



MINISTERUL TRANSPORTURILOR
COMPANIA NAȚIONALĂ DE CĂI FERATE „CFR” -S.A.
BUCUREȘTI, ROMÂNIA

Registrul Comerțului J/40/9774/1998, CUI : R 11054529
București, Bd. Dinicu Golescu nr.38, sect.1, cod poștal: 010873

OCSM-CM-AFER
SR EN ISO 9001:2008
Certificat SMC Nr. 301
SR EN ISO 14001:2005
Certificat SMM Nr.114

Direcția Pregătire Derulare Investiții
Seviciul Programare Aplicații, Analiză Cost și Indicatori TE
Nr. 13/1/ 10 / 14.08.2015

Tel. 0372/843297 tel. Cfr 122 375

SARLT 25.08.2015

Către:

CONSILIUL JUDEȚEAN CLUJ

CONSILIUL JUDEȚEAN CLUJ	
REGISTRATURA GENERALĂ	
Nr. 14323	DIR. [Signature]
Nr. anexe	Data 24. AUG. 2015
SECRETARUL JUDEȚ. [Signature]	

Spre știință:

MINISTERUL TRANSPORTURILOR
D-nei Secretar de Stat Maria Magdalena GRIGORE

MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE

Direcția Generală Analiză, Programare și Evaluare
D-nei Director Mihaela TOADER

Autoritatea de Management POS-Transport
D-lui Director General Adjunct Ionuț MICU

Referitor la: adresa Consiliului Județean Cluj - Direcția Dezvoltare și Investiții nr. 14323/22.07.2015 și 12457/27.07.2015

Subiect: punct de vedere al CNCF CFR SA privind promovarea proiectului „Dezvoltarea infrastructurii de transport intermodal pentru pasageri și marfă la Aeroportul Internațional Avram Iancu Cluj”

În urma adresei Consiliului Județean Cluj - Direcția Dezvoltare și Investiții nr. 12457/27.07.2015 privind promovarea proiectului „Dezvoltarea infrastructurii de transport intermodal pentru pasageri și marfă la Aeroportul Internațional Avram Iancu Cluj” vă comunicăm următoarele:

I. Observații privind promovarea investiției

- 1) Prin Hotărârea Consiliului de Administrație al CNCF CFR SA nr. 19/26.01.2015 a fost aprobată oportunitatea asocierii CNCF CFR SA cu autoritățile publice locale - Consiliul Județean Cluj, Primăria Municipiului Cluj-Napoca și R.A. Aeroportul Internațional Avram Iancu Cluj și s-a dat acordul de principiu al CNCF CFR SA în vederea promovării proiectului „Dezvoltarea infrastructurii de transport intermodal pentru pasageri și marfă la Aeroportul Internațional Cluj-Napoca” fără nici un angajament cu impact financiar și juridic din partea CNCF CFR SA, cu valorificarea, dacă este posibil, a facilităților existente și numai în situația în care Ministerul Transporturilor consideră prioritar acest proiect față de altele.
- 2) Prin Hotărârea Consiliului de Administrație al CNCF CFR SA nr. 24/12.02.2015, Consiliul de Administrație al CNCF CFR SA a luat la cunoștință de materialul supus atenției respectiv “Referat de analiză privind noua situație creată de solicitarea Consiliului Județean Cluj prin care CNCF CFR SA este implicat direct ca titular al investiției, în vederea promovării proiectului „Dezvoltarea infrastructurii de transport intermodal pentru pasageri și marfă la Aeroportul Internațional Cluj-Napoca”.
- 3) Prin adresa nr. 1C/166/12 februarie 2015, CNCF CFR SA s-a adresat Direcției Feroviare din cadrul Ministerului Transporturilor, solicitând acesteia să comunice dacă proiectul nominalizat face parte din strategia de implementare a Master Planului General de Transport al României și dacă finanțarea acestuia este considerată prioritară în negocierile cu Comisia Europeană pe marginea planului financiar al

Programului Operațional Infrastructură Mare 2014 – 2020. Nu s-a primit încă un răspuns punctual, având în vedere că acest program a fost aprobat de către Comisia Europeană în data de 10 iulie 2015.

