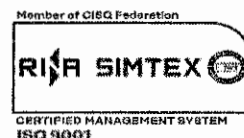




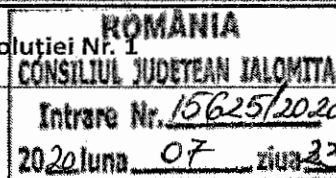
ROMÂNIA

CONSILIUL JUDEȚEAN IALOMIȚA



Tel.: 0243 230200
Fax: 0243 230250

Slobozia - Piața Revoluției Nr. 1



web: www.cicnet.ro
e-mail: cji@cicnet.ro

PROIECT

PROIECT DE HOTĂRÂRE NR. _____

privind concesionarea prin licitație a unor bunuri aparținând domeniului public al județului Ialomița pentru realizarea obiectivului de investiții "Proiect de dezvoltare regională Alexeni"

Consiliul Județean Ialomița,

Având în vedere:

- Referatul de aprobare nr. 15624/2020-K din 23.07.2020 al Președintelui Consiliului Județean Ialomița,

Examinând:

-prevederile Hotărârii de Guvern nr. 428/ 09.06.2017 privind modificarea anexei nr. 10 la Hotărârea Guvernului nr. 1705/ 2006 pentru aprobarea inventarului centralizat al bunurilor din domeniul public al statului și pentru trecerea unor imobile din domeniul public al statului și din administrarea Ministerului Dezvoltării Regionale, Administrației Publice și Fondurilor Europene în domeniul public al județului Ialomița;

-prevederile Hotărârii Consiliului Județean Ialomița nr. 156/29.09.2017 privind modificarea și completarea Anexei la Hotărârea Consiliului Județean Ialomița nr.47 din 30.09.1999 privind însușirea inventarului bunurilor care alcătuiesc domeniul public al județului Ialomița;

-prevederile Certificatului de urbanism nr. 20 din 14.10.2019 emis de Primăria Alexeni în scop de informare;

- cărțile funciare nr. 20211, nr. 20212, nr. 20213, nr. 20214 constând în teren și construcții;

- Avizele Administrației Naționale pentru Rezervele de Stat și Probleme Speciale nr. 3631PS/4.11.2019, 3634PS/4.11.2019, 3633PS/5.11.2019, 3632PS/8.11.2019;

- Raportul de specialitate nr.15655/2020-K din 23.07.2020 al Direcției Achiziții și Patrimoniu;

- Avizul nr. ____/2020 - __ din ____ .07.2020 al Comisiei juridice, de disciplină, drepturi, obligații și incompatibilități;

- Avizul nr. ____/2020 - __ din ____ .07.2020 al Comisiei de urbanism, amenajarea teritoriului, dezvoltare regională, protecția mediului și turism;

- Avizul nr. ____/2020 - __ din ____ .07.2020 al Comisiei economico-financiare și agricultură;

- Avizul nr. ____/2020 - __ din ____ .07.2020 al Comisiei pentru muncă, sănătate, asistență socială și familie;

- Avizul nr. ____/2020 - __ din ____ .07.2020 al Comisiei pentru învățământ, cultură, culte, tineret, colaborarea cu societatea civilă și relații externe;



În conformitate cu:

- prevederile art.297 alin.(1) lit.b), art.302, art.303 alin (1), (2) și (4), art.305, art.306, art.307 alin.(1), (4) și (5), art.308 alin.(1) și (4), art.309-313 și art.317, 318 din Ordonanța de Urgență nr.57/2019 privind Codul Administrativ cu modificările și completările ulterioare;

-prevederile art.861 și 871 din Codul Civil aprobat prin Legea nr.287/2019, cu modificările și completările ulterioare;

În temeiul art. 173 alin.(1) lit.c), alin.(4) lit.a), art.182 alin.(4), art 139 alin.(2) lit.g) și art.196 alin.(1), lit.a) din Ordonanța de Urgență nr.57/2019 privind Codul Administrativ cu modificările și completările ulterioare

HOTĂRĂȘTE:

Art.1 Se aprobă studiul de oportunitate privind concesionarea prin licitație a unor bunuri aparținând domeniului public al județului Ialomița pentru realizarea obiectivului de investiții "Proiect de dezvoltare regională Alexeni", potrivit anexei nr.1 ce face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.2 Se aprobă concesionarea prin licitație a unor bunuri aparținând domeniului public al județului Ialomița pentru realizarea obiectivului de investiții "Proiect de dezvoltare regională Alexeni" având datele de identificare conform anexei nr.2 la prezenta hotărâre.

Art.3 Se aprobă caietul de sarcini privind concesionarea prin licitație a unor bunuri aparținând domeniului public al județului Ialomița pentru realizarea obiectivului de investiții "Proiect de dezvoltare regională Alexeni", potrivit anexei nr.3 ce face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.4 Se aprobă documentația de atribuire privind concesionarea prin licitație a unor bunuri aparținând domeniului public al județului Ialomița pentru realizarea obiectivului de investiții "Proiect de dezvoltare regională Alexeni", potrivit anexei nr.4 ce face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.5 (1) Se aprobă prețul minim de pornire al licitației de 4.108.276,51 lei/an.

(2) Prețul de concesionare, reprezentând redevența concesiunii, adjudecată la licitație se va achita de concesionar în condițiile și termenele prevăzute în contractul de concesiune.

(3) Valoarea redevenței plătite pe an de către Concesionar va fi de 10% din valoarea redevenței pe an ofertată de Concesionar în formularul de ofertă, până la finalizarea lucrărilor de execuție pentru obiectivele investiționale ale „Proiectului de dezvoltare regională Alexeni”, dar nu mai mult de 6 ani pentru investiția în Aeroportul de importanță regională și nu mai mult de 3,5 ani pentru celelalte obiective (componente) ale „Proiectului de dezvoltare regională Alexeni”.

(4) Dacă la sfârșitul perioadei stabilite de 6 ani, respectiv 3,5 ani, Concesionarul nu va finaliza investiția (finalizarea lucrărilor de execuție la investiția de bază) care a făcut obiectul Contractului de Concesiune, Concesionarul va plăti Concedentului întreaga valoare a redevenței pentru această perioadă.

(5) După încheierea contractului de concesiune Concesionarul are obligația ca pentru restul de 90% din valoarea redevenței pe anul în curs, să constituie garanție pentru această sumă printr-un instrument de garantare emis de o instituție de credit din România

sau din alt stat sau de o societate de asigurări, în condițiile legii, autorizată să emită asemenea garanții pe teritoriul Uniunii Europene sau (pentru celelalte societăți) cotate cel puțin cu ratingul BBB-/Baa3 sau echivalent.

(6) Garanția pentru suma echivalentă restului de 90% din valoarea redevenței pe anul în curs va fi irevocabilă și va prevedea că plata sumei datorate de Concesionar se va executa necondiționat, respectiv la prima cerere a Concedentului, pe baza declarației acestuia cu privire la culpa Concesionarului.

(7) Instrumentul de garantare va fi întocmit pentru suma aferentă primului an de concesiune, la valoarea de 90% din valoarea redevenței ofertate, urmând a fi prelungită anual și actualizată cu valoarea de 90% din redevența corespunzătoare fiecărui an.

Valabilitatea instrumentului de garantare încheiat pentru ultimul an va fi de 14 luni

(8) Redevența datorată de concesionar se indexează anual, cu indicele de inflație comunicat de Institutul Național de Statistică, corespunzător lunii semnării contractului, din anul respectiv.

(9) Redevența pe care Concesionarul trebuie să o plătească Concedentului, odată ce aeroportul va fi operațional va reprezenta 6% din totalul veniturilor anuale brute înregistrate de aeroport dar nu mai puțin de valoarea ofertată în formularul de ofertă actualizată cu indicele de inflație la nivelul anului de concesiune. Același procent de 6% din veniturile brute pentru constituirea redevenței se aplică și pentru veniturile anuale brute înregistrate din funcționarea centrului de instruire sintetică pentru piloți – simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320 și hangarului de mentenanță de nivel complex și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc, după darea lor în folosință.

Art.6 Se aprobă durata concesiunii de 49 de ani cu posibilitatea prelungirii în condițiile legii.

Art.7 Se stabilește componența comisiei de evaluare pentru concesiunea prin licitație a unor bunuri aparținând domeniului public al județului Ialomița pentru realizarea obiectivului de investiții "Proiect de dezvoltare regională Alexeni" compusă din șapte membri, astfel:

-Proca Gheorghe-Consiliul Județean Ialomița, director executiv, Direcția Achiziții și Patrimoniu-președinte;

-Teodorescu Gabriela-Virginia-Consiliul Județean Ialomița, șef serviciu, Direcția Coordonare Organizare-secretar;

-Băicoianu Ionica-Consiliul Județean Ialomița, director executiv, Direcția Coordonare Organizare-membru;

-Moroianu Mihaela-Consiliul Județean Ialomița, director executiv, adjunct Direcția Buget Finanțe-membru;

-Brașoveanu Diana-Valentina- Consiliul Județean Ialomița, șef serviciu, Direcția Amenajarea Teritoriului și Urbanism-membru;

-Vlad Cristian-Consiliul Județean Ialomița, director executiv, Direcția Investiții și Servicii Publice-membru;

-reprezentant al Agenției Județene a Finanțelor Publice Ialomița-membru.

Art.8 Se stabilesc membrii supleanți ai comisiei de evaluare pentru concesiunea prin licitație a unor bunuri aparținând domeniului public al județului Ialomița pentru realizarea obiectivului de investiții "Proiect de dezvoltare regională Alexeni" astfel:

-Dogaru Iulian-Grigoriu-Consiliul Județean Ialomița, director executiv adjunct, Direcția Coordonare Organizare –supleant pentru președinte;

-Novac Ramona-Florentina-Consiliul Județean Ialomița, consilier juridic, Direcția Coordonare Organizare-supleant pentru secretar;

-Oancea Geanina Diana-Consiliul Județean Ialomița, consilier, Direcția Achiziții și Patrimoniu –supleant pentru membru;

-Radu Constanța-Consiliul Județean Ialomița, consilier, Direcția Buget Finanțe- supleant pentru membru;

-Banu Nicolae-Cătălin- Consiliul Județean Ialomița, consilier, Direcția Amenajarea Teritoriului și Urbanism supleant pentru membru;

-Ilie Anca-Emilia-Consiliul Județean Ialomița, consilier juridic, Direcția Investiții și Servicii Publice- supleant pentru membru;

-reprezentant al Agenției Județene a Finanțelor Publice Ialomița- supleant pentru membru.

Art.9 Prin grija Secretarului general al județului Ialomița, prezenta hotărâre va fi comunicată spre ducere la îndeplinire direcțiilor de specialitate implicate din cadrul Consiliului Județean Ialomița, persoanelor nominalizate la art.7 și 8 și Administrației Județene a Finanțelor Publice Ialomița, urmând a fi publicată pe site-ul Consiliului Județean Ialomița.

**PREȘEDINTE,
VICTOR MORARU**

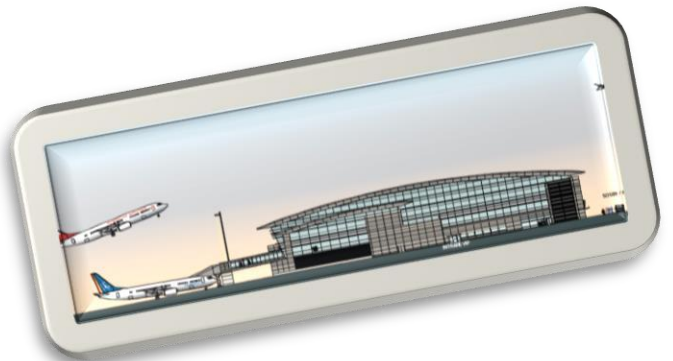
**Avizat,
Secretarul General al județului Ialomița
Adrian Robert IONESCU**

Nr. _____
Adoptată la Slobozia
Astăzi _____, 2020

Rd/Oc
BI
2 ex.



**Studiu de oportunitate pentru
concesionare bunuri proprietate publică a
Județului Ialomița, conform Ordonanței de
Urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind
Codul Administrativ
Beneficiar: CONSILIUL JUDEȚEAN
IALOMIȚA**



Elaborator: CERTRANS LEVEL



București

2020

Localizare

LOCALITATEA ALEXENI – JUDEȚ IALOMIȚA

Beneficiar

JUDEȚUL IALOMIȚA

Date contact:

- ✓ Cod fiscal: 4231776
- ✓ Municipiul Slobozia, Piața Revoluției nr.1, Județul Ialomița,
- ✓ Telefon: 0243.230.200, Fax: 0243.230.250, E-mail: cji@cicnet.ro, Website: <http://cjalomita.ro/>

Elaboratorul studiului

CERTRANS LEVEL S.R.L.

Date contact:

- ✓ Adresa Punct de lucru: str. Delea Veche nr. 16-18, et. 1, ap. 5, camera 2, Sector 2, cod poștal 024102, București
- ✓ Website: <http://www.certranslevel.ro/>
- ✓ Email: office@certranslevel.com
- ✓ Tel./fax.: 031/407.23.35

Contract 29384 din 30.12.2019 având ca obiect Servicii de elaborare a studiului de oportunitate pentru fundamentarea deciziei de realizare a unei concesiuni de bunuri proprietate publică în vederea realizării unor investiții de dezvoltare a bunurilor deținute în localitatea Alexeni, conform Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul Administrativ

COLECTIV DE ELABORARE:

Director General ing. Răzvan NOVASELIV



Administrator ing. Ana-Brîndușa COCU



Expert în consultanță tehnică aeroportuară ing. Dan VULCAN

Expert în consultanță tehnică – inginerie civilă ing. Vlad PELIN



Expert în consultanță tehnică – arhitectură și urbanism arh. Manuel Daniel CASAL-PRIETO

Responsabili lucrare

ing. Răzvan NOVASELIV



ing. Ana-Brîndușa COCU



ing. Cristina MANOLE



P.R. Andrei COCU



Cuprins

INTRODUCERE	7
1. Descrierea și identificarea bunului care urmează să fie concesionat	13
1.1 Situația existentă.....	13
1.2 Amplasament și accesibilitate	17
1.3 Suprafața terenului, categorii de folosință, condiționări legate de categoria de folosință	23
1.4 Tipologia construcțiilor	29
1.5 Date de identificare a bunurilor.....	35
1.6 Situația actuală a bunurilor și descrierea lor	44
2. Scenarii proiecte de dezvoltare regională și opțiuni de finanțare.....	62
2.1 Proiect de dezvoltare regională	65
2.1.1 Proiect de dezvoltare aeroport de importanță regională Alexeni.....	65
2.1.2 Centru de instruire sintetică pentru piloți - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320	88
2.1.3 Hangar de mentenanță de nivel complex pentru aeronave și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc	94
2.2 Costuri estimative pentru dezvoltarea proiect	105
2.3 Venituri estimate proiect	113
2.4 Opțiuni de finanțare	119
3. Motivele de ordin economic, financiar, social și de mediu, care justifică realizarea concesiunii	122
3.1 Date teritorial administrative și de accesibilitate	122
3.2 Date geografice ale regiunii, județului, comunei	124
3.3 Date demografice și economice ale regiunii, județului, comunei.....	135
3.4 Contextul național și internațional al pieței transportului aerian	152
3.5 Alte aeroporturi din zonele învecinate cu Alexeni	167
3.6 Motivele care justifică realizarea concesiunii	175
3.7 Matricea riscurilor pentru concesionarea bunurilor în vederea dezvoltării proiectului investițional	190
4. Nivelul minim al redevenței.....	195
5. Procedura utilizată pentru atribuirea contractului de concesiune de bunuri proprietate publică și justificarea alegerii procedurii	203
6. Durata estimată a concesiunii.....	211
7. Termenele previzibile pentru realizarea procedurii de concesionare	212

Anexa 1 – Design aeroport

Listă figuri

Figura 1 – Poziționare fost Aerodrom Alexeni	9
Figura 2 – Harta administrativă a Regiunii Sud-Muntenia	13
Figura 3 – Perspectiva aeriană asupra ansamblului de bunuri de la Alexeni.....	15
Figura 4 - Accesibilitate regiunea Sud-Muntenia	19
Figura 5 – Amplasare comuna Alexeni.....	20
Figura 6 – Disponerea suprafețelor ce constituie terenul de la Alexeni	21
Figura 7 - Tarla 32, parcela C53, nr. cadastral 247, Tarla 40/1, parcela N182, nr. cadastral 248, Spațiu construit – neconstruit.....	26
Figura 8 - Imobile C1-C26, nr. cadastral 250- Spațiu construit-neconstruit.....	27
Figura 9 - Tarla 29, parcela 147, nr. cadastral 251, Spațiu construit– neconstruit	28
Figura 10 - Destinația construcțiilor Alexeni	29
Figura 11 - Tarla 32, parcela C53, nr. cadastral 247, Tarla 40/1, parcela N182, nr. cadastral 248, Structura construcțiilor	33
Figura 12 - Imobile C1-C26, nr. cadastral 250, Structura construcțiilor.....	34
Figura 13 - Tarla 29, parcela 147, nr. cadastral 251, Structura construcțiilor	35
Figura 14 – Imagini dale pistă	45
Figura 15 – Imagini pista betonată Alexeni.....	47
Figura 16 – Imagini pista și bretele de acces.....	48
Figura 17 – Imagini canal pluvial	49
Figura 18 – Imagini imobil C24 - Hangar	53
Figura 19 – Imagine imobil C16 - construcție Corp administrativ.....	57
Figura 20 – Imagin imobil C10 - construcție Sala mese, P+S+M.....	58
Figura 21 – Imagini imobil C15 - construcție Dormitor, cu parter	59
Figura 22 - Imagini imobil C14 - construcție Dormitor, cu parter	59
Figura 23 – Imagini imobil C17 - Bloc școală, P+1	60
Figura 24 – Interior simulator	91
Figura 25 - Bordul în ansamblu	92
Figura 26 – Relief comuna Alexeni.....	125
Figura 27 - Localizarea Pădurii de stejari seculari de la Alexeni – monument al naturii.....	126
Figura 28 – Zonarea teritoriului României conform STAT 10101/20-90, „Încărcări date de vânt”	128
Figura 29 - Zonarea teritoriului României după adâncimea de îngheț, conform STAS 6054/77, „Adâncimi maxime de îngheț”	129
Figura 30 - Zonarea teritoriului României conform STAS 10101/21-92, „Încărcări date de zăpadă”	130
Figura 31 - Hartă de hazard la inundații.....	131
Figura 32 - Hartă de risc la inundații	131
Figura 33 - Schimbările climatice observate și anticipate și impactul asupra principalelor regiuni din Europa.....	134

Figura 34 – Evoluția populației Regiunii Sud-Muntenia 2014-2019.....	136
Figura 35 - Structura populației Județului Ialomița în 2019.....	137
Figura 36 - Evoluția demografică a județului Ialomița în perioada 2015-2019	138
Figura 37 - Evoluția populației în vârstă de muncă, în perioada 2015-2019	139
Figura 38 - Evoluția migrației a populației, în județul Ialomița	141
Figura 39 - Evoluția migrației a populației la nivel rural și urban, în județul Ialomița.....	142
Figura 40 - Evoluția numărului mediu al salariaților, în județul Ialomița.....	143
Figura 41 – Evoluția ratei șomajului – județul Ialomița	144
Figura 42 - Ponderea diferitelor obiecte de activitate ale agenților economici	148
Figura 43 - Distribuția agenților economici cu un număr reprezentativ de angajați la nivelul județului Ialomița	149
Figura 44 - Accesibilitatea transportului aerian	154
Figura 45 - RPK (revenue passenger kilometers) față de creșterea PIB-ului mondial.....	154
Figura 46 - Top 10 piețe O-D în creștere	154
Figura 47 - Cele mai mari piețe O-D	155
Figura 48 - Rezultate regionale ale cererii de pasageri și mărfuri.....	155
Figura 49 - Factorii din industria de încărcare a pasagerilor și a mărfurilor	156
Figura 50 – Evoluția pasagerilor – total - 2014-2018	157
Figura 51 – Evoluția numărului de pasageri îmbarcați – 2014-2018	158
Figura 52 - Evoluția numărului de pasageri debarcați – 2014-2018	158
Figura 53 – Evoluția cantității de mărfuri și poștă în transportul aerian – 2014-2018	159
Figura 54 - Lanțul de transport tradițional în industria aeriană de mărfuri.....	162
Figura 55 - Pozitionarea și evoluția pieței transportului aerian de mărfuri.....	162
Figura 56 - Harta aeroporturilor din România	167
Figura 57 – Amplasare aeroporturi din Europa cu un trafic de peste 1.000.000 pasageri pe an	178

Listă tabele

Tabel 1 - Bunuri Alexeni care nu se încadrează în infrastructura sistemului național de apărare	16
Tabel 2 - Categoriile de folosință imobil cu nr. cadastral 247	24
Tabel 3 - Categoriile de folosință imobil cu nr. cadastral 248.....	24
Tabel 4 - Categoriile de folosință imobil cu nr. cadastral 250.....	24
Tabel 5 – Categoriile de folosință imobil cu nr. cadastral 251	24
Tabel 6 – Destinație construcție imobile.....	29
Tabel 7 - Elemente de identificare bunuri Alexeni.....	37
Tabel 8 – Informații privind suprafața construită în interiorul parcelei N147	50
Tabel 9 - Informații privind Incinta cu construcții intravilan imobil 669 C1-C26.....	54
Tabel 10 - Informații privind Parcela C53.....	60
Tabel 11 - Informații privind Tarla 40/1, Parcela N 182	61
Tabel 12 - Suprafețe aeroport terminal pasageri.....	75
Tabel 13 – Termene estimative dezvoltare Aeroport regional Alexeni	110

Tabel 14 - Termene estimative dezvoltare Centru sintetic de instruire dotat cu simulator și Hangar mentenanță complexă și centru de pregătire profesională tehnico-ingineresc.....	110
Tabel 15 – Volume de studii și construcții preliminară și costuri estimative.....	111
Tabel 16 – Venituri brute estimate anual pentru aeroport	115
Tabel 17 – Cheltuieli operaționale anuale aeroport	116
Tabel 18 - Estimarea traficului de pasageri, traficului de marfă și a numărului de aeronave pentru ani 1-49 de ani operare	117
Tabel 19 - Estimarea veniturilor financiare nete aeroportului	117
Tabel 20 - Rata internă de rentabilitate a proiectului.....	118
Tabel 21 – Indicatori financiari Centru de instruire sintetică dotat cu simulator pentru Airbus A320 și Hangar de mentenanță de nivel complex și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc.....	119
Tabel 22 - Densitate drumuri publice județe din Regiunea Sud-Muntenia	123
Tabel 23 - Populația după domiciliu la 1 ianuarie 2019	136
Tabel 24 - Evoluția populației județului Ialomița	137
Tabel 25 - Populația după domiciliu în vârstă de muncă la 1 ianuarie pe medii de rezidență	138
Tabel 26 - Evoluția resurselor de muncă la nivel national și la nivelul județului Ialomița	139
Tabel 27 - Evoluția persoanelor care și-au stabilit domiciliul pe raza județului Ialomița (sosiți).....	140
Tabel 28 - Evoluția persoanelor care și-au schimbat domiciliul plecând din județul Ialomița (plecați)....	140
Tabel 29 - Diferența dintre persoanele sosite prin schimbarea domiciliului și persoanele plecate prin schimbarea domiciliului, județul Ialomița.....	141
Tabel 30 - Evoluția numărului mediu al salariaților, în județul Ialomița	142
Tabel 31 - Rata de ocupare a resurselor de muncă la nivel national și la nivelul județului Ialomița	144
Tabel 32 - Evoluția ratei șomajului în județul Ialomița și la nivel național.....	144
Tabel 33 - Modul de folosință a fondului funciar	146
Tabel 34 – PIB Regiuni de dezvoltare	150
Tabel 35 - Veniturile totale medii lunare pe o gospodărie	150
Tabel 36 - Capacitatea de cazare turistică existentă.....	151
Tabel 37 - Sosiri ale turiștilor în structuri de primire turistică cu funcțiuni de cazare turistică	152
Tabel 38 – Categoriile de operații în transportul aerian comercial din România 2014-2018	157
Tabel 39 - Matricea riscurilor	190
Tabel 40 – Valoare de inventar – valoare evaluată 2018 – bunuri Alexeni	196
Tabel 41 – Termene previzibile pentru realizarea procedurii de concesionare	212

INTRODUCERE

Consiliul Județean Ialomița a contractat realizarea studiului de oportunitate pentru concesiune bunuri proprietate publică a Județului Ialomița, conform Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul Administrativ.

Prezentul studiu vizează elaborarea unui studiu de oportunitate pentru fundamentarea deciziei de realizare a unei concesiuni de bunuri proprietate publică, în condițiile legislației naționale aplicabile, a obiectivului de investiții proiect de dezvoltare regională Alexeni, din punct de vedere tehnico-economic și cu asigurarea încadrării în timpul și în bugetul previzionate, în condițiile asigurării standardelor de calitate, mediu și sănătate și securitate a muncii.

În cadrul strategiei de dezvoltare a județului Ialomița, Consiliul Județean Ialomița dorește să reintroducă în circuitul economic și social al județului construcțiile neutilizate, care au aparținut fostului aerodrom Alexeni care reprezintă un element de potențial de creștere a atractivității economice a regiunii, prin reabilitarea sau reconversia lor, în conformitate cu legislația în vigoare.

În anul 2017 în baza prevederilor H.G. nr. 428/09.06.2017 *privind modificarea anexei nr. 10 la Hotărârea Guvernului nr. 1705/2006 pentru aprobarea inventarului centralizat al bunurilor din domeniul public al statului și pentru trecerea unor imobile din domeniul public al statului și din administrarea Ministerului Dezvoltării Regionale, Administrației Publice și Fondurilor Europene în domeniul public al județului Ialomița* și prin H.C.J Ialomița nr. 156/29.09.2017 *privind modificarea și completarea Anexei la Hotărârea Consiliului Județean Ialomița nr. 47 din 30.09.1999 privind însușirea inventarului bunurilor care alcătuiesc domeniul public al județului Ialomița în vederea actualizării acestuia, bunurile imobile ce au compus fostul „Aerodrom Alexeni” au fost înregistrate în inventarul domeniului public al județului Ialomița.*

Bunurile imobile sus menționate, situate în comuna Alexeni, județul Ialomița, sunt identificate în următoarele cărți funciare: 20211 UAT Alexeni, 20212—UAT Alexeni, 20213 UAT Alexeni, 20214 UAT Alexeni.

Aerodromul Alexeni a fost construit în anul 1954 pe un teren cu suprafața de 197,8 ha având destinația de bază de aviație pentru protecția spațiului aerian în zona orașului București și împrejurimile sale. Baza militară de aviație a fost abandonată în martie-aprilie 2001. Câțiva ani înainte de a fi abandonată baza a fost folosită parțial, numai pentru aeronave mici care necesită doar aproximativ 800 m de pistă pentru aterizare-decolare. În anul 2002, aerodromul militar Alexeni a fost dezafectat.

Execuția serviciilor menționate se va face în conformitate cu prevederile legislației românești din domeniu. Fără a ne limita la acestea, se vor avea în vedere obligatoriu prevederile următoarelor acte normative specifice:

- OUG nr. 57/2019 privind Codul Administrativ (art.302 — 331);

- Legea 350/2001 privind urbanismul și amenajarea teritoriului, cu modificările și completările ulterioare;
- OUG nr. 195/2005 privind protecția mediului, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice (actualizată) cu modificările și completările ulterioare;
- Legea 273/2006 — privind finanțele locale cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 10/1995 privind calitatea în construcții cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- HG 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul - cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice.

Relativ la **propunerea unor investitori interesați**, a opțiunilor de finanțare și a strategiei de dezvoltare regională (în concordanță cu strategia de dezvoltare a județului), Consiliul Județean Ialomița a contractat realizarea acestui studiu de oportunitate în baza O.U.G. Nr. 57/2019 privind Codul Administrativ. Astfel, studiul analizează opțiunile (funcțiunile propuse) aferente concesiunii bunurilor identificate, astfel încât concesiunea rezultată să fie realizabilă și fezabilă, atât din punct de vedere tehnic, cât și din punct de vedere economic legal, cu respectarea totodată a normelor de protecția mediului. În acest context, s-a evidențiat între scenariile proiectelor de dezvoltare regional, cel al realizării unui aeroport de importanță regională.

În vederea elaborării prezentului studiu de oportunitate s-au avut în vedere:

- **Analiza propunerilor de investiții primite de către Consiliul Județean Ialomița de la investitori și identificarea funcțiunilor propuse;**
- Studii anterioare privind analiza modului de valorificare a bunurilor de la Alexeni;
- Analiza documentelor relevante existente;
- Studiul pieței în vederea stabilirii ipotezelor pentru fundamentarea economică a concesiunii;
- Evaluarea imobiliară a terenului și clădirilor aferente;
- Întâlniri și discuții între elaboratorul studiului și reprezentanții Consiliului Județean Ialomița pentru stabilirea de comun acord a ipotezelor de lucru;
- Analiza datelor statistice necesare.

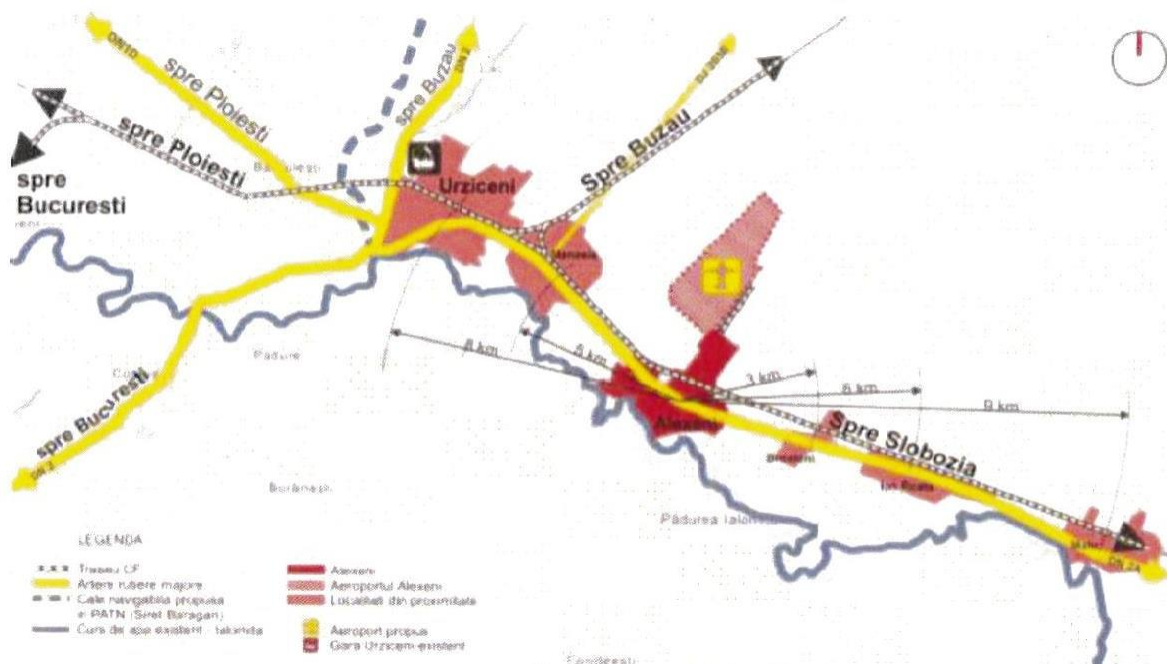


Figura 1 – Poziționare fost Aerodrom Alexeni

Potrivit prevederilor O.U.G. Nr. 57/2019 privind Codul Administrativ, inițiativa concesionării trebuie să aibă la bază efectuarea unui studiu de oportunitate care să cuprindă, în principal, următoarele elemente:

- a) descrierea și identificarea bunului care urmează să fie concesionat;
- b) motivele de ordin economic, financiar, social și de mediu, care justifică realizarea concesionării;
- c) nivelul minim al redevenței;
- d) procedura utilizată pentru atribuirea contractului de concesiune de bunuri proprietate publică și justificarea alegerii procedurii;
- e) durata estimată a concesiunii;
- f) termenele previzibile pentru realizarea procedurii de concesionare;
- g) avizul obligatoriu al Administrației Naționale a Rezervelor de Stat și Probleme Speciale și al Statului Major General privind încadrarea obiectului concesiunii în infrastructura sistemului național de apărare, după caz;
- h) avizul obligatoriu al structurii de administrare/custodelui ariei naturale protejate, în cazul în care obiectul concesiunii îl constituie bunuri situate în interiorul unei arii naturale protejate, respectiv al autorității teritoriale pentru protecția mediului competente, în cazul în care aria naturală protejată nu are structură de administrare/custode.

Conform caietului de sarcini al procedurii pentru atribuirea contractului având ca obiect *Servicii de elaborare a studiului de oportunitate pentru concesionare bunuri proprietate publică a Județului Ialomița*,

conform Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul Administrativ, elaborate de Beneficiar, studiul de oportunitate va cuprinde, în principal, următoarele elemente:

- a) descrierea și identificarea bunului care urmează să fie concesionat;
 - situația existentă;
 - amplasament și accesibilitate;
 - suprafața terenului, categorii de folosință, conditionări legate de categoria de folosință;
 - tipologia construcțiilor;
 - date de identificare a bunurilor;
 - situația actuală a bunurilor și descrierea lor.
- b) scenarii proiecte de dezvoltare regională și opțiuni de finanțare:
 - realizarea unui aeroport de importanță regională;
 - proiect de dezvoltare aeroport Alexeni;
 - costuri estimative pentru dezvoltarea aeroport Alexeni;
 - venituri estimate aeroport Alexeni.
- c) motivele de ordin economic, financiar, social și de mediu, care justifică realizarea concesiunii;
 - contextul național și internațional al pieței transportului aerian;
 - alte aeroporturi din zonele învecinate cu Alexeni.
- d) nivelul minim al redevenței;
- e) procedura utilizată pentru atribuirea contractului de concesiune de bunuri proprietate publică și justificarea alegerii procedurii;
- f) durata estimată a concesiunii;
- g) termenele previzibile pentru realizarea procedurii de concesionare.

Serviciile vizează întocmirea unui studiu de oportunitate pentru realizarea pe amplasamentul de la Alexeni, a unui proiect de dezvoltare regională, în condițiile legii sub forma de concesiune de bunuri proprietate publică.

Secțiunea din studiu destinată *Descrierii și identificării bunului care urmează să fie concesionat* se realizează pornind de la analiza suprafeței terenului, de la planul de amplasament și delimitarea corpurilor de proprietate, tipologia și caracteristicile construcțiilor (structură, regim de înălțime, funcțiuni actuale și anterioare bunuri, destinație). În acest scop au fost colectate și vor fi prezentate datele de identificare a bunurilor imobile: tip, denumire, suprafață, teren și suprafață construită, valoare. Secțiunea va include o analiză actuală a fostei piste de decolare-aterizare cu referiri la structura acesteia, a stării de degradare, a accesibilității în zonă, a regimului bunurilor.

Secțiunea aferentă *Analizei scenariilor de proiecte de dezvoltare regională* se va axa îndeosebi pe realizarea unui aeroport de importanță regională la Alexeni. Prin acest proiect de dezvoltare se poate restabili funcționalitatea ca și aeroport comercial pentru pasageri și transport de marfă (cargo) și operațiuni de aviație generală și de afaceri. Se va ține cont de faptul că Alexeni este cea mai bună opțiune de aeroport alternativ pentru Aeroportul București Otopeni, datorită poziției și condițiilor meteorologice pe care le are. Căile de rulare existente vor putea fi doar parțial necesare pentru operațiunile comerciale,

dar anumite porțiuni pot fi utilizate în mod avantajos dacă sunt modificate pentru deservirea terminalului de marfa (cargo), zonei de aviație generală, și platformei de întreținerea aeronavelor. În cadrul studiului de oportunitate se vor prezenta componentele obligatoriu a fi realizate în cazul aeroportului de importanță regională privind investiția (proiectare construcții – suprafață de mișcare aeroportuară, terminale pasageri, clădiri administrative, turn control, construcții cu funcțiuni tehnologice, drumuri de acces și amenajare perimetru, autorizări necesare) și va fi prezentat cu titlu general figurativ un posibil design al aeroportului. Pornind de la structura de operare propusă vor fi estimate costurile de investiții pentru construirea acestui aeroport. Pornind de la analiza volumelor de trafic a altor aeroporturi din zona de influență, de la analiza datelor statistice socio-economice ale regiunii de dezvoltare vor fi prognozate volumele de trafic și posibilele venituri. Costurile de dezvoltare ale aeroportului ca și veniturile se vor estima cu luarea în considerare a prevederilor legale în vigoare. Va fi estimat volumul de construcții preliminar și costul estimativ pentru design, proiect, asistență tehnică, managementul construcției și amenajarea teritoriului.

În cadrul studiului vor fi detaliate *motivele de ordin economic, financiar, social și de mediu*, care justifică realizarea concesiunii, această analiză fiind realizată în raport cu caracteristicile proiectului de dezvoltare și al zonei de dezvoltare în care este amplasat obiectivul, în vederea creșterii atractivității economice și sociale a zonei. Vor fi analizate din punct de vedere al activității, mărimii, accesibilității, capacității de procesare, tarifelor de staționare, veniturilor etc., aeroporturile din zona de influență – relația zonei Alexeni la nivel regional.

Ulterior, cunoașterii în detaliu a tuturor activelor de concesiunat și pe baza analizei opțiunilor de finanțare se va stabili *nivelul minim al redevenței* convenită concedentului. La calculul redevenței se vor avea în vedere criteriile:

- a) proporționalitatea redevenței cu beneficiile obținute din exploatarea bunului de către concesionar;
- b) valoarea de piață a bunului care face obiectul concesiunii;
- c) corelarea redevenței cu durata concesiunii.

În măsura în care, după întocmirea studiului de oportunitate, se constată că exploatarea bunului ce va face obiectul concesiunii implică în mod necesar și executarea unor lucrări și/sau prestarea unor servicii, în funcție de scopul urmărit și de activitățile desfășurate, se va stabili natura contractului potrivit legislației privind achizițiile publice sau concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, după caz. Atribuirea contractului de concesiune de bunuri proprietate publică se realizează prin *aplicarea procedurii licitației*.

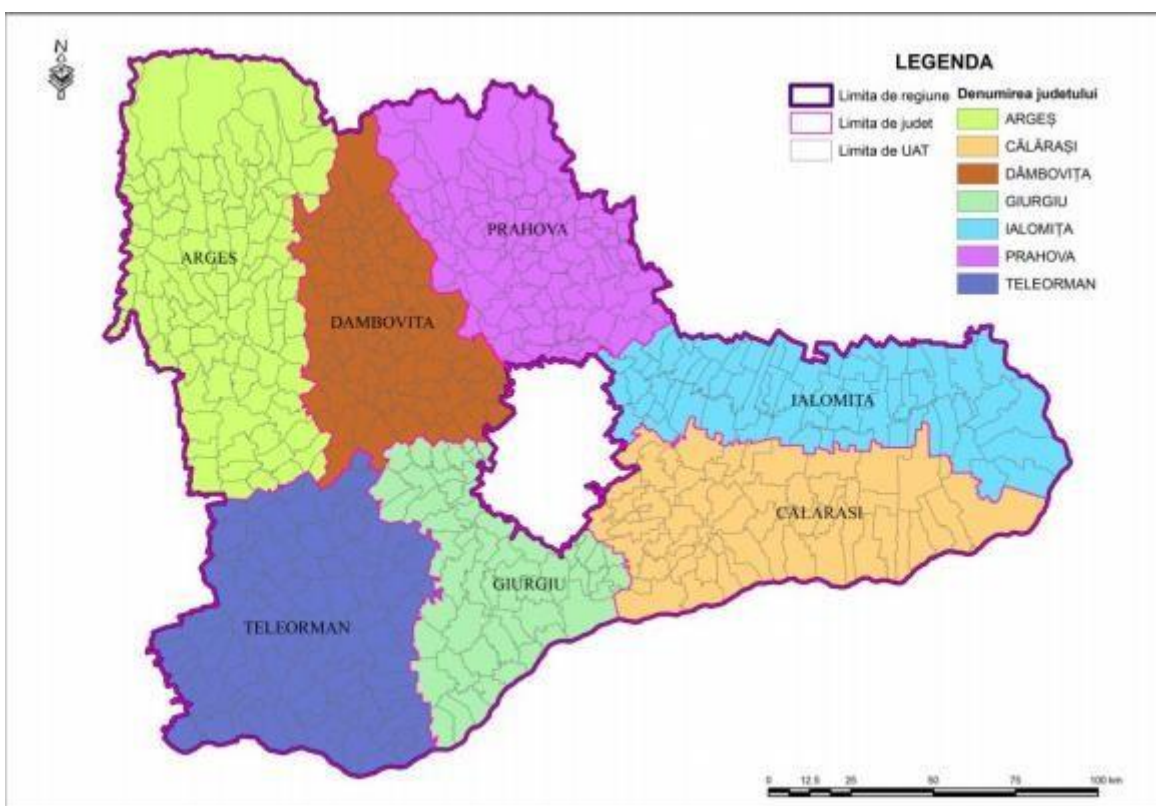
Stabilirea *duratei concesiunii* se va face pe baza prevederilor legale în vigoare cu analiza atentă a posibilității de recuperare a investiției de către un potențial concesionar și asigurarea profitabilității acestuia.

Termenele previzibile pentru realizarea procedurii de concesiune vor putea fi propuse după decizia formulată asupra modalității de concesiune a bunurilor de la Alexeni (concesiunea întregii suprafețe sau doar a unei părți din aceasta la nivel de carte funciară cu respectarea cerințelor legale în materie de concesiune) și a legislației în vigoare aplicabilă concesiunilor.

1. Descrierea și identificarea bunului care urmează să fie concesionat

1.1 Situația existentă

Regiunea de Dezvoltare Sud Muntenia se caracterizează printr-un decalaj puternic de dezvoltare între subregiunea nordică (județele Argeș, Dâmbovița și Prahova) și subregiunea sudică (județele Teleorman, Giurgiu, Giurgiu, Călărași și Ialomița). Dezvoltarea subregiunii sudice poate fi susținută prin realizarea unor proiecte care să genereze dezvoltare, dublate de o infrastructură de transport adecvată care să asigure o mai bună interconexiune cu principalele axe naționale și coridoare europene. Principalele căi rutiere și de cale ferată relaționate cu Aeroportul Alexeni sunt: pe direcția est-vest București — Constanța și București-Brăila - Galați și București-Buzău-Focșani.



Sursa: Studiu privind stadiul actual de dezvoltare al infrastructurii în Regiunea Sud-Muntenia și perspective de dezvoltare, 2012

Figura 2 – Harta administrativă a Regiunii Sud-Muntenia

Regiunea de Dezvoltare Sud-Muntenia cuprinde județele Argeș, Călărași, Dâmbovița, Giurgiu, Ialomița, Prahova, Teleorman, fiind creată în baza Legii 151/1998 prin asocierea voluntară a acestora. În conformitate cu NUTS (Nomenclatorul Unităților Teritoriale Statistice), instrumentul metodologic de ierarhizare a regiunilor agreat la nivelul Uniunii Europene, Regiunea Sud-Muntenia corespunde nivelului NUTS II, iar împreună cu Regiunea București-Ilfov formează Macroregiunea 3, care corespunde nivelului NUTS I.

În acest context și în vederea valorificării potențialului acestui obiectiv, Consiliul Județean Ialomița a considerat necesară întocmirea unui studiu de oportunitate pentru realizarea pe amplasamentul de la Alexeni, a unui proiect de dezvoltare regională, în condițiile legii sub forma de concesiune de bunuri proprietate publică.

În cadrul strategiei de dezvoltare a județului Ialomița, Consiliul Județean Ialomița, dorește să reintroducă în circuitul economic și social al județului construcțiile neutilizate, care au aparținut fostului aerodrom Alexeni care reprezintă un element de potențial de creștere a atractivității economice a regiunii, prin reabilitarea sau reconversia lor, în conformitate cu legislația în vigoare.

În anul 2017 în baza prevederilor H.G. nr. 428/ 09.06.2017 privind modificarea anexei nr. 10 la Hotărârea Guvernului nr. 1705/ 2006 pentru aprobarea inventarului centralizat al bunurilor din domeniul public al statului și pentru trecerea unor imobile din domeniul public al statului și din administrarea Ministerului Dezvoltării Regionale , Administrației Publice și Fondurilor Europene în domeniul public al județului Ialomița și prin H.C.J Ialomița nr. 156/29.09.2017 privind modificarea și completarea Anexei la Hotărârea Consiliului Județean Ialomița nr.47 din 30.09.1999 privind însușirea inventarului bunurilor care alcătuiesc domeniul public al județului Ialomița în vederea actualizării acestuia, bunurile imobile ce au compus fostul „Aerodrom Alexeni” au fost înregistrate în inventarul domeniului public al județului Ialomița. Bunurile imobile sus menționate, situate în comuna Alexeni, județul Ialomița, sunt identificate în următoarele cărți funciare: 20211 UAT Alexeni, 20212 UAT Alexeni, 20213 UAT Alexeni, 20214 UAT Alexeni.

Proprietatea imobiliară ce constituie obiectul concesiunii este constituită din 4 loturi de teren cu nr. cadastrale (247 – CF 20213, 248- CF 20211, 250-CF 20212, 251-CF 20214), în suprafața totală de 347,7177 Ha (conform măsurătorilor cadastrale) și construcțiile aferente (locația fostului aeroport Alexeni, județul Ialomița), aflate în administrarea Consiliului Județean Ialomița.

Fostul Aerodrom Alexeni dispune de o pistă betonată de 2.500 m, bretele adiacente de 1000 m, hangare și spații administrative. Întreg ansamblul — clădiri administrative, dormitoare, pistă, hangare, magazii, depozite subterane, ce au făcut parte din cadrul unei unități militare — se întinde pe o suprafață de aproape 350 de hectare, din care 210 ha arabil. Dintre toate construcțiile fostului aeroport, cel mai bine conservată este pista și rețelele aferente, însă vechile clădiri administrative sunt destul de mult deteriorate.



Figura 3 – Perspectiva aeriană asupra ansamblului de bunuri de la Alexeni

Pentru bunurile situate în județul Ialomița, comuna Alexeni, identificate prin CF: nr. 20211, nr. 20212, nr. 20213, nr. 20214 constând în teren și construcții, în temeiul reglementărilor Documentației de urbanism nr. 1124/5.11.1999, faza PUG/PUZ/PUD, aprobată prin hotărârea Consiliului Local Alexeni nr. 10/30.05.2006, în conformitate cu prevederile Legii nr. 50/1991, privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, republicată, cu modificările și completările ulterioare a fost emis certificatul de urbanism nr. 20 din 14.10.2019 în scop de informare.

Certificatul de Urbanism certifică:

- **Regimul juridic:** Terenul, în suprafață de 3.477.177,mp, situat în intravilanul și extravilanul comunei Alexeni, precum și construcții le aferente, aparțin Județului Ialomița, CIF 4231776, conform Hotărârii de Guvern nr. 428/2017 și Hotărârii Consiliului Județean Ialomița nr. 119/31.07.2017.
- **Regimul economic:**
Folosința actuală de terenului: teren curți-construcții, arabil, neproductiv și pădure, conform extraselor de carte funciară: nr. 20211, nr. 20212, nr. 20213 și nr. 20214.
Destinația terenului: Zonă specială – teren destinat activităților speciale.
- **Regimul tehnic:** conform studiilor de specialitate avizate conform legii.

Pentru bunurile situate în comuna Alexeni și care urmează să fie concesionate a fost solicitat în data de 07.10.2019, aviz din partea Agenției pentru Protecția Mediului Ialomița. Bunurile au:

- Carte funciară nr. 20211 – se află în bloc fizic 301;
- Carte funciară nr. 20213 – situată între bloc fizic 353, 398, 362, 160;
- Carte funciară nr. 20213 - între bloc fizic 117, 127, 126;
- Carte funciară nr. 20214 – se află în următoarele blocuri fizice 398, 390, 395, 426, 353, 436, 441, 421, 415, 1080, 401.

În răspunsul primit de la Agenția pentru Protecția Mediului Ialomița, se menționează că în raport de ariile de interes comunitar a blocurilor fizice, a rezultat următoarea situație:

- Blocul fizic 301 – Alexeni se suprapune cu siturile Natura 2000, ROSPA0152 Coridorul Ialomiței și ROSCI0290 Coridorul Ialomiței;
- Managementul acestor două situri mai sunt atribuite în administrarea: RNP-Romsilva Administrația Parcului Natural Balta Mică a Brăilei;
- Restul blocurilor fizice enumerate sunt în afara rețelei Natura 2000.

Pentru obținerea avizelor de mediu, Agenția pentru Protecția Mediului Ialomița precizează că este necesară consultarea administratorului/custodelui siturilor respective.

Bunurile proprietate publică de la Alexeni (din inventarul bunurilor care alcătuiesc domeniul public al județului Ialomița) menționate în tabelul următor nu se încadrează în infrastructura sistemului național de apărare, dovezile în acest sens fiind constituite de avizele din partea Ministerului Afacerilor Interne – Administrația Națională a Rezervelor de Stat și Probleme Speciale.

Tabel 1 - Bunuri Alexeni care nu se încadrează în infrastructura sistemului național de apărare

Poziția din inventar	Denumire din avize	Denumire bun din inventarul CJ Ialomița	Suprafață totală - mp	Suprafață construită - mp
66v	teren extravilan cu construcții în suprafață de 42.305 mp	Teren cu construcții extravilan C1- C2, Tarla 40/1 parcela N182 – Alexeni	42.305	181,80
66b	teren extravilan cu construcții în suprafață de 154.925 mp	Teren cu construcții intravilan imobil 669 C1 – C26 – Alexeni	154.925	10.106,6
66ț	teren extravilan cu construcții în suprafață de 18.691 mp	Teren cu construcții extravilan C1, Tarla 32 parcela C53 – Alexeni	18.691	378,44
66a	teren extravilan cu construcții în suprafață de 2.088.761 mp	Teren agricol extravilan Tarla 29 parcela N147 – Alexeni	2.088.761	10.381,68
66u	teren extravilan cu construcții în suprafață de 1.172.495	Teren cu construcții extravilan C1 – C55, Tarla 29 parcela N147 – Alexeni	1.172.495	

La nivelul județului există disponibilitatea autorităților administrației publice județene și locale pentru relansarea economică și dezvoltarea durabilă a județului prin:

- strategii județene și locale de dezvoltare economico-socială;
- facilități acordate prin hotărâri ale consiliilor locale;
- acces la investițiile și achizițiile publice;
- interes pentru promovarea parteneriatului public – privat;
- asigurarea liberului acces la informațiile de interes public;
- transparența actelor administrative cu caracter normativ.

1.2 Amplasament și accesibilitate

Fostul „Aerodrom Alexeni ” este situat în sud-estul României, în regiunea Sud Muntenia, județul Ialomița, comuna Alexeni. Regiunea este situată în partea de Sud-Est a României, învecinându-se la Nord cu Regiunea Centru, la Est cu Regiunea Sud-Est, la Sud cu Bulgaria, limita fiind dată de granița naturală - fluviul Dunărea, iar la Vest cu Regiunea Sud-Vest.

Coordonate geografice extreme în care județul Ialomița este încadrat sunt următoarele:

- spre Nord - 44°51' latitudine nordică (la nord de satul Malu Roșu, comuna Jilavele);
- spre Sud - 44°20' latitudine nordică (la sud de cartierul Buliga, municipiul Fetești);
- spre Est - 28°06' longitudine estică (la est de satul Retezatu, comuna Stelnica);
- spre Vest - 26°18' longitudine estică (la vest de satul Răsimnicea, comuna Rădulești - fostă Brazii).

Vecinii județului Ialomița sunt :

- la Nord - județele Brăila și Buzău ;
- la Nord-Vest - județul Prahova ;
- la Vest - județul Ilfov ;
- la Sud - județul Călărași ;
- la Est - județul Constanța.

Aflat în partea de sud-est a țării, în Câmpia Bărăganului, diviziune estică a Câmpiei Române, pe cursul inferior al Ialomiței și la întretărirea drumurilor comerciale care leagă capitala României – București, cu litoralul Mării Negre/Dobrogea, Moldova și centrul țării, județul Ialomița are o suprafață de 4.453 km² (445.289 ha.), din care : 3.736 km² suprafață agricolă, 258 km² suprafață cu vegetație forestieră, 389 km² terenuri cu altă destinație și aproape 69 km² terenuri neproductive. Situată în centrul Câmpiei Române, determină ca suprafața agricolă să ocupe 84% din suprafața totală a județului, iar suprafața arabilă să fie de 79% din suprafața totală. Amplasarea județului asigură acces direct pe cele mai importante piețe românești, cu distanțe scurte de transport (100 – 150 km) către București, Constanța, Galați, Brăila, Buzău, Ploiești, Călărași, Silistra (Bulgaria).

Suprafața totală a județului Ialomița este de 445.289 ha. din care:

- a. suprafața agricolă - 373.690 ha (83,92%) ;
- b. 25.855 ha păduri și alte terenuri cu vegetație forestieră (5,8%);
- c. 19.360 ha terenuri sub ape (4,27%);
- d. 19.532 ha terenuri cu altă destinație : drumuri și construcții (4,4%);
- e. 6.852 ha terenuri neproductive (1,6%).

Modul de folosință a suprafeței agricole este următorul :

- 348.767 ha teren arabil (93,33% din totalul suprafeței agricole) ;
- 18.230 ha pășuni + fânețe (4,87%) ;
- 386 ha livezi (0,1%) ;
- 6.307 ha vii și pepiniere viticole (1,68%).

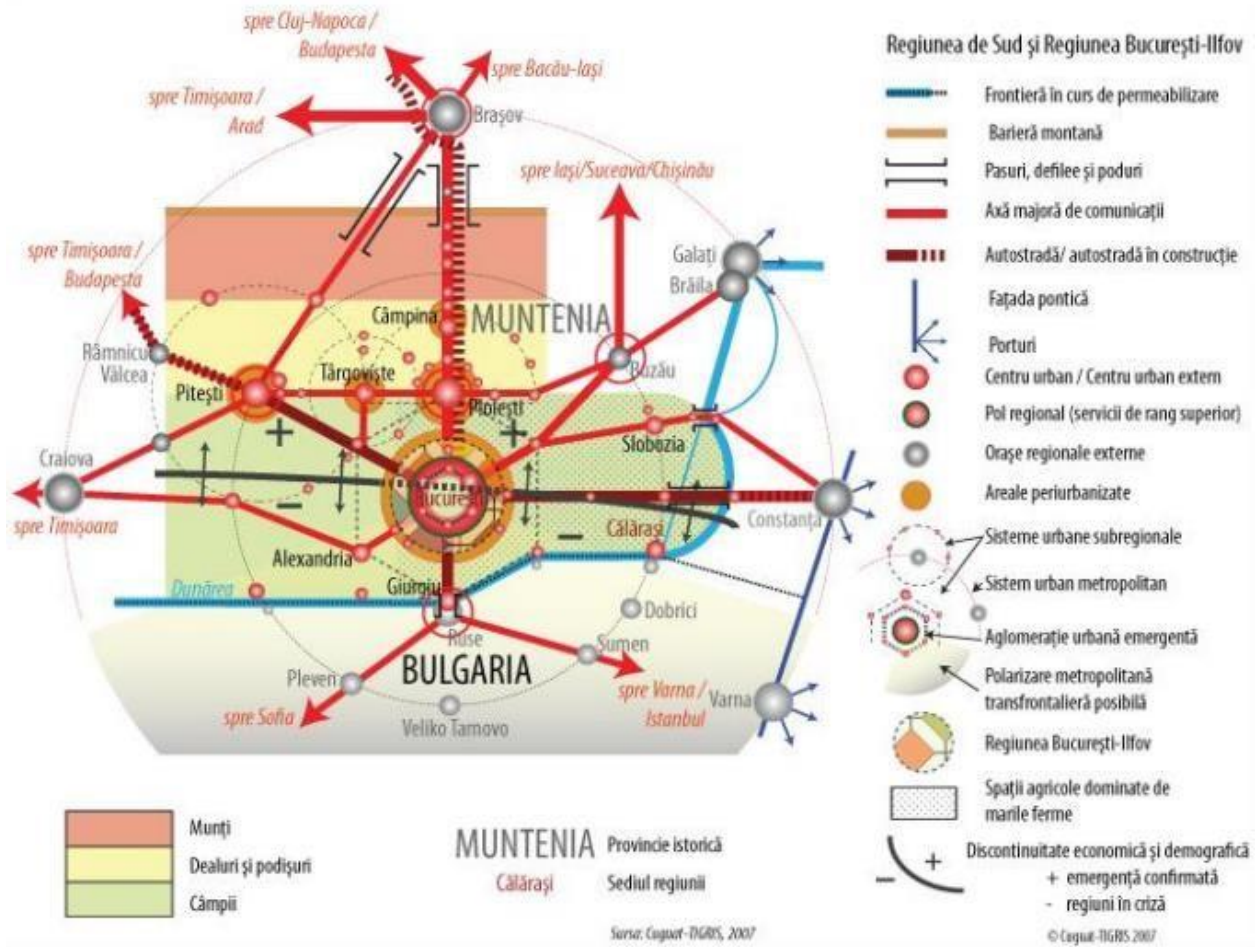
În județul Ialomița 204.293 ha. sunt amenajate pentru irigație (54,67% din suprafața arabilă), iar 182.527 ha. pentru desecare (41% din suprafața totală).

Județul Ialomița dispune de acces direct la transport rutier, feroviar și fluvial:

- situarea pe Drumul european E60 Constanța-București-Ploiești-Brașov-Oradea, parte a rețelei pan-europene de transport;
- legătură directă cu Autostrada Soarelui A2 București-Constanța, prin ruta Slobozia-Drajna;
- 654 km de drumuri naționale și județene modernizate, din care 20 de km constituie un tronson din autostrada Fetești-Constanța;
- 276 km rețea feroviară, în cea mai mare parte electrificată, care face legătura cu magistralele feroviare din sud-estul, estul și centrul țării;
- prezența fluviului Dunărea oferă posibilitatea de a avea comunicații fluviale cu cele 8 țări riverane Dunării, iar prin intermediul Canalului Dunăre – Marea Neagră există acces la portul Constanța.
- Grad ridicat de acoperire cu rețele de telecomunicații moderne, eficiente, acoperitoare ca arie și calitate, cu acces la rețeaua națională și internațională de telecomunicații.

Aerodromul Alexeni se află dispus la 6 kilometri est de orașul Urziceni și 3 kilometri nord-est de comuna Alexeni, capul de sud-est al pistei fiind la 1,7 kilometri nord de calea ferată și șoseaua Urziceni-Slobozia și 2,2 kilometri de râul Ialomița, deci corespunzându-i coordonatele de 44°42'35" latitudine nordică și 26°43'21" longitudine estică. Alitudinea aerodromului față de nivelul mării este de 64 metri, iar dimensiunile lui sunt de 3000 x 1500 metri, având o suprafață totală de 450 hectare. Este prevăzut cu o pistă betonată, ce are dimensiunile de 2500 x 80 metri și una naturală de 2500 x 100 metri, având zonele de siguranță de la capetele pistei nivelate și înierbate pe o lungime de 500 metri și arate pe o lungime de 300 metri.

Prezența în Sudul regiunii a fluviului Dunărea îi conferă acesteia posibilitatea de a avea comunicații cu cele opt țări riverane, iar, prin intermediul canalului Dunăre - Marea Neagră, are ieșire la Marea Neagră și acces la Portul Constanța - principala poartă maritimă a țării.



Sursa: Ministerul Dezvoltării Regionale și Turismului. Atlas Teritorial On-line.

Figura 4 - Accesibilitate regiunea Sud-Muntenia

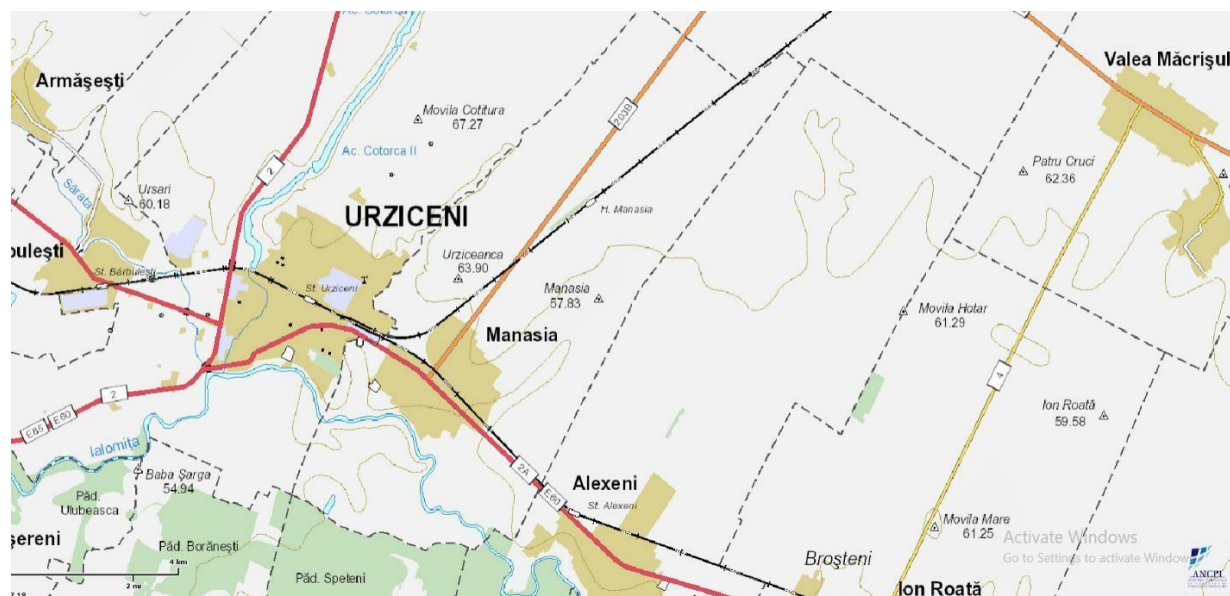
Terenul se află în proximitatea capitalei țării - București (la numai 66 km), precum și în apropierea unor importante centre urbane - la 70 de km față de Ploiești, la 60 km față de Buzău, 55 km față de Slobozia, 101 km față de Călărași și la 201 km de Constanța.

Terenul, în suprafață de 347,7177 de hectare, este racordat prin intermediul străzii Unității la Drumul Național 2A (Urziceni-Slobozia) și la intravilanul comunei Alexeni (2 km). De asemenea, terenul era racordat la rețeaua de căi ferate, linia este în prezent dezafectată.

Incinta aerodromului este împrejmuită parțial cu gard de sârma ghimpată, iar către str. Unității are poarta de acces auto și pietonală metalică și gard metalic. Str. Unității este parțial asfaltată, iar în rest neamenajată. Aleile de acces ale incintei sunt betonate, neîntreținute, stare vizuală satisfăcătoare. Utilitățile zonei: curent electric, canalizare tip decantoare, apa de la puțuri proprii.

Alexeni este o comună în județul Ialomița, Muntenia, România, formată doar din satul de reședință Alexeni. Ea este amplasată la 65 km distanță de București și se află în apropierea orașului Urziceni.

Comuna se află pe malul stâng al Ialomiței, la est de Urziceni și este străbătută de șoseaua națională DN2A, care leagă Urziceni de Slobozia, precum și de calea ferată neelectrificată care leagă cele două orașe, linie pe care este deservită de gara Alexeni, dezafectată la momentul de față. La nord de satul de reședință, pe teritoriul comunei se află o bază aeriană cu un aerodrom.



Sursa: Principalele căi rutiere în comuna Alexeni Sursa: <http://geoportal.ancpi.ro/geoportal/viewer/index.html>

Figura 5 – Amplasare comuna Alexeni

Ansamblul de la Alexeni constituit din teren și construcții se compune din 4 parcele, a căror dispunere este prezentată în imaginea următoare.

