**NOTĂ DE FUNDAMENTARE**

**1. Titlul proiectului de act normativ**

|  |
| --- |
| **ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ**  **privind asigurarea finanțării proiectelor de investiții în infrastructura aeroportuară nefinalizate în cadrul Programului Operațional Infrastructură Mare 2014-2020** |

|  |
| --- |
| **2. Motivele emiterii actului normativ** |

|  |  |
| --- | --- |
| 2.1. Sursa proiectului de act normativ | Prezentul act normativ este elaborat în conformitate cu prevederile legislației naționale și europene aplicabile în domeniul finanțării infrastructurii de transport și al utilizării eficiente a fondurilor publice, având ca scop asigurarea continuității investițiilor nefinalizate și evitarea riscurilor financiare asociate. Prezentul act normativ este inițiat de **Ministerul Transporturilor și Infrastructurii** și **Ministerul Investițiilor și Proiectelor Europene**, în conformitate cu prevederile legislației naționale și europene aplicabile în domeniul finanțării infrastructurii de transport. Scopul acestuia este asigurarea continuității investițiilor nefinalizate și evitarea riscurilor financiare asociate, prin utilizarea eficientă a resurselor disponibile. |
| 2.2. Descrierea situaţiei actuale | În perioada 2014-2023, Ministerul Transporturilor **și Infrastructurii** a acționat ca organism intermediar pentru transport, gestionând implementarea fondurilor europene structurale și de investiții aferente Programului Operațional Infrastructură Mare 2014-2020 (POIM 2014-2020.  În cadrul Programului Operațional Infrastructură Mare (POIM) 2014-2020, Ministerul Transporturilor **și Infrastructurii** a finanțat modernizarea și dezvoltarea infrastructurii aeriene, inclusiv extinderea și securizarea aeroporturilor din România. Prin acest program au fost contractate 65 de proiecte destinate modernizării și extinderii infrastructurii aeroportuare regionale.  Cu toate acestea, o serie de proiecte nu au fost finalizate până la termenul-limită de 31 decembrie 2023 și nu au fost eligibile pentru etapizare în cadrul Programului Transport 2021-2027, acesta neacoperind finanțarea infrastructurii aeroportuare. Lipsa finalizării acestor proiecte generează riscuri economice, sociale și operaționale semnificative, afectând conectivitatea aeriană regională și națională.  În urma analizei efectuate la nivelul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii in calitate de Organismul Intermediar pentru Transport, următoarele proiecte de investiții au fost identificate ca având un risc major de blocaj, necesitând o alocare urgentă de fonduri pentru finalizare:   | **Beneficiar** | **Denumire Proiect** | **Valoare restantă (lei)** | | | | --- | --- | --- | --- | --- | | REGIA AUTONOMA AEROPORTUL SATU MARE | Reabilitarea si modernizarea infrastructurii aeroportuare | | 40.000.000 | | REGIA AUTONOMA AEROPORTUL INTERNAȚIONAL MARAMUREȘ | Extindere si Modernizare Terminal pentru Pasageri la Aeroportul International Maramures | | 25.000.000 | | REGIA AUTONOMA AEROPORTUL INTERNATIONAL CRAIOVA | Extinderea și modernizarea Aeroportului Internațional Craiova | | 250.000.000 | | REGIA AUTONOMA AEROPORTUL TRANSILVANIA - TÎRGU MUREŞ | Modernizarea Aeroportului „Transilvania” Targu Mures cu includerea obiectivelor din Master Planul General de Transport | | 150.000.000 |   În prezent, lucrările de modernizare a aeroporturilor sunt în desfășurare, iar progresul fizic al proiectelor este considerabil. Cu toate acestea, blocajele financiare pun în pericol finalizarea acestora. Dificultățile întâmpinate de administrațiile aeroportuare, în principal din cauza resurselor financiare insuficiente, au determinat un progres financiar redus, în ciuda eforturilor de a asigura partea neeligibilă a investițiilor prin contractarea de credite. Deși această măsură a fost conformă cu condițiile impuse de mecanismele europene de finanțare, presiunea economică asupra aeroporturilor și asupra bugetului național este semnificativă.  Fără o intervenție imediată, există riscul real de a pierde finanțările europene deja utilizate, ceea ce ar conduce la recuperarea unor sume de aproximativ 1 miliard de lei de către Comisia Europeană. Aceste fonduri au fost deja cheltuite pentru lucrările de modernizare, iar nefinalizarea proiectelor în termenul stabilit va obliga statul român să suporte această pierdere din bugetul propriu. Într-o astfel de situație, impactul bugetar va fi dublu: pe de o parte, guvernul va trebui să returneze fonduri europene deja cheltuite, iar pe de altă parte, va fi necesară alocarea unor resurse suplimentare pentru a finaliza lucrările, într-un moment în care presiunea pe bugetul național este deja ridicată.  Aeroporturile Satu Mare RA, Regia Autonoma Aeroportul Internațional Maramureș, Regia Autonomă Aeroportul Craiova și Aeroportul Transilvania - Târgu Mureș sunt puncte-cheie în rețeaua națională de transport aerian, având un rol strategic atât în transportul civil, cât și militar. Întreruperea investițiilor în aceste aeroporturi nu doar că va afecta mobilitatea și conectivitatea regiunilor, dar va genera costuri suplimentare pentru stat și pierderi economice directe.  