



HOTĂRÂREA NR. _____
din 29 noiembrie 2012

privind respingerea Planului de administrare revizuit al Consiliului de Administrație al Regiei Autonome „Aeroportul Transilvania” Tîrgu Mureș

Consiliul Județean Mureș,

Văzând Planul de Administrare depus de către Consiliul de Administrație al Regiei Autonome „Aeroportul Transilvania” Tîrgu Mureș, înregistrat la Consiliul Județean Mureș sub nr.18786/24.10.2012, Expunerea de motive nr. 20448/22.11.2012 a Direcției Juridice și Administrație Publică – Serviciul Juridic, la proiectul de hotărâre privind respingerea Planului de Administrare revizuit al Consiliului de Administrație al Regiei Autonome „Aeroportul Transilvania” Tîrgu Mureș, precum și avizele comisiilor de specialitate,

Având în vedere prevederile art.5 și ale art.13 din O.U.G. nr. 109/2011 *privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice*, precum și cele ale HCJM nr.65/31.05.2012 privind constituirea Consiliului de Administrație al Regiei Autonome „Aeroportul Transilvania” Tîrgu Mureș, respectiv ale HCJM nr.111/2012 privind solicitarea adresată Consiliului de Administrație al Regiei Autonome "Aeroportul Transilvania" Tîrgu Mureș pentru revizuirea Planului de Administrare al regiei,

În temeiul prevederilor alin. (1) lit.„a” coroborat cu alin.(2), lit.“d” ale art. 91, precum și cu cele ale art. 97 din Legea administrației publice locale nr. 215/2001, republicată, cu modificările și completările ulterioare,

hotărăște:

Art.1. Se respinge Planul de Administrare revizuit al Consiliului de Administrație al Regiei Autonome „Aeroportul Transilvania” Tîrgu Mureș, înregistrat la autoritatea tutelară sub nr.18786/24.10.2012.

Art.2. Consiliul Județean Mureș va proceda la numirea unui nou Consiliu de Administrație la Regia Autonomă „Aeroportul Transilvania” Tîrgu Mureș, în termen de 60 de zile de la adoptarea prezentei hotărâri, în condițiile legii.

Art.3. În vederea numirii, în condițiile art.2 din prezenta hotărâre, a noului Consiliu de Administrație se aprobă inițierea procedurii de selecție prealabilă a candidaților, ce urmează a se efectua de un expert independent – persoană fizică sau juridică specializată în recrutarea resurselor umane, sens în care se mandatează Președintele Consiliului Județean Mureș cu derularea procedurii de contractare a serviciilor expertului, în condițiile legii.

Art.4. Mandatul administratorilor – membri în Consiliul de Administrație al Regiei Autonome „Aeroportul Transilvania” Tîrgu Mureș, numit prin HCJM nr.65/2012, încetează de drept la data numirii noilor administratori.

Art.5. Hotărârea se comunică Instituției Prefectului - Județul Mureș, Regiei Autonome „Aeroportul Transilvania” Tîrgu Mureș și Direcției Economice din cadrul Consiliului Județean Mureș.

PREȘEDINTE

Ciprian Dobre

AVIZAT PENTRU LEGALITATE
SECRETAR

Aurelian Paul Cosma

ROMÂNIA
JUDEȚUL MUREȘ
CONSILIUL JUDEȚEAN
Direcția Juridică și Administrație Publică
Serviciul Juridic
Nr. 20448/ 22.11.2012

EXPUNERE DE MOTIVE
*la proiectul de hotărâre privind respingerea Planului de administrare revizuit al
Consiliului de Administrație al Regiei Autonome
„Aeroportul Transilvania” Tîrgu Mureș*

A. CONTEXT

O.U.G. nr. 109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice, luând în considerare contextul economic și, având în vedere necesitatea stringentă de eficientizare a activității întreprinderilor publice, a modificat unele reguli care guvernau sistemul de administrare și control în cadrul întreprinderilor publice, precum și raporturile dintre autoritatea publică tutelară și organele întreprinderii publice, între Consiliul de administrație, directori, acționari și alte persoane interesate.

Motivația ordonanței de urgență s-a regăsit și în cazul R.A. Aeroportul Transilvania Tîrgu Mureș. Necesitatea instituirii unui management performant la regie impunea aplicarea de îndată, în opinia autorității publice a administrației publice locale constituită la nivelul județului Mureș, a noului mecanism de guvernare corporatistă reglementat prin această ordonanță. În acest sens, Consiliul Județean Mureș a adoptat Hotărârea nr.25 din 29 februarie 2012.

În această ordine de idei, pe de o parte, s-a procedat la efectuarea de urgență a modificării Regulamentului de organizare și funcționare a Aeroportului și la aprobarea declanșării procedurii de Constituie a noului Consiliu de administrație iar, pe de altă parte, ulterior, s-a procedat la selectarea noilor administratori ai Regiei, după aplicarea unei proceduri speciale reglementate de actul normativ mai sus indicat, selectare care ar fi trebuit să constituie un prim pas spre un management modern, performant, eficient, la un operator economic de talia și cu specificul Regiei Autonome "Aeroportul Transilvania Tîrgu Mureș".

Aplicarea întregii proceduri a presupus alocare de resurse umane și financiare care ar fi urmat să se soldeze cu atingerea obiectivului mai sus enunțat.

B. EFECTE - CAUZALITĂȚI

Pentru ducerea la îndeplinire a Hotărârii Consiliului Județean Mureș mai sus menționată, în conformitate cu prevederile art.104, alin.(1), lit."f" din Legea nr.215/2001 privind administrația publică locală, republicată, cu modificările și completările ulterioare, Președintele Consiliului Județean Mureș a demarat procedura de selecție prealabilă a candidaților, finalizată, apoi, cu desemnarea noului Consiliu de Administrație al Regiei, având următoarea structură și componență:

STRUCTURA CONSILIULUI DE ADMINISTRAȚIE	COMPONENȚA NOMINALĂ STABILITĂ PRIN HOTĂRÂREA CONSILIULUI JUDEȚEAN MUREȘ NR.65/2011
1 (un) post administrator executiv, președinte al Consiliului de Administrație, reprezentant al autorității publice tutelare;	MIHAIL PORUȚIU
1 post administrator executiv, vicepreședinte al Consiliului de Administrație	PETI ANDREI
1 post de administrator neexecutiv, membru al comitetului de audit.	DORIN IVAȘCU
1 post de administrator neexecutiv, membru al comitetului de audit.	MARIA SPINEI
1 membru neexecutiv - reprezentantul Ministerului Finanțelor Publice, care a fost desemnat de acesta;	VIORICA DOBROIU (numită prin Ordin emis de Ministrul Finanțelor Publice)

Potrivit actului de desemnare, Consiliul de Administrație, în structura și componența de mai sus avea obligația să prezinte, în termen de 90 de zile de la constituire, Consiliului Județean Mureș, spre aprobare, în condițiile legii, următoarele:

- **Planul de administrare;**
- **Organigrama;**
- **Statul de funcții;**
- **Numărul de personal.**

Termenul de 90 de zile este cel impus prin dispozițiile art.13 din OUG nr.109/2011, referitor la depunerea de către administratorii desemnați în condițiile și după procedura special reglementată, a planului de administrare pentru operatorul economic de a cărui bună administrare răspund.