- Tarla 29, parcela N 147, comuna Alexeni, Extravilan (teren agricol, teren construcții C1-C55)
- Incinta cu construcții intravilan imobil 669 C1-C26
- Tarla 32, Parcela C53, Extravilan, comună Alexeni
- Tarla 40/1, Parcela N 182, Extravilan, comună Alexeni

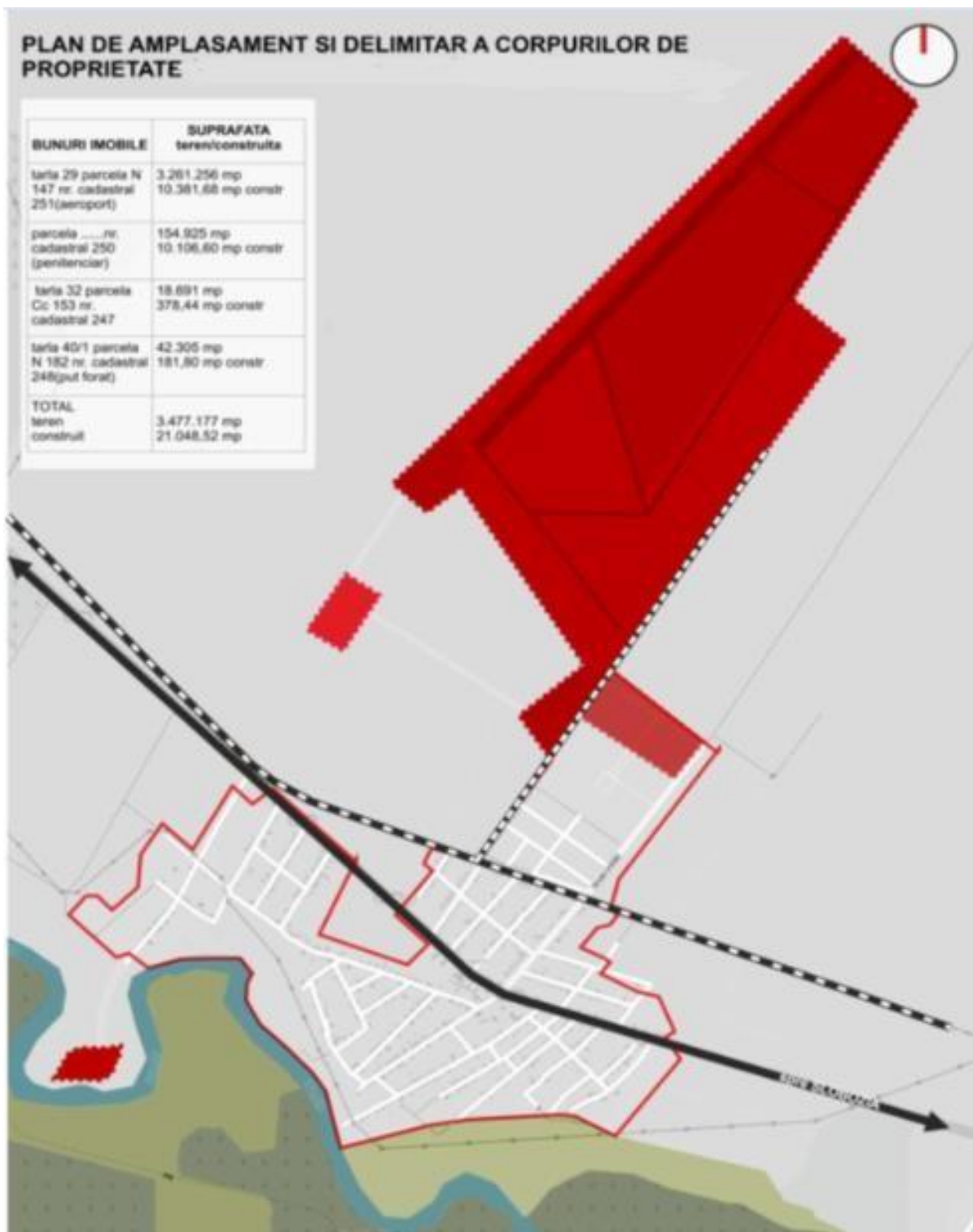


Figura 6 – Dispunerea suprafețelor ce constituie terenul de la Alexeni

Tarlaua nr. 29, parcela N 147, este situată în partea de Nord a extravilanului comunei Alexeni, fiind în legătură directă cu drumul național DN 2A prin strada Unității, aflată în intravilanul comunei.

Parcela N 147 prezintă următoarele vecinătăți:

- la Nord: drum exploatare De 146/2 (lungime de 381,22 m), tarla 144/3/3 – Drăgan A. Marita (lungime de 206,23 m), parcela Iancu V. Nicolae (lungime de 351,84 m)
- la Est: tarla 144/3/3 – de la P1 – Mitache N. Vasile la P26 – Drăgan A. Mărită (lungime de 267,49 m), tarla 144/3/3 – de la P26 – Drăgan A. Mărită la P75 – Ionescu Toma (lungime de 762,87 m), drum exploatare De 144/3/3 (lungime 4,01 m), tarla 144/3/2 de la P1 – Dragomir C. Vasilică la P22 – Iancu V. Nicolae (lungime de 468,35 m), domeniul privat al comunei Alexeni (perdea protecție – lungime 1815,51 m), domeniul public al statului (Ministerul Justiției – D.G.P. – Penitenciarul Slobozia – lungime 296,65 m), domeniul public al statului (zona specială – lungime 194,08 m), domeniul privat al comunei Alexeni (perdea protecție – lungime de 194,81 m), domeniul privat al comunei Alexeni (perdea protecție – lungime de 10,35 m).
- la Sud: domeniul privat al comunei Alexeni (lungime de 13,65 m), domeniul public al statului (zona specială – lungime de 7,67 m), domeniul privat al comunei Alexeni (lungime de 100,97 m), tarla 158 de la P43 – M.D. Drăgan T. Dobre la P1 – Barbu Vasile (lungime de 1014,62 m), domeniul privat al comunei Alexeni (perdea protecție – lungime de 24,15 m), domeniul privat al comunei Alexeni (perdea protecție – lungime de 34,52 m), drum exploatare De 150 (lungime de 372,60 m)
- la Vest: drum exploatare De 159 (lungime de 404,99 m), tarla 149/4 de la P75 – M.D. Lazăr Vasile la P1 – Barbu Vasile (lungime de 2295,01 m), tarla 149/1 de la P64 – Mitache G. Ion la P1 – Bogdan Alexandru (lungime de 944,69 m).

Incinta 669 având construcțiile C1-C26, este situată în partea de N a intravilanului comunei Alexeni, fiind în legătură directă cu drumul național DN 2A prin strada Unității, aflată în intravilanul comunei.

Incinta 669 prezintă următoarele vecinătăți:

- La Nord: domeniul privat comunei Alexeni (perdea protecție) – o lungime totală de 502.56 mp
- La Est: Drum exploatare (De 3/1) – lungime totală 343.29 mp 23
- La Sud: Drum stradă – lungime de 161.05 m și Domeniul Public al statului (zona specială) – lungime totală 328.01 m
- La Vest: Domeniul public al statului (zona specială) – lungime 65.41 m și Domeniul public al statului (Ministerul Justiției – D.G.P. – Penitenciarul Slobozia) – lungime de 296.65 m.

Tarla 32, Parcela C53, Extravilan, comună Alexeni

Parcela C53 se află în partea de N a extravilanului comunei Alexeni. Aceasta se află în legătură directă cu strada Unității (aflată în intravilan în partea de Est a amplasamentului) prin drumul de exploatare De 154. De asemenea strada Unității este legată direct cu drumul național DN 2A. În partea de Nord a amplasamentului se face legătura cu Parcela N 147, Tarla 29 printr-un drum ce aparține domeniului privat al comunei Alexeni.

Parcela C53 prezintă următoarele vecinătăți:

- La Nord: parcela Sava Gh. Ion (lungime de 3,01 m), domeniul privat al comunei Alexeni (lungime de 7,92 m), parcela M.D. Lazăr M. Stan (lungime de 25,58 m), parcela M.D. Tcaciuc P. Grigore (lungime de 23,94 m), parcela M.D. Gheorghe P. Ion (lungime 26,52 m), parcela Tanase R. Gheorghe (17,71 m).
- La Est: parcela Tanase R. Gheorghe (lungime de 47,66 m), drum de exploatare De 154 (lungime de 9,46 m), drum de exploatare De 152 (lungime de 118,55 m).
- La Sud: domeniul privat al comunei Alexeni (perdea protecție – lungime de 105,72 m).
- La Vest: domeniul privat al comunei Alexeni (perdea protecție – lungime de 180,96 m).

Parcela N 182 se află în partea de Sud a extravilanului comunei Alexeni, fiind în legătură directă cu drumul național DN 2A prin drumul de exploatare De 184/1 și strada Baldoveni, aflate în partea de Nord a amplasamentului.

Parcela N 182 prezintă următoarele vecinătăți:

- la Nord: domeniul privat al domeniului Alexeni (pășune P181/1 – lungime de 92,84 m), drum de exploatare De 184/1 (lungime de 10,24 m), domeniul privat al comunei Alexeni (arabil A 187/1 – lungime de 94,41 m).
- la Est: R.A. ROMSILVA (pădure PD 183 – lungime de 95,59 m), R.A. ROMSILVA (pădure PD 183 – lungime de 67,59 m)
- la Sud: R.A. ROMSILVA (pădure PD 183 - lungime de 10,37 m), R.A. ROMSILVA (pădure PD 183 – lungime de 86,78 m), râul Ialomița (Hr 186 – lungime de 165,05 m).

1.3 Suprafața terenului, categorii de folosință, condiționări legate de categoria de folosință

Suprafața totală a terenului de la Alexeni (compus din cele 4 parcele) este de 3.477.177 mp, din care 2.100.000 mp reprezintă teren arabil iar 21.048,52 mp sunt ocupați de construcții. Cele 4 parcele au următoarea suprafață:

- Tarla 32, parcelă C53, nr. cadastral 247 - suprafață 18.691 mp (din care 378,44 mp sunt ocupați de construcții);
- Tarla 40/1, parcelă N 182, nr. cadastral 248 - suprafață 42.305 mp (din care 181,8 mp sunt ocupați de construcții);
- Parcelă nr. cadastral 250 – suprafață 154.925 mp (din care 10.106,6 mp sunt ocupați de construcții);
- Tarla 29, parcela 147, nr. cadastral 251 – suprafață 3.261.256 mp (din care 10.381,68 mp sunt ocupați de construcții).

Categoriile de folosință pentru Tarla 32, parcela C53, nr. cadastral 247 sunt prezentate în continuare, pe suprafețe:

Tabel 2 - Categoriile de folosință imobil cu nr. cadastral 247

Nr. crt.	Categorie folosință	Suprafața (mp)	Intravilan
1	Curți, construcții	18.691	Nu

La acest numărul cadastral 247 figurează construcția punct dirijare apropiată.

Tabel 3 - Categoriile de folosință imobil cu nr. cadastral 248

Nr. crt.	Categorie folosință	Suprafața (mp)	Intravilan
1	Curți, construcții	4.315	Nu
2	Neproductiv	33.573	Nu
3	Pădure	2.634	Nu
4	Pădure	1.783	Nu

79% din suprafața identificată cu numărul cadastral 268 este teren neproductiv, 11% de pădure și 10% de curți și construcții (dormitor și grajd).

Categoriile de folosință pentru suprafața de la numărul cadastral 250 sunt prezentate în continuare, pe suprafețe.

Tabel 4 - Categoriile de folosință imobil cu nr. cadastral 250

Nr. crt.	Categorie folosință	Suprafața (mp)	Intravilan
1	Curți, construcții	154.925	Da

La acest numărul cadastral 250 figurează un număr de 26 de imobile construite, întreaga suprafață având ca și categorie de folosință curți, construcții.

Categoriile de folosință pentru parcela N147, nr. cadastral 251 sunt prezentate mai jos, pe suprafețe:

Tabel 5 – Categoriile de folosință imobil cu nr. cadastral 251

Nr. crt.	Categorie folosință	Suprafața (mp)	Intravilan
1	Curți, construcții	1.126.330	Nu
1	Curți construcții	1.126.330	Nu
2	Arabil	761.314	Nu
3	Curți construcții	42.030	Nu

Nr. crt.	Categorie folosință	Suprafața (mp)	Intravilan
4	Arabil	220.514	Nu
5	Arabil	725.785	Nu
6	Neproductiv	1.607	Nu
7	Neproductiv	2.078	Nu
8	Arabil	3.088	Nu
9	Neproductiv	2.764	Nu
10	Arabil	293.948	Nu
11	Curți construcții	369	Nu
12	Curți construcții	3.766	Nu
13	Neproductiv	77.663	Nu

61% din din suprafața identificată cu nr. cadastral 251 este reprezentată de teren arabil, iar 36% de curți construcții, restul de 3% fiind reprezentat de teren neproductiv.

Dintre suprafețele construite, pista betonată (inclusiv căi de rulare), pista naturală, canalul pluvial aferent pistei, casă pompe (C17), casă pompe (C18), casă vane (C12), stație hidrofor, deși conform avizelor obținute nu prezintă condiționări de folosință, se recomandă să fie utilizate tot pentru dezvoltarea unui obiectiv care ar putea fi inclus în infrastructura națională de apărare.

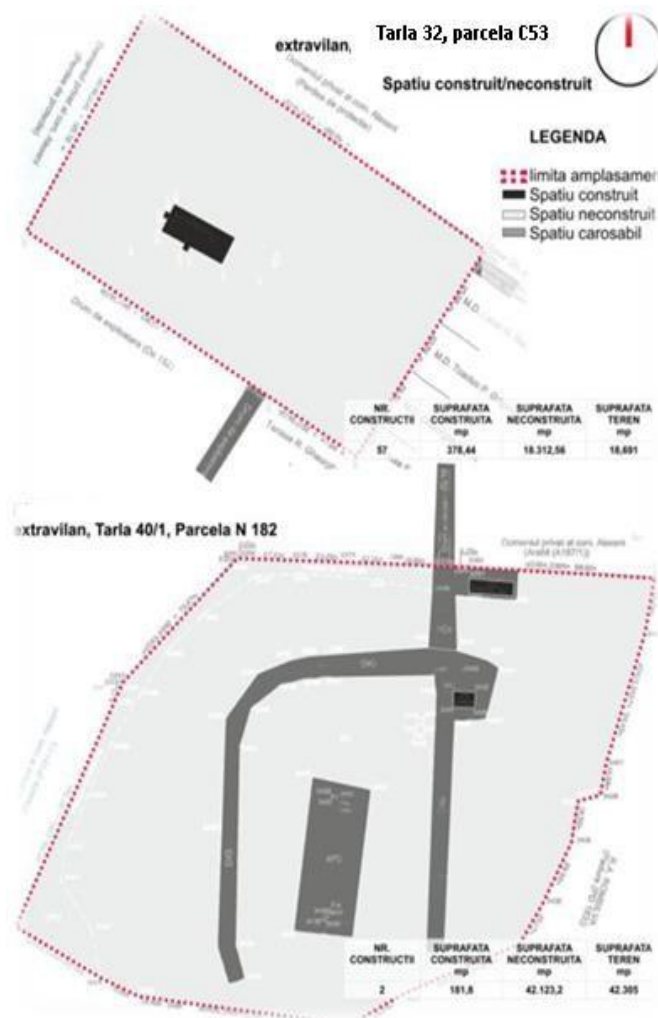


Figura 7 - Tarla 32, parcela C53, nr. cadastral 247, Tarla 40/1, parcela N182, nr. cadastral 248, Spațiu construit – neconstruit

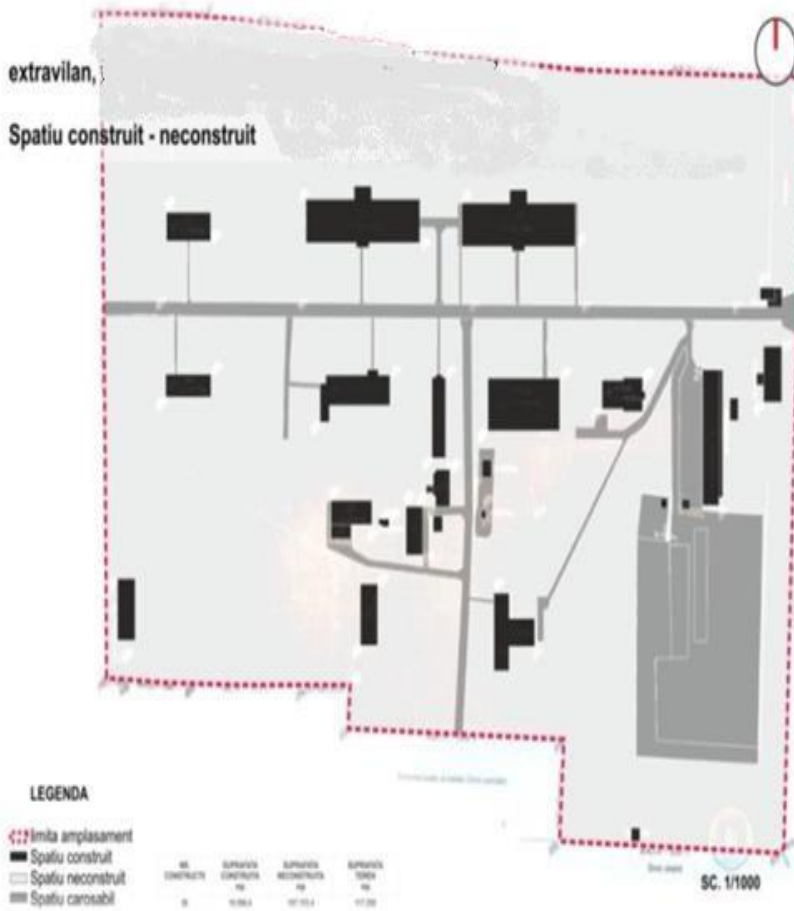


Figura 8 - Imobile C1-C26, nr. cadastral 250- Spațiu construit-neconstruit

extravilan, nr. cadastral Tarla 29, Parcela 147



Spatiu construit/neconstruit



Figura 9 - Tarla 29, parcela 147, nr. cadastral 251, Spațiu construit – neconstruit

1.4 Tipologia construcțiilor

Din suprafața totală a bunurilor de la Alexeni 21.048,52 mp sunt ocupați de construcții. Construcțiile de la numerele cadastrale 247, 248, 250, 251, în număr de 86 au ca și destinație (așa cum rezultă din extrasele de carte funciară pentru informare nr. 20211 Alexeni, nr. 20212 Alexeni, nr. 20213 Alexeni, nr. 20214 Alexeni):

- Construcții industriale și edilitare;
- Construcții anexă;
- Construcții administrative și social culturale;
- Construcții de locuințe.

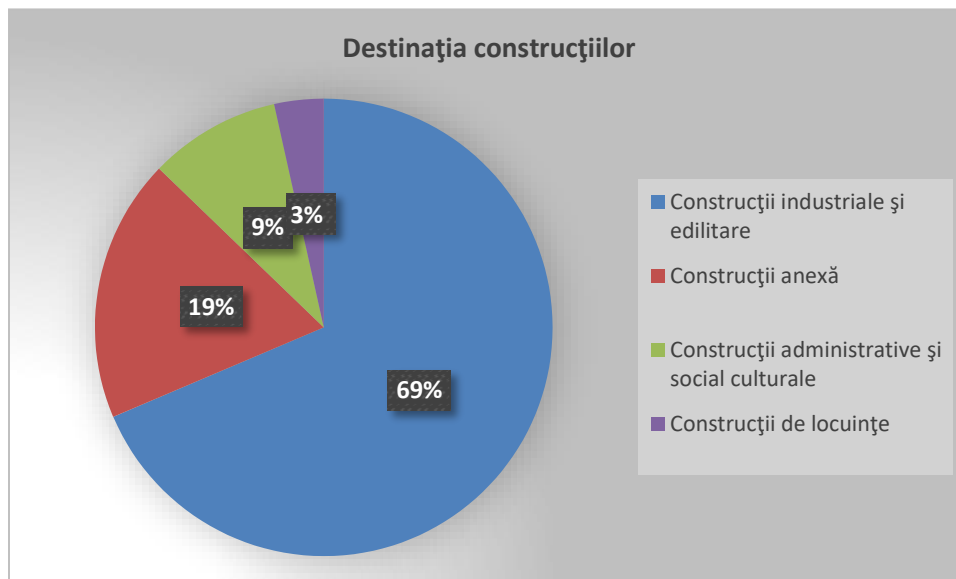


Figura 10 - Destinația construcțiilor Alexeni

Aproape 70% dintre construcții au destinație industrială și edilitară, construcțiile cu destinație de locuințe și construcțiile anexă ocupând o proporție de 12% din ansamblul construit. Din perspectiva destinațiilor actuale ale construcțiilor existente, se recomandă utilizarea lor tot pentru activități de natură industrial, edilitară și administrativă.

Tabel 6 – Destinație construcție imobile

Nr. crt	Nr. cadastral	Denumire Imobil	Sc la sol (mp)	Regim Înălțime	Destinație construcție
1	247-C1	Punct dirijare apropiata, Tarla 32, parcela C53	378,44	Parter	Construcții industriale și edilitare
2	248-C1	Dormitor	64,66	Parter	Construcții de locuințe
3	248-C2	Grajd	117,14	Parter	Construcții industriale și edilitare
4	250-C1	Post control, P	55,19	Parter	Construcții industriale și edilitare
5	250-C2	Corp gazda, P	312,86	Parter	Construcții industriale și edilitare

Nr. crt	Nr. cadastral	Denumire Imobil	Sc la sol (mp)	Regim Înălțime	Destinație construcție
6	250-C3	Magazie, P	20,99	Parter	Construcții industriale și edilitare
7	250-C4	Magazie, P	118,62	Parter	Construcții industriale și edilitare
8	250-C5	Garaj auto, P	690,52	Parter	Construcții industriale și edilitare
9	250-C6	Punct control auto, P	23,55	Parter	Construcții industriale și edilitare
10	250-C7	Punct alimentare carburanti, P	9,50	Parter	Construcții industriale și edilitare
11	250-C8	Crematoriu gunoi, P	8,23	Parter	Construcții industriale și edilitare
12	250-C9	Depozit alimente, P+S+M	392,30	P+S+M	Construcții industriale și edilitare
13	250-C10	Sala mese, P+S+M	1.181,93	P+S+M	Construcții industriale și edilitare
14	250-C11	Statie hidrofor, P	52,91	Parter	Construcții industriale și edilitare
15	250-C12	Casa vane, P	12,77	Parter	Construcții industriale și edilitare
16	250-C13	Popota cadre, P+M	612,38	P+M	Construcții industriale și edilitare
17	250-C14	Dormitor, P	1.657,59	Parter	Construcții de locuințe
18	250-C15	Dormitor, P	1.653,05	Parter	Construcții de locuințe
19	250-C16	Corp administrativ, P+1	391,61	P+1E	Construcții administrative și social culturale
20	250-C17	Bloc scoala, P+1	327,15	P+1E	Construcții administrative și social culturale
21	250-C18	Infirmierie, P	711,87	Parter	Construcții industriale și edilitare
22	250-C19	Baie - spalatorie, P	332,41	Parter	Construcții industriale și edilitare
23	250-C20	Centrala termica, P	185,57	Parter	Construcții industriale și edilitare
24	250-C21	Cladire drenajori, P	276,93	Parter	Construcții industriale și edilitare
25	250-C22	Baraca metalica, P	331,88	Parter	Construcții industriale și edilitare
26	250-C23	Post trafo, P	20,08	Parter	Construcții industriale și edilitare
27	250-C24	Simulator zbor, P	330,91	Parter	Construcții industriale și edilitare
28	250-C25	Grup electrogen, P	92,69	Parter	Construcții industriale și edilitare
29	250-C26	Magazie materiale, P	303,11	Parter	Construcții industriale și edilitare
30	251-C1	Depozit	32,62	Parter	Construcții industriale și edilitare
31	251-C2	Depozit	16,41	Parter	Construcții industriale și edilitare
32	251-C3	Grajd	33,50	Parter	Construcții industriale și edilitare
33	251-C4	WC AMC	15,48	Parter	Construcții anexă

Nr. crt	Nr. cadastral	Denumire Imobil	Sc la sol (mp)	Regim Înălțime	Destinație construcție
34	251-C5	Dormitoare + Birouri	213,98	Parter	Construcții administrative și social culturale
35	251-C6	Depozit	452,92	Parter	Construcții industriale și edilitare
36	251-C7	Depozit	231,43	Parter	Construcții industriale și edilitare
37	251-C8	Depozit	14,54	Parter	Construcții industriale și edilitare
38	251-C9	Depozit	14,19	Parter	Construcții industriale și edilitare
39	251-C10	Depozit	14,33	Parter	Construcții industriale și edilitare
40	251-C11	Depozit	454,25	Parter	Construcții industriale și edilitare
41	251-C12	Punct comanda balizaj	305,03	Parter	Construcții industriale și edilitare
42	251-C13	Cladire	16,65	Parter	Construcții industriale și edilitare
43	251-C14	Chiosc	15,60	Parter	Construcții administrative și social culturale
44	251-C15	WC	12,83	Parter	Construcții anexă
45	251-C16	Depozit	56,53	Parter	Construcții industriale și edilitare
46	251-C17	Casa pompe	36,94	Parter	Construcții industriale și edilitare
47	251-C18	Casa pompe	24,11	Parter	Construcții industriale și edilitare
48	251-C19	Baraca metalica	62,43	Parter	Construcții industriale și edilitare
49	251-C20	Depozit uleiuri	69,58	Parter	Construcții industriale și edilitare
50	251-C21	Punct control carburanti lubrefianti	76,22	Parter	Construcții industriale și edilitare
51	251-C22	Hangar 2	970,97	Parter	Construcții industriale și edilitare
52	251-C23	Ateliere + magazii IN SPATE HANGAR2	195,21	Parter	Construcții industriale și edilitare
53	251-C24	Hangar	1.603,42	Parter	Construcții industriale și edilitare
54	251-C25	Magazii + birouri	444,86	Parter	Construcții industriale și edilitare
55	251-C26	Pichet P.S.I.	19,20	Parter	Construcții industriale și edilitare
56	251-C27	Magazie	10,30	Parter	Construcții industriale și edilitare
57	251-C28	Depozit materiale tehnice	571,26	Parter	Construcții industriale și edilitare
58	251-C28/1	Decantor	17,13	Parter	Construcții industriale și edilitare
59	251-C29	Cazare ingrijitori	123,65	Parter	Construcții administrative și social culturale

Nr. crt	Nr. cadastral	Denumire Imobil	Sc la sol (mp)	Regim Înălțime	Destinație construcție
60	251-C30	Magazie	23,51	Parter	Construcții industriale și edilitare
61	251-C31	Magazie	38,34	Parter	Construcții industriale și edilitare
62	251-C32	Camara	9,49	Parter	Construcții anexă
63	251-C33	Sopron	40,34	Parter	Construcții anexă
64	251-C34	Moara	51,83	Parter	Construcții industriale și edilitare
65	251-C34/1	Magazii	90,89	Parter	Construcții industriale și edilitare
66	251-C35	Baraca magazie	453,35	Parter	Construcții industriale și edilitare
67	251-C36	Grajd	859,15	Parter	Construcții anexă
68	251-C37	Baraca grajd	101,84	Parter	Construcții anexă
69	251-C38	Maternitate porci	176,87	Parter	Construcții anexă
70	251-C39	Grajd + Cotete porci	257,74	Parter	Construcții anexă
71	251-C40	Cotet porci	133,77	Parter	Construcții anexă
72	251-C41	Casarie	100,87	Parter	Construcții anexă
73	251-C42	Cotet porci	49,01	Parter	Construcții anexă
74	251-C43	Saivan oi	411,53	Parter	Construcții anexă
75	251-C44	Grajd vite	306,18	Parter	Construcții anexă
76	251-C45	Finar	265,18	Parter	Construcții anexă
77	251-C46	Dormitoare	60,02	Parter	Construcții administrative și social culturale
78	251-C47	Magazie	21,03	Parter	Construcții industriale și edilitare
79	251-C48	WC AMC	15,34	Parter	Construcții anexă
80	251-C49	Dormitoare	204,79	Parter	Construcții administrative și social culturale
81	251-C50	Depozit	15,84	Parter	Construcții industriale și edilitare
82	251-C51	Cladire	60,82	Parter	Construcții industriale și edilitare
83	251-C52	Punct comanda	43,05	Parter	Construcții industriale și edilitare
84	251-C53	Depozit	94,66	Parter	Construcții industriale și edilitare
85	251-C54	Dormitoare	355,41	Parter	Construcții administrative și social culturale
86	251-C55	WC AMC	15,26	Parter	Construcții anexă

Nr. crt	Nr. cadastral	Denumire Imobil	Sc la sol (mp)	Regim Înălțime	Destinație construcție
87		Drum Betonat	15.500,00		
88		Pista betonata (inclusiv cai de rulare)	105.600,00		

La numărul cadastral 251 pot fi identificate o serie de 57 de construcții cu o suprafață construită de 10.381,68 mp. Profilul funcțional al edificiilor este variat aici putând fi identificate spații destinate depozitării (majoritare), locuirii, birourilor, și anexe.

La numărul cadastral 251 pot fi identificate un număr de 26 de construcții, cu un regim de înălțime de P/P+M/S+P+M. Acestea au o structură constitutivă preponderentă cu pereți de cărămidă și acoperiș tip terasă sau șarpantă învelită cu țiglă. Excepție fac o serie de construcții anexe realizate din alte materiale (tablă ondulată). Profilul funcțional al edificiilor este specific unei baze militare fiind prezente funcțiuni de cazare, sănătate, administrative, depozitare, alimentație etc. Funcțiunea predominantă în raport cu suprafața ocupată este cea de cazare (3310,64 mp).

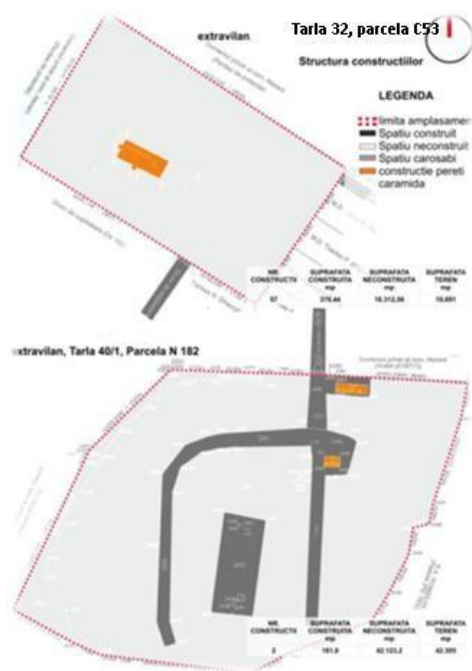


Figura 11 - Tarla 32, parcela C53, nr. cadastral 247, Tarla 40/1, parcela N182, nr. cadastral 248, Structura construcțiilor

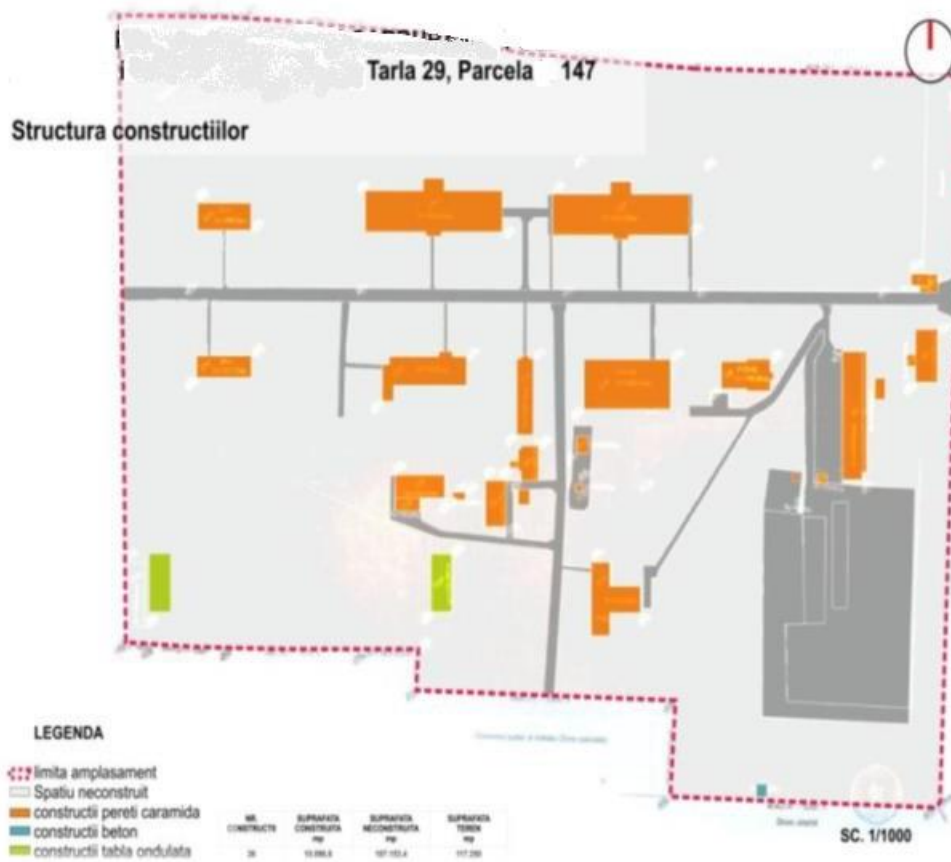


Figura 12 - Imobile C1-C26, nr. cadastral 250, Structura construcțiilor

extravilan

Tarla 129, Parcela 147



Figura 13 - Tarla 29, parcela 147, nr. cadastral 251, Structura construcțiilor

1.5 Date de identificare a bunurilor

Bunurile de la Alexeni au fost înregistrate în inventarul domeniului public al județului Ialomița prin H.C.J Ialomița nr. 156/29.09.2017 privind modificarea și completarea Anexei la Hotărârea Consiliului Județean Ialomița nr. 47 din 30.09.1999 privind însușirea inventarului bunurilor care alcătuiesc domeniul public al județului Ialomița în vederea actualizării acestuia, bunurile imobile ce au compus fostul „Aerodrom Alexeni”.

Bunurile din ansamblul de la Alexeni ce includ terenuri și construcții fac obiectul:

- Dosarul nr. 62128/16.08.2017 – imobil cu nr. cadastral 247, înscris în cartea funciară 20213 UAT Alexeni, Teren extravilan, suprafața 18.691 mp, construcții la sol 378 mp;

- Dosarul nr. 62119/16.08.2017 – imobil cu nr. cadastral 248, înscris în cartea funciară 20211 UAT Alexeni, Teren extravilan, suprafața 42.305 mp, construcții la sol 182 mp;
- Dosarul nr. 62120/16.08.2017 – imobil cu nr. cadastral 250, înscris în cartea funciară 20212 UAT Alexeni, Teren extravilan, suprafața 154.925 mp, construcții la sol 10.106,60 mp;
- Dosarul nr. 62131/16.08.2017 – imobil cu nr. cadastral 251, înscris în cartea funciară 20214 UAT Alexeni, Teren extravilan, suprafața din acte 3.447.830 mp, din acte 3.261.256 mp, construcții la sol 10.381,68 mp.

Bunurile nu prezintă înscrieri privind dezmembrămintele dreptului de proprietate, drepturi reale de garanții și sarcini.

În tabelul următor sunt prezentate elementele de identificare a bunurilor de la Alexeni cu valoarea de inventar aferentă la momentul 2017.

Tabel 7 - Elemente de identificare bunuri Alexeni

Nr. crt.	Cod clasificare	Denumirea bunului	Elemente de identificare	An dobândire	Valoare de inventar	Situație juridică actuală
66a	0.0	Teren agricol extravilan - Tarla 29 parcela N147 - Alexeni	Suprafață teren = 2.088.800,00 mp	2017	46,058,040.00	H.G. nr. 428/09.06.2017 Carte funciară nr. 20214
b	0.0	Teren cu construcții intravilan imobil 669 C1 - C26 - Alexeni	Suprafață teren = 154.925,00 mp, Suprafață construită = 10.106,60 mp	2017	3,415,545.00	H.G. nr. 428/09.06.2017 Carte funciară nr. 20212
c	1.6.4	Clădire corp administrativ (C16)	Suprafață construită = 391,61 mp, regim de înălțime: P + 1E	2017	595,300.00	
d	1.6.8	Clădire Sală mese (C10)	Suprafață construită = 1.181,93 mp, regim de înălțime: S + P + M	2017	1,347,500.00	
e	1.5.2	Clădire depozit alimente (C9)	Suprafață construită = 392,30 mp, regim de înălțime: S + P + M	2017	270,400.00	
f	1.6.8	Clădire Popotă cadre (C13)	Suprafață construită = 612,38 mp, regim de înălțime: P + M	2017	465,400.00	H.G. nr. 428/09.06.2017 Carte funciară nr. 20212
g	1.6.1	Clădire dormitor (C14)	Suprafață construită = 1.653,05 mp, regim de înălțime: P	2017	527,400.00	
h	1.6.1	Clădire dormitor (C15)	Suprafață construită = 1.657,59 mp, regim de înălțime: P	2017	525,900.00	
i	1.3.1	Clădire hangar (C24)	Suprafață construită = 1603,42 mp, regim de înălțime: P	2017	368,400.00	H.G. nr. 428/09.06.2017 Carte funciară nr. 20214
j	1.6.7	Clădire Corp gardă 1 (C2)	Suprafață construită = 312,86 mp, regim de înălțime: P	2017	99,500.00	H.G. nr. 428/09.06.2017 Carte funciară nr. 20212

Nr. crt.	Cod clasificare	Denumirea bunului	Elemente de identificare	An dobândire	Valoare de inventar	Situație juridică actuală
k	1.6.7	Clădire Post control (C1) (corp gardă 2)	Suprafață construită = 55,19 mp, regim de înălțime: P	2017	26,300.00	Carte funciară nr. 20212
l	1.5.12	Clădire Depozit materiale tehnice (C28)	Suprafață construită = 571,16 mp, regim de înălțime: S + P + 1E	2017	393,800.00	H.G. nr. 428/09.06.2017 Carte funciară nr. 20214
m	1.6.2	Clădire Infirmerie (C18)	Suprafață construită = 711,87 mp, regim de înălțime: P	2017	226,500.00	H.G. nr. 428/09.06.2017 Carte funciară nr. 20212
n	1.6.8	Clădire simulator zbor (C24) (uzina electrică)	Suprafață construită = 330,91 mp, regim de înălțime: P	2017	125,800.00	
o	1.6.8	Clădire Baie spălătorie (C19)	Suprafață construită = 332,41 mp, regim de înălțime: P	2017	126,300.00	
p	1.3.1	Construcție Garaj auto (C5)	Suprafață construită = 690,52 mp, regim de înălțime: P	2017	67,100.00	
q	1.6.2	Bloc școală (C17)	Suprafață construită = 327,15 mp, regim de înălțime: P+1E	2017	248,600.00	
r	1.3.1	Hangar 2 (C22)	Suprafață construită = 970,97 mp, regim de înălțime: P	2017	557,800.00	H.G. nr. 428/09.06.2017 Carte funciară nr. 20214
s	1.6.8	Clădire drenajori (C21) (uzină electrică)	Suprafață construită = 276,93 mp, regim de înălțime: P	2017	17,100.00	H.G. nr. 428/09.06.2017 Carte funciară nr. 20212
ș	1.3.7.2	Drum betonat	Suprafață = 15.500,00 mp	2017	1,438,300.00	
t	1.1.5.1	Pistă betonată (inclusiv căi de	Suprafață = 105.600,00 mp	2017	17,498,400.00	H.G. nr. 428/09.06.2017

Nr. crt.	Cod clasificare	Denumirea bunului	Elemente de identificare	An dobândire	Valoare de inventar	Situație juridică actuală
		rule), pistă naturală				Carte funciară nr. 20212
ț	1.6.8	Teren cu construcții extravilan C1, Tarla 32 parcela C53 - Alexeni	Suprafață teren = 18.691,00 mp. Suprafață construită = 378,44 mp	2017	412,136.55	
u	0.0	Teren cu construcții extravilan C1 - C55, Tarla 29 parcela N147 - Alexeni	Suprafață teren = 1.172.500,00 mp. Suprafață construită = 10.381,68 mp	2017	25,853,206.05	H.G. nr. 428/09.06.2017 Carte funciară nr. 20214
v	0.0	Teren cu construcții extravilan C1 - C2, Tarla 40/1 parcela N182 - Alexeni	Suprafață teren = 42.305,00 mp. Suprafață construită = 181,80 mp	2017	932,825.25	H.G. nr. 428/09.06.2017 Carte funciară nr. 20211
x	1.3.1	Ateliere + magazine (C23)	Suprafață construită = 195,21 mp, regim de înălțime: P	2017	60,400.00	H.G. nr. 428/09.06.2017 Carte funciară nr. 20214
y	1.1.2.1	Baraca grajd, an 1982 (C37)	Suprafață construită = 101,84 mp, regim de înălțime: P	2017	4,100.00	
y	1.1.2.1	Baracă magazie, an 1980 (C35)	Suprafață construită = 453,35 mp, regim de înălțime: P	2017	18,000.00	
aa	1.1.2.1	Baracă metalică P, an 1980 (C22)	Suprafață construită = 331,88 mp, regim de înălțime: P	2017	13,200.00	H.G. nr. 428/09.06.2017 Carte funciară nr. 20212

Nr. crt.	Cod clasificare	Denumirea bunului	Elemente de identificare	An dobândire	Valoare de inventar	Situație juridică actuală
ab	1.6.8	Cămară (C32)	Suprafață construită = 9,49 mp, regim de înălțime: P	2017	1,200.00	H.G. nr. 428/09.06.2017 Carte funciară nr. 20214
ac	1.4.7	Casă pompe (C17)	Suprafață construită = 36,94 mp, regim de înălțime: P	2017	11,400.00	
ad	1.4.7	Casă pompe (C18)	Suprafață construită = 24,11 mp, regim de înălțime: P	2017	7,500.00	
ae	1.4.7	Casă vane, an 1985 (C12)	Suprafață construită = 12,77 mp, regim de înălțime: P	2017	3,200.00	H.G. nr. 428/09.06.2017 Carte funciară nr. 20212
af	1.2.2	Cășărie (C41)	Suprafață construită = 100,87 mp, regim de înălțime: P	2017	32,100.00	H.G. nr. 428/09.06.2017 Carte funciară nr. 20214
ah	1.6.8	Cazare îngrijitori (C29)	Suprafață construită = 123,65 mp, regim de înălțime: P	2017	15,300.00	
ai	1.6.5	Centrală termică (C20)	Suprafață construită = 185,57 mp, regim de înălțime: P	2017	11,500.00	H.G. nr. 428/09.06.2017 Carte funciară nr. 20212
aj	1.5.2	Chioșc (C14)	Suprafață construită = 15,60 mp, regim de înălțime: P	2017	4,800.00	H.G. nr. 428/09.06.2017 Carte funciară nr. 20214
ak	1.6.8	Clădire (C13)	Suprafață construită = 16,65 mp, regim de înălțime: P	2017	5,200.00	
al	1.6.8	Clădire (C51)	Suprafață construită = 60,82 mp, regim de înălțime: P	2017	3,800.00	
am	1.2.7	Coteț porci, an 1983 (C40)	Suprafață construită = 133,77 mp, regim de înălțime: P	2017	10,600.00	

Nr. crt.	Cod clasificare	Denumirea bunului	Elemente de identificare	An dobândire	Valoare de inventar	Situație juridică actuală
an	1.2.11	Crematoriu gunoi, an 1952 (C8)	Suprafață construită = 8,23 mp, regim de înălțime: P	2017	1,000.00	H.G. nr. 428/09.06.2017 Carte funciară nr. 20212
ao	1.4.5	Decantor (C28/1)	Suprafață construită = 17,13 mp, regim de înălțime: P	2017	5,300.00	H.G. nr. 428/09.06.2017 Carte funciară nr. 20214
ap	1.5.3	Depozit (C16)	Suprafață construită = 56,53 mp, regim de înălțime: P	2017	3,500.00	
aq	1.5.3	Depozit (C50)	Suprafață construită = 15,84 mp, regim de înălțime: P	2017	4,900.00	
ar	1.5.3	Depozit (C53)	Suprafață construită = 94,66 mp, regim de înălțime: P	2017	5,900.00	
as	1.5.7	Depozit uleiuri (C20)	Suprafață construită = 69,58 mp, regim de înălțime: P	2017	21,500.00	
aș	1.5.3	Depozit (C2)	Suprafața construită = 16,41 mp, regim de înălțime: P	2017	1,000.00	
at	1.5.3	Depozit (C10)	Suprafața construită = 14,33 mp, regim de înălțime: P	2017	4,400.00	H.G. nr. 428/09.06.2017 Carte funciară nr. 20214
aâ	1.5.3	Depozit (C11)	Suprafața construită = 454,25 mp, regim de înălțime: P	2017	168,600.00	
au	1.5.3	Depozit (C8)	Suprafața construită = 14,54 mp, regim de înălțime: P	2017	4,500.00	
av	1.6.1	Dormitoare (C49)	Suprafața construită = 204,79 mp, regim de înălțime: P	2017	32,600.00	
ax	1.6.1	Dormitoare (C46)	Suprafața construită = 60,02 mp, regim de înălțime: P	2017	19,100.00	
ay	1.6.4	Dormitoare + Birouri, an 1972 (C5)	Suprafața construită = 213,98 mp, regim de înălțime: P	2017	68,100.00	
az	1.6.1	Dormitor (C1)	Suprafața construită = 64,66 mp, regim de înălțime: P	2017	5,100.00	H.G. nr. 428/09.06.2017 Carte funciară nr. 20211
ba	1.2.7	Grajd + Cotețe porci (C39)	Suprafața construită = 257,74 mp, regim de înălțime: P	2017	30,800.00	H.G. nr. 428/09.06.2017 Carte funciară nr. 20214
bb	1.2.7	Grajd, an 1936 (C36)	Suprafața construită = 859,15 mp, regim de înălțime: P	2017	68,300.00	
bc	1.2.7	Grajd (C3)	Suprafața construită = 33,50 mp, regim de înălțime: P	2017	2,100.00	

Nr. crt.	Cod clasificare	Denumirea bunului	Elemente de identificare	An dobândire	Valoare de inventar	Situație juridică actuală
bd	2.1.16.1.2.3	Grup electrogen, an 19520 (C25)	Suprafața construită = 92,69 mp, regim de înălțime: P	2017	11,500.00	H.G. nr. 428/09.06.2017 Carte funciară nr. 20212
be	1.5.3	Magazie (C47)	Suprafața construită = 21,03 mp, regim de înălțime: P	2017	2,600.00	H.G. nr. 428/09.06.2017 Carte funciară nr. 20214
bf	1.5.3	Magazie, an 1952 (C30)	Suprafața construită = 23,51 mp, regim de înălțime: P	2017	2,900.00	
bg	1.5.3	Magazie, an 1952 (C31)	Suprafața construită = 38,34 mp, regim de înălțime: P	2017	4,700.00	
bh	1.6.4	Magazii + birouri(C34/1)	Suprafața construită = 90,89 mp, regim de înălțime: P	2017	11,200.00	
bi	1.6.4	Magazii + birouri (C25)	Suprafața construită = 444,86 mp, regim de înălțime: P	2017	82,600.00	
bj	1.2.7	Maternitate porci, an 1982 (C38)	Suprafața construită = 176,87 mp, regim de înălțime: P	2017	7,000.00	H.G. nr. 428/09.06.2017 Carte funciară nr. 20214
bk	1.2.11	Moară, an 1980 (C34)	Suprafața construită = 51,83 mp, regim de înălțime: P	2017	6,400.00	
bl	1.1.17	Pichet PSI, an 1952 (C26)	Suprafața construită = 19,20 mp, regim de înălțime: P	2017	2,400.00	H.G. nr. 428/09.06.2017 Carte funciară nr. 20212
bm	1.1.3	Post Trafo (C23)	Suprafața construită = 20,08 mp, regim de înălțime: P	2017	3,700.00	
bn	1.5.5	Punct alimentare carburanți, an 1952 (C7)	Suprafața construită = 9,50 mp, regim de înălțime: P	2017	1,200.00	H.G. nr. 428/09.06.2017 Carte funciară nr. 20214
bo	1.3.25	Punct comandă balizaj (C12)	Suprafața construită = 305,03 mp, regim de înălțime: P	2017	97,000.00	
bp	1.3.25	Punct comandă, an 1952 (C52)	Suprafața construită = 43,05 mp, regim de înălțime: P	2017	2,700.00	

Nr. crt.	Cod clasificare	Denumirea bunului	Elemente de identificare	An dobândire	Valoare de inventar	Situație juridică actuală
bq	1.5.14	Punct control auto (C6)	Suprafața construită = 23,55 mp, regim de înălțime: P	2017	7,500.00	H.G. nr. 428/09.06.2017 Carte funciară nr. 20212
br	1.5.14	Punct control carburanți lubrefianți (C21)	Suprafața construită = 76,22 mp, regim de înălțime: P	2017	23,600.00	H.G. nr. 428/09.06.2017 Carte funciară nr. 20214
bs	1.2.2	Șopron, an 1980 (C33)	Suprafața construită = 40,34 mp, regim de înălțime: P	2017	800.00	H.G. nr. 428/09.06.2017 Carte funciară nr. 20212
bș	1.4.7	Stație hidrofor (C11)	Suprafața construită = 52,91 mp, regim de înălțime: P	2017	6,500.00	H.G. nr. 428/09.06.2017 Carte funciară nr. 20214
bt	1.6.1.1	WC AMC, P, an 1972 (C48)	Suprafața construită = 15,34 mp, regim de înălțime: P	2017	1,900.00	H.G. nr. 428/09.06.2017 Carte funciară nr. 20214
bț	1.6.1.1	WC AMC, an 1972 (C4)	Suprafața construită = 15,48 mp, regim de înălțime: P	2017	2,900.00	H.G. nr. 428/09.06.2017 Carte funciară nr. 20214
bu	1.6.1.1	WC, an 1952 (C15)	Suprafața construită = 12,83 mp, regim de înălțime: P	2017	1,600.00	H.G. nr. 428/09.06.2017 Carte funciară nr. 20214
bv	1.5.3	Depozit, an 1985 (C7)	Suprafața construită = 231,43 mp, regim de înălțime: P	2017	7,160.00	H.G. nr. 428/09.06.2017 Carte funciară nr. 20214
bx	1.5.3	Depozit (C9)	Suprafața construită = 14,19 mp, regim de înălțime: P	2017	4,400.00	H.G. nr. 428/09.06.2017 Carte funciară nr. 20214
by	1.5.3	Depozit (C6)	Suprafața construită = 452,92 mp, regim de înălțime: P	2017	168,100.00	H.G. nr. 428/09.06.2017 Carte funciară nr. 20214
					102,706,912.85	

1.6 Situația actuală a bunurilor și descrierea lor

Din moment ce a funcționat timp de mai multe decenii că baza de aviație, aerodromul Alexeni este conectat la rețelele regionale și naționale. Atât aerodromul cât și locuințele destinate personalului de deservire a aerodromului au fost conectate la rețelele de distribuție a energiei electrice și a apei. A fost de asemenea construit un sistem de drenaj pentru deversarea apei pluviale în râul Ialomița, cel mai apropiat râu de aerodrom. Baza militară de aviație a fost abandonată în martie-aprilie 2001. Câțiva ani înainte de a fi abandonată baza a fost folosită parțial, numai pentru aeronave mici care necesită doar aproximativ 800 m de pistă pentru aterizare-decolare.

Ansamblul bunurilor de la Alexeni dispune de o pistă betonată de 2.500 m, cu o lățime de 80 m, bretele adiacente de 1000 m, hangare și spații administrative. Imobilele din cadrul fostului Aerodrom Alexeni sunt într-o stare de degradare avansată, multe din elementele structurale lipsesc sau sunt distruse.

În aerodrom există un hangar de aviație care nu este utilizat, având o suprafață utilă de 2.000 m², construit pe o platforma din beton.

Până în momentul de față nu au fost semnalate probleme referitoare la infestarea solului și subsolului cu factori poluanți. În consecință valoarea proprietății nu a fost influențată de probleme legate de protecția mediului.

Pista de decolare – aterizare

Pista este construită din dale de beton care au înălțimea de 400 mm.

Pista are lungimea de 2.500 m și lățimea de 80 m fiind formată din 24 șiruri de la A,B,C,D,E,F,G,H,I,J,K,L,M,N,O,P,R,S,T,U,V,X,Y,Z, de câte 500 de dale pe șir cu dimensiunile dalei de 3.0x5.0 m și două acostamente I,II cu dimensiunile dalei de 4.0x5.0 m.

Grosimea medie a dalelor din beton ale pistei determinată prin măsurarea înălțimii carotelor este de 21.6 cm.

Structura pistei de decolare-aterizare este o structură rutieră rigidă din beton de ciment alcătuită astfel:

- strat de îmbrăcăminte din beton de ciment de 21.6 cm grosime medie;
- strat de fundație din balast de grosime între 24 cm.

Din observațiile întreprinse în teren reiese că dalele pistei nu par să aibă probleme structural semnificative sau fisuri, dar starea rostului dintre dale este precară, permițând creșterea buruienilor.



Figura 14 – Imagini dale pistă

Pentru stabilirea stării de degradare a suprafețelor aeroportuare s-a făcut o examinare a tuturor dalelor ce alcătuiesc obiectivul:

- pista de decolare aterizare PDA = 500 dale x26 șiruri=13000 dale

Principalele tipuri de degradări specifice dalelor din beton de ciment care au fost depistate cu ocazia investigațiilor efectuate la pistă, sunt următoarele:

- Exfoliere parțială sau totală a suprafeței dalelor
- Gropi-găuri
- Ruperea dalei la rost
- Ruperi de colț
- Fisuri și crăpături longitudinale, transversale și în diagonal
- Decolmatare rosturilor
- Fisuri de colț
- Fisuri datorate fenomenului de îngheț-dezgheț
- Tasarea diferențiată a dalelor
- Plombare pe suprafață mică
- Fisuri de contracție

Toate aceste degradări favorizează atât pătrunderea apelor din precipitații în fundația dalelor din beton, cât și blocarea mișcării acestora la variațiile de temperatură prin pătrunderea de corpuri dure (granule de piatră sau beton etc.) în locașul rosturilor respective.

Pista betonată (inclusive căi de rulare), pista naturală are o vechime de aproape 68 de ani, fiind construită în 1952. Dispune de o stare vizuală satisfăcătoare, are un aspect neîntreținut.

La fel drumul de beton, construit în 1952 are o stare vizuală satisfăcătoare, are un aspect neîntreținut.





Figura 15 – Imagini pista betonată Alexeni



Figura 16 – Imagini pista și bretele de acces

Un canal pluvial deschis a deservit baza de aviație. În prezent, acest sistem este încă funcțional într-o oarecare măsură. Canalul deversează apa colectată în râul Ialomița, care trece prin apropierea aerodromului.



Figura 17 – Imagini canal pluvial

Sistemul de colectare și dirijare a apelor pluviale, stația de pompare și infrastructura de pompare, aducere și distribuire ape pot fi reintegrate în funcționalitatea a unui proiect de dezvoltare aeroportuară.

Ansamblul contruit a fost realizat în general cu un regim de înălțime P, cu câteva excepții având structura constituită din fundații din beton simplu sau din cărămidă și pereți din cărămidă și acoperire tip terasă. Excepție fac clădirile cu funcțiuni temporare (anexe) care sunt realizate din plăci prefabricate sau alte materiale după cum este precizat în continuare.

Tarla 29, parcela N 147, comuna Alexeni, Extravilan (teren agricol)

Tarla 29, parcela N 147, comuna Alexeni, Extravilan (teren construcții C1-C55)

Parcela N 147, aparținând de tarlăua nr. 29, prezintă o suprafață construită de 10.381,68 mp având un număr total de 57 de imobile. Construcțiile sunt dispuse pavilionar, fiind prezente funcțiuni diverse: cazare (dormitoare) – un număr de 5 clădiri, birouri, predominante fiind anexele (depozitari, magazii, hangar, ateliere, grajduri, etc.). Profilul funcțional al edificiilor este variat aici putând fi identificate spații destinate depozitării (majoritare), locuirii, birourilor, și anexe.

Din punct de vedere al materialelor de construcții predomina pereții din cărămidă, acoperirea făcându-se în modalități diferite precum: acoperiș tip terasă, acoperiș tabla ondulată, acoperiș plăci azbociment. De asemenea, există cazuri izolate în care s-a folosit ca închidere pereți din tabla ondulată (magazie, baracă metalică), pereți din panta (grajd vite), pereți bolțari (depozite, 1 clădire cu funcțiune de dormitoare).

Regimul predominant de înălțime este P, având un caz izolat de P+1+S având funcțiunea depozitare materiale tehnice.

Tabel 8 – Informatii privind suprafața construită în interiorul parcelei N147

Nr. corp	Destinație	Suprafața ocupată - mp -	Nr. etaje	Caracteristici constructive	Descriere	Vârstă
C1	Depozit	32.62	P	Pereți caramidă, acoperiș carton asfaltat	Construcție partial demolata - ruina	68
C2	Depozit	16.41	P	Pereți bolțari, acoperiș tip terasă	1 incapere, stare nesatisfacatoare (un perete demolat)	68
C3	Grajd	33.50	P	Pereți caramidă, acoperiș carton asfaltat	ruina, stare nesatisfacatoare	68
C4	WC AMC	15.48	P	Pereți caramidă, acoperiș tip terasă	4 incaperi, stare nesatisfacatoare	48
C5	Dormitoare + Birouri	213.98	P	Pereți caramidă, acoperiș tip terasă, 10 camere, 1 grup sanitar	Stare nesatisfăcătoare: pardoseli	48
C6	Depozit	452.92	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	4 incaperi, stare satisfacatoare	necunoscuta
C7	Depozit	231.43	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	2 incaperi, stare satisfacatoare	35
C8	Depozit	14.54	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	1 incapere, stare satisfacatoare	necunoscuta
C9	Depozit	14.19	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	1 incapere, stare satisfacatoare	necunoscuta
C10	Depozit	14.33	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	1 incapere, stare satisfacatoare	necunoscuta
C11	Depozit	454.25	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	4 incaperi, stare satisfacatoare	necunoscuta

Nr. corp	Destinație	Suprafața ocupată - mp -	Nr. etaje	Caracteristici constructive	Descriere	Vârstă
C12	Punct comandă balizaj	305.03	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	11 camere, 3 holuri, stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C13	Clădire	16.65	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	1 incapere, stare satisfacatoare	necunoscuta
C14	Chioșc	15.60	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	1 incapere, stare satisfacatoare	necunoscuta
C15	WC	12.83	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	4 incaperi, stare nesatisfacatoare	68
C16	Depozit	56.53	P	Pereți boltari, acoperiș tip terasă	1 incapere - ruina, stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C17	Casa pompe	36.94	P	Pereți cărămidă, acoperiș țiglă	2 incaperi, stare satisfacatoare	necunoscuta
C18	Casa pompe	24.11	P	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	2 incaperi, stare satisfacatoare	necunoscuta
C19	Baracă metalică	62.43	P	Pereți tabla, acoperiș plăci azbociment	construcție demolata	necunoscuta
C20	Depozit uleiuri	69.58	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	1 incapere, stare satisfacatoare	necunoscuta
C21	Punct control carburanți	76.22	P	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	4 camere, 1 veranda, 1 magazie, stare satisfacatoare	necunoscuta
C22	Hangar 2	970.97	P	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	1 incapere, stare satisfacatoare	44
C23	Ateliere+m agazii	195.21	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	8 incaperi, stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C24	Hangar	1603.42	P	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	1 incapere, stare nesatisfacatoare	68
C25	Magazii+birouri	444.86	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C26	Pichet P.S.I	19.20	P	Pereți cărămidă, acoperiș plăci azbociment	stare nesatisfacatoare	68
C27	Magazie	10.30	P	Pereți tabla, acoperiș plăci azbociment	construcție demolata	68
C28	Depozit materiale tehnice	571.26	P+1+S	Pereți cărămidă, acoperiș țiglă	stare nesatisfacatoare	68
C 28/1	Decantor	17.13	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	stare satisfacatoare	necunoscuta
C29	Cazare îngrijitori	123.65	P	Pereți cărămidă, acoperiș plăci azbociment	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C30	Magazie	23.51	P	Pereți cărămidă, acoperiș plăci azbociment	stare nesatisfacatoare	68

Nr. corp	Destinație	Suprafața ocupată - mp -	Nr. etaje	Caracteristici constructive	Descriere	Vârstă
C31	Magazie	38.34	P	Pereți cărămidă, acoperis placi azbociment	stare nesatisfacatoare	68
C32	Cămară	9.49	P	Pereți cărămidă, acoperiș plăci azbociment	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C33	Șopron	40.34	P	Stâlpi metalici, acoperiș plăci azbociment	stare nesatisfacatoare	40
C34	Moară	51.83	P	Pereți cărămidă, acoperiș plăci azbociment	stare nesatisfacatoare	40
C 34/1	Magazii	90.89	P	Pereți cărămidă, acoperiș plăci azbociment	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C35	Baracă magazine	453.35	P	Pereți tablă ondulată, acoperiș tablă ondulată	stare nesatisfacatoare	40
C36	Grajd	859.15	P	Pereți cărămidă, acoperiș plăci azbociment	stare nesatisfacatoare	84
C37	Baracă grajd	101.84	P	Pereți cărămidă, acoperiș placi azbociment	stare nesatisfacatoare	68
C38	Maternitate porci	176.87	P	Pereți cărămidă, acoperiș placi azbociment	stare nesatisfacatoare	38
C39	Grajd+Coteșe porci	257.74	P	Pereți cărămidă, acoperiș placi azbociment	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C40	Coteș porci	133.74	P	Pereți cărămidă, acoperiș placi azbociment	stare nesatisfacatoare	37
C41	Casarie	100.87	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C42	Coteș porci	49.01	P	Pereți cărămidă, acoperiș placi azbociment	construcție demolată	68
C43	Saivan oi	411.53	P	Pereți cărămidă, acoperiș placi azbociment	construcție demolată	38
C44	Grajd vite	306.18	P	Pereți paianta, acoperiș plăci azbociment	construcție demolată	necunoscuta
C45	Fânar	265.18	P	Stâlpi metalici, acoperiș plăci azbociment	construcție demolată	necunoscuta
C46	Dormitoare	60.02	P	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C47	Magazie	21.03	P	Pereți cărămidă, acoperiș carton asfaltat	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C48	WC AMC	15.34	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	stare nesatisfacatoare	48
C49	Dormitoare	204.79	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C50	Depozit	15.84	P	Pereți bolțari, acoperiș tip terasă	stare satisfacatoare	necunoscuta
C51	Clădire	60.82	P	Pereți cărămidă, acoperiș carton asfaltat	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C52	Punct comandă	43.05	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă + tablă	stare nesatisfacatoare	68

Nr. corp	Destinație	Suprafața ocupată - mp -	Nr. etaje	Caracteristici constructive	Descriere	Vârstă
C53	Depozit	94.66	P	Pereți bolțari, acoperiș tip terasă	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C54	Dormitoare	355.41	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	construcție partial demolată	necunoscuta
C55	WC AMC	15.26	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	construcție partial demolată, fara acoperis stare nesatisfacatoare	48
TOTAL	57	10.381,68				



Figura 18 – Imagini imobil C24 - Hangar

Incinta cu construcții intravilan imobil 669 C1-C26

Incinta 669 având construcțiile C1-C26, este situată în partea de N a intravilanului comunei Alexeni, fiind în legătură directă cu drumul național DN 2A prin strada Unității, aflată în intravilanul comunei.

Suprafața parcelei este de 15,49 ha, având o suprafață construită de 10.106,60 mp având un număr total de 26 imobile. Construcțiile sunt dispuse pavilionar, având funcțiuni diverse precum: cazare (dormitoare – în număr de 2 imobile), simulator zbor, alimentație, diferite anexe (magazii, depozitari, garaj, post control etc.).