- 4) În Master Planul General de Transport (varianta iulie 2015), la cap. 7 Transport aerian subcap. 7.6 Sinteza situației existente și intervențiilor propuse pe aeroporturi – Program de modernizare a aeroportului Cluj Napoca la punctul 7.6.55 se precizează că proiectul de modernizare a Aeroportului Cluj Napoca va fi implementat de Aeroportul Cluj Napoca.
- 5) În Master Planul General de Transport (varianta iulie 2015), la cap.8 Transport Multimodal subcap. 8.4 Testarea intervențiilor – Cluj Napoca (Terminal nou sau modernizat) punctul 8.4.34 se precizează: AECOM propune renovarea terminalului existent Cluj Napoca Est pentru creșterea eficienței, reducerea costurilor și timpului de tranzit, dar și pentru a promova creșterea economică din sectorul multimodal. Dacă redeschiderea terminalului existent nu este posibilă, atunci recomandarea noastră este construcția unui terminal nou. La punctul 8.4.34 se precizează: Proiectul va fi implementat conform mecanismelor descrise în **paragraful 8.4.6**. Dezvoltarea terminalelor multimodale este considerată ca fiind foarte importantă pentru dezvoltarea transportului feroviar de marfă din România întrucât acestea vor permite transportului feroviar să concureze într-un sector modern și în creștere.
- 6) În Master Planul General de Transport (varianta iulie 2015, aprobată de Comisia Europeană), la Capitolul 8. Transport Multimodal, Subcapitolul 8.4 Testarea intervențiilor, paragraful 8.4.6, se precizează: În toate cazurile, este evidențiat faptul că Autoritățile locale vor asigura accesul rutier și autorizațiile de construire necesare pentru accesul operatorilor privați. CFR SA va asigura accesul feroviar la terminale, iar operatorii privați vor proiecta, construi și opera aceste terminale. Extras din MPGT(varianta iulie 2015):

Terminalele multimodale noi și modernizate

- 8.4.2 Aceste propuneri se înscriu în categoria Obiective la nivel înalt pentru îmbunătățirea eficienței economice. Mai întâi cele două terminale noi sunt urmate de terminalele modernizate existente.
- 8.4.3 Terminalele noi sunt acelea pentru care locațiile nu există în acest moment.
- 8.4.4 Terminalele modernizate sunt acelea care există în prezent dar care au nevoie de lucrări de modernizare, pentru a putea facilita operațiunile moderne solicitate de industria logistică modernă.
- 8.4.5 De asemenea, AECOM a efectuat o analiză comparativă a alternativei de construcție nouă pentru terminalele existente, iar rezultatele modelului au fost analizate în ambele scenarii.
- 8.4.6 În toate cazurile, este evidențiat faptul că Autoritățile locale vor asigura accesul rutier și autorizațiile de construire necesare pentru accesul operatorilor privați. CFR SA va asigura accesul feroviar la terminale, iar operatorii privați vor proiecta, construi și opera aceste terminale.