La acel moment, autoritatea deliberativă, solicitând administratorilor ca, pe lângă planul de administrare, să depună spre aprobare și organigrama, statul de funcții și numărul de personal, a avut în vedere faptul că, pe de o parte, ultimul act administrativ de aprobare a unor asemenea documente de către autoritatea tutelară datează din 2003 iar, pe de altă parte, o administrare performantă este strâns legată de alocarea judicioasă a resurselor umane.

Nu în ultimul rând, solicitările Consiliului au fost fundamentate plecând de la faptul că Regiei Autonome „Aeroportul Transilvania Tîrgu Mureș”, prin Hotărârea Consiliului Județean Mureș nr.107/2011, i-a fost încredințat Serviciul de Interes Economic General (SIEG), constând în:

- a) construirea infrastructurii aeroportuare și a echipamentelor: piste de decolare, terminale, platforme, turn de control sau a instalațiilor care le sprijină în mod direct: instalații de stingere a incendiilor, echipamente de securitate sau de siguranță;
- b) operarea infrastructurii, a echipamentelor și a instalațiilor care le sprijină în mod direct, cuprinzând întreținerea, repararea, modernizarea și administrarea infrastructurii aeroportului;
- c) furnizarea de servicii aeroportuare auxiliare transportului aerian, cu excepția serviciilor de handling la sol;

- d) furnizarea de servicii de control al traficului aerian, stingere a incendiilor, servicii de urgență, servicii de siguranță;
- e) asigurarea, în condițiile legii, a spațiilor și a utilităților necesare autorităților publice care efectuează activități specifice de control pe aeroport;
- f) prelucrarea zborurilor cu aeronave scutite, conform legii, de la plata tarifelor aeroportuare, inclusiv a pasagerilor acestor aeronave;
- g) achiziția și întreținerea echipamentelor specifice necesare deservirii la sol a aeronavelor scutite, conform legii, de plata tarifelor aeroportuare;
- h) protecția infrastructurii aeroportului.

În acest context, actul de administrare la Regie are valențe particulare, în raport cu un act comun de administrare a unui operator economic, după cum urmează:

- **asigurarea activităților specifice SIEG** la standardele de securitate și siguranță aplicabile în vigoare, **reprezintă obligatie de serviciu public pentru R.A. Aeroport „Transilvania Tîrgu Mureș”**;
- obligația de serviciu public a fost instituită până la data de 01 ianuarie a anului următor celui în care RA Aeroport Transilvania Tîrgu Mureș depășește pragul de 1.000.000 de pasageri, dar nu mai târziu de 31.12.2016;
- R.A. Aeroport Transilvania Tîrgu Mureș are dreptul exclusiv de a presta serviciul de interes economic general;
- pentru ducerea la îndeplinire a obligației de serviciu public **R.A. Aeroport Transilvania Tîrgu Mureș are dreptul la primirea unei compensații**;
- **valoarea compensației nu poate depăși ceea ce este necesar pentru acoperirea costurilor efectuate pentru îndeplinirea obligației de serviciu public**;
- compensația va include toate sumele din fonduri publice de care beneficiază, în condițiile legii, R.A. Aeroport Transilvania Tîrgu Mureș;
- costurile care sunt luate în calcul la stabilirea nivelului compensației cuprind toate cheltuielile fixe și variabile, curente și de capital, efectuate pentru asigurarea activităților aferente serviciului de interes economic general, precum și cota parte ce revine acestor activități din cheltuielile comune ale regiei. Costurile cu investițiile vor fi luate în calcul dacă sunt legate strict de asigurarea activităților aferente serviciului de interes economic general;
- **veniturile care vor fi luate în considerare la stabilirea compensației vor include** toate veniturile obținute din activitățile care fac obiectul serviciului de interes economic general, precum **și eventualul profit din celelalte activități desfășurate de regie**, altele decât cele aferente serviciului de interes economic general;
- valoarea compensației acordate nu va depăși diferența dintre costurile și veniturile calculate conform prevederilor legale și a Hotărârii Consiliului Județean Mureș nr.107/2011, **pentru a evita eventuala supracompensare**;
- pe perioada cât beneficiază de compensare pentru îndeplinirea obligației de serviciu public, R.A. Aeroport Transilvania Tîrgu Mureș ține evidența contabilă separată pentru activitățile din domeniul serviciului de interes economic general;
- pe perioada cât R.A. Aeroport Transilvania Tîrgu Mureș beneficiază de compensație pentru ducerea la îndeplinire a obligației de serviciu public, tarifele aeroportuare se

aprobă de către Consiliul Județean Mureș și se aplică în mod transparent și nediscriminatoriu tuturor utilizatorilor infrastructurii aeroportuare;

- R.A. Aeroport Transilvania Târgu Mureș are obligația de a întocmi bugetul de venituri și cheltuieli, reflectând în mod distinct în cuprinsul acestuia veniturile și cheltuielile aferente serviciului de interes economic general de cele aferente activităților economice ce nu au legătură cu serviciul încredințat.

În îndeplinirea obligațiilor mai sus menționate, Consiliul de Administrație al regiei a depus un prim Plan de Administrare, înregistrat la sediul autorității tutelare în termenul legal de 90 de zile - sub nr.15044/29.08.2012. Analizând acest Plan de Administrare cu un conținut sumar - prezentat pe 27 de pagini, au fost constatate deficiențe majore, ceea ce a determinat emiterea HCJM nr.111/2012 prin care autoritatea tutelară a solicitat revizuirea acestuia, în condițiile legii.

Menționăm faptul că, acest material depus la sediul autorității - în prima formă, nu prezenta structura conformă a unui plan de administrare, respectiv nu prevedea strategii detaliate, clare, fundamentate și realiste, elaborate pentru fiecare dintre cele 7 obiective principale, respectiv pentru cele 9 criterii de performanță stabilite prin contractele de mandat încheiate cu membri consiliului de administrație.

În sensul arătat, autoritatea tutelară solicitând revizuirea Planului a stabilit prin HCJM nr.111/2012 elementele principale pe care trebuie să le prevadă strategiile propuse pentru îndeplinirea obiectivelor și criteriilor de performanță statuate prin contractele de mandat încheiate cu administratorii desemnați.

În sensul mai sus arătat, nu putem să nu observăm saltul cantitativ al Planului de Administrare revizuit a cărui conținut este prezentat pe 178 de pagini, spre deosebire de primul Plan de Administrare care însuma doar 27 de pagini, așa cum am mai arătat.

C. PREMISE DE ABORDARE A PLANULUI DE ADMINISTRARE REVIZUIT ÎN URMA SOLICITĂRII AUTORITĂȚII TUTELARE

- Planul de administrare trebuie să respecte conținutul cadru instituit prin Hotărârea Consiliului Județean Mureș nr.111/2012, adică:
Pentru fiecare dintre obiectivele și criteriile de performanță statuate prin contractele de mandat încheiate, Planul de Administrare revizuit trebuie să prevadă strategii de administrare care să cuprindă cel puțin următoarele elemente:
 - a).Definirea obiectivului/criteriului de performanță;*
 - b).Situația actuală a obiectivului/criteriului de performanță;*
 - c).Strategia de administrare pentru atingerea obiectivului/criteriului de performanță;*
 - d).Analiza financiară;*
 - e).Rezultate preconizate după implementarea strategiei;*
- Strategiile Planului de administrare trebuie să fie abordate în concordanță cu obligația de serviciu public și să justifice îndeplinirea acestei obligații;
- Analiza financiară trebuie să justifice și să reflecte situația specială a operatorului economic, de beneficiar al compensației publice pentru aducerea la îndeplinire a SIEG;
- Aprobarea Planului de administrare și implementarea acestuia să nu conducă la atragerea unor consecințe economice și juridice negative din perspectiva că Regia, în calitate de titular al obligației de serviciu public este beneficiara compensației financiare publice.