Lipsa modernizării va limita capacitatea de operare, determinând scăderea traficului aerian, ceea ce va reduce încasările aeroporturilor și va afecta stabilitatea financiară a acestora. În plus, constructorii vor solicita penalități contractuale semnificative, iar administrațiile aeroportuare ar putea ajunge în situație de insolvență sau chiar faliment. Acest scenariu va genera o reacție în lanț, afectând operatorii aerieni, furnizorii de servicii, dar și mediul de afaceri local, care depinde de conectivitatea aeriană pentru transportul de persoane și mărfuri.  Aeroporturile regionale sunt esențiale pentru dezvoltarea economică și atragerea investițiilor străine. Fără infrastructură modernizată, aceste regiuni vor pierde din competitivitate, afectând capacitatea de integrare economică în rețelele europene. În plus, transportul aerian este un motor al creșterii economice, stimulând turismul, comerțul și crearea de locuri de muncă.  Dacă proiectele nu sunt finalizate, regiunile afectate vor pierde oportunități de dezvoltare, iar România va rămâne în afara circuitului marilor fluxuri de transport aerian. Acest lucru va duce la o scădere a fluxurilor comerciale, reducerea investițiilor și pierderea unor avantaje strategice la nivel european.  Pentru a evita aceste riscuri, autoritățile centrale trebuie să intervină urgent, asigurând fondurile necesare pentru a finaliza proiectele și a preveni pierderi bugetare majore. Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, în calitate de coordonator al strategiei naționale de transport aerian, are responsabilitatea de a menține conformitatea cu standardele internaționale și de a asigura că investițiile realizate nu sunt compromise din cauza lipsei de finanțare.  Dacă aceste proiecte nu sunt finalizate, costurile pentru stat vor fi exponențial mai mari decât simpla alocare a resurselor necesare acum. În loc de a absorbi fonduri europene și de a moderniza infrastructura fără un impact major asupra bugetului național, România s-ar putea confrunta cu sancțiuni financiare, blocaje economice și scăderea competitivității regionale.  Având în vedere rolul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii (MTI) ca autoritate responsabilă de politica națională în domeniul transportului aerian, alocarea fondurilor necesare pentru finalizarea proiectelor de infrastructură aeroportuară prin bugetul acestuia reprezintă soluția optimă. Deși aeroporturile regionale se află în coordonarea consiliilor județene, sectorul aviației civile este reglementat și gestionat la nivel central de MTI, care trebuie să asigure o dezvoltare echilibrată și sustenabilă a rețelei naționale de transport aerian. Ministerul deține expertiza necesară pentru a coordona investițiile astfel încât să fie respectate standardele internaționale și să se asigure interoperabilitatea infrastructurii aviatice la nivel național și european. În plus, această abordare va permite o distribuție echitabilă a resurselor, evitând dezechilibrele regionale și garantând că toate proiectele beneficiază de o finanțare corespunzătoare.  Prin preluarea responsabilității financiare și administrative pentru aceste investiții, MTI poate asigura un cadru predictibil și eficient pentru implementarea proiectelor, evitând blocajele generate de limitările bugetare ale consiliilor județene. Astfel, se va preveni riscul de pierdere a finanțării europene și se vor menține condițiile necesare pentru operarea în siguranță a aeroporturilor. Totodată, ministerul trebuie să supravegheze respectarea condițiilor de accesibilitate, calitate și siguranță impuse de reglementările internaționale, asigurându-se că fiecare aeroport modernizat contribuie la dezvoltarea economică și creșterea conectivității României la rețelele de transport aerian europene și globale.  Ministerul Investițiilor și Proiectelor Europene (MIPE) are calitatea de coinițiator al acestei măsuri, având în vedere rolul său esențial în gestionarea programelor operaționale din care au fost finanțate investițiile în infrastructura aeroportuară. De-a lungul perioadei de programare 2014-2020, Autoritatea de Management pentru Programul Operațional Infrastructură Mare (POIM) a funcționat în cadrul MIPE, având responsabilitatea de monitorizare, implementare și alocare a fondurilor europene pentru proiectele de transport, inclusiv cele din domeniul aviației. În prezent, MIPE rămâne instituția responsabilă de închiderea programelor operaționale și de gestionarea politicii naționale în domeniul fondurilor europene, asigurând respectarea cadrului legal și menținerea eligibilității investițiilor.  Având în vedere această continuitate instituțională, implicarea MIPE în procesul de finanțare a proiectelor nefinalizate este crucială pentru asigurarea conformității cu regulamentele europene și evitarea pierderii fondurilor deja utilizate. Ministerul trebuie să supravegheze implementarea măsurilor necesare pentru finalizarea în condiții optime a investițiilor, astfel încât România să își mențină angajamentele asumate față de Comisia Europeană și să evite sancțiuni financiare sau riscuri de corecții bugetare. În acest sens, coordonarea dintre MIPE și Ministerul Transporturilor și Infrastructurii este esențială pentru o gestionare eficientă și echilibrată a resurselor necesare finalizării proiectelor de infrastructură aeroportuară.  Prin urmare, asigurarea sprijinului financiar la timp nu este doar o măsură necesară pentru finalizarea investițiilor, ci o decizie strategică esențială pentru viitorul transportului aerian din România. Aeroporturile regionale trebuie să devină noduri esențiale de conectivitate și dezvoltare economică, iar acest lucru este posibil doar printr-o abordare proactivă și asumarea unor măsuri ferme din partea autorităților centrale. |
| 2.3. Schimbări preconizate | Având în vedere necesitatea finalizării proiectelor de infrastructură aeroportuară nefinalizate, se impune adoptarea unor măsuri urgente pentru asigurarea unei implementări eficiente și sustenabile a investițiilor. În acest sens, o primă acțiune esențială este asigurarea finanțării suplimentare necesare finalizării proiectelor. Se propune alocarea unor fonduri din surse guvernamentale și externe pentru completarea finanțării lucrărilor aflate în derulare. Totodată, este necesară identificarea unor soluții alternative de finanțare, inclusiv parteneriate public-private sau accesarea fondurilor structurale nerambursabile din viitoare programe europene.  Pentru optimizarea mecanismului de implementare, se va crea un cadru de monitorizare și evaluare periodică, care să asigure progresul corespunzător al lucrărilor și să permită intervenții rapide în cazul întârzierilor. De asemenea, este necesară accelerarea procesului decizional prin simplificarea procedurilor administrative legate de execuția contractelor de investiții, astfel încât blocajele birocratice să fie eliminate.  Evitarea riscurilor financiare și operaționale este o altă prioritate. Se impune stabilirea unui mecanism de compensare financiară pentru administrațiile aeroportuare, astfel încât să fie evitat riscul de insolvabilitate. În plus, implementarea unor politici de management al riscului este esențială pentru prevenirea unui impact negativ asupra conectivității aeriene naționale și menținerea stabilității financiare a sectorului aviatic.  Consolidarea cooperării interinstituționale este vitală pentru succesul acestor măsuri. Crearea unui grup de lucru format din reprezentanți ai ministerelor responsabile pentru gestionarea și supravegherea proiectelor aeroportuare va facilita coordonarea eficientă a investițiilor. De asemenea, asigurarea unei comunicări eficiente cu autoritățile europene este necesară pentru menținerea eligibilității finanțărilor și evitarea sancțiunilor financiare.  Nu în ultimul rând, este necesară adoptarea unui cadru legislativ favorabil finalizării investițiilor. Propunerea unor modificări legislative care să permită implementarea rapidă a proiectelor strategice de infrastructură aeroportuară va contribui la reducerea obstacolelor administrative. În același timp, introducerea unor mecanisme de susținere financiară pe termen lung va asigura dezvoltarea și modernizarea continuă a aeroporturilor regionale, contribuind astfel la creșterea competitivității economice a României în cadrul rețelelor de transport aerian europene și internaționale.  Prin aplicarea acestor măsuri, se urmărește finalizarea cu succes a investițiilor în infrastructura aeroportuară, menținerea conectivității aeriene și consolidarea poziției strategice a României în domeniul transporturilor aeriene. |
| 2.4. Alte informații | Proiectele de investiții propuse se aliniază obiectivelor strategice stabilite prin cadrul legislativ european și național privind finanțarea infrastructurii de transport și utilizarea eficientă a resurselor disponibile. Implementarea acestora va contribui la modernizarea infrastructurii aeroportuare, îmbunătățirea conectivității regionale și asigurarea unei dezvoltări echilibrate a transportului aerian.  Fondurile alocate prin acest act normativ sunt destinate exclusiv finalizării proiectelor de investiții nefinalizate din cadrul Programului Operațional Infrastructură Mare 2014-2020, asigurând conformitatea cu reglementările europene și evitarea riscului de pierdere a finanțării deja utilizate. Adoptarea acestei măsuri va preveni impactul negativ asupra bugetului național și va permite continuarea dezvoltării strategice a infrastructurii de transport aerian.  În plus, proiectele susțin obiectivele României privind creșterea sustenabilă și reducerea impactului asupra mediului prin modernizarea infrastructurii critice de transport, utilizarea unor soluții tehnologice eficiente și respectarea standardelor internaționale în domeniul aviației. |

**Secțiunea a 3-a**

**Impactul socioeconomic**

|  |  |
| --- | --- |
| 3.1.Descrierea generală a beneficiilor și costurilor estimate ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ | Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu |
| 3.2 Impactul social | Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu |
| 3.3. Impactul asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului | Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu |
| 3.4.Impactul macroeconomic |  |
| 3.4.1. Impactul asupra economiei și asupra principalilor indicatori macroeconomici | Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu |
| 3.4.2. Impactul asupra mediului concurențial şi domeniului ajutoarelor de stat | Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu |
| 3.5. Impactul asupra mediului de afaceri | Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu |
| 3.6. Impactul asupra mediului înconjurător | Proiectele de investiții incluse în prezentul act normativ respectă principiile dezvoltării durabile și contribuie la reducerea impactului asupra mediului prin măsuri de eficientizare energetică și optimizare a infrastructurii. |
| 3.7. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva inovării și digitalizării | Nu este cazul. |
| 3.8. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva dezvoltării durabile | Nu este cazul. |
| 3.9. Alte informații | Nu au fost identificate. |

**Secțiunea a 4-a**

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

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| -în mii lei (RON)- | | | | | | | | | | |
| Indicatori | Anul curent | | | Următorii 4 ani | | | | | Media pe  5 ani | |
| 1 | 2 | | | 3 | 4 | 5 | | 6 | 7 | |
| 4.1 Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus din care: | Nu generează influențe financiare asupra bugetului general consolidat. | | | | | | | | | |
| 1.buget de stat, din acesta:  1.impozit pe profit  2.impozit pe venit |  | | | | | | | | | |
| 1.bugete locale  1. impozit pe profit |  | | | | | | | | | |
| 1.bugetul asigurărilor sociale de stat:  1.contribuții de asigurări |  | | | | | | | | | |
| 1.alte tipuri de venituri ( se va menționa natura acestora) |  | | | | | | | | | |
| 4.2. Modificări ale cheltuielilor  bugetare, plus/minus,  din care: | Nu generează influențe financiare asupra bugetului general consolidat. | | | | | | | | | |
| 1.buget de stat, din acesta:  1.cheltuieli de personal  2.bunuri și servicii |  | | | | | | | | | |
| 1.bugete locale:  1.cheltuieli de personale  2.bunuri și servicii |  | | | | | | | | | |
| 1.bugetul asigurărilor sociale de stat :  1.cheltuieli de personal  2.bunuri și servicii |  | | | | | | | | | |
| 1.alte tipuri de cheltuieli  (se va menționa natura acestora) |  | | | | | | | | | |
| 4.3. Impact financiar,  plus/minus, din care: | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. | | | | | | | | | |
| 1.buget de stat |  | |  | |  | |  |  | |  |
| 2.bugete locale |  | |  | |  | |  |  | |  |
| 4.4.Propuneri pentru acoperirea creşterii cheltuielilor bugetare | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. | | | | | | | | | |
| 4.5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor  bugetare | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. | | | | | | | | | |
| 4.6. Calcule detaliate privind  fundamentarea modificărilor  veniturilor şi/sau  cheltuielilor bugetare | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. | | | | | | | | | |
| 4.7. Punerea în aplicare a prezentei hotărâri nu necesită modificarea cheltuielilor bugetare aprobate | | | | | | | | | | |
| 4.8 Ale informații | | Nu este cazul. | | | | | | | | |

**Secțiunea a 5-a**

**Efectele proiectului de act normativ asupra legislaţiei în vigoare**

|  |  |
| --- | --- |
| 5.1 Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ :  a)acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ;  b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții. | 1. Nu este cazul. 2. Nu este cazul. |
| 5.2 Impactul asupra legislației în domeniul achiziției publice | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. |
| 5.3. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația UE ( în cazul proiectelor ce transpun sau asigură aplicarea unor prevederi de drept UE) | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. |
| 5.3.1. Măsuri normative necesare transpunerii directivelor UE | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. |
| 5.3.2. Măsuri normative necesare aplicării actelor legislative UE | Nu este cazul. |
| 5.4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene | Nu este cazul. |
| 5.5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. |
| 5.6. Alte informații | Nu au fost identificate. |

**Secțiunea a 6-a**

**Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ**

|  |  |
| --- | --- |
| 6.1. Informații privind neaplicarea procedurii de participare la elaborarea actelor normative | Nu este cazul. |
| 6.2. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate | Nu este cazul. |
| 6.3 Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum şi a modului în care activitatea acestor organizaţii este legată de obiectivul proiectului de act normativ | Nu este cazul. |
| 6.4. Informații despre consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale | Nu este cazul. |
| 6.5. Informații privind avizarea de către:  a) Consiliul Legislativ  b) Consiliul Suprem de Apărare a Ţării  c) Consiliul Economic și Social  d) Consiliul Concurenței  e) Curtea de Conturi | Nu este cazul.  Nu este cazul.  Nu este cazul.  Nu este cazul.  Nu este cazul. |
| 6.6. Alte informații | Nu au fost identificate. |

**7. Activităţi de informare publică privind elaborarea şi implementarea proiectului de act normativ**

|  |  |
| --- | --- |
| 7.1.Informarea societăţii civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ | Proiectul a îndeplinit procedura prevăzută de Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată și a fost publicat pe pagina de web a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii. Menționăm că au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de art. 7 alin. (1) din Regulamentul privind procedurile, la nivelul Guvernului, pentru elaborarea, avizarea și prezentarea proiectelor de acte normative spre adoptare, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 561/2009. |
| 7.2.Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum şi efectele asupra sănătăţii şi securităţii cetăţeanului sau diversităţii biologice | Nu este cazul. |
| 1. Alte informaţii | Nu sunt. |

**8. Măsuri de implementare**

|  |  |
| --- | --- |
| 8.1. Măsuri privind implementarea, monitorizarea și evaluarea proiectului de act normativ existent | Nu este cazul. |
| 2.Alte informaţii | Nu sunt. |

Având în vedere cele de mai sus, a fost elaborat prezentul proiect de **ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ privind asigurarea finanțării proiectelor de investiții în infrastructura aeroportuară nefinalizate în cadrul Programului Operațional Infrastructură Mare 2014-2020,** pe care îl supunem Guvernului spre adoptare.

**MINISTRUL TRANSPORTURILOR SI INFRASTRUCTURII**

**SORIN-MIHAI GRINDEANU**

**MINISTRUL PROIECTELOR SI INVESTIȚIILOR**

**EUROPENE**

**IOAN MARCEL BOLOS**

**AVIZĂM:**

**VICEPRIM-MINISTRU**

**MARIAN NEACȘU**

**VICEPRIM-MINISTRU, MINISTRUL FINANŢELOR**

**TÁNCZOS BARNA**

**MINISTRUL DEZVOLTĂRII LUCRĂRILOR PUBLICE SI ADMINISTRAȚIEI**

**CSEKE ATTILA**

**SECRETAR DE STAT SECRETAR DE STAT**

**CONSTANTIN GABRIEL BUNDUC** **BOGDAN STELIAN MÎNDRESCU**

**SECRETAR GENERAL**

**Mariana IONIȚĂ**

**SECRETAR GENERAL ADJUNCT**

**Adrian GĂVRUȚA**

**DIRECȚIA JURIDICĂ**

**DIRECTOR**

**Alexandra SAVU**

**DIRECȚIA ECONOMICĂ**

**DIRECTOR**

**Laura GÎRLĂ**

**DIRECȚIA TRANSPORT AERIAN**

**DIRECTOR**

**Mihail IONESCU**

**DIRECTIA GENERALA PROGRAME EUROPENE TRANSPORT**

**DIRECTOR GENERAL**

**Felix ARDELEAN**