Regimul predominant de înălțime este P, având cazuri izolate cu diferite funcțiuni: P+1 (bloc școală, bloc administrativ), P+S+M (depozit alimente, sală alimente) P+M (popota cadre). Construcțiile au o structură constitutivă preponderentă cu pereți de cărămidă și acoperiș tip terasă sau șarpantă învelită cu țiglă. De asemenea, există cazuri izolate în care s-au folosit ca închidere pereți din tablă ondulată (magazine materiale), pereți din beton (crematoriu gunoi). Profilul funcțional al edificiilor este specific unei baze militare fiind prezente funcțiuni de cazare, sănătate, administrative, depozitare, alimentație etc. Funcțiunea predominantă în raport cu suprafața ocupată este cea de cazare (3310,64 mp).

Tabel 9 - Informatii privind Incinta cu construcții intravilan imobil 669 C1-C26

Nr. Corp	Destinație	Suprafata ocupata - mp -	Nr. Etaje	Caracteristici constructive	Descriere	Vârstă
C1	Post control	55.19	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	2 camere, 1 hol, 1 grup sanitar, 1 terasa, stare satisfacatoare	68
C2	Corp Gardă	312.86	P	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	7 camere, 4 holuri, 1 spalator, 1 grup sanitar, stare nesatisfacatoare: pardoseli deteriorate, pereti cu tencuiala cazuta, tavane deteriorate cu urme de infiltratii, instalatie electrica lipsa, finisaje deteriorate, usi lipsa, geamuri sparte	68
C3	Magazie	20.99	P	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	Construcție partial demolata - ruina	68
C4	Magazie	118.62	P	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	2 incaperi, stare nesatisfacatoare: fara usa, tencuiei deteriorate, urme de infiltratii	68
C5	Garaj auto	690.52	P	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	4 garaje, 4 magazii, stare nesatisfacatoare: pardoseli deteriorate, pereti cu tencuiala cazuta, tavane deteriorate cu urme de infiltratii, instalatie electrica lipsa, finisaje deteriorate, usi lipsa, geamuri sparte	68

Nr. Corp	Destinație	Suprafata ocupata - mp -	Nr. Etaje	Caracteristici constructive	Descriere	Vârsta
C6	Punct control auto	23.55	P	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	1 incapere, stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C7	Punct alimentare carburanți	9.50	P	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	1 incapere, stare nesatisfacatoare	68
C8	Crematoriu gunoi	8.23	P	Pereti beton, acoperis tip terasa	1 incapere, stare nesatisfacatoare	68
C9	Depozit alimente	392.30	P+S+M	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	7 camere, 2 holuri, 1 subsol, stare nesatisfacatoare: pardoseli deteriorate, pereti cu tencuiala cazuta, tavane deteriorate cu urme de infiltratii, instalatie electrica lipsa, finisaje deteriorate, usi lipsa, geamuri sparte	68
C10	Sală mese	1181.93	P+S+M	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	31 camere, 14 holuri, 2 vestiare, 5 debarale, 5 grupuri sanitare, stare nesatisfacatoare: pardoseli deteriorate, pereti cu tencuiala cazuta, tavane deteriorate cu urme de infiltratii, instalatie electrica lipsa, finisaje deteriorate, usi lipsa, geamuri sparte	68
C11	Stație hidrofor	52.91	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	1 incapere, stare nesatisfacatoare	68
C12	Casă vane	12.77	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	1 incapere, stare nesatisfacatoare	35
C13	Popotă cadre	612.38	P+M	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	17 camere, 6 holuri, 2 vestiare, 2 grupuri sanitare, stare nesatisfacatoare: pardoseli deteriorate, pereti cu tencuiala cazuta, tavane deteriorate cu urme de infiltratii, instalatie electrica lipsa, finisaje deteriorate, usi lipsa, geamuri sparte	68
C14	Dormitor	1657.59	P	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	4 dormitoare, 2 cancelarii, 2 camere, 11 holuri, 6 spalatoare, 1 magazie, 5 grupuri sanitare, 3 verande	68
C15	Dormitor	1653.05	P	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	4 dormitoare, 2 cancelarii, 2 camere,	68

Nr. Corp	Destinație	Suprafata ocupata - mp -	Nr. Etaje	Caracteristici constructive	Descriere	Vârsta
					11 holuri, 6 spalatoare, 1 magazie, 5 grupuri sanitare, 3 verande	
C16	Corp administrativ	391.61	P+1	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	parter: 13 camere, 4 holuri, 1 gr sanitar, 1 WC, 1 veranda, etaj: 10 camere, 2 holuri, 1 grup sanitar, 1 WC, stare buna	68
C17	Bloc școala	327.15	P+1	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	parter: 3 sali clasa, 2 camere, 2 holuri, 1 casa scarii, 1 spalator, 3 gr sanitare, etaj: 10 camere, 2 holuri, 1 grup sanitar, 1 WC, stare nesatisfacatoare: pardoseli deteriorate, pereti cu tencuiala cazuta, tavane deteriorate cu urme de infiltratii, instalatie electrica lipsa, finisaje deteriorate, usi lipsa, geamuri sparte.	68
C18	Infirmierie	711.87	P	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	19 camere, 6 holuri, 5 debarale, 5 grupuri sanitare, 2 verande, stare nesatisfacatoare	68
C19	Baie – Spălătorie	332.41	P	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	10 camere, 2 holuri, 3 grupuri sanitare, 1 veranda, stare nesatisfacatoare	68
C20	Centrala termică	185.57	P	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	1 incapere, stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C21	Clădire drenajori	276.93	P	Pereți cărămidă, acoperiș plăci azbociment	3 incaperi, stare nesatisfacatoare	35
C22	Baracă metalică	331.88	P	Pereți tablă ondulată, acoperiș tablă ondulată	1 incapere, stare nesatisfacatoare	40
C23	Post trafo	20.08	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	2 incaperi, stare buna	necunoscuta
C24	Simulator zbor	330.91	P	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	1 hangar, 6 camere, 2 holuri, 1 gr sanitar, stare nesatisfacatoare	68
C25	Grup electrogen	92.69	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	2 camere, 1 hol, stare nesatisfacatoare	68
C26	Magazie materiale	303.11	P	Pereți tablă ondulată, acoperiș tablă ondulată	constructie demolata	necunoscuta

Nr. Corp	Destinatie	Suprafata ocupata - mp -	Nr. Etaje	Caracteristici constructive	Descriere	Vârsta
TOTAL 26		10.106,60				



Figura 19 – Imagine imobil C16 - construcție Corp administrativ





Figura 20 – Imagin imobil C10 - construcție Sala mese, P+S+M





Figura 21 – Imagini imobil C15 - construcție Dormitor, cu parter



Figura 22 - Imagini imobil C14 - construcție Dormitor, cu parter



Figura 23 – Imagini imobil C17 - Bloc școală, P+1

Parcela C53 prezintă o suprafață construită de 378,44 mp. Construcția (C1) este dispusă izolat în cadrul parcelei, având funcțiunea de punct dirijare apropiată.

Regimul de înălțime este de parter (P).

Tabel 10 - Informatii privind Parcela C53

Nr. Corp	Denumire	Suprafața construită - mp -	Grupa destinație	Descriere	Vârsta
C1	Punct dirijare apropiată	378,44	CAS	Construcție demolată	67

Tarla 40/1, Parcela N 182, Extravilan, comună Alexeni

Parcela N 182 se află în partea de Sud a extravilanului comunei Alexeni, fiind în legătură directă cu drumul național DN 2A prin drumul de exploatare De 184/1 și strada Baldoveni, aflate în partea de Nord a amplasamentului.

Parcela N 182 prezintă o suprafață construită de 181,80 mp, având un număr total de 2 imobile. Construcțiile sunt dispuse pavilionar, având funcțiuni diverse precum: cazare și anexe (grajd). Din punct de vedere al materialelor de construcții sunt prezenți pereții de cărămidă, acoperirea realizându-se în 2 moduri diferite: plăci de azbociment și țiglă. Regimul de înălțime este parter (P).

Tabel 11 - Informatii privind Tarla 40/1, Parcela N 182

Nr. Corp	Destinație	Suprafața construită - mp -	Nr. Etaje	Caracteristici constructive	Descriere	Vârsta
C1	Dormitor	64,66	P	Pereți cărămidă, acoperiș țiglă	fundație din beton, pereți din cărămidă, fără acoperiș - ruină	necunoscută
C2	Grajd	117,14	P	Pereți cărămidă, acoperiș plăci azbociment	Construcție demolată	necunoscută
TOTAL	2	181,80				

2. Scenarii proiecte de dezvoltare regională și opțiuni de finanțare

2.1 Propuneri pentru proiectul investițional - aeroport

Prezentul studiu de oportunitate este elaborat pentru fundamentarea deciziei de realizare a unei concesiuni de bunuri proprietate publică în vederea realizării unor investiții de dezvoltare a bunurilor deținute de Consiliul Județean Ialomița în localitatea Alexeni, bunuri care anterior au servit funcționalității unui aerodrom, bază de aviație.

Plecând de la funcțiunea anterioară a ansamblului de la Alexeni și de la propunerile venite din partea unor investitori pentru realizarea unui aeroport de importanță regională, în cadrul acestui capitol se va detalia acest proiect, cu funcțiunile care vor fi vizate.

În varianta acestui scenariu de realizare a unui aeroport de importanță regională, se vor propune și alte două proiecte investiționale ce vizează activități conexe celor de operare aeroportuară. Aceste propuneri vin din considerentul utilizării integrale a suprafeței de terenși pentru obținerea unui randament maxim al bunurilor concesionate din punctul de vedere al funcționalității anterioare:

Proiectul de investiție include:

- construcție aeroport care să funcționeze ca aeroport comercial pentru pasageri având facilitare pentru transport de marfă (cargo) și operațiuni de aviație generală și de afaceri;
- Centru de instruire sintetică pentru piloți - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320;
- Hangar de mentenanță de nivel complex pentru aeronave și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc.

Traficul aerian a cunoscut în ultimele decenii o dezvoltare tot mai rapidă, avionul încetând de multă vreme să mai constituie un mijloc de deplasare luxos și prohibitiv, fiind preferat tot mai mult pentru rapiditatea și siguranța transportului, precum și pentru buna organizare și derulare a traficului, pentru confortul și rapiditatea zborurilor. Societatea modernă nu mai poate fi azi concepută fără aeroporturi și transporturile aeriene, fie ele de pasageri, de mărfuri sau speciale.

Pentru ca un stat să se dezvolte economic, este necesar un sistem de transport performant și bine organizat. Dezvoltarea economică este un indicator al civilizației. Traficul aerian a cunoscut ritmul cel mai alert de dezvoltare în ultimele decenii, vitezele cu care se zboară fac ca distanțe care altădată se parcurgeau în câteva săptămâni să fie acum realizate în câteva ore. Prin urmare existența unui sector al transporturilor dezvoltat duce inevitabil spre creșterea economică și implicit spre creșterea nivelului de trai și a gradului de civilizație al populației.

Pornind de la necesitatea dezvoltării infrastructurii de comunicație pe arterele principale regionale și europene, a integrării zonei în care sunt amplasate bunurile de la Alexeni în sistemul global al fluxurilor, valorificând tehnologia de avangardă și tendințele moderne de dezvoltare a nodurilor de comunicație, propunerea de concesiune de față își propune conturarea fundamentelor teoretice și conceptuale ale unei propuneri arhitecturale destinate eficientizării fluxurilor de călători. În perioada actuală mixul între aviație și business reprezintă una dintre cele mai importante ingrediente ale creșterii afacerilor deoarece

timpul a devenit cea mai importantă resursă a fiecărui om de afaceri. Prin aviație se economisște timp, bani și energie.

Prin dezvoltarea unui aeroport la Alexeni, apare posibilitatea să se utilizeze aviația generală pentru afaceri, cât și pentru petrecerea timpului liber. Activitatea aeroportuară va fi susținută prin dezvoltarea celorlalte două componente care vin să susțină activitățile de instruire a piloților, activitățile de mentenanță a aeronavelor precum și instruirea personalului ingineresc și mecanic implicat în mentenanța aeronavelor.

Scenariul în jurul căruia se dezvoltă proiectul îl reprezintă necesitatea construirii unui nou aeroport în zona orașelor Urziceni și Slobozia, care să preia în condiții optime volumul de trafic preconizat în viitor.

Realizarea unui aeroport operațional reprezintă cea mai bună opțiune pentru realizarea de venituri mari. Totodată, activitățile comerciale care se desfășoară pe un aeroport cu trafic de pasageri se constituie în surse importante de venit pentru noul proiect de dezvoltare. Astfel de activități comerciale (închiriere pentru spații comerciale în cadrul aeroportului) generatoare de venit reprezentative în cadrul unui aeroport de pasageri nu se pot realiza pe un aeroport de tip cargo, unde nu există un flux de persoane. Centru de instruire și centru de mentenanță vor fi de asemenea generatoare de venituri.

Proiectul de dezvoltare considerat cel mai oportun în vederea concesionării bunurilor de la Alexeni presupune reabilitarea fostului Aerodrom de la Alexeni în vederea construcției unui aeroport care să funcționeze ca aeroport comercial pentru pasageri având facilitare pentru transport de marfă (cargo) și operațiuni de aviație generală și de afaceri. Centrul de instruire sintetică pentru piloți și hangarul de mentenanță de nivel complex pentru aeronave și centrul de pregătire tehnico-ingineresc care vin în completarea proiectului aeroportuar vor pune bazele unui centru important din punctul de vedere al transportului aerian și aeronauticii la nivel european.

Țările europene ar fi destinația principală a zborurilor de pasageri din Alexeni dar și alte destinații pot fi de asemenea explorate. Într-un studiu anterior pentru fundamentarea unui aeroport la Alexeni realizat în urmă cu mai bine de 5 ani s-a estimat un trafic de până la 1,5 mil pasageri. La ora actuală, dată fiind creșterea exponențială a numărului de pasageri (dublarea acestuia în 2018 de la nivelul înregistrat în 2014), considerăm o posibilitate de creștere a traficului pe viitorul aerop Alexeni la 2,5 mil pasageri/an, cu posibilitatea de creștere în viitor până la o capacitate de 4 milioane de pasageri/an. Proiectarea aeroportului într-o primă etapă inițial se va face pentru a permite operarea cu aeronavele tipul Boeing familia 737 și AIRBUS familia A320 care sunt în mod normal utilizate de companiile aeriene low-cost.

Proiectul investițional își propune și sublinierea caracterului polifuncțional al aeroportului, ca nod de comunicație și generator de urbanitate. Totodată, prin includerea celorlalte două componente sunt reliefate tendințele actuale de dezvoltare spre autosustenabilitate, ale activității aeroportuare.

Demersul inițiat de Consiliul Județean Ialomița servește determinării și sintetizării premizelor teoretice care precedă realizării unui aeroport propus la Alexeni.

Analiza contextului național și local a activității aeroportuare din țară și internaționale a condus autoritatea publică către inițierea unei propuneri de concesionare a activelor de la Alexeni în vederea dezvoltării unui aeroport.

Propunerea dezvoltării unui aeroport de importanță regională include două aspecte: aderarea la spațiul de liberă-circulație Schengen și criza aeroportului contemporan, ca efect al aderării (în cazul particular al României) și al creșterii exponențiale a traficului aerian în ultimii ani. Spațiul Schengen reprezintă o zonă de mișcare liberă, unde controalele la frontierele interne ale statelor membre au fost eliminate și a fost creată o singură frontieră externă, unde controalele se desfașoară conform unui set de reguli unanim acceptate. Astfel, este necesară modernizarea dotărilor existente sau construirea de noi dotări de frontieră pentru a separa fluxurile Schengen de cele Non-Schengen. Criza aeroportului contemporan are două componente: o componentă legislativă specifică regiunii noastre, care cere adecvarea spațiilor de frontieră la noile acorduri internaționale și o componentă naturală care constă în nevoia de extindere permanentă a aeroportului ca urmare a creșterii traficului aerian. Este cazul aeroportului Henri Coandă cu o capacitate depășită, în ciuda faptului că aeroportul a fost extins cu un nou terminal la nivelul anului 2012. Aeroportul Alexeni ar servi preluării traficului excendetar de pe acesta.

Dezvoltarea unui nou aeroport la Alexeni a urmărit analiza creșterii traficului aerian în raport cu capacitatea de preluare a acestei creșteri de aeroporturile care deservesc zona de sud.

Zona de studiu a fost și este în continuare parte a Axei Tradiționale (Istanbul și Europa Centrală) dintre Europa Centrală și Asia Mică. Contextul particular al amplasamentului, din perspectiva evoluției istorice a căilor de comunicație în Europa de sud-est, este dat de legătura creată între Europa Centrală și zona Asiei Mici, prin intermediul Axei Tradiționale. Continuitatea în ceea ce privește dezvoltarea acestei axe este relevată de apariția, existența și dezvoltarea continuă a mijloacelor de transport care au materializat în timp relația dintre cele două continente.

Totodată, poziționarea pe coridorul IX pan-european (coridor Helsinki) care face legătura între Marea Baltică (Helsinki) și Adrianopol și la intersecția dintre coridoarele IV și VII, plasează zona Alexeni în aria de dezvoltare a rețelelor europene de transport.

De asemenea, cerința vine și urmare extinderii aeroportului din Istanbul (aeroport nou, dat în folosință în aprilie 2019), cu scopul de a justifica oportunitatea realizării unui nou nod de infrastructură aeriană în sudul României, cu rol de pol regional și de poartă între Orient și Occident.

Pornind de la specificul amplasamentului, acela de a fi într-o zonă de interes strategic din punct de vedere al căilor de comunicație în Europa de sud-est, al evoluției coridoarelor pan-europene și conștientizând existența crizei de extindere și modernizare a aeroporturilor contemporane, propunerea care a venit din partea investitorilor a fost cea de dezvoltare a unui aeroport în județul Ialomița.

Orice proiect nou de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare crește repede, iar capacitatea de tranzit de mărfuri și de persoane nu pare să țină pasul. **Un aeroport nou în sudul țării este o investiție strategică.** Și mai mult, realizarea unei centru pentru servicii de mentenanță de întreținere și reparații aeronave poate da un plus de atractivitate unui aeroport nou prin siguranța conferită operatorilor aerieni de existența unui spațiu adecvat de întreținere și reparații de avioane deschis tuturor.

Cu toate că există planuri de extindere a aeroportului Henri Coandă (Otopeni) și de reluare a traficului aerian comercial pe aeroportul Aurel Vlaicu (Băneasa), durata și costul proiectelor propuse la Alexeni ar

putea răspunde mai bine nevoilor imediate ale Capitalei și nu se întrevede niciu conflict cu proiectul unui aeroport nou.

În prezent există o taxă și un timp de așteptare de până la câteva ore pentru trecerea din zona aeroportuară a aeroportului Henri Coandă (Otopeni) spre stația de mentenanță. Aeroportul Băneasa consideră că veniturile din această taxă, poate câteva zeci de mii de euro anual, sunt importante. Specialiști în domeniul aeronautic cred că s-ar putea câștiga milioane de euro din creșterea activității aeroportuare.

Elaboratorul prezentului studiu consideră că recuperarea funcționalității aeroportului din Alexeni poate fi un proiect cu impact pozitiv major, atât pentru Compania Națională Aeroporturi București, cât și pentru autoritățile județene.

Pentru activitatea aeroportuară, mentenanța aeronavelor este un domeniu principal de competență și se impune să se ofere pachete de lucrări mai multor operatori aerieni cu flote mai mici sau mai mari, dintre care unii operatori aerieni zboară până în România special pentru a veni să beneficieze de aceste servicii. Contractele Airbus, constituie o oportunitate care se impune să fie dezvoltată. Hangarul de mentenanță complexă ar oferi premise favorabile în acest sens.

2.1 Proiect de dezvoltare regională

2.1.1 Proiect de dezvoltare aeroport de importanță regională Alexeni

Caracteristica aeroporturilor regionale este că deservește în cea mai mare parte operatori low-cost și curse charter din România și țările vecine. În Master Planul General de Transport al României, proiectele pentru sectorul aerian au urmărit proiectele de investiții în infrastructura aeroportuară: căi de rulare, platforme de staționare, piste de îmbarcare-debarcare, terminale de pasageri și mărfuri.

Proiectul necesită operaționalizare prin reabilitarea fondului existent și investiții în construcții noi. Principalele activități desfășurate în pentru proiectarea, construcția și operaționalizarea aeroportului constau în:

- Proiectare, consultanță, avizare și certificare;
- Reabilitare și modernizare pistă și căi de rulare existente;
- Construcție terminal de pasageri;
- Construcție terminal cargo;
- Turn de control și sisteme aferente;
- Echipamente și utilaje aeroport;
- Construcție clădiri administrative pentru aeroport și operatori;
- Parcări auto;
- Depozite de combustibil;
- Centrala electrică, Modernizare și adaptare alimentare și distribuție energie electrică;
- Autorizarea aeroportului de către AACR;
- Stație de epurare a apelor și canal deversare în râul Ialomița.

Aeroportul poate fi realizat astfel încât să asigure zboruri interne și internaționale și zboruri de marfă cu aeronave de capacitate medie. Pentru operarea avioane de tipul Boeing familia 737 și AIRBUS familia A320, dimensiunile deja existente ale pistei sunt suficiente, fiind necesară evaluarea acestora pentru determinarea capacității portante și ulterior decizia asupra gradului de consolidare a pistei.

Pista și calea de rulare deja existente pot fi reabilite și utilizate pentru dezvoltarea unui aeroport operational la Alexeni care să preia traficul foarte ridicat de pe Aeroportul Internațional Henri Coandă București, pentru avioane de dimensiuni mici și medii. Aceasta presupune și investiții în reabilitarea pistei existente și construcția unor clădiri la standardele actuale.

Noul aeroport de la Alexeni va utiliza tehnologii ecologice pentru a asigura calitatea mediului interior și exterior, va gestiona judicios resursele naturale și va promova generarea de energie curată necesară funcționării terminalelor de pasageri și mărfuri.

Design-ul aeroportului arhitectural se va adapta cerințelor impuse de evoluția tehnologică în domeniul aeronauticii. De asemenea, creșterea permanentă a traficului aerian impune programului un grad mare de flexibilitate în ceea ce privește structurarea spațiilor și posibilitatea de extindere în timp. Proiectul noului aeroport va trebui să găsească modalitățile prin care să illustreze această flexibilitate impusă de cerințele moderne.

Starea suprafețelor de beton și structuri granulare de susținere a pistei trebuie să fie investigate pentru a determina gradul de deteriorare și capacitatea de încărcare disponibilă curentă. Rețeaua de căi de rulare existentă la Alexeni a fost construită pentru scopuri militare, fiind folosite dale de beton. Căile de rulare existente vor fi doar parțial necesare pentru operațiunile comerciale, dar anumite porțiuni pot fi utilizate în mod avantajos dacă sunt modificate pentru deservirea terminalului de marfă (cargo), zonei de aviație generală și platformei de întreținerea aeronavelor. Zonele laterale și de apropiere din nord-estul și sud-vestul pistei de decolare-aterizare sunt aparent libere de orice obstacole care ar putea afecta siguranța zborului.

Este necesară conectarea aeroportului cu drumul național 2A și cu gara de cale ferată, în prezent detașată.

Componentele obligatorii a fi realizate pentru asigurarea operaționalității aeroportului sunt:

- Suprafața de mișcare aeroportuară (DP, canalizare pluvială, drenaje, marcaje, consolidări, construcții aferente)
- Terminal pasageri și office pentru personalul aeroportului
- Turn control
- Remiză pompieri și utilaje aeroportuare
- Clădire energetică (Uzina electrică + Centrala termică)
- Gospodărie de apă (incendiu + potabilă)
- Stație epurare monobloc
- Parcare auto – 500 locuri și drum de incintă
- Drum perimetral

- Rețele incintă (alimentare cu apă, hidranți exteriori, iluminat, alimentare cu energie electrică, TC)
- Cabina control acces

Proiectul aeroportului Alexeni

Arhitectura propusă pentru pista de decolare-aterizare și întreaga zonă de operațiuni aeriene se bazează pe utilizarea pistei, zonelor laterale și de apropiere existente. Se are în vedere restaurarea și modernizarea sistemului existent de drenaj. Nivelul de reconstruire structurală a aeroportului va fi stabilit în urma unor teste și studii corespunzătoare.

Construcție drum tehnologic perimetral și gard perimetral

Lucrările pentru asigurarea limitei de proprietate a aeroportului constau în construirea unui gard care să corespundă normelor aeronautice în vigoare. Va fi dezafectat gardul existent aflat într-o stare de degradare și va fi realizat un gard nou din panouri de plasă metalică cu înălțimea de 2,5 m de la cota terenului sistematizat, la coronament, pe care se va monta sârma lamată galvanizată. Plasa metalică se va fixa prin intermediul stâlpilor metalici pe o fundație continuă din beton armat clasa C16/20.

Fundația continuă a gardului va avea o lățime de 30 cm și o înălțime de 70 cm, dintre care 40 cm vor reprezenta adâncimea de fundare. Pentru pozarea cablurilor necesare sistemului de supraveghere perimetral, fundația va fi prevăzută cu tubulatură încastrată, iar la intervale de aproximativ 50 m se vor amenaja doze de tragere.

Drumul perimetral de securitate se va realiza pe toată limita de proprietate rezultată în urma amplasării tuturor obiectivelor proiectate, în conformitate cu soluțiile tehnice care vor fi prevăzute în proiectul tehnic.

Drumul perimetral va avea o lățime portantă de 3,5 m și va fi încadrat de acostamente de 0,5 m lățime pe fiecare parte. La intervale de cca. 200 - 250 m (în funcție de vizibilitate), drumul perimetral va fi prevăzut cu platforme de încrucișare de formă trapezoidală cu latura mică de 5 m sau 25 m și latura mare de 45 m și două pene de racordare de 10 m fiecare.

Exemplificativ, structura rutieră va avea următoarea stratificare:

- 4 cm beton asfaltic tip BA16
- 6 cm beton asfaltic tip BAD 20
- 15 cm piatră spartă
- 30 cm fundație din balast
- 20 cm strat de formă din balast 100 % - strat drenant

Sistem de supraveghere perimetral

Se recomandă pentru protecția aviației civile internaționale și a facilităților sale ca împrejmuirea să fie iluminată la un nivel minim indispensabil, în special la punctele de acces în zona gardului sau barierei, zona de pe sol precum și monitorizarea acestuia.

Sistemul de supraveghere perimetral se va face cu camere de luat vederi fixe, mobile, bariere optice (emițător - receptor) .

Camerele de luat vederi fixe se vor poza la distanța de 90 m una de cealaltă.

Camerele de luat vederi mobile se vor amplasa în zonele de maximă siguranță.

Iluminatul perimetral de descurajare cu nivelul de iluminare min. 10 lx se va executa cu corpuri de iluminat amplasate pe stâlpi și se vor alimenta din cele trei posturi de transformare aferente. Cele trei posturi de alimentare se vor conecta prin cablu de medie tensiune din uzina electrică

Atât rețelele de joasa tensiune cât și cele de medie tensiune se vor poza îngropate conform normativului NTE-007/00/08.

Pista de decolare-aterizare propusă include pista propriu zisă din beton cu dimensiunile de 2.500 x 45 m și acostamente simetrice de 7,50 m rezultând o lățime totală de 60 m. Pista existentă are lungimea de 2.500 m și lățimea de 80 m, ceea ce permite trecerea fără dificultate la noile dimensiuni. Pista este prevăzută cu 60 m stop-way și 200 m clear-way la ambele capete. Aceste condiții oferă piloților posibilitatea utilizării unei lungimi mai mari de pistă la decolare și de asemenea asigură flexibilitate în operarea aeroportului. Într-o primă fază de dezvoltare a aeroportului pista va fi extinsă la 3100 m.

Este necesară ranforsarea suprafeței pistei pentru a permite traficul aeronavelor de dimensiuni medii. În momentul de față acestea nu sunt admisibile pentru operare pe pista de la Alexeni. Condiția admisibilității avioanelor este: $ACN < PCN$. CAN pentru familia de avioane B737 este 37 iar pentru A320 este 40. Putem concluziona că structura aeroportuară de staționare, aterizare-decolare și cea a căilor de rulare a aeronavelor nu corespunde traficului aeronavelor din clasa B737 și A320 pentru care este proiectat noul aeroport, fiind necesare acțiuni de reabilitare acestora.

Se propune o cale de rulare perpendiculară pe pistă, pentru a conecta pista cu platforma de parcare aeronave.

Volumul de trafic estimat maxim estimat este de 2,5 milioane de pasageri / an. Pentru a face față acestui volum de trafic, clădirea terminalului este calculată pentru 800 de pasageri / ora de vârf, rezultând un necesar de două nivele pe un spatiu de construcție brut de 24.614 m² .

Dezvoltarea propusă pentru zona terminalului de mărfuri (cargo) incluzând clădirea și platforma de parcare aeronave are în vedere asigurarea unui plan de operare în creștere de la 2.500 tone de marfă încărcată în primul an până la 5.000 tone de marfă încărcată în anul 10 de operare. Se propune construirea unei clădiri cu suprafața de 3.200 m².

În anexa 1 sunt prezentate o serie de schițe pentru un posibil design al viitorului aeroport de la Alexeni.

Aviația generală și de afaceri sunt unele dintre activitățile principale ale unui aeroport cu caracteristici ca ale celui de la Alexeni. O suprafață de 4 ha este prevăzută a fi folosită pentru dezvoltarea acestor activități. Propunerea include și alte facilități necesare cum ar fi Turnul de Control, Remiza de Pompieri, Depozitul de Combustibil, depozite și ateliere de lucru.

Caracteristicile principale ale componentelor aeroportului

Suprafața de mișcare aeroportuară

Pista de decolare aterizare:

- capacitatea portantă minim PCN = 65 R/D/W/T;
- dimensionată și realizată astfel încât să poată permite decolarea aterizarea avioanelor din clasa mediu curier de tipul Boeing familia 737 și AIRBUS familia A320;
- să îndeplinească condițiile de certificare în categoria 4D / III C;
- să respecte profilurile impuse de regulamentele aeronautice;
- să poată fi utilizată în condiții meteo specifice zonei.

Calea de rulare Alfa

- capacitatea portantă minim PCN = 65 R/D/W/T;
- dimensionată și realizată astfel încât să poată permite rularea către platforma de îmbarcare debarcare a avioanelor din clasa mediu curier de tipul Boeing familia 737 și AIRBUS familia A320;
- să respecte profilurile impuse de regulamentele aeronautice;
- să poată fi utilizată în condiții meteo specifice zonei.

Platforma de staționare

Suprafața de staționare va fi astfel dimensionată și realizată încât să asigure condiții corespunzătoare pentru:

- îmbarcarea/debarcarea pasagerilor – 4 porți de plecare + 4 poziții de îmbarcare/debarcare prin transport cu autobuzul “în larg”,
- staționarea aeronavelor;
- degivrarea aeronavelor;
- manevrarea a 2 avioane din clasa mediu curier și două avioane din clasa scurt curier.

Suprafața de staționare va fi amplasată astfel încât să permită extinderea ei, odată cu creșterea traficului.

Instalațiile de balizaj și iluminare

Pista de aterizare-decolare și calea de rulare Alfa vor fi echipate cu instalații de balizaj.

Instalația de iluminat pentru platforma este prevăzută cu stalpi de iluminat echipați cu proiectoare cu tehnologie LED

Infrastructura suprafețelor de mișcare

Dimensionarea sistemului rutier aeroportuar va fi realizată conform ‘Normativului de proiectare pentru structurile rutiere rigide aeroportuare NP – 034 - 99. FAA Advisory Circular AC 150 / 5320 – 6C. Ca date de pornire a calculului vor fi:

- avionul de calcul B 737-900 ER cod „D” cu număr de clasificare ACN = 91/36 RDW;

- studiul geotehnic al terenului din zonă.

Dacă va fi necesară îmbunătățirea capacității portate a terenului de fundație până la min.50-75 MN/ mc., aceasta se va executa cu tehnologiile cele mai adecvate structurii terenului destinat aeroportului.

Terminalul de pasageri, spațiile administrative și tehnice

Terminalul de pasageri

Terminalul pe pasageri pentru viitorul aeroport de la Alexeni trebuie să asigure procesarea pasagerilor și a aeronavelor la nivelul de vârf, maxim pe oră, prognozat 800 pasageri pe ora de vârf.

Terminalul trebuie să fie dotat minim cu următoarele facilități:

- spații publice pentru zona de plecări;
- ghișee de check-in;
- automate de self check-in;
- spații publice pentru zona de sosiri;
- spații pentru procesarea bagajelor de cala pentru toate tipurile de dimensiuni acceptate de companiile aeriene;
- spații pentru procesarea bagajelor de mână;
- spații pentru controlul pasagerilor;
- spații pentru controlul personalului aeroportuar precum și al companiilor care își desfășoară activitatea în perimetrul aeroportuar;
- spații pentru preluarea bagajelor de cala de către pasagerii sosiți;
- cabinet medical;
- grupuri sanitare;
- salon oficial;
- salon oficial dedicat celor cu bilete business;
- spații cu destinația” Mama și copilul” ;
- spații în folosință structurilor AT cu toate dotările legale;
- spații destinate Poliției de Frontieră;
- spații destinate Vămii atât în zona de plecări cât și în cea de sosiri;
- spații destinate Poliției în zonele publice.

Spațiile administrative

- spații destinate birourilor angajaților aeroportului;
- sala de ședințe;
- sală destinată ședințelor operative sau comitetelor de urgență în conformitate cu legislația existentă;
- spații destinate birourilor companiilor care vor opera pe aeroport (minimum 10 spații cu această destinație).

Spații comerciale

- cel puțin câte un bar și un restaurant în zonă publică de plecări;
- spații cu destinația rent a car;
- spații pentru ziare și cărți;
- spații pentru schimb valutar, suveniruri, etc.

Spații tehnice

- spații cu destinații tehnice: electrice, termice, apa, supraveghere, etc.

Turn de control

Amplasarea acestui obiectiv pe teren va ține cont de accesul facil al autospecialelor în caz de intervenție, de vizibilitatea controlorilor de trafic aerian și de planul de obstacolare.

Turnul de control va trebui dimensionat pentru a cuprinde și serviciul PNA/CNS și serviciul meteorologic de aeroport.

Remiză pompieri și utilaje aeroportuare

Construcția destinată remizei pompieri și garajul destinat autovehiculelor speciale precum și anexă cu spațiile tehnice și administrative care le deserveșc va fi alcătuită din două corpuri. Corpul principal, va asigura gararea a trei autovehicule pentru pompieri și patru autovehicule speciale destinate serviciilor de administrație specifice funcțiunii aeroportuare.

Clădire energetică

Funcțiunea clădirii: construcție industrială cu flux tehnologic – anexa pentru instalații (centrala termică și uzină electrică).

Uzina electrică

Din punct de vedere funcțional va fi împărțită în două: zona de joasă tensiune și zona de medie tensiune.

Centrala termică

Aceasta va cuprinde: încăpere pentru trei cazane, magazie piese schimb, grup sanitar cu duș.

Pentru preluarea eventualelor ape accidentale vor fi amplasate sifoane în pardoseală.

Accesul la centrala termică se face din exterior.

Suprafața vitrată a centralei termice este raportată la volumul interior al acesteia, și va fi corespunzătoare prevederilor normativelor în vigoare (5 % din volum).

Pardoseala va fi protejată anticânteie cu rășini epoxidice aplicate pe un strat de beton sclivisit.

În situația în care se va lua în considerație și utilizarea energiilor regenerabile utilizându-se pompe de căldură sau panouri solare se va avea în vedere utilizarea acestora la: Terminalul de pasageri și Turnul de control.

În funcție de destinație încălzirea spațiilor se va realiza cu radiatoare de tip panou sau cu ventiloconvectoare.

Agentul termic apă caldă va fi produs în centrala termică proprie cu funcționare pe gaz metan. De asemenea, centrala termică va produce și apă caldă menajeră necesară cu ajutorul unui boiler cu două serpentine ce este cuplat și la o instalație solară.

Apa răcită va fi produsă cu ajutorul chillerelor.

Atât centrala termică, cât și instalația de preparare apă răcită vor asigura inclusiv agentul termic necesar alimentării bateriilor de încălzire/răcire ale centralelor de tratare a aerului.

Gospodăria de apă (incendiu și potabilă)

Pentru necesitățile Aeroportului sunt necesare:

1. Rezervor apă incendiu dimensionat în conformitate cu reglementările în vigoare. Rezervorul va fi o construcție îngropată în teren prevăzut cu stație de pompare și hidrofor.
2. Rezervor de apă 100.000 mcubi + camera de vane, pompe având următoarele caracteristici tehnico-functionale.
3. Cabina puț forat

Stație epurare monobloc

Stația va fi compusă din:

1. Cheson din beton armat cu diametrul interior de 3,00 m și înălțimea de 7,0 m
2. Platforma din beton armat pentru amplasarea stației
3. Bazin de omogenizare
4. Bazin dezinfectie

Parcare auto și drum de incintă

Se va avea în vedere amenajarea unei parcări auto cu o capacitate minimă de 500 de locuri și a drumului intern pentru legături între obiectivele aeroportului.

Drum perimetral

Se va amenaja un drum perimetral, lățime de 3,5 ml asfaltat, destinat lucrărilor de intervenții și întreținere.

Rețele incinta (alimentare cu apă, hidranți exteriori, iluminat, alimentare cu energie electrică, TC)

Se vor realiza rețelele de apă, gaz, canalizare, energie electrică din incinta aeroportului

Cabina control acces

Dimensionarea acestora trebuie să aibă în vedere posibilitatea controlării angajaților aeroportului și/sau ai companiilor care au acces în perimetrul aeroportuar dar și a echipamentele care intră în zonă. Trebuie să verifice produsele de catering, materialele și în general tot ce pătrunde în perimetrul aeroportuar.

Terminalul de pasageri

Terminalul de pasageri sosiri/plecări propus este destinat asigurării transferului pasagerilor și bagajelor la sosirea în țară, și la plecarea din țară în condițiile extinderii traficului internațional de pasageri, cât și extinderii traficului intern. Este o construcție care se propune a se dezvolta de 3 nivele.

Acest transfer este însoțit de un număr de operații (control pasageri și bagaje, control de siguranță, sanitar, de pașapoarte) care diferă după destinația sau proveniența pasagerilor și tipul traficului.

Pentru fluxul sosiri se va urmări rezolvarea următoarelor cerințe funcționale:

- Separarea fluxurilor de procesare a pasagerilor pentru sosiri internaționale și interne – în vederea operării simultane.
- Asigurarea spațiilor necesare pentru organele de control: poliția de frontieră, sănătate, spații care trebuie să fie prezente în terminal pentru verificarea pasagerilor
- Spații pentru verificarea pasagerilor la tranzit și la sosiri interne.
- Asigurarea spațiilor necesare pentru personalul de deservire a aerogării noi propuse.
- Asigurarea spațiilor de servicii oferite pasagerilor, spații comerciale, grupuri sanitare cu posibilitatea desfășurării unui spațiu pentru mama și copilul, birou informații turistice, schimb valutar, agenții de închiriere mașini și chemare taxi, telefoane, cărucioare de bagaje.
- Asigurarea spațiilor tehnice necesare pentru buna funcționare a aerogării și crearea condițiilor optime pentru confortul pasagerilor și a celor care-și desfășoară activitatea aici.

Zona propusă pentru sosiri va avea următoarele grupări de încăperi, în funcție de destinația acestora pentru a corespunde cerințelor funcționale enumerate mai sus:

- zonele de acces (în aerogară, și dinspre pistă)
- hol pentru public cu zona de așteptare
- holul pentru controlul documentelor de călătorie și înaintea intrării în țară
- spații comerciale și alimentație publică
- grupuri sanitare (grupuri sanitare și pentru persoane cu dizabilități locomotorii, spații pentru mama și copilul)
- camere tehnice pentru tablouri electrice, telefonie, televiziune cu circuit închis, curenți slabi, hidrofor, etc.
- scări de acces și lifturi pentru public (inclusiv pentru deplasarea persoanelor cu handicap locomotor) între parter și etaj, în plus sunt prevăzute scări pentru personalul aeroportului pentru accesul între parter și etaj.

Pentru fluxul de plecări, din punct de vedere funcțional s-au urmărit rezolvarea următoarelor cerințe:

- Separarea fluxurilor de procesare a pasagerilor pentru plecări internaționale și interne – în vederea operării simultane
- Asigurarea spațiilor necesare pentru organele de control: poliția de frontieră, sănătate, spații care trebuie să fie prezente în aerogară pentru verificarea pasagerilor
- Asigurarea spațiilor necesare pentru personalul de deservire a aerogării propuse, pentru fluxul plecări
- Asigurarea spațiilor de servicii oferite pasagerilor, spații comerciale, grupuri sanitare, (pe sexe și pentru persoanele cu mobilitate redusă) spațiu pentru mama și copilul, birou informații, schimb valutar, agenții companii aeriene, cărucioare de bagaje
- Asigurarea spațiilor tehnice necesare pentru buna funcționare a zonei plecări și crearea condițiilor optime pentru confortul pasagerilor și a celor care-și desfășoară activitatea aici.

Zona propusă pentru plecări va avea următoarele grupări de încăperi, în funcție de destinația acestora pentru a corespunde cerințelor funcționale enumerate mai sus:

- Zonele de acces (în aerogară, și spre pistă)
- Hol pentru public cu zona de așteptare și check-in
- Holul pentru controlul documentelor de călătorie înaintea ieșirii din țară
- Holuri de regrupare în zona aflată sub control (zona sterilă) pentru cei care pleacă din țară
- Spații de așteptare în zona aflată sub control (separat pentru VIP și clasa business)
- Spații comerciale și alimentație publică
- Grupuri sanitare (grupuri sanitare și pentru persoane cu mobilitate redusă)
- Camere tehnice pentru tablouri electrice, telefonie, televiziune cu circuit închis curenți slabi etc.
- Scări de acces pentru public între parter și etaj, lifturi pentru deplasarea persoanelor cu handicap locomotor (între parter și etaj), și scări pentru personalul aeroportului între parter și etaj.

Instalații de ventilare și climatizare

Pentru realizarea microclimatului interior atât în timpul verii, cât și iarna, holurile vor fi deservite de agregate de aer condiționat cu recuperare având funcționare independentă pentru fiecare spațiu. Aceste centrale vor asigura totodată și aerul proaspăt necesar din punct de vedere fiziologic. Celelalte spații vor fi climatizate cu ajutorul ventilconvectoarelor, aerul primar fiind preparat de centrale de tratare a aerului special prevăzute în acest scop. Camerele cu destinație tehnologică (ex. Camera UPS) se vor climatiza cu aparate de climatizare profesionale în detență directă. Pentru grupurile sanitare se vor realiza instalații de ventilare mecanică ce vor asigura evacuarea mirosurilor și a umidității.

Instalații sanitare și instalații de combatere a incendiilor

Alimentarea cu apă rece se va face din rețeaua exterioară de apă potabilă prin branșamente din polietilenă de înaltă densitate PEHD.

Alimentarea cu apă caldă menajeră se va face de la instalația de preparare a apei calde menajere din centrala termică.

Din instalația de apă rece se alimentează și instalația de preparare a apei calde menajere.

Instalații interioare de canalizare menajeră

Canalizarea apelor uzate de la grupurile sanitare se va face prin conducte de legătură, coloane și colectoare orizontale din tuburi de polipropilenă ignifugată.

Instalația pentru iluminatul general normal se va executa cu corpuri pozate aparent sau încastate.

Circuitele de alimentare la corpurile de iluminat se vor executa cu cabluri electrice rezistente la foc.

Toate tablourile electrice de distribuție vor fi prevăzute cu circuite disponibile de rezervă minim 20% din numărul circuitelor active.

Se vor prevedea **instalații interioare de stingere incendii cu hidranți interiori și cu sprinklere**

Timpul teoretic de acționare a instalației de hidranți interiori este de 60 de minute.

În clădirea aerogării se va prevedea o instalație automată de stingere cu sprinklere, ce va fi realizată în sistem apă-apă. Instalația automată de sprinklere va fi controlată prin intermediul unor aparate (supape) de control și semnalizare (ACS), pentru fiecare sector de sprinklere, amplasate în camerele tehnice de sprinklere. Camera tehnică sprinklere este o încăpere care nu prezintă pericol de incendiu și are acces dinspre exterior.

Terminalul de pasageri este conceput pentru primul an de operare la un flux de până în 300.000 pasageri, respectiv a procesa un flux de 800 pasageri /oră de vârf. În viitor se poate ajunge la un maximum de 2,5 milioane de pasageri în anii care urmează cuprinde următoarele suprafețe exprimate în m²:

Tabel 12 - Suprafețe aeroport terminal pasageri

Suprafețe nete în m ²						
Zona terminal	Internațional	Intern/ domestic	General	Total	Nivel	Observații
PLECĂRI	2881	1410	450	4741		
Hol plecări	600	300	0	900	3	
Puncte check-in electronic	80	0	0	80	3	Servesc international și domestic

Suprafețe nete în m ²						
Zona terminal	Internațional	Intern/ domestic	General	Total	Nivel	Observații
Contoare check-in+Centuri+Zona de coadă	380	190	0	570	3	10 internațional, 5 domestic
Control de securitate	216	108	0	324	2	2 poziții internațional, 2 poziții pentru domestic, 2 camere căutare
Poziții de control a pașapoartelor	24	0	0	24	2	4 poziții
Zona de coadă a control a pașapoartelor	72	0	0	72	2	
Sală așteptare porți/gates	360	288	0	648	2	300 locuri internațional, 200 locuri domestic
Unități de control porți	36	36	0	72	2	2 unități internațional, 2 unități domestic
Bar/Restaurant/Café post-securitate	360	120	0	380	2	100 locuri internațional, 50 locuri domestic
Sală așteptare linii aeriene VIP	72	54	0	126	2	Ptr utilizarea liniilor aeriene
Sală așteptare VIP autorități	225	72	0	297	2	Ptr utilizare autorități
Magazine și stand-uri duty free	216	72	0	288	2	Fără duty free ptr zboruri doemstice, doar magazine de presă și cadouri

Suprafețe nete în m ²						
Zona terminal	Internațional	Intern/ domestic	General	Total	Nivel	Observații
Spațiu public pentru alimentare	0	0	288	288	3	Opțiuni de stat pe scaune sau în picioare
Spațiu deschis pentru închirieri	0	0	144	144	3	Chiriași
Informații public	0	0	18	18	3	Atât pentru internațional cât și pentru domestic
Banda pentru plecări	340	170	0	510	3	La exterior acoperită
SOSIRI	2962	1748	0	4710		
Control sănătate	12	0	0	12	1	2 poziții internațional
Zona de coadă control pașapoarte	216	0	0	216	1	
Poziții control pașapoarte	48	0	0	48	1	8 poziții
Poziții control pașapoarte secundar	18	0	0	18	1	2 poziții cerute
Zona de așteptare control secundar	42	0	0	42	1	
Recuperare bagaje	1500	1200	0	2700	1	Internațional 2 dispozitive 60 m, domestic 2 dispozitive 48 m
Depozit cărucioare în aria recuperare bagaje	30	30	0	60	1	
Verificare clienți	300	120	0	420	1	8 poziții 60 mp/poziție ptr inspecția bagajelor
Sala de sosiri	456	228	0	684	1	
Banda de sosiri	340	170	0	510	1	Acoperită la exterior
BIROURI	0	0	930	930		
Zone de administrare aeroport	0	0	411	411	2	Staff estimativ 15

Suprafețe nete în m ²						
Zona terminal	Internațional	Intern/ domestic	General	Total	Nivel	Observații
Recepție și hol așteptare	0	0	60	60	2	
Secretariat	0	0	9	9	2	
Sala de consiliu	0	0	60	60	2	
Manager	0	0	36	36	2	
Depozite marfă	0	0	36	36	2	
Cameră de mese	0	0	48	48	2	
Bucătărie+Servire	0	0	18	18	2	
Birouri staff	0	0	144	144	2	
Oficii companii aeriene	0	0	180	180	2	2 spații pentru 10 companii aeriene
Suport check-in	0	0	60	60	3	3 m ² per poziție
Agenții de turism	0	0	36	36	2	Spațiu pentru 6 oficii de turism
Birouri client și depozitare	0	0	72	72	1	
Birouri operaționale clienți	0	0	18	18	1	
Birouri imigrare	0	0	72	72	1	
Zona operare imigrare	0	0	36	36	1	
Control sănătate	0	0	9	9	1	
Zona pierdute și găsite	0	0	36	36	1	
ZONE SERVICII	2160	1080	3165	6405		
Handling bagaje și carusele	1920	960	0	2880	1	2 carusele ptr international 1 ptr domestic
Rampă suport	0	0	875	875	1	
Zona întreținere	0	0	140	140	1	
Camere electrice și mecanice	0	0	1700	1700	1	
Camere spălare	240	120	120	480	Toate	
Gunoi și reciclare	0	0	90	90	1	
Facilități angajați	0	0	120	120	2	
Depozit autoritate aeroport	0	0	120	120	2	
ALTE ZONE ÎNCHIRIATE	0	0	548	548		

Suprafețe nete în m ²						
Zona terminal	Internațional	Intern/ domestic	General	Total	Nivel	Observații
Zone poliție și reținere	0	0	27	27	1	
Plan de securitate și urgență	0	0	27	27	1	
Stand-uri de închiriat și arii nesecurizate	0	0	27	27	2	3 stand-uri
Suport concesionare	0	0	365	365	1	
Zone suport linii aeriene	0	0	90	90	1	
Suport taxi și autobuz	0	0	12	12	1	La bandă
TOTAL GENERAL NET	8003	4238	4545	17334		
CONSIDERAȚII SUPRAFAȚĂ BRUTĂ				ADAOS		
Impact structural				1040		6% din suprafața netă
Circulație verticală				1040		6% din suprafața netă
Circulație laterală				5200		30 din suprafața netă
TOTAL GENERAL BRUT				24614		

Astfel, pe nivele avem următoarele suprafețe:

- Primul nivel – Sosiri și Handling bagaje – 16073 m²;
- Al doilea nivel – Plecări și săli de așteptare – 4665 m²;
- Al treilea nivel – Check in Plecări – 3877 m²,

în total **24.614 m²**.

Platforma staționare aeronave este concepută pentru 4 poziții având capacitatea de a suporta aeronave de dimensiuni mari și va fi conectată cu terminalul prin punți de platformă. Adăugarea de punți poate fi etapizată în funcție de creșterea traficului cu o primă fază a suprafeței platformei de circulație înspre și de la aeronavă.

Suplimentar sunt prevăzute în această fază inițială două poziții pentru zboruri interne cu aeronave mai mici, o poziție cargo și o poziție de degivrare.

Aeroportul Alexeni este conceput pentru un număr total de mișcări aeronave de 6.000 pentru primul an cu o creștere graduală până la 15.000 în al 19-lea an de operare și până la 20.000 în al 28-lea an, fără a fi

necesare extinderi semnificative. Traficul de marfă este prognozat a înregistra în primul an de operare 2.500 tone marfă, cu o creștere graduală până la 5.000 tone marfă în primii 10 ani de operare, ajungându-se până la 6000 tone marfă până în anul 20 de operare.

Turnul de control, Serviciul de pompieri, garajul și sala pentru aviație generală sunt localizate într-o clădire combinată pentru a reduce costurile construcției și utilizarea terenului pentru întregul complex aeroportuar.

Extinderea clădirii pentru cargo, a spațiilor pentru facilitățile de întreținere aeronave și depozitul de carburant apar ca și elemente potențiale de extindere ulterioară.

Realizarea construcțiilor aferente Aeroportului Alexeni va respecta prevederile legale în domeniu (legi, hotărâri, normative, standarde de calitate).

Conectarea aeroportului la căile de transport terestru

Globalizarea în domeniul transporturilor a avut un efect major asupra programului de arhitectură aeroportuară. În tandem cu evoluția tehnologică și liberalizarea transportului aerian, programul aeroportuar a căpătat diversitate și complexitate. Creșterea traficului de călători a influențat evoluția industriei aeronautice care la rândul său a impus **schimbări în structurarea terminalelor aeroportuare**. Eficiența transportului aerian civil și comercial a avut drept consecință directă polarizarea în jurul aeroportului a numeroase terminale aparținând tuturor infrastructurilor de transport din teritoriu. arhitectura sustenabilă este singura modalitate de a asigura, pe termen lung, un mediu sănătos și o dezvoltare sistematizată și ecologică a programului aeroportuar.

Rolul aeroportului ca nod între diferitele infrastructuri de transport are implicații majore asupra formei sale, reliefând caracterul polifuncțional al aeroportului modern în general. Aeroportul modern este structurat în entități interrelaționate care adăpostesc terminale ale diferitelor mijloace de transport și ramificații ale drumurilor terestre care eficientizează accesul călătorului din zona deservită către aeronavă.

Redarea funcționalității stației de cale ferată din comuna Alexeni și legătura directă cu intrarea în viitoarea aerogară va oferi posibilitatea transferului facil de la aeroport către alte stații de cale ferată. Legătura dintre intrarea în aerogară și DN 2A pentru conectarea cu stația CF se va face printr-un drum de racord. Aeroportul va trebui să se materializeze ca un nod de comunicație globală cu legături atât cu rețeaua globală de transport aerian, cât și cu rețelele rutiere și feroviare.

Managementul aeroportuar

În ceea ce privește specificitatea structurii organizatorice a viitorului aeroport trebuie precizat că în cadrul acestuia își desfășoară activitatea mai multe entități și servicii private și ale statului cu subordonare parțială sau separată față de aeroport, cum ar fi:

- companiile aeriene – motorul în activitatea aeroportuară;
- firmele private comerciale de alimentare a aeronavelor cu combustibil, Duty Free, Duty Pay, de alimentație publică, firme de pază, de cleaning, de catering, servicii bancare;
- servicii de trafic aerian sub directa coordonare a Ministerului Transporturilor (ROMATSA) – DSNA (Direcția de Serviciilor de Navigație Aeriană), care asigură și coordonează activitatea de trafic aerian în zona aeroporturilor;
- poliția de frontieră – responsabilă de traficul de pasageri transfrontalieri;
- serviciile vamale – care gestionează transporturile de marfă și bagaje prin aeroporturi;
- serviciile de control antiteroriste – care garantează desfășurarea zborurilor în condiții de securitate;
- poliția aeroporturi – care se ocupă cu paza și ordinea în zona publică a aeroportului.

Managementul aeroportuar pe lângă asigurarea condițiilor de siguranță și securitate în traficul aeroportuar – pasageri, marfă, aeronave – presupune și asigurarea desfășurării în condiții optime a activității tuturor celorlalte servicii menționate anterior.

Personalul care își desfășoară activitatea în cadrul aeroportului este un personal cu pregătire specială, de lungă durată și nu se găsește pe piața muncii pentru a fi angajat imediat, acest personal necesită o pregătire atentă, cheltuieli de pregătire ridicate și o instruire și verificare continuă a capacităților și abilităților.

Pregătirea continuă a personalului rezidă din faptul că tehnica utilizată în aeroport este proiectată și construită numai pentru deservirea utilităților aeroportuare, respectiv pentru aeronave:

- grupuri electrogene pentru pornirea aeronavelor la sol, ce debitează curent electric necesar pornirii motoarelor de avion cu parametri total deosebiți de cel întâlnit în rețelele electrice comune;
- aerstartere – pentru pornirea la sol a motoarelor de avioane;
- scări tractabile și autopropulsate pentru îmbarcarea și debarcarea pasagerilor la bordul aeronavelor;
- benzi autopropulsate pentru încărcarea bagajelor și mărfurilor în avioane;
- alte instalații de ridicat, electrice, mecanice, hidraulice, pneumatice pentru încărcarea la bordul aeronavelor a mărfurilor, cateringului, servicii de ambulanță, colete grele, containere de transport etc.
- autoutilitare specializate pentru alimentarea aeronavelor cu lichide altele decât carburant;
- vidanșarea aeronavelor;
- tractoare de avion specializate care poziționează avioanele pe căile de rulaj;
- autobuze speciale pentru îmbarcarea și debarcarea pasagerilor în și din aeronave;
- autovehicule pentru dirijarea vizuală la sol a aeronavelor;
- ambulanțe pentru asigurarea serviciului de urgență;

- instalații speciale montate pe vehicule pentru degivrarea și antigivrarea aeronavelor în condiții de temperaturi scăzute pentru a asigura decolarea avioanelor în siguranță;
- tractoare și trenuri de remorci speciale pentru transportul bagajelor și al mărfurilor la și de la aeronavă;
- mașini speciale de pompieri, echipate cu agenți de stingere a incendiilor, spumă, praf și gaze;
- vehicule dotate cu instalații și dispozitive de descarcerare;
- vehicule destinate întreținerii suprafețelor betonate (pistă, platformă de îmbarcare – debarcare, căi de rulaj);
- autospeciale dotate cu perii, pluguri de zăpadă, turbosuflyante, instalații de împrăștiat material antiderapant pentru degivrarea suprafețelor betonate;
- vehicule specializate pentru măsurarea coeficientului de frânare pe suprafețele de mișcare a aeronavelor.

Un management aeroportuar performant presupune și o armonizare a relațiilor dintre factorii de decizie în întreaga paletă de activități și acțiuni în cadrul aeroportului, pentru buna desfășurare în condiții de siguranță a traficului aerian.

Un aeroport nu poate exista și nu poate supraviețui fără o gamă largă și variată de clienți, fie ei companii aeriene regulate, aeronave de stat și private, chartere sau alte categorii de aeronave care generează venituri aeroportuare ca un produs „aviation”. În ceea ce privește produsul care generează venituri „no aviation” menționăm: chirii din spații comerciale – Duty Free, Duty Pay, retail, alimentație publică (restaurante, cafenele), rent a car, schimb valutar, ticketing, ATM, parcuri, birouri, platforme pentru combustibil, turn control, zone tehnice etc.

În ceea ce privește concurența între aeroporturi, un cuvânt greu de spus îl are dezvoltarea platformei aeroportuare, dotarea acestora cu instalații, echipamente și utilaje moderne, capabile să satisfacă cerințele de trafic aerian în condiții de siguranță și securitate.

Abordarea unei asemenea teme s-a dovedit a fi dificilă datorită spectrului larg de activități, servicii, acțiuni și relații care se desfășoară în același timp cu alinierea legislației naționale la legislația internațională, în condiții de dezvoltare și implementare a ultimelor descoperiri tehnice în domeniul de securitate aeroportuară și siguranță în exploatarea traficului aerian. În ceea ce privește măsurile de securitate aeroportuară cele mai importante sunt:

- garduri perimetrare echipate cu senzori de prezență;
- camere de luat vederi pe întreg perimetrul aeroportuar, cu vedre normală și în infraroșu;
- radare Grund Control care asigură controlul oricărei entități aflate pe suprafața aeroportuară, la nivelul solului;
- dispecerate de securitate și echipe de intervenții rapide.

Pentru siguranță aeroportul este necesar să fie dotat cu echipamente de combatere a păsărilor, balizaj luminos, instalații de aducere automată a aeronavelor la aterizare și alte echipamente radio și radio tehnice.

Transportul aerian este la ora actuală este cea mai rapidă formă de transport a pasagerilor și a mărfurilor, cu rază foarte mare de acțiune, de aceea interesul manifestat de organizațiile teroriste internaționale este foarte mare și are forme de aplicare diversificate, ceea ce obligă aeroporturile să fie dotate cu echipamente de ultimă generație pentru detecția substanțelor și materialelor periculoase, cum ar fi:

- aparate de detecție și control cu raze X;
- porți magnetice de detecție;
- detectoare portabile;
- aparate de amprentare;
- aparate de scanare a irisului;
- aparate de control și detecție a lichidelor;
- tomograf computere, pentru detectarea substanțelor și materialelor periculoase aflate în corpul uman;
- echipamente pentru transportul în zone neutre a materialelor periculoase;
- scanere mobile și instalații de distrugere a ansamblurilor periculoase.

Managementul aeroportuar modern presupune o serie de măsuri pentru prevenirea și combaterea fenomenului infracțional și a actelor de terorism, stipulate foarte precis în reglementările internaționale de securitate în aviația civilă, programul de securitate național, programul de securitate a fiecărui aeroport în parte, procedurile și regulile de lucru ale fiecărui aeroport.

Pentru că un management modern nu poate fi abordat decât prin perspectiva Planului Național de Dezvoltare, obiectivul global este acela de a promova un sistem de transport în România, care să faciliteze circulația rapidă și eficientă, în condiții de siguranță și la standarde europene, a persoanelor și bunurilor, la nivel național și internațional.

Una din caracteristicile principale ale managementului aeroportuar o reprezintă competitivitatea, competitivitate care asigură prezența durabilă pe piață, în condițiile interacțiunii a numeroși factori. Pentru ca viitorul aeroport de la Alexeni să fie competitiv trebuie să fie sigur, eficient, adaptabil noilor tehnici și tehnologii aeroportuare, să ofere servicii de calitate la costuri minime iar toate acestea se pot realiza printr-un management modern și de calitate. Competitivitatea este o noțiune complexă care poate fi definită ca fiind “caracteristica unei firme de a face față concurenței altor firme similare pe o anumită piață”. Competitivitatea unei structuri complexe cum este cea a unui aeroport este influențată, în mare măsură, de capacitatea de a înțelege și de a se adapta cât mai corect la mediul exogen și trebuie luate în considerare următoarele aspecte:

- Caracteristica esențială, dominantă, a secolului XXI este schimbarea. Aceasta presupune o activitate orientată spre buna gestionare a resurselor tehnologice și pe activitatea de inovare, dezvoltare a unor sisteme tehnologice tot mai rafinate.
- Orientarea către client – componenta de bază a schimbării - înseamnă identificarea și analiza continuă și cuprinzătoare a așteptărilor clienților, a ceea ce aceștia își doresc, transpunerea acestora în realizarea produselor și serviciilor, în modul de desfășurare a interacțiunii cu clienții, cu scopul dezvoltării și menținerii unor relații cât mai bune, pe termen lung și economic avantajoase; clienții în cazul special al aeroportului sunt pasagerii;

- Internaționalizarea organizațiilor – activitatea internațională este într-o continuă creștere ceea ce implică noi cerințe pentru cei ce participă la acțiuni transculturale.

Schimbările în coordonatele mediului economico-social vizează economia mondială în ansamblu precum și, în mod diferențiat, fiecare economie națională. Pentru întreprinderea modernă, mediul extern la care își raportează activitatea are tendința extinderii spațiale.

Mutațiile profunde în lumea contemporană au avut impact deosebit și în managementul organizațiilor aeroportuare. Aeroporturile trebuie să-și creeze o strategie de modernizare, dezvoltare și extindere prin **internaționalizare** trebuie să se supună procesului continuu de schimbare indus de adaptarea la mediul economic internațional. Schimbarea presupune ajustarea continuă a vieții companiilor aeriene la condițiile externe din mediul de operare, în paralel cu o creștere a stabilității pe plan intern. Aeroporturile sunt și din acest punct de vedere cu un pas înaintea altor organizații prin specificul activităților pe care le desfășoară.

Schimbarea în activitatea aeroportuară este antrenată de noile tehnologii, de noile piețe și preferințe ale consumatorilor, de presiunile politice și guvernamentale, de așteptările sociale iar schimbarea este un proces continuu, nu există un punct terminus iar perioadele de stabilitate mult dorite s-au terminat. În prezent complexitatea mediului extern este atât de mare încât nici specialiștii nu pot anticipa „configurațiile de viitor”. Aceste schimbări sunt reflectate în activitatea aeroportuară prin introducerea de noi tehnologii, de noi sisteme de siguranță a zborului, de noi reguli care să asigure zboruri rapide în deplină siguranță.