Precizăm că, evaluarea Planului de administrare a făcut obiectul unui contract de servicii, încheiat cu KPMG România, o autoritate recunoscută în domeniu, care a furnizat propriile concluzii prin Raportul înregistrat la Consiliul Județean Mureș sub nr.20.448/14.11.2012, document care a fost comunicat membrilor deliberativului, atât în format electronic, cât și pe suport de hârtie.

D. REZULTATUL EVALUĂRII

În cele ce urmează, vom sintetiza rezultatul evaluării Planului, materialul detaliat fiind comunicat, după cum am precizat deja. **Vom prezenta punctele forte și carentele Planului.**

În consecință, însușindu-ne întru-totul opinia avizată a consultantului, ne vom permite să dezvoltăm, pe lângă sinteza ce o vom prezenta, concepte legate de implicațiile juridice și economice legate de necesitatea ca strategiile Planului de administrare să fi fost elaborate în concordanță cu obligația de serviciu public, ca acestea să justifice îndeplinirea acestei obligații.

În același timp, vom atrage atenția asupra riscurilor pe care le presupune faptul că analiza financiară – componentă a planului de administrare, nu justifică și nu reflectă situația specială a operatorului economic, de beneficiar al compensației publice pentru aducerea la îndeplinire a SIEG.

D.1. Puncte forte ale Planului de administrare revizuit

- în cadrul Planului de Administrare revizuit, depus de către CA al RA Aeroportul Transilvania Tîrgu Mureș au fost respectate elementele de structură impuse prin Hotărârea Consiliului Județean Mureș nr.111/2012;
- pentru fiecare dintre criteriile de performanță statuate au fost tratate în mod detaliat strategii de administrare care au cuprins, din punct de vedere al formei, aspectele menționate în cadrul sub-punctelor a) – e), din capitolul precedent;
- din perspectiva conținutului strategiilor, Planul de administrare revizuit, este construit în mod amplu, coerent și cu respectarea bunelor practici în elaborare.

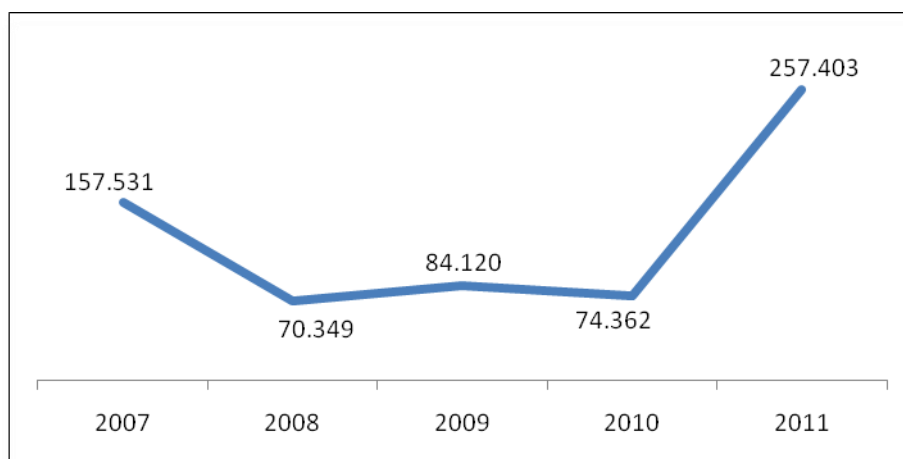
D.2. Deficiențe ale Planului de Administrare revizuit:

D.2.1. Ipotezele Planului de administrare revizuit:

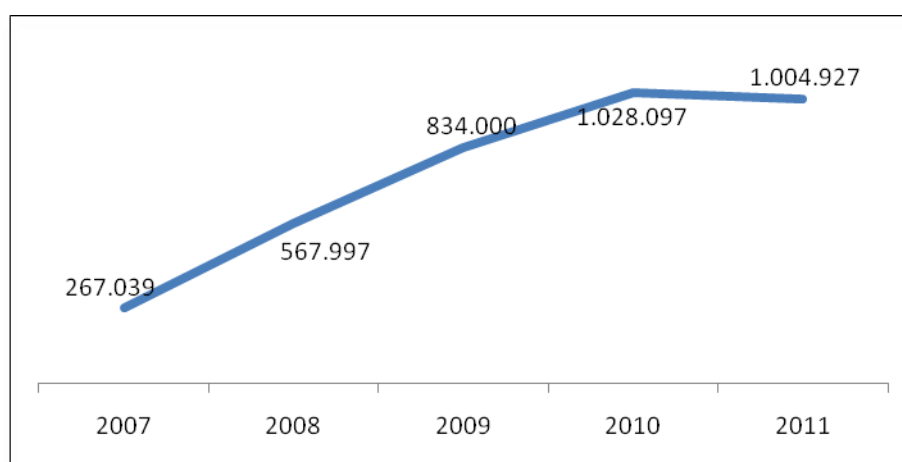
- Planul de administrare revizuit păstrează carentele de fond majore identificate în cadrul analizei efectuate la depunerea sa inițială, la data de 29 august 2012, față de care autoritatea tutelară a solicitat revizuirea conform Hotărârii nr.111/2012, referitoare la ipotezele utilizate în dezvoltarea strategiilor. Ipotezele abordate sunt nefundamentate și se poziționează în repetate rânduri în contradicție de fond cu celelalte date incluse în plan, utilizate la justificarea acestora.
- Principala ipoteză, din perspectiva asigurării atingerii obiectivelor și a respectării criteriilor de performanță, utilizată la elaborarea strategiilor aferente, este compusă din creșterea **constantă** a numărului de **pasageri**, creșterea **constantă** a **veniturilor**, rată a **inflației constantă**, rată de schimb valutar **constantă**. În acest sens, apreciem că, în nicio împrejurare, creșterea numărului de pasageri cu 30% în fiecare an față de

anul anterior, nu poate constitui un **element de certitudine** care să stea la baza unei proiecții economice realiste ci, mai degrabă ar putea constitui un **obiectiv** de atins care ar trebui fundamentat din punct de vedere economic. Premisa creșterii constante a numărului de pasageri este nerealistă în raport cu datele statistice privitoare la aeroporturile regionale concurente. Evidența acestei concluzii se poate observa cu ușurință și din reprezentarea grafică .

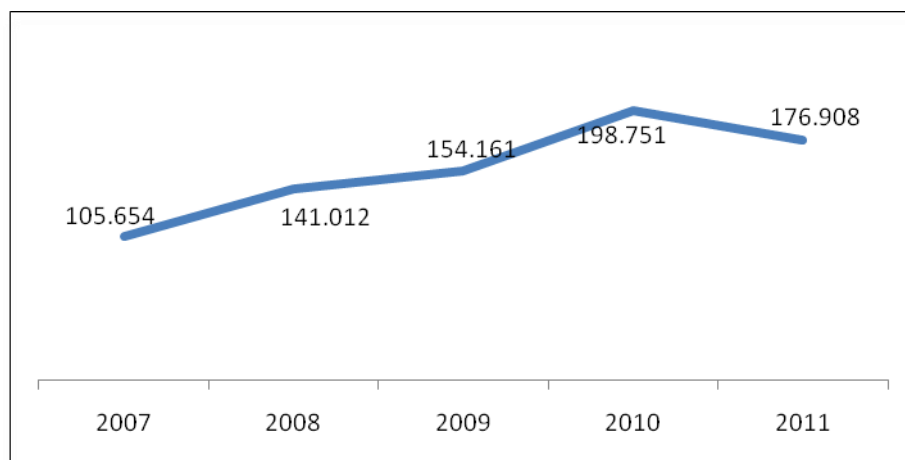
Total pasageri îmbarcați/debarcați pe Aeroportul Tîrgu Mureș în perioada 2007-2011



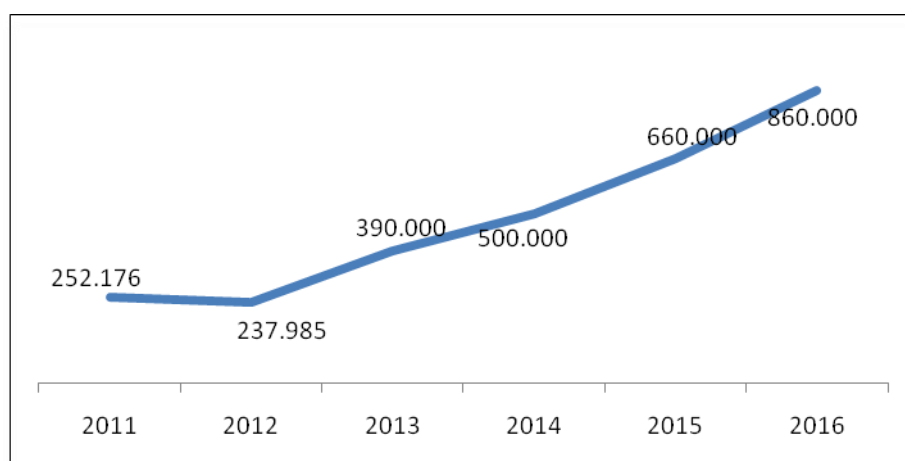
Total pasageri îmbarcați / debarcați pe Aeroportul Cluj-Napoca în perioada 2007-2011



Total pasageri îmbarcați / debarcați pe Aeroportul Sibiu în perioada 2007-2011



Creșterea prognozată a numărului de pasageri în perioada 2012 – 2016, conform Planului de administrare, pe Aeroportul Transilvania Tîrgu Mureș



- Din istoricul aferent prezentat în cadrul Planului de Administrare, se poate observa în mod evident că într-o perioadă de 5 ani niciunul dintre aeroporturile studiate **nu a avut o creștere constantă** a numărului de pasageri, indiferent de natura / quantumul investițiilor efectuate;
- 11 dintre cele 13 măsuri analizate pentru prognozarea creșterii numărului de pasageri (reprezentând 84,6%) propun efectuarea de investiții în infrastructură/echipamente/funcționalitate și în marketing/publicitate. Cu toate

acestea, Aeroporturile din Cluj-Napoca respectiv Sibiu au efectuat investiții masive de aceeași natură în ultimii ani, investiții estimate în cadrul Planului de Administrare la 100.000.000 Euro pentru fiecare, ori rezultatele nu au fost în nici un caz creșterea numărului de pasageri;

- tratând același tip de măsuri implementate în trecutul apropiat în cadrul unor aeroporturi concurente din același areal geografic, folosind în același timp resurse financiare mult inferioare acestora și având în vedere istoricul de fluctuație al numărului de pasageri în cadrul respectivelor aeroporturi, ***fundamentarea prognozei creșterii constante a numărului de pasageri este insuficientă și nerealistă.***

D.2.2. Atingerea obiectivelor stabilite:

I. Raportat la obiectivul „Finalizarea investițiilor în curs”, elementele Planului de Administrare revizuit prezintă următoarele deficiențe:

*Nu au fost **asumate** niciun fel de măsuri concrete pentru atingerea obiectivului, activitățile prezentate în cadrul acestei secțiuni a Planului de Administrare nu sunt corelate în mod clar cu strategia. Activitățile prezentate nu sunt detaliate, nefiind corelate cu procedurile de achiziție, cu duratele de realizare a fiecărei proceduri sau, cu specificul legal. O descriere a activităților cu specificul achizițiilor publice trebuie să conțină pașii legali în conformitate cu legislația specifică, alocarea resurselor umane pentru fiecare pas etc. Lipsa descrierii detaliate a activităților conduce la imposibilitatea considerării strategiei ca fiind fundamentată.*

Ar fi fost necesar să se identifice sursele de finanțare, modul de alocare al acestora, costurile estimate precum și veniturile nete estimate ale obiectivelor de investiții. Niciunul din aspectele menționate nu se regăsește la nivelul analizei financiare. Prezentarea costurilor estimate este nefundamentată prin lipsa menționării modului de obținere a prețurilor.

Nu sunt avute în vedere nici un moment în cadrul analizei financiare, în mod judicios, constrângerile și condiționalitățile la care este supusă Regia din perspectiva că este un operator economic care satisface o obligație de serviciu public și regulile de acordare a compensației financiare publice.

SUMARIZARE DEFICIENȚE CONSTATATE:

- Nu sunt definite ipotezele;
- Nu sunt asumate măsurile necesare;
- Activitățile nu sunt detaliate și nu se prezintă modul de alocare al personalului existent precum și modul de alocare al resurselor financiare.
- Nu sunt prognozate resursele umane și financiare ce urmează a fi utilizate;
- Fundamentarea tuturor prognozelor este insuficientă;
- Riscurile sunt vagi, insuficient detaliate;
- Măsurile de îndepărtare a riscurilor sunt nefundamentate;
- Analiza financiară este nefundamentată, neexistând corelare cu veniturile necesare, nefiind prezentată o analiză financiară realistă ci doar o estimare vagă a costurilor;
- Deși respectă cadrul de formă stabilit prin HCJM nr.111/2012, în ceea ce privește conținutul, strategia aferentă acestui obiectiv nu este fundamentată, existând în mod real riscul de neperformare în atingerea obiectivului statuat.

II. Raportat la obiectivul „Promovarea proiectului de dezvoltare infrastructură POS - T”, elementele Planului de Administrare revizuit prezintă următoarele deficiențe:

Activitățile necesare sunt insuficient detaliate, în special la activitățile c, e și f (a se vedea pag.50 și 51 din Planul de administrare) menționate în această secțiune. Activitățile trebuie să detalieze modul în care se implementează măsurile necesare pentru atingerea obiectivului. În cadrul acestei secțiuni trebuia specificat în mod detaliat modul și pașii necesari în care se va desfășura procedura de achiziție, resursele umane alocate, modul cum sunt motivate și atrase resursele de personal, sursele și pașii necesari suplimentării bugetului etc. (Practic se redau doar concepte de genul „Verificarea stadiului exproprierilor efectuate de Consiliul Județean Mureș pentru terenurile învecinate Aeroportului și necesare lucrărilor de extindere a acestuia, expropriere pentru cauză de utilitate publică. Solicitare suplimentare buget. Motivare și atragere personal în echipa de management a proiectului. Solicitarea de sprijin în aval tehnico-financiar în vederea completării proiectului”).

SUMARIZARE DEFICIENȚE CONSTATATE:

- Nu sunt definite ipotezele;
- Activitățile nu sunt detaliate, nu se prezintă modul de alocare al personalului existent și nici modul de alocare al resurselor financiare;
- Nu sunt prognozate resursele umane și financiare ce urmează a fi utilizate;
- Fundamentarea tuturor prognozelor este insuficientă;
- Riscurile sunt vagi, insuficient detaliate;
- Măsurile de îndreptare a riscurilor sunt nefundamentate;
- Analiza financiară este nefundamentată, neexistând corelare cu veniturile necesare, nefiind prezentată o analiză financiară realistă ci doar o estimare vagă a costurilor;
- Deși respectă cadrul de formă stabilit prin HCJM nr. 111/2012, în ceea ce privește conținutul, strategia aferentă acestui obiectiv nu este fundamentată, existând în mod real riscul de neperformare în atingerea obiectivului statuat.