Aspecte instituționale – Funcționarea terminalelor multimodale

- 8.4.7 În general, terminale multimodale lucrează mai eficient atunci când sunt operate de către sectorul privat, întrucât companiile din acest sector sunt întreprinzătoare în operațiuni, personal, costuri și reinvestirea în tehnologia modernă și de echipamente de manevrare. Unele terminale oferă servicii cu valoare adăugată, cum ar fi încărcarea și descărcarea containerelor, reparații cutii de navetă și livrări locale, ca modalități de maximizare a veniturilor. Se recomandă ca terminalele din România să fie orientate comercial în activitățile sale de operare, care să ofere operatorilor și clienților flexibilitatea de care au nevoie pentru a avea succes. Operarea terminalelor de către entitățile private nu exclude finanțarea parțială a terminalelor din fonduri UE, cu condiția ca această finanțare să fie acordată în condițiile calcului funding-gap și nu constituie o subvenție acordată operatorilor.
- 8.4.8 Cu privire la recomandările ce sunt incluse mai departe în acest capitol, este important să precizăm că am considerat că nu vor exista niciun fel de bariere administrative în operarea acestora terminale multimodale private. Cu toate acestea, este important de avut în vedere faptul că pot exista dificultăți legislative legate de transferul terminalelor de la CFR Marfă sau autoritățile locale către operatorii privați. Deoarece aceste dificultăți sunt diferite pentru fiecare locație în parte, este important ca aceste întârzieri să fie luate în considerare la proiectare fiecărui terminal în parte. În unele cazuri, datorită acestor dificultăți, soluția fezabilă poate fi construcția unui terminal nou.
- 8.4.9 O metodă din ce în ce mai des întâlnită pentru construcția acestor terminale multimodale este ca autoritățile publice să ofere terenul necesar precum și aprobările necesare, iar construcția și operarea să fie licitate către sectorul privat, pentru a minimiza riscurile Statului și de a încuraja inovația și a crește valoarea banilor aduse de expertiza sectorului privat. Acest model de afacere va reduce și costurile de operare ale containerelor, ceea ce va crește competitivitatea față de sectorul rutier.“

- 7) În *Strategia de dezvoltare a Județului Cluj 2014-2020* cap. 2 *Economia Județului* subcap. 2.2 *Analiza sectorială* punctul *Sectorul Primar* se menționează: *Sectorul agricol este relativ slab dezvoltat, contribuind cu doar 5% la Produsul Intern Brut al județului și cu 19% la producția agricolă regională, în condițiile în care dispune de aproape 20% din terenurile agricole ale regiunii. Prin urmare, productivitatea medie a agriculturii județene este similară cu cea de la nivel regional. Cea mai importantă contribuție o are producția vegetală, cu 55%, urmată de sectorul zootehnic cu 44%, în timp ce serviciile agricole dețin mai puțin de 1% din valoarea adăugată generată în agricultură.* La punctul *Sectorul Secundar* se precizează: *În ultimii ani, industria județului a înregistrat schimbări structurale majore, respectiv o reorientare dinspre ramurile cu competitivitate redusă (textile, încălțăminte, mobilă), caracterizate prin competitivitate redusă și valoare adăugată scăzută, către cele înalt competitive, orientate către piața externă (echipamente IT&C, componente auto).* La punctul *Sectorul Terțiar* se precizează: *În ceea ce privește structura sectorului terțiar, ponderea cea mai mare o dețin serviciile cu caracter comercial (comerț-reparații, hoteluri și restaurante, transporturi), cu 46% din totalul valorii adăugate generate de sectorul serviciilor, urmate de cele financiare și imobiliare (28%) și cele publice, cu doar 26%.*
- 8) În *Județul Cluj*, industria este dezvoltată astfel: industria alimentară – produse obținute din agricultura ecologică, industria și comerțul de produse alimentare, industria de echipamente IT&C, industria energetică, industria construcțiilor metalice, industria de produse chimice, industria textilă și a articolelor de îmbrăcăminte, industria metalurgică, industria mobilei, industria mijloacelor de transport, industria celulozei și hârtiei, industria cauciucului și maselor plastice, industria de mașini și echipamente, industria extractivă. Există următoarele aglomerări industriale: hârtie și produse din hârtie (*Dej*), metalurgie (*Câmpia Turzii*), materiale de construcții (*Turda*), mobilă (*Gherla*), echipamente IT&C, chimie (medicamente), mijloace de transport (feroviar), poligrafie și reproducerea înregistrărilor (industrii creative) și construcții metalice, toate în zona *Cluj-Napoca*.
- 9) Nu a fost stabilit un coordonator pentru toate investițiile propuse de către *Consiliul Județean Cluj* și *R.A. Aeroportul Internațional Avram Iancu Cluj*.
- 10) Nu au fost stabilite la nivelul *Ministerului Transporturilor* și *CNCF CFR SA* entități afiliate care pot să fie implicate în implementarea aplicației propuse de către *Consiliul Județean Cluj* și *R.A. Aeroportul Internațional Avram Iancu Cluj*.
- 11) *CNCF CFR SA* nu este în măsură, la această dată, să dovedească capacitatea financiară și operațională pentru a realiza cele trei obiective de investiții conexe investiției propuse de către *Consiliul Județean Cluj* și *R.A. Aeroportul Internațional Avram Iancu Cluj*.
- 12) În prezent nu există fișe de buget pentru obiectivele de investiții propuse de *Aeroportul Internațional Avram Iancu Cluj RA* în niciunul din programele de investiții ale *Ministerului Transporturilor* sau ale unităților care funcționează sub autoritatea *Ministerului Transporturilor*, respectiv *CNCF CFR-SA* și *CNDADNR-SA*.
- 13) *CNCF CFR SA* are nevoie de aprobarea conducerii *Ministerului Transporturilor* privind implicarea în susținerea unor investiții conexe investiției de bază propusă de *R.A. Aeroportul Internațional Avram Iancu Cluj*.
- 14) *CNCF CFR SA* nu are în strategia proprie construirea unui terminal intermodal nou în locația *Cluj*.

II. Observații generale:

- 1) În conformitate cu definițiile aprobate și adoptate la *Geneva* în iunie 2010 de către *Grupul de Lucru privind Statistica Transporturilor al Comisiei Economice pentru Europa* din cadrul *Organizației Națiunilor Unite (WP 6 ONU – CEE)*, a fost reiterată și agreeată definiția conform căreia transportul intermodal este un caz particular al transportului multimodal, efectuat în una și aceeași Unitate de Transport Intermodal – UTI prin moduri succesive de transport și fără divizarea mărfii la schimbarea modurilor de transport.
- 2) Transferul intermodal cel mai avantajos este cel tip auto-cale ferată, naval-cale ferată, containerele de pe mijloacele de transport auto și cele care sunt transportate cu nave fiind standardizate și manipulate cu ușurință cu ajutorul utilajelor tip reach-stacker sau macarale capră și pot fi transferate direct în vagoanele de marfă fără a mai fi necesare și alte tipuri de manipulări suplimentare.
- 3) Conform definițiilor și managementului transportului intermodal, în incinta terminalului intermodal trebuie operate containere standardizate între modurile de transport rutier și feroviar.
- 4) Lanțul logistic prevede operarea între modurile de transport rutier și aerian în incinta unității Cargo Aeroport cu containere tip cargo pentru aeronave, diferite de cele utilizate la operarea între modurile de transport rutier și feroviar.

- 5) Termenul „terminal cargo CFR” este impropriu pentru infrastructura feroviară; termenul corect este terminale intermodale sau centru intermodal de transport marfă;
- 6) Datorită timpilor de așteptare mari pentru a se forma un tren complet, reiese faptul că pentru transportul aerian, transbordarea mărfii pe mijloace de transport auto este mult mai facilă în detrimentul transbordării mărfii în mijloace de transport feroviare.
- 7) **Interconectarea rețelei feroviare cu transportul aerian de pasageri este o acțiune necesară și oportună, deoarece asigură îmbunătățirea conectivității rețelei feroviare și creșterea accesibilității transportului feroviar de pasageri pentru clienții care aleg avionul în vederea deplasărilor pe distanțe lungi. În condițiile în care vor putea fi organizate în zonă servicii feroviare cadențate cu frecvență ridicată, există premise pentru o consolidare relevantă a traficului feroviar de pasageri prin preluarea unor fluxuri intermodale feroviar-aerian, cu consecințe privind creșterea veniturilor din exploatare ale companiei.**

