

APROB,
DIRECTOR GENERAL ADJUNCT
GABRIEL TARĂ

CAIET DE SARCINI

Obiectul achiziției: prestări servicii – elaborare:

- studii de fezabilitate și fezabilitate
- fundamentare economico-financiară,

afărate direcției de dezvoltare a Punctului de lucru AIBB-AV

Cod CPV:

71242000-6 Pregătire de proiecte și proiectare, estimare a costurilor

71241000-9 Studii de fezabilitate, servicii de consultanță, analize

71311200-3 Servicii de consultanță în domeniul sistemelor de transport

79400000-8 Consultanță în afaceri și în management și servicii conexe

71311300-4 Servicii de consultanță în infrastructură

79411100-9 Servicii de consultanță în dezvoltarea societăților

79410000-1 Servicii de consultanță în afaceri și în gestionare

Autoritatea contractantă: S.C. C.N. Aeroporturi București S.A. (CNAB), cu sediul în orașul Otopeni, Calea Bucureștilor nr. 224 E, județul Ilfov, Romania, Cod postal: 075150, având ca puncte de lucru:

- Aeroportul Internațional Henri Coandă București (AIHCB)
- Aeroportul Internațional București Băneasa Aurel Vlaicu (AIBB-AV)

Surse de finanțare: surse proprii

Prezentarea situației actuale:

În baza H.G. nr. 1208/2009 a fost înființată Compania Națională „Aeroporturi București” – S.A. (CNAB), prin fuziunea Companiei Naționale „Aeroportul Internațional Henri Coandă – București” – S.A. cu Societatea Națională „Aeroportul Internațional București Băneasa – Aurel Vlaicu” – S.A., care se dizolvă.

Compania Națională „Aeroporturi București” – S.A. a primit în data de 05.02.2010 număr de ordine în registrul comerțului, iar în 08.02.2010 i-a fost emis codul unic de identificare.

Conform art. 9 alin. (1) din H.G. nr. 1208/2009, CNAB preia elementele de activ și pasiv pe baza situațiilor financiare la data de 31 decembrie 2008, precum și toate drepturile și obligațiile Companiei Naționale „Aeroportul Internațional Henri Coandă – București” – S.A. și ale Societății Naționale „Aeroportul Internațional București Băneasa – Aurel Vlaicu” – S.A.

S.C. Compania Națională Aeroporturi București S.A., rezultată ca urmare a fuziunii C.N. AIHCB S.A. și S.N. AIBB-AV S.A., reprezintă principalul pol aviatic al României care acomodează aproximativ 70% din traficul aerian de pasageri înregistrat la nivel național și aproximativ 60% din totalul mișcărilor de aeronave comerciale operate pe aeroporturile din România. C.N. Aeroporturi București S.A., prin cele două platforme aeroportuare de la AIHCB

și AIBB-AV, asigură condițiile de derulare a întregului spectru de operațiuni aeriene, atât civile cât și militare, dispunând de un potențial substanțial de dezvoltare capabil să corespundă perspectivelor de creștere a traficului aerian cel puțin la orizontul anilor 2030.

Platforma AIHCB, care dispune deja de o infrastructură competitivă care urmează să fie consolidată prin finalizarea Fazei a III-a a obiectivului de investiții „Dezvoltarea și modernizarea AIHCB”, beneficiază datorită amplasamentului și a cadrului legal existent („Programul strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la AIHCB”, aprobat prin O.G. nr. 64/1999, cu modificările și completările ulterioare) de principalul atu în a se defini ca un aeroport major la nivel național și regional, capabil să acomodeze, ca urmare a permanenței adaptării, întregul trafic „greu” prognozat pe termen lung la nivelul capitalei.

Platforma AIBB-AV, cu o vocație clară de „city airport”, dar și cu o componentă strategică de alternativă limitată la platforma AIHCB, urmează să fie reabilitat, completând astfel gama de servicii oferite de aeroportul principal.

Concretizarea acestei politici la nivelul CNAB se va face treptat, principalele repere într-un viitor apropiat fiind:

- finalizarea în 2012 a Fazei a III-a a obiectivului de investiții „Dezvoltarea și modernizarea AIHCB”;
- reabilitarea AIBB-AV pentru a furniza servicii de o calitate superioară.

CNAB detine în prezent următoarele documente:

- studiul de fezabilitate pentru *Programul strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la AIHCB* (elaborat în perioada august – decembrie 2008, avizat AACR și ARPMB în 2009)
- plan de afaceri pentru *Programul strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la AIHCB* (elaborat în 2010, în corelare cu studiul de fezabilitate menționat)

Documentele vor fi puse la dispoziția ofertantului câștigător. În cazul în care conținutul acestor documente este apreciat a fi necesar pentru elaborarea ofertei, documentele vor fi disponibile pentru consultare la sediul CNAB, pe baza unui acord de confidențialitate încheiat între CNAB și reprezentantul desemnat al ofertantului care a cumpărat documentația de atribuire.