III. Raportat la obiectivul „Diversificarea și ridicarea calității serviciilor aeroportuare în vederea creșterii veniturilor proprii și a gradului de autofinanțare”, elementele Planului de Administrare revizuit prezintă următoarele deficiențe:

Activitățile necesare sunt insuficient detaliate. Activitățile trebuie să detalieze modul în care se implementează măsurile necesare pentru atingerea obiectivului. În cadrul acestei secțiuni nu sunt prezentate resursele umane alocate, sursele financiare, pașii necesari implementării măsurilor.

Unica fundamentare realizată în cadrul acestei secțiuni se bazează pe creșterea constantă a numărului de pasageri. Așa cum s-a prezentat în cadrul pct. D.2.1. din cadrul expunerii de motive, acest aspect e insuficient fundamentat și nerealist.

SUMARIZARE DEFICIENȚE CONSTATATE:

- Nu sunt definite ipotezele;
- Activitățile nu sunt detaliate, nu se prezintă modul de alocare al personalului existent și nici modul de alocare al resurselor financiare;
- Nu sunt prognozate resursele umane și financiare ce urmează a fi utilizate;
- Fundamentarea prognozelor este insuficientă și nerealistă;
- Riscurile sunt vagi, insuficient detaliate;

- Nu există măsuri de îndepărtare a riscurilor;
- Nu există analiză financiară;
- Strategia nu respectă cadrul de formă stabilit prin HCJM nr. 111/2012, iar în ceea ce privește conținutul, strategia aferentă acestui obiectiv nu este fundamentată, existând în mod real riscul de neperformare în atingerea obiectivului statuat.

I. Raportat la obiectivul „Dezvoltarea colaborărilor și parteneriatelor pentru creșterea traficului aerian și a numărului de pasageri”, elementele Planului de Administrare revizuit prezintă următoarele deficiențe:

Măsurile prezentate nu sunt realiste. Măsura a) (a se vedea pag.58 din Planul de administrare), depinde de realizarea unor autostrăzi, nefiind o măsură care să poată fi asumată de către CA al RA, iar măsura b) presupune stimularea traficului de la terțe aeroporturi spre Târgu Mureș, nefiind o măsură care să poată fi asumată de către CA al RA.

- Activitățile nu sunt detaliate, nu se prezintă modul de alocare al personalului existent și nici modul de alocare al resurselor financiare;
- Nu sunt prognozate resursele umane și financiare ce urmează a fi utilizate;
- Fundamentarea prognozelor este insuficientă și nerealistă;
- Riscurile sunt vagi, insuficient detaliate;
- Măsurile de îndepărtare a riscurilor sunt nerealistice;
- **Nu există analiză financiară;**
- Strategia nu respectă cadrul de formă stabilit prin HCJM nr. 111/2012, iar în ceea ce privește conținutul, strategia aferentă prezentului obiectiv nu este fundamentată, existând în mod real riscul de neperformare în atingerea obiectivului statuat.

V. Raportat la obiectivul „Plata la scadență a serviciului datoriei”, elementele Planului de Administrare revizuit prezintă următoarele deficiențe:

Conceptul și abordarea sunt greșite întrucât pleacă de la premisa creșterii constante a veniturilor generate de creșterea constantă a numărului de pasageri. Ori, așa cum am arătat la pct.D.2.1. din expunere, această perspectivă este nerealistă și insuficient fundamentată.

SUMARIZARE DEFICIENȚE CONSTATATE:

- Nu există o fundamentare a prognozelor;
- Nu sunt prezentate riscurile;
- Nu sunt prezentate măsuri de îndepărtare a riscurilor;
- Nu există o analiză financiară;
- Nu sunt prezentate rezultatele preconizate;
- Strategia nu respectă cadrul de formă stabilit prin HCJM nr. 111/2012, iar în ceea ce privește conținutul, strategia aferentă prezentului obiectiv nu este fundamentată, existând în mod real riscul de neperformare în atingerea obiectivului statuat.

VI. Raportat la obiectivul „Promovarea potențialului regional și a serviciilor aeroportuare”, elementele Planului de Administrare revizuit prezintă următoarele deficiențe:

Lipsește sursele de finanțare, modul de alocare al acestora, costurile estimate precum și veniturile nete estimate. Niciunul din aspectele menționate nu se regăsește la nivelul analizei financiare. Bugetul nu este corelat cu amplasarea măsurilor prezentate.

SUMARIZARE DEFICIENȚE CONSTATATE:

- Nu există fundamentare a prognozelor;
- Nu sunt prezentate riscurile;
- Nu sunt prezentate măsuri de îndepărtare a riscurilor;

- Analiza financiară nu este fundamentată – se indică o sumă de 160.000 lei, fără precizarea sursei de finanțare, modul de determinare a acesteia sau de corelare cu alte cifre dintr-un buget cel puțin estimativ;
- Rezultatele aferente sunt nerealistice – sintagma „după implementarea strategiei, Aeroportul Transilvania Tîrgu Mureș va deveni cel mai important pol economic de dezvoltare a regiunii” (a se vedea pag.70 din Planul de administrare), poate fi un obiectiv și nu un rezultat, în sensul utilizat în cadrul unei strategii de administrare;
- Strategia nu respectă cadrul de formă stabilit prin HCJM nr. 111/2012, iar în ceea ce privește conținutul, strategia aferentă prezentului obiectiv nu este fundamentată, existând în mod real riscul de neperformare în atingerea obiectivului statuat.

VII. Raportat la obiectivul „Îndeplinirea activităților specifice Serviciului de Interes Economic General încredințat conform HCJM nr.107/2011 cu respectarea legislației interne și a Directivelor comunitare”, elementele Planului de Administrare revizuit prezintă următoarele deficiențe:

Deși de o importanță deosebită și cu implicații majore atât în activitatea Regiei, dar și a autorității tutelare, acest obiectiv este tratat cu maximă superficialitate. Astfel, se indică cu precizie activitățile care alcătuiesc SIEG, conform Hotărârii Consiliului Județean Mureș nr.107/2011, însă nu se face vreo referire la respectarea legislației interne și comunitare în îndeplinirea acestor activități specifice. Așa cum am arătat mai sus, obligația de serviciu public presupune ca, operatorului căruia i-a fost încredințat acest Serviciu, să îi poată fi acordată compensația financiară. O atare compensație nu se poate acorda în orice împrejurări și în orice quantum. Ea trebuie fundamentată cu respectarea unor reguli foarte stricte conform HCJ nr.107/2011 și a legislației aplicabile.

Consiliul de administrație apreciază că pentru atingerea acestui obiectiv, se impun doar două tipuri de măsuri, după cum urmează:

a. Cheltuirea judicioasă a sumelor primite de la Consiliul Județean în scopul exploatării normale a întregii baze tehnico materiale ce poate fi alocată activităților specifice SIEG;

b. Creșterea continuă a veniturilor proprii;

Nu se face nicio referire la necesitatea justificării oricăror compensații primite de la autoritatea tutelară, înainte de solicitarea oricăror sume de bani.

Nu se face nicio referire la necesitatea de a departaja în mod obiectiv cele două componente ale activității – cea comercială de cea de serviciu public.

Nu se face nicio referire la situația actuală în care se găsește Regia din perspectiva utilizării compensației publice.

Paradoxal, deși poate unul din cele mai importante obiective ale administratorului care gestionează bani publici, Planul nu abordează în mod amănunțit și judicios aceste aspecte. În consecință, sumarizând, putem afirma că:

- Nu sunt prezentate ipoteze ale strategiei;
- Nu există o fundamentare a prognozelor;
- Nu sunt prezentate riscuri;
- Nu sunt prezentate măsuri de îndepărtare a riscurilor;
- Analiza financiară nu este fundamentată;
- Rezultatele aferente sunt nerealistice;
- Strategia nu respectă cadrul de formă stabilit prin HCJM nr. 111/2012, iar în ceea ce privește conținutul, strategia aferentă prezentului obiectiv nu este fundamentată, existând în mod real riscul de neperformare în atingerea obiectivului statuat.

Astfel, din cele 7 strategii elaborate pentru atingerea obiectivelor statuate doar 2 respectă conținutul cadru stabilit prin HCJM nr.111/2012, și acestea doar formal (este

vorba de strategiile care abordează finalizarea investițiilor în curs și promovarea Proiectului de dezvoltare infrastructură POS – T). Mai mult, strategiile propuse prezintă carențe de fundamentare importante ce pot determina riscuri majore în derularea activităților.

D.2.3. Îndeplinirea criteriilor de performanță:

În conformitate cu contractele de mandat încheiate cu administratorii Regiei, criteriile de performanță sunt următoarele:

Nr. crt.	Denumirea indicatorului	Mod de calcul	UM	Nivel de realizat (cumulat de la 01.01.2012)*	Coeficient de pondere
1.	Realizarea veniturilor proprii și reducerea pierderilor	Grafic lunar	Mii lei	Min.4300	0,2
2.	Perioada de recuperare a creanțelor	Creanțe totale x nr. zile Cifra de afaceri	zile	max.30 zile intern și max.60 zile extern	0,01
3.	Perioada de rambursare a datoriilor	Datorii totale x nr. zile Cifra de afaceri	zile	max.30 zile	0,01
4.	Pondere cheltuielilor cu personalul în costuri	Chelt. cu pers x 100 Costuri totale	%	max.45	0,06
5.	Productivitatea muncii	Venituri proprii Nr. personal	Mii lei/ pers	Min.30	0,06
6.	Zile de inoperabilitate aeroportuară din motive imputabile regiei		zile	0	0,06
7.	Grad de autofinanțare-prin creșterea cifrei de afaceri și a profiturilor	Venituri proprii x 100 Cheltuieli totale	%	min.45	0,2
8.	Realizarea Programului de investiții și reparații	Grafic lunar pe obiective	Mii lei	I = 2.566 R = 1.020	0,2
9.	Număr de pasageri deserviți		Număr pasageri	Min 260.000	0,2
	TOTAL				1,0

Se poate constata că pentru fiecare criteriu de performanță, determinările sunt pur matematice, cuantificabile din punct de vedere matematic, economic sau financiar.

I. Raportat la criteriul de performanță – „Realizarea veniturilor proprii și reducerea pierderilor”, elementele Planului de Administrare revizuit prezintă următoarele deficiențe:

Deși de importanță deosebită, cu implicații atât în activitatea Regiei cât și asupra resurselor bugetare ale autorității tutelare, acest criteriu de performanță este sumar tratat (a se vedea pag.73/74 din Planul de Administrare). Astfel, pornindu-se de la considerente asupra situației actuale a criteriului de performanță, deși sunt prezentate 4 măsuri necesare strategiei, ele nu sunt însoțite de activitățile necesare pentru implementarea lor. De asemenea, sunt prezentate 2 riscuri, inclusiv 2 măsuri de îndepărtare a lor dar, riscurile sunt insuficient prezentate iar măsurile arătate nu sunt concrete și asumabile. Mai mult, analiza financiară realizată la acest criteriu prevede o prognoză a veniturilor din vânzarea biletelor care însă nu este fundamentată, întrucât creșterea constantă a numărului de pasageri nu este realistă.

SUMARIZARE DEFICIENȚE CONSTATATE:

- Nu sunt prezentate ipoteze ale strategiei;
- Nu există activități necesare;
- Nu există fundamentare a prognozelor;
- Analiza financiară nu este fundamentată;
- Rezultatele aferente nu pot fi validate;
- Strategia nu respectă cadrul de formă stabilit prin HCJM nr. 111/2012. În ceea ce privește conținutul, strategia aferentă acestui obiectiv nu este fundamentată, existând în mod real riscul de neperformare în atingerea obiectivului statuat.

II. Raportat la criteriul de performanță – „Perioada de recuperare a creanțelor”, elementele Planului de Administrare revizuit prezintă următoarele deficiențe:

Chiar dacă acest criteriu de performanță este bine definit (pag.74 – 90 din Planul de Administrare revizuit), pornindu-se de la o prezentare structurată a situației actuale și prezintă 18 măsuri necesare strategiei, respectiv 25 activități pentru implementarea măsurilor, el este structurat pe 2 ipoteze ale strategiei din care prima nu poate fi validată, având în vedere faptul că se bazează pe o creștere constantă nerealistă a veniturilor.

SUMARIZARE DEFICIENȚE CONSTATATE:

- Fundamentarea prognozelor nu este prezentată;
- Strategia respectă doar parțial cadrul de formă stabilit prin HCJM nr. 111/2012. În ceea ce privește conținutul, strategia aferentă prezentului criteriu este fundamentată, cu mențiunea însă că ipoteza privind creșterea constantă a veniturilor nu poate fi validată.

III. Raportat la criteriul de performanță – „Perioada de rambursare a datoriilor”, elementele Planului de Administrare revizuit prezintă următoarele deficiențe:

În mod similar cu criteriul anterior (a se vedea pag.90 – 106 din Planul de Administrare revizuit) și acest criteriu de performanță este definit, pornindu-se de la o prezentare structurată a situației actuale și prezintă 6 măsuri necesare strategiei, respectiv 15 activități pentru implementarea măsurilor - corect structurate, însă nu fundamentează prognozele efectuate, respectiv prima ipoteză a strategiei nu poate fi validată, având în vedere faptul că se bazează pe o creștere constantă nerealistă a veniturilor.

SUMARIZARE DEFICIENȚE CONSTATATE :

- Fundamentarea prognozelor nu este prezentată;
- Strategia respectă doar parțial cadrul de formă stabilit prin HCJM nr. 111/2012. În ceea ce privește conținutul, strategia aferentă prezentului criteriu este fundamentată, cu mențiunea că ipoteza privind creșterea constantă a veniturilor nu poate fi validată.

IV. Raportat la criteriul de performanță – „Ponderea cheltuielilor cu personalul în costuri”, elementele Planului de Administrare revizuit prezintă următoarele deficiențe:

Acest criteriu de performanță este prezentat la pag.106 – 114 din Planul de Administrare, fiind corect definit pornind de la o prezentare structurată a situației actuale. Sunt prezentate 7 măsuri necesare strategiei cu 13 activități de implementare a acestora, respectiv 1 risc cu o măsură de îndepărtare a lui corelată cu acesta, implicit o analiză financiară corect elaborată, însă lipsește fundamentarea prognozelor efectuate iar prima din cele 2 ipoteze ale strategiei prezentate nu poate fi validată, având în vedere faptul că se bazează pe o creștere constantă nerealistă a veniturilor.

SUMARIZARE DEFICIENȚE CONSTATATE:

- Fundamentarea prognozelor nu este prezentată;
- Strategia respectă doar parțial cadrul de formă stabilit prin HCJM nr.111/2012 iar, în ceea ce privește conținutul, strategia aferentă prezentului criteriu este fundamentată, cu mențiunea că ipoteza privind creșterea constantă a veniturilor nu poate fi validată.

V. Raportat la criteriul de performanță – „Productivitatea muncii”, elementele Planului de Administrare revizuit prezintă următoarele deficiențe:

Acest criteriu de performanță este amplu prezentat în Planul de Administrare – pag.114 – 125, fiind corect definit pornind de la o prezentare structurată a situației actuale. Sunt prezentate 20 măsuri necesare strategiei cu 14 activități de implementare a acestora, respectiv 1 risc cu o măsură de îndepărtare a lui corelată cu acesta, implicit o analiză financiară corect elaborată, fiind prezentat un rezultat cuantificabil și asumabil. Lipsește însă fundamentarea prognozelor efectuate iar, prima din cele 2 ipoteze ale strategiei prezentate nu poate fi validată, având în vedere faptul că se bazează pe o creștere constantă nerealistă a veniturilor.

SUMARIZARE DEFICIENȚE CONSTATATE:

- Fundamentarea prognozelor nu este prezentată;
- Strategia respectă doar parțial cadrul de formă stabilit prin HCJM nr.111/2012. În ceea ce privește conținutul, strategia aferentă prezentului criteriu este fundamentată, cu mențiunea că ipoteza privind creșterea constantă a veniturilor nu poate fi validată.

VI. Raportat la criteriul de performanță – „Zile de inoperabilitate aeroportuară din motive imputabile regiei”, elementele Planului de Administrare revizuit prezintă următoarele deficiențe:

Criteriul de performanță este prezentat în Planul de Administrare la pag.125 – 138 , fiind definit iar prezentarea situației actuale structurată, prezintă un număr de 4 măsuri necesare strategiei, fără însă a arăta care sunt activitățile necesare implementării acestor măsuri. Totodată nu sunt prezentate nici riscuri și pe cale de consecință nici măsuri de îndepărtare a lor iar, prima din cele 2 ipoteze ale strategiei prezentate nu poate fi validată, având în vedere faptul că se bazează pe o creștere constantă nerealistă a veniturilor.

SUMARIZARE DEFICIENȚE CONSTATATE:

- Fundamentarea prognozelor nu este prezentată;
- Strategia respectă doar parțial cadrul de formă stabilit prin HCJM nr.111/2012. În ceea ce privește conținutul, strategia aferentă prezentului criteriu este fundamentată, cu mențiunea că ipoteza privind creșterea constantă a veniturilor nu poate fi validată.

VII. Raportat la criteriul de performanță – „Grad de autofinanțare prin creșterea cifrei de afaceri și a profiturilor”, elementele Planului de Administrare revizuit prezintă următoarele deficiențe:

Acest criteriu de performanță, spre deosebire de cele anterior prezentate, este succint tratat – pag.139 – 142 din Planul de Administrare. Astfel, deși sunt prezentate un număr de 4 măsuri necesare strategiei, respectiv 4 activități pentru implementarea măsurilor, acestea sunt insuficient detaliate. Mai mult, pentru acest criteriu nu sunt definite riscurile, respectiv măsuri de îndepărtare a lor, nu este prezentată o analiză financiară și nu sunt prezentate rezultatele preconizate.

SUMARIZARE DEFICIENȚE CONSTATATE:

- Măsurile nu sunt detaliate;
- Activitățile nu sunt detaliate;
- Nu sunt definite riscurile și măsurile de îndreptare a riscurilor;
- Nu există analiză financiară;
- Nu sunt asumate rezultate specifice;
- Fundamentarea prognozelor nu este prezentată;
- Strategia nu respectă cadrul de formă stabilit prin HCJM nr.111/2012. În ceea ce privește conținutul, strategia aferentă prezentului criteriu nu este fundamentată, existând un risc major de neperformare. Datorită importanței acestui criteriu de performanță, riscul de neperformare al criteriului conduce la un risc major de neperformare al întregului Plan de Administrare.

VIII. Raportat la criteriul de performanță – „Realizarea Programului de investiții și reparații”, elementele Planului de Administrare revizuit prezintă următoarele deficiențe:

Cu toate că acest criteriu este amplu prezentat (pag. 142 – 163) în Planul de Administrare, el prezintă carențe semnificative.

Astfel, pentru acest criteriu nu au fost prezentate ipotezele care stau la baza strategiei de administrare, necesitățile și cauzalitatea necesităților aferente fiecărui obiectiv de investiție/reparare din cele 15 prezentate. Pentru fiecare dintre cele 15 obiective de investiție/reparare au fost efectuate descrieri sumare ale rezultatelor/necesităților.

La acest criteriu de performanță, emitentul Planului de Administrare nu și-a asumat nicio măsură concretă necesară strategiei pentru atingerea obiectivului. Fiecare dintre obiectivele menționate au fost tratate la modul general și deși au fost menționate rezultate ale finalizării investițiilor pentru fiecare obiectiv de investiții, nu au fost detaliate deloc măsurile necesare.

Astfel, nefiind asumate niciun fel de măsuri concrete pentru atingerea obiectivului, activitățile prezentate pentru acest criteriu în Planul de Administrare, nu sunt corelate în mod clar cu strategia. Activitățile prezentate nu sunt detaliate, nefiind corelate nici cu procedurile de achiziție, cu duratele de realizare a fiecărei proceduri, cu specificul legal etc. Ori, lipsa descrierii detaliate a activităților conduce la imposibilitatea considerării strategiei ca fiind fundamentată.

Deși au fost definite 5 riscuri, riscurile 2, 3 și 5 sunt riscuri vagi, insuficient detaliate, neexistând premisele identificării clare a acestora, iar măsurile de îndepărtare a riscurilor,

de o importanță vitală în performarea contractului, nu sunt suficient susținute, nefiind identificat personalul de specialitate necesar pentru îndepărtarea riscurilor.

În ceea ce privește analiza financiară, nu sunt identificate sursele de finanțare, modul de alocare al acestora, costurile estimate precum și veniturile nete estimate ale obiectivelor de investiții. Niciunul din aspectele menționate nu se regăsește la nivelul analizei financiare. Prezentarea costurilor estimate este nefundamentată prin lipsa menționării modului de obținere a prețurilor.

SUMARIZARE DEFICIENȚE CONSTATATE:

- Nu sunt definite ipotezele;
- Nu sunt asumate măsurile necesare;
- Activitățile nu sunt detaliate, nu se prezintă modul de alocare al personalului existent precum și modul de alocare al resurselor financiare;
- Nu sunt prognozate resursele umane și financiare ce urmează a fi utilizate;
- Fundamentarea tuturor prognozelor este insuficientă;
- Riscurile sunt vagi, insuficient detaliate;
- Măsurile de îndepărtare a riscurilor sunt nefundamentate;
- Analiza financiară este nefundamentată, neexistând corelare cu veniturile necesare, nefiind prezentată o analiză financiară realistă ci doar o estimare vagă a costurilor.
- Deși respectă cadrul de formă stabilit prin HCJM nr. 111/2012, în ceea ce privește conținutul, strategia aferentă acestui obiectiv nu este fundamentată, existând în mod real riscul de neperformare în atingerea obiectivului statuat.

IX. Raportat la criteriul de performanță – „Număr de pasageri deserviți”, elementele Planului de Administrare revizuit prezintă următoarele deficiențe:

Deși acest criteriu este definit (fiind prezentat la pag.163 – 174 din Planul de Administrare) nu au fost prezentate ipotezele care stau la baza strategiei de administrare ci doar situația funcțională actuală. Totodată, deși sunt prezentate prognoze referitoare la creșterea numărului de pasageri precum și 13 măsuri pentru creșterea traficului aerian, nu sunt prezentate activitățile necesare pentru implementarea măsurilor.

Prognozele referitoare la creșterea numărului de pasageri sunt nefundamentate și nerealiste. Deși strategia pentru creșterea numărului de pasageri stă la baza întregului Plan de Administrare, nu au fost detaliate și asumate niciun set de activități necesare pentru implementarea măsurilor. Or, simpla menționare a măsurilor ce urmează a fi implementate, fără stabilirea pașilor și resurselor implicate nu poate fi validată.

Principalul risc de neperformare al Planului de Administrare este lipsa fundamentării prognozelor efectuate în cadrul descrierii măsurilor. În acest sens este de observat faptul că, Aeroporturile din Cluj și Sibiu au implementat aceleași măsuri ca și cele menționate la acest criteriu, utilizând fonduri mult superioare celor estimate în cadrul Planului de Administrare, fără a avea rezultatele estimate de către emitentul acestuia, ceea ce este un argument în plus pentru relevarea lipsei de fundamentare reală și concretă a prognozelor prezentate, ceea ce constituie riscul cel mai important de neperformare al Planului de Administrare și implicit de nerespectare a obiectivelor și criteriilor de performanță stabilite.

SUMARIZARE DEFICIENȚE CONSTATATE:

- Fundamentarea tuturor prognozelor este insuficientă;
- Riscurile sunt vagi și insuficiente;
- Măsurile de îndepărtare a riscurilor sunt nefundamentate;
- Analiza financiară este nefundamentată, neexistând corelare cu veniturile necesare, nefiind prezentată o analiza financiară realistă ci doar o estimare vagă a costurilor;

- Deși respectă parțial cadrul de formă stabilit prin HCJM nr. 111/2012, în ceea ce privește conținutul, strategia aferentă acestui criteriu este nu fundamentată, existând un risc major de neperformare. Datorită importanței prezentului criteriu de performanță, riscul de neperformare al criteriului conduce la un risc major de neperformare al întregului Plan de Administrare.

Din perspectiva celor mai sus arătate, putem concluziona următoarele:

- din cele 9 strategii elaborate pentru atingerea criteriilor de performanță statuate, doar una respectă cadrul de formă stabilit prin HCJM nr. 111/2012 . Aceasta este strategia prezentată în cadrul criteriului de performanță **nr.8 „Realizarea Programului de investiții și reparații”** ;

- 5 strategii respectă doar parțial cadrul de formă stabilit, fiind omisă în principal fundamentarea prognozelor. Acestea sunt strategiile prezentate în cadrul criteriilor de performanță nr.2 - „Perioada de recuperare a creanțelor”, nr.3 - „Perioada de rambursare a datoriilor”, nr. 4 – „Ponderea cheltuielilor cu personalul în costuri”, nr.5 – „Productivitatea muncii” și nr.9 – „Număr de pasageri deserviți”.

- 3 strategii nu respectă cadrul de formă stabilit. Acestea sunt strategiile prezentate în cadrul criteriilor de performanță nr.1 – „Realizarea veniturilor proprii și reducerea pierderilor”, nr.6 – „Zile de inoperabilitate aeroportuară din motive imputabile regiei” și nr.7 – „Grad de autofinanțare prin creșterea cifrei de afaceri și a profiturilor”.

Mai mult, pe lângă neîncadrarea în conținutul conform stabilit prin HCJM nr.111/2012, strategiile propuse mai prezintă și carențe de fundamentare importante ce pot determina riscuri majore în derularea activităților.

E. CONCLUZII:

Așadar, deși au fost folosite date complexe referitoare la fluxul de pasageri din anii anteriori, respectiv la investițiile efectuate în cadrul Aeroporturilor Sibiu și Cluj-Napoca, prognozele date propun creșteri constante nerealiste care nu respectă tiparul prezentat (pentru Sibiu și Cluj), la un nivel al valorii investițiilor mult inferior celor realizate în cadrul acestor aeroporturi concurente și cu rezultate prognozate superioare acestora.

Cele mai importante criterii de performanță, „Gradul de autofinanțare - prin creșterea cifrei de afaceri și a profiturilor”, respectiv „Numărul de pasageri deserviți” sunt tratate în mod insuficient, deși succesul implementării strategiilor aferente celor două criterii de performanță stă la baza implementării întregului Plan de Administrare Revizuit, așa cum de altfel este menționat în cadrul acestuia.

Or, așa cum reține și expertul contractat, în concluziile raportului de evaluare, întrucât, **fundamentarea tuturor prognozelor prezentate în cadrul strategiilor este insuficientă**, nu există premisele unor calcule realiste asupra necesarului de resurse umane și financiare pentru implementarea planului.

Față de toate considerentele mai sus arătate, argumentate pe larg prin observațiile punctuale formulate de către expertul contractat pentru evaluarea Planului de Administrare revizuit – după la autoritatea tutelară de Consiliul de Administrație al regiei, acesta nu poate fi aprobat fiind nerealist și pe cale de consecință nefezabil.

În caz contrar, o aprobare a unui Plan de Administrare elaborat pe prognoze nefundamentate, pe premise nerealiste ar conduce la periclitarea realizării serviciului de interes economic general încredințat regiei prin HCJM nr.107/2011 privind încredințarea serviciului de interes economic general Regiei Autonome Aeroport Transilvania Tîrgu Mureș.

Astfel, conform dispozițiilor actului administrativ mai sus menționat, veniturile care vor fi luate în considerare la stabilirea compensației financiare acordate de către autoritatea

tutelară regiei, vor include toate veniturile obținute din activitățile care fac obiectul serviciului de interes economic general, precum și eventualul profit din celelalte activități desfășurate de regie, altele decât cele aferente serviciului de interes economic general.

Ori, o estimare nerealistă a veniturilor ce ar putea fi realizate, prin implementarea unor strategii insuficient fundamentate, elaborate pe prognoze eronate ar conduce în timp la o creștere a compensației financiare peste pragul prognozat putând induce chiar o nevoie de bugetare integrală, ceea ce contravine în esență reglementărilor OUG nr.109/2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice, aplicabile regiei, ce instituie tocmai o premisă legislativă de creștere a eficienței economice.

Mai mult, într-o atare situație, o bugetare integrală contravine principiilor concurențiale comunitare, în acest sens compensațiile financiare fiind raportate anual la Consiliul Concurenței, termenul de păstrare a informațiilor privitoare la sumele alocate fiind de 10 ani de la data ultimei compensații.

Prin urmare, având în vedere și prevederile O.U.G. nr. 109/2011, precum și pe cele ale HCJM nr.65/2012 și HCJM nr.111/2012, supunem aprobării proiectul de hotărâre alăturat privind respingerea Planului de Administrare revizuit al Consiliului de Administrație al Regiei Autonome „Aeroportul Transilvania” Tîrgu Mureș, prin care propunem totodată și măsurile necesare în vederea asigurării posibilității de numire a unui nou Consiliu de Administrație la Regia Autonomă „Aeroportul Transilvania „ Tîrgu Mureș, în condițiile legii.

PREȘEDINTE

Ciprian Dobre