III. Observații specifice:

- 1) *R.A. Aeroportul Internațional Avram Iancu Cluj* a transmis către *CNCF CFR SA* prin adresa nr. 6390/06.07.2015, Analiza Cost-Beneficiu a proiectului „*Studii pentru dezvoltarea infrastructurii de transport intermodal pentru pasageri și marfă la Aeroportul Internațional Cluj-Napoca*” care înlocuiește proiectul „*Dezvoltarea infrastructurii de transport intermodal pentru pasageri și marfă la Aeroportul Internațional Cluj-Napoca*”, a cărei documentația a fost depusă în luna februarie 2015 la sediul *CNCF CFR SA* cu scopul de a obține un acord de asociere între *CNCF CFR SA* și autoritățile publice locale - *Consiliul Județean Cluj, Primăria Municipiului Cluj-Napoca* și *R.A. Aeroportul Internațional Avram Iancu Cluj* în vederea depunerii aplicației electronice pentru accesarea fondurilor puse la dispoziție de către *Comisia Europeană* prin instrumentul financiar *Connecting Europe Facility (CEF) 2014-2020*.
- 2) În cadrul Capitolului *Analiza Opțiunilor* din Analiza Cost Beneficiu, subcapitolul 2.2.3 *Varianta Optimă* se menționează că în urma analizei a rezultat ca varianta optimă soluția 2;
- 3) Se regăsesc numai parametri constructivi și funcționali ai terminalului cargo CFR din care nu reies capacitățile efective de încărcare a trenurilor de marfă;
- 4) Nu se prezintă o prognoză de dezvoltare a traficului de marfă pentru termen mediu și lung bazată pe strategia de dezvoltare a municipiului *Cluj* sau a *Regiunii de Nord-Vest*;
- 5) Nu s-au prezentat obiective economice sau industriale în zona municipiului *Cluj* care să utilizeze transportul de mărfuri de tip containerizat, deși există următoarele aglomerări industriale în zona *Județului Cluj*: hârtie și produse din hârtie (*Dej*), metalurgie (*Câmpia Turzii*), materiale de construcții (*Turda*), mobilă (*Gherla*), echipamente *IT&C*, chimie (medicamente), mijloace de transport (feroviar), poligrafie și reproducerea înregistrărilor (industrii creative) și construcții metalice, toate în zona *Cluj-Napoca*.
- 6) Nu există documente privind implicarea *SNTFC CFR CALATORI SA* sau a operatorilor privați în strategia de dezvoltare a transportului de călători din zona Aeroportului către stații de cale ferată din zona municipiului *Cluj* sau alte stații de cale ferată din regiune.
- 7) Obiectivele vizate a fi realizate în urma aprobării finanțărilor solicitate pentru soluția 2 (considerată optimă de către realizatorii studiului), care au constituit obiectul Studiului de Fezabilitate și Analizei Cost Beneficiu aferente sunt următoarele:

1. Cargo aeroport :

- Titular: *Consiliul Județean Cluj și Aeroportul International Avram Iancu Cluj RA*;
- Perioada de construire prognozată: 2016-2017;
- Cost estimativ: **13.248.352 Euro fără TVA**;

2. Gara CFR Călători Cluj Napoca:

- Titular: *Compania Națională de Căi Ferate CFR SA*;
- Perioada de construire prognozată: 2018-2019;
- Cost estimativ: **14.934.000 Euro fără TVA**;

3. Legătura pentru pasageri Stație CFR Cluj Napoca – terminal aeroport:

- Titular: *Compania Națională de Căi Ferate CFR SA*.
- Perioada de construire prognozată: 2018-2019;
- Cost estimativ: **12.097.000 Euro fără TVA**;

4. Terminal cargo CFR:

- Titular: *Compania Națională de Căi Ferate CFR SA*
- Perioada de construire prognozată: 2018-2020.
- Cost estimativ: **26.495.000 Euro fără TVA**

5. Legătura între cargo CFR și cargo aeroport:

- Titular: Consiliul Județean Cluj și C.N.A.D.N.R-SA;
- Perioada de construire prognozată: 2019-2020;
- Cost estimativ: **4.646.970 Euro fără TVA;**

