilor de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la AIHCB, pentru a se putea demara procedura de expropriere a terenurilor necesare în așa fel încât terenurile necesare dezvoltării Programului strategic să fie la dispoziția AIHCB în conformitate cu calendarul de mai sus;

- autostrada București – Ploiești (Brașov) să fie finalizată și dată în funcțiune la data de 1 ianuarie 2011, în așa fel încât lucrările etapei III 1 din program să poată fi executate în timp pentru a se asigura accesul în zona de est a aeroportului.

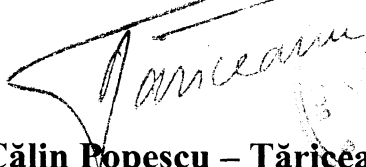
Prin prezenta lege se propune modificarea următoarelor prevederi din Ordonanței Guvernului nr.64/1999 pentru aprobarea Programului strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la Aeroportul Internațional București – Otopeni aprobată cu modificări de Legea nr.220/2002:

- actualizarea termenelor de execuție ale etapelor Programului strategic;
- diversificarea surselor de finanțare ce pot fi accesate în scopul derulării Programului strategic.

Trebuie menționat faptul că au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de art.5 alin.(3) din Regulamentul privind procedurile, la nivelul Guvernului, pentru elaborarea, avizarea și prezentarea proiectelor de acte normative spre adoptare, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.50/2005, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege privind modificarea Ordonanței Guvernului nr.64/1999 pentru aprobarea Programului strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la Aeroportul Internațional București – Otopeni, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare, cu procedura de urgență prevăzută de art.76 alin.(3) din Constituția României, republicată.

PRIM – MINISTRU


Călin Popescu – Tăriceanu