Orientarea către client este componenta de bază a schimbării. Cunoașterea judicioasă a clienților oferă unei organizații posibilități mult mai eficiente de a utiliza canalele de distribuție, oportunitățile de piață, factorii de producție, precum și a activelor. Orientarea spre client este legată direct de bunurile și/sau serviciile unei organizații, cât și de interacțiunea dintre ofertant și client. În managementul aeroportuar sunt două tipuri de clienți și anume:

- a. clienții aeroportului sunt companiile aeriene care sunt atrase prin dotările pe care le oferă aeroportul, dar și de gradul de dezvoltare a zonei unde își desfășoară activitatea aeroportul, pentru că orice companie își dezvoltă rutele de zbor în funcție de numărul de călători pe care îi poate atrage;
- b. clienții companiilor sunt locuitorii din zonele limitrofe aeroporturilor care sunt dispuși să zboare cu o anumită regularitate.

Satisfacția clientului arată în ce măsură se suprapun promisiunile și realizările prestatorului cu așteptările clientului. Putem spune că o organizație care are doar clienți satisfăcuți este o organizație orientată spre client.

Globalizarea este termenul folosit la descrierea schimbărilor în societăți și în economia mondială, schimbări rezultate din dezvoltarea fără precedent a comerțului internațional și din schimburi culturale. Aeroporturile au fost din totdeauna punctele forte în realizarea de schimburi rapide de mărfuri dar și de schimburi culturale. Porți deschise spre toate colțurile lumii au făcut posibil ca schimburile de mărfuri să se facă rapid și în condiții foarte bune.

Activitatea aeroportuară este profund influențată de **dezvoltarea informatică**, de dezvoltarea cu rapiditate a cunoștințelor în domeniu. De aceea se impune ca managementul aeroportuar să se adapteze cu rapiditate la cerințele pieței, la dezvoltarea marketingului, să-și perfecționeze personalul de așa manieră încât acesta să facă față schimbărilor rapide cu care se confruntă un aeroport în activitatea de zi cu zi.

La ora actuală activitatea aeroportuară nu poate fi concepută fără **capitalul de cunoștințe** și implicit capitalul intelectual. Ritmul de dezvoltare și de introducere a noilor tehnologii este atât de alert în acest domeniu încât orice întârziere în aplicarea lor duce la pierderi economice de neimaginat. De aceea investiția în capitalul intelectual este o prioritate majoră, resursa umană de care trebuie să beneficieze un aeroport trebuie să fie de înaltă calificare și capabilă să se adapteze rapid noilor cerințe tehnologice.

Criza economico-financiară actuală zdruncină din temelii toate construcțiile conceptuale și operaționale existente, toate devenind nefuncționale, neoperaționale, neprofitabile, periculoase, încărcate de riscuri, dacă se mențin în forma existentă. În ceea ce privește aspectele crizei în activitatea aeroportuară criza a impulsionat creația și inovația, a intensificat concurența, chiar dacă într-o primă fază a redus veniturile.

Transporturile aeriene au un loc și un rol importante. Locul în **mecanismul de dezvoltare economico-socială** a țării. La ora actuală nu se poate vorbi de o dezvoltare economică a țării fără transporturile aeriene. Transporturile și în special cele aeriene reprezintă o ramură principală a producției de materiale și a dezvoltării de servicii în special în turism. Cu ajutorul lor se deplasează produsele obținute de la locul de producție spre cel de consum, atât pe piața internă cât și pe cea internațională.

Organizațiile aeroportuare mai mult ca oricare alte organizații sunt supuse schimbărilor în contextul actual, datorat atât crizei economico-financiare mondiale cât și rapidității tehnologiilor cu care se operează într-o asemenea organizație. De aceea se impune o creșterea a flexibilității structurale și funcționale a tuturor serviciilor care deservește aeroportul pentru o mai bună adaptare la cerințele mediului global.

În ce privește **managementul activității aeroportuare**, datorită muncii deosebit de complexe într-un aeroport, managementul a evoluat de la un manager cu mai mulți subordonați, la o echipă de mai mulți manageri și mai mulți subordonați. Buna funcționare a activităților din cadrul aeroportului se bazează pe o bună coordonare și colaborare între diferitele servicii dar și pe un control riguros a modului cum se desfășoară întreaga activitate.

Resursele umane reprezintă principala resursă strategică a organizațiilor aeroportuare, resursa umană reprezentând una din căile și sursele majore de creștere a eficienței economice și nu în ultimul rând a profitabilității organizației. În cadrul organizațiilor aeroportuare preocuparea pentru o resursă umană cu înalte calificări este de înțeles având în vedere faptul că activitățile specifice este necesar să se desfășoare la cote înalte ale exigenței în domeniu, cu tehnologii dintre cele mai moderne, iar erorile umane nu pot fi acceptate. Investițiile în resursele umane cele mai importante investiții strategice ale organizației dar și cele mai riscante cerințe valabile și în managementul aeroportuar. În cadrul organizației aeroportuare se pune un accent deosebit pe pregătirea, calificarea și upgradarea resursei umane, având în vedere ritmul accelerat de dezvoltare și modernizare a tehnologiilor utilizate în transporturile aeriene. Se pune un

accent deosebit pe calificarea întregului personal, specializarea acestuia prin cursuri de pregătire pentru perfecționare, traininguri periodice și repetarea sistematică a procedurilor ce stau la baza desfășurării activităților specifice activității aeroportuare. Toate acestea se fac cu costuri ridicate, de aceea se impune găsirea de cai pentru fidelizarea și motivarea personalului.

Personalul organizației aeroportuare este un personal de factură și cu rol specific, distinct și dificil de format și conservat. Pentru toate activitățile care se desfășoară pe un aeroport este nevoie de personal calificat, supus continuu instruirii și perfecționării. Aceste perfecționări trebuie făcute tocmai datorită ritmului rapid de evoluție a tehnicii în toate activitățile care se desfășoară pe un aeroport, de la cele de siguranța zborului, a pasagerilor, a mărfurilor și până la cele de dirijare la sol a aeronavelor sau de manipulare a bagajelor sau mărfurilor.

Activitățile care vizează dezvoltarea personalului se realizează în concordanță cu legile în vigoare și sunt organizate și susținute de AACR (Autoritatea Aeronautică Civilă Română) sau de cei autorizați de aceasta să desfășoare acest tip de activități. Costurile necesare instruirii și perfecționării personalului sunt de regulă destul de mari - investiția în personalul care deservește un aeroport fiind substanțială, motiv pentru care se impune găsirea de metode pentru fidelizarea și conservarea pe perioade cât mai lungi a acelor angajați care dau dovadă de o bună pregătire și de dorința de dezvoltare continuă.

Complexitatea și specificitatea muncii într-un aeroport impune un tip de management și un profil al managerului bazat pe cunoștințe specifice domeniului dar și o pregătire permanentă în domeniu, pentru a putea ține pasul cu dezvoltarea continuă a tehnicii și tehnologiilor din domeniu. Managerii – considerați adevărate talente ale organizațiilor - trebuie să înțeleagă natura deosebită a managementului bazat pe cunoștințe, să posede viziune, abordări, metode și tehnici care să-i facă eficiente în conducerea și derularea multiplelor și diverselor procese cu care sunt nevoiți să se confrunte în activitatea zilnică.

Activitatea care se desfășoară pe un aeroport este foarte **complexă**, datorită multiplelor activități care se realizează pentru asigurarea siguranței zborurilor, activități care includ controlul, supravegherea și inspecția tuturor activităților aeronautice. Sistemul național de transport aerian cuprinde următoarele componente de bază:

- operarea aeronavelor;
- exploatarea aeroporturilor;
- activitatea întreprinderilor de deservire la sol a aeronavelor;
- serviciile de navigație aeriană;
- întreținerea aeronavelor;
- licențierea personalului aeronautic;
- instruirea inițială și periodică a personalului aeronautic;
- expertiza medicală și certificarea personalului aeronautic.

Aeroportul prin excelență este o organizație integrată într-un sistem de **relații instituționale**, de o complexitate scu totul specifică. Existența acestei rețele atât de importantă, în continuă mișcare și transformare, reflectă în cel mai înalt grad schimbarea, efectele mutațiilor fundamentale ale lumii contemporane și deci, devin parametrul esențial al managementului aeroporturilor, dar reciproc și al acestora. Din multitudinea de entități care formează această rețea de care depinde performanța

managementului aeroportuar menționăm: serviciile de trafic aerian; serviciile de navigație; serviciile de protecție a navigației aeriene; serviciile de navigație și control; serviciile transfrontaliere și vamale; serviciile de securitate și combatere a terorismului etc.

Procesul de globalizare este un fenomen relativ recent care a cunoscut o creștere spectaculoasă după 1980, odată cu globalizarea piețelor financiare. În ceea ce privește activitatea aeroportuară putem spune că procesul globalizării a debutat odată cu primul zbor comercial internațional. Putem spune că Aeroportul reprezintă placa turnantă a globalizării, având în vedere că este puntea cea mai importantă, care deservește majoritatea relațiilor economice internaționale și asigură în același timp și transferul de pasageri și marfă pe distanțe foarte mari și în timp foarte scurt.

Principalele funcții ale managementului unui aeroport sunt reprezentate de: previziune, organizare, coordonare, antrenare, control și evaluare. De modul în care sunt realizate depinde siguranța și performanța întregii activități aeroportuare. Funcțiile mai noi ale managementului sunt cele care asigură capacitatea organizației de a fi independentă economic, de a se autofinanța prin stabilirea necesarului de cunoștințe, prin stabilirea zonelor de cunoștințe disponibile, de asigurarea a cunoștințelor necesare și nu în ultimul rând prin funcția de consolidare și de valorificare a cunoștințelor acumulate. Toate funcțiile tradiționale ale organizației se regăsesc în activitatea aeroportuară și anume: cea de dezvoltare, comercial, marketing, financiar contabil și de personal, dar se impune din ce în ce mai mult focalizarea activităților pe funcția de asigurare, de valorificare și de transfer în avantaj competitiv a cunoștințelor din domeniu. Pe această nouă funcție trebuie pus accentul pentru că o organizație poate exista, mai ales în condiții de criză economico-financiară numai dacă reușește să fie competitivă și să realizeze beneficii care să-i asigure sustenabilitatea.

Aeroportul Alexeni va permite menținerea curselor tradiționale și după realizarea acestuia atragerea de noi curse prin intermediul mai multor companii aeriene.

Transporturile aeriene, în special, sunt domenii expuse masiv riscurilor. În prezent riscul reprezintă un fenomen ce se întâlnește în toate domeniile vieții economice și sociale. Fie că este vorba de transport aerian sau de alte componente economice și sociale, cu cât activitatea este mai complexă și mai variată, cu atât riscul și consecințele sale sunt mai mari, ceea ce accentuează eforturile de reducere sau de prevenire a lui. Tipologia largă a riscurilor din domeniul transporturilor și în particular a celor din transporturile turistice, determinarea unora dintre cauzele naturale, imposibil de anticipat, se reflectă în dificultățile întâmpinate în procesul elaborării planurilor de management specifice.

Orientarea către client constituie componenta esențială a managementului marketingului aeroportuar

Conceptele concurențiale de odinioară, care au avut cândva succes, precum diferențierea de produse, supremația tehnologică sau scăderea de costuri nu mai sunt suficiente, în condițiile de piață actuale, pentru a asigura pe termen lung poziția profitabilă, economic avantajoasă. O cauză este considerată creșterea intensității concurențiale care a făcut ca produsele oferite să devină tot mai asemănătoare în timp ce inovațiile de produs se imită din ce în ce mai repede, având costuri tot mai scăzute.

Tot mai multe aeroporturi se află în situația de a putea oferi produse destinate unor anumite grupuri țintă la calitatea cerută și la prețuri concurențiale. Astfel, luând în considerare calitățile obiective ale acestora ele au devenit pentru client interschimbabile.

Realizarea obiectivelor și proiectelor unui aeroport presupune identificarea și asumarea unor riscuri multiple, cum ar fi: schimbările de mediu sau interne, conceperea unor strategii nerealiste, erori și omisiuni în proiectare și execuție, etc.

Este foarte important să se întreprindă studii temeinice de piață atunci când se lansează o nouă linie aeriană, să se țină cont de potențialul economic și turistic al zonelor spre care se zboară, să se stabilească dacă fluxul de pasageri este constant pe tot parcursul anului, în regim de dus-întors, sau dacă sunt doar destinații care țin de un sezon anume al anului. O serie de companii aeriene au deschis linii de zbor pe care le-au închis după câteva luni. Aceasta și pentru că au practicat prețuri de dumping în momentul în care s-au extins pe piața locală.

În managementul aeroportuar este necesar să se țină seama de o serie de factori deosebit de importanți în realizarea de profituri, și anume de siguranța zborului, de calitatea serviciilor oferite clienților și nu în ultimul rând de tarifele practicate.

2.1.2 Centru de instruire sintetică pentru piloți - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320

Acest centru de instruire va crea infrastructura necesară formării și pregătirii piloților. Simulatorul cu care va fi dotat centrul de instruire sintetică va da posibilitatea piloților să se specializeze pe tipul de avion A320, foarte răspândit la nivel mondial. Un centru de instruire în aeronautică construit în jurul aeroportului ar putea crea un pol de competitivitate în aeronautică.

Airbus A320 este o familie de avioane bimotoare de pasageri, de diametru standard (cu un singur culoar), scurt/mediu-curier construite de Airbus. Familia Airbus A320 conține 4 modele, în funcție de autonomia de zbor și de capacitate, A318, A319, A320, A321. Este primul avion de pasageri cu comenzi de zbor digitale fly-by-wire și este cel mai popular model comercializat de Airbus.

A320, un avion pentru curse scurte și medii, este al doilea cel mai vândut aparat din lume, după Boeing 737, rivalul său direct. Airbus A320 este al treilea model al companiei Airbus și a fost lansat ca un concurent pentru Boeing 737. Este de altfel și cel mai popular model comercializat de Airbus. Este considerat unul dintre cele mai fiabile avioane. Peste 300 operatori din lume au în dotare A320. A320 a apărut din rivalitatea dintre Airbus și Boeing, în 1988 a fost lansat pentru a lua din piața Boeing 737, un avion care domina categoria de 20 de ani. Avionul deține un culoar mai larg decât competitorii săi, pentru a ușura accesul pasagerilor, un spațiu de stocare deasupra scaunelor mai mare, are sisteme de control și mentenanță digitale, ca și o mare parte din sistemele avionice, putând fi upgrate foarte ușor. Controlul aeronavei se realizează prin intermediul sistemelor EFIS, fiind utilizat un joystick în locul tradiționalei manșe (a fost primul avion astfel echipat). Printre facilitățile revoluționare ale aeronavelor s-au numărat - primul set complet digital de instrumente, primul sistem complet de control fly-by-wire dintr-un avion

comercial, vârfurile aripilor, folosite cu același scop ca și aripioarele Boeing, însă având dimensiuni mult mai reduse.

Un simulator de zbor este folosit pentru a instrui piloții la sol. Acest simulator permite unui pilot să facă un accident simulat cu „aeronava”, fără a fi rănit (pilotul sau alte persoane). Simulatoarele de zbor sunt adesea folosite pentru a instrui piloții pentru a putea pilota o aeronava în situații extrem de periculoase, cum ar fi aterizări fără motoare, sau complete defecțiuni electrice sau hidraulice. De obicei, un pilot de companie aeriană trebuie să completeze o sesiune de simulator de formare profesională, o dată la fiecare șase luni. Piloții noi la un anumit tip de aeronavă, de obicei obțin calificative în simulator. Simulatoarele cele mai avansate au sisteme vizuale extrem de avansate și sisteme de mișcare hidraulice.

Utilizarea simulatorului ca un training în prealabil este în mod normal mult mai ieftină decât dacă s-ar face direct training pe aeronave.

Concept variat pentru controlul sistemului de mișcare al simulatorului de zbor

Conceptul are legătură cu un sistem de simulare în mișcare. Mai exact, are legătură cu un sistem dirijat prin intermediul semnalelor de comandă, acestea reprezentând atât poziția cât și accelerația. Sistemul cuprinde modalități de combinare a ambelor sisteme de comandă.

Conceptul are legătură de asemenea cu modalități de circuite pentru combinarea și procesarea semnalelor de poziționare și accelerare și mai are legătură cu procurarea unui semnal de conducere a modalităților ce conferă mișcarea.

Simulatorul cu proceduri integrate de zbor imită o carlingă tridimensională, ce utilizează monitoare de tipul touch-screen cu interfețe simulate de dimensiuni egale cu vederile unei aeronave. Afișajele suplimentare au ca scop aplicații de suport pentru utilizator ce conțin scheme în mișcare. Totodată, simulatorului i se pot adauga comenzi hardware pentru îmbunătățirea experienței de zbor. Unul dintre avantajele pe care le oferă este posibilitatea configurării în vederea obținerii compatibilității cu mai multe tipuri de avioane, făcând referire la puntea de comandă. Ultima generație de simulatoare au în componența lor afișaje cu cristale lichide și touch-screen cu o scară de 1:1 pentru toate tipurile de avioane. Prezintă avantaje prin rapiditatea și simplitatea reconfigurării platformelor pentru diversele tipuri de avioane, având și o imagine de ansamblu estetică. Acest aspect contribuie la creșterea eficienței programului, precum și îmbunătățirea experienței de zbor.

Cele mai performante simulatoare de zbor beneficiază acum de noi caracteristici și opțiuni, incluzând un sistem de mișcare electric ce imită mișcările avionului în momentul trecerii printr-o furtună, un gol de aer, decolare/aterizare; PC-uri bazate pe generatoare de imagine, proiectoare cu cristale lichide pe siliciu și sisteme de recunoaștere a vorbirii în controlul traficului aerian. Datorită standardelor sale de performanță, aceste tipuri de simulatoare oferă constant soluții pentru satisfacerea celor mai neobișnuite cerințe în antrenamentul și formarea piloților.

Alte îmbunătățiri au fost aduse lecțiilor de zbor pe care le poate implementa instructorul, interfață fiind mult mai prietenoasă. Soft-ul din componența să oferă avantajul fiecărui pilot să-și creeze propriul set de lecții de antrenament, în funcție de cerințele fiecăruia. Aceste simulatoare sunt proiectate să reproducă cu o acuratețe de neegalat toate detaliile vizuale, auditive, tactile și operaționale și să creeze o experiență unică de zbor în formarea piloților în timpul orelor de antrenament.

Simulatoarele full-flight oferă toate caracteristicile necesare pentru o experiență de zbor cât mai realistă, menționând următoarele:

- utilizează componente originale în reproducerea aeronavei realizând o îmbinare fără sudură
- beneficiază de un soft de mare fidelitate fiind și un furnizor de date;
- îndeplinește toate cerințele impuse în activitatea de formare și în cadrul operațiunilor internaționale de acordare a licențelor și a documentelor;
- sisteme de mișcare electrice și hidraulice de înaltă fidelitate;
- folosesc procesoare grafice și generatoare de imagine;
- proiectoare de înaltă rezoluție cu cristale lichide pe siliciu;
- sistem de afișare vizual cu un câmp larg 200° x43°;
- set complet de instrumente integrate de care beneficiază instructorul.

Puntea de comandă

Puntea de comandă este zona din față a avionului, de unde pilotul controlează aeronava și este compusă din toate instrumentele de dirijare și de comandă al acestuia. Cabina avionului din imaginea de mai sus este compusă din:

- 2 scaune;
- 2 manșe de control;
- pedale atât pentru comandant cât și pentru secund;
- panoul frontal ce conține instrumentele de navigație și dirijare a avionului;
- panoul electric și de control;
- panoul deasupra capului;
- aparate radio pentru comunicații;
- parbrize frontale și laterale.



Figura 24 – Interior simulator

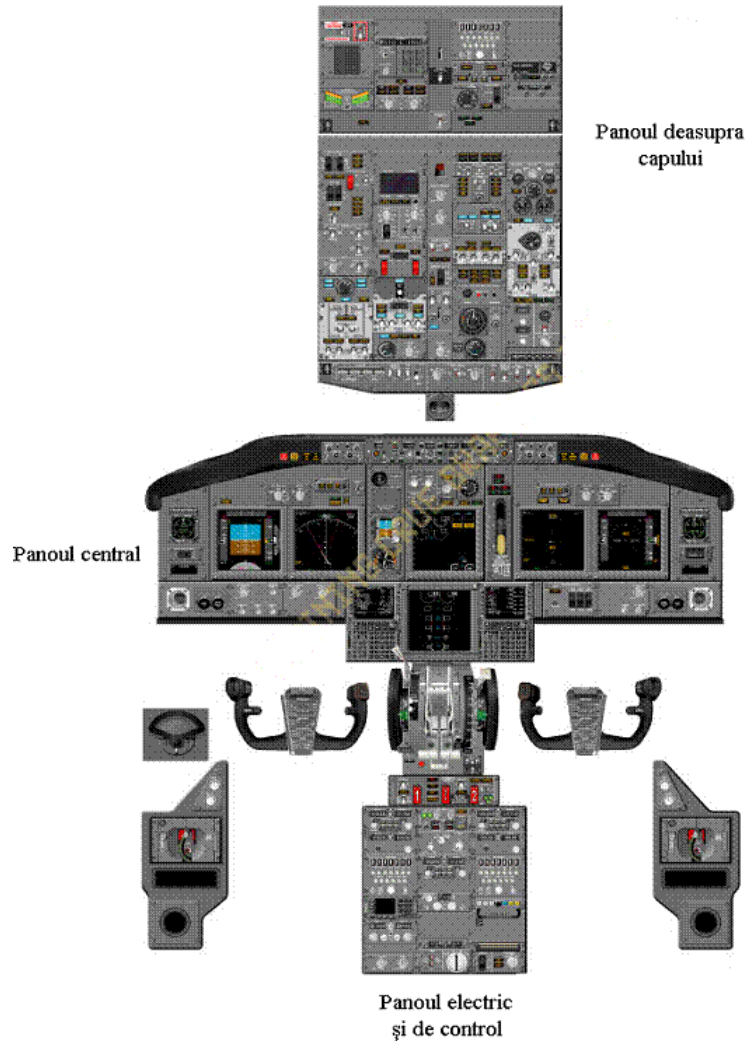


Figura 25 - Bordul în ansamblu

Sistemul comenzilor de zbor principale folosește manșă convențională, coloana și pedalele conectate mecanic la unitățile de control hidraulice care comandă suprafețele de control de zbor: eleroane, elevatoare. Aceste comenzi sunt alimentate de surse hidraulice suplimentare.

Comenzile pilotului

- 2 coloane de comandă;
- 2 manșe;
- 2 perechi de pedale;
- Manetă de frână rapidă;
- Manetă de control flapsuri;
- Comutator de echilibrare de suprareglare;
- Comutator de stabilizare a echilibrului;

- Manetă de stabilizare a echilibrului;
- Comutator de echilibrare eleroane;
- Comandă de echilibru manșă;
- Comutator amortizor de girație;
- Comutator principal flapsuri alternanțe;
- Comutator de poziție flapsuri alternanțe;
- Comutatoare comenzi de zbor;
- Comutatoare spoiler zbor;
- Cârma

Această oferă comandă de amortizare în jurul axei vertical a avionului.

Fiecare set de pedale este conectat mecanic, prin intermediul cablurilor, de levierul unității principale și standby a cârmei. Unitatea principala este alimentată de sistemele hidraulice. Unitatea standby va fi controlată de sistemul hidraulic standby.

Între beneficiile realizării acestui centru de instruire amintim:

- facilitarea organizării de cursuri de formare la cele mai înalte standarde internaționale;
- generarea de venituri suplimentare;
- posibilitatea ca țara noastră să fie introdusă pe piața internațională a furnizorilor de servicii de pregătire pentru personalul aeronautic;
- sprijinirea piloților în pregătirea pentru evaluările operatorilor aeriени la cel mai înalt nivel de cunoștințe;
- posibilitatea ca tinerii piloți să se specializeze pe un anumit tip de avion, totodată permițând piloților cu experiență să-și facă în România pregătirea recurentă necesară menținerii licenței;
- costuri cu pregătirea piloților mai scăzute pentru transportatori aeriени cu baza de operare în România;
- dezvoltarea regională a zonei în care va fi instalat simulatorul;
- crearea de noi locuri de muncă.

Pe termen lung existența unui asemenea centru de instruire dotat cu simulator va aduce beneficii și de ordin social. Acesta va permite mai multor tineri să practice meseria de pilot și în acest fel va fi susținută creșterea industriei aeronauticii românești.

Simulatorul va putea fi utilizat în instruirea pentru obținerea licenței de zbor. Un astfel de simulator asigură o platformă adecvată de instruire și design, atât pentru efectuarea sarcinilor procedurale, cât și pentru cele operaționale, specific cerințelor de instruire la sol și în aer.

În centrul de instruire se vor putea derula cursuri și programe de pregătire, instruire și perfecționare, teoretice și practice, de zbor, atât pentru piloții particulari, cât și pentru piloții comerciali.

În cadrul centrului de instruire se va putea asigura pregătirea de specialitate a personalului pentru prestarea activităților aeronautice civile, precum și pregătirea periodică, specializarea și perfecționarea profesională a personalului aeronautic.

Proiectul centrului de instruire sintetică include construcția clădirii aferente amplasării simulatorului de zbor și a centrului de instruire cu toate spațiile conexe. Regimul propus al clădirii este P+2E.

Centrul de instruire va putea fi un spațiu destinat instruirii piloților sigur, rentabil și eficient în timp, pentru studenții internaționali care caută o carieră în domeniul aviației. Se va urmări instruirea acestora după standardele de pregătire a zborurilor FAA.

Simulatorul poate fi folosit pentru divertisment, dar și pentru antrenamentul pilotilor.

2.1.3 Hangar de mentenanță de nivel complex pentru aeronave și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc

În ultimii ani, în economia mondială, sub presiunea unor factori precum complexitatea și automatizarea crescândă a echipamentelor, integrarea și progresul constant al tehnologiilor, fiabilitatea crescândă a sistemelor, costul din ce în ce mai ridicat al investițiilor și exigența clienților (din ce în ce mai puternică) în materie de siguranță de funcționare, s-a trecut însă de la întreținerea și repararea echipamentelor la mentenanța acestora.

În general, implementarea unui serviciu de mentenanță, ca funcție importantă a unei organizații, a condus și conduce la posibilitatea de a anticipa, de a prevedea defecțiunile și de a planifica intervențiile care să permită evitarea acestora.

Funcția de mentenanță reprezintă, în medie și în cost direct 4% din cifra industrială de afaceri, iar dacă se includ și costurile indirecte această valoare atinge 7-8% (urmare a impactului complementar datorat costurilor induse de non-disponibilitate). Această funcție se dotează cu specialiști, a căror calificare este din ce în ce mai ridicată și în domenii din ce în ce mai diferențiate.

În industria aeronautică mentenanța a fost dintotdeauna factorul cheie pentru asigurarea siguranței zborului. De aceea procedurile de mentenanță aplicate sunt foarte restrictive și costisitoare.

Aplicarea acestor proceduri se realizează după reguli stricte implementate pentru prima dată la Convenția de la Chicago (Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944, ratificată de statul român prin Decretul nr. 164/1965) și menținută în prezent de autoritățile internaționale EASA (The European Aviation Safety Agency) și FAA (The Federal Aviation Administration). Respectând aceste reglementări și folosind un "limbaj" internațional oferit de autorități, producătorii de aeronave oferă servicii de mentenanță și documentația necesară realizării acesteia de către companiile aeriene care au suportul tehnic necesar.

Operatorii aerieni trebuie să beneficieze de facilități de mentenanță și reparații pe viitorul aeroportul de la Alexeni prin intermediul unei *Hangar de mentenanță de nivel complex pentru aeronave și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingenieresc aerospațială* care să ofere posibilitatea de întreținere și reparații pentru aeronave de transport civile.

În prezent, în Regulamentul (CE) nr. 2042/2003, anexa III (partea 66), prerogativele asociate fiecărei categorii de licențe de întreținere a aeronavelor sunt descrise după cum urmează:

- licență de întreținere a aeronavelor de categoria A îl autorizează pe titularul său să elibereze certificate de dare în exploatare după operațiuni de întreținere de linie, minore, programate, și remedieri ale unor defecte simple, în limitele sarcinilor menționate în mod expres în aprobare. Prerogativele de certificare se limitează la acele lucrări pe care titularul licenței le-a efectuat personal într-o întreprindere conformă cu dispozițiile părții 145.
- licență de întreținere a aeronavelor de categoria B1 îi permite titularului său să elibereze certificate de dare în exploatare după operațiuni de întreținere, inclusiv asupra structurii aeronavelor, grupurilor motopropulsoare și asupra sistemelor mecanice și electrice. Înlocuirea unor unități ce pot fi înlocuite ale sistemelor electronice de bord, care necesită doar teste simple pentru a dovedi buna stare de funcționare, este de asemenea inclusă în prerogativele sale. Categoria B1 include în mod automat sub-categoria A corespunzătoare.
- licență de întreținere a aeronavelor de categoria B2 îi permite titularului său să elibereze certificate de dare în exploatare după operațiuni de întreținere efectuate asupra sistemelor electronice de bord și asupra celor electrice.
- licență de întreținere a aeronavelor de categoria C îi permite titularului său să elibereze certificate de dare în exploatare după operațiuni de întreținere de bază pentru aeronave. Prerogativele se aplică aeronavei în integralitatea sa, în cazul unei întreprinderi conforme cu dispozițiile părții 145.

Instruirea pentru calificările pe tipuri de aeronave:

În prezent, conform Regulamentului (CE) nr. 2042/2003, anexa III (partea 66), cu excepția dispozițiilor contrare de la punctul 66.A.45 litera (g), titularul unei licențe de întreținere a aeronavelor de categoria B1, B2 sau C exercită prerogative de certificare doar pe o aeronavă anume, dacă licența de întreținere a aeronavelor (AML) conține omologarea calificării pe tipuri de aeronave corespunzătoare (TR).

Mai mult, cu excepția dispozițiilor contrare de la punctul 66.A.45 litera (h), calificările sunt acordate după absolvirea satisfăcătoare a instruirii pentru calificările pe tipuri de aeronave din cadrul categoriei respective B1, B2 sau C (TRT) aprobată de autoritatea competentă sau efectuată de o organizație cu atribuții de instruire în domeniul întreținerii autorizată corespunzător în conformitate cu cerințele părții 147.

În plus, în conformitate cu regulamentul și AMC existente, calificarea de tip autorizată în cadrul categoriilor B1 și B2 include elemente teoretice și practice care trebuie să îndeplinească cerințele de la apendicele III la partea 66. Poate fi pus la punct un program de cursuri structurate de formare profesională la locul de muncă pentru satisfacerea cerințelor de instruire practică. Instruirea practică trebuie să cuprindă o perioadă de patru luni pentru solicitanții care nu au experiență practică înregistrată recent pentru aeronavele cu structură și sisteme comparabile, inclusiv motoarele, dar aceasta poate fi redusă la un minim de două săptămâni pentru solicitanții care dețin o astfel de experiență anterioară.

Realizarea hangarului de mentenanță de nivel complex pentru aeronave trebuie să fie aprobată EASA Part 145 – RCAA/EASA și FAA și să ofere servicii de inspecție, reparații, întreținere, înlocuire, rectificarea defectelor, upgrading și testare la sol. Oportunitatea acestuia derive în primul rând din necesitatea asigurării unui grad ridicat de securitate a aeronavelor.

Considerăm oportună investiția în realizarea hangarului pentru executarea mentenanței tehnicii de aviație, în care să se desfășoare următoarele activități:

- Realizarea facilităților necesare activităților de mentenanță aeronave și de pregătire profesională;
- Executarea activităților de mentenanță de nivel complex, concomitent la aeronavele de tip A320;
- Desfășurarea în condiții optime a activităților de instruire a personalului tehnico-ingineresc cu atribuții pe linie de mentenanță aeronave.

Hangarul va dispune de toate utilitățile specifice activităților de mentenanță aeronave și va fi prevăzut atât cu căi de acces ale aeronavelor cât și cu o platformă de mentenanță amplasată în fața hangarului.

Terenul pe care se va realiza obiectivul propus va fi același pe care actual se află situat fostul hangar. Construirea acestui hangar pe fostul amplasamentului fostului hangar va asigura accesul pentru racordarea la utilități: gaz metan, energie electrică și apă potabilă, precum și la alte facilități necesare: canalizare și drumuri de acces.

În acest sens se propun următoarele obiecte de investiție pentru hangar mentenanță de nivel complex pentru aeronave:

- Obiectul 1 – Clădire hangar mentenanță de nivel complex pentru aeronave;
- Obiectul 2 – Platformă betonată (inclusiv marcaj, balizaj evacuare ape pluviale)
- Obiectul 3 – Post transformare (inclusiv construcție de protecție);
- Obiectul 4 – Grup electrogen;
- Obiectul 5 – Rezervor apă și stație de pompare PSI;
- Obiectul 6 – Puț forat;
- Obiectul 7 – Rețele canalizare;
- Obiectul 8 – Centrală termică (inclusiv gospodărie combustibil);
- Dotări – Mobilier.

OBIECT 1: CLĂDIRI HANGAR MENTENANȚĂ DE NIVEL COMPLEX PENTRU AERONAVE

Încadrarea construcției nou propuse în normative:

Categoria de importanță (conf. HG 766/1997) - B (deosebită); Clasa de importanță (conf. P 100-1/2013) – IT;

Gradul de rezistență la foc (conf. P 118/1999) – I;

Risc de incendiu (conf. P118/1999) - mare;

Categoria de pericol de incendiu (conf. P118/1999) – C.

Forma construcției:

Construcția are forma unui patrulater regulat cu dimensiunile maxime 71,30 x 47,20 m, având suprafața construită $S_c = 3.370$ mp și suprafața desfășurată $S_d = 6.090$ mp. Traveea este de 11,0 m și deschiderea de 70,0 m. Înălțimea maximă a construcției: + 19,50 m.

Organizarea funcțională:

Parter:

1. Hala hangar: $S_u = 1.860$ mp;

2. Atelier întreținere aeronave $S_u = 420$ mp.

Cuprinde: 5 încăperi de lucru destinate atelierelor reparații avionică, 5 încăperi de lucru destinate atelierelor avionică, fabricație conducte, sudură argon și 2 ateliere pentru butelii.

3. Zonă depozitare $S_u = 850$ mp.

Cuprinde: centrala termică (Obiect 8), camera electrică, depozit materiale, anexe hală, magazie C.M.R. windfang, cameră control acces, acces principal, magazie S.D.V., prelucrări mecanice avioane țintă, depozit materiale tehnice de aviație, sală asamblare avioane țintă cu un depozit.

Etaj 1:

Zonă administrativă: $S_u = 850$ mp. Cuprinde: birouri administrative spații tehnice, spații arhivă, spații pentru vestiare și grupuri sanitare.

Etaj 2:

Zonă administrativă: $S_u = 850$ mp. Cuprinde: simulator întreținere, 4 birouri pentru proiectare, personal conducere, 4 birouri instruire, birou expertiză tehnică, sală de curs, spații pentru vestiare și grupuri sanitare.

Sistemul constructiv al construcției:

Structura de rezistență:

- fundații tip rețea de grinzi din beton, fundații izolate din beton armat, pentru stâlpi de beton metalici;
- suprastructură monovolum, mixtă, cu stâlpi din beton armat/beton armat și metalici și acoperiș realizat dintr-o rețea tridimensională metalică rezemată pe contur;
- suprastructura zonei - anexe tehnice (P+2E): structura metalică cu planșee din tablă profilată și suprabetonare pentru suportul pardoselilor.

Închideri perimetrice: realizate din panouri termoizolante tristrat, formate din două foi de tablă și nucleu din vată minerală, clasa de combustibilitate CO (A I).

Sistemul de acoperiș: este de tip șarpantă metalică, cu panta de 7%, cu învelitoare din panouri metalice termoizolante prevăzută cu luminatoare din aluminiu cu geam termoizolator.

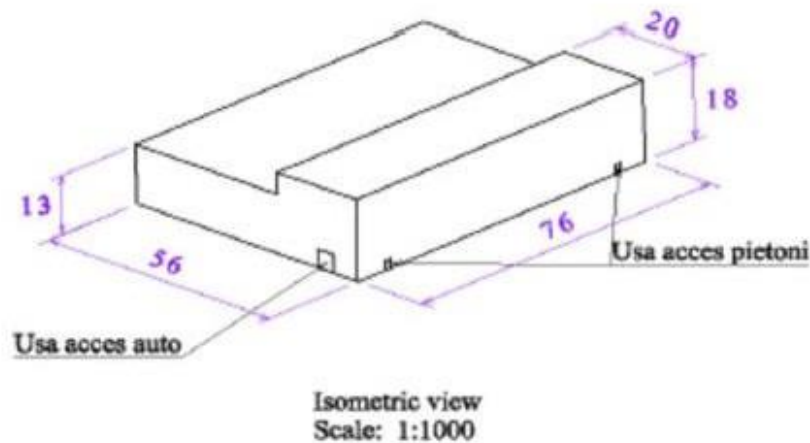
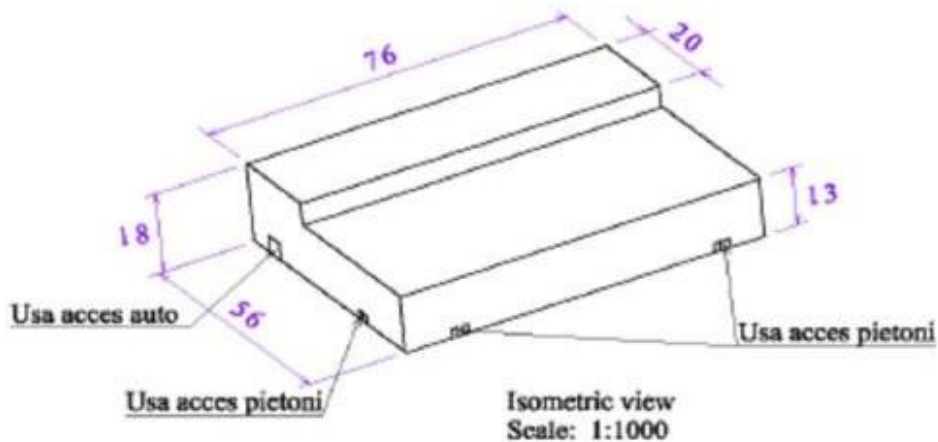
Hangarul va fi prevăzut cu două scări metalice exterioare pentru accesul pe acoperiș. Colectarea și scurgerea apelor pluviale de pe acoperiș se va face printr-un sistem de tubulatură plasat în interiorul hangarului, pe lateralele stâlpilor de susținere.

Pe structura tavanului se vor monta: becuri pentru iluminatul artificial, senzori sistemului de avertizare incendii, subsansamble pentru instalația de încălzire și ventilație.

Compartimentările interioare vor fi realizate realizate din structuri ușoare - gips-carton sau panouri metalice tristrat, îndeplinind condițiile de conformare la incendiu și din zidărie de cărămidă sau BCA la centrala termică și camera electrică.

Tâmplărie: Ușile de acces în hangar (dimensiuni: 56.00 x 12.00 m) vor fi glisante în plan orizontal, realizate din panouri celulare din fibră de sticlă, prevăzute cu ușă pietonală și vor avea acționare atât electrică cât și manuală.

- Uși pline antiefracție;
- Uși de evacuare, pline, antiefracție, prevăzute cu dispozitive de autoînchidere și bară antipanică;
- Ferestrele exterioare vor fi din tâmplărie de aluminiu și geam termoizolant;
- Tâmplăria interioară va fi din aluminiu sau rezistentă la foc.



- Cotele desemnează dimensiunile utile (pe interiorul hangarului);
- Toate dimensiunile sunt date în metri;
- Poziționarea ușilor și cotarea lor în structura hangarului se va face în corelare cu poziționarea bolțurilor în pardoseală;
- Cota exterioară a lungimii de 76 m poate fi depășită cu maxim 4%;
- Cota exterioară a lățimii de 56 m poate fi depășită cu maxim 8%;
- Înălțimea exterioară maxim admisă este de 24,5 m.

Finisaje interioare:

- Pardoseli: beton elicopterizat cu cuarț, antistatic, antiderapant (hală hangar ateliere); gresie porțelanată antiderapantă (grupuri sanitare și circulații); parchet stratificat (birouri).

- Pereți: zugrăveli lavabile; placoane faianță (grupurile sanitare).
- Placoane: zugrăveli lavabile; placoane din panouri prefabricate modulate din fibră minerală pe structură metalică.

Instalații electrice:

Alimentarea cu energie electrică se va realiza din rețeaua furnizorului de energie electrică de la nivelul zonei. Se va executa un racord la medie tensiune până la postul de transformare (PT). Postul de transformare se va amplasa în zona tehnică (zona externă) și va fi realizat monobloc. Transformatorul va avea puterea de 1000 KVA. Instalația electrică va fi realizată în sistem de distribuție radial.

Sunt prevăzute:

- Instalațiile electrice de iluminat și prize;
- Instalațiile electrice de forță și comandă;
- Instalația de protecție și împământare;
- Sistem de detecție și semnalizare la incendiu.

Instalații sanitare:

Alimentarea cu apă a obiectivului se va face de la un puț forat care se va executa în incintă.

Sunt prevăzute:

- Instalația interioară de distribuție a apei reci/calde;
- Instalația de combatere a incendiilor, care cuprinde: instalația de hidranți exteriori, instalația de hidranți interiori, instalația de stingere cu spumă, gospodăria de apă pentru combaterea incendiilor;
- Instalația de canalizare care cuprinde: rețea de canalizare menajeră, instalație de canalizare pluvială terase și acoperișuri, instalație de canalizare pluvială drumuri și platforme.

Instalații termice:

Imobilul respectă cerința de izolare termică, conform normativ C107/I-2005, respectiv coeficientul de izolare termică efectiv realizat este mai mic decât coeficientul de izolare termică normat, $G < G_n$. Sunt prevăzute:

- Instalația de încălzire/răcire cu ventiloconvectori;
- Sistemul de introducere aer proaspăt;
- Sistemul de evacuare noxe din grupurile sanitare;
- Sistemul de ventilare de avarie a hangarului;
- Instalația de defumare;
- Centrala termică - sistemul de producere agent termic apă caldă 80/60° C;
- Centrala frigorifică;
- Instalația de încălzire cu radiatoare;
- Sistemul de climatizare a încăperii electrice de server;
- Sistemul de climatizare cu aeroterme pentru hangar.

Introducerea aerului în hangar se va face prin intermediul sistemului de introducere aer proaspăt folosind un sistem de tubulatură și piese speciale aferente: clapete pentru reglarea și măsurarea debitului de aer,

grile pentru introducerea aerului tip jet, alte componente pentru sporirea randamentului energetic al conturului propus.

OBIECT 2: PLATFORMĂ BETONATĂ

Pentru deservirea clădirii se va amenaja o suprafață de mișcare betonată pentru rulajul și staționarea aeronavelor, a cărei suprafață totală va fi de 3.360 mp.

OBIECT 3 - POST TRANSFORMARE

Postul de transformare va fi de tip monobloc amplasat în zona tehnică exterioară.

OBIECT 4 - GRUP ELECTROGEN

Grupul electrogen va fi de tip monobloc, amplasat în zona tehnică exterioară.

OBIECT 5- REZERVOR APĂ ȘI STAȚIE DE POMPARE PSI:

Pentru asigurarea necesarului de apă pentru incendiu și pentru consumul menajer, se vor executa două construcții cuplate, rezervor îngropat și stația de pompe alăturată.

Se propun următoarele dimensiunile în plan:

- Rezervor de apă: 15,3 m x 10,6 m;
- Cameră de pompe: 5,1 m x 4,6 m;
- Cameră de acces la cota 0,0: 5,1 m x 4,6 m

Înălțimea la atic: 3,0 m.

Suprafața construită: 167 mp, suprafața desfășurată: 224 mp iar volumul: cca. 500 mc.

Caracteristici constructive:

- Construcția va fi din beton armat și protejată cu izolație hidrofugă în zona subterană și zidărie de cărămidă în zona supraterană.
- Înelitoarea tip terasă necirculabilă se va realiza cu termoizolație din polistiren extrudat și hidroizolație din două membrane lipite la rece, de 3 respectiv 4 mm grosime, cu protecție din granule de ardezie de culoare alb sau gri pe un strat de beton de pantă.
- Tâmplăria exterioară și interioară va fi din aluminiu cu geam termoizolator.
- Scara de acces în stația de pompe va fi metalică.
- Pardoselile prevăzute vor fi din gresie.
- Finisajele interioare la pereți și tavane sunt cu vopsitorii lavabile.
- Finisajele exterioare vor fi executate din tencuieli tristrat cu polistiren.

5 cm grosime și vopsea texturată decorativă culoare albă. Soclul va fi protejat cu termosistem cu rezistență ridicată, culoare gri.

În construcția îngropată sunt prevăzute stația de pompe și rezervorul de apă de incendiu, iar în construcția supraterană este prevăzută stația de hidrofor pentru apă potabilă.

OBIECT 6 - PUT FORAT

Se va executa un foraj cu adâncimea proiectată de 350 m care va capta apa subterană.

La suprafață, forajul va fi protejat prin cabină semi-îngropată.

La trecerea în exploatare, în jurul forajului se va institui un perimetru strict de protecție sanitară prin realizarea unei împrejuriri din plasă de sârmă montată pe stâlpi metalici.

OBIECT 7 – REȚELE CANALIZARE

Rețeaua de canalizare menajeră va fi de tip gravitațional. Racordarea instalațiilor interioare la rețeaua de canalizare ape uzate menajere nou proiectată se va realiza prin intermediul căminelor de racord.

OBIECT 8- CENTRALĂ TERMICĂ

Această funcțiune va face parte integrantă din cădirea hangarului. Agentul termic necesar 80/60° C este preparat într-o încăpere special amenajată situată la parterul clădirii. Aceasta va avea o suprafață de aprox. 45,00 mp.

Centrala are în componența sa 2 cazane cu funcționare cu combustibil lichid, cu arzător mixt, având o capacitate de 750 KW fiecare.

Circulația apei către consumatori va fi asigurată de pompe duble, în linie, cu turație variabilă. Pompele ce alimentează ventiloconvectoarele și AHU sunt duble, echipate cu convertizor de frecvență, iar pompa de radiatoare este simplă. cu convertizor de frecvență.

Instalația va fi prevăzută cu robinete de închidere, cu armături de golire și aerisire, precum și cu termometre și manometre, în punctele indicate în planuri și, după caz, în alte puncte, în funcție de geometria traseului de țevi de la fața locului.

Centrala termică va folosi combustibil lichid. Acesta va fi înmagazinat într-un rezervor metalic cu manta dublă, cu o capacitate de 20.000 l, amplasat în exteriorul clădirii, în zona tehnică. Rezervorul va fi montat îngropat în pământ. Capacitatea acestui rezervor asigură funcționarea centralei termice timp de 14 zile în condițiile impuse prin datele de calcul, respectiv o temperatură exterioară de - 15°C.

Alimentarea arzătoarelor se va face dintr-un rezervor de zi, cu o capacitate de 1.000 l, amplasat în încăperea cazanelor.

DOTĂRI- MOBILIER

Fiecare încăpere va fi dotată cu bancuri de lucru și/sau mobilier (birouri, scaune dulapuri depozitare) în funcție de specificul activității desfășurate.

Conform reglementarilor, tipurile de activitati certificate sunt lucrari de intretinere de baza si complexe de nivel A, B, C si D, modificari structurale, modernizari ale sistemelor de avionica, s.a.

În incinta hangarului va funcționa și centrul de pregătire profesională tehnico-ingineresc pentru personalul ingineresc și mecanic implicat în activitatea de mentenanță a aeronavelor. Centru de instruire este necesar să fie autorizat de asemenea pentru categoria de servicii specializate D1 Examinari Nedistructive. Centrul de pregătire profesională tehnico-ingineresc va prevedea instalari de:

- Sharklets pe aeronave Boeing Airbus A320
- WiFi Global Airconnect System
- ACARS Data Link Systems
- Controller - Pilot Data Link Communication (CPDLC)
- Automatic Dependent Surveillance - Broadcast (ADS-B)

În centrul de mentenanță se vor realiza reparații structural diversificate, reparații complexe și operațiuni de mentenanță. Între operațiile de mentenanță (reparații, întreținere) care se vor putea efectua amintim: frezarea chimică, tratamente de suprafață, vopsirea, tratamente termice, testări mecanice, verificări metalografice, duritate, pirometrie, compozite, sudură, strunjire prin control numeric.

ECHIPAMENTE

Echipamentele de care va dispune centrul de mentenanță vor permite: strunjirea prin control numeric, frezarea chimică, sudura. Acesta va dispune de SDV-uri pentru piese primare și ansamble, autoclave și camera curată.

ACREDITĂRI

Funcționare centrului de mentenanță va fi acreditată de către:

- Autoritatea Aeronautică Civilă Română
- Autoritatea Aeronautică Civilă Română – Certificări ale Organizației de Întreținere și Reparații
- Acreditari NADCAP
 - NDT- Nondestructive Testing
 - HT- Heat Treating
 - CP- Chemical Processes

Într-o primă etapă de funcționare a centrului de mentenanță și obținerea atestărilor necesare se va asigura posibilitatea de reparații a anumitor componente ale aeronavelor, urmând ca ulterior, în funcție și de dezvoltarea industriei aviatice să se extindă gama operațiilor de întreținere, recondiționare a componentelor și chiar de producere a acestora.

Pentru buna funcționare, este necesar ca în cadrul centrului de mentenanță să se prevadă un laborator de încercări ale cărui caracteristici și funcționalități sunt prezentate în cele ce urmează:

Capabilitati laborator

1. Analize chimice

- Analiza compozitie bai galvanice;
- Analiza ape reziduale;
- Analiza ape demineralizate;
- Analiza produselor petroliere albe și a uleiurilor minerale;
- Determinări pentru vopsele și emailuri.

2. Încercări mecanice

- Determinări prin conductivitate;

- Prin duritate, determină rezistența la rupere;
- NDT vizual.

3. Control metalografic

4. Defectoscopie - control nedistructiv

- NDT prin curenți turbionari;
- NDT cu ultrasunete - defectoscopie și măsurare grosime material;
- NDT cu lichide penetrante;
- NDT cu particule magnetice;
- NDT cu radiații penetrante;
- NDT prin termografie cu radiații infraroșii;

5. Etalonari mijloace de masurare

- Mijloace de măsurare lungimi
- Mijloace de măsurare pentru timp/frecvență
- Mijloace de măsurare pentru amplitudinea accelerației și vibrației
- Mijloace de măsurare mărimi mecanice
- Mijloace de măsurare mărimi termice

6. Încercări de compatibilitate electromagnetică

- Măsurarea nivelului perturbațiilor emise prin conducție la bonele de alimentare (curent continuu și curent alternativ monofazat) în banda de frecvență 10KHz - 10MHz, Metoda CE 102.
- Determinarea susceptibilității la impulsuri injectate în cabluri, cu semnal de test 5A și durata minima 30 nsec, Metoda CS 115.
- Măsurarea nivelului câmpului magnetic radiat la distanța de 7cm, în banda de frecvența 30Hz - 100KHz, Metoda RE101.
- Măsurarea perturbațiilor de joasă frecvență emise prin conducție în firele de alimentare, în banda de frecvență 30Hz - 10KHz, Metoda CE101.
- Verificarea susceptibilității la semnale injectate în cabluri, în banda de frecvență 10KHz - 200 MHz, Metoda CS114.
- Verificarea susceptibilității la semnale de joasă frecvență injectate în cabluri, în banda de frecvență 30 Hz - 150 KHz, Metoda CS101.
- Măsurarea câmpului electric radiat, în banda de frecvență 10KHz - 18 GHz, Metoda RE102;
- Verificarea susceptibilității la câmp magnetic radiat, în banda de frecvență 30 Hz - 100 KHz, Metoda RS101.
- Verificarea susceptibilității la câmp electric radiat, în banda de frecvență 2 MHz - 18 GHz, Metoda RS10

Este necesar ca laboratorul să fie autorizat de:

- AACR pentru a efectua încercări în domeniul aeronautic;
- CNCAN pentru a efectua controale NDT cu radiații penetrante;
- ISCIR pentru a efectua controale distructive și nedistructive (radiații penetrante) la recipientii sub presiune.

- NADCAP pentru: NDT lichide penetrante, NDT particule magnetice, NDT radiatii penetrante.

Centrul de instruire tehnico-inginerească din cadrul centrului de mentenanță va asigura necesitățile de instruire a operatorilor NDT de nivel 1 și 2 pentru metodele și procesele de inspecție nedistructivă utilizate în cadrul centrului.

Activitatea din cadrul centrului de instruire tehnico-inginerească va conduce la posibilitatea formării personalului pentru examinări nedistructive în conformitate cu EN 4179/NAS410 în domeniile:

- Examinare cu radiații penetrante (RT)
- Examinare cu ultrasunete (UT)
- Examinare prin curenți turbionari (ET)
- Examinare cu lichide penetrante (PT)
- Examinare cu particule magnetice (MT)
- Examinarea prin termografie cu radiații infraroșii (IRT)

În cadrul centrului se va putea realiza instruirea și pe următoarele metode de inspecție:

- Determinarea caracteristicilor de material – duritate. (CM(D))
- Determinarea caracteristicilor de material - conductivitate electrică (aparate cu citire directă). (CM(C))
- Verificarea grosimilor de material și a straturilor de acoperire (aparate cu citire directă). (TG)
- Examinare prin atac chimic. (AC)
- Inspecție prin metode optico-vizuale (endoscopie, boroscopie). (VT)

Centrul de instruire va trebui să dispună de resurse materiale și umane aliniate la cerințele specific din aviație (personal cu studii și specializări în metode NDT), sală de curs, spații de inspecție în laboratoarele NDT autorizate, de piese de instruire și piese-test, specifice fiecărei metode NDT, pe care cursanții vor putea experimenta și să fie evaluați în metoda respective, de aparatură și mijloace tehnice, instalații, utilități.

2.2 Costuri estimative pentru dezvoltarea proiect

Estimarea costurilor necesare dezvoltării aeroportului Alexeni s-a efectuat ținând cont de următoarele acte legislative:

- ◆ Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice (actualizată) cu modificările și completările ulterioare;
- ◆ Legea 273/2006 privind finanțele locale cu modificările și completările ulterioare;
- ◆ HG 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul - cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice.

Costurile estimative pentru dezvoltarea proiectului au pornit de la analiza costurilor practicate în construcțiile aeroportuare la nivel național și internațional, de la costurile aferente diferitelor studii de

proiect, arhitectură, management de proiect, asistență tehnică, de la costurile altor investigații necesare în teren, de la costurile cu lucrările de demolare și transport, a echipamentelor aeronautice.

Specific, estimarea inițială a costurilor aferente dezvoltării aeroportului de importanță regională de la Alexeni, în varianta concesiunii cu obligativitatea construirii unui aeroport se bazează pe următoarele elemente:

- Studii de investigații în zonă
- Activitatea de reabilitare a aeroportului
- Pistă și platformă aeronave noi
- Clădiri aeroport
- Clădiri aeroport
- Echipamente aeronautice și de navigație
- Proiectul și managementul proiectului.

În continuare sunt prezentate în detaliu activitățile necesare pentru dezvoltarea aeroportului:

Studii de design/arhitectură, proiect, asistență tehnică, managementul construcției și amenajarea teritoriului

1. Arhitectural
2. Civil
3. Structural
4. Mecanic și electric+IT
5. Peisagistică
6. SF, Proiect Tehnic, Documentația tehnică (D.T.A.C.),
7. Aviz specific al Statului Major General, Avize și acorduri, Certificat Urbanism, Plan urbanistic Zonal (P.U.Z.), Asistență tehnică, Studiu geotehnic, Studiu topometric, Studiu determinare capacitate portantă pistă, Verificare Tehnică Proiect, Managementul construcției
8. Expertiza terenului și protecția ariei
9. Studii de mediu

Lucrări reabilitare și construcție suprafață aeronautică

1. Lucrări de demolare
2. Reabilitarea sistemului de canalizare/drenare și prelungire canalizare/drenare
Pista existentă are un sistem de canalizare/drenare realizat astfel:
 - Guri de scurgere a apelor pluviale
 - Cămine de captare a apelor pluviale
 - Rețea de canalizare în pantă din tuburi din beton L=6000 m
 - Camera de captare a apelor pluviale la capătul canalizării
 - Pompe de evacuare a apei din camera de captare

Investigațiile realizate la sistemul de canalizare au indicat că acesta nu este funcțional. Din acest sistem lipsesc în totalitate gurile de scurgere precum și pompele de evacuare, iar căminele de captare a apelor pluviale sunt într-un stadiu avansat de degradare. Nu se cunoaște starea tehnică a rețelei de canalizare (dacă aceasta mai există, este înfundată, este deteriorată, etc).

Pentru aducerea pistei la o funcționare în parametrii normali se impune realizarea unei rețele de canalizare performante. În aceste condiții se impune reabilitarea căminelor de captare a apelor pluviale, montarea de guri noi de scurgere, realizarea unei noi legături între căminele existente precum și o rețea nouă de canalizare care să facă legătura cu camera de captare a apelor pluviale. Totodată este necesar să se reabiliteze camera de captare concomitent cu montarea de pompe noi de evacuare a apelor.

3. Recuperarea pistei 2.5 km –

3.1. Pregătirea și curățarea suprafeței

3.2. Nou strat de beton sau asfalt

Pregătirea și curățarea suprafeței pistei existente

Pista existentă din beton dispune de o rețea de rosturi. Dalele din beton sunt de 3,00m x 5,00 m. Între dale sunt rosturi de dilatare și rosturi de contracție. Lungimea totală a rosturilor este de 116.000 ml. Datorită neîntreținerii rosturilor toate acestea prezintă un grad sporit de degradare.

Pentru reabilitarea rosturilor existente sunt necesare următoarele operații:

- Curățarea în profunzime a rosturilor de dilatare;
- Montarea de rosturi noi;
- Matarea rosturilor noi;
- Curățarea rosturilor de contracție;
- Matarea rosturilor de contracție;
- Reabilitarea și sporirea acostamentelor și a platformelor de siguranță de la capetele pistei (acostamente 2x150m x 2500m, platforme de siguranță 2x400mx 400m);
- Rețea de rigole carosabile la marginea exterioară a acostamentelor;
- Canalizare pentru scurgerea din rețeaua de rigole în canalizarea aeroportului.

Pentru ranforsarea pistei cu dale din beton armat sau cu straturi din asfalt sunt necesare următoarele operații la suprafața betonului existent:

- Curățarea suprafeței pistei existente;
- Frezarea pe aproximativ 2 cm a pistei existente;
- Așternerea unor unui strat de legătură între betonul existent și dala de ranforsare.

Ranforsarea pistei existente constă în realizarea unor dale din beton armat peste dalele existente sau așternerea unor covoare asfaltice peste dalele existente. Această ranforsare este necesară datorită sporirii presiunilor din traficul aerian actual la contactul cu pista de aterizare-decolare.

4. Extindere pistă de la 2,5 km la 3,1 km

Pentru aducerea pistei la lungimea impusă de aterizare a tuturor categoriilor de aeronave este necesară prelungirea acesteia cu 600 m.

Pentru prelungirea pistei sunt necesare urmatoarele lucrări:

- Decaparea terenului vegetal;
- Transportul și depozitarea acestuia;
- Săpatura pentru realizarea fundației prelungirii pistei;
- Rețea de drenuri subterane;
- Prelungirea rețelei de canalizare a apelor pluviale;
- Guri de scurgere noi;
- Cămine de colecție a apelor pe toată lungimea pistei extinse;
- Fundație pistă;
- Suprastructura din dale de beton a pistei prelungite.

5. Cale de rulare și bretele

Căile de rulare existente vor fi construite și ranforsate asemănător cu modul de ranforsare a pistei de aterizare-decolare. Pentru prelungirea acestei piste și pentru rezolvarea necesităților de manevrare a aeronavelor sunt necesare căi de rulare noi. Căile noi de rulare se vor executa cu aceleași tipuri de lucrări ca cele de la prelungirea pistei de aterizare-decolare.

6. Platforma (suprafața pe care staționează aeronavele pentru alimentare, îmbarcare, bucle de întoarcere, etc., inclusiv aria generală de aviație)

Platforma existentă va fi construită și ranforsată ca și pista și căile de rulare și bretelele.

7. Drum perimetral, împrejurime incintă și sistem de supraveghere video

Aceste lucrări sunt specifice lucrărilor de drumuri noi:

- Decapare, săpătură, fundații drumuri, suprastructura drumuri.
- Pentru siguranța aeroportului sunt necesare împrejurimea incintei și sistem de supraveghere video pe toată lungimea drumului perimetral.

Sisteme și echipamente aeronautice

8. NAVAIDS (ILS, NDB, DME etc.)
9. ALS
10. ECHIPAMENT DE OPERARE RAMP
11. ECHIPAMENT DE MENTENANȚĂ A AEROPORTULUI

Construcție clădiri aeroport

12. Clădire terminal pasageri – 24.614 mp x 3000 euro/mp include HVAC, servicii și echipamente
13. Blocul și turnul de control
14. Clădirea cargo – 3.200 mp x 1000 euro/mp
15. Garaj, depozit și stația de pompieri – 2.100 mp x 476 euro/mp

Pentru componenta ce vizează centrul de instruire sintetică pentru piloți dotat cu simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320 sunt necesare studii premergătoare construcției și obținere de avize, lucrări de construcții a clădirii P+2E, cu toate spațiile conexe, racordarea la utilități, instalații de alimentare cu apă și canalizare dotarea cu echipamente, simulator.

Pentru componenta ce vizează hangarul de mentenanță de nivel complex pentru aeronave și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc costurile vizează: realizarea studiilor premergătoare, obținere de avize, lucrări construcție hangar, platformă betonată, post transformare, grup electrogen, rezervor apă și stație de pompare PSI, puț forat, realizarea rețelelor de canalizare, dotarea cu centrală termică, cu dotări utilaje și mobilier.

Principalele etapele necesare dezvoltării proiectului investițional de al Alexeni constau în:

1. Realizare studiului geotehnic și a studiului topometric, a Studiului de determinare a capacității portante a pistei
2. Depunerea cererii pentru certificatul de urbanism
3. Obținerea certificatului de urbanism
4. Realizarea planului de urbanism zonal
5. Elaborarea proiectului – faza DTAC (Documentația Tehnică pentru Autorizația de Construire)
6. Studiu de fezabilitate (cu respectarea prevederilor H.G. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice)
7. Obținerea avizelor cerute prin certificatul de urbanism (furnizori de utilități, apărare civilă, mediu, prevenirea și stingerea incendiilor – PSI, Inspectoratul de Stat în Construcții).
8. Elaborarea proiectului – faza PT + DE
9. Verificarea tehnică a proiectului
10. Depunerea autorizației pentru autorizația de construire
11. Lucrări de demolare cu transportul molozului la gropi ecologice
12. Începerea lucrărilor
13. Execuția construcției
14. Recepția finală

Tabel 13 – Termene estimative dezvoltare Aeroport regional Alexeni

Etape - activități	Termene - durate
<ol style="list-style-type: none"> 1. Realizare studiului geotehnic și a studiului topometric, a Studiului de determinare a capacității portante a pistei 2. Depunerea cererii pentru certificatul de urbanism 3. Obținerea certificatului de urbanism 4. Realizarea planului de urbanism zonal 5. Elaborarea proiectului – faza DTAC (Documentația Tehnică pentru Autorizația de Construire) 6. Studiu de fezabilitate (cu respectarea prevederilor H.G. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice) 	1 an
<ol style="list-style-type: none"> 7. Obținerea avizelor cerute prin certificatul de urbanism (furnizori de utilități, apărare civilă, mediu, prevenirea și stingerea incendiilor – PSI, Inspectoratul de Stat în Construcții). 8. Elaborarea proiectului – faza PT + DE 9. Verificarea tehnică a proiectului 10. Depunerea autorizației pentru autorizația de construire 	9 luni
<ol style="list-style-type: none"> 11. Lucrări de demolare cu transportul molozului la gropi ecologice 	3 luni
<ol style="list-style-type: none"> 12. Începerea lucrărilor 13. Execuția proiectului 14. Recepția finală 	4 ani

În cadrul proiectului investițional, atât centrul de instruire sintetică pentru piloți - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320 cât și hangarul de mentenanță de nivel complex pentru aeronave și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc pot fi abordate ca un proiect unitar investițional a cărui dezvoltare, spre deosebire de aeroport poate fi realizat în circa 2 ani. Este de preferat ca demararea acestui proiect să se facă ulterior demarării lucrărilor la aeroport, astfel încât finalizarea lor să poată avea loc în același timp.