- 8) Schema de finanțare sugerată de către proiectant pentru obiectivele de investiții 2, 3, 4 și parțial 5 este: 85% fonduri europene, 15% fonduri proprii ale *CNCF CFR SA*. Suma necesară pentru realizarea obiectivelor de investiții noi conexe obiectivului 1, respectiv obiectivele 2, 3, 4 care vor contribui la funcționarea infrastructurii de transport intermodal pentru pasageri și marfă în zona *Aeroportului Cluj* este de 53.526.000 Euro fără TVA, din care partea care trebuie asigurată de *CNCF CFR SA*, din fonduri proprii este de 8.028.900 Euro fără TVA.
- 9) În cadrul Capitolului *Analiza Opțiunilor* din *Analiza Cost Beneficiu* subcapitolul 2.2.2 *Soluția 2*, punctul 1 - *Terminal cargo aeroport* (idem *Soluția 1*) se menționează: *Capacitatea de operare va fi de 6 aeronave, 8 autotrenuri pentru încărcare și respectiv 8 autotrenuri pentru descărcare*. Nu se specifică dacă numărul de aeronave (6) este pe zi sau pe lună. S-a presupus că informația se referă la operarea mărfurilor pe zi.
- 10) Dimensiunile containerelor transportate pe modurile de transport aerian și feroviar sunt diferite, astfel:
- containerele tip cargo care pot fi introduse în cala unei aeronave *Boeing 747-8F* (una din cele mai mari aeronave de tip transport marfă) au volume între minim 2,17 m³ / container cargo și maxim 73,8 m³ / container tip paleți, iar volumul de transportat total al aeronavei este de 858,4 m³;
 - containerele pentru transportul de marfă pe calea ferată High Cube 40' au volumul de 76,28 m³ (26,512 tone);
- 11) Având în vedere capacitățile containerelor prezentate mai sus și efectuând următoarele calcule:
- volumul de transportat total al aeronavei *Boeing 747-8F* este de 858,4 m³;
 - un tren de lungimea de 750 m (un vagon de transport marfă are aproximativ 16 m) se compune din aproximativ 45 de vagoane,
- rezultă că:
- volumul de transport a unui garnitură complete este $45 \times 76,28 \text{ m}^3 = 3.432,6 \text{ m}^3$ sau $45 \times 26,512 \text{ tone} = 1.193,04 \text{ tone}$;
 - este nevoie de patru aeronave tip 747-8F cargo pentru a umple un tren complet ($3.432,6 \text{ m}^3 / 858,4 \text{ m}^3 = 3,99$).
- 12) În cazul implementării proiectului de construire a centrului intermodal, traficul cargo prognozat în anul 2038 este de 12.800 tone/an, față de traficul cargo de 2.800 tone/an prognozat în anul 2020 în scenariul în care nu se construiește centrul intermodal; conform calculelor, rezultă că transportul cantității preconizate pentru anul 2038 se realizează în 10 zile cu un singur convoi de 45 de vagoane de transport marfă/zi.
- 13) Din *Analiza cost beneficiu* prezentată lipsesc elemente fundamentale ale indicatorilor de performanță:
- a) categoriile de mărfuri tip cargo care ar putea fi desfășurate în zonele Cargo CFR și Cargo a *Aeroportului Cluj* (Observație: în documentația prezentată în luna februarie 2015 erau prezentate categoriile de mărfuri care urmau să fie transportate: pachete mici și documente; cargo transportat la comanda cu aeronave mici; cargo expediat de firme de expediții din zonă și poșta și cargo expediate în cala aeronavelor companiilor tradiționale de transport aerian);
 - b) prognozele de trafic pentru transportul de marfă pe calea ferată;
 - c) prognozele de călători pentru transportul de pasageri pe cale ferată;
 - d) prognozele de călători pentru transportul de pasageri cu avionul.