Strategia de dezvoltare a CNAB a fost lansată public de Ministrul Transporturilor și Infrastructurii în decembrie 2010, sinteza acesteia fiind prezentată în anexa la prezentul Caiet de Sarcini.

Obiective urmarite

Descrierea generală

Prin **Hotărârea Guvernului nr. 329/2002** a fost aprobat Programul strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la Societatea Națională „Aeroportul Internațional București-Băneasa” - S.A. pentru perioada 2002-2010.

În urma intrării în vigoare a Hotărârii Guvernului nr. 1208/2009 privind înființarea Companiei Naționale „Aeroporturi București” - S.A. prin fuziunea Companiei Naționale „Aeroportul Internațional Henri Coandă - București” - S.A. cu Societatea Națională „Aeroportul Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu” - S.A., titularul programului strategic a devenit Compania Națională „Aeroporturi București” S.A. Terenurile pe care se vor dezvolta investițiile sunt cuprinse în perimetrul punctului de lucru Aeroportul Internațional București Băneasa Aurel Vlaicu.

Realizarea lucrărilor din cadrul Programului strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare a fost prevăzută a se derula în perioada 2002 – 2010. Având în vedere amploarea lucrărilor de dezvoltare aeroportuară, necesitatea corelării infrastructurii necesare a fi realizate cu traficul aerian operat pe acest aeroport în perioada derulării programului strategic, în coroborare cu sursele de finanțare disponibile în perioada de timp specificată, nu au putut fi realizate toate lucrările identificate în anexa la HG nr. 329/2002. În plus, modificarea pieței transporturilor aeriene la nivel național dar și regional face ca lucrările identificate în HG nr. 329/2002 să nu mai fie de actualitate.

Importanța istorică de necontestat a AIBB-AV este și astăzi recunoscută prin încadrarea acestuia ca monument istoric. Prima atestare documentară în presa vremii a Aeroportului Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu are loc la 7 iunie 1910, când pe "câmpul de la Băneasa" (fostul hipodrom de la Băneasa după 1920), pionierul aviației românești, Aurel Vlaicu, prezintă câteva evoluții cu avionul construit chiar de el, la mitingul aviatic, organizat la acea vreme. Aeroportul Băneasa este considerat ca unitate de aviație începând din anul 1921, pe actuala poziție geografică.

Orice dezvoltare a aeroportului va păstra esența istorică a aviației românești și va oferi, în același timp oportunitatea de a trăi "istoria" în corelare cu cele mai moderne standarde în aviație, aplicabile unui aeroport de oras, pe modelul standard implementat în capitalele europene – city airport.

Având în vedere creșterea continuă a serviciilor financiare și a afacerilor în imediata arie de acoperire, considerând vocația clară de „city airport” a AIBB-AV, această infrastructură aeroportuară trebuie să fie adaptată corespunzător pentru a deservi nișa de piață acoperită de traficul tip business și aviație generală, atât pentru destinații interne, europene cât și non-Schengen (din momentul aderării României la spațiul Schengen). Aviația de afaceri și generală trebuie sprijinită prin facilități dedicate pe AIBB-AV, estimând creșteri importante ale acestui segment de trafic în viitor. În general, pasagerii călătoresc pentru afaceri, pentru a-ți vizita prietenii sau familia și pentru petrecerea timpului liber. Factorii motorii principali care determină aviația de afaceri sunt viteza deplasării, adaptabilitatea rapidă la nevoile clienților și discreția. Aviația de afaceri este un element complementar traficului de linie, deoarece permite utilizatorilor să acceseze destinații neincluse în programele de zbor curente ale operatorilor aerieni sau neoperate în anumite momente de timp.

Aeroportul Internațional București Băneasa Aurel Vlaicu trebuie să se constituie într-un element strategic pentru capitală, valorificând în permanentă calitatea sa de monument istoric și avantajele oferite nișei de piață de aviație de afaceri și aviație generală, devenind un factor de dezvoltare al zonei geografice deservite și un generator direct și indirect de ocupare a forței de muncă. Politica autorităților centrale și locale trebuie să fie una de sprijin, de încurajare și de recunoaștere a importanței istorice, strategice și economice pentru capitală și chiar pentru întreaga regiune București – Ilfov.

Dezvoltarea aeroportului se va face în corelație strânsă și cu factorii de mediu. Un principiu de bază care va fi avut în vedere impune ca operarea aeroportului să se facă într-o manieră în care elementul "zgomot" va fi ținut sub control și va cauza un impact minim asupra comunității locale, printr-o combinație optimă de mijloace fizice și operaționale.

Oportunități:

- Să creeze terminale dedicate, la standarde internaționale, pentru VIP/aviație generală;
- Să ofere un confort ridicat și flexibilitate în programare pentru sectorul de business aflat în creștere;

- Să ofere conexiuni mai rapide, folosind aeronave mici pentru zboruri charter și posibilitatea de a zbura oriunde în Europa, comparativ cu destinațiile limitate ale companiilor aeriene de linie;
- Să dezvolte posibilitatea utilizării de platforme dedicate pentru aviație generală;
- Să reducă traficul de pe platforma principală prin asigurarea unor zone alternative de parcare și manevrare a aeronavelor și, prin urmare, să determine un timp mai redus/eficient de decolare.
- Să reducă impactul de mediu, în mod special cel asociat poluării sonore respectiv atmosferice.