Tabel 14 - Termene estimative dezvoltare Centru sintetic de instruire dotat cu simulator și Hangar mentenanță complexă și centru de pregătire profesională tehnico-ingineresc

Etape - activități	Termene - durate
<ol style="list-style-type: none"> 1. Realizare studiului geotehnic și a studiului topometric 2. Depunerea cererii pentru certificatul de urbanism 3. Obținerea certificatului de urbanism 4. Realizarea planului de urbanism zonal 	9 luni

5. Elaborarea proiectului – faza DTAC (Documentația Tehnică pentru Autorizația de Construire)	
6. Studiu de fezabilitate (cu respectarea prevederilor H.G. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice)	
7. Obținerea avizelor cerute prin certificatul de urbanism (furnizori de utilități, apărare civilă, mediu, prevenirea și stingerea incendiilor – PSI, Inspectoratul de Stat în Construcții).	9 luni
8. Elaborarea proiectului – faza PT + DE	
9. Verificarea tehnică a proiectului	
10. Depunerea autorizației pentru autorizația de construire	
12. Începerea lucrărilor	2 ani
13. Execuția proiectului	
14. Recepția finală	

În continuare, sunt prezentate pe capitole de activități și lucrări costurile estimative implicate de proiectul investițional propus pentru valorificarea bunurilor de la Alexeni care se intenționează a se concesiona. Estimări cu un grad mai mare de acuratețe se pot realiza doar în urma unor studii de fundamentare și unor studii de fezabilitate asupra obiectivelor deja menționate. Indicatorii economico-financiari ai proiectului rezultați în urma elaborării studiului de fezabilitate vor conduce la o evaluare mai adecvată a acestui proiect investițional.

Tabel 15 – Volume de studii și construcții preliminare și costuri estimative

Nr. crt.	Volume de activități și construcții preliminare	Cost estimativ - lei
I	Costuri de design, proiect, asistență tehnică, managementul construcției și amenajarea teritoriului	
1	Arhitectural	5,443,391.50
2	Civil	2,957,918.40
3	Structural	2,957,918.40
4	Studiu mecanic și electric +IT	3,286,576.00
5	Peisagistică	246,493.20
6	SF, Proiect Tehnic, Documentația tehnică (D.T.A.C.), Avize și acorduri, Certificat de Urbanism, Plan Urbanistic Zonal (P.U.Z), Asistență tehnică, Studiu geotehnic, Studiu topometric, Studiu determinat capacitate portantă pistă, Verificare Tehnică Proiect, Managementul construcției	42,725,488.00
7	Expertiza terenului și protecția ariei	1,027,055.00
8	Studii de mediu	575,150.80
	Cost total design arhitectural și ingineresc + managementul construcției	59,219,991.30

Nr. crt.	Volume de activități și construcții preliminare	Cost estimativ - lei
II	Reabilitare și construcție suprafață aeronautică	
	Lucrări de demolare	2,875,754.00
1	Recuperarea sistemului de canalizare/drenare și prelungire canalizare/drenare	20,541,100.00
2	Recuperarea pistei 2,5 km	57,515,080.00
3	3.1 Pregătirea și curățarea suprafeței	8,216,440.00
	3.1 Nou strat de beton sau asfalt	49,298,640.00
	Extindere pistă de la 2,5 km la 3,1 km	90,380,840.00
4	Cale de rulare și bretele	19,896,109.46
5	Platforma	32,865,760.00
6	Drum perimetral, împrejmuire incintă și sistem de supraveghere video	45,190,420.00
7	Cost total reabilitare și construcție suprafață aeronautică	269,265,063.46
III	Sisteme și echipamente aeronautice	
	NAVAIDS (ILS, NDB, DME etc.)	12,324,660.00
8	ALS	8,216,440.00
9	Echipament de operare RAMP	8,216,440.00
10	Echipament de mentenanță a aeroportului	61,623,300.00
11	Cost total sisteme aeronautice	90,380,840.00
IV	Construcție clădiri aeroport	
	Clădire terminal pasageri - 24.614 mp x 3000 euro/mp	303,359,181.24
12	Blocul și turnul de control	41,082,200.00
13	Clădirea cargo - 3200 mp x 1000 euro/mp	13,146,304.00
14	Garaj, depozit și stația de pompieri - 2100 mp x 476 euro/mp	4,108,220.00
15	Cost total clădiri aeroport	361,695,905.24
	TOTAL COSTURI AEROPORT OPERAȚIONAL	780,561,800.00
V	Centru de instruire sintetică pentru piloți - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320	
	Costuri de design, proiect, asistență tehnică, managementul construcției și amenajarea teritoriului , autorizări și avize de funcționare	5,219,856.00
	Construcție clădire centru de instruire	33,929,064.00
	Dotări inclusiv simulator	26,099,280.00
	TOTAL COSTURI CENTRU DE INSTRUIRE CU SIMULATOR	65,248,200.00

Nr. crt.	Volume de activități și construcții preliminare	Cost estimativ - lei
VI	Hangar de mentenanță de nivel complex pentru aeronave și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingenieresc	
	Costuri de design, proiect, asistență tehnică, managementul construcției și amenajarea teritoriului, autorizări și avize de funcționare	7,249,800.00
	Construcție hangar cu centru de pregătire inclus	98,597,280.00
	Dotări și utilaje	39,148,920.00
	TOTAL COSTURI HANGAR DE MENTENANȚĂ CU CENTRU DE INSTRUIRE	144,996,000.00
	TOTAL COSTURI PROIECT AEROPORTUAR ȘI INVESTIȚII CONEXE DE INSTRUIRE ȘI MENTENANȚĂ AERONAUTICĂ	990,806,000.00

2.3 Venituri estimate proiect

Estimarea veniturilor aeroportului Alexeni s-a efectuat ținând cont de următoarele acte legislative:

- ◆ Directiva 2009/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2009 privind tarifele de aeroport
- ◆ Hotărârea de Guvern nr. 455/2011 privind tarifele de aeroport

Veniturile care se pot obține din operarea aeroportului se încadrează în două categorii:

- Venituri aviație;
- Venituri non-aviație.

În categoria veniturilor din activități de aviație poate fi considerat orice venit asociat direct sau indirect cu operarea aeronavelor și de asemenea având orice în comun cu aeronavele (pasageri, combustibil, cargo), incluzând veniturile care provin din furnizarea infrastructurii și serviciilor necesare pentru operațiunile de zbor și orice activitate comercială în perimetrul aeroporturilor cât și servicii către alte companii care nu fac parte din activitatea operațională a aeroportului.

În funcție de volumul de pasageri, aeroporturile pot genera venituri non aviație din: retail, servicii, restaurante și baruri, magazine, parcare și acces pasageri. Aeroporturile, indiferent de mărime, au încercat să crească ponderea veniturilor din activități non-aviație, având în vedere faptul că marjele de profit din acest sector sunt, de obicei, mai mari. Prin urmare, ponderea mai mare a veniturilor non-aviație și creșterea acesteia reprezintă un punct strategic important pentru aeroporturi.

Este necesară raportarea corectă a veniturilor din fiecare categorie de activități, atât pentru reflectarea corectă a indicatorilor obținuți pe fiecare categorie principală de activități cât și pentru comparabilitatea cu indicatorii medii din industrie și cei realizați de aeroporturi similare ca trafic.

Veniturile estimate pentru aeroportul Alexeni se bazează pe următoarele elemente:

- ◆ Costurile anuale de operare (întreținere, investiții, salarii angajați, servicii);
- ◆ Costuri de închiriere, redevență;
- ◆ Toate sursele de venit constând în taxe aeroport pasageri, operare stații carburant, servicii de catering, servicii de alimentație, închiriere spații comerciale, taxe de aterizare, taxe parcare aeronave, servicii aeronave, operații cargo, taxe pentru aviația private, taxe parcare publică.

În cadrul studiului de fezabilitate trebuie să fie luate în considerare existența unui număr de utilități și servicii pe care operarea aeroportului le va solicita iar acestea trebuie să fie echilibrate cu sursele de venituri identificate.

Alte costuri care trebuie luate în considerare în operarea aeroportuară sunt îndepărtarea zăpezii, degivrare, drenarea/canalizarea pistei și a scenei, precum și curățarea acestora, întreținere aeronautică, întreținerea marcajului pistei și a platformei, controlul păsărilor, întreținerea clădirilor, resurse ale departamentului de pompieri și întreținerea acestuia, securitatea aeroportului.

Aceste costuri aparțin în totalitate operatorului aeroportului și nu influențează investiția legată de concensiune.

Veniturile pot fi grupate pe două mari categorii: aviație și non-aviație.

Cifrele furnizate se referă la o estimare de 2,5 milioane pasageri și 6.000 tone cargo per an.

Venitul brut/an estimat va include venituri obținute din:

1. Taxa pasager
2. Taxa de aterizare
 - Aeronave de pasageri
 - Aeronave cargo
 - Aviație generală
3. Taxe de handling
 - Aeronave de pasageri
 - Aeronave cargo
 - Aviație generală
4. Venituri comerciale
 - Spații terminal
 - Centru cargo
 - Transport terestru și parcări auto

În tabelul următor sunt prezentate valorile veniturilor brute estimate anual pentru operarea aeroportului:

Tabel 16 – Venituri brute estimate anual pentru aeroport

Nr. crt.	Venituri brute estimate anual	Valoare - lei
1	Taxa pasager	88,930,880.00
2	Taxa de aterizare	
	2.1. Aeronave de pasageri	13,445,237.42
	2.2. Aeronave cargo	2,976,961.21
	2.3. Aviație generală	1,303,393.21
3	Taxe de handling	
	3.1. Aeronave de pasageri	59,472,526.00
	3.2. Aeronave cargo	10,143,678.50
	3.3. Aviație generală	1,889,781.20
4	Venituri comerciale	
	4.1. Spații terminal	2,918,044.50
	4.2. Centru cargo	161,187.22
	4.3. Transport terestru și parcări auto	18,881,137.46
	TOTAL	200,122,826.72

Cheltuieli operaționale anuale ale aeroportului vor include cheltuieli cu:

1. Salarii
 - Salarii management aeroport
 - Angajați
 - Taxe management și îmbarcare
2. Subcontractanți
 - Securitate, curățenie, medical, facilități, asigurări
 - Produse staționare
3. Alte costuri
 - Întreținerea clădirilor
 - Întreținerea pistei și a drumurilor
 - Produse degivrare
 - Utilități
 - Menținerea autorizării AACR

În continuare sunt prezentate valorile estimate pentru cheltuielile operaționale ale aeroportul propus ca și obiectiv de investiție pentru Alexeni.

Tabel 17 – Cheltuieli operaționale anuale aeroport

Nr. crt.	Cheltuieli operaționale aeroport	Valoare - lei
1	Salarii	
	1.1. Salarii management aeroport	4,724,936.32
	1.2. Salarii angajați	4,393,378.80
	1.3. Taxe management și îmbarcare	396,805.72
2	Subcontractanți	
	2.1. Securitate, curățenie, medical, facilități, asigurări	12,387,491.60
	2.2. Produse staționare	459,154.00
3	Alte costuri	
	3.1. Întreținerea clădirilor	1,449,960.00
	3.2. Întreținerea pistei și a drumurilor	4,591,540.00
	3.3. Produse degivrare	4,591,540.00
	3.4. Utilități	3,479,904.00
	Menținerea autorizării AACR	241,660.00
	TOTAL	36,716,370.44

Deprecierea este considerată la valoarea de **18.859.146 lei**.

În condițiile estimărilor anterioare pentru venituri, cheltuieli și depreciere, rezultă un **venit net anual aeroport de 144.547.310,28 lei**.

Acest venit net pentru un aeroport operațional este considerat pentru un maximum de operare care va putea fi atins după primii 25 de ani de activitate a aeroportului.

Costurile și veniturile previzionate pe durata de viață a proiectului

Perioada analizată este de 49 de ani, perioada asumată ca durată maxim posibilă pentru scenariul concesionării, în scopul unei estimări fezabile a indicatorilor de trafic și a evaluării rezultatelor generate de activitatea de operare a viitorului aeroport.

Proгноza traficului aerian de pasageri pentru perioada de prognoză luată în calcul la calcularea scenariilor este de 49 de ani. Pentru realizarea acestei prognoze s-au avut în vedere evoluția de pasageri din ultimii ani și ritmul de creștere al acestora la nivelul țării noastre. Prognoza de trafic aerian prezentată în cadrul Master Plan-ului General de Transport al României (ediția septembrie 2014) evidențiază o creștere a traficului aerian de pasageri din România până la valoarea de 30 de milioane de pasageri anual în anul 2040. La momentul lui 2018, valoarea a traficului aerian de pasageri a fost de 21.815.809 de pasageri la nivelul României. În ritmul de creștere înregistrat în ultimii 6 ani, există toate șansele ca valoarea de 30.000.000 pasageri prognozată în Master Plan să fie depășită.

Numărul de mișcări de aeronave pentru perioada de prognoză luată în calcul este 49 de ani, realizarea prognozei efectuându-se pe baza statisticilor și informațiilor utilizate și în realizarea estimei de trafic aerian.

La evaluarea consumului de **utilități de bază** (electricitate, apă, canalizare și gunoi) s-au luat în considerare cifre standard cu consultarea costurilor de existență din România pentru spații industriale și rezidențiale. Valoarea costurilor lunare pentru aceste servicii pentru prima fază a aeroportului este de 289.992 lei pe lună, respectiv 3.479.904 lei pe an.

Prin proiectul propus, Aeroportul Alexeni este conceput pentru un număr total de mișcări aeronave de 6.000 pentru primul an cu o creștere graduală până la 15.000 în al 19-lea an de operare și până la 20.000 în al 28-lea an, fără a fi necesare extinderi semnificative. Traficul de marfă este prognozat a înregistra în primul an de operare 2.500 tone marfă, cu o creștere graduală până la 5.000 tone marfă în primii 10 ani de operare, ajungându-se până la 6000 tone marfă până în anul 20 de operare.

Aeroportul va deveni operațional la 4 ani după încheierea contractului de concesiune bunuri, în urma realizării tuturor etapelor aferente investiției, așadar, anul 5 al contractului de concesiune. Se face o distincție între durata concesiunii și durata de prognoză a activității aeroportuare, în sensul că anul 1 de operare al aeroportului reprezintă anul 5 al contractului de concesiune, iar anul 49 de prognoză a activității aeroportuare reprezintă anul 53 al contractului de concesiune. Acest aspect a fost prevăzut în capitolul destinat duratei estimate concesiunii (capitolul 6), ulterior duratei maxime de concesiune prevăzută de OUG 57/2019, existând posibilitatea extinderii acesteia prin legi speciale (așa cum prevede și OUG 57/2019) din considerente de rentabilitate a investiției pentru investitor.

Tabel 18 - Estimarea traficului de pasageri, traficului de marfă și a numărului de aeronave pentru ani 1-49 de ani operare

Perioada	An 1	An 10	An 20	An 30	An 40	An 49
Număr pasageri	280.280	1.540.000	2.450.000	2.520.000	2.660.000	2.660.000
Număr tone marfă	2.500	5.000	6.000	6.000	6.500	6.500
Număr mișcări aeronave	6.000	10.500	15.500	21.000	22.300	22.300

Tabel 19 - Estimarea veniturilor financiare nete aeroportului

Perioada	An 1	An 10	An 20	An 30	An 40	An 49
Venit net per an în lei	12.227.996	24.500.457	47.244.530	144.547.310	144.547.310	144.547.310

Veniturile net anuale sunt estimate pentru concesionar. Redevența este considerată venit pentru concedent și va fi platită de concesionar după din primul an al contractului de concesiune.

Valoarea venitului financiar net actualizat maxim prognozat VFNA este de 144.547.310,28 lei pentru aeroportul operational, acesta fiind un venit prognozat considerat la un trafic de 2.500.000 pasageri pe an și 6000 tone marfă, în situația de maximă exploatare fără a fi necesare extinderi semnificative. Desigur, aceste valori vor fi atinse după un anumit număr de ani de operare, cu luarea în considerare a perioadei de 25 de ani pentru care să fie evaluat potențialul de recuperare a investiției în aeroport.

Analiza financiară a proiectului de investiție Aeroport Alexeni s-a realizat pe baza veniturilor, cheltuielilor și rezultatului economic pe care îl generează pe perioada de prognoză analizată, primii 49 de ani de operare ai aeroportului.

Tabel 20 - Rata internă de rentabilitate a proiectului

Perioada	An 1	An 10	An 20	An 30	An 40	An 49
IRR	-98%	-19%	-2%	4%	5%	6%

Așadar, conform datelor de mai sus, pentru un venit net anual de 12.227.996 lei în primul an de operare se obține o valoare a ratei interne de rentabilitate de -98%. În anul 10, corespunzător creșterii veniturilor la 24.500.457 lei se obține un IRR de -19%, în anul 20 la un venit net per an de 47.244.530 lei se obține o valoare a IRR de -2%, iar în anul 23 de operare, valoarea IRR este 0. Se remarcă valorile negative înregistrate de acest indicator pe o perioadă de 22 de ani de la realizarea investiției, după care IRR înregistrează valori pozitive, ajungând în anul 25 la 1% și la 6% la finalul perioadei de prognoză de 49 de ani.

Valoarea ratei interne de rentabilitate la prognozele date este scăzută, iar proiectul, pentru perioada de concesiune de 49 de ani nu dispune de un grad mare de atractivitate din punct de vedere economic pentru realizarea investiției din perspectiva unui investitor. O suplimentare a acestei perioade cu o perioadă egală cu jumătatea perioadei de concesiune, așadar cu 24 de ani, ceea ce conduce în final la o perioadă totală de concesiune de 73 de ani ar face proiectul atractiv din punct de vedere al profitului obținut de investitor.

Pentru Centrul de instruire sintetică pentru piloți - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320 o estimare a veniturilor obținute precum și a cheltuielilor se poate realiza adecvat în urma unui studiu de fezabilitate. Baza veniturilor o constituie taxele de instruire percepute pentru obținerea licențelor de piloți particulari și comerciali și din cursuri de pregătire, instruire și perfecționare a piloților. Cheltuielile includ cheltuielile cu salariile (personal de management, personal administrativ, instructori, cheltuielile cu securitatea, cu curățenia, cu utilitățile, cu asigurările, cu întreținerea clădirilor și echipamentelor etc.)

Pentru estimarea veniturilor posibile și a cheltuielilor hangarului de mentenanță de nivel complex pentru aeronave și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc sunt de luat în analiză tarifele pentru serviciile de reparații, întreținere, mentenanță a aeronavelor, tarifele percepute pentru autorizări

pentru procese speciale, tarifele pentru instruirea inginerilor și mecanicilor. Și în acest caz, pentru estimări cât mai exacte sunt necesare studii de fundamentare și fezabilitate.

Proiecțiile estimative utilizate au avut în vedere piața națională și internațională pentru furnizorii de astfel de servicii și taxele aplicate în domeniu.

Mai jos sunt prezentate cu titlu exemplificativ, alături de costul investiției, veniturile care se pot obține din funcționarea acestora, deprecierea și venitul financiar net actualizat.

Tabel 21 – Indicatorsi financiari Centru de instruire sintetică dotat cu simulator pentru Airbus A320 și Hangar de mentenanță de nivel complex și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc.

	Investiție - lei	Venituri brute anuale - lei	Cheltuieli anuale - lei	Depreciere - lei	Venit net actualizat - lei
Centru de instruire sintetică pentru piloți - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320	65,248,200.00	16,312,050.00	3,262,410.00	1,631,205.00	11,418,435.00
Hangar de mentenanță de nivel complex pentru aeronave și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc	144,996,000.00	36,249,000.00	7,249,800.00	3,624,900.00	25,374,300.00
TOTAL	210,244,200.00	52,561,050.00	10,512,210.00	5,256,105.00	36,792,735.00

În cazul acestui proiect după primul an de punere în funcțiune, după etapele de proiectare și construcția propriu zisă de 2 ani, rata internă de rentabilitate va avea o valoare negativă de -83%, urmând să crească în anul 5 la -4%. Din anul 6, rata de rentabilitate internă devine pozitivă, recuperarea investiției fiind finalizată.

2.4 Opțiuni de finanțare

În prezent nu există resurse bugetare pentru realizarea unui proiect de dezvoltare regională la Alexeni, motiv pentru care, autoritatea județeană analizează oportunitatea concesionării bunurilor ce aparțin fostului aerodrom Alexeni.

În acest context, dezvoltarea unui proiect de dezvoltare regională ar fi posibilă doar prin **atrageră de capital privat**, prin concesionarea obiectivului către o entitate privată sau o asocieră de entități private care să aibă ca scop finanțarea, construirea și operarea obiectivului.

Pentru proiectul de la Alexeni este nevoie de un investitor străin, care să își folosească experiența și capacitățile pentru implementarea proiectului.

Modelul de administrare al aeroporturilor europene s-a transformat complet în ultimile decenii, 80% dintre acestea fiind transformate din societăți sau servicii publice în companii private, adevărate corporații. În același timp însă, în 2010 doar 9% din aeroporturile Europei erau deținute exclusiv de entități private, 78% dintre aeroporturile europene erau încă deținute majoritar de stat (fie că vorbim de autorități locale, regionale sau naționale), iar 13% se bazează pe un mix echilibrat de proprietate publică și privată.

Controlul statului asupra infrastructurii aeroportuare, corelat cu suprapunerea ariilor de acoperire ale respectivelor aeroporturi a pus presiune pe rentabilitățile acestor investiții și a generat un val de subvenții publice, nu doar pentru dezvoltarea aeroporturilor, dar și pentru operarea lor, mai ales în perioadele incipiente sau de criză. Deoarece aceste subvenții transferă bani de la bugetul public către bugetul unor companii private (chiar dacă deținute public), ele sunt definite la nivel european ca „ajutor de stat”, și presupun notificarea sau avizul unor instituții precum Consiliul Concurenței. Motivul este acela că banii publici investiți într-o piață liberă pot influența regulile pieței și pot afecta concurența.

O variantă de luat în analiză pentru finanțarea proiectului de la Alexeni ar fi și ajutorul de stat. Mai multe detalii asupra aplicabilității la nivel European în materia dezvoltării de infrastructură aeroportuară a ajutorului de stat sunt prezentate în capitolul 3.6 destinat motivelor financiare.

Modelul de operare are un impact direct asupra celui de-al treilea aspect important în dezvoltarea proiectului: finanțarea. Un model de operare competitiv sincronizat cu o finanțare bună este ceea ce poate conduce la succes. Consiliul Județean nu dispune la ora actuală de capacitatea de a susține cel puțin parțial un astfel de proiect.

Una dintre soluțiile de finanțare ar fi obligațiunile și acțiunile listate, urmate de un anunț de intenție pentru o asocieră „work for equity”, însoțită de un buget investițional strâns prin emisiunea anterioară. Modelul „work for equity” este uzitat frecvent în dezvoltarea de aeroporturi în Europa – spre exemplu Aeroportul Charles de Gaulle include printre acționarii companiei care îl operează – Aeroports de Paris – și constructorul aeroportului, Vinci, cu 8%, dar și operatorul aeroportului din Amsterdam, Schiphol Group, tot cu 8%, alături de un plasament de 5,1% al asiguratorului Credite Agricole Assurances/Predica și de alți investitori instituționali. În contextul acestui mixt, o companie aeroportuară creată ar putea strânge finanțarea necesară pentru a construi proiectul, înstrăinând până în 49% din capitalul companiei, fără îndatorarea bugetului autorității locale.

În condițiile în care autoritatea publică ar dispune de resurse ar putea fi luată în calcul varianta înființării unei societăți pe acțiuni, în care Consiliul Județean va fi partener cu concesionarul, societate care să

asigure dezvoltarea proiectului și apoi operarea aeroportului. Partenerul autorității publice trebuie să fie un partener cu expertiză în construirea și operarea infrastructurii aeroportuare.

O altă variantă ar fi asocierea dintre mai multe entități publice locale sau regionale, alte UAT-uri din regiune UAT-uri locale alături de Consiliul Județean cu o societatea concesionară, pentru finanțarea, dezvoltarea și operaționalizarea proiectului. Finanțarea s-ar realiza în această variantă din resurse proprii ale Consiliului Județean, resursele proprii ale celorlalte unități-administrativ-teritoriale participante în proiect, din împrumuturi bancare. În acest sens ar fi vorba de reducerea efortului financiar al Consiliului Județean, împărțirea riscurilor de construire și operare, contractarea în condiții mai avantajoase a creditelor necesare, datorită riscului mai mic perceput de instituțiile bancare, implicarea și motivarea UAT-urilor participante într-un proiect în care sunt beneficiari reali ai aeroportului din punct de vedere economic și social. Există și o serie de dezavantaje în această variantă: o structură organizațională și decizională mai complicată și mai scumpă, o durată mai mare de timp pentru înființarea societății de proiect, din cauza negocierilor implicate în proces. Ulterior, operarea aeroportului nu se poate face de Consiliu Județean sau de celelalte entități publice ci doar de societatea concesionară.

O altă posibilă variantă de luat în analiză, care doar o prezentăm cu titlu exemplificativ este un posibil parteneriat public privat. Conform OUG 93/2018, care reglementează parteneriatul public-privat, finanțarea investiției se poate asigura fie integral, din resurse financiare asigurate de partenerul privat, fie din resursele financiare asigurate de partenerul privat, împreună cu partenerul public. În cazul celei de-a doua variante, partenerul public poate contribui la finanțarea realizării investițiilor cu resurse financiare publice provenind inclusiv din fonduri externe nerambursabile post-aderare și din contribuția națională aferentă acestora, în condițiile prevăzute de legislația națională și de cea a Uniunii Europene. În cazul în care cota de contribuție a partenerului public la finanțarea realizării investițiilor dintr-un contract de parteneriat public-privat este reprezentată de resurse financiare de altă natură decât fonduri externe nerambursabile și contribuția națională aferentă unor astfel de fonduri, aceasta nu poate depăși 25 la sută din valoarea totală a investiției.

3. Motivele de ordin economic, financiar, social și de mediu, care justifică realizarea concesiunii

Pentru identificarea motivelor de ordin economic, financiar, social și de mediu ce justifică realizarea concesiunii, considerăm oportună creionarea cadrului regiunii de dezvoltare aferente bunurilor de la Alexeni din punct de vedere geografic, demografic, social, economic și al mediului.

3.1 Date teritorial administrative și de accesibilitate

Cele 7 județe ale Regiunii Sud-Muntenia în care se află amplasată comuna Alexeni reunesc 48 de așezări urbane (din care 16 municipii și 32 de orașe), 519 comune și 2019 sate, au o suprafață totală de 34.452,99 km², ceea ce reprezintă 14,45 % din suprafața țării și o populație stabilă de 3.175.826 de locuitori, la 1 iulie 2019, respectiv 14,33% din populația totală a României. La același moment, densitatea medie a populației era de 92,18 locuitori/km². Din perspectiva suprafeței, Regiunea Sud-Muntenia este a treia ca mărime (după Regiunile Nord-Est și Sud-Est), iar din perspectiva populației ocupă locul II la nivel național, după Regiunea Nord-Est. De asemenea, densitatea medie a populației din Regiune este sub media națională dar foarte apropiată de aceasta (de 92,93 locuitori/km²) și o poziționează pe locul III în topul celor mai populate regiuni din România, după București-Ilfov și Nord-Est.

Județele cu o rată scăzută a urbanizării (Giurgiu, Teleorman, Dâmbovița, Călărași, Ialomița) se remarcă printr-o rețea de așezări urbane de dimensiuni mici și medii (sub 100.000 de locuitori), care nu pot să funcționeze ca și centre polarizatoare pentru spațiile rurale extinse, astfel încât aceste zone s-au aflat permanent în zona de dominație absolută a Municipiului București. La polul opus, Județele Argeș și Prahova dispun de doi poli urbani de dezvoltare bine reprezentați (Pitești și Ploiești), care au asigurat o dezvoltare mai echilibrată în raport cu capitala.

Regiunea Sud Muntenia are o poziție geografică strategică, fiind, pe de o parte, o regiune de graniță, iar, pe de altă parte, amplasată în imediata proximitate a Municipiului București, capitala României și una dintre cele mai importante metropole din Europa Centrală și de Est. De asemenea, regiunea este un punct de intersecție a mai multor coridoare pan-europene care leagă centrul și nordul Europei de zona Mediteraneană și Asia, respectiv:

- Coridorul Pan-European VII (Fluviul Dunărea) – coridor fluvial, care leagă Portul Rotterdam de Portul Constanța, fiind cel mai important traseu navigabil din Uniunea Europeană, din perspectivă strategică și a traficului de mărfuri și persoane;
- Coridorul Pan-European IV – coridor intermodal (feroviar și rutier), care leagă zona centrală a Europei (orașele Dresden și Nurenberg) de Porturile Constanța, Salonic și Istanbul (prin 3 ramificații), via Praga-Viena-Budapesta-București-Sofia;
- Coridorul Pan-European IX – coridor intermodal (feroviar și rutier), care leagă nordul Europei (orașele Helsinki și Kaliningrad) de porturile Odessa și Alexandroupolis, via Sankt-Petersburg-Moscova-Kiev-București.

Lungimea drumurilor publice la nivelul regiunii era la finalul anului 2018 de 12.933 km (ceea ce reprezenta 15% din întreaga rețea rutieră a României), din care 2.847 km drumuri naționale, 5.737 drumuri județe

și 4.349 km drumuri comunale. Densitatea rețelei publice de drumuri din Regiunea Sud-Muntenia era 37,5 km/100 km², ușor peste media națională (36,17).

Din totalul drumurilor publice de la nivelul regiunii, 258 km sunt kilometrii de autostradă, ceea ce reprezintă aproape o treime (31,35%) din totalul kilometrilor de autostradă de la nivelul țării. Regiunea este tranzitată de: Autostrada A1: București-Pitești, Autostrada Soarelui – A2 – București - Constanța, Autostrada A3: București-Ploiești. Existența autostrăzilor în regiune, creează premise favorabile dezvoltării unui proiect de dezvoltare aeroportuară din punctul de vedere al accesibilității zonei.

Pe județe, cea mai mare densitate se regăsea, în 2010, în Argeș (51,53 km/100 km²), iar cea mai redusă în Ialomița (26,05 km/100 km²).

Tabel 22 - Densitate drumuri publice județe din Regiunea Sud-Muntenia

Județ	Lungime drumuri publice – km	Suprafața - km ²	Densitate drumuri publice - km/100 km ²
Argeș	3536	6862	51,53
Calarasi	1346	5088	26,45
Dambovita	1915	4054	47,24
Giurgiu	1185	3526	33,61
Ialomița	1160	4453	26,05
Prahova	2231	4716	47,31
Teleorman	1560	5790	26,94

Tot la finalul anului 2018, lungimea căilor ferate în exploatare la nivelul Regiunii Sud-Muntenia era de 1.247 km, ceea ce reprezintă 11,58% din totalul căilor ferate la nivel național. Din totalul lungimii căilor ferate în exploatare la nivelul regiunii, 451 km cale (36,16%) este electrificată.

Teritoriul Regiunii Sud-Muntenia este împărțit în 567 de unități administrativ-teritoriale (U.A.T.), respectiv:

- 16 municipii
- 32 de orașe
- 519 comune

De asemenea, la nivelul regiunii, există 2019 sate, dintre care 47 aparțin de municipii și orașe, iar 1972 de comune.

Județul Ialomița are în componența sa 3 municipii încadrate, potrivit legii, ca localități de rangul II: Slobozia, Urziceni și Fetești, 4 orașe: Țândărei, Amara, Căzănești, Fierbinți-Tîrg care au rangul III și 59 de

comune, cu un total de 121 de sate (59 de sate - cele reședință de comună - având gradul IV, iar restul de sate având rangul V). Reședința județului Ialomița este municipiul Slobozia.

3.2 Date geografice ale regiunii, județului, comunei

Relief

Regiunea Sud-Muntenia cuprinde trei forme majore de relief: munte 9,5 %, deal 19,8%, câmpie și luncă 70,7%. Dacă pentru cele patru județe din sudul Regiunii (Ialomița, Călărași, Giurgiu și Teleorman), forma caracteristică de relief este câmpia, celelalte trei județe din partea de nord (Argeș, Dâmbovița și Prahova) cuprind atât câmpia, cât și dealurile și munții, în această zonă găsindu-se cele mai mari altitudini muntoase ale țării: vârfurile Moldoveanu (2.544 m) și Negoiu (2.535 m) din Masivul Făgăraș, respectiv vârful Omu (2.505 m) din Masivul Bucegi. Diferența de nivel fiind de peste 2400 m este repartizată proporțional, coborând în trepte de la nord la sud, din crestele Munților Făgăraș și Bucegi, până în Lunca Dunării.

Câmpia este forma de relief predominantă și cuprinde în totalitate suprafața județelor Călărași, Giurgiu, Ialomița și Teleorman.

O unitate fizico-geografică specifică regiunii este Lunca Dunării. În cuprinsul luncii interne a Dunării, se află forme pozitive de relief (grădiște sau popine și grinduri) și intense zone depresionare. Lunci puternic aluvionate sunt de tipul Argeșului, Ialomiței și Dâmboviței, iar lunci de tipul bălților se întâlnesc de-a lungul Dunării.

Relieful județului Ialomița poartă amprenta situației sale în diviziunea estică a Câmpiei Române - Bărăganul, fiind dominat de câmpuri tabulare întinse și lunci. Circa 65% din suprafața județului aparține Câmpiei Bărăganului, 15% Luncii Dunării, 9% Câmpiei Vlăsiei și 11% luncii Ialomiței și câmpiei de divagare Argeș - Buzău. Din punct de vedere geologic, zona Ialomiței este un bazin de sedimentare maritimă lacustră. Altitudinal, relieful în județ se desfășoară în trepte de la nord la sud și de la vest spre est. Zona cea mai înaltă - 91 m se află pe Platoul Hagienilor, lângă satul Platonești, ei alăturându-i-se Piscul Crăsani - 81 m și Câmpul Grindu - 71 m. Altitudinea minimă este de 8 m, în nordul incintei îndiguite a Brațului Borcea. Unitățile de relief caracteristice arealului supuse proceselor geomorfologice și de degradare a terenurilor sunt câmpurile și luncile, inclusiv balta și câmpia de subsidență. Zona de câmp are caracteristic acoperirea cu loess, și pe alocuri nisipurile.

Zona Alexeni se înscrie într-un areal ce face parte din Platforma Valahă, care reprezintă partea coborâtă a Platformei Moesice. Fundamentul solului este foarte vechi și constituit din cristalin cu strat sedimentar. Arealul este afectat de falii, cea mai importantă dintre acestea fiind cea care trece prin Nordul orașului, venind din Dobrogea. Relieful localității, inclusiv cele 11.987 ha din extravilan, a căror altitudine maximă este de 35 m, este constituit pe nisipuri și prezintă ondulări, dune și văiugi, ori depresiuni interdunare orientate N-S sau NE-SV. Se disting în zonă câmpuri, văi, terase și lunci: Câmpul Ciulniței, Terasa Ialomiței, Lunca Ialomiței, Valea Ialomiței. Întinderea

aceasta a fost acoperită de ape care, spre sfârșitul Paleoliticului, s-au scurs în Marea Neagră, de aceea solul zonei se constituie din formațiuni aluvionare, cu strat freatic umed și avansat spre suprafață.

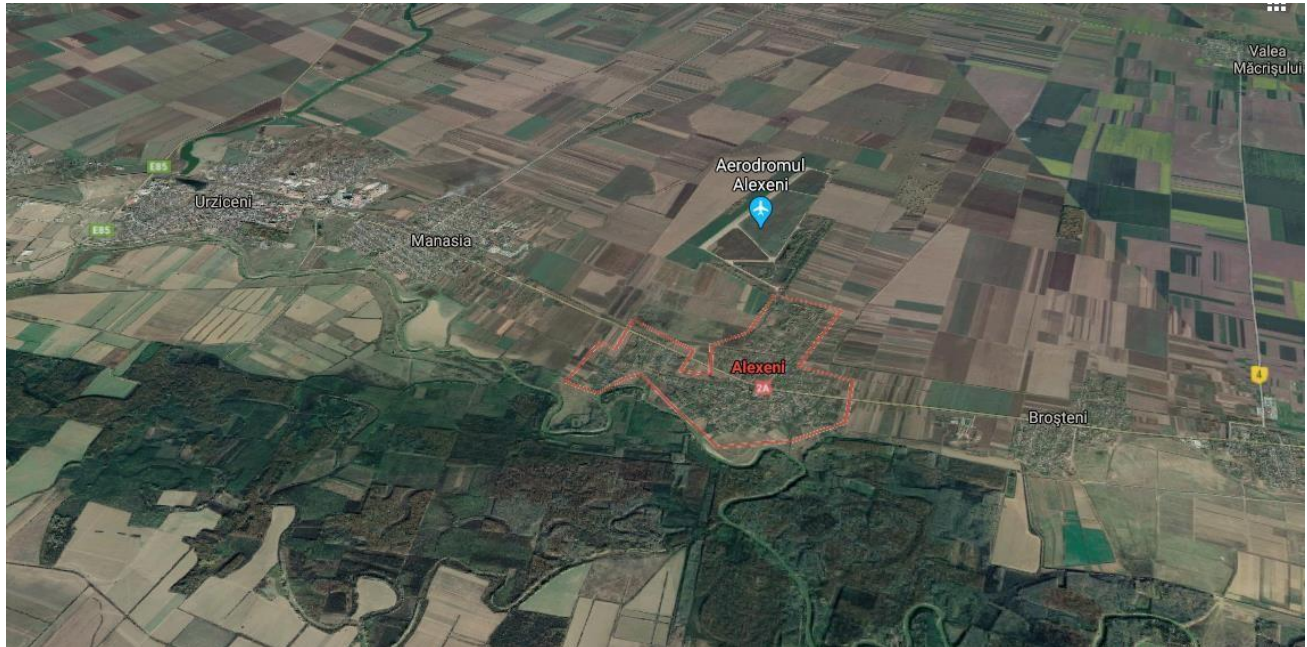


Figura 26 – Relief comuna Alexeni

Relieful zonei aerodromului are caracteristici de șes cu rare și mici ondulațiuni și este presărat pe alocuri cu movile înalte de până la 7 metri și găvane ce ating adâncimi de 4-5 metri. Un obstacol deosebit pentru agresiunea de la sud către nord îl constituie râul Ialomița, cu o lărgime de aproximativ 120 metri, cu viteze de curgere de 1-3 metri/secundă și adâncimi cuprinse între 1-3 metri. Malurile râului Ialomița sunt abrupte, dar pot fi amenajate rapid pentru forțare, în timp ce fundul este mîlos. În jurul aerodromului, în partea de vest, nord și est, la aproximativ 4 kilometri, există canale de irigație cu lățimea de 4-6 metri și adâncimi de 2,5 metri.

Obiective protejate - Pădurea de stejari seculari –monument al naturii –comuna Alexeni

Arie protejată situată pe izlazul comunal al comunei Alexeni, județul Ialomița, cu o suprafață de 37,44 ha, cuprinde un număr de 56 de stejari seculari (printre aceștia a fost identificată și specia *Quercus cerris*, rar întâlnită în județul Ialomița), cu o vârstă cuprinsă între 25 și peste 200 de ani. De asemenea, în incinta fostului CAP Alexeni se află un stejar (*Quercus robur*) secular cu o vârstă de peste 350 ani, aceasta incluzându-l pe lista celor mai bătrâni arbori de pe teritoriul județului Ialomița.



Figura 27 - Localizarea Pădurii de stejari seculari de la Alexeni – monument al naturii

Climă

Caracteristicile reliefului pe teritoriul județului Ialomița, aproape plat, specific zonei de câmpie nu determină modificări în circulația generală a aerului, dar formele mari de relief din vecinătatea sa în partea de nord și nord - vest (Subcarpații și Carpații de curbură), și respectiv în est (valea Dunării și podișul Dobrogei) au o mare influență asupra traiectoriei vânturilor dominante. Astfel în zonele de centru și vest ale județului la Urziceni și Grivița predomină în tot cursul anului vânturile din sectorul nord-estic, cu frecvențe de circa 26-36% primăvara, 22-25% vara, 25-29% toamna și 22-34% iarna.

Clima județului Ialomița evoluează pe fondul general al climatului temperat continental, prezentând anumite particularități legate de poziția geografică, cu un pronunțat caracter continental caracterizat prin contraste cu vârfuri mari de la vară la iarnă.

Durata medie anuală de strălucire a Soarelui este cuprinsă între 2.100 și 2300 ore, numărul anual de zile cu cer senin este de 110, cu cer noros de 123, iar cu cer acoperit 130 de zile.

Temperatura medie anuală a aerului crește de la Nord-Vest (10,4°C la Armășești), către Sud-Est (11,1°C la Fetești). Minima absolută a ajuns până la - 32,5°C la Armășești (25 ian.1942), iar maxima absolută până la +44° C la Amara (august 1951), fapt ce determină o amplitudine termică maximă de 76,5°C.

Precipitațiile atmosferice prezintă diferențe destul de mari ca răspândire pe teritoriul județului chiar dacă relieful prezintă o uniformitate accentuată. Cantitățile medii multianuale căzute se înscriu în valori de 456,0 mm la Slobozia, 511,0 mm la Grivița și 402,0 mm la Fetești. Precipitațiile cad preponderent în perioada caldă a anului, sub forma de averse însoțite de descărcări electrice.

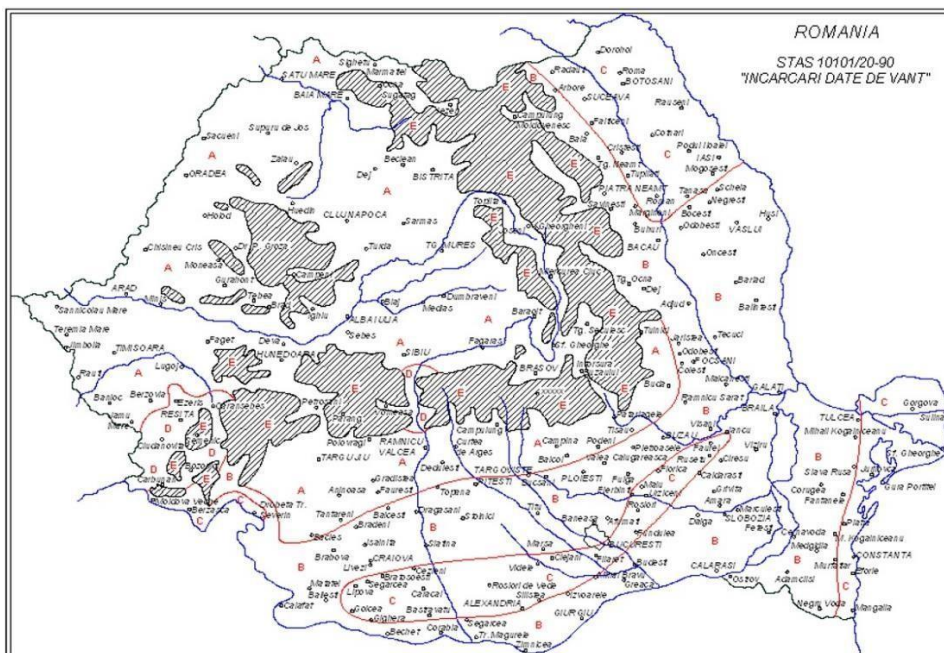
Climatul zonei Alexeni este temperat-continental cu manifestări de excese, adică secetos și cu contraste puternice de temperatură între iarnă și vară. Media anuală a izotermelor este +10 °C și -11 °C, luna cea mai rece a anului fiind ianuarie (temperatură medie -3 °C), iar cea mai caldă iulie (temperatură medie +32,6 °C). Rezultanta este o amplitudine medie a temperaturii de 25,6°C, care este una dintre cele mai ridicate din țară.

Din perspectiva analizei proiectului de dezvoltare zonală care implică dezvoltarea unui aeroport pe amplasamentul fostului Aerodrom de la Alexeni, condițiile meteorologice (precipitații, vânturi) sunt de o deosebită importanță. Vizibilitatea, un aspect foarte important în operarea aviatică este influențată de aceste condiții meteorologice de care dispune zona.

În ceea ce privește precipitațiile, zona are caracter de ariditate. Cea mai uscată lună este februarie (19,0 mm), cea mai umedă este iunie (70,2 mm), media anuală a precipitațiilor fiind de 456 mm. Cantitatea maximă de precipitații la Slobozia în 24 de ore a fost de 69,8 mm și s-a înregistrat la 20 august 1949.

Caracteristicile reliefului județului specifice câmpiei (relief relativ uniform) nu determină modificări în circulația generală a aerului, în schimb, liniile mari de relief din vecinătatea sa (carpații și subcarpații de curbură în nord și nord-vest respectiv Valea Dunării și Podișul Dobrogei în est), influențează vizibil traiectoria și viteza vânturilor. Vânturile dominante sunt crivățul, austrul, băltărețul și suhoveiul. Vânturile suferă o oarecare influență a reliefului, mai ales în ceea ce privește frecvența pe anumite direcții. Frecvențele medii anuale indică predominarea lor din N (31,5%), urmate de cele din V (13,7%) și din NE (7,9%). Vânturile au ca direcții dominante nord-est, nord, sud-vest și sud.

Dintre fenomenele climatice caracteristice se remarcă înghețul, bruma și viscolul, în perioada rece, iar în perioadele calde ale anului predomină seceta, roua și grindina.



Sursa: www.constructii-neamt.ro

Figura 28 – Zonarea teritoriului României conform STAT 10101/20-90, “Încărcări date de vânt”

Vânturile au ca direcții dominante nord-est, nord, sud-vest și sud, dominante fiind crivățul, austrul, băltărețul și suhoveiul.

Vântul dominant este Crivățul, care poate să atingă viteze de până la 25 m/s. Iarna provoacă o scădere a temperaturii, având ca urmare o condensare a norilor și deci viscole cu zăpadă. Primăvara favorizează precipitațiile, iar vara suflă uscat și fierbinte. Când se întâlnește cu vânturi contrarii provoacă vârtejuri. Crivățul reprezintă un vânt nefavorabil pentru agricultură.

Austrul, care bate dinspre vest, este un vânt uscat. În timpul iernii aduce ger uscat, iar vara căldură, accentuând puternic caracteristicile timpului de secetă.

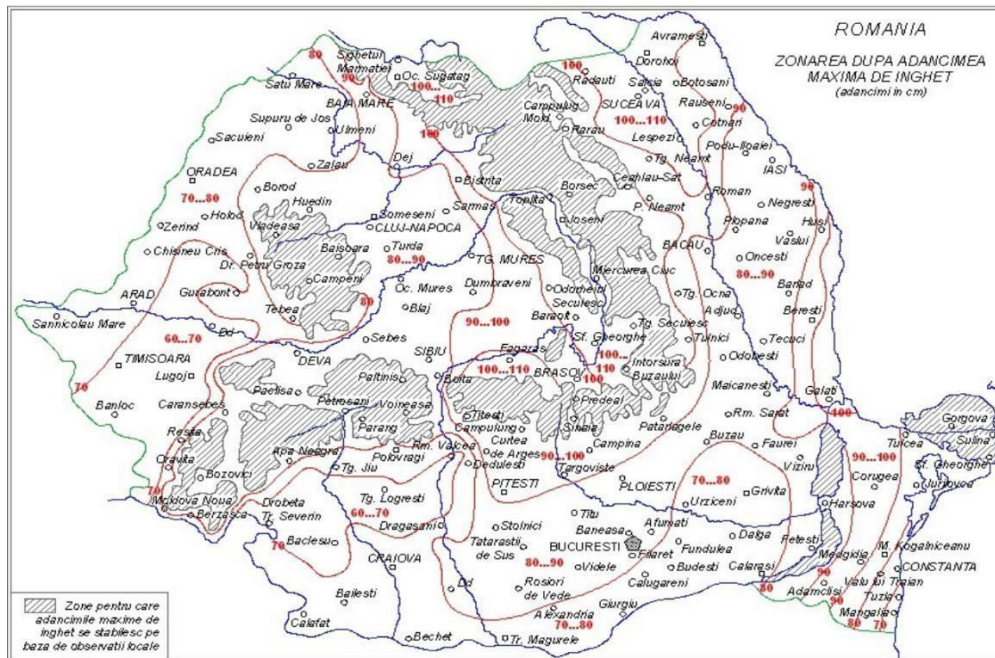
Băltărețul este un vânt călduț, aducător de ploi rezezi și scurte. Se resimte mai mult vara. Bate din direcția sud-est. Este un vânt favorabil agriculturii.

Umezeala relativă a aerului variază între 74 și 76%. Dintre fenomenele climatice caracteristice se remarcă înghețul, bruma și viscolul, în perioada rece, seceta, roua și grindina, în perioadele calde ale anului.

Adâncimea maximă de îngheț: 0,80 - 0,90 m

Înghețul prezintă o importanță deosebită pentru agricultură și a lucrărilor de construcții ce se efectuează în perioada rece, datorită faptului că atât înghețurile timpurii de toamnă și cele târzii de primăvară, cât și alternanța fazelor de îngheț dezgheț au efecte negative asupra stratului superior de sol.

Numărul anual al zilelor de îngheț ($\leq 0^{\circ}\text{C}$) este de 113 zile/an.



Sursa: www.constructii-neamt.ro

Figura 29 - Zona teritoriului României după adâncimea de îngheț, conform STAS 6054/77, „Adâncimi maxime de îngheț”

Încărcări date de zăpadă

Încărcarea din zăpadă pe sol, pentru o perioadă de revenire IMR = 50 ani: 2 kN/mp.
Stratul de zăpadă se caracterizează prin discontinuitate atât în timp, cât și în spațiu.



Sursa: <http://www.centruconstructii.ro/index.php/topic/464-harti-vant-zapada-ag-si-tc>

Figura 30 - Zonarea teritoriului României conform STAS 10101/21-92, „Încărcări date de zăpadă”

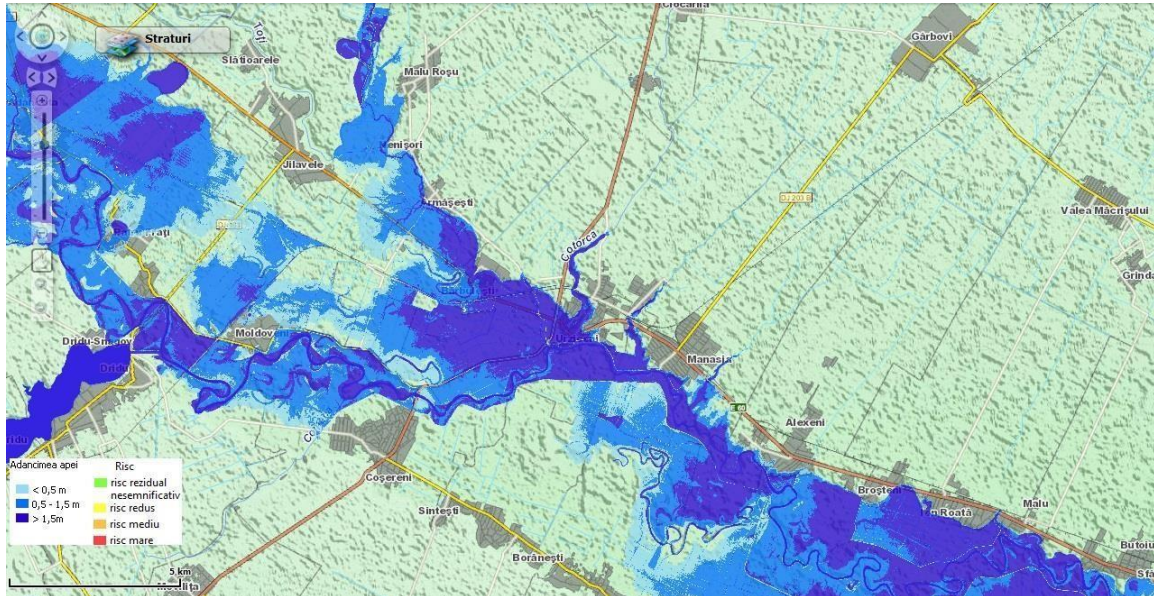
Risc de inundabilitate

Riscul producerii inundațiilor cauzate de ploi abundente sau topiri bruște ale zăpezii este influențat în mod direct de următorii factori:

- caracteristicile cursurilor de apă;
- amplasarea în zone inundabile;
- insuficiența lucrărilor cu rol de apărare împotriva inundațiilor.

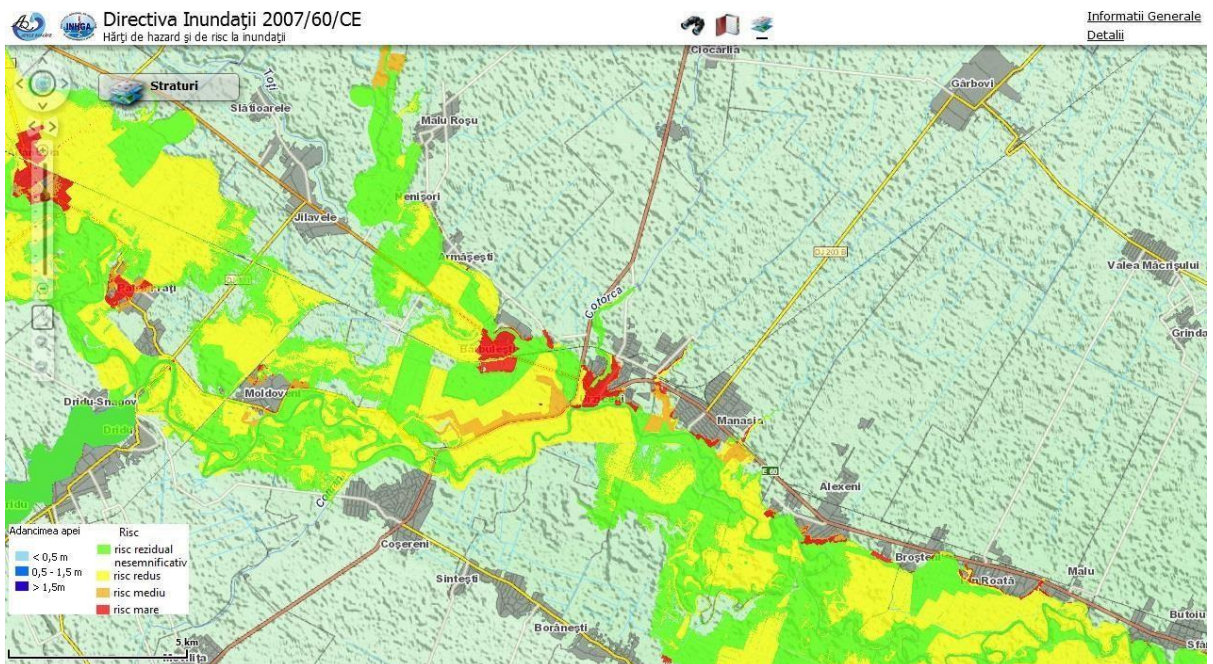
Râul Ialomița se caracterizează printr-un regim hidrografic de tip continental temperat, cu un maxim principal primăvara (lunile mai - iunie) ca urmare a precipitațiilor abundente, care de regulă, în acest sezon se suprapun topirilor din bazinul superior montan. De asemenea căderile unor ploi excepționale în zona bazinului mijlociu (în care înlăturarea abuzivă a învelișului forestier - cândva predominant - determină tipuri de concentrare a precipitațiilor în intervale de timp foarte scurte) este de natură să producă viituri pe cursul inferior și mijlociu al râului.

Pe baza hărților de hazard și risc la inundații se pot observa zonele potențial inundabile de pe teritoriul comunei Alexeni, din albia râului Ialomița, pentru viitori al căror debit maxim este caracterizat de o probabilitate de depășire de 10% (probabilitate mare). Sub aspectul acestei probabilități ridicate, se indică faptul că teritoriul comunei Alexeni este supus unui risc (hazard) mare de inundații.



Sursa: <http://www.rowater.ro/>

Figura 31 - Hartă de hazard la inundații



Sursa: <http://www.rowater.ro/>

Figura 32 - Hartă de risc la inundații

Riscuri climatice

Furtunile produc pagube în numeroase sectoare de activitate, îndeosebi în sectorul agricol și forestier. Cele mai puternice furtuni se formează la contactul dintre masele de aer polar și cele tropicale, caracterizate prin contraste termice puternice. Aceste furtuni însoțesc depresiunile ciclonale (arii cu presiune atmosferică scăzută) care se deplasează de la vest spre est și ocupă suprafețe uriașe, de sute de mii de kilometri pătrați.

Unele furtuni declanșate în timpul verii au un caracter local și se produc din cauza supraîncălzirii aerului și ascensiunii lui în stratele mai înalte și reci ale atmosferei, unde vaporii de apă condensează și dau ploii abundente.

Riscurile legate de furtuni sunt generate de vânturile puternice, de căderile abundente de precipitații (în timpul iernii, sub formă de zăpadă), de căderile de grindină, de fulgere.

Grindina reprezintă o formă de precipitații în stare solidă constituite din granule de gheață sferice sau colțuroase, cu diametre între 0,5–50 mm. Ea reprezintă un hazard climatic pentru majoritatea regiunilor temperate, cu o frecvență mai mare de producere în interiorul continentelor și la contactul regiunilor de dealuri și câmpie cu munții.

Grindina produce grave prejudicii culturilor agricole sensibile, livezilor de pomi fructiferi și viilor. Când dimensiunile granulelor sunt mari, ea poate duce la distrugerea acoperișurilor caselor, spargerea ferestrelor locuințelor și geamurilor autoturismelor, rănirea sau chiar omorârea animalelor și persoanelor surprinse în câmp deschis.

Riscul la grindină se definește printr-un prag, care variază în funcție de ceea ce contextul social- economic este capabil să tolereze. El este integrat în gestiunea exploatărilor și depinde de parametrii climatici (frecvența grindinei despre care agricultorii nu au adesea decât cunoștințe empirice) și economici (sănătatea întreprinderilor, costurile asigurărilor etc.). Regiunea Alexeni poate fi supusă riscului de cădere a grindinii.

Viscolul reprezintă fenomenul de spulberare a zăpezii deasupra suprafeței pământului și troienirea ei datorită unor vânturi puternice și turbulente.

Viscolul devine un fenomen climatic de risc prin valorile ridicate ale vitezei vântului, pe fondul căderilor abundente de zăpadă și prin faptul că se poate produce în extrasezon (foarte timpuriu toamna și foarte târziu primăvara). De asemenea, caracterul de fenomen de risc este bine evidențiat prin consecințele produse: spulberarea zăpezii și dezvelirea culturilor, dezrădăcinarea arborilor, distrugerea acoperișurilor și chiar a zidurilor locuințelor, ruperea cablurilor electrice și întreruperea livrărilor de curent electric, troienirea zăpezii și perturbarea traficului rutier, feroviar și aerian, izolarea localităților și întreruperea aprovizionării populației, pierderi de vieți omenești.

Scenarii privind schimbările climatice viitoare

Schimbările în regimul climatic din România se încadrează în contextul global, ținând seama de condițiile regionale: creșterea temperaturii va fi mai pronunțată în timpul verii, în timp ce, în nord-vestul Europei creșterea cea mai pronunțată se așteaptă în timpul iernii. După estimările prezentate în AR4 al IPCC, în România se așteaptă o creștere a temperaturii medii anuale față de perioada 1980-1990 similare întregii Europe, existând diferențe mici între rezultatele modelelor în ceea ce privește primele decenii ale secolului XXI și mai mari în ceea ce privește sfârșitul secolului:

- între 0,5°C și 1,5°C pentru perioada 2020-2029;
- între 2,0°C și 5,0°C pentru 2090-2099, în funcție de scenariu (ex. între 2,0°C și 2,5°C în cazul scenariului care prevede cea mai scăzută creștere a temperaturii medii globale și între 4.0°C și 5.0°C în cazul scenariului cu cea mai pronunțată creștere a temperaturii).

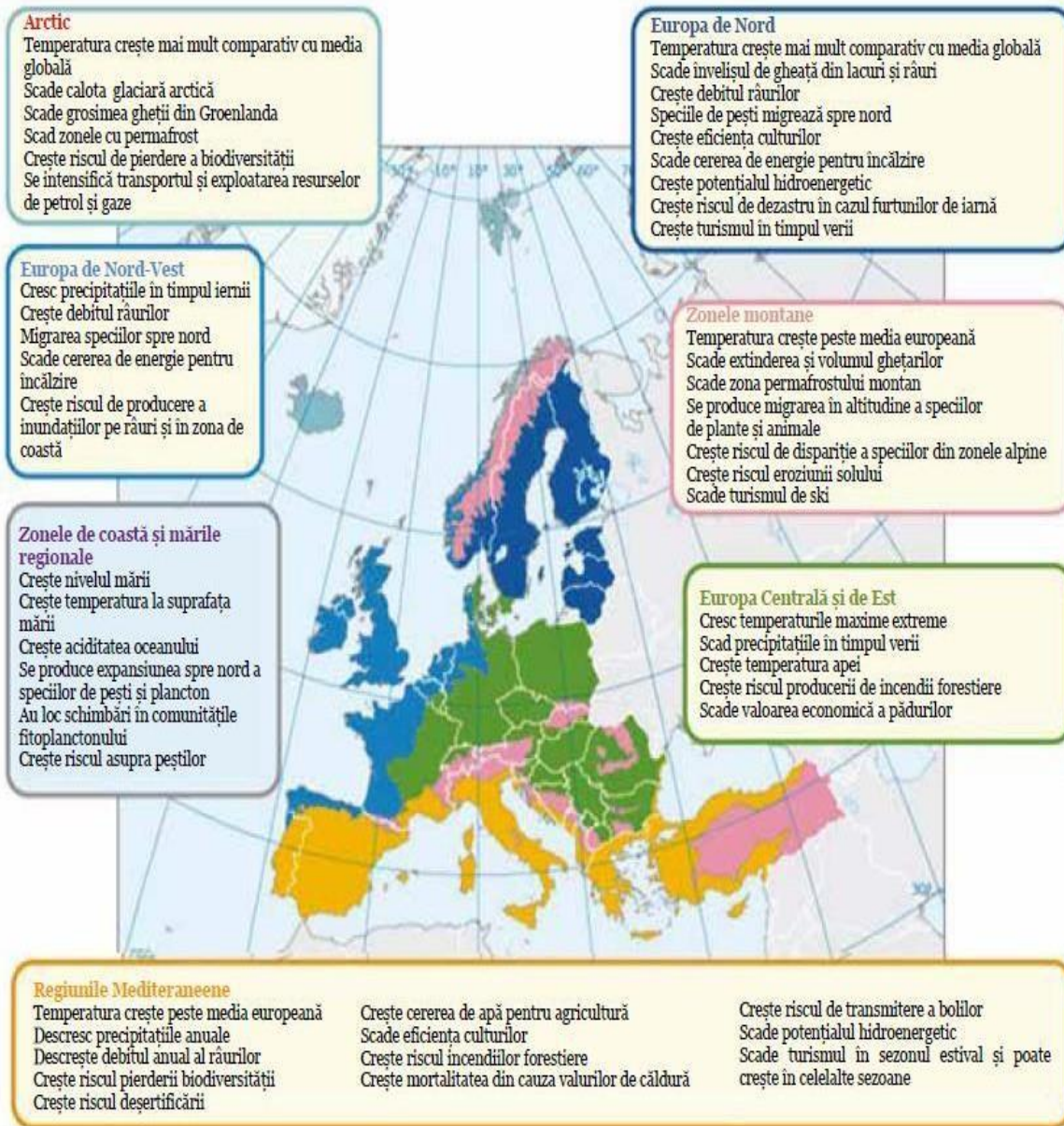
Din punct de vedere pluviometric, peste 90% din modelele climatice prognozează pentru perioada 2090-2099 secete pronunțate în timpul verii în zona României, în special în sud și sud-est (cu abateri negative față de perioada 1980-1990 mai mari de 20%). În ceea ce privește precipitațiile din timpul iernii, abaterile sunt mai mici și incertitudinea este mai mare.