IV. Concluzii:

- 1) Datele utilizate pentru analiza cost-beneficiu revizuită nu sunt complete și nu sunt relevante atât pentru investiția de bază, cât și pentru investițiile conexe necesare a fi realizate de *CNCF CFR SA* în calitate de titular al acestora;
- 2) Nu sunt fezabile pentru *CNCF CFR SA* investițiile aferente funcțiunii de transport intermodal de marfă a centrului intermodal propus de *R.A. Aeroportul Internațional Avram Iancu Cluj* din următoarele motive:
 - impune implicarea financiară a CFR SA pentru investiții în infrastructură feroviară publică;
 - impune implicare financiară nejustificată a CFR SA în exploatare;
 - nu sunt identificate fluxuri de trafic pentru sistemul feroviar;
 - impune schimbarea legislației în vigoare, respectiv includerea terminalelor intermodale în *Anexa 2 - Elementele concrete ale infrastructurii feroviare publice* din cadrul *Hotărârii nr. 581 din 10 septembrie 1998 privind înființarea Companiei Naționale de Cai Ferate "C.F.R." - S.A. prin reorganizarea Societății Naționale a Cailor Ferate Române*, cu modificările ulterioare;
- 3) Este viabilă fezabilitatea pentru investițiile aferente funcțiunii de transport multimodal de pasageri a centrului intermodal propus pe rutele dintre *Aeroportul Internațional Avram Iancu Cluj* și orașul *Cluj*

Napoca (cu material rulant ușor), cât și pentru rutele dintre *Aeroportul Internațional Avram Iancu Cluj* și orașele mari din regiune (cu tren de pasageri), însă nu există date suficiente în analiza cost-beneficiu prezentată care să susțină acest scenariu;

- 4) În conformitate cu prevederile Capitolului 8. *Transport Multimodal*, Subcapitolul 8.4 *Testarea intervențiilor*, paragraful 8.4.6 din *Master Planul General de Transport* aprobat în luna iulie 2015, CNCF CFR SA poate fi implicată numai în asigurarea accesului feroviar la terminale, iar operatorii privați vor proiecta, construi și opera aceste terminale.

Având în vedere cele de mai sus, considerăm următoarele:

- 1) este necesară o revizuire a condițiilor de promovare a investiției pe următoarele direcții de dezvoltare:
 - pentru componentele 4 și 5 ale proiectului trebuie identificați alți parteneri pentru depunerea aplicației, deoarece în condițiile actuale investiția propusă de *Consiliul Județean Cluj R.A. Aeroportul Internațional Avram Iancu Cluj* este o investiție de tipul „Investiții finanțate de terți” pentru care *Compania Națională de Căi Ferate CFR SA* poate să emită un aviz de principiu, însă numai pentru racordul feroviar la terminalul care va fi proiectat, construit și operat de către operatorii privați;
 - componentele 2 și 3 impun dezvoltarea unor capacități feroviare noi, suplimentar față de prioritățile investiționale din cadrul MPGT, care implică analize suplimentare multicriteriale privind fezabilitatea acestora la nivelul operatorilor de transport feroviar, operatorilor de transport local, *CNCF CFR-SA*, *Consiliului Județean Cluj* și *Ministerului Transporturilor*.
- 2) *CNCF CFR SA* își menține punctele de vedere privind acordul de principiu al *CNCF CFR SA* privind variantele de amplasament și execuție, emis în anul 2013, precum și acordul de principiu privind promovarea proiectului „*Dezvoltarea infrastructurii de transport intermodal pentru pasageri și marfă la Aeroportul Internațional Cluj-Napoca*” emis prin Hotărârea *Consiliului de Administrație al CNCF CFR SA* nr. 19/26.01.2015, în aceleași condiții: fără nici un angajament cu impact financiar și juridic din partea *CNCF CFR SA*, cu valorificarea, dacă este posibil, a facilităților existente și numai în situația în care *Ministerul Transporturilor* consideră prioritar acest proiect față de altele;
- 3) *CNCF CFR SA* poate fi implicată numai în asigurarea accesului feroviar la terminale, în conformitate cu prevederile Capitolului 8. *Transport Multimodal*, Subcapitolul 8.4 *Testarea intervențiilor*, paragraful 8.4.6 din *Master Planul General de Transport* aprobat în luna iulie 2015.

Director General Adjunct Investiții

Marius Marian CHIPER



Director Direcția Pregătire Investiții

Luca Macedon IRIMESȘ

Șef Serviciu Programare Aplicații, Analiză Cost și Indicatori TE

Adrian DRAGOMIRESCU