Scopul investițiilor pe termen scurt, mediu și lung ce vor fi identificate pentru

BBU:

- Să atragă o mai mare cotă de piață specifică, prin construirea unor facilități dedicate, de ultimă generație, reprezentative, ce asigură servicii corespunzătoare, cu costuri de operare optime.

Principalele lucrări propuse de autoritatea contractantă:

A: Implementare concept city airport

Reorganizare terminal existent, sistem căi de rulare și platforme necesar.

Dezvoltare infrastructuri aeroportuare noi necesare prelucrării traficului de business/aviație generală

Terminale

Aviația de afaceri acoperă, în principal, operarea aeronavelor proprii de către companiile importante (companii multinaționale, firme private cu frecvente nevoi de călătorii de afaceri), care au nevoie de transport aerian pentru derularea optimă a afacerilor, aceste aeronave nefiind destinate închirierii publicului. Include, totodată, și servicii charter pentru afaceri sau private, având în vedere disponibilitatea închirierii aeronavelor pentru călătorii de afaceri sau pentru călătorii solicitate de diverse persoane cu venituri mari, precum și faptul că numărul deținătorilor de astfel de aeronave în zonă nu este mare.

Aviația generală reprezintă totalitatea operațiunilor de aviație civilă ne-comercială, în care se utilizează aeronave de diferite categorii pentru diverse scopuri. Operațiunile de aviație generală includ zborurile/transporturile aeriene în interes propriu, transportul de persoane/cargo cu aeronave particulare, taxi aerian, zboruri școală organizate în scopul pregătirii personalului aeronautic etc.

Adițional, se pot efectua și operațiuni de lucru aerian, respectiv operațiuni aeriene civile efectuate pentru nevoile industriei, agriculturii, silviculturii, sănătății publice și protecției mediului, de căutare și salvare, cercetare științifică, fotografiere, monitorizare, publicitate etc.

În general, proiectarea terminalelor de pasageri este puternic influențată de sistemul de piste și căi de rulare, de configurația platformelor, precum și de modul în care se realizează accesul la aeroport.

Cu toate acestea, procesul de reorganizare a terminalului existent și de construcție a unor terminale noi, după caz, trebuie să fie în conformitate cu segmentul de piață deservit, fiind o reflexie a caracteristicilor și a volumului de pasageri și bagaje ce vor fi procesați.

Proiectarea terminalelor și nivelul de servicii pe care acestea le asigură trebuie să satisfacă necesitățile și așteptările pasagerilor, vorbind în esență de *terminal(e) ușor accesibil(e), simple și rapid de utilizat*, confortabile, ecoeficiente, cu asigurarea unui spațiu individual adecvat fiecărui pasager (nivel de servicii B sau chiar A), cu dotări de ultimă generație pentru piața business, cu zone de odihnă pentru echipaje etc.

În prezent, în București există o singură companie care furnizează servicii de asistență la sol pentru aviația business și care are propriul terminal de aviație generală, în vecinătatea

AIHCB, cu toate facilitățile de asistență la sol necesare (localizată la 16,5 km de București). În plus, principalele aeroporturi din România au ca parte integrantă a terminalului de pasageri așa numite „Salone VIP / Oficiale”.

Platforme și sistem de căi de rulare

Întrucât platforma este considerată ca făcând parte din complexul de terminal, aceasta va fi influențată de conceptul de terminal. Platformele sunt zonele de operațiuni aeriene unde se desfășoară activitățile de manevrare și parcare a aeronavelor, de îmbarcare, debarcare, precum și alte servicii de handling. Sistemul de căi de rulare aferent platformelor permite manevrarea aeronavelor pe platformă și în pozițiile de parcare.

Astfel, platforma va fi planificată în relație cu terminalul, dar și cu sistemul de căi de rulare, în vederea asigurării unui nivel maxim de eficiență, securitate operativă și pentru a permite utilizatorilor operaționali asigurarea unor servicii cu standarde de cost eficiente.

Platforma va permite degivrarea respectiv probe de motor aeronave în zone dedicate, cu reducerea implicită a impactului de mediu aeroportuar.

B: Dezvoltare infrastructuri adiacente și facilități suport necesare activităților aeroportuare

Pentru buna funcționare a unui aeroport sunt necesare a fi dezvoltate o serie de infrastructuri adiacente și facilități suport, de tipul: facilități de hangarare și întreținere aeronave, alimentare cu combustibil a aeronavelor, turn de control, facilități pentru organizarea serviciului pentru situații de urgență, zonă tehnică și rețele de colectare ape pluviale dotate cu instalații de preepurare și interceptare poluări accidentale (inclusiv remize utilaje), alte investiții privind asigurarea utilităților necesare și respectării cerințelor de mediu.

C: Dezvoltarea infrastructurilor de transport terestru în vederea îmbunătățirii accesului la AIBB-AV

Acces rutier și metrou

Traficul generat de aeroport are un impact major asupra zonelor limitrofe. Amploarea acestor efecte depinde în mare măsură de dimensiunea și capacitatea de procesare a aeroportului, precum și de apropierea de zonele rezidențiale.

Accesul la aeroport în viitor pentru pasageri dar și pentru angajați trebuie reanalizat, în vederea configurării optime a infrastructurii, cu reducerea noxelor generate și implicit a impactului gazelor cu efect de seră. Realizarea unui acces rapid, convenabil și economic, cu un impact cât mai redus al traficului din zonă, este esențial funcționării adecvate a aeroportului. Strategia de acces la aeroport trebuie strâns corelată cu politica autorității locale pentru zona în care operează aeroportul, în așa fel încât rețeaua de transport public să se constituie într-un avantaj reciproc pentru aeroport și pentru comunitatea locală.

Parcări

Estimarea cererii existente și viitoare de locuri de parcare se va realiza în baza unor studii de trafic. Locurile de parcare ocupă o suprafață importantă și valoroasă a suprafeței imobiliare a aeroportului. Ele pot fi organizate atât în cadrul unor parcări la sol, cât și în parcări supraetajate. Apropierea de terminal a facilităților de parcare trebuie să respecte recomandările de securitate. Vor trebui asigurate locuri de parcare pentru pasageri, angajați, pentru activitățile de rent-a-car etc., organizate și proiectate în strânsă corelare cu profilul traficului deservit (de ex. parcare, eventual acoperită, cu "valet parking") și cu cerințele de mediu privind apele de suprafață.

Principalele studii solicitate:

Studiul de fezabilitate va asigura fundamentarea necesității și oportunității investițiilor aferente strategiei de dezvoltare a AIBB-AV, pe bază de date tehnice și economice, analizând

scenarii tehnico-economice prin care obiectivele programului de investiții propuse de elaboratorul studiilor pot fi atinse.

Având în vedere strategia de dezvoltare a AIBB-AV, în coroborare cu rezultatele studiului de fezabilitate, este imperios necesară o fundamentare economico-financiară care să valideze direcția de dezvoltare din punct de vedere economico-financiar.

Pe baza fundamentărilor din studiul de fezabilitate, indicatorii tehnico-economici ai obiectivelor strategiei CNAB vor trebui detaliați printr-un studiu de fezabilitate.

1. Studiu de fezabilitate (conform prevederilor H.G. nr. 28/2008, corelate cu elemente specifice dezvoltării aeroportuare privind abordarea prognozelor de trafic aerian, evaluarea locației/ a infrastructurii aeroportuare existente, detalierea obiectivelor aeroportuare specifice - dezvoltarea zonei de operațiuni aeriene și a zonei publice, precum și a infrastructurii adiacente și facilități suport - la care se adaugă solicitarea suplimentară privind analiza/propunerea a trei scenarii de dezvoltare (două fiind cerute obligatoriu prin HG nr. 28/2008);
2. fundamentare economico-financiară a direcției de dezvoltare (conform principiilor din cadrul Airport Development Reference Manual (IATA) - capitolul „Airport Investment Decision Making”);
3. studiu de fezabilitate (conform prevederilor legislației specifice în vigoare).

Conținutul cadru al **studiului de fezabilitate** va fi în conformitate cu prevederile H.G. 28/2008, extins cu cerințele „Airport Planning Manual”- ICAO, Airport Development Reference Manual (IATA), precum și cu cerințele specifice CNAB.

Astfel, studiul de fezabilitate poate fi completat cu orice alte date și informații care sunt considerate necesare și va cuprinde obligatoriu următoarele:

A. Piese scrise

1. Date generale:

- 1.1. denumirea obiectivului de investiții;
- 1.2. amplasamentul (județul, localitatea, strada, numărul);
- 1.3. titularul investiției;
- 1.4. beneficiarul investiției;
- 1.5. elaboratorul studiului.

2. Necesitatea și oportunitatea investiției

2.1. necesitatea investiției:

- a) scurtă prezentare privind situația existentă, din care să rezulte necesitatea investiției. Se va include și evaluarea locației și a infrastructurii aeroportuare existente, avându-se în vedere determinarea generală a suprafeței de teren necesară, evaluarea factorilor ce afectează locația aeroportului, inspecția terenului, analiza factorilor de mediu etc.
- b) tabele, hărți, grafice, planșe desenate, fotografii etc., care să explice situația existentă și necesitatea investiției;
- c) deficiențele majore ale situației actuale privind necesarul de dezvoltare a zonei;
- d) prognoze pe termen mediu și lung (corelate cu elemente specifice dezvoltării aeroportuare privind abordare prognozelor de trafic aerian)

2.2. oportunitatea investiției:

- a) încadrarea obiectivului în politicile de investiții generale, sectoriale sau regionale;
- b) actele legislative care reglementează domeniul investiției, după caz;
- c) acorduri internaționale ale statului care obligă partea română la realizarea investiției, după caz.