Toate prognozele pe termen lung anunță pentru România iminența unor schimbări radicale ale climei – veri extrem de secetoase, schimbări bruște de temperatură și ploi torențiale (peste 150 litri pe metru pătrat) urmate de inundații.

În România va fi tot mai cald, va ploua tot mai rar și mai puțin și se vor intensifica fenomenele meteorologice extreme. Biodiversitatea, agricultura, resursele de apă, silvicultura, infrastructura, energia, turismul și sănătatea populației sunt numai câteva dintre domeniile ce vor fi masiv afectate de schimbările ecoclimatice. Zonele urbane vor deveni tot mai dificil de locuit, infrastructura va fi tot mai expusă efectelor produse de diverse intemperii, căderile abundente de zăpadă și de ploi, furtunile, inundațiile vor deteriora grav terenurile și se vor produce mari modificări de relief. Toate acestea pot duce la creșterea numărului de decese, la acutizarea afecțiunilor cardiovasculare și respiratorii, la creșterea incidenței bolilor de nutriție. Restricțiile utilizării apei în sectorul industrial, agricol și chiar menajer vor fi tot mai frecvente. Creșterea concentrațiilor de poluanți din sol va afecta calitatea apei, ceea ce va crește numărul îmbolnăvirilor, mai ales în zonele cu acces redus la apa potabilă. Între sectoarele economice cele mai afectate de aceste schimbări se va afla agricultura. În zonele puternic afectate de secetă se va produce o reorientare a culturilor agricole, așa încât numărul speciilor de plante exotice va crește. O consecință directă a secetei va fi scăderea debitelor râurilor, ceea ce va determina reducerea producției de energie în hidrocentrale, în condițiile în care, până în anul 2030, cererea de energie pe perioada verii va crește cu 28%, din cauza temperaturilor ridicate. Este de așteptat ca până la sfârșitul secolului al XXI-lea temperatura la nivel global să crească cu 4 grade față de situația actuală.

România va fi, practic, împărțită în două zone distincte – jumătatea nordică va fi afectată mai mult de ploii și temperaturi scăzute, în timp ce sudul țării va avea parte de temperaturi ridicate, ce vor produce deșertificări în unele zone.

Previțiunile arată că suprafața deșertificată se poate tripla în următorii 20 de ani, dacă nu se acționează în consecință.



Sursa: IPCC 2013

Figura 33 - Schimbările climatice observate și anticipate și impactul asupra principalelor regiuni din Europa

Concluzii privind schimbările climatice

Evoluția pe termen lung a mersului vremii de la o zi la alta și de la o regiune la alta descrie clima. La rândul lui, semnalul global al schimbării climei se proiectează la scări regionale și locale foarte diferit. Dezbaterile actuale care au loc în comunitatea științifică internațională se concentrează nu atât asupra existenței acestui semnal, cât mai ales asupra incertitudinilor referitoare la magnitudinea și la proiecțiile lui regionale.

Evenimentele extreme meteorologice, considerate fiecare în parte, nu pot fi puse în relație directă cu schimbarea climei (vremea și clima fiind concepte distincte). Privite însă pe fundalul observațiilor din ultimul secol, evenimentele din deceniile recente se înscriu într-o tendință de accentuare a caracterului extrem al unora din fenomenele meteorologice, tendință evidențiată atât de rezultatele experimentelor numerice, în condițiile creșterii concentrației atmosferice a gazelor cu efect de seră, cât și de observațiile înregistrate în multe regiuni ale globului.

Creșterea temperaturii medii globale a aerului este însoțită de creșterea frecvenței valurilor de căldură în multe regiuni continentale. Secetele devin mai frecvente și mai intense. În același timp, ciclul apei modificat de schimbarea climei determină creșterea frecvenței episoadelor cu precipitații din ce în ce mai abundente, pe areale limitate și pe durate scurte, ceea ce provoacă inundații rapide din ce în ce mai numeroase. În zonele tropicale, intensitatea uraganelor pare a crește odată cu creșterea temperaturii apei oceanului la suprafață, iar în zona arctică suprafața acoperită de gheața marină scade într-un ritm accelerat, cu consecințe asupra transportului global de energie în geosistem.

Din punct de vedere socio-economic, sunt importante tocmai aceste proiecții climatice regionale ale schimbării climei. Încălzirea globală nu e uniformă în spațiu și timp pentru că factorii locali și variabilitatea naturală nuanțează semnalul global. Frecvența valurilor de căldură a crescut și va continua să crească în deceniile următoare tocmai în regiunile sud-estice, sudice și vestice ce înconjoară lanțul carpatic. Aglomerările urbane din aceste regiuni vor resimți și mai puternic stresul termic crescut, datorită efectului de insulă urbană de căldură. Pe de altă parte, rezultatele experimentelor numerice ne sugerează ca episoade cu cantități mari de precipitații vor fi din ce în ce mai frecvente mai ales în zonele de munte. În contextul deforestării accelerate, această creștere a frecvenței evenimentelor cu o cantitate mare de precipitații va provoca o incidență crescută a inundațiilor rapide catastrofale. Acestea sunt doar câteva exemple ale fenomenelor meteorologice ce se transformă în hazarduri cărora societatea va trebui să le facă față.

3.3 Date demografice și economice ale regiunii, județului, comunei

Cu un total de 3.194.237 persoane, Regiunea Sud-Muntenia se află pe locul 2 la nivel național după Regiunea Nord-Est. Așa cum am mai precizat, densitatea medie a populației din Regiune este sub media națională dar foarte apropiată de aceasta (de 92,93 locuitori/km²) și o poziționează pe locul III în topul

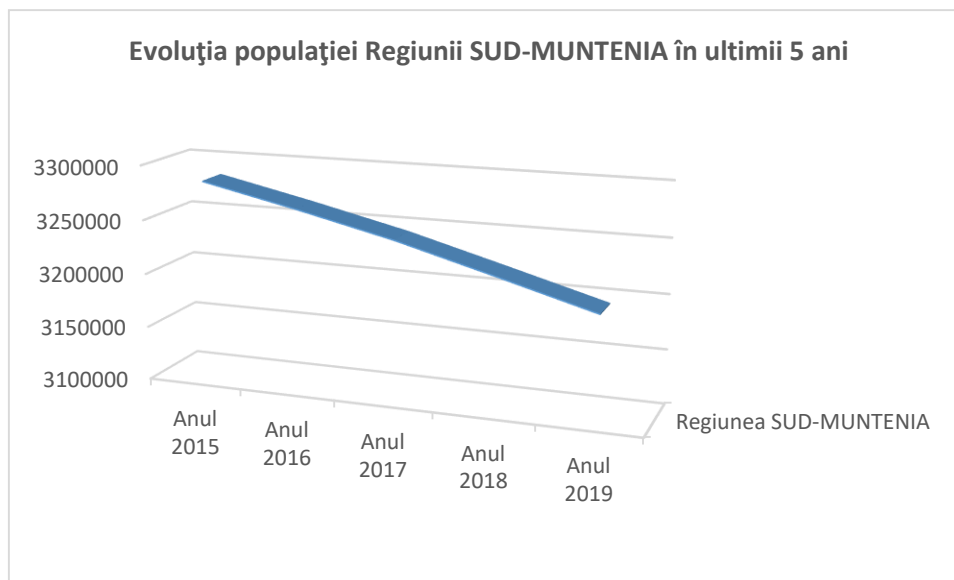
celor mai populate regiuni din România, după București-Ilfov și Nord-Est în funcție de concentrarea populației pe o anumită zonă. Acest aspect creează premise favorabile pentru posibilitatea de a dispune de forță de muncă pentru dezvoltarea unui proiect investițional de anvergură unui aeroport de importanță regională în zona Alexeni.

Tabel 23 - Populația după domiciliu la 1 ianuarie 2019

Regiuni de dezvoltare	Ani
	Anul 2019
	Numar persoane
Regiunea NORD-VEST	2833789
Regiunea CENTRU	2631033
Regiunea NORD-EST	3979271
Regiunea SUD-EST	2828048
Regiunea SUD-MUNTENIA	3194237
Regiunea BUCURESTI - ILFOV	2571442
Regiunea SUD-VEST OLTENIA	2163319
Regiunea VEST	2003368
TOTAL	22204507

Sursa: INSSE

Evoluția populației regiunii indică în ultimii 5 ani un trend descrescător, populația la nivelul anului 2019 înregistrând o scădere cu circa 2,72% față de anul 2015.



Sursa: INSSE

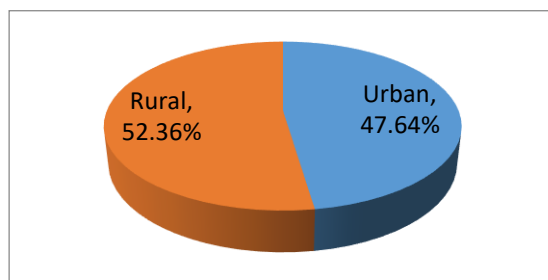
Figura 34 – Evoluția populației Regiunii Sud-Muntenia 2014-2019

Conform datelor furnizate de Institutul Național de Statistică și prezentate în tabelul următor, în anul 2019, județul Ialomița a înregistrat o populație de 287942 locuitori. Din totalul populației, în mediul rural au fost înregistrați mai mulți locuitori (150.754 locuitori - 52,36%) decât în mediul urban (137.188 locuitori - 47,64%).

Tabel 24 - Evoluția populației județului Ialomița

Medii de rezidență	Ani				
	Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018	Anul 2019
	UM: Număr persoane				
Total	295916	294283	292380	290082	287942
Urban	140244	139716	138812	137915	137188
Rural	155672	154567	153568	152167	150754

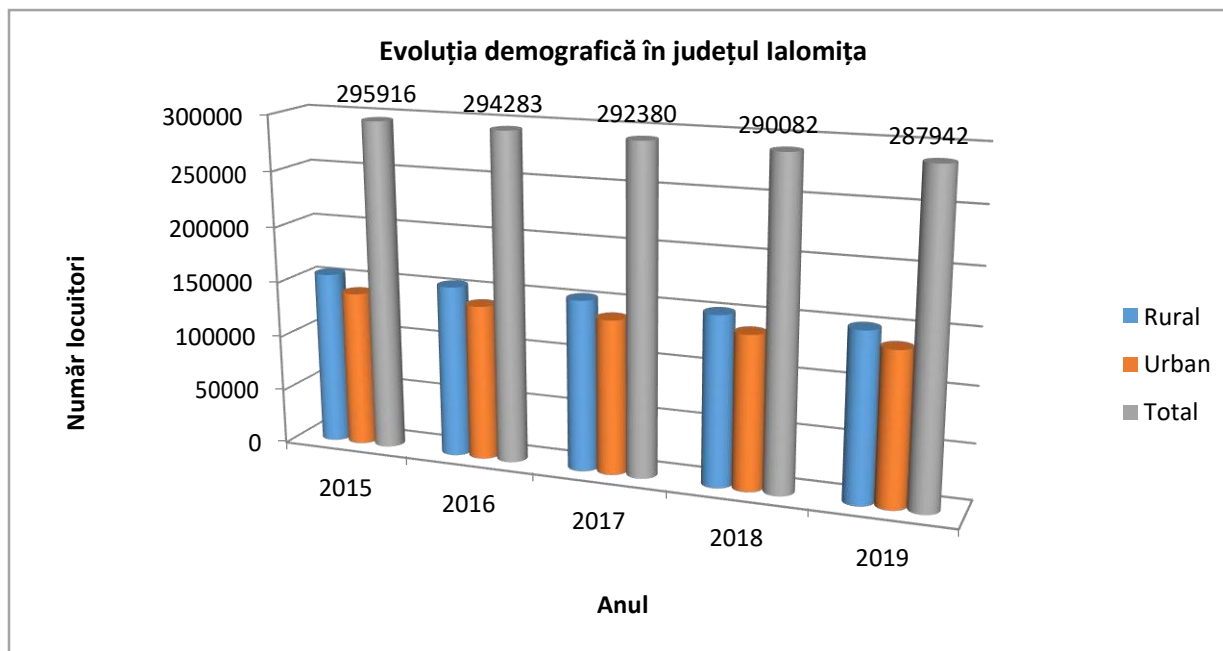
Sursa: INSSE



Sursa: INSSE

Figura 35 - Structura populației Județului Ialomița în 2019

În figura următoare este prezentată evoluția populației județului Ialomița, din care se poate remarca o ușoară scădere a acesteia, în perioada 2015-2019, atât în mediul urban (de la 140244 locuitori la 137188 locuitori), cât și în cel rural (de la 155672 locuitori la 150754 locuitori), aspect care se încadrează în tendința generală de scădere a populației la nivelul țării.



Sursa: INSSE

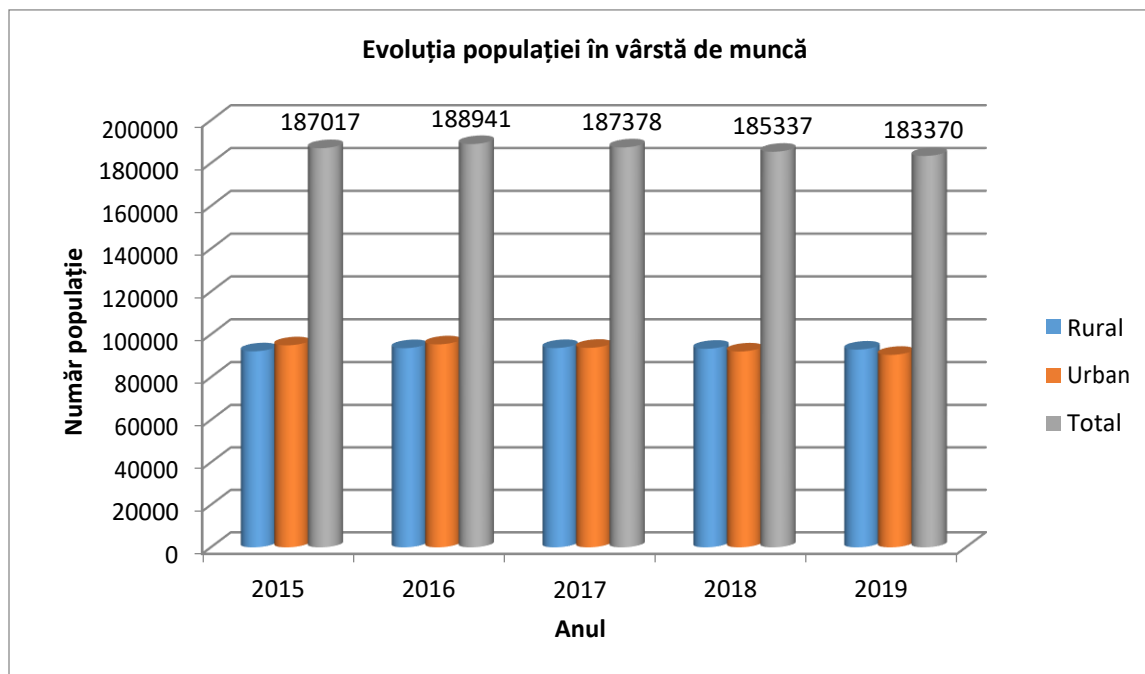
Figura 36 - Evoluția demografică a județului Ialomița în perioada 2015-2019

Din totalul populației județului Ialomița înregistrat la 1 ianuarie 2019, 63,68% reprezintă populația în vârstă de muncă. Numărul persoanelor în vârstă de muncă, conform datelor înregistrate la INSSE, a oscilat în perioada 2015-2019, și în mediul urban și în cel rural, ajungând din anul 2015 de la 187017 la 183370 persoane, în 2019 (-1,96%). În anul 2019, numărul acestora a fost mai mare în mediul rural (92916) decât în mediul urban (90454).

Tabel 25 - Populația după domiciliu în vârstă de muncă la 1 ianuarie pe medii de rezidență

Medii de rezidență	Ani				
	Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018	Anul 2019
	UM: Număr persoane				
Total	187017	188941	187378	185337	183370
Urban	94913	95362	93748	92031	90454
Rural	92104	93579	93630	93306	92916

Sursa: INSSE



Sursa: INSSE

Figura 37 - Evoluția populației în vârstă de muncă, în perioada 2015-2019

Resursele de muncă la nivelul județului Ialomița

Conform INSSE, resursele de muncă reprezintă categoria de populație care desfășoară o muncă utilă în una din activitățile economiei naționale și includ populația în vârstă de muncă, aptă de a lucra, precum și persoanele sub și peste vârsta de muncă aflate în activitate. În tabelul următor este prezentată evoluția resurselor de muncă existente la nivelul României și la nivelul județului Ialomița, în perioada 2014-2018, din care se poate observa scăderea acestora la nivel național (-2,85%) față de cea la nivel județean (-3,57%). Resursele de muncă existente la nivelul Județului Ialomița au urmat trendul descrescător în perioada 2014-2018 înregistrat și la nivel de țară scăderea fiind mai mare decât cea la nivel național, -3,57% Ialomița versus -2,75% per total țară.

Tabel 26 - Evoluția resurselor de muncă la nivel național și la nivelul județului Ialomița

Județ	Ani				
	Anul 2014	Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018
	UM: Mii persoane				
TOTAL	12597,7	12481,1	12562	12432,5	12238,9
Ialomița	162,3	161	161,9	159,3	156,5

Sursa: INSSE

În tabelele următoare, este evidențiată mișcarea migratoare a populației în județul Ialomița, în perioada 2014-2018. Numărul persoanelor sosite (sosiți – 4135 în anul 2018) în județul Ialomița și care și-au stabilit domiciliul în județ este mai mic față de numărul persoanelor care și-au schimbat domiciliul plecând din județ (plecați – 5224 în anul 2018).

Tabel 27 - Evoluția persoanelor care și-au stabilit domiciliul pe raza județului Ialomița (sosiți)

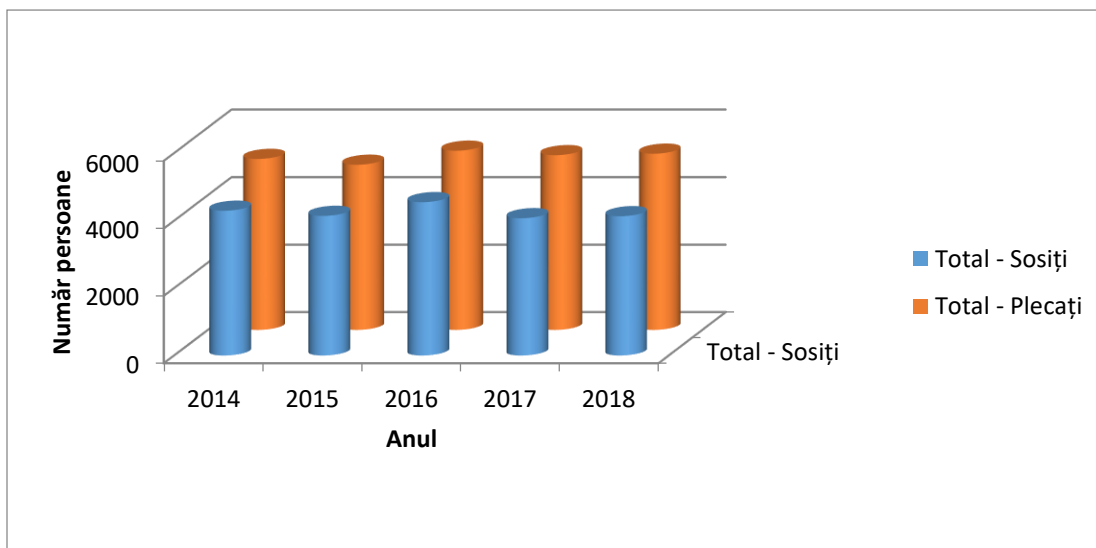
Medii de rezidență	Județ	Ani				
		Anul 2014	Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018
		UM: Număr persoane				
Total	Ialomița	4297	4145	4550	4076	4135
Urban	Ialomița	1628	1604	1666	1755	1733
Rural	Ialomița	2669	2541	2884	2321	2402

Sursa: INSSE

Tabel 28 - Evoluția persoanelor care și-au schimbat domiciliul plecând din județul Ialomița (plecați)

Medii de rezidență	Județ	Ani				
		Anul 2014	Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018
		UM: Număr persoane				
Total	Ialomița	5069	4897	5312	5180	5224
Urban	Ialomița	2407	2358	2597	2552	2538
Rural	Ialomița	2662	2539	2715	2628	2686

Sursa: INSSE



Sursa: INSSE

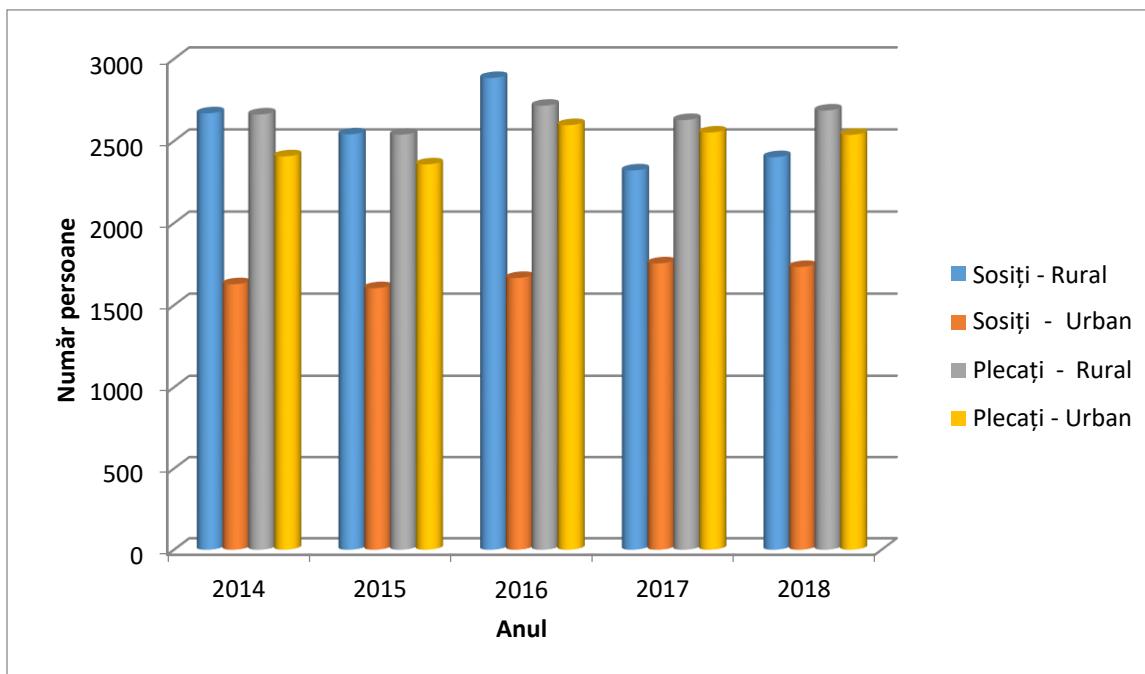
Figura 38 - Evoluția migratoare a populației, în județul Ialomița

Tabel 29 - Diferența dintre persoanele sosite prin schimbarea domiciliului și persoanele plecate prin schimbarea domiciliului, județul Ialomița

Medii de rezidență	Județ	Ani				
		Anul 2014	Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018
		UM: Număr persoane				
Total	Ialomița	-772	-752	-762	-1104	-1089
Urban	Ialomița	-779	-754	-931	-797	-805
Rural	Ialomița	7	2	169	-307	-284

Sursa: INSSE

Atât în cazul sosiților, cât și al celor care au plecat, în/din județul Ialomița, la nivel urban, numărul acestora este mai mic față de cel la nivel rural, așa cum se poate observa și din figura următoare.



Sursa: INSSE

Figura 39 - Evoluția migratoare a populației la nivel rural și urban, în județul Ialomița

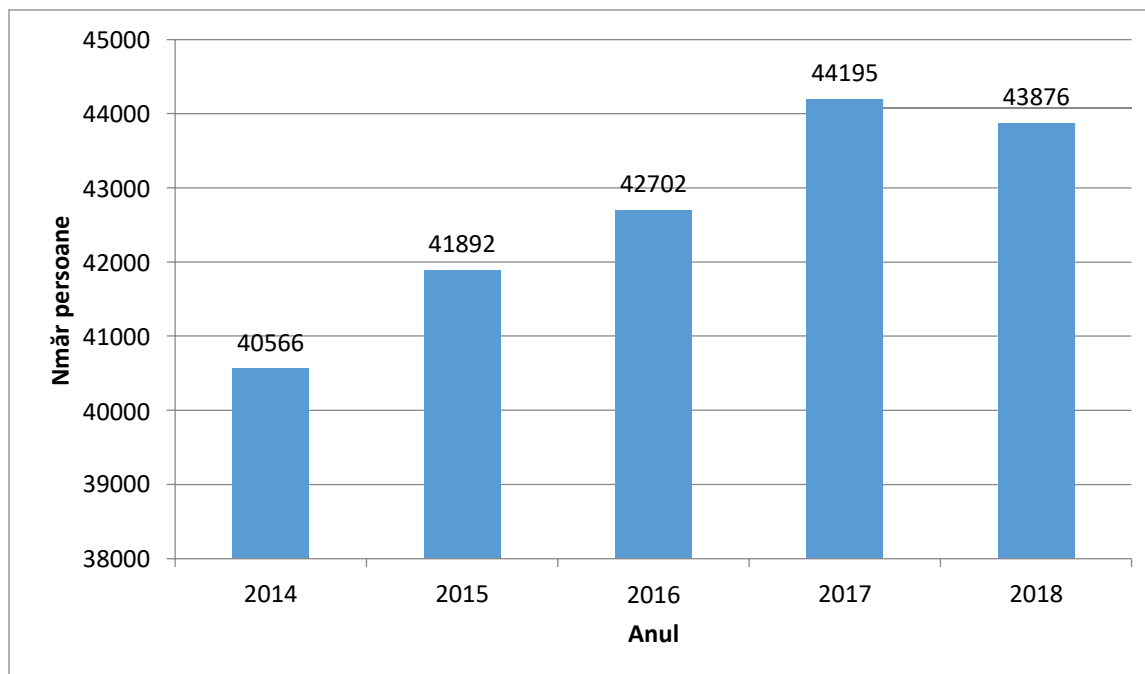
Dezvoltarea unui aeroport de importanță regională ar putea schimba trendul negativ al soldului schimbării domiciliului din județul Ialomița prin atragerea de forță de muncă care ar putea fi antrenată atât în ce privește dezvoltarea cât și operarea ulterioară.

În ceea ce privește numărul mediu al salariaților din județul Ialomița, în anul 2018, acesta a cunoscut o creștere cu 8,16% față de anul 2014 și o scădere cu 0,72% față de anul 2017.

Tabel 30 - Evoluția numărului mediu al salariaților, în județul Ialomița

Județ	Ani				
	Anul 2014	Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018
	UM: Număr persoane				
Ialomița	40566	41892	42702	44195	43876

Sursa: INSSE



Sursa: INSSE

Figura 40 - Evoluția numărului mediu al salariaților, în județul Ialomița

La nivelul județului Ialomița există o forță de muncă ieftină, calificată, disponibilă, caracterizată prin:

- evidenta creștere a ponderii forței de muncă tinere;
- posibilitatea perfecționării profesionale prin accesarea programelor de formare, reconversie și perfecționare profesională;
- acoperirea nevoilor de instruire superioară prin filialele unor instituții de învățământ superior care funcționează în județ.

Conform INSSE, rata de ocupare a resurselor de muncă reprezintă raportul, exprimat procentual, dintre populația ocupată civilă și resursele de muncă.

Astfel, în tabelul următor este prezentată rata de ocupare a resurselor de muncă la nivelul județului Ialomița, care în anul 2018 a fost în scădere cu 2,6% față de anul 2014. Față de 2017, în 2018 se constată o creștere a ratei de ocupare a resurselor de muncă, atât la nivel național cât și la nivel județean.

Tabel 31 - Rata de ocupare a resurselor de muncă la nivel național și la nivelul județului Ialomița

Țară/județ	Ani				
	Anul 2014	Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018
TOTAL	66,9	66,8	66,2	67,3	68,7
Ialomița	59	56,4	54,8	55,3	56,4

Sursa: INSSE

În județul Ialomița, rata șomajului a fost în scădere de la 8,1% în 2014 la 5,6% în 2018.

Tabel 32 - Evoluția ratei șomajului în județul Ialomița și la nivel național

Țară/județ	Ani				
	Anul 2014	Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018
	Procente	Procente	Procente	Procente	Procente
TOTAL	5,4	5	4,8	4	3,3
Ialomita	8,1	7,9	7,8	6,9	5,6

Sursa: INSSE

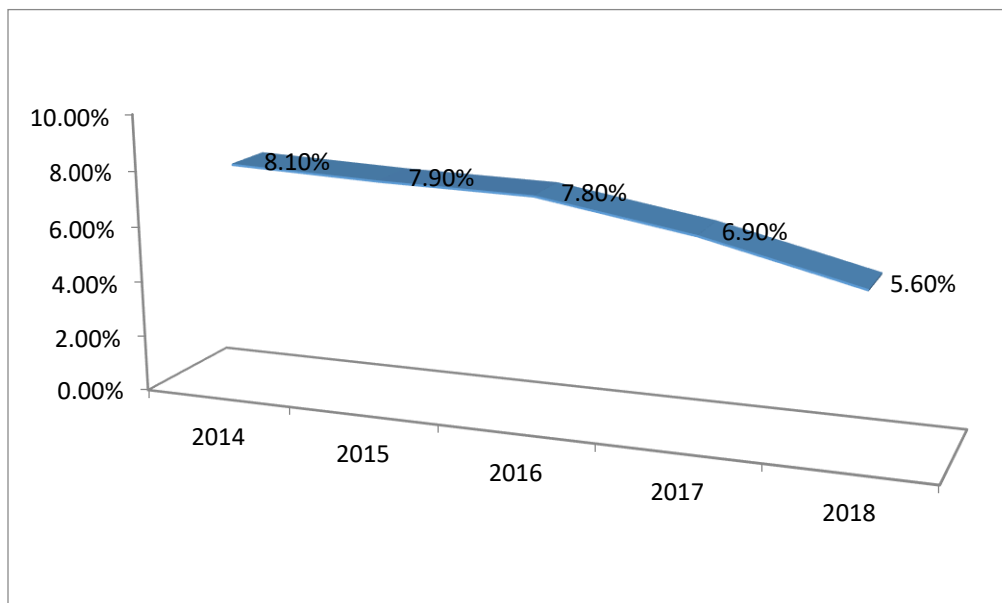


Figura 41 – Evoluția ratei șomajului – județul Ialomița

În ciuda scăderii demografice înregistrate la nivelul județului, se constată o creștere a locurilor de muncă, ceea ce indică creșterea nivelului de trai a populației.

Principalele ramuri ale economiei județului Ialomița sunt reprezentate de:

- agricultura: cereale, plante tehnice, legume, furaje, animale (bovine, porcine, ovine, păsări, albine), servicii de mecanizare pentru agricultură, irigații;
- industria alimentară: (ulei comestibil, produse și preparate din carne, conserve de legume, fructe, carne și mixte, lapte și brânzeturi, făină și produse de panificație, zahăr);
- industria chimică: îngrășăminte chimice, ferite, lacuri și vopsele, pulberi refractare pentru siderurgie, amoniac.
- industria ușoară: confecții, marochinărie;
- industria materialelor de construcții: cărămizi și blocuri ceramice, produse din poliester armat cu fibră de sticlă;
- industria lemnului: prelucrare lemn, mobilă, cherestea;
- construcții: civile și industriale, instalații, rețele tehnico-edilitare, amenajări interioare și exterioare;
- comerț en-gros și en-detail;
- export de produse industriale, agricole și alimentare;
- turism balnear, de pescuit și vânătoare.

Economia județului Ialomița reflectă caracteristica resurselor de care dispune, pe suportul producției agricole dezvoltându-se, în special, industria alimentară.

Industria județului Ialomița are ca principale ramuri: producerea îngrășămintelor chimice, a zahărului, a uleiurilor comestibile, preparatelor din carne și a conservelor de legume, fructe și carne, laptelui și produselor lactate, pâine și produse de panificație, în industria confecțiilor, tricotajelor și materialelor de construcții, producerea de aparate electronice, mobilă și prelucrarea lemnului, producerea alcoolului și a băuturilor alcoolice, lacuri și vopseluri, producție tipografică, etc.

Agricultura în județul Ialomița este reprezentată de un sector preponderent privat care deține, ca urmare a aplicării legilor fondului funciar, peste 331.000 ha, adică 95% din suprafața agricolă a județului. Cea mai mare parte a fondului funciar al regiunii și județului este reprezentată de suprafețe agricole și în special de terenuri arabile.

Serviciile prestate în județul Ialomița au crescut ca pondere, s-au diversificat ca domenii și au atras forță de muncă disponibilă. Principalele servicii aferente consumatorilor se referă la: hoteluri și restaurante,

transporturi, intermediari financiare, închirieri de bunuri mobile și imobile, asistență medicală, servicii informatice, servicii personale sau pentru întreprinderi, activități recreative, etc.

Sfera serviciilor publice este asigurată în județul Ialomița de societăți comerciale și companii /societăți naționale care prestează servicii de interes general.

Tabel 33 - Modul de folosință a fondului funciar

Modul de folosinta a fondului funciar - 2014	Regiunea Sud-Muntenia - ha	Județul Ialomița - ha
Total	3445299	445289
Agricola	2433534	374495
Arabilă	1968944	352146
Pășuni	286449	18131
Fânețe	108792	
Vii și pepiniere viticole	28173	3934
Livezi și pepiniere pomicole	41176	284
Terenuri neagricole total	1011765	70794
Păduri și altă vegetație forestieră	671811	26152
Ocupată cu ape, bălți	98040	13085
Ocupată cu constructii	141926	17202
Căi de comunicații și căi ferate	66461	8716
Terenuri degradate și neproductive	33527	5639

Sursa: INSSE

Județul Ialomița are o tradiție agrară și un potențial agropedoclimatic și de fertiliate maxim. Agricultura de mare randament se poate practica la nivelul județului, fiind create și o serie de condiții propice:

- pondere de 60% a suprafeței amenajate pentru irigații din totalul suprafeței arabile a județului;
- dotări tehnice specifice, acoperitoare ca gamă sistemică și performanțe;
- potențial deosebit de dezvoltare a zootehniei în sistem intensiv, pe suportul excedentului de produse agricole vegetale;
- oportunități de integrare a producției agricole cu alte ramuri ale economiei județului, din amonte și aval de agricultură;
- resurse umane calificate, disponibile și accesibile ca preț al forței de muncă;
- oportunități de a investi în reabilitarea sau dezvoltarea sistemelor de îmbunătățiri funciare existente;
- dezvoltarea agriculturii asociative, prin creșterea numărului asociațiilor de producători și al organizațiilor profesionale din agricultură;

- declanșarea procesului de îmbunătățire semnificativă a infrastructurii rurale, prin accesarea fondurilor europene;
- existența reprezentanților sistemelor de asigurări agricole, atât pentru culturile și produsele agricole, cât și pentru patrimoniu.

Comerțul este preponderent în activitatea agenților economici privați din județ și el cuprinde întreaga gamă de produse: industriale, alimentare, nealimentare, comercializate en-gros sau en-detail.

Serviciile prestate în județul Ialomița au crescut ca pondere, s-au diversificat ca domenii și au atras forță de muncă disponibilă. Principalele servicii aferente consumatorilor se referă la: hoteluri și restaurante, transporturi, intermediari financiare, închirieri de bunuri mobile și imobile, asistență medicală, servicii informatice, servicii personale sau pentru întreprinderi, activități recreative, etc.

Sfera serviciilor publice este asigurată în județul Ialomița de societăți comerciale și companii /societăți naționale care prestează servicii de interes general.

La nivelul județului Ialomița activează un număr de 6479 societăți comerciale. Dintre acestea, 57 au un număr de peste 50 de angajați. Aceste societăți activează în următoarele domenii: Din totalul societăților de 6479, 0,88% reprezintă societățile cu mai mult de 50 de angajați

Industria prelucrătoare
Comerț
Agricultură, silvicultură și pescuit
Construcții
Transporturi
Securitate și pază
Hoteluri și restaurante
Distribuția apei
Sănătate

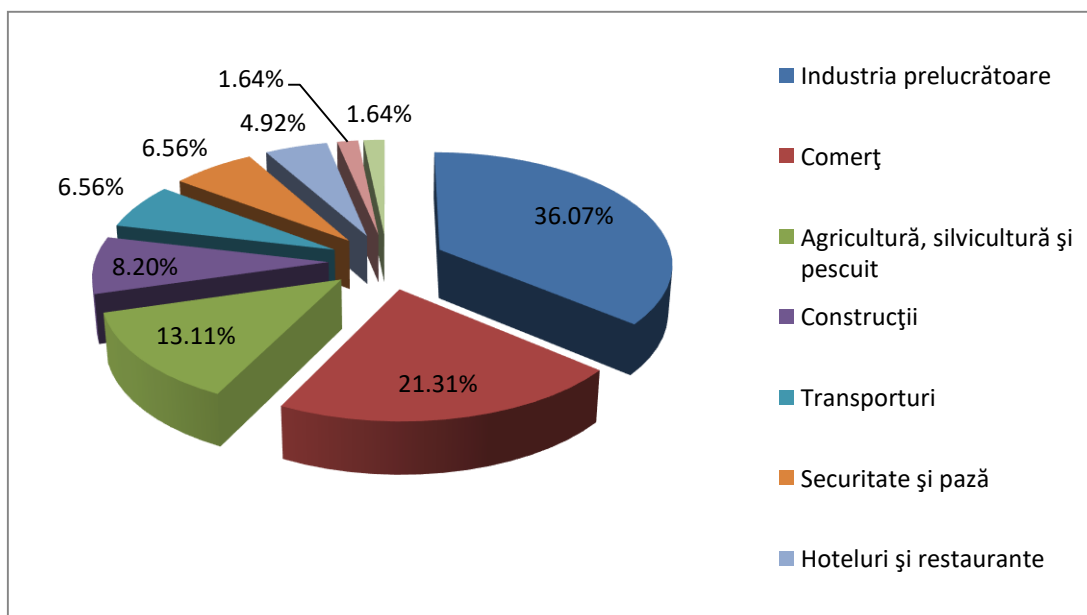
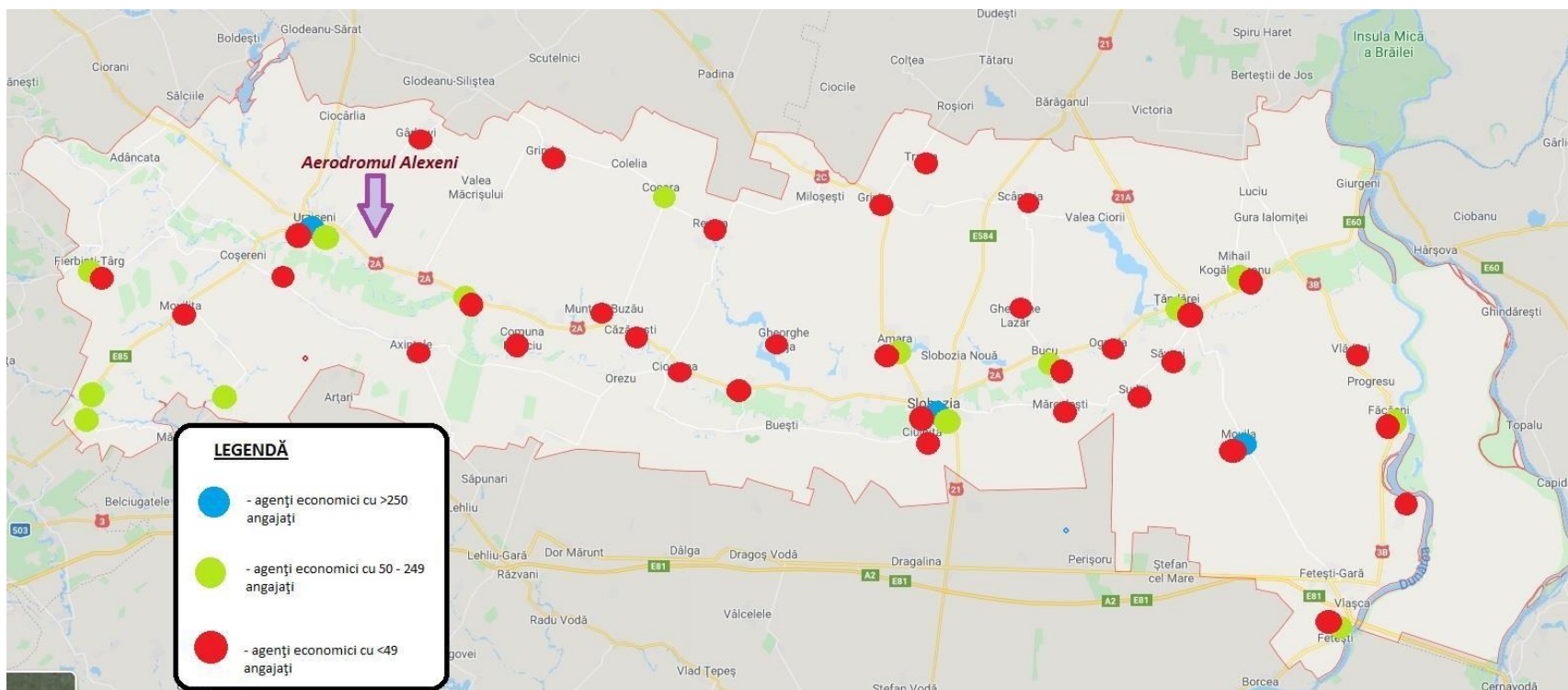


Figura 42 - Ponderea diferitelor obiecte de activitate ale agenților economici

Industria prelucrătoare, comerțul și agricultura sunt principalele domenii de activitate în care activează agenții economici cu număr mare de angajați.

O dispunere pe harta județului a societăților comerciale cu peste 50 de angajați este prezentată în figura următoare. Așa cum se observă din cadrul acesteia, societățile cu cel mai mare număr de angajați sunt concentrate în municipiile Slobozia și Urziceni.

Figura 43 - Distribuția agenților economici cu un număr reprezentativ de angajați la nivelul județului Ialomița



Produsul intern brut pentru Regiunea Sud-Muntenia pentru ultimii ani pentru care există date statistice agregate, evidențiază că acesta se situează pe locul III după Regiunea București-Ilfov și Regiunea Nord-Vest, fapt ce creează premise favorabile pentru dezvoltarea unui proiect investițional de anvergură dezvoltării unui nou aeroport de importanță zonală la Alexeni.

Tabel 34 – PIB Regiuni de dezvoltare

Regiuni de dezvoltare	Ani		
	Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017
	UM: Milioane lei		
TOTAL	712587,8	765135,4	857895,7
Regiunea NORD-VEST	81580,5	90039	104848,9
Regiunea CENTRU	78706,6	86532,8	96984,1
Regiunea NORD-EST	71626,9	77337,4	88847,7
Regiunea SUD-EST	76154,9	79884,4	87914,5
Regiunea SUD-MUNTENIA	86622	93655,7	100917,7
Regiunea BUCURESTI - ILFOV	197800	207575,2	232876,2
Regiunea SUD-VEST OLTENIA	52068,7	55344,2	63927,8
Regiunea VEST	67458	74234,5	80895,3

Sursa: INSSE

Veniturile totale medii lunare pe o gospodărie în Regiunea Sud-Muntenia sunt pe penultimul loc la nivel național în raport cu celelalte regiuni de dezvoltare, înainte doar de cele din regiunea Nord-Est. Dezvoltarea unui proiect investițional de tipul aeroportului de importanță regional ar conduce în mod clar la creșterea veniturilor în zonă.

Tabel 35 - Veniturile totale medii lunare pe o gospodărie

Macroregiuni si regiuni de dezvoltare	Perioade
	Trimestrul III 2019
	UM: Lei, lei RON (incepand cu 2005)
	Lei
TOTAL	4871,79
Regiunea NORD-EST	3814,85
Regiunea SUD-MUNTENIA	4208,76
Regiunea SUD-VEST OLTENIA	4332,31
Regiunea NORD-VEST	5449,06
Regiunea VEST	4941,72
Regiunea SUD-EST	4287,47
Regiunea CENTRU	5121,43
Regiunea BUCURESTI - ILFOV	7254,41

Sursa: INSSE

Consolidarea sectorului privat al economiei județului Ialomița a fost determinată de:

- evoluția sa constant pozitivă, ca număr și rentabilitate;
- transferul cvasitotal al proprietății de stat către sectorul privat, prin privatizarea întreprinderilor industriale și de comerț reprezentative ale județului și finalizarea reformei funciare;
- preponderența sectorului privat în sectoarele productive ale economiei județului și în realizarea principalelor produse și servicii;
- diversificarea serviciilor, care a determinat scăderea ponderii comerțului și creșterea serviciilor de piață prestate populației și întreprinderilor;
- sporirea ponderii capitalului străin sau mixt în structura agenților economici și, mai ales, în realizarea investițiilor semnificative din județ;
- întărirea capacității economico – financiare a societăților comerciale private, prin extinderea moderată, dar sigură, a afacerilor, amplificarea activităților de marketing și sporirea profitabilității pe termen mediu și lung;
- absorbția majorității salariaților de către întreprinderile mici și mijlocii;
- lichidarea societăților comerciale înmatriculate, dar inactive.

Turismul în județul Ialomița are următoarele componente: turism balnear, agroturism, turism cultural și turism pentru vânătoare și pescuit. Vorbim despre o zonă fără risc major de poluare.

Baza turistică a județului Ialomița însumează o capacitate de cazare de 2477 locuri.

De asemenea, județul are și o poziție de „tranzit” spre litoralul românesc al Mării Negre.

Cel mai important obiectiv turistic al județului este stațiunea balneoclimaterică AMARA, situată la 7 km de Slobozia și 126 km de București, vestită prin nămolul sapropelic și apele minerale sulfaterte, clorurale și bromurate folosite în tratamentul bolilor reumatismale cronice, ale sistemului nervos periferic, în afecțiuni posttraumatice ale aparatului locomotor și în boli ginecologice.

Tabel 36 - Capacitatea de cazare turistică existentă

Macroregiuni, regiuni de dezvoltare si judete	Ani
	Anul 2019
	Locuri
TOTAL	356562
Regiunea NORD-VEST	40154
Regiunea CENTRU	69113
Regiunea NORD-EST	31469
Regiunea SUD-EST	107908
Regiunea SUD-MUNTENIA	30246
Regiunea BUCURESTI - ILFOV	24294

Macroregiuni, regiuni de dezvoltare si judete	Ani
	Anul 2019
	Locuri
Regiunea SUD-VEST OLTENIA	22927
Regiunea VEST	30451

Tabel 37 - Sosiri ale turiștilor în structuri de primire turistică cu funcțiuni de cazare turistică

Macroregiuni, regiuni de dezvoltare si judete	Ani
	Anul 2018
	UM: Numar persoane
	Numar persoane
TOTAL	12905131
Regiunea NORD-VEST	1721729
Regiunea CENTRU	3053580
Regiunea NORD-EST	1257205
Regiunea SUD-EST	1802189
Regiunea SUD-MUNTENIA	1036151
Regiunea BUCURESTI - ILFOV	2279165
Regiunea SUD-VEST OLTENIA	739486
Regiunea VEST	1015626

3.4 Contextul național și internațional al pieței transportului aerian

La nivelul Uniunii Europene, numărul de pasagerii aerieni transportați în 2018 a atins un nivel record de 1,1 miliarde pasageri, cu aproape 63 de milioane (6%) mai mult decât în 2017 și cu 43% mai mult decât cei 776 milioane pasageri transportați în anul 2010.

Conform datelor Eurostat, un număr de 19,317 milioane de pasageri au călătorit cu avionul în România în anul 2018, în creștere cu 7,7% comparativ cu 2017. Din numărul total, doar 1,420 milioane pasageri au călătorit în interiorul țării, în timp ce marea majoritate (15,191 milioane) este reprezentată de pasagerii care au călătorit în UE.

IATA este o organizație care reprezintă interesele a circa 265 de companii aeriene din întreaga lume, reprezentând circa 83% din traficul aerian mondial.

În raportul pe anul 2018 al IATA se arată că la nivel mondial, în anul 2018, companiile aeriene au oferit celor aproximativ 4 miliarde de pasageri libertatea de a călători pe o rețea globală de aproximativ 22.000 de rute și au transportat 64 de milioane de tone de marfă pe piețele din întreaga lume. Costul mediu al

acestui transport a fost jumătate din cel de acum două decenii. Această activitate a susținut o treime din comerțul global după valoare, a generat 65 milioane de locuri de muncă și a stat la baza 2,7 USD trilioane de PIB. Din 2010 amprenta de carbon pe pasager s-a redus cu peste 2,8% pe an.

În 2018 companiile aeriene din lume au câștigat un profit net colectiv de 30 de miliarde de dolari. Veniturile industriei au atins 812 de miliarde USD randament din care 8% a fost destinat investițiilor.

În fiecare an, începând cu 2010, activitatea aeronautică a obținut un profit agregat, iar din 2015 acest profit a depășit costul mediu al capitalului.

În ce privește infrastructura aeroportuară, IATA menționează că cererea de conectivitate depinde de disponibilitatea de infrastructură. În multe părți ale lumii există limitări fizice ale aeroporturilor și spațiului aerian. Pe măsură ce cererea crește, aceste limitări vor fi și mai pronunțate. Prioritatea pe termen lung identificată de IATA este aceea de a aminti guvernelor să lucreze cu industria pentru a construi suficientă infrastructură la costuri accesibile.

În 2018 transportul pe calea aerului a continuat să crească legăturile dintre orașe la nivel global. Aproape 22.000 de legături dintre orașesunt oprate în mod regulat de companiile aeriene.

Transportul pe calea aerului susține creșterea economică și prosperitatea prin turism și comerț.

Se estimează că turiștii care au călătorit internațional pe calea aerului în 2018 au cheltuit aproximativ 850 de miliarde de dolari, o creștere cu peste 10% peste 2017. Numărul suplimentar de conexiuni oraș-oraș și costurile scăzute ale transportului pe calea aerului au determinat o creștere a comerțului de bunuri și servicii, o creștere a investițiilor străine și a altor fluxurieconomice.

În 2018, valoarea mărfurilor transportate prin aer a fost estimate la 6,7 trilioane de dolari.

Călătoria aeriană a fost mai accesibilă pentru mai multe persoane

Numărul de pasageri care utilizează transportul aerian la nivel mondial a continuat să crească, depășind 4,3 miliarde de călătorii în 2018. Conectarea orașelor reduce direct costul transportului aerian economisind timp pentru operatori și călători. În combinație cu tarife mai ieftine, aceasta permite mai multor oameni să zboare mai des. În 2000, cetățeanul mediu a zburat doar o dată la fiecare 44 de luni. În 2018, perioada dintre călătorii s-a redus la jumătate, la doar 21 de luni.

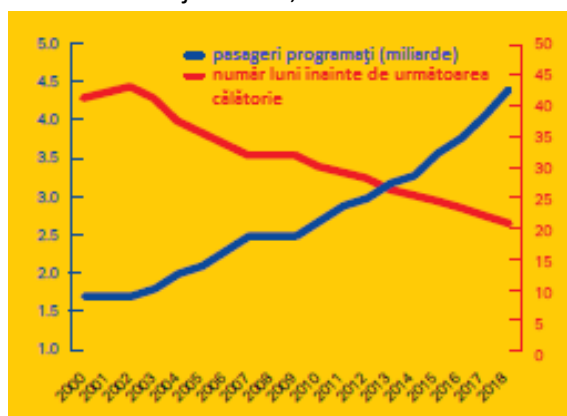


Figura 44 - Accesibilitatea transportului aerian

Cererea pasagerilor a fost din nou mare

Cererea de servicii de pasageri care utilizează transportul aerian a rămas mare și în 2018, RPK (revenue passenger kilometers) crescând cu 7,4%. Aceasta a reprezentat o încetinire a ritmului ridicat de zece ani înregistrat în 2017, de aproximativ 8%, dar a depășit în continuare rata medie de creștere a industriei pe termen lung cu aproximativ 2 puncte procentuale. Cererea de pasageri aerieni a fost bazată pe un context economic global, în general solid, mai ales la începutul anului, care, la rândul său, susține locuri de muncă, venituri și activități de afaceri și prin concurența acerbă din industrie, ceea ce contribuie la asigurarea că tarifele aeriene rămân accesibile pentru călători.

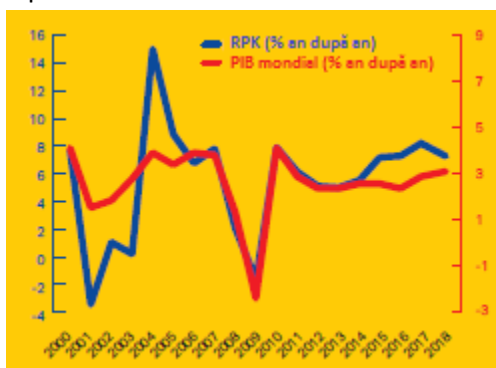


Figura 45 - RPK (revenue passenger kilometers) față de creșterea PIB-ului mondial

China a avut cele mai multe călătorii de pasageri

Au existat aproape 4 miliarde de călătorii de origine-destinație (O-D) de călători la nivel mondial în 2018. Printre acestea, rutele interne din China au oferit din nou cea mai mare creștere incrementală a călătoriilor, adăugând puțin sub 50 de milioane de călătorii. Piețele interne ale Statelor Unite și Indiei s-au clasat din nou pe locul doi și trei, cu aproximativ 30 de milioane și, respectiv, 18 milioane de călătorii de pasageri. Dintre principalele piețe pe care IATA le urmărește în mod regulat, piața internă din India a arătat cea mai rapidă creștere a numărului de pasageri, care a crescut cu 18,5% în 2018.

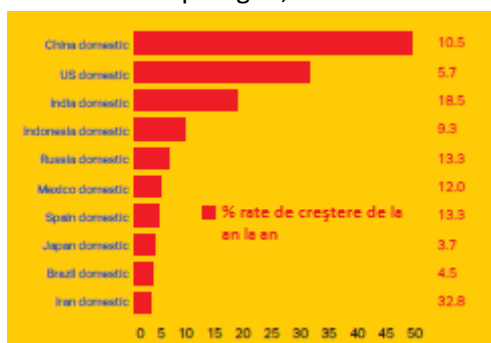


Figura 46 - Top 10 piețe O-D în creștere

Piața americană de pasageri O-D a rămas cea mai mare din lume

Deși piața internă a Chinei a adăugat cele mai multe călătorii în 2018, piața internă a SUA - unde s-au efectuat aproape 590 de milioane de călătorii în 2018 - continuă să fie cea mai mare piață unică O-D din lume. China vine pe locul doi, cu 515 milioane, urmată de India la o oarecare distanță, la 116 milioane. Nu este surprinzător că piețele interne au dominat clasamentul. Primele 12 piețe au reprezentat aproape jumătate din numărul total de călătorii O-D în 2018.

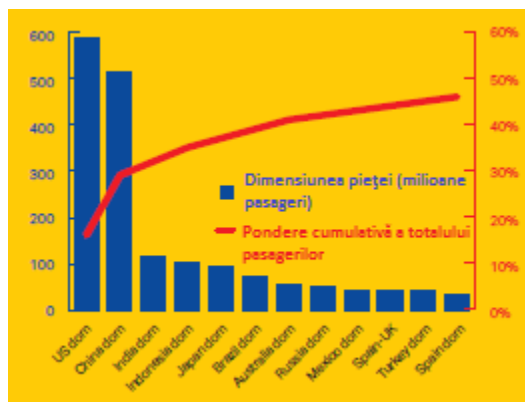


Figura 47 - Cele mai mari piețe O-D

Rezultatele regionale pentru cererea de pasageri și mărfuri au fost mixte

Regiunile au înregistrat performanțe variate în ceea ce privește cererea de pasageri și de marfă în 2018. Companiile aeriene din Asia-Pacific au condus calea în creșterea pasagerilor, care a crescut cu 9,5% în regiunea respectivă, urmată de companiile aeriene din Europa și America Latină. Pentru transportul de marfă, transportatorii din America Latină au fost cei de pe primul loc, urmați de transportatorii din America de Nord. Volumele de marfă pentru companiile aeriene africane au fost în mare parte stabile în 2018, dar acest lucru ar trebui să fie privit în contextul creșterii solide a acestora cu volumul de 24% în 2017.

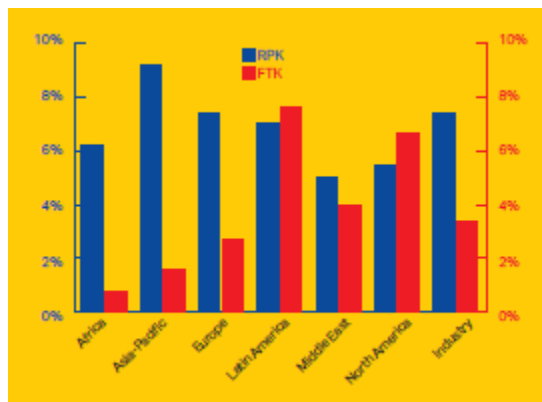


Figura 48 - Rezultate regionale ale cererii de pasageri și mărfuri

Factorul de încărcare a pasagerilor a obținut un record, deoarece creșterea cererii a depășit capacitatea ASK (available seat kilometers) a crescut cu 6,9% la nivel global în 2018 față de 2017, puțin mai mic decât creșterea RPK de 7,4% a cererii pasagerilor. Drept urmare, factorul de încărcare a pasagerilor (PLF) a înregistrat o creștere ușoară până la un record de 81,9%. PLF a crescut cu peste 10 puncte procentuale în ultimii 15 ani. Și această creștere se datorează performanței financiare îmbunătățite din ultimii ani. Între timp, tonele de marfă disponibile (AFTK) au crescut cu 4,5% an de an, depășind cu ușurință creșterea de 3,4% a FTK. Prin urmare, factorul de încărcare a mărfurilor a scăzut cu aproximativ 1 punct procentual în 2018, nefiind parțial câștigul din 2017.

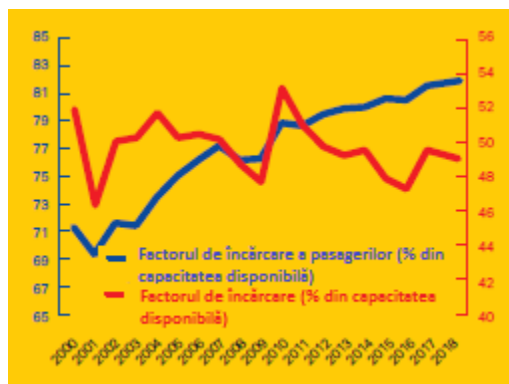


Figura 49 - Factorii din industria de încărcare a pasagerilor și a mărfurilor

Aeroportul londonez Heathrow a rămas și în 2018 cel mai aglomerat aeroport din Uniunea Europeană cu 80 de milioane de pasageri, în creștere ușoară cu 3% comparativ cu 2017. Urmează aeroportul Charles de Gaulle din Paris cu 72 de milioane de pasageri (creștere de 4%), aeroportul Schiphol din Amsterdam cu 71 de milioane de pasageri (creștere de 4%), aeroportul din Frankfurt cu 69 de milioane de pasageri (creștere de 8%) și aeroportul Barajas din Madrid cu 56 milioane pasageri (creștere de 9%).

În cazul primelor 30 de aeroporturi din UE, cel mai puternic ritm de creștere a numărului de pasageri a fost înregistrat de aeroportul internațional Liszt Ferenc din Budapesta (avans de 14% până la 14,801 milioane pasageri), urmat de aeroportul internațional din Varșovia (13% până la 17,772 milioane pasageri) și aeroporturile din Atena, Viena și Helsinki (toate cu o creștere de 11%), urmate de aeroportul din Milano (10%) și aeroporturile din Praga, Lisabona și Madrid (toate cu o creștere de 9%).

La nivelul Uniunii Europene, numărul de pasageri aerieni transportați în 2018 a atins un nivel record de 1,1 miliarde pasageri, cu aproape 63 de milioane (6%) mai mult decât în 2017 și cu 43% mai mult decât cei 776 milioane pasageri transportați în anul 2010.

În rândul statelor membre, cele mai mari creșteri procentuale ale numărului pasagerilor aerieni comparativ cu 2017 au fost înregistrate în Lituania (19%), Letonia, Polonia și Slovacia (toate cu 16%), Estonia și Ungaria (ambele cu 14%), Malta (13%), Luxemburg (12%) și Finlanda (11%).

Conform datelor Eurostat, un număr de 19,317 milioane de pasageri au călătorit cu avionul în România în anul 2018, în creștere cu 7,7% comparativ cu 2017. Din numărul total, doar 1,420 milioane pasageri au

călătorit în interiorul țării, în timp ce marea majoritate (15,191 milioane) este reprezentată de pasagerii care au călătorit în UE.

Tabel 38 – Categoriile de operații în transportul aerian comercial din România 2014-2018

Tipuri de transport	Categoriile de operații	Unități de măsură	Ani				
			Anul 2014	Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018
Transport aerian comercial	Pasageri - total	Număr persoane	11592554	13272745	16398045	20221814	21815809
-	Imbarcati	Număr persoane	5836949	6685166	8225584	10180129	10973544
-	Debarcati	Număr persoane	5755605	6587579	8172461	10041685	10842265
-	Mărfuri și poșta - total	Tone	32194	36585	40130	44983	48520

Sursa: INSSE

Potrivit datelor statistice agregate de INSSE pentru perioada 2014-2018 în ce privește transportul aerian, se constată o creștere cu 88,19% a numărului de pasageri și o creștere cu 50,71% a cantității de mărfuri și poștă transportate.