3. Scenariile tehnico-economice prin care obiectivele proiectului de investiții pot fi atinse:

- 3.1. scenarii propuse (*se vor propune trei scenarii, în corelare cu strategia CNAB*).

Pentru fiecare scenariu se vor descrie următoarele:

- dezvoltarea zonei de operațiuni aeriene. Se vor avea în vedere și vor fi comparate diverse concepte de sisteme operaționale, avându-se în vedere pista și căile de rulare, platformele, echipamentele/sistemele aeroportului de navigație în aer și la sol și de control al traficului etc.
- dezvoltarea infrastructurii adiacente și a facilităților suport necesare activităților aeroportuare. Vor fi avute în vedere acele clădiri și operațiuni specifice, necesare susținerii funcționării aeroportului, respectiv facilitățile pentru operațiunile aeriene și de suport, pentru alimentarea aeronavelor, precum și aspecte de securitate etc.
- dezvoltarea zonei publice. Vor fi furnizate orientări specifice de planificare pentru această zonă a aeroportului la care au acces acele persoane altele, decât pasagerii, precum și a zonelor de operațiuni aeriene și facilităților cargo, a clădirilor administrative ale aeroportului și ale autorităților statului. Se vor avea în vedere terminalul de pasageri, facilitățile cargo, transportul rutier, circulația rutieră în zona aeroportului, parcarile etc.

3.2. scenariul recomandat de către elaborator;

3.3. avantajele scenariului recomandat.

4. Date privind amplasamentul și terenul pe care urmează să se amplaseze obiectivul de investiție

Informații despre terenul din amplasament:

4.1. situația juridică privind proprietatea asupra terenului care urmează a fi ocupat - definitiv și/sau temporar - de obiectivul de investiții;

4.2. suprafața estimată a terenului;

4.3. caracteristicile geofizice ale terenului din amplasament determinate în baza studiului geotehnic realizat special pentru obiectivul de investiții privind:

a) zona seismică de calcul și perioada de colț;

b) datele preliminare asupra naturii terenului de fundare și presiunea convențională;

c) nivelul maxim al apelor freatice;

4.4. studiile topografice preliminare;

4.5. datele climatice ale zonei în care este situat amplasamentul.

5. Costul estimativ al investiției

5.1. Cheltuieli pentru elaborarea documentației tehnico-economice:

a) cheltuieli pentru elaborarea documentațiilor de proiectare (studiu de fezabilitate, studiu de fezabilitate, expertiză tehnică, proiect tehnic și detalii de execuție), după caz;

b) cheltuieli pentru activitatea de consultanță și asistență tehnică;

c) cheltuieli pentru obținerea avizelor și acordurilor de principiu necesare elaborării studiului de fezabilitate;

d) cheltuieli pentru pregătirea documentelor privind aplicarea procedurii pentru atribuirea contractului de lucrări și a contractului de servicii de proiectare, urbanism, inginerie, alte servicii tehnice, conform prevederilor legale (instrucțiuni pentru ofertanți, publicitate, onorarii și cheltuieli de deplasare etc.).

5.2. Valoarea totală estimată a investiției

6. Avize și acorduri de principiu, după caz

B. Piese desenate:

1. plan de amplasare în zonă (1:25.000 - 1:5.000);

2. plan general (1:2.000 - 1:500).

În cazul în care, la momentul demarării elaborării studiului de fezabilitate, HG nr. 28/2008 este modificată/inlocuită, studiul de fezabilitate va fi elaborat și adaptat în consecință.

Fundamentarea economico-financiară a direcției de dezvoltare - conform principiilor din cadrul *Airport Development Reference Manual* (IATA) - capitolul „Airport Investment Decision

Making”) va fi elaborată pentru scenariul recomandat de către ofertantul câștigător și va conține cel puțin următoarele:

- proiecții financiare și previziuni pe termen scurt, mediu și lung pentru activitatea aeroportului
- estimarea și structura cererii de trafic aerian / a pieței deservite conform analizelor efectuate în studiul de fezabilitate
- analizele de fezabilitate economică, care vor include, fără a se limita la:
 - performanța financiară per ansamblu;
 - cerințele de cash flow suplimentar ce vor putea fi acoperite de aeroport;
 - profitabilitatea scenariului de dezvoltare recomandat;
- analiza financiară a costurilor și veniturilor, care să includă: un buget operațional; un plan de finanțare; analiză de cash flow; datoriile financiare angajate; o bilanță și un bilanț previzionate; analize ale principalilor indicatori economico-financiarți etc.
- Identificarea, evaluarea și managementul riscurilor asociate

Un element principal al fundamentării economico-financiare este analiza de capabilitate în ceea ce privește generarea de venituri suficiente pentru acoperirea plăților cu cheltuielile de operare și întreținere, plata datoriilor angajate și a altor obligații financiare ale companiei.

Fundamentarea economico-financiară a direcției de dezvoltare care va fi propusă de ofertantul câștigător va fi integrată în conjunctura economică, operațională, organizatorică etc. a societății comerciale Compania Națională Aeroporturi București S.A.

Întrucât este posibil ca anumite concluzii ale documentațiilor solicitate a fi elaborate de ofertantul câștigător pentru punctul de lucru AIBB-AV să poată determina revizuirea analizelor economico-financiare ale planului de afaceri pentru *Programul strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la AIHCB*, devine necesar ca fundamentarea economico-financiară a direcției de dezvoltare care va fi propusă pentru AIBB-AV să includă și agregarea/consolidarea analizelor economico-financiare la nivelul CNAB.

Ofertantul câștigător va propune un cuprins al fundamentării economico-financiare, având în vedere toate cerințele din prezentul caiet de sarcini.

Conținutul cadru al **studiului de fezabilitate** va fi în conformitate cu prevederile actului normativ specific în vigoare la momentul elaborării acestui studiu (la momentul întocmirii documentației de achiziție prezintă acesta este reprezentat de HG nr 28/2008), extins după caz, cu cerințele „Airport Planning Manual”- ICAO, IATA ”Airport Development Reference Manual”, precum și cu cerințele specifice CNAB.

Specificații suplimentare:

- i. perspectivele de dezvoltare ale AIBB-AV vor fi definite având la bază veniturile care pot fi obținute, baza de costuri, programul investițional în curs de derulare (atât cele aferente punctului de lucru AIHCB, cât și cele aferente punctului de lucru AIBB-AV), constrângerile existente și angajamentele financiare
- ii. toate documentațiile solicitate a fi elaborate vor ține cont de următoarele elemente esențiale:
 - prognoza de trafic (atât aviația comercială cât și aviația generală/ business/ VIP care va fi prognozată în baza tendințelor specifice și a potențialului preconizat pentru astfel de servicii). Pentru elaborarea prognozelor de trafic aeroportuar, autoritatea contractantă va pune la dispoziția ofertantului câștigător bazele de date electronice disponibile. Prelucrarea acestora este în sarcina ofertantului câștigător. În cazul în care datele disponibile sunt

- insuficiente, ofertantul câștigător va accesa, pe cheltuială proprie, orice altă sursă disponibilă de informații, internă sau internațională
- taxele/ tarifele aeroportuare
 - veniturile non-aviație (analiza rezultatelor curente ale AIBB-AV plus comparație performanțe AIBB-AV cu alte aeroporturi relevante pentru o evaluare a potențialului de dezvoltare al punctului de lucru Băneasa în viziunea scenariilor analizate)
 - capacitatea infrastructurii aeroportuare (inclusiv constrângerile care pot afecta capacitatea)
 - implicațiile economico – financiare ale componentelor siguranță aeronautică și securitate aeroportuară
- iii. se va urmări, cât este posibil, principiul autosusținerii pentru fiecare punct de lucru, propunându-se în acest sens toate soluțiile de dezvoltare posibil a fi implementate în perimetrul AIBB-AV, care să permită activități generatoare de venituri.
- iv. documentațiile solicitate vor include și investițiile prevăzute (de infrastructură aeronautică, din domeniul non-aviație etc.) și efectele acestora. Se vor avea în vedere atât proiectele de investiții finalizate, cât și cele considerate/angajate, precum și modificarea amortismentului în urma acestora. Vor fi evaluate implicațiile financiare ale acestor investiții asupra punctului de lucru Băneasa: obligații financiare, rambursări de datorii de efectuat, etc.
- v. având în vedere specificul de „city airport” al AIBB-AV, aspectele de mediu se vor analiza și trata în consecință (de ex. restricții generate, problematica zgomotului etc)
- vi. nu se vor include factori exogeni de tipul: tendințelor imobiliare ale zonei Băneasa cu implicații asupra terenului pe care se află punctul de lucru Băneasa, evoluția viitoare a Romaero etc.)
- vii. documentele care vor fi elaborate vor ghida funcționarea viitoare a CNAB – punctul de lucru AIBB-AV, vor stabili abilitatea acestuia de a se extinde și dezvolta într-o manieră logică, sustenabilă și economic - eficientă. Aceste documente trebuie să aibă flexibilitatea necesară pentru a permite adaptarea viitoare la condițiile pieței a strategiei de dezvoltare a CNAB.
- viii. elaborarea documentelor solicitate de autoritatea contractantă vor avea la bază respectarea următoarelor principii: funcționalitate, rentabilitate, orientare către client, flexibilitate, concepte tehnologice de ultimă oră, protecția mediului.
- ix. implementarea măsurilor conform Planului de Măsuri Preventive aprobat la nivelul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii – Direcția Generală Aviație Civilă, întocmit ca urmare a activității de evaluare a vulnerabilităților ce vizează zona publică a Aeroportului Internațional București Băneasa – Aurel Vlaicu, respectiv:
- Înlocuire material cupolă dom cu material rezistent la explozie.
 - Termen de implementare: Vară 2013
 - Instalare camere supraveghere în sistem CCTV în rondul din fața terminalului
 - Termen de implementare: Vară 2013
 - Realizare parcare staționare taxiuri, cu acces pe bază de autorizație.
 - Termen de implementare: Vară 2013
 - Instalare bolarzi în zona din fața terminalului.
 - Termen de implementare: Vară 2013

Elaborarea documentelor solicitate de Achizitor nu va fi condiționată de punerea la dispoziție de planuri și documente clasificate „secret de serviciu”, acestea se vor putea preda Prestatorului doar cu avizul compartimentului responsabil din CNAB.

La elaborarea acestor documente se vor avea în vedere prevederile legislative naționale și europene, precum și standardele, reglementările și recomandările asociațiilor de profil în domeniu, pe plan național, european și internațional.

Bibliografie de referință (listă enunțiativă, nelimitativă):

- **OG nr. 64/1999** pentru aprobarea Programului strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la AIHCB, aprobat prin Legea nr. 220/2002, cu modificările și completările ulterioare
- **HG nr. 329/2002** privind aprobarea Programului strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la SN "Aeroportul Internațional București-Băneasa" - S.A. pentru perioada 2002-2010
- **HG nr. 28/2008** privind aprobarea conținutului-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente investițiilor publice, precum și a structurii și metodologiei de elaborare a devizului general pentru obiective de investiții și lucrări de intervenții
- **Instructiunile de aplicare** a unor prevederi din HG 28/2008, aprobate prin Ordinul MDLPL nr. 863/2008, modificate și completate prin Ordinul MDRL nr. 276/2009
- **Legea 372/2005** privind performanța energetică a clădirilor și **Ordinul 1459/2007** pentru aprobarea normelor metodologice privind performanța energetică a clădirilor, cu modificările și completările ulterioare
- **IATA Airport Development Reference Manual** (ediția 9 – 2004)
- **ICAO Airport Planning Manual** (ediția 2 – 1987 ; Partea I – Master Planning)
- **Codul aerian al României**
- **Reglementări AACR specifice**
- **Reglementări MTI referitoare la metodologia și conținutul documentației de avizare** în Consiliul Tehnico Economic al ministerului.
- **Documente de reglementare și conformare aeroportuară** emise în corelație cu cerințele de protecție a mediului în vigoare.
- **Legea nr. 422/2001** privind protejarea monumentelor istorice, cu modificările ulterioare, precum și **orice alte acte normative** privind evidența, clasarea și protejarea monumentelor istorice.

Cerințe specifice:

1. În conformitate cu prevederile Codului aerian și a Ordinului ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 118/2003 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române privind condițiile de avizare a documentațiilor tehnice pentru obiectivele aflate în zone cu servituți aeronautice civile - RACR - CADT, ediția 02/2003, cu modificările și completările ulterioare, documentațiile solicitate de autoritatea contractantă se vor supune avizării Autorității Aeronautice Civile Române (înainte de recepția finală la nivelul CNAB dar după recepția preliminară).
2. Documentațiile vor include toate avizele și acordurile solicitate de legislația în vigoare.
3. În cazul în care o parte din serviciile ce formează obiectul contractului urmează să fie executate de către subcontractanți, aceștia trebuie să dețină Autorizație emisă de Autoritatea Aeronautică Civilă Română, în funcție de partea de contract subcontractată, în conformitate cu prevederile art. 63 lit. c) din OG nr. 29/1997, republicată și a Reglementării aeronautice civile române RACR-AD-AACDA aprobată prin Ordinul nr. 2459/2006. La data semnării contractului, ofertantul declarat câștigător va face dovada autorizării subcontractanților de către Autoritatea Aeronautică Civilă Română, sub sancțiunea neîncheierii contractului.
4. După recepția finală studiilor de pre și fezabilitate la nivelul CNAB, ofertantul câștigător va fi responsabil de obținerea avizelor CTE MTI și a Consiliului Interministerial.

Cerinte pe linie de securitate aeroportuara:

1. Ofertantul castigator are obligatia sa elaboreze si sa aplice un Program de Securitate propriu, aprobat de Autoritatea aeroportuara pentru securitate aeronautica din cadrul CN AB SA, in conformitate cu prevederile Programului National de Securitate Aeronautica, cap. IV "Atributii si responsabilitati", subcapitolul 4.3, paragraful 4.3.1. si sa-l prezinte administratiei aeroportuare, in vederea aprobarii, anterior inceperii activitatilor.
2. Accesul personalului si vehiculelor apartinand ofertantului castigator in zonele de securitate ale CN AB SA se efectueaza pe baza permiselor de identificare si acces emise de catre administratia aeroportuara numai dupa aprobarea Programului de securitate elaborat de societatea respectiva. Ofertantul castigator are obligatia sa obtina permisele de identificare si acces anterior inceperii activitatilor.
3. Ofertantul castigator are obligatia sa cunoasca, sa puna in aplicare si sa respecte prevederile din Normele de Securitate Aeroportuara, care ii vor fi prezentate la semnarea contractului si vor constitui anexa la acesta.
4. Intreaga responsabilitate privind elaborarea documentelor solicitate de administratia aeroportuara, precum si costurile necesare implementarii si aplicarii reglementarilor de securitate aeronautica revin ofertantului castigator.
5. Ofertantul castigator are obligatia sa indeplineasca conditiile necesare obtinerii licentei de lucru in zonele de securitate ale AIBB-AV, prevazute in procedura de securitate specifica.
6. Ofertantul castigator are obligatia sa accepte audituri/controale de securitate din partea personalului abilitat al Autoritatii aeroportuare pentru securitate aeronautica, in legatura cu aplicarea prevederilor Normelor de Securitate Aeroportuara. Pentru nerespectarea prevederilor stipulate in aceste norme, administratia aeroportuara, in calitate de Autoritate aeroportuara pentru securitate aeronautica, isi rezerva dreptul de a actiona conform prevederilor procedurale in exercitiu pe aceasta linie.
7. Accesul ofertantului castigator la informatiile clasificate este permis in conformitate cu prevederile Legii nr. 182/2002 privind protectia informatiilor clasificate, H.G. nr. 585/2002 pentru aprobarea Standardelor nationale de protectie a informatiilor clasificate in Romania si H.G. nr. 781/2001 privind protectia informatiilor secret de serviciu.

Propunerea tehnica

În cadrul propunerii tehnice se vor prezenta:

- a) conținutul documentațiilor solicitate, în care se vor prezenta sintetic atât capitolele solicitate, respectiv propuse, cât și alte completări considerate relevante de către ofertant;
- b) modul de abordare și metodologia de lucru utilizată la elaborarea documentațiilor solicitate;
- c) trei scenarii, din care unul se va dezvolta în limita a 15.000 de caractere, cu respectarea conținutului descris la capitolul „Conținutul cadrului al studiului de **prezabilitate**”, alin. A.3.
- d) durata de elaborare a documentelor solicitate de autoritatea contractantă
- e) graficul de realizare a documentelor solicitate de autoritatea contractantă cuprinzând fazele intermediare, inclusiv graficul de alocare a resurselor umane pentru fiecare etapă în parte.
- f) lista de avize și acorduri de obținut, pentru documentațiile solicitate, de la autoritățile abilitate.
- g) lista informațiilor și a documentelor necesare a fi furnizate de autoritatea contractantă pentru demararea elaborării documentațiilor solicitate

Propunerea tehnică va conține un capitol aparte adresat autorității contractante prin care ofertantul demonstrează că la elaborarea ofertei au fost avute în vedere prevederile legale în vigoare în domeniul sănătății și securității în muncă și în domeniul protecției mediului.

Propunerea tehnică poate conține și alte aspecte considerate relevante de către ofertant.

Termene de elaborare și predare (fără avize)

Termene maxime de elaborare și predare, în vederea recepției preliminare, pentru:

- studiu de fezabilitate aferent direcției de dezvoltare a AIBB-AV – 2 luni de la data semnării contractului
- fundamentare economico-financiară aferentă direcției de dezvoltare a AIBB-AV – 1 lună de la recepția finală a studiului de fezabilitate
- studiu de fezabilitate aferent direcției de dezvoltare a AIBB-AV – 3 luni de la recepția finală a fundamentării economico-financiare

Recepția

Recepția preliminară a documentațiilor solicitate, fără avizele necesare, se va executa la sediul autorității contractante, în prezența unei comisii care va verifica conformitatea documentației/iilor predat/e cu cerințele din Caietul de sarcini.

După obținerea recepției preliminare de la CNAB, ofertantul desemnat câștigător va efectua toate demersurile necesare obținerii avizelor și acordurilor solicitate de legislația în vigoare.

Pentru recepția preliminară, fiecare documentație va fi furnizată în 2 (două) exemplare (parte scrisă și planșe aferente după caz), în limba română, pe suport hârtie, cât și 2 (două) copii electronice conținând fișiere editabile (inscripționate pe CD, format WORD, EXCEL, PDF, ACAD), în limba română.

Recepția finală a documentațiilor solicitate se va executa la sediul autorității contractante, în prezența unei comisii care va verifica conformitatea documentației/iilor predat/e cu cerințele din Caietul de sarcini.

Documentațiile predate pentru recepția finală vor conține toate avizele și acordurile solicitate de legislația în vigoare (AACR, mediu, utilități, certificat de urbanism, alte avize și acorduri de principiu specifice, după caz, etc.).

Fiecare documentație solicitată va fi predată în 8 (opt) exemplare (parte scrisă și planșe aferente, după caz), 4 în limba română și 4 în limba engleză, pe suport de hârtie, cât și 4 (patru) copii electronice conținând fișiere editabile (inscripționate pe CD, format WORD, EXCEL, PDF, ACAD), două în limba română și două în limba engleză.

Șef SPDASP,

Beatrice Popescu

Ec. SPDASP,

Constantin Lazăr