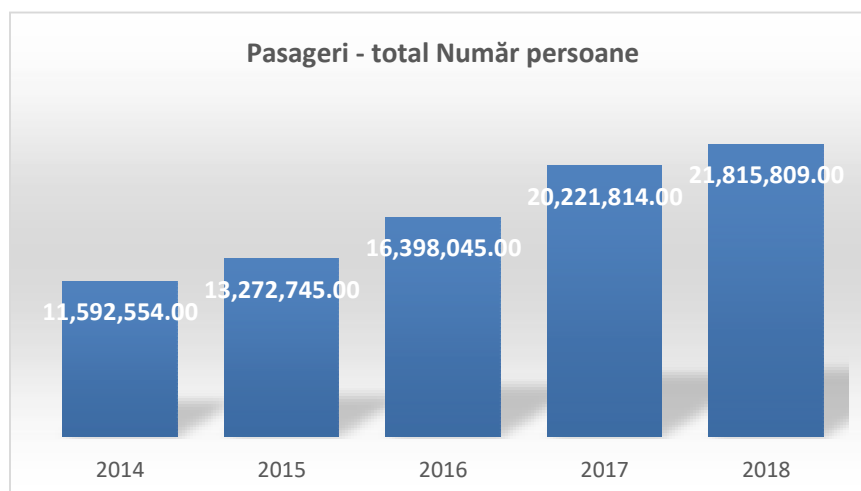


Figura 50 – Evoluția pasagerilor – total - 2014-2018

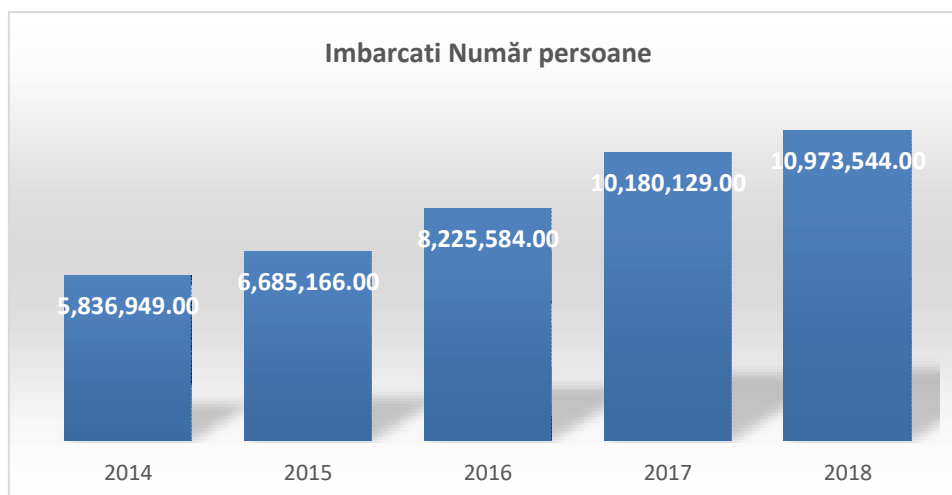


Figura 51 – Evoluția numărului de pasageri imbarcați – 2014-2018

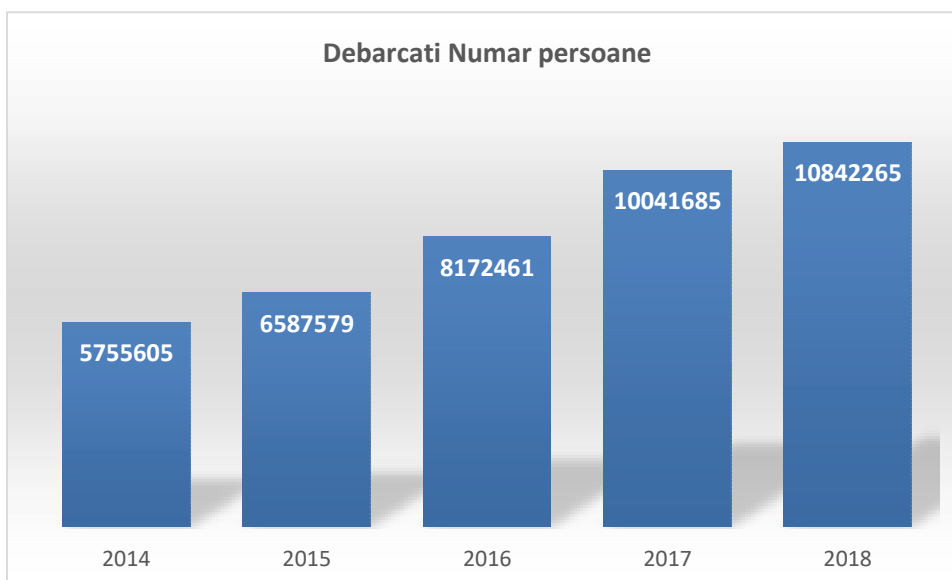


Figura 52 - Evoluția numărului de pasageri debarcați – 2014-2018

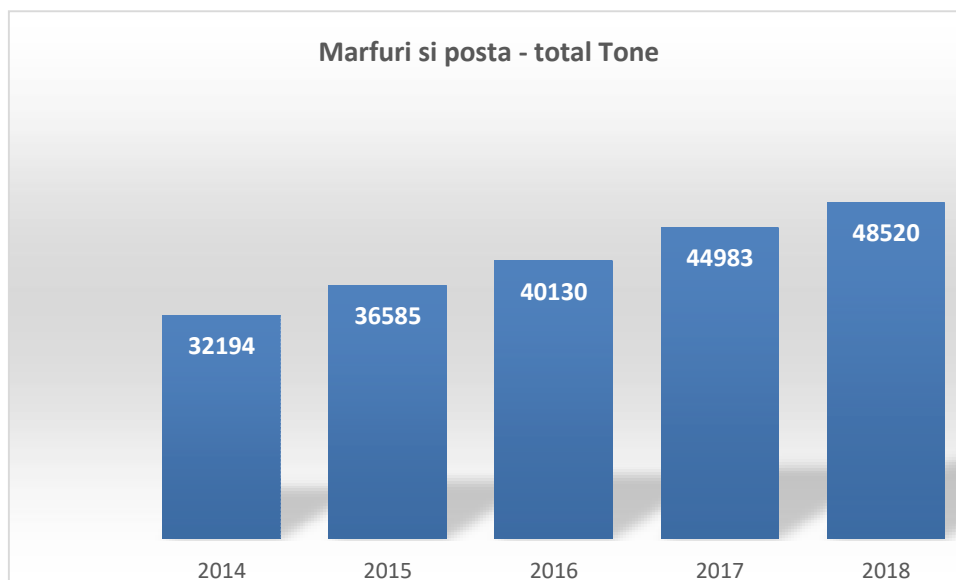


Figura 53 – Evoluția cantității de mărfuri și poștă în transportul aerian – 2014-2018

Politica comunitară privind liberalizarea transportului aerian cuprinde patru domenii principale: accesul pe piață, controlul capacității, costul biletelor de călătorie și emiterea licențelor de operare pentru companii. Politica a fost lansată în 1980 și implementată în trei etape. Punctele cheie în cadrul acestui proces au fost următoarele:

- introducerea unei licențe unice de transport aerian emisă pentru operatorii din cadrul Comunității;
- condițiile de acces al transportatorilor aviatici la rute din cadrul Comunității;
- biletele de călătorie, inclusiv în privința intervenției directe a Comisiei Europene în cazul taxării inechitabile;
- serviciile de transport de bunuri.

Având în vedere că liberalizarea duce la crearea unei piețe unice reale pentru transportul aerian, Comunitatea a armonizat multe reguli și reglementări pentru a crea un cadru echitabil pentru toate liniile aeriene. În acest sens, au fost stabilite, de exemplu, standardele tehnice și procedurile administrative comune pentru conformarea aeronavelor, și a fost legiferată recunoașterea reciprocă a licențelor pentru persoanele ce lucrează în industria aeronautică civilă, permițând recrutarea directă a piloților din orice Stat Membru. Comunitatea a stabilit, de asemenea, procedurile pentru aplicarea regulilor privind concurența pentru transportatorii aviatici și pentru diverse tipuri de acorduri și practici concertate.

A fost adoptată și o Directivă privind accesul la piața serviciilor aeroportuare la sol. Acest pachet stabilește obiectivele și principiile de operare pe baza a șase direcții de acțiune: managementul în comun al spațiului aerian, stabilirea unui organism comunitar puternic de reglementare, integrarea treptată a managementului civil și militar, sinergia instituțională dintre Uniunea Europeană și Eurocontrol, introducerea unei tehnologii moderne adecvate și mai buna coordonare a politicii de resurse umane în sectorul de control al traficului aerian.

Dintre toate modurile de transport, cel aerian a înregistrat de departe cea mai impresionantă creștere în Uniunea Europeană în ultimii douăzeci de ani. În termeni de pasageri-kilometri, traficul a crescut cu o medie de 7,4% pe an între 1980 și 2001, pe când traficul în cadrul aeroporturilor din cele 15 State Membre (de dinainte de extinderea UE) a crescut de cinci ori din 1970. După criza ce a afectat această industrie la începutul anilor '90, eforturile de restructurare și liberalizare a pieței europene au permis liniilor aeriene să revină la performanțe înalte.

Dezvoltarea transportului aerian exacerbează totuși probleme legate de nivelurile de saturație ale aeroporturilor și sistemul supra-încărcat de control al traficului aerian. Liniile aeriene au probleme cu fragmentarea spațiului aerian european, care, după părerea lor, duce la ineficiență și întâzieri majore. În fiecare an, aeroporturile europene se apropie tot mai mult de limita de capacitate. Unele dintre aeroporturile majore au atins deja punctul de saturație, limitând astfel accesul unor noi companii ce doresc să intre în competiție cu transportatorii cu tradiție.

Programul de Lucru al Comisiei Europene în domeniul transportului aerian planifică abordarea acestor probleme.

Aviația și siguranța sunt concepte ce nu pot fi separate.

În lipsa unor norme stricte care să garanteze un nivel sporit de siguranță, transportul aerian nu s-ar fi putut dezvolta, deoarece nu ar fi existat pasageri (și, fără îndoială, nici echipaj de zbor). De asemenea, dat fiind că transportul aerian permite călătorii pe distanțe lungi într-un timp relativ scurt, siguranța aviației și cooperarea internațională (mai mult sau mai puțin intensă și eficace) sunt complementare.

Pe plan mondial, Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI) este cea care stabilește standardele minime de siguranță, a căror respectare nu este obligatorie, ci depinde în mare măsură de disponibilitatea statelor contractante.

În Europa, punerea în aplicare a pieței interne a transportului aerian a impus ca pasagerilor să li se garanteze un nivel uniform și sporit de siguranță oriunde ar zbura în cadrul Uniunii. Prin urmare, normele naționale au fost înlocuite de norme comune cu aplicabilitate obligatorie. De asemenea, autoritățile naționale de reglementare, precum și organismele lor de cooperare voluntară (în primul rând, fostele Joint Aviation Authorities - „autorități aeronautice comune”) au fost înlocuite de un mecanism la nivelul UE care reunește autoritățile naționale din domeniul aviației civile, Comisia Europeană și Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (AESA). Din 2003, AESA este responsabilă în special cu elaborarea reglementărilor în acest domeniu (care formează baza pentru propunerile de acte legislative ale Comisiei). Comisia, AESA și autoritățile naționale competente monitorizează aplicarea acestor norme - fiecare în domeniile de competență care le revin, însă sprijinindu-se reciproc.

Normele comune de siguranță în domeniul aviației civile se bazează pe normele și recomandările adoptate de OACI, care sunt frecvent consolidate. Acestea au fost extinse în mod progresiv la întregul lanț de transport aerian. Ele au drept scop global prevenirea timpurie a accidentelor și se bazează atât pe responsabilizarea, cât și pe monitorizarea actorilor implicați.

“Transporturile aeriene sunt o componentă importantă a transporturilor internaționale. Ele acoperă o arie de comerț în care aeronavele sunt angajate pentru a transporta pasageri, mărfuri și poștă.

Comaniile de transport aerian operează servicii pe rute aeriene locale, regionale și internaționale. Ele constituie cea mai dinamică modalitate de transport.

În întreaga lume, transportul pasagerilor și a mărfurilor în traficul internațional se desfășoară numai cu permisiunea autorităților din statul respectiv.

Fiecare stat a stabilit reguli proprii ceea ce a complicat foarte mult activitatea de transport internațional pe calea aerului. Chiar în prezent, după semnarea, elaborarea și adoptarea unui mare număr de convenții multilaterale, traficul aerian nu se desfășoară uniform, dar se derulează normal având la bază și unele înțelegeri bilaterale.

Transporturile aeriene civile internaționale se organizează și se derulează în baza unor Convenții guvernamentale internaționale sub egida Organizației Aviației Civile Internaționale ca organism specializat al ONU.

Atât transporturile aeriene pe curse regulate cât și transporturile aeriene cu curse charter cunosc anumite particularități și structuri care trebuiesc cunoscute având în vedere faptul că implică diferențieri de organizare și derulare precum și costuri și prețuri diferite.

Mijloacele de transport aerian posedă mai multe caracteristici specifice, și anume: rapiditate, convertibilitate, oportunitate, confort, siguranță, accesibilitate și economicitate.

Principalele componente ale infrastructurii sistemului de transport aerian sunt aeronavele și aeroporturile.

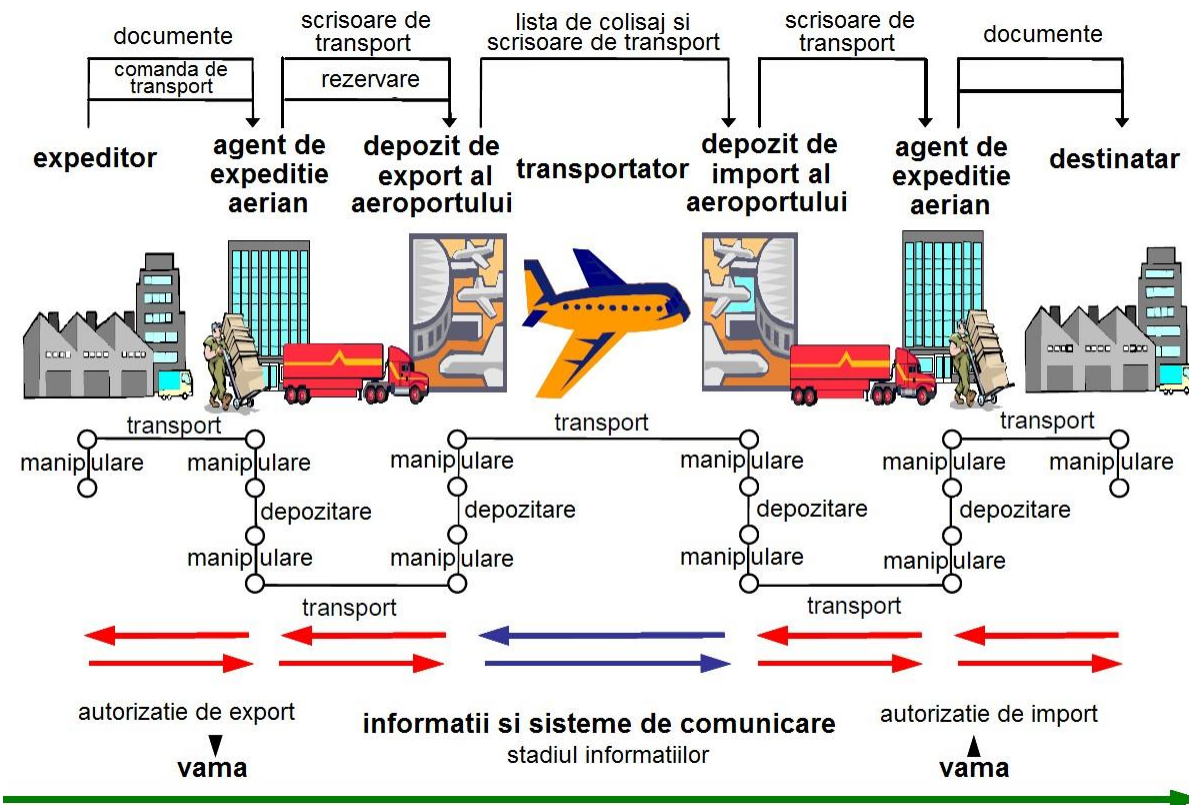


Figura 54 - Lanțul de transport tradițional în industria aeriană de mărfuri

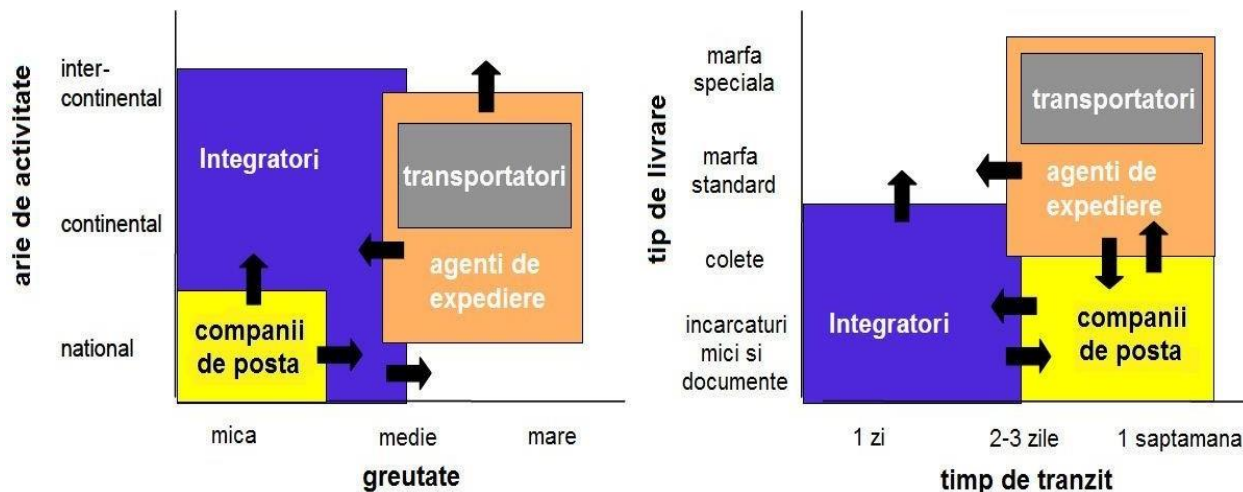


Figura 55 - Pozitionarea și evoluția pieței transportului aerian de mărfuri

Cadrul legal privind aviația civilă comercială și politici de operare ale companiilor aeriene

Începând cu 1 ianuarie 2007, odată cu aderarea României la Uniunea Europeană, în România s-au produs modificări majore în ceea ce privește reglementarea transportului aerian.

Aceste schimbări la nivel național au implicat și redirecționările activității desfășurate de principalii actori în aviația civilă din România: aeroporturile și companiile aeriene.

Reglementările care guvernează activitatea unui aeroport și organismele internaționale și interne responsabile cu emiterea și aplicarea lor sunt descrise mai jos:

- ICAO (International Civil Aviation Organization)

Organizație interguvernamentală, instituită prin Convenția de la Chicago, în 7 decembrie 1944, are ca misiune principală elaborarea de norme, practici recomandate și proceduri internaționale în domeniile tehnice ale aviației civile, precum și promovarea măsurilor de securitate aeriană. Membrii sunt statele lumii

- IATA (International Air Transport Association)

Asociația mondială a companiilor de transport aerian regulat, fondată în 1919 și reorganizată la 18 decembrie 1945, are ca misiune principală promovarea transportului aerian sigur, regulat și economic, în beneficiul popoarelor lumii și de dezvoltare a comerțului pe calea aerului. Este o organizație profesională non-profit care se ocupă cu reglementarea transportului aerian civil internațional.

- ACI (Airports Council International)

Este unica organizație globală care reprezintă aeroporturile, s-a înființat în 1991 și reprezintă interesele aeroporturilor în relația cu guvernele lumii și cu organismele internaționale cum este ICAO. Dezvoltă standarde, politici și recomandă proceduri pentru aeroporturi, furnizează informații și instruire pentru ridicarea standardelor la nivel mondial. Are sediul central la Geneva și are activitatea împărțită pe cinci regiuni (Africa, Asia –Pacific, Europa, America Latină și Caraibe, America de Nord), fiind compus din comitete și grupuri de lucru.

- AAR (Asociația Aeroporturilor din România)

S-a înființat în 1999 și reunește membri cu drepturi depline (aeroporturile din România) și membri asociați cu activități în domenii conexe domeniului de activitate aeroportuar (companii aeriene, societăți de proiectare și construcții, furnizori de produse și servicii). Aeroporturilor din România reprezintă interesele membrilor în relația cu ACI, Ministerul Transporturilor, AACR, ROMATSA, Autoritatea Națională Vamală, Poliția de Frontieră, Federația Sindicatelor Aeroportuare din România, având și rolul de a analiza și propune reglementări în domeniile: aviația civilă, siguranța pe aeroporturi, evoluția traficului aerian, strategii de dezvoltare aviatică.

- AACR (Autoritatea Aeronautică Civilă Română)

Funcționează ca regie autonomă de interes public național și își desfășoară activitatea pe baza Legii Transporturilor Codului Aerian, hotărârilor și ordonanțelor guvernamentale, ordinelor ministrului transporturilor. S-a înființat în 1991 în forma actuală și este membră JAA (Joint Aviation Authorities) cu drepturi depline. Atribuțiile principale sunt implementarea standardelor și reglementărilor europene în domeniul aviației civile, elaborarea proiectelor de reglementări, punerea în aplicare și asigurarea respectării reglementărilor aeronautice civile naționale, licențierea personalului aeronautic civil, certificarea aeronavelor, produselor și pieselor asociate destinate aeronauticii civile; înmatricularea

aeronavelor civile, inspecția și controlul acestora, evaluarea, autorizarea și supravegherea organizațiilor care desfășoară activități aeronautice civile în România, reglementarea și supravegherea siguranței operațiunilor în domeniul traficului aerian, analizarea și avizarea documentației tehnice în cazul proiectelor de dezvoltare/modernizare pentru aeroporturile naționale, ale proiectelor de standarde și reglementări în domeniile aerodromurilor/aeroporturilor conexe, menținerea standardelor de siguranță în aviația civilă română la nivel european și internațional.

- DGAC –MTI

Are ca atribuții specifice emiterea de reglementări privind certificarea agenților aeronautici civili, asigură eliberarea, prelungirea valabilității, validarea, echivalarea, modificarea, limitarea, suspendarea și revocarea documentelor de certificare a agenților aeronautici civili. De asemenea, emite reglementări specifice privind siguranța și securitatea activităților aeronautice civile și supraveghează respectarea acestora, reglementări specifice obligatorii pentru efectuarea transporturilor aeriene de mărfuri periculoase. Coordonează sistemul de securitate în domeniul aviației civile, aprobă sistemele de facilități aeronautice la nivelul aeroporturilor civile, emite reglementări specifice privind certificarea personalului aeronautic civil, asigură organizarea și funcționarea serviciilor civile de navigație aeriană în spațiul aerian al României, autorizează efectuarea zborurilor în spațiul aerian național. Avizează efectuarea de lucrări în zonele supuse servituțiilor de aeronautică civilă, asigură certificarea aerodromurilor civile și emite reglementări specifice privind raportarea și investigarea evenimentelor de aviație civilă, precum și a actelor de intervenție ilicită asupra aeronavelor civile. La solicitarea administratorului aeroportului, aprobă măsuri speciale pentru operarea aeronavelor civile a căror funcționare are impact semnificativ asupra mediului.

- ROMATSA

S-a înființat în 1991 și are ca atribuții principale organizarea și realizarea dirijării și controlului traficului aerian, asigurarea siguranței, capacității și eficienței operaționale și economice a sistemului de trafic aerian civil, aplicarea reglementărilor specifice în mod uniform și echitabil față de operatorii aerieni și sistemele de trafic aerian adiacente, cu respectarea cerințelor de protejare a mediului înconjurător și de securitate națională. ROMATSA asigură conducerea și dezvoltarea unitară a activităților de dirijare a aeronavelor aparținând utilizatorilor sau operatorilor, promovează armonizarea și integrarea în sistemul specializat european (EUROCONTROL), iar împreună cu Ministerul Apărării Naționale, asigură utilizarea coordonată a spațiului aerian al României de către aviația civilă și militară.

Politici și reglementări în domeniul transportului aerian

Libertățile aerului

Acordurile privind transportul aerian au fost definite prin Convenția Transportului Aerian Civil de la Chicago din 1944, unde 8 guverne au purtat discuții cu scopul promovării transportului aerian mondial și a stabilirii procedurilor standard de operare a curselor aeriene între state. Inițial au fost stabilite 5 libertăți ale aerului, dar, în prezent, se discută despre 9 astfel de drepturi:

- acordarea reciprocă a drepturilor de survol;

- dreptul de a realiza escale tehnice;
 - dreptul de a transporta pasagerii, marfa și poșta din țara de reședință spre altă țară;
 - dreptul de a transporta pasageri, mărfuri și poșta din altă țară spre țara de reședință;
 - dreptul de a transporta pasageri, mărfuri și poșta din țara de reședință către o a doua țară și, de acolo, către o a treia țară; aici există două sub-categorii:
 - beyond fifth freedom permite transportul pasagerilor din a doua țară către a treia, iar
 - intermediate fifth freedom permite transportul pasagerilor dinspre a treia țară către a doua.
- transportul pasagerilor, poștei și mărfurilor între 2 țări, cu o companie aeriană care nu aparține nici uneia din cele 2 țări, dar care operează via țara de proveniență a companiei; transportul pasagerilor și mărfurilor direct între 2 state de către o companie aeriana care nu aparține nici uneia din cele 2 țări;
- transportul pasagerilor și mărfurilor în interiorul unei alte țări (cabotaj), pe o ruta care are originea sau destinația în țara de reședință a companiei aeriene;
 - transportul pasagerilor și mărfurilor în interiorul unei alte țări.

Politica Spațiului Aerian Comun Presupune:

- Liber acces pentru toate companiile aeriene;
- Capacități și frecvențe nelimitate pe toate liniile aeriene;
- Autorizarea operării în orice punct al tuturor părților, fără restricții, cu posibilitatea deservirii punctelor “intermediare” și a “punctelor mai departe” (libertatea a 5-a) și autorizarea exploatarea unui număr nelimitat de avioane de capacitate mai mică spre/dinspre puncte de intrare internațională;
- Flexibilitate tarifară;
- Acorduri liberale în domeniul charterelor;
- Acorduri liberale în domeniul transportului cu mărfuri;
- Posibilitatea transportatorilor de a-și converti veniturile în valută forte și de a le repatria fără restricții;
- Posibilitatea acordurilor de reglementări în partaj (code sharing);
- Autorizarea companiilor de a-și asigura propriul serviciu la sol pe teritoriu străin;
- Posibilitatea încheierii libere de acorduri comerciale relative la operațiuni aeriene;
- Exploatarea și accesul nediscriminatoriu la sistemele de rezervări.

Rețeaua în stea “hub and spoke”

Rețeaua în stea este acea rețea care leagă aeroporturi cu trafic mic la un aeroport pivot către care converg pasagerii și de unde aceștia, prin asigurarea zborurilor în corespondență, sunt dirijați către destinațiile lor finale. Aceste tipuri de rețele în stea (hub-uri) cresc timpul parcurs între anumite destinații, în raport cu zborurile directe, însă oferă un număr mult mai mare de frecvențe și destinații (sistemul

corespunde unei strategii de concentrare a ofertei în spațiu –un aeroport pivot și câteva axe privilegiate și timp –perioade de afluență mare care alternează cu timpi morți).

MCT-minimum connecting time

Reprezintă perioada standard necesară pentru realizarea unei conexiuni între două zboruri într-un aeroport, determinată de companiile aeriene care operează pe respectivul aeroport și agreată în prealabil cu autoritățile aeroportuare. Fiecare aeroport, în funcție de infrastructura aeroportuară, trebuie să-și definească și publice MCT-ul, acesta fiind necesar companiilor aeriene în stabilirea orarilor de operare a curselor aeriene.

Tipuri de companii de transport aerian

- Companii aeriene tradiționale

Companiile tradiționale operează în general de pe aeroporturile bază în sistem de rețea HUB. Aceste tipuri de rețele în stea (hub-uri) cresc timpul parcurs între anumite destinații, în raport cu zborurile directe, însă oferă un număr mult mai mare de frecvențe și destinații (sistemul corespunde unei strategii de concentrare a ofertei în spațiu –un aeroport pivot și câteva axe privilegiate, și timp –perioade de afluență mare care alternează cu timpi morți).

- Companiile aeriene low-cost (LCC)

Au următoarele caracteristici principale:

- tarifele nu sunt reglementate;
- este impusă vânzarea directă;
- inițial transportau doar trafic turistic. În prezent transportă și mult trafic de business;
- mesele la bord nu sunt incluse în costul biletului;
- au o tendință de creștere, ponderea segmentului low cost în total trafic aerian de pasageri înregistrând creșteri semnificative în ultimii ani.

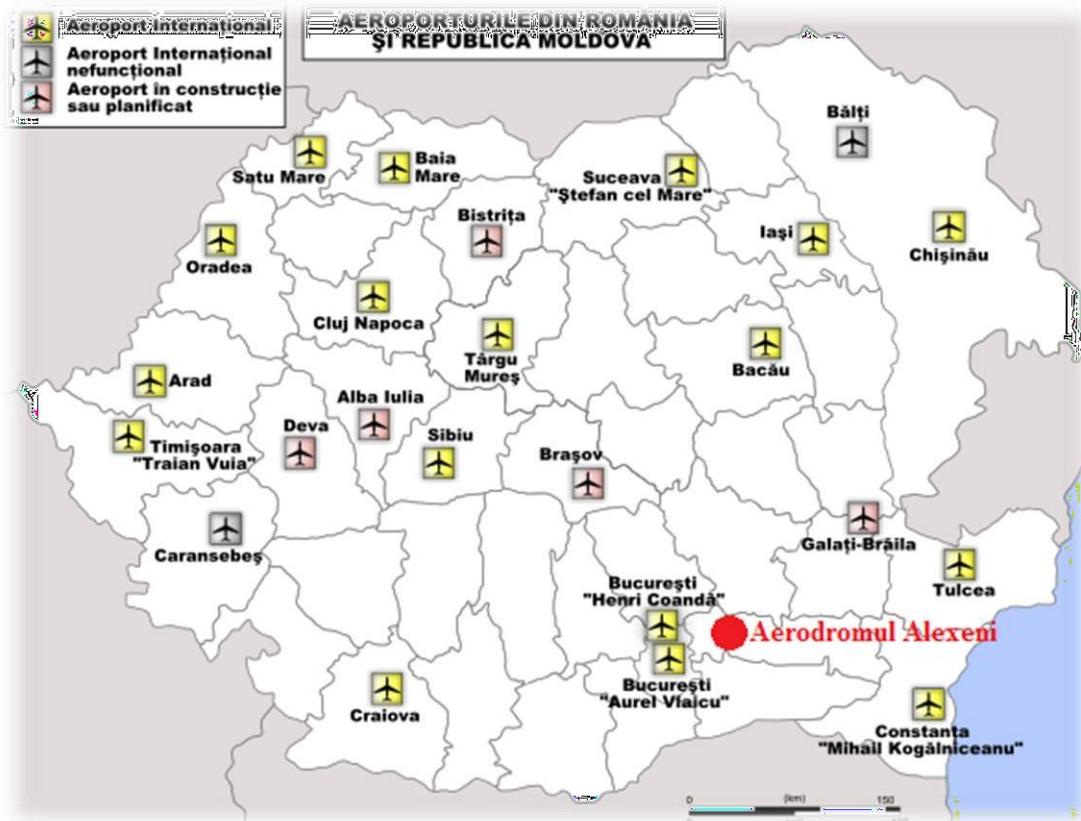
Cele mai mari companii aeriene low cost din Europa, din punct de vedere al numărului de pasageri transportați sunt Ryan Air, Easyjet și Air Berlin. În România, cei mai mari transportatori low-cost sunt compania aeriană Wizzair din Ungaria și compania aeriană românească Blue Air.

Principalele companii aeriene tradiționale de linie care operează în România sunt reprezentate de: Tarom, Air France, KLM - Royal Dutch AIRLINES, Lufthansa, British Airways, Austrian Airlines, Malev, EL AL, Turkish Airlines, LOT Polish Airlines, Aeroflot – Russian Airlines, iar în ce privește companiile low-cost: Wizzair, Blue Air.

3.5 Alte aeroporturi din zonele învecinate cu Alexeni

După cum se poate observa și din figura următoare, aeroporturile din zonele învecinate cu aerodromul Alexeni sunt:

- Aeroportul Internațional Henri Coandă, București
- Aeroportul Internațional Aurel Vlaicu, București
- Aeroportul Internațional Mihail Kogălniceanu, Constanța
- Aeroportul Delta Dunării, Tulcea
- Aeroportul Internațional George Enescu, Bacău
- Aeroportul Internațional Dunărea de Jos, Galați – aeroport în construcție
- Aeroportul Internațional Brașov – aeroport în construcție



Sursa: www.ro.wikipedia.org

Figura 56 - Harta aeroporturilor din România

Aeroportul Internațional Henri Coandă, București



Aeroportul Internațional Henri Coandă (IATA: OTP, ICAO: LROP) este cel mai mare aeroport din România și este situat la o distanță de 16 km de centrul Bucureștiului, în orașul Otopeni, județul Ilfov.

Pe Aeroportul Internațional Henri Coandă București operează aeronave ale căror dimensiuni se încadrează în categoriile A – E.

În perioada 2006-2019, numărul pasagerilor care au tranzitat Aeroportul Internațional Henri Coandă a fost în creștere în fiecare an ajungând de la 3.497.938 pasageri în anul 2006 la 14.800.000 în anul 2019. Excepție a făcut anul 2009 când numărul pasagerilor a cunoscut o ușoară scădere față de anul 2008 (11,65%).

Caracteristici tehnico-operaționale (sursa: www.bucharestairports.ro)

Nume oficial: Aeroportul Internațional Henri Coandă București

Nume alternativ: Aeroportul Internațional București Otopeni

Operator aeroport: Compania Națională Aeroporturi București

Airport reference code: 4 E

OACI CODE: LROP

IATA CODE: OTP

Latitudine: 44.572161

Longitudine: 26.1022178

Localizare: Oraș Otopeni, Județul Ilfov, 16,5 km. Nord față de centrul Bucureștiului

Referință față de UTC: + 2 (+3DT)

Orar de operare: 24/7.

Mijloace de navigație: SSR / radar primar, ILS / DME, NDB, Transmisometre pentru determinare RVR

Mijloace de salvare și luptă împotriva incendiilor: specifice pentru CAT 9 OACI

Piste:2

08 R - 26L : 3500 m x 45 m, 11484 x 148 feet

- ◆ 08 R pista cu apropiere de precizie CAT III B
- ◆ 26 L pista cu apropiere de precizie CAT II

08 L - 26 R : 3500 m x 45 m, 11484 x 148 feet

- ◆ 08 L pista cu apropiere de precizie CAT III A
- ◆ 26 R pista cu apropiere de precizie CAT II.

Suprafață totală aeroport: 605 ha.

Platforme: 2

Suprafața platformelor: 274.800 m.p.

Locuri de parcare aeronave: 45

Capacitate operațională: 39 mișcări aeronave/oră

Terminale: 2

Capacitate de procesare:

- ◆ 6.000.000 pasageri/an (Nivel de Servicii B)
- ◆ 2300 pasageri/oră de vârf/flux
- ◆ ghișee check-in: 104
- ◆ porți îmbarcare: 38 (14 pentru îmbarcarea la burduf & 24 pentru îmbarcarea cu autobuzul)
- ◆ carusel bagaje: 6

Capacitate parcări publice: 1849 locuri de parcare (din care 669 locuri parcare pe termen lung).

Principalele tipuri de aeronave care au operat pe Aeroportul Internațional Henri Coandă în perioada ianuarie – septembrie 2019 (după numărul de mișcări) au fost B738, A320, A321, AT45, B737.

Comaniile aeriene care au operat pe AIHCB în perioada ianuarie – septembrie 2019 (după numărul de pasageri) au fost Wizz Air, Tarom, Blue Air, Ryanair, Lufthansa, Austrian Airlines, Turkish Airlines, KLM, Air France, British Airways.

Pe de altă parte, statistica CNAB relevă faptul că, la nivelul anului trecut 2019, au fost consemnate 145.002 de mișcări de aeronave (aterizări și decolări) pe cele două aeroporturi ale Capitalei, în creștere cu 5,23% față de anul 2018, din care 123.407 de mișcări de aeronave pe Otopeni.

În prezent, pe Aeroportul Internațional „Henri Coandă” București operează 57 de companii aeriene, care transportă pasageri către 131 destinații.

În perioada ianuarie – septembrie 2019, pasagerii Aeroportului AIHCB au avut ca destinație aeroporturi din Londra, Viena, Paris, Roma, Tel-Aviv, Istanbul, Milano, Amsterdam, Bruxelles, Timișoara.

Potrivit CNAB, din totalul de 14.729.894 de pasageri, 14.707.376 de pasageri au tranzitat Aeroportul „Henri Coandă” (+6,38% față de 2018), respectiv 25.518 de pasageri a fost înregistrat pe Aeroportul Internațional „Aurel Vlaicu” (+24,17%).

Un număr de 13,819 milioane de pasageri au tranzitat, în 2018, aeroportul Henri Coandă din București, în creștere cu 7,9% comparativ cu 2017, ceea ce îl plasează pe locul 34 în clasamentul celor mai aglomerate aeroporturi din UE, în creștere față de locul 37 în 2017, arată datele publicate de Eurostat.

Aeroportul Internațional Aurel Vlaicu, București



Aeroportul Internațional Aurel Vlaicu (IATA: BBU, ICAO: LRBS) este din punct de vedere al traficului de călători al doilea ca mărime din România, după Aeroportul Internațional Henri Coandă București și este situat la 8,5 km nord de București, pe DN1. Acesta dispune de o pistă de 3200 m lungime și 60 m lățime.

Potrivit datelor furnizate de Compania Națională Aeroporturi București (CNAB), la nivelul anului 2019, pe Aeroportul Internațional „Aurel Vlaicu” au fost înregistrași un număr de 25.518 de pasageri ceea ce reprezintă o creștere de +24,17%, față de anul anterior.

Statistica CNAB relevă încă o dată faptul că, la nivelul anului 2019, au fost consemnate 145.002 de mișcări de aeronave (aterizări și decolări) pe cele două aeroporturi ale Capitalei- Aeroportul Internațional „Henri Coandă” din București și Aeroportul Internațional București-Băneasa „Aurel Vlaicu”, în creștere cu 5,23% față de anul 2018, din care 123.407 de mișcări de aeronave pe Otopeni și 21.595 de mișcări pe Băneasa.

Caracteristici tehnico-operaționale (sursa: www.bucharestairports.ro)

Indicator de locație și denumire: LRBS-BUCURESTI / Băneasa - Aurel Vlaicu Cod IATA / ICAO BBU / LRBS

Poziționare geografică: Lat. 4430,2'N Long. 2602,0' E

Cota aerodrom: 91m

Temperatura de referință: 24,9 C

Variație magnetică: 29' E (1966)

Altitudine de tranziție: 1200m

Indicator de locație și denumire: LRBS-BUCURESTI / Băneasa - Aurel Vlaicu Cod IATA / ICAO BBU / LRBS

Poziționare geografică: Lat. 4430,2'N Long. 2602,0' E

Cota aerodrom: 91m

Temperatura de referință: 24,9 C

Variație magnetică: 29' E (1966)

Altitudine de tranziție: 1200m

Operațional: H24 (Administrativ, Vamă, Frontieră, Asistență medicală, Alimentare cu combustibil, Handling, Securitate, Degivrare).

Pistă: 3200 m

Platformă: 22 locuri

Mijloace de navigație: ILS, SRE, PAPI, PAR

Mijloace de salvare si lupta împotriva incendiilor specifice: pentru categoria 8 OACI

Capacitate operațională: 15 mișcări aeronave / oră

Capacitate de procesare pasageri: 1000 pax / oră

Operational: H24 (Administrativ, Vamă, Frontieră, Asistență medicală, Alimentare cu combustibil, Handling, Securitate, Degivrare).

Pistă: 3200 m

Platformă: 22 locuri

Mijloace de navigație: ILS, SRE, PAPI, PAR

Mijloace de salvare si lupta împotriva incendiilor specifice: pentru categoria 8 OACI

Capacitate operațională: 15 mișcări aeronave / oră

Capacitate de procesare pasageri: 1000 pax / oră

Direcția și distanța de oraș: 8,5 km Nord de București

Principalele tipuri de aeronave care au operat pe Aeroportul Internațional Aurel Vlaicu în perioada ianuarie – septembrie 2019 (după numărul de mișcări) au fost C172, P06T, PA34, AS65, B763.

Aeroportul Internațional Mihail Kogălniceanu, Constanța

Aeroportul Internațional Mihail Kogălniceanu (IATA: CND, ICAO: LRCK) este un important aeroport din România fiind membru permanent A.C.I. Europe și al Asociației Aeroporturilor din România (AAR).

Amplasat în partea de N-NV a municipiului Constanța, aeroportul deține o poziție geo-strategică importantă față de obiectivele economice de interes național și internațional, fiind situat la 26 km de Constanța, la 14 km de Canalul Dunăre-Marea Neagră și la aproximativ 100 km de Delta Dunării. De

asemenea, aeroportul are conexiuni cu importante căi de transport rutier (drumurile europene E60 și E87), transport feroviar (magistrala de cale ferată București-Fetești-Constanța).



Construit în 1955, ca bază aeriană militară, Aeroportul Mihail Kogălniceanu a fost deschis pentru operațiuni civile în mai 1960, când a înlocuit vechiul aeroport Palas (fondat în 1932).

Este principalul aeroport al regiunii Dobruja și oferă acces la județul Constanța, Portul Constanța și stațiunile din Marea Neagră. Aeroportul este numit în onoarea lui Mihail Kogălniceanu, al treilea prim-ministru al României.

În anul 2016, Aeroportul Internațional Mihail Kogălniceanu a avut un flux de 127.635 de pasageri, ceea ce reprezintă o creștere de 34,9% față de anul 2015.

Activitatea Aeroportului Internațional Mihail Kogălniceanu Constanța este în strânsă legătură cu dezvoltarea economică a regiunii în care este amplasat. Politica flexibilă și stimulativă de tarifare a serviciilor oferite companiilor aeriene, creșterea și diversificarea serviciilor oferite pasagerilor și operatorilor aerieni cât și aplicarea unei politici active de marketing, alcătuiesc strategia de dezvoltare continuă a traficului aeroportuar.

Printre companiile care folosesc aeroportul se numără Blue Air, Turkish Airlines, Wizz Air.

Aeroportul Delta Dunării, Tulcea



Aeroportul Delta Dunării (IATA: TCE, ICAO: LRTC) este situat 2 km sud față de localitatea Cataloi și la 15 km față de Municipiul Tulcea. Este al doilea aeroport (din două operaționale) ca importanță din Dobrogea după Aeroportul Internațional Mihail Kogălniceanu.

Facilități și dotări (sursa: www.aeroportul-tulcea.ro)

Pistă betonată: 2000 x 30 m ; acostament 7,5 m

Cale de rulaj: 150 x 24 m

Platforma de îmbarcare / debarcare pasageri: 170 x 70 m (în curs de modernizare – marirea cu 170 x70m)
70% realizată

Balizaj luminos nou și de ultimă generație de înaltă intensitate CAT II:

- ◆ Pistă de decolare – aterizare: marginal, axial, praguri, TDZ, PAPI 34,16
- ◆ Fir Director

Mijloace de navigație: RFA, RFI, VOR / DME, ILS

Aeroportul Delta Dunării este autorizat ca distribuitor de produse aeronautice civile de Autoritatea Aeronautică Civilă Română JET A1 și AvGas100LL. Dispune de propriul depozit de carburanți de aviație cu următoarele capacități și tipuri de carburant:

- ◆ 100 tone petrol turboreactor JET A1
- ◆ 30 tone benzină de aviație AvGas 100LL

Categoria de salvare și lupta cu focul: 7

Asistență meteo aeronautică

Handlingul pasagerilor și bagajelor

Acces controlat în aeroport și zona de operațiuni aeriene

Facilități pentru pasageri:

- ◆ Terminal plecări
- ◆ Terminal sosiri
- ◆ Aerogară cu o capacitate de 120 de pasageri / ora
- ◆ Salon de regrupare cu o capacitate de 40 de pasageri
- ◆ Salon V.I.P. cu o capacitate de 20 pasageri, bar aerogară
- ◆ Facilități pentru persoane cu mobilitate redusă

Pe aeroportul Delta Dunării nu s-au mai înregistrat până la nivelul începutul anului 2020 curse regulate de 27 de ani.

Din aprilie 2020 aeroportul va fi deschis pentru o primă cursă charter.

Aeroportul Internațional George Enescu, Bacău



Aeroportul Internațional George Enescu (cod IATA: BCM, cod ICAO: LRBC) este un aeroport internațional situat la 5 km sud de Bacău. Aeroportul a fost deschis pentru transportul public de pasageri și bunuri pe data de 1 aprilie 1946, fiind cel mai mare din nord-estul României, deservind atât populația județului Bacău cât și populația din județele

învecinate.

Actualul sediu al aeroportului a fost deschis oficial în anul 1971. Pe 30 decembrie 1975 aeroportul din Bacău a fost desemnat prin decret prezidențial aeroport internațional, statut reconfirmat prin Ordinul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii din 2011. În 1997 aeroportul devine membru A.C.I. (Airports Council International) iar în 2005 a fost suspus unui proces de mărire și modernizare.

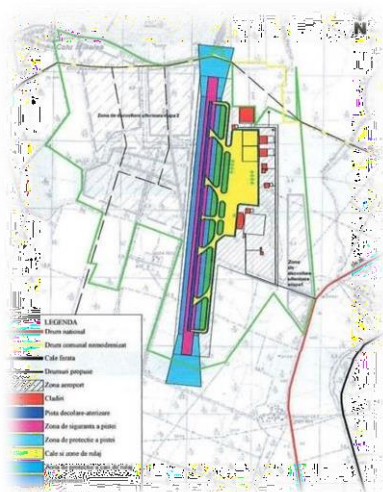
Poziția geografică din centrul Moldovei, la mică distanță de orașele principale ale regiunii, conectarea ușoară la linia feroviară și la drumul european E85 facilitează accesul populației la aeroport reprezentând atuuri importante pentru dezvoltarea viitoare.

În anul 2017 a fost dat în folosință noul Terminal de pasageri.

Numărul de pasageri care au tranzitat AIGE Bacău în 2018 a fost de 447.531 având ca destinații aeroporturi din Londra, Roma, Bergamo, Torino, iar din vara anului 2018 a fost introdusă cursa Bacău-București (Otopeni).

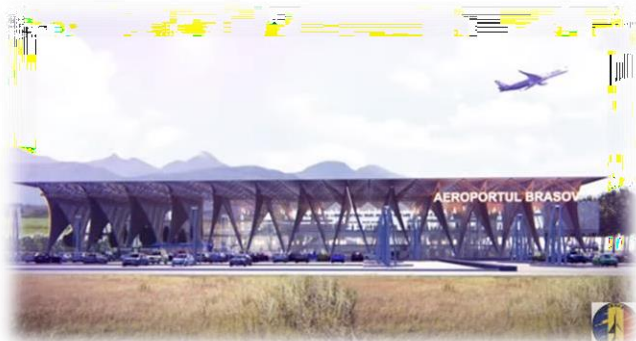
Aeroportul este destinat atât traficului civil de călători și marfă cât și celui militar. Este avut vedere un proiect de modernizare ce constă în construirea unui nou terminal cu o capacitate de 450 pasageri/flux/oră, modernizarea pistei cu o capacitate portantă de 65 PCN și cu sistem de iluminat conform CAT II, modernizarea căilor de rulare pentru a facilita dezvoltarea viitoare a traficului, extinderea platformelor în vederea asigurării spațiilor de parcare și operare la sol a aeronavelor, construirea de noi facilități și utilități PSI, Cargo, Turn de Control precum și a rețelei de drumuri interne, amenajarea în zona publică a unei parcări cu o suprafață de 6500 mp.

Aeroportul Internațional Dunărea de Jos, Galați – aeroport în construcție



Aeroportul Internațional Dunărea de Jos este în prezent în construcție la circa 18 kilometri față de limita municipiului Galați și la 24 km față de limita Brăilei. În faza de pornire, vor fi trei terminale, plecări, sosiri și marfă. Acest aeroport va face parte din planul de transport general și va fi legat de noua centură a orașului Galați, care va fi cu regim de autostradă și în lungime de 33 de kilometri, dar și cu podul peste Dunăre de lângă Brăila.

Aeroportul Internațional Brașov – aeroport în construcție



În prezent, aeroportul internațional Brașov este în construcție la Ghimbav, la o distanță de 12 km de Brașov. Pista va avea o lungime de 2820 m o lățime de 45 m și acostamente betonate de câte 7,5 m. Pe viitoarea pistă va putea ateriza și decola orice tip de avion, cu excepția lui A380, pentru care trebuie un terminal special și o pistă mai lungă.

Concurența indirectă pentru transportul aerian și aeroporturi

Concurența indirectă pentru transportul aerian este reprezentată de transportul terestru. În România, transportul rutier de pasageri și marfă reprezintă încă un concurent important pentru companiile aeriene și, deci, implicit pentru aeroporturi, avantajele majore fiind reprezentate de tarifele pentru pasageri și pentru excedentul de bagaj, practicate de transportatorii rutieri (tarifele sunt mai mici și nu se adaugă taxe suplimentare ca în cazul transportului aerian), precum și de preluarea pasagerilor “de acasă”, autocarele având foarte multe stații pe rută, atât în România cât și în extern.

Dezavantajul major în cazul transportului rutier îl reprezintă însă durata călătoriei, în special pentru rutele lungi: Spania, Marea Britanie, Scandinavia.

Piața transportului rutier de pasageri este dominată de cei doi mari operatori Atlassib și Eurolines România.

Transportul rutier de marfă se compune din transport cargo prin curierat rapid/ companii de transport și logistică și firme de curierat rapid. Între companiile prezente pe piața din România amintim: DHL, TNT, Fan Courier, UPS

Ca și în cazul transportului rutier de pasageri, în România sunt prezente sute de companii care asigură transport rutier de marfă, existând o ofertă extrem de mare, dar calitatea și condițiile de transport asigurate de acestea sunt extrem de precare și nu respectă reglementările în vigoare impuse în activitatea de transport de pasageri și marfă.

3.6 Motivele care justifică realizarea concesiunii

Amplasarea geografică favorabilă, condițiile meteorologice ce permit un grad crescut de vizibilitate necesar operațiunilor aeriene civile, dar și creșterea volumului traficului aerian de pasageri și marfă în țara

noastră în ultimii ani sunt principalele argumente în favoarea construirii unui aeroport de pasageri și mărfuri la Alexeni.

Proiectul de dezvoltare – Aeroport de pasageri și mărfuri Alexeni este foarte important atât din punct de vedere al dezvoltării economice generale a tuturor județelor din România în general și a județelor din regiunea de dezvoltare Sud-Muntenia (Argeș, Călărași, Dâmbovița, Ialomița, Giurgiu, Prahova și Teleorman) în particular, cât și a obiectivului de a asigura servicii de calitate pasagerilor, însoțitorilor acestora, companiilor aeriene care operează pe aeroport, companiilor care au activitate în aeroport sau în proximitatea acestuia. Concesionarul bunurilor de la Alexeni va avea obligația de a realiza pe fostul amplasament un aeroport de pasageri și mărfuri iar conex acestuia un centru de instruire sintetică pentru piloți dotat cu simulator pentru Airbus A320 și un hangar de mentenanță de nivel complex pentru aeronave și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc prin valorificarea elementelor constructive deja existente.

Aeroportul reprezintă o poartă de acces către transportul aeronauc, și reprezintă un stimul determinant pentru turism, călătorii de afaceri și conectarea la lanțurile globale de aprovizionare. Pentru călătorii care sosesc pe un aeroport, aeroportul reprezintă o prima impresie despre orașul sau țara pe care o vizitează. Iar pentru cei care pleacă de pe un aeroport, timpul petrecut pe aeroport poate fi echivalent cu cel petrecut în zbor.

Crearea unei rețele de autostrăzi care să aducă România mai aproape de piețele UE, trebuie secundată și de dezvoltarea unei infrastructuri de aeroporturi, care să reducă distanțele dintre oamenii și firmele din România și oportunitățile din UE. Transportul aerian de pasageri și mărfuri reprezintă cel mai rapid și mai sigur mod de transport.

În acest context, se poate considera oportună implantarea unui nod de circulație aeriană într-o zonă care prezintă un interes major din punctul de vedere al dezvoltării căilor de comunicație, zona din nord-estul Bucureștiului urmând astfel exemplul situațiilor existente în marile conurbații din lume.

Situația actuală relevă faptul că, din cauza urbanizării pronunțate a zonei de nord a Capitalei, este imposibilă extinderea sistemului de instalații aeroportuare ale celor două aeroporturi deja existente în proximitatea sa pentru a prelua mai mult trafic, în condițiile în care creșterea traficului aerian este constantă. Se limitează astfel posibilitatea de absorbție a întregului trafic la nivel regional. În ciuda lucrărilor de extindere a Aeroportului Internațional Henri Coanda, există câteva probleme care nu își pot găsi răspunsul: gradul de urbanizare ridicat al vecinătății aeroportului nu permite extinderea sistemului de piste pentru a deservi aeronave de generație nouă. De asemenea, nu există spațiu pentru a se realiza un sistem de alei de ieșire rapidă astfel încât numărul de mișcări pe oră să fie mărit; distanța dintre piste nu permite operarea simultană a aeronavelor. Legătura aeroportului cu orașul este rezolvată exclusiv prin intermediul DN1, pe cea mai aglomerată secțiune a sa.

O dezvoltare durabilă a mediului de afaceri din România este de neconceput fără dezvoltarea conexiunilor către mediile externe. Dat fiind faptul că sunt foarte flexibile și mobile, diferite forme de investiții nu au nevoie numai de canale foarte bune de comunicare, ci și de soluții de transport rapide. Exact aceste forme de investiții sunt cele care au tendința de a susține sectoarele economice bazate pe cunoaștere, în privința cărora România deține un potențial semnificativ. Nu în ultimul rând, un segment extrem de profitabil al

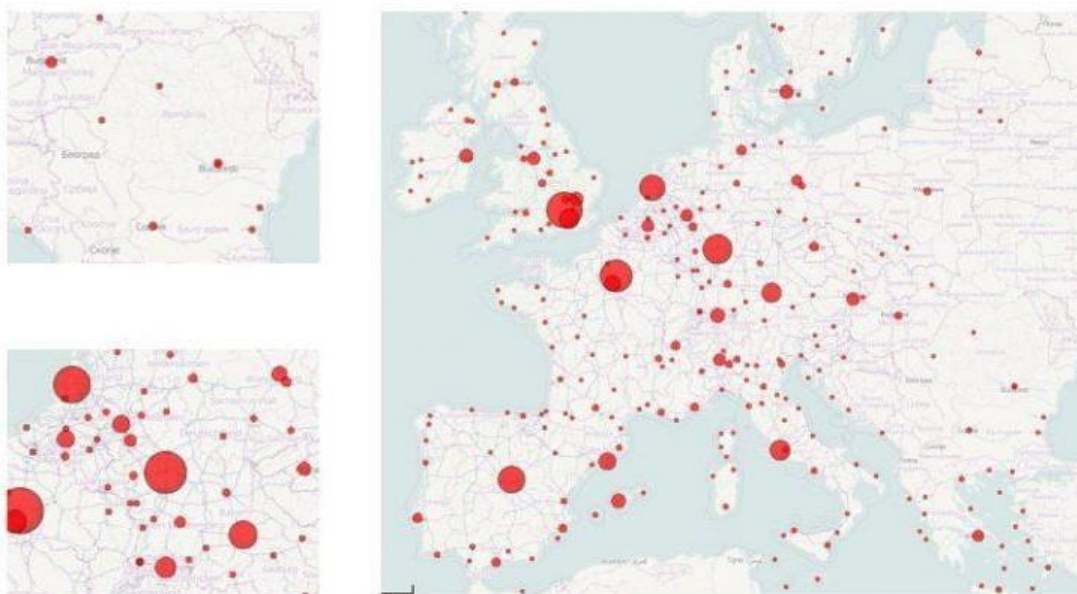
turismului se bazează pe traficul aerian. În afara faptului că furnizează o categorie înstărită de clienți la hotelurile și serviciile turistice, turismul de distanță lungă pune în mod decisiv o țară pe harta destinațiilor interesante.

Pentru ca un aeroport nou să fie competitiv și să preia trafic din piață, el trebuie să depășească rapid și eficient provocările cu care se confruntă celelalte aeroporturi. Niciun aeroport de pasageri din România nu are conexiune de tren, metrou sau tramvai. Niciunul dintre aeroporturile principale din România către care putem privi (Otopeni, Cluj, Timișoara, Iași, Sibiu) nu au un terminal de autobuze și autocare care să deservească altceva decât orașul din proximitate.

La ora actuală dezvoltarea unui aeroport la Alexeni nu este prezăcută în masterplanuri și nici nu au existat studii anterioare de fezabilitate, studii de piață, analize cost-beneficiu pentru acesta.

Sunt teorii care susțin că pasagerii preferă să plece și să aterizeze de pe aeroporturi apropiate de reședința și respectiv destinația lor și vor prefera cât mai puține conexiuni aeriene, indiferent că vor călători pentru afaceri, vacanță sau familie. Acest lucru însă pare să fie mai degrabă valabil în Statele Unite ale Americii, unde pasagerii preferă să plătească un pic mai mult pentru a călători cât mai direct – plecare via aeroportul cel mai apropiat rezidenței, cât mai puține conexiuni, sosire via aeroportul cel mai apropiat destinației. În Europa, pasagerii preferă să plece și să aterizeze de pe aeroporturi apropiate de reședința și respectiv destinația lor, și vor prefera cât mai puține conexiuni aeriene, indiferent că vor călători pentru afaceri, vacanță sau familie. Acest lucru însă pare să fie mai degrabă valabil în Statele Unite ale Americii, unde pasagerii preferă să plătească un pic mai mult pentru a călători cât mai direct – plecare via aeroportul cel mai apropiat rezidenței, cât mai puține conexiuni, sosire via aeroportul cel mai apropiat destinației.

Dar, spre deosebire de Europa, în SUA distanța între aeroporturi este foarte mare și există conexiuni aeriene între aproape toate destinațiile. Europa este în schimb înțesată de aeroporturi. Harta de mai jos indică aeroporturile cu un trafic peste 1.000.000 pasageri/an.



Sursa: https://wikivisually.com/lang-fr/wiki/Liste_des_a%C3%A9roports_en_Europe

Figura 57 – Amplasare aeroporturi din Europa cu un trafic de peste 1.000.000 pasageri pe an

Am putea expedia rapid diferențele vizibile în această harta pe seama decalajelor economice între cele două regiuni. Dar gradul de utilizare al transportului aerian în România este scăzut în comparație cu majoritatea țărilor din UE, disproporțional cu diferențele economice.

Comportamentul pasagerilor este unul complex și depinde de mult mai mulți factori decât doar ariile de acoperire. Proximitatea față de mai multe aeroporturi, pe razele lor de 60/90/120 minute nu reflectă alte criterii importante în alegerea unui aeroport, cum ar fi destinațiile și prețul.

Sunt două aspecte importante în ce privește proiectului aeroportului: capacitățile tehnice și modelul de operare. Atunci când vorbim de capacități tehnice, trebuie să luăm experiența și capacitatea umană, tehnică și operațională a celui care dezvoltă proiectul de a face un astfel de proiect. Experiența investitorului înseamnă dacă are la activ un proiect asemănător. Capacitate înseamnă dacă are o echipă multidisciplinară, competență tehnic și motivată care să lucreze exclusiv la acest proiect.

În ultimii zeci de ani nu a mai fost construit niciun aeroport de la zero în România. Desigur, s-au modernizat aeroporturi precum Otopeni, Cluj, Iași sau Sibiu dar au avut parte de investiții majore, niciunul nu a pornit de la zero.

Motive de ordin economic

Transportul aerian constituie o activitate strategică puternic corelată cu sistemul economic și care prezintă o integrare atât la nivel sectorial, teritorial, cât și internațional cu potențiale efecte multiplicative asupra veniturilor, ocupării forței de muncă și consumului. Stimularea dezvoltării altor sectoare economice de

către transportul aerian se reflectă nu numai prin crearea de produs intern brut și de locuri de muncă și în alte domenii aflate în stransă legătură cu acesta (cum ar fi turismul). Pe de altă parte, congestia traficului, adesea cauzată și de fluxurile turistice, restricționează capacitatea de transport.

Transporturile aeriene constituie o componentă importantă a economiei mondiale, stimulând în același timp evoluția industriei turismului. Cu o istorie relativ scurtă față de celelalte moduri de călătorie, ele ocupă în prezent un loc privilegiat în rândul preferințelor oamenilor de afaceri, a turiștilor și a călătorilor în general, mai ales în cazul deplasărilor pe distanțe medii și mari. În ultimele decenii, schimbările produse în regimul de reglementari, evenimentele economice și politice petrecute la nivel global și intensificarea experienței pasagerilor au determinat transformări evidente în redirecționarea fluxurilor de transport internaționale, și implicit în opțiunea lor pentru un anumit mijloc de călătorie.

Astfel, se poate spune că, în ultimii ani, domeniul transporturilor a cunoscut o evoluție ascendentă pe plan național, având efecte pozitive majore la nivelul structurilor locale.

Toate tipurile de călătorii sunt utilizate de către călătorii care, urmăresc în principal reducerea timpului de deplasare și creșterea celui petrecut la destinația finală, fie de afaceri sau de vacanță.

Prin urmare transporturile interferează cu componente ale prestației turistice, influențând sensibil gradul de satisfacție a turiștilor.

Realizarea unui aeroport la Alexeni cu funcție de cargo este oportună în condițiile în care Aeroportul Henri Coandă este supraîncărcat datorită cererilor existente de servicii. De asemenea, cu excepția Aeroportului Otopeni nu există un alt aeroport de marfă în România care ar putea asigura un volum mare de servicii de acest gen. Creșterea volumului de mărfuri transportate constituie un argument puternic pentru deschiderea unui aeroport în Alexeni.

Dezvoltarea aeroportului regional și a celorlalte funcțiuni propuse va influența pozitiv întreaga zonă deservită și va conduce la:

- Creșterea numărului de locuri de muncă;
- Atragerea de capital străin;
- Crearea unei infrastructuri de transport ce va favoriza dezvoltarea economică a întregii zone deservite: industrie, agricultura, turism, servicii etc.;
- Obținerea de venituri suplimentare la bugetul local prin colectare de taxe și impozite;
- Crearea pe măsura creșterii traficului de pasageri din clasa turiștilor, a condițiilor infrastructurii turistice.

Faptul că în zona propusă a dezvoltării aeroportului există cale ferată reprezintă un punct forte. Prin reluarea funcționării activității feroviare de la Alexeni (în prezent stația de cale ferată nefiind operabilă) se vor crea premise pentru o conectivitate rapidă a pasagerilor spre alte locuri și un acces direct la capitală. Alexeni este de asemenea plasat la o distanță de numai 5 km de gara Urziceni. Situația Alexeni în proximitatea coridoarelor europene de transport și accesul direct la cele mai importante piețe românești, prin transport rutier (drumuri naționale și județene, cu legătură la Austruada A2), feroviar (magistrala

București - Constanța) și fluvial (Dunărea și Brațul Borcea) pledează în vederea dezvoltării unui aeroport regional la Alexeni.

O particularitate aparte, ce are multiple implicații de ordin socio-economic este reprezentată de faptul că regiunea Sud Muntenia este singura regiune din țară ce conține o regiune enclavă în partea mediană și anume regiunea București-Ilfov. Un alt aspect favorabil îl reprezintă și prezența, în partea de sud, a fluviului Dunărea, fapt ce oferă posibilitatea de a avea conexiuni cu cele opt țări riverane, iar prin intermediul canalului Dunăre – Marea Neagră de a avea ieșire la Marea Neagră și acces la portul Constanța, principala poartă maritimă a țării.

Dezvoltarea aeroportului ar putea reprezenta pentru zona Sud-Muntenia o revigorare economică, cunoscând faptul că din punct de vedere economic zona este cotate mai slab decât alte zone de dezvoltare ale țării. Existența în centrul regiunii dar nefăcând parte din aceasta a capitalei țării, București, parte componentă a Regiunii București-Ilfov, constituie prin infrastructura socială și instituțională existentă și prin aeroportul internațional Otopeni, un real avantaj.

Lipsa unei infrastructuri optime face ca zona de est a regiunii Sud Muntenia să fie una cu mari disparități socio-economice, necapitalizându-se proximitatea față de București, investițiile concentrându-se în patruleterul format de București - Ploiești - Târgoviște și Pitești. Insuficiența resurselor financiare la nivel național și regional destinate reabilitării și modernizării infrastructurii de transport constituie una din multiplele cauze care au condus la starea precară a acesteia, având drept consecință slaba mobilitate a forței de muncă, costuri ridicate în desfășurarea activităților economice, dezvoltarea redusă a turismului, dar și un nivel scăzut de atragere a investitorilor. Astfel, potențialul de dezvoltare nu este valorificat pe deplin, fiind favorizată apariția și amplificarea dezechilibrelor regionale.

Reabilitarea economică a bunurilor de la Alexeni, care acum sunt abandonate și se deteriorează în mod progresiv, este un avantaj incontestabil pentru țara noastră.

Prin acest proiect se vizează promovarea unui transport durabil, în condiții de siguranță și eficiență, atât pentru persoane cât și pentru mărfuri, la nivel de servicii la standardele europene. Dezvoltarea aeroportului creează premisele creșterea gradului de accesibilitate în zonă, îndeosebi pentru că majoritatea zborurilor internaționale se efectuează din București.

Prin dezvoltarea acestui proiect se creează o poartă aeriană nouă și vitală pentru regiune. Persoanele care călătoresc pentru afaceri sau turism, companiile aeriene de transport de marfă și călători precum și agențiile de turism se vor baza pe serviciile asigurate de acest aeroport, contribuind în acest fel la extinderea dezvoltării regionale și naționale precum și al relațiilor internaționale. Dezvoltarea va fi posibilă datorită participării investitorilor și corporațiilor, va crea mari oportunități economice și de afaceri, care se vor iniția în timpul implementării proiectului și vor evolua în pas cu creșterea volumului operațiunilor noului aeroport, a centrului de instruire și a hangarului de mentenanță.

Din punct de vedere economic trebuie avută în vedere suportabilitatea investițiilor necesare de către un posibil investitor privat, în acord cu tendințele pieței europene de transport aerian.

În perspectiva unor investiții care trebuie realizate și de autoritățile publice, este necesară analiza atentă a amortizării acestora. Termenele de realizare un orizont de timp lung.

Motive financiare

Realizarea unui aeroport operațional reprezintă cea mai bună opțiune pentru realizarea de venituri mari și anume prin activități comerciale (închiriere pentru spații comerciale în cadrul aeroportului) generatoare de venit.

Aeroporturile sunt în general proiecte foarte fezabile care contribuie în multe feluri la dezvoltarea regiunii în care sunt localizate. Se pot identifica cu ușurință principalele surse de venituri ale unui aeroport, care în cazul de față se constituie motivația economică și financiară de a concesiona bunurile de la Alexeni în vederea construirii unui nou aeroport.

Un proiect este sustenabil din punct de vedere financiar atunci când acesta nu implică riscul de a rămâne fără bani în viitor. Problema esențială este calendarul încasărilor de numerar și al plăților. Promotorii proiectului trebuie să arate modul în care, în orizontul de timp al proiectului, sursele de finanțare (inclusiv veniturile și orice fel de transferuri de numerar) vor corespunde în mod constant cu plățile anuale. Sustenabilitatea apare în cazul în care fluxul net cumulat al încasărilor și plăților generate efectuate în numerar este pozitiv pentru toți anii luați în considerare.

Diferența dintre fluxurile de intrare și cele de ieșire va arată deficitul sau excedentul ce urmează a se acumula în fiecare an.

Fluxurile de intrare includ:

- orice venituri posibile din vânzarea de bunuri și servicii;
- fluxul net de numerar rezultat din gestionarea resurselor financiare.

Dinamică fluxurilor de intrare se masoară în raport cu fluxurile de ieșire. Acestea sunt legate de:

- costurile de investiții, costurile de operare;
- rambursarea împrumuturilor și dobânzile plătite;
- impozite;
- alte plăți (de exemplu dividende, bonusuri etc.).

În scopuri preliminare de fezabilitate și în principal, pentru Planul de afaceri pe care dezvoltatorul proiectului trebuie să elaboreze, iar Autoritatea să examineze și să aprobe următoarele criterii: surse de venit, costuri de operare.

Surse de venit

- Taxe de aterizare ale companiilor aeriene (pentru avioane care își au baza la aeroport și pentru avioane care nu își au baza la aeroport)

- Taxe de parcare pentru avioane (pentru avioane care își au baza la aeroport și pentru avioane care nu își au baza la aeroport)
- Taxa aeroportului pentru pasageri
- Concesiuni de combustibil
- Parcarea vehiculelor
- Taxe operaționale de aviație generală și școli de zbor
- Mentenanța avionului
- Magazine și concesiuni fără taxe
- Concesionări alimentare
- Taxe de publicitate
- Operațiuni de marfă
- Concesionări de bucătărie de zbor
- Concesionări de taxi
- Concesionări de mașini de închiriat
- Spații de închiriere de birouri terminale.

Costuri de operare

Există o serie de utilități și servicii pe care operațiunea aeroportului le vor solicita și ar trebui să fie echilibrate cu sursele de venit identificate în mod normal.

Pentru evaluarea consumului de utilități de bază (electricitate, apă, canalizare și gunoase vor folosi cifre standard cu consultarea costului vieții în România la nivel rezidențial și industrial. Aproximativ costul lunar pentru aceste servicii pentru prima fază a aeroportului este de 60.000,00 Euro pe lună (în jur de 720.000 Euro pe an).

Cu toate acestea, este necesar să se ia în considerare alte costuri operaționale care ar trebui să fie previzionate cu ajutorul informații existente care pot fi furnizate de alți operatori de aeroport din România și în principal de pe Aeroportul Henri Coandă pentru cifre cât mai precise. Aplicarea tarifelor va depinde de condițiile locale. Acestea se referă, printre altele, la:

- Îndepărtarea zăpezii
- Degivrarea aeronavelor
- Măturarea și curățarea pistei și platformei Apron
- Întreținerea aeroportului
- Întreținerea marcajelor pistei și platformei Apron
- Controlul păsărilor
- Întreținerea clădirii
- Resurse și întreținere pentru pompieri
- Securitatea aeroportului

De regulă, balanța financiară pentru un aeroport este întotdeauna pozitivă. Investitorul va trebui să realizeze anterior construcției aeroportului un studiu de fezabilitate și un plan de afaceri incluzând analize

de risc, prognoze și scenarii de dezvoltare și alte elemente care nu pot fi scopul acestui studiu și solicită implementarea resurselor locale, timp și finanțare adecvate pentru a fi realizate.

Rentabilitatea nu înseamnă însă capacitatea aeroportului de a își acoperi costurile de funcționare, ci înseamnă capacitatea de a genera un profit care să producă o recuperare a investiției într-o perioadă de timp dată. La nivelul Uniunii Europene, **se recomandă că perioada de timp pentru care să fie evaluat potențialul de recuperare a unei investiții într-un aeroport să fie de 25 de ani**. Dacă aeroportul este privit ca o afacere, rentabilitatea financiară reprezintă capacitatea unui astfel de proiect de recuperare a investiției făcută în el sub formă de fluxuri financiare rezultate din operarea sa. Dacă însă îl privim că o investiție în dezvoltarea economică a unei zone, atunci ne interesează rentabilitatea economică – capacitatea proiectului de a genera dezvoltare economică în zona respectivă – și practic o recuperare indirectă a investiției sub formă creșterii valorii taxelor încasate la bugetele locale și naționale, datorate creșterii schimburilor economice și a nivelului de trăi pe care proiectul le-a generat.

Concesionarea obiectivului către o entitate privată care să aibă ca scop finanțarea, construirea și operarea obiectivului poate avea implicații din perspectiva ajutorului de stat.

Existența sau nu a ajutorului de stat va putea fi stabilită ulterior, pe de o parte, în funcție de modalitatea concretă de alegere a partenerului privat, iar pe de altă parte, în funcție de clauzele contractuale stabilite de părți. O astfel de analiză urmează a avea în vedere dispozițiile legale (europene și naționale) în materia ajutorului de stat. Analiza existenței ajutorului de stat în cazul concesionării infrastructurii aeroportuare a făcut obiectul unor decizii ale Comisiei Europene.

Conform unei decizii recente ale Comisiei Europene în speță State Aid SA.44259 (2016/N) – Greece Concession Agreements for the upgrade, maintenance, management and operation of regional airports, în care Grecia a notificat Comisiei două concesiuni de servicii de aeroporturi pentru a se asigura că aceste contracte respectă prevederile în materia ajutorului de stat, există câteva concluzii de care trebuie ținut cont atunci când se stabilesc clauzele unui contract de concesiune, pentru a fi compatibile cu aceste prevederi.

- Procedura de selecție a concesionarului trebuie să fie deschisă, transparentă, nediscriminatorie și necondiționată;
- Excluderea de la licitație a unor anumiți competitori este permisă atâta vreme cât criteriile de selecție sunt obiective și au legătură cu scopul economic al contractului.
- Nu pot fi impuse condiții care afectează valoarea economică a contractului.
- Impunerea unui anumit nivel al tarifelor / taxelor ce are ca scop prevenirea exploatării utilizatorilor este un act de reglementare care nu contravine regulilor privind ajutorul de stat.
- Scopul concesiunii ar trebui să fie maximizarea venitului pentru stat / concedent;
- Concesionarului să i se poată permite să aibă o rată de rentabilitate suficientă – în caz contrar proiectul poate eșua.

Motive de ordin social

Motivele de ordin social care pledează în vederea realizării unui aeroport de importanță regională prin valorificarea bunurilor existente la Alexeni în vederea realizării unui aeroport de importanță regională pentru transport de persoane și mărfuri, a centrului de instruire dotat cu simulator de zbor și a hangarului de mentenanță complexă a aeronavelor cu centru de instruire tehnico-inginerească sunt reprezentate de locurile de muncă oferite, crearea de noi venituri la bugetul local și bugetul consolidat într-o zonă caracterizată printr-o dezvoltare economică mai redusă în raport cu alte zone din țară.

Realizarea proiectului de dezvoltare Aeroportul Alexeni va reprezenta un important factor pentru dezvoltarea economico-socială a regiunii și pentru creșterea investițiilor în zonă. Fiind un proiect de amploare, acesta va asigura noi locuri de muncă atât pe perioada construcției aeroportului cât și ulterior prin operarea noului aeroport. Se estimează ca prin realizarea construcției aeroportului și operarea acestuia, se va înregistra un impact pozitiv asupra județului Ialomița și a județelor limitrofe, ca urmare a creării de noi locuri de muncă.

Concesiunea bunurilor pentru dezvoltarea proiectului investițional care să includă realizarea unui aeroport de importanță regională, centrul de instruire sintetică cu simulator pentru aeronave Airbus A320 și hangarul de mentenanță complexă a aeronavelor cu centru de instruire tehnico-inginerească va avea concret, ca și efecte asupra locuitorilor din județul Ialomița și din Regiunea Sud-Muntenia:

- Creșterea mobilității, cu efecte asupra gradului de coeziune teritorială, economică și socială;
- Crearea de noi locuri de muncă;
- Creșterea nivelului de trai ca urmare a efectului de multiplicare a investițiilor.

Prin dezvoltarea proiectului se va asigura un acces facil al tuturor potențialilor clienți ai serviciilor aeroportului, se vor asigura locuri de parcare. Se va practica o politică de tarife și prețuri accesibile, dar care să asigure și operarea în condiții de profitabilitate și, implicit, asigurarea sustenabilității pentru aeroport și a unui profit rezonabil pentru concesionar.

Prin centrul sistetic de instruire și a centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc se vor crea premisele specializării și perfecționării profesionale într-un domeniu complex cum este transportul aerian și activitățile conexe. Prin aceste centre se va crea o plus valoare în ce privește investiția în resursa umană.

Aeroportul de la Alexeni interfața unui mijloc de transport accesibil oricui ca dotare de infrastructură de transport. Beneficiarii noului aeroport vor fi cei care călătoresc în interes de serviciu și tranzitează în mod regulat acest nod, călătorii care vizitează în scop turistic zona de sud-est a Europei, cei care pleacă spre alte destinații turistice globale. Totodată, tranzitul sau transportul de mărfuri va include printre beneficiari firme.

Motive de mediu

În vederea asigurării protejării mediului, Aeroportul Alexeni va urmări:

- Respectarea reglementărilor europene și internaționale cu privire la protejarea mediului înconjurător și anticiparea cerințelor viitorului;

- Prevenirea și limitarea impactului de mediu al traficului aerian și al activităților aeroportuare prin:
 - Evaluarea și monitorizarea nivelului de zgomot și adoptarea unor măsuri pentru reducerea poluării fonice
 - Minimizarea emisiei de poluanți la nivelul aerului, al apei și al solului
 - Reducerea consumului de energie și de alte resurse naturale
 - Prevenirea riscurilor legate de substanțele periculoase (lichid degivrant, combustibil aeronave, uleiuri etc.) pentru mediu
 - Gestionarea adecvată a deșeurilor
- Implementarea politicilor de mediu la toate nivelurile prin:
 - Comunicarea informațiilor privind rezultatele obținute prin aplicarea măsurilor de protecție a mediului înconjurător;
 - Implicarea și motivarea angajaților pentru ca aceștia să fie conștienți de impactul activităților desfășurate asupra mediului înconjurător și să se implice în protejarea acestuia.
- Menținerea unui dialog continuu cu autoritățile competente și cetățenii prin:
 - Schimbul de informații
 - Respectarea în detaliu a standardelor
 - Adoptarea unei atitudini proactive pentru a asigura protejarea mediului.

Poziția geografică, condițiile meteorologice, așa cum au fost ele prezentate anterior recomandă dezvoltarea unui aeroport la Alexeni ca și aeroport regional care să poată prelua o parte din traficul de pe Henri Coandă din Otopeni. Alexeni dispune de condiții meteo chiar mai bune pentru operarea aeroportuară fiind amplasat de 60 m deasupra nivelului mării, spre deosebire de Otopeni care este situat la 100 m deasupra nivelului mării. Cum a rezultat din prezentarea condițiilor meteorologice specifice Alexeni, fenomenele de ceață nu sunt frecvente. În zonă zilele cu ceață sunt mult mai puține într-un an iar vântul bate preponderant pe direcție fixă fapt deosebit de important pentru desfășurarea în bune condiții a operațiilor de aterizare - decolare de aeronave.

Din punctul de vedere al dezvoltării durabile, noul aeroport va trebui să urmeze principiile arhitecturii sustenabile atât pentru a îmbunătăți experiența aeroportuară, calitatea mediului interior, cât și pentru a reduce amprenta de carbon și necesarul de energie utilizată pentru funcționarea instalațiilor aeroportuare.

Pentru diminuarea la minimum a impactului realizării construcției noului aeroport asupra mediului, se va asigura impermeabilizarea platformelor organizării de șantier și amenajarea unui sistem de colectare a apelor pluviale și uzate din cadrul șantierului. De asemenea, stocarea carburanților, uleiurilor și materiilor prime care intră în procesul de fabricare a materialelor de construcții (astfalt, beton) este necesar a se face în rezervoare etanșe. Pentru evitarea producerii de accidente este recomandat a se stabili accesul vehiculelor la combustibil și la instalațiile de producere a mixturii asfaltice sau betonului după un flux prestabilit. Deșeurile provenite din scurgerile accidentale de pe platforma organizării de șantier pot fi colectate și deversate într-un separator de grăsimi.

Apele uzate menajere, tehnologice și apele pluviale rezultate de pe amplasamentul organizării de șantier vor fi colectate în fose septice care vor fi vidanțate și transportate apoi la rețeaua de canalizare.

Sursele de poluare pentru flora și fauna specifice perioadei de construcție sunt emisiile de poluanți și zgomotul generat de traficul de șantier. Amplasarea construcțiilor și funcționarea ulterioară a obiectivului se va face cu aplicarea legislației în vigoare privind protecția factorilor de mediu. Nu se vor desfășura activități în zonă care să polueze aerul, apa și solul.

Operaționalizarea aeroportului va conduce la creșterea nivelului de zgomot în zonă, fapt cauzat de suplimentarea traficului auto la care se va adăuga cel al aeronavelor. În acest sens pentru aeroporturi se întocmesc hărți de zgomot iar ulterior planuri acțiune pentru combaterea acestuia.

Odată cu operaționalizarea aeroportului și a hangarului de mentenanță se vor genera o serie de deșuri (deșuri periculoase-uleiuri, vopsele, lubrefianți) care trebuie gestionate corespunzător. Astfel este necesară eliminarea prin firme specializate/autorizate. În caz de negestionare corespunzătoare pot genera o contaminare a solului și apei freactice subterane realizarea spațiilor asfaltate/betonate cu un grad de acoperire mare cu impact asupra dezvoltării vegetației.

Realizarea spațiilor asfaltate/betonate cu un grad de acoperire mare va avea impact asupra dezvoltării vegetației.

Din perspectiva mediului, acoperirea suprafețelor de teren cu suprafețe betonate va avea un impact asupra solului iar realizarea spațiilor de parcare implică și preluarea apelor pluviale potențial contaminate cu hidrocarburi, direcționarea acestora spre un decantor/separator produse petroliere care în cazul unei funcționări normale contaminează factorul de mediu apă. Sistemul de drenaj existent urmează să fie evaluat în corelare cu toate studiile de mediu necesare.

La demararea proiectului se va realiza un studiu de evaluarea a impactului asupra mediului.

Având în vedere că lucrările de construire nu se vor executa în imediata vecinătate a râului Ialomița, se consideră că perioada de execuție nu va avea un impact direct asupra calității apelor acestui râu.

Principalele surse potențiale de poluare a apelor de suprafața și subterane în perioada de operare a aeroportului sunt constituite din:

- manipularea și depozitarea carburanților de aviație și auto;
- operațiunile de alimentare a avioanelor;
- operațiunile de degivrare a pistei și a aeronavelor;
- apele pluviale colectate de pe platformă și pistă și potențial poluate;
- apele uzate menajere rezultate din exploatarea clădirilor operaționale, precum și cele colectate de la aeronave;
- apele uzate industrial;
- manipularea și depozitarea necorespunzătoare a deșeurilor și substanțelor periculoase.

În ce privește aerul, sursele de poluare a aerului vor fi diferențiate în funcție de specificul lucrărilor, și anume vor fi constituite din activitatea desfășurată în cadrul organizării de șantier, gropilor de împrumut, pe amplasamentul lucrării, lucrările de dezafectare, precum și traficul pe drumurile de acces la amplasament.

În perioada de operare a aeroportului, principalele surse de poluare de poluare a aerului vor fi reprezentate de: traficul aerian, traficul mijloacelor auto de transport intern (inclusiv mașinile care deserveșc aeronavele), traficul mașinilor de transport pasageri și al personalului care activează în aeroport (circa 30 persoane), funcționarea centralei termice, funcționarea depozitului de carburanți.

În ce privește solul, sursele de poluare sunt reprezentate în timpul construcției de:

- evacuări de ape uzate neepurate;
- poluări cu hidrocarburi;
- surse difuze, constând în activități de tip șantier, depozite intermediare, care în condiții de precipitații abundente generează poluanți foarte greu controlabili atât pentru apă, cât și pentru sol și aer;
- demolarea construcțiilor existente.

Sursele de poluare cu impact asupra florei și faunei pe timpul construcției obiectivului:

- emisiile de poluanți și zgomotul generate de traficul de șantier: mașini grele care transporta pământ pentru terasamente, balast, carburanți, beton, prefabricate, muncitori la punctele de lucru, etc;
- emisiile de poluanți și zgomotul rezultate din activitatea utilajelor de construcție în zona fronturilor de lucru: buldozere, încărcătoare, compactoare, repartizoare etc; emisiile de poluanți și zgomotul rezultate din activitatea care se desfășoară în organizările de șantier: stațiile de asfalt, stațiile de betoane, manevrarea materialelor de construcții etc.

Pe perioada de execuție a lucrărilor, sectorul de populație afectat este cel reprezentat de locuitorii așezărilor traversate de drumurile tehnologice, precum și de proprietarii terenurilor din imediata vecinătate a organizării de șantier.

Între măsurile speciale pentru protecția mediului care vor trebui luate pe durata execuției lucrărilor la proiect amintim:

- Etanșizarea atentă a tuturor rezervoarelor de stocare a combustibililor și carburanților;
- Depozitarea în spații închise a oricărui material sensibil la acțiunea apei, utilizat în timpul execuției construcțiilor ;
- Preluarea de către stația de epurare a apei a apelor uzate din zonă crescând în acest fel gradul de protecție a mediului;
- Folosirea oricăror substanțe toxice în procesul de construcție se va face doar după obținerea aprobărilor necesare, funcție de caracteristicile acestora, inclusiv măsurile de depozitare;

- Depozitarea substanțelor inflamabile sau explozive se va face cu respectarea strictă a normelor legale specifice;
- Manipularea combustibililor se va face astfel încât să se evite scăpările și împrăștierea acestora pe sol;
- Manipularea materialelor, a pământului și a altor substanțe folosite astfel încât să se evite dizolvarea și antrenarea lor de către apele de precipitații;
- Înlocuirea foselor utilizate în mod obișnuit în timpul executării lucrărilor cu toalete tip cabine ecologice;
- Orice activitate sau lucrare prin care se va afecta dinamica naturală a apelor va fi realizată doar după obținerea aprobărilor din partea organelor abilitate;
- Pe toată durata lucrărilor de epuismențe se va evita antrenarea și descărcarea particulelor solide;
- Adoptarea de măsuri pentru evitarea eroziunii hidraulice a suprafețelor excavate sau a depozitelor temporare de pământ și a materialelor solubile sau antrenabile de curenții de apă;
- Elaborarea unui plan de management de mediu care va include soluții operative pentru intervenția în cazul unor scurgeri accidentale semnificative de compuși chimici lichizi, antrenabili în subteran sau în corpurile de apă de suprafață;
- Colectarea și descărcarea tuturor deșeurilor lichide conform indicatorilor de calitate ai acestora;
- Pentru prevenirea poluării aerului, lucrările de organizare a șantierului trebuie să fie corect concepute și executate, cu dotări moderne în baracamente și instalații, care să reducă emisia de noxe în aer, apă și pe sol;
- La ieșirea din excavație se va instala structura tip portal care va pulveriza pe pământul din autobasculantele care vor trece pe sub ele, apă, pentru a forma o crustă, care va împiedica antrenarea pământului de vânt sau datorită circulației în perioada de transport,
- Pentru perioada de iarnă, parcurile de utilaje și mijloace de transport vor fi dotate cu roboți electrici de pornire, pentru a se evita evacuarea de gaze de eșapament pe timpul unor demarări lungi sau dificile. Asemenea instalații se vor prevedea și la punctele de lucru.
- Utilajele și mijloacele de transport vor fi verificate periodic în ceea ce privește nivelul de monoxid de carbon și concentrațiile de emisii în gazele de eșapament și vor fi puse în funcțiune numai după remedierea eventualelor defecțiuni.

Toate măsurile de protecție a mediului și populației vor trebui evidențiate în raportul privind studiul de evaluare a impactului asupra mediului care se va elabora pentru proiectul de dezvoltare a aeroportului.

Principalele efecte de mediu ale aviației sunt cele legate de zgomot și emisii. Emisiile de CO₂ sunt pe departe cele mai mari dintre toate. Estimările indică faptul că aviația produce 2-3% dintre emisiile de CO₂ iar prognozele estimează că acestea vor fi în jur de 4% în 2050.

Datele recente de certificare aeronautică demonstrează că tehnologiile avansate continuă să fie integrate în modelele noi.

Noul standard privind zgomotul produs de aeronave a intrat în vigoare cu aplicabilitate de la 1 ianuarie 2018, iar noile standarde privitoare la CO₂/particule în suspensie în motoarele aeronavelor vor intra în vigoare cu aplicabilitate de la 1 ianuarie 2020.

Nivelul mediu de zgomot la categoria de aeronave cu culoar dublu din flota europeană a scăzut semnificativ din 2008 odată cu introducerea avioanelor Airbus A350 și Boeing 787.

Noile tehnologii (de exemplu, aeronave supersonice și aeronave de mobilitate urbană) trebuie integrate cu atenție în sistemul aviatic pentru a evita subminarea progreselor înregistrate în reducerea impactului asupra mediului.

Combustibil sustenabil pentru aviație

Utilizarea combustibilului de aviație sustenabil este în prezent utilizat la minim și este probabil să rămână limitat pe termen scurt. Combustibilii de aviație sustenabili au potențialul de a contribui semnificativ la atenuarea efectelor actuale și viitoare ale aviației asupra mediului.

Există interes pentru „electro-combustibili”, care ar putea constitui combustibili alternativi cu emisii zero. Cu toate acestea, puține proiecte demonstrative au putut fi finalizate spre analiză din cauza costurilor ridicate de producție.

Până în prezent au fost certificate șase moduri de producție a bio-combustibililor de aviație, iar altele sunt în curs de aprobare.

UE are potențialul de a-și spori capacitatea de producție a biocombustibililor de aviație, însă absorbția de către companiile aeriene rămâne minimă datorită mai multor factori, inclusiv costul în raport cu combustibilii convenționali și prioritatea scăzută în majoritatea politicilor naționale de bioenergie.

Evoluțiile recente ale politicilor și inițiativelor din industrie urmăresc un impact pozitiv asupra absorbției combustibilului de aviație sustenabil în Europa.

Aeroporturi

Procesele noi de aprobare a datelor de zgomot al aeronavelor și de colectare a certificatelor de zgomot ale aeronavelor sunt puse în aplicare de EASA pentru a sprijini o abordare armonizată a gestionării zgomotului produs de aeronave.

Taxele de zgomot și emisii sunt utilizate pe scară largă, însă nivelul redus de taxare (mai puțin de 1% din costurile de operare ale companiilor aeriene) afectează insuficient flotele care operează pe aeroporturi.

Începând cu anul 2015, numărul aeroporturilor europene care participă la programul Airport Carbon Accreditation a crescut de la 92 la 133, iar cel al aeroporturilor care au atins nivelul neutru al emisiilor de CO₂ a crescut de la 20 la 37.

Implicarea părților interesate este crucială pentru identificarea unor măsuri de atenuare echilibrate și poate fi realizată printr-un proces cum ar fi Managementul Colaborativ al Mediului, care a fost deja implementat în 25 de aeroporturi.

Planul Național de Acțiune privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în domeniul aviației civile 2011-2020 urmărește îndeplinirea obiectivelor ce le revin operatorilor de aeronave, prin participarea la schema EU ETS, îmbunătățirea eficienței utilizării combustibilului de aviație cu cel puțin 2%/an, reducerea gazelor cu efect de seră, informarea operatorilor de aeronave cu privire la noile tehnologii promovate la nivel internațional, precum și plafonarea emisiilor de CO₂ din activitățile din sectorul aviației civile.

Printre principalele obiective ale Planul Național de Acțiune privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în domeniul aviației civile, se află îndeplinirea angajamentului strategic asumat de UE de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră cu cel puțin 20% până în anul 2020, față de nivelul emisiilor din anul 1990.

Este important din punct de vedere al protecției mediului ca dezvoltatorul proiectului investițional să ia în considerare utilizarea tehnologiilor „prietenose” din punct de vedere al impactului asupra mediului și a tehnologiile eficiente energetic. Un alt aspect important care vină să susțină obiectivul UE în ce privește protecția mediului înconjurător prin diminuarea nivelului emisiilor este reprezentat de utilizarea surselor nepoluante de energie alternativă (solară, eoliană).

3.7 Matricea riscurilor pentru concesionarea bunurilor în vederea dezvoltării proiectului investițional

Identificarea riscurilor, împărțirea lor pe categorii și alocarea riscurilor în cazul concesionării bunurilor de la Alexeni pentru proiectul de dezvoltare regională constând în Aeroport de importanță regională Alexeni, Centru de instruire sintetică pentru piloți – simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320 și Hangar de mentenanță de nivel complex pentru aeronave și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc sunt prezentate sintetic în tabelul următor:

Tabel 39 - Matricea riscurilor

Nr.	Denumirea riscului	Descrierea riscului	Alocare		
			Concedent	Împărțită	Concesionar/ constructor
Riscuri de planificare și proiectare					
1.	Deficiențe de proiectare	Greșeli de proiectare care duc la creșterea costului și duratei construcției			x
2.	Modificări de proiectare	Modificări ulterioare aprobării proiectului, cerute de concedent sau constructor			x

Nr.	Denumirea riscului	Descrierea riscului	Alocare		
			Concedent	Împărțită	Concesionar/ constructor
3.	Întârzieri în obținerea avizelor/aprobărilor	Obținerea avizelor și aprobărilor durează mai mult decât s-a planificat			x
Riscuri de construcție					
4.	Descoperirea de vestigii arheologice	Descoperirea de vestigii arheologice pe amplasamente împiedică realizarea construcției provocând întârzieri și majorări de costuri			x
5.	Descoperirea de rețele edilitare pe amplasament	Descoperirea unor rețele edilitare, țevi etc. de care nu se știa poate duce la întârzieri și majorări de costuri			x
6.	Depășiri de costuri datorate unor circumstanțe geologice	Creșterea costurilor cu fundația datorită geologiei terenului de fundare			x
7.	Vicii materiale	Creșterea costurilor de construcție datorită calității materialelor			x
8.	Depășirea generală a costurilor	Costul final depășește costul planificat			x
9.	Întârzierea lucrărilor	Evenimente neprevăzute duc la întârzierea lucrărilor și mărirea costurilor			x
10.	Furmizarea utilităților	Întârzieri în conectarea la utilități			x
11.	Insolvabilitatea furnizorilor	Unul sau mai mulți furnizori sau subcontractori devin insolvabili			x
12.	Lucrări defecte	Lucrări cu defecțiuni care duc la întârzieri și/sau costuri suplimentare			x
13.	Probleme de personal	Litigii de muncă sau lipsa personalului calificat			x
14.	Accidente de muncă	Accidente de muncă pe șantier care duc la întârzieri			x

Nr.	Denumirea riscului	Descrierea riscului	Alocare		
			Concedent	Împărțită	Concesionar/ constructor
15.	Furt sau sabotaj	Furt de materiale de pe șantier sau distrugerea de materiale sau echipamente			x
16.	Risc privind protecția mediului	Creșterea duratei sau costurilor datorită unor măsuri de protecția mediului neprevăzute inițial			x
Riscuri de întreținere și operare					
17.	Creșterea costului cu forța de muncă	Creșteri de costuri cu personalul neprevăzute			x
18.	Costuri de operare și întreținere mai mari	Depășirea costurilor de operare și întreținere prognozate			x
19.	Capacitate de management	Operatorul aeroportului nu realizează țintele de venituri			x
20.	Risc de disponibilitate	Evenimente neprevăzute / rechiziționare împiedică temporar utilizarea pistei, terminalelor sau unor facilități			x
Riscuri legate de cerere și venituri					
21.	Înrăutățirea condițiilor economice generale	Crize economice neprevăzute la nivel internațional			x
22.	Înrăutățirea condițiilor economice locale	Evoluții economice neprevăzute în economia locală și regională			x
23.	Scăderea conjuncturală a traficului aerian	Epidemii, accidente etc.			x
24.	Concurența	Apariția unuia sau mai multor competitori sau intensificarea activității unui competitor important			x
25.	Inflație	Inflația este mai mare decât cea prognozată			x
Riscuri legislative/politice					

Nr.	Denumirea riscului	Descrierea riscului	Alocare		
			Concedent	Împărțită	Concesionar/ constructor
26.	Schimbări legislative generale	Modificări legislative care nu vizează acest proiect, dar care duc la creșteri de costuri			x
27.	Schimbări legislative specifice	Modificări legislative care vizează direct acest tip de proiecte			x
28.	Schimbări politice	Schimbări la nivel politic, care pot duce la o opoziție față de proiect, materializată în întârzieri și/sau costuri suplimentare			x
Riscuri financiare					
29.	Indisponibilitatea finanțării	Investitorii nu sunt capabili să asigure resursele financiare și de capital necesare în timp util			x
30.	Insolvabilitatea constructorului	Constructorul devine insolvabil			x
31.	Finanțare suplimentară	Sunt necesare finanțări suplimentare, pentru costuri neprevăzute			x
32.	Evoluții neprognozate ale cursului de schimb	Cursul de schimb poate influența costurile finanțării			x
Riscuri naturale					
33.	Forta majoră	Evenimente de forță majoră, așa cum sunt definite în contracte, împiedică sau amână executarea contractelor			x
34.	Alte riscuri naturale, inclusiv meteorologice	Alte fenomene sau evenimente, necuprinse în clauzele de forță majoră, împiedică sau amână executarea contractelor			x

Riscurile alocate integral sau parțial constructorului pot fi diminuate prin clauze contractuale. Evaluarea cantitativă a riscurilor s-a făcut pentru cele mai importante dintre acestea (riscuri-cheie) care pot afecta substanțial proiectul). Valoarea impactului, probabilitatea de producere și alocațiile procentuale sunt

estimate de către echipa de consultanți pentru implementarea proiectului investițional și pot fi subiectul unor reconsiderări ulterioare.

Măsurile principale de diminuare a riscurilor vizează o selecție riguroasă a constructorului, negocierea și introducerea în contract a unui plan de management al riscului și a unor clauze care să prevadă în detaliu alocarea riscurilor și a responsabilităților aferente, inclusiv procentele fiecărui partener în cazul responsabilităților împărțite.

În cazul concesiunii bunurilor unui investitor privat pentru dezvoltarea proiectului aeroportuar și a activităților aeronautice conexe, toate riscurile care derivă din implementarea proiectului de dezvoltare regional Alexeni sunt preluate de către acesta.

4. Nivelul minim al redevenței

Potrivit Ordonanței de urgență nr. 57 din 3 iulie 2019 privind Codul administrativ, în cadrul unui contract de concesiune de bunuri de proprietate publică, concedentul (autoritatea publică) transmite, pe o perioadă determinată, unei persoane, denumite concesionar, care acționează pe riscul și răspunderea sa, dreptul și obligația de exploatare a unui bun proprietate publică, în schimbul unei **redevențe**.

Art. 307 din OUG 57/2019 mai prevede că redevența obținută prin concesiune se constituie venit la bugetul de stat sau la bugetele locale, după caz.

Același articol menționează că redevența obținută prin concesiune, din activități de exploatare a resurselor la suprafață ale unităților administrativ-teritoriale, se constituie venit la bugetul unității administrativ-teritoriale concedente.

Criteriile pe bază cărora se calculează și se plătește redevența obținută prin concesiune vizează:

- a) proporționalitatea redevenței cu beneficiile obținute din exploatarea bunului de către concesionar;
- b) valoarea de piață a bunului care face obiectul concesiunii;
- c) corelarea redevenței cu durata concesiunii.

Redevența reprezintă și unul dintre criteriile de atribuire a contractului de concesiune de bunuri proprietate publică, iar ulterior încheierii acestuia, concesionarul este obligat să o plătească la valoarea și în modul stabilit în contractul de concesiune de bunuri proprietate publică.

Bunurile (construcții + teren) de pe amplasamentului fostului Aerodrom Alexeni, aflate în patrimoniul Consiliului Județean Ialomița au o valoare de inventar la momentul preluării din 2017 (valoare rezultată unei evaluări autorizate efectuate în 2014 când bunurile erau în proprietatea statului) dar și o valoare evaluată autorizat la nivelul anul 2018. În tabelul următor sunt prezentate comparativ aceste valori pentru toate bunurile care compun activele de la Alexeni.

Tabel 40 – Valoare de inventar – valoare evaluată 2018 – bunuri Alexeni

Nr. crt.	Cod clasificare	Denumirea bunului	Elemente de identificare	An dobândire	Valoare de inventar	Valoare evaluată 2019
66a	0.0	Teren agricol extravilan - Tarla 29 parcela N147 - Alexeni	Suprafață teren = 2.088.800,00 mp	2017	46,058,040.00	5,430,780.00
b	0.0	Teren cu construcții intravilan imobil 669 C1 - C26 - Alexeni	Suprafață teren = 154.925,00 mp, Suprafață construită = 10.106,60 mp	2017	3,415,545.00	2,620,840.00
c	1.6.4	Clădire corp administrativ (C16)	Suprafață construită = 391,61 mp, regim de înălțime: P + 1E	2017	595,300.00	312,800.00
d	1.6.8	Clădire Sală mese (C10)	Suprafață construită = 1.181,93 mp, regim de înălțime: S + P + M	2017	1,347,500.00	1,357,700.00
e	1.5.2	Clădire depozit alimente (C9)	Suprafață construită = 392,30 mp, regim de înălțime: S + P + M	2017	270,400.00	211,000.00
f	1.6.4	Clădire Popotă cadre (C13)	Suprafață construită = 612,38 mp, regim de înălțime: P + M	2017	465,400.00	244,900.00
g	1.5.2	Clădire dormitor (C14)	Suprafață construită = 1.657,59 mp, regim de înălțime: P	2017	527,400.00	397,400.00
h	1.6.1	Clădire dormitor (C15)	Suprafață construită = 1.653,05 mp, regim de înălțime: P	2017	525,900.00	475,500.00
i	1.3.1	Clădire hangar (C24)	Suprafață construită = 1603,42 mp, regim de înălțime: P	2017	368,400.00	572,800.00
j	1.5.2	Clădire Corp gardă 1 (C2)	Suprafață construită = 312,86 mp, regim de înălțime: P	2017	99,500.00	47,000.00
k	1.6.7	Clădire Post control (C1) (corp gardă 2)	Suprafață construită = 55,19 mp, regim de înălțime: P	2017	26,300.00	22,500.00
l	1.5.12	Clădire Depozit materiale tehnice (C28)	Suprafață construită = 571,26 mp, regim de înălțime: S + P + 1E	2017	393,800.00	236,100.00

Nr. crt.	Cod clasificare	Denumirea bunului	Elemente de identificare	An dobândire	Valoare de inventar	Valoare evaluată 2019
m	1.6.2	Clădire Infirmerie (C18)	Suprafață construită = 711,87 mp, regim de înălțime: P	2017	226,500.00	420,800.00
n	1.6.8	Clădire simulator zbor (C24) (uzina electrică)	Suprafață construită = 330,91 mp, regim de înălțime: P	2017	125,800.00	207,300.00
o	1.6.8	Clădire Baie spălătorie (C19)	Suprafață construită = 332,41 mp, regim de înălțime: P	2017	126,300.00	164,400.00
p	1.3.1	Construcție Garaj auto (C5)	Suprafață construită = 690,52 mp, regim de înălțime: P	2017	67,100.00	294,100.00
q	1.6.2	Bloc școală (C17)	Suprafață construită = 327,15 mp, regim de înălțime: P+1E	2017	248,600.00	305,100.00
r	1.3.1	Hangar 2 (C22)	Suprafață construită = 970,97 mp, regim de înălțime: P	2017	557,800.00	755,300.00
s	1.6.8	Clădire drenajori (C21) (uzină electrică)	Suprafață construită = 276,93 mp, regim de înălțime: P	2017	17,100.00	74,800.00
ș	1.3.7.2	Drum betonat	Suprafață = 15.500,00 mp	2017	1,438,300.00	1,438,129.00
t	1.1.5.1	Pistă betonată (inclusiv căi de rulare), pistă naturală	Suprafață = 105.600,00 mp	2017	17,498,400.00	9,647,758.00
ț	0.0	Teren cu construcții extravilan C1, Tarla 32 parcela Cc 153 - Alexeni	Suprafață teren = 18.691,00 mp. Suprafață construită = 378,44 mp	2017	412,136.55	24,298.30
u	0.0	Teren cu construcții extravilan C1 - C55, Tarla 29 parcela N147 - Alexeni	Suprafață teren = 1.172.500,00 mp. Suprafață construită = 10.381,68 mp	2017	25,853,206.05	1,524,243.50
v	0.0	Teren cu construcții extravilan C1 - C2, Tarla 40/1 parcela N182 - Alexeni	Suprafață teren = 42.305,00 mp. Suprafață construită = 181,80 mp	2017	932,825.25	54,996.50

Nr. crt.	Cod clasificare	Denumirea bunului	Elemente de identificare	An dobândire	Valoare de inventar	Valoare evaluată 2019
x	1.3.1	Ateliere + magazine (C23)	Suprafață construită = 195,21 mp, regim de înălțime: P	2017	60,400.00	133,600.00
y	1.1.2.1	Baraca grajd, an 1982 (C37)	Suprafață construită = 101,84 mp, regim de înălțime: P	2017	4,100.00	6,400.00
y	1.1.2.1	Baracă magazie, an 1980 (C35)	Suprafață construită = 453,35 mp, regim de înălțime: P	2017	18,000.00	31,600.00
aa	1.2.3	Baracă metalică P, an 1980 (C22)	Suprafață construită = 331,88 mp, regim de înălțime: P	2017	13,200.00	23,200.00
ab	1.6.8	Cămară (C32)	Suprafață construită = 9,49 mp, regim de înălțime: P	2017	1,200.00	700.00
ac	1.4.7	Casă pompe (C17)	Suprafață construită = 36,94 mp, regim de înălțime: P	2017	11,400.00	20,900.00
ad	1.4.7	Casă pompe (C18)	Suprafață construită = 24,11 mp, regim de înălțime: P	2017	7,500.00	13,600.00
ae	1.4.7	Casă vane, an 1985 (C12)	Suprafață construită = 12,77 mp, regim de înălțime: P	2017	3,200.00	23,000.00
af	1.2.2	Cășărie (C41)	Suprafață construită = 100,87 mp, regim de înălțime: P	2017	32,100.00	11,800.00
ah	1.6.8	Cazare îngrijitori (C29)	Suprafață construită = 123,65 mp, regim de înălțime: P	2017	15,300.00	18,200.00
ai	1.6.8	Centrală termică (C20)	Suprafață construită = 185,57 mp, regim de înălțime: P	2017	11,500.00	13,000.00
aj	1.5.2	Chioșc (C14)	Suprafață construită = 15,60 mp, regim de înălțime: P	2017	4,800.00	2,400.00
ak	1.6.8	Clădire (C13)	Suprafață construită = 16,65 mp, regim de înălțime: P	2017	5,200.00	2,500.00
al	1.6.8	Clădire (C51)	Suprafață construită = 60,82 mp, regim de înălțime: P	2017	3,800.00	9,200.00
am	1.2.7	Coteț porci, an 1983 (C40)	Suprafață construită = 133,77 mp, regim de înălțime: P	2017	10,600.00	13,100.00
an	1.2.11	Crematoriu gunoi, an 1952 (C8)	Suprafață construită = 8,23 mp, regim de înălțime: P	2017	1,000.00	
ao	1.4.5	Decantor (C28/1)	Suprafață construită = 17,13 mp, regim de înălțime: P	2017	5,300.00	30,900.00
ap	1.5.7	Depozit (C16)	Suprafață construită = 56,53 mp, regim de înălțime: P	2017	3,500.00	41,100.00
aq	1.5.7	Depozit (C50)	Suprafață construită = 15,84 mp, regim de înălțime: P	2017	4,900.00	11,500.00
ar	1.5.3	Depozit (C53)	Suprafață construită = 94,66 mp, regim de înălțime: P	2017	5,900.00	

Nr. crt.	Cod clasificare	Denumirea bunului	Elemente de identificare	An dobândire	Valoare de inventar	Valoare evaluată 2019
as	1.5.7	Depozit uleiuri (C20)	Suprafața construită = 69,58 mp, regim de înălțime: P	2017	21,500.00	50,600.00
aș	1.5.3	Depozit (C2)	Suprafața construită = 16,41 mp, regim de înălțime: P	2017	1,000.00	6,800.00
at	1.5.3	Depozit (C10)	Suprafața construită = 14,33 mp, regim de înălțime: P	2017	4,400.00	6,000.00
aâ	1.5.3	Depozit (C11)	Suprafața construită = 454,25 mp, regim de înălțime: P	2017	168,600.00	330,400.00
au	1.5.3	Depozit (C8)	Suprafața construită = 14,54 mp, regim de înălțime: P	2017	4,500.00	6,000.00
av	1.6.4	Dormitoare (C49)	Suprafața construită = 204,79 mp, regim de înălțime: P	2017	32,600.00	47,000.00
ax	1.6.4	Dormitoare (C46)	Suprafața construită = 60,02 mp, regim de înălțime: P	2017	19,100.00	13,500.00
ay	1.6.4	Dormitoare + Birouri, an 1972 (C5)	Suprafața construită = 213,98 mp, regim de înălțime: P	2017	68,100.00	49,100.00
az	1.6.1	Dormitor (C1)	Suprafața construită = 64,66 mp, regim de înălțime: P	2017	5,100.00	
ba	1.2.7	Grajd + Cotețe porci (C39)	Suprafața construită = 257,74 mp, regim de înălțime: P	2017	30,800.00	25,200.00
bb	1.2.7	Grajd, an 1936 (C36)	Suprafața construită = 859,15 mp, regim de înălțime: P	2017	68,300.00	53,700.00
bc	1.2.7	Grajd (C3)	Suprafața construită = 33,50 mp, regim de înălțime: P	2017	2,100.00	2,100.00
bd	1.2.3	Grup electrogen, an 19520 (C25)	Suprafața construită = 92,69 mp, regim de înălțime: P	2017	11,500.00	32,700.00
be	1.5.3	Magazie (C47)	Suprafața construită = 21,03 mp, regim de înălțime: P	2017	2,600.00	1,500.00
bf	1.5.3	Magazie, an 1952 (C30)	Suprafața construită = 23,51 mp, regim de înălțime: P	2017	2,900.00	1,600.00
bg	1.5.3	Magazie, an 1952 (C31)	Suprafața construită = 38,34 mp, regim de înălțime: P	2017	4,700.00	2,700.00
bh	1.5.3	Magazii + birouri(C34/1)	Suprafața construită = 90,89 mp, regim de înălțime: P	2017	11,200.00	18,900.00
bi	1.6.4	Magazii + birouri (C25)	Suprafața construită = 444,86 mp, regim de înălțime: P	2017	82,600.00	165,200.00
bj	1.2.7	Maternitate porci, an 1982 (C38)	Suprafața construită = 176,87 mp, regim de înălțime: P	2017	7,000.00	8,600.00
bk	1.6.4	Moară, an 1980 (C34)	Suprafața construită = 51,83 mp, regim de înălțime: P	2017	6,400.00	15,300.00

Nr. crt.	Cod clasificare	Denumirea bunului	Elemente de identificare	An dobândire	Valoare de inventar	Valoare evaluată 2019
bl	1.1.17	Pichet PSI, an 1952 (C26)	Suprafața construită = 19,20 mp, regim de înălțime: P	2017	2,400.00	
bm	1.1.3	Post Trafo (C23)	Suprafața construită = 20,08 mp, regim de înălțime: P	2017	3,700.00	11,900.00
bn	1.1.3	Punct alimentare carburanți, an 1952 (C7)	Suprafața construită = 9,50 mp, regim de înălțime: P	2017	1,200.00	4,500.00
bo	1.3.2.5	Punct comandă balizaj (C12)	Suprafața construită = 305,03 mp, regim de înălțime: P	2017	97,000.00	168,100.00
bp	1.3.2.5	Punct comandă, an 1952 (C52)	Suprafața construită = 43,05 mp, regim de înălțime: P	2017	2,700.00	14,700.00
bq	1.5.14	Punct control auto (C6)	Suprafața construită = 23,55 mp, regim de înălțime: P	2017	7,500.00	11,100.00
br	1.5.14	Punct control carburanți lubrefianți (C21)	Suprafața construită = 76,22 mp, regim de înălțime: P	2017	23,600.00	36,000.00
bs	1.2.2	Șopron, an 1980 (C33)	Suprafața construită = 40,34 mp, regim de înălțime: P	2017	800.00	
bș	1.1.3	Stație hidrofor (C11)	Suprafața construită = 52,91 mp, regim de înălțime: P	2017	6,500.00	95,500.00
bt	1.6.1.1	WC AMC, P, an 1972 (C48)	Suprafața construită = 15,34 mp, regim de înălțime: P	2017	1,900.00	1,521.00
bț	1.6.1.1	WC AMC, an 1972 (C4)	Suprafața construită = 15,48 mp, regim de înălțime: P	2017	2,900.00	1,528.00
bu	1.6.1.1	WC, an 1952 (C15)	Suprafața construită = 12,83 mp, regim de înălțime: P	2017	1,600.00	1,390.00
bv	1.5.3	Depozit, an 1985 (C7)	Suprafața construită = 231,43 mp, regim de înălțime: P	2017	7,160.00	168,300.00
bx	1.5.3	Depozit (C9)	Suprafața construită = 14,19 mp, regim de înălțime: P	2017	4,400.00	5,900.00
by	1.5.3	Depozit (C6)	Suprafața construită = 452,92 mp, regim de înălțime: P	2017	168,100.00	329,400.00
			TOTAL		102,706,912.85	28,933,984.30

Precum rezultă din tabelul anterior, valoarea evaluată la nivelul anului 2018 este de circa 3,5 ori mai redusă decât valoarea de inventar din 2017. Acest aspect impune o serie de aserțiuni din partea elaboratorului prezentului studiu. Considerăm că valoarea bunurilor evaluate la nivelul anului 2018 este subevaluată mai ales din punctul de vedere al construcțiilor care au avut anterior funcțiuni speciale (pista și căile de rulare). Dat fiind nivelul de conservare în zonă, acestea nu au înregistrat deteriorări importante în ultimii ani de la evaluarea anterioară. Potențialul bunurilor de la Alexeni (și în primul rând al terenului) pentru dezvoltarea unui proiect investițional care să conducă la o dezvoltare zonală reclamă luarea în considerare a unei valori mai mari a bunurilor pentru calculul redevenței. Potențialul de utilizare al terenului și bunurilor care mai pot fi reabilitate pentru dezvoltarea zonei, este elementul esențial care le conferă o valoare mai mare. Din acest considerent, pentru calculul redevenței se va utiliza valoarea cea mai mare, respectiv valoarea bunurilor de inventar, o evaluare judicioasă asupra bunurilor.

Astfel, valoarea de piață la momentul concesionării este **102.706.912,85 lei**.

Pentru terenuri libere baza legală a calculului taxei de redevență ca urmare a concesionării este legea 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții actualizată prin Legea 127/2013 privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 121/2011 pentru modificarea și completarea unor acte normative prevede la:

*“Art. 17.- Limita minimă a prețului concesiunii se stabilește, după caz, prin hotărârea consiliului județean, a Consiliului General al Municipiului București sau a consiliului local, astfel încât să asigure recuperarea în **25 de ani** a prețului de vânzare al terenului, în condiții de piață, la care se adaugă costul lucrărilor de infrastructură aferente.”*

Ținând cont de prevederile legislației în vigoare la data întocmirii raportului de evaluare, rezultă ca taxa de redevență anuală în cazul concesiunii calculată pentru 49 de ani (perioada inițială a concesionării) este de:

102.706.912,85 lei / 25 ani = 4.108.276,51 lei/an echivalent a 850.012 Euro/an. (curs 1 Euro = 4,8332 lei)

Menționăm că taxa de redevență calculată este aferentă atât concesionării terenului liber, cât și a clădirilor și construcțiilor existente la data evaluării.

Taxa de redevență anuală pentru o perioadă de concesiune de 49 de ani este de 4.108.276,51 lei/an echivalent 850.012 Euro/an (calculată prin raportare la 25 de ani – perioada de recuperare a prețului de vânzare a terenului). Această valoare a taxei de redevență reprezintă valoarea minimă pe care trebuie să o plătească concesionarul bunurilor de la Alexeni concedentului Consiliul Județean Ialomița.

Redevența pe care concesionarul trebuie să o plătească concedentului, o dată ce aeroportul va fi operațional va reprezenta 6% din totalul veniturilor brute înregistrate de aeroport dar nu mai puțin de 4.108.276,51 lei/an echivalent a 850.012 Euro/an. Același procent de 6% din venituri pentru constituirea redevenței se aplică și pentru venituri înregistrate din funcționarea centrului de instruire sintetică pentru

piloți – simulator pentru de zbor pentru aeronave tip Airbus A320 și hangarului de mentenanță de nivel complex și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc.

Redevența în valoarea de 4.108.276,51 lei/an echivalent 850.012 Euro/an va fi plătită de concesionar din primul an de concesionare a bunurilor publice. După efectuarea lucrărilor de investiții derulate pe parcursul a minimum 4 ani, din anul 5 de concesionare, odată ce aeroportul va fi operațional valoarea redevenței va fi de 6% din totalul veniturilor brute înregistrate de aeroport, dar nu mai puțin de 4.108.276,51 lei/an echivalent 850.012 Euro/an.

5. Procedura utilizată pentru atribuirea contractului de concesiune de bunuri proprietate publică și justificarea alegerii procedurii

Contractul de concesiune de bunuri proprietate publică, denumit în continuare contract de concesiune, este acel contract încheiat în formă scrisă prin care o autoritate publică, denumită concedent, transmite, pe o perioadă determinată, unei persoane, denumite concesionar, care acționează pe riscul și răspunderea sa, dreptul și obligația de exploatare a unui bun proprietate publică în schimbul unei redevențe. Fac obiectul contractului de concesiune în cazul de față bunurile ce alcătuiesc o parte din domeniul public al județului Ialomița, respectiv bunurile menționate în inventarul bunurilor la poziția 66(a-by).

Județul are calitatea de concedent pentru aceste bunuri de proprietate publică, fiind în acest caz fiind reprezentat de președintele.

Concesionarea bunurilor a avut loc la inițiativa concedentului și a fost fundamentată din punct de vedere economic, financiar, social și de mediu.

La baza concesionării stă studiul de oportunitate care a cuprins, în principal, următoarele elemente:

- a) descrierea și identificarea bunului care urmează să fie concesionat;
- b) motivele de ordin economic, financiar, social și de mediu, care justifică realizarea concesiunii;
- c) nivelul minim al redevenței;
- d) procedura utilizată pentru atribuirea contractului de concesiune de bunuri proprietate publică și justificarea alegerii procedurii;
- e) durata estimată a concesiunii;
- f) termenele previzibile pentru realizarea procedurii de concesionare;

Anterior studiului de oportunitate au fost obținute:

- avizul obligatoriu al Administrației Naționale a Rezervelor de Stat și Probleme Speciale și al Statului Major General privind încadrarea obiectului concesiunii în infrastructura sistemului național de apărare, după caz;
- informarea din partea Agenției pentru Protecția Mediului Ialomița asupra poziționării bunurilor ce fac parte din ansamblul de la Alexeni în cadrul unei arii naturale protejate.

Principiile care stau la baza atribuirii contractelor de concesiune de bunuri proprietate publică sunt:

- a) **transparența** - punerea la dispoziție tuturor celor interesați a informațiilor referitoare la aplicarea procedurii pentru atribuirea contractului de concesiune de bunuri proprietate publică;
- b) **tratamentul egal** - aplicarea, într-o manieră nediscriminatorie, de către autoritatea publică, a criteriilor de atribuire a contractului de concesiune de bunuri proprietate publică;
- c) **proporționalitatea** - orice măsură stabilită de autoritatea publică trebuie să fie necesară și corespunzătoare naturii contractului;
- d) **nediscriminarea** - aplicarea de către autoritatea publică a aceluiași reguli, indiferent de naționalitatea participanților la procedura de atribuire a contractului de concesiune de bunuri proprietate publică, potrivit condițiilor prevăzute în acordurile și convențiile la care România este parte;

e) **libera concurență** - asigurarea de către autoritatea publică a condițiilor pentru ca orice participant la procedura de atribuire să aibă dreptul de a deveni concesionar în condițiile legii, ale convențiilor și acordurilor internaționale la care România este parte.

OUG 57/2019 prevede două modalități de atribuire a contractului de concesiune:

Licitația - modalitatea prin care concedentul are obligația de a atribui contractual de concesiune de bunuri proprietate publică. La procedură are dreptul de a depune ofertă orice persoană fizică sau juridică interesată.

Atribuirea directă - bunurile proprietate publică pot fi concesionate prin atribuire directă companiilor naționale, societăților naționale sau societăților aflate în subordinea, sub autoritatea sau în coordonarea statului/județului/comunei/orașului/municipiului, care au fost înființate prin reorganizarea regiilor autonome și care au ca obiect principal de activitate gestionarea, întreținerea, repararea și dezvoltarea respectivelor bunuri, dar numai până la finalizarea privatizării acestora.

În cazul atribuirii directe nu este necesară întocmirea studiului de oportunitate, nici întocmirea caietului de sarcini.

În cazul particular al bunurilor de la Alexeni, dat fiind faptul că nu există intenția de a concesiona bunurile unor companii naționale, societăți naționale sau societăților aparținând județului, ce să fii fost înființate prin reorganizarea regiilor autonome și care au ca obiect principal de activitate gestionarea, întreținerea, repararea și dezvoltarea respectivelor bunuri, nu se aplică atribuirea directă a contractului de concesiune a bunurilor publice.

Modalitatea de atribuire a contractului de concesiune a bunurilor proprietate publică de la Alexeni este licitația.

Procedura de atribuire și etapele parcurse

Anterior demarării procedurii de licitație este întocmit caietul de sarcini și documentația de atribuire care va cuprinde orice cerință, criteriu, regulă și alte informații necesare pentru a asigura ofertantului o informare completă, corectă și explicită cu privire la modul de aplicare a procedurii de atribuire. Este dreptul concedentului de a impune în cadrul documentației de atribuire, în măsura în care acestea sunt compatibile cu obiectul contractului, condiții speciale de îndeplinire a contractului prin care se urmărește obținerea unor efecte de ordin social sau în legătură cu protecția mediului și promovarea dezvoltării durabile.

1. Elaborare Caiet de sarcini

După elaborarea studiului de oportunitate și în baza acestuia, concedentul elaborează caietul de sarcini al concesiunii care trebuie să cuprindă cel puțin următoarele elemente:

- a) informații generale privind obiectul concesiunii;
- descrierea și identificarea bunului care urmează să fie concesionat;
 - destinația bunurilor ce fac obiectul concesiunii;

- condițiile de exploatare a concesiunii și obiectivele de ordin economic, financiar, social și de mediu urmărite de către concedent privind exploatarea eficientă a bunurilor ce fac obiectul concesiunii.

b) condiții generale ale concesiunii;

- regimul bunurilor proprii, respectiv bunurile utilizate de concesionar în derularea concesiunii;
- obligațiile privind protecția mediului, stabilite conform legislației în vigoare;
- obligativitatea asigurării exploatarei în regim de continuitate și permanență;
- interdicția subconcesionării bunului concesionat;
- condițiile în care concesionarul poate închiria bunul concesionat pe durata concesiunii;
- durata concesiunii;
- redevența minimă și modul de calcul al acesteia;
- natura și cuantumul garanțiilor solicitate de concedent;
- condițiile speciale impuse de natura bunurilor ce fac obiectul concesiunii, cum sunt: protejarea secretului de stat, materiale cu regim special, condiții de siguranță în exploatare, condiții privind folosirea și conservarea patrimoniului sau cele privind protejarea și punerea în valoare a patrimoniului cultural național, după caz, protecția mediului, protecția muncii, condiții impuse de acordurile și convențiile internaționale la care România este parte.

c) condițiile de valabilitate pe care trebuie să le îndeplinească ofertele;

d) clauze referitoare la încetarea contractului de concesiune de bunuri proprietate publică.

2. Elaborare documentație de atribuire

Documentația de atribuire va cuprinde cel puțin următoarele elemente:

- a) informații generale privind concedentul, precum: numele/denumirea, codul numeric personal/codul de identificare fiscală/altă formă de înregistrare, adresa/sediul, datele de contact, persoana de contact;
- b) instrucțiuni privind organizarea și desfășurarea procedurii de concesionare;
- c) caietul de sarcini;
- d) instrucțiuni privind modul de elaborare și prezentare a ofertelor;
- e) informații detaliate și complete privind criteriile de atribuire aplicate pentru stabilirea ofertei câștigătoare, precum și ponderea lor;
- f) instrucțiuni privind modul de utilizare a căilor de atac;
- g) informații referitoare la clauzele contractuale obligatorii.

În cazul în care concedentul solicită garanții, acesta trebuie să precizeze în documentația de atribuire natura și cuantumul lor.

În cadrul documentației de atribuire sunt stabilite **criteriile de atribuire a contractului** de concesiune de bunuri proprietate publică. Acestea sunt:

- a) cel mai mare nivel al redevenței;
- b) capacitatea economico-financiară a ofertanților;
- c) protecția mediului înconjurător;
- d) condiții specifice impuse de natura bunului concesionat.

Ponderea fiecărui criteriu se stabilește în documentația de atribuire și trebuie să fie proporțională cu importanța acestuia apreciată din punctul de vedere al asigurării unei utilizări/exploatare raționale și eficiente economic a bunului concesionat. Ponderea fiecăruia dintre criteriile menționate este de până la 40%, iar suma acestora nu trebuie să depășească 100%.

Pe parcursul aplicării procedurii de atribuire concedentul are obligația de a lua toate măsurile necesare pentru a evita situațiile de natură să determine apariția unui conflict de interese și/sau manifestarea concurenței neloiale.

3. Întocmirea anunțului de licitație

Anunțul de licitație se întocmește după aprobarea documentației de atribuire de către concedent și va cuprinde cel puțin următoarele elemente:

- a) informații generale privind concedentul, precum: denumirea, codul de identificare fiscală, adresa, datele de contact, persoana de contact;
- b) informații generale privind obiectul concesiunii, în special descrierea și identificarea bunului care urmează să fie concesionat;
- c) informații privind documentația de atribuire: modalitatea sau modalitățile prin care persoanele interesate pot intra în posesia unui exemplar al documentației de atribuire; denumirea și datele de contact ale serviciului/compartimentului din cadrul concedentului, de la care se poate obține un exemplar din documentația de atribuire; costul și condițiile de plată pentru obținerea documentației de atribuire, unde este cazul; data-limită pentru solicitarea clarificărilor;
- d) informații privind ofertele: data-limită de depunere a ofertelor; adresa la care trebuie depuse ofertele; numărul de exemplare în care trebuie depusă fiecare ofertă;
- e) data și locul la care se va desfășura ședința publică de deschidere a ofertelor;
- f) instanța competentă în soluționarea litigiilor apărute și termenele pentru sesizarea instanței;
- g) data transmiterii anunțului de licitație către instituțiile abilitate, în vederea publicării.

3. Desfășurarea licitației

Licitația se inițiază prin publicarea unui anunț de licitație de către concedent în Monitorul Oficial al României, Partea a VI-a, într-un cotidian de circulație națională și într-unul de circulație locală, pe pagina sa de internet ori prin alte medii ori canale publice de comunicații electronice.

Între data transmiterii spre publicare a anunțurilor de licitație și data-limită pentru depunerea ofertelor, concedentul are obligația de a stabili perioada respectivă în funcție de complexitatea contractului de concesiune de bunuri proprietate publică și de cerințele specifice.

În situația în care ofertele nu pot fi elaborate decât după vizitarea amplasamentului sau după consultarea la fața locului a unor documente suplimentare pe care se bazează documentele concesiunii, perioada stabilită de concedent pentru depunerea ofertelor este mai mare decât perioada minimă prevăzută de prezenta secțiune pentru procedura de licitație utilizată și este stabilită astfel încât operatorii economici interesați să aibă posibilitatea reală și efectivă de a obține toate informațiile necesare pentru pregătirea corespunzătoare a ofertelor. Concedentul va organiza sesiunile de vizitare a amplasamentului sau de

consultare la fața locului a documentelor suplimentare, separat pentru fiecare operator economic interesat.

După publicarea anunțului de licitație, concedentul are obligația să asigure obținerea documentației de atribuire de către persoana interesată, care înaintează o solicitare în acest sens.

Se poate opta pentru una dintre următoarele modalități de obținere a documentației de atribuire de către persoanele interesate:

a) asigurarea accesului direct, nerestricționat și deplin, prin mijloace electronice, la conținutul documentației de atribuire;

b) punerea la dispoziția persoanei interesate care a înaintat o solicitare în acest sens a unui exemplar din documentația de atribuire, pe suport hârtie și/sau pe suport magnetic; în acest caz, concedentul are dreptul de a stabili un preț pentru obținerea documentației de atribuire, cu condiția ca acest preț să nu depășească costul multiplicării documentației, la care se poate adăuga, dacă este cazul, costul transmiterii acesteia; de asemenea, concedentul are obligația de a pune documentația de atribuire la dispoziția persoanei interesate cât mai repede posibil, într-o perioadă care nu trebuie să depășească **5 zile lucrătoare de la primirea unei solicitări din partea acesteia.**

Se recomandă utilizarea tuturor sistemelor informatice și aplicațiile informatice să respecte legislația națională în vigoare privind interoperabilitatea electronică și cea privind asigurarea unui nivel comun ridicat de securitate a rețelelor și sistemelor informatice.

Orice persoană interesată are dreptul de a solicita clarificări privind documentația de atribuire iar concedentul are obligația de a răspunde, în mod clar, complet și fără ambiguități, la orice clarificare solicitată, într-o perioadă care nu trebuie să depășească 5 zile lucrătoare de la primirea unei astfel de solicitări.

Concedentul are obligația de a transmite răspunsurile însoțite de întrebările aferente către toate persoanele interesate care au obținut documentația de atribuire, luând măsuri pentru a nu dezvălui identitatea celui care a solicitat clarificările respective.

Concedentul are obligația de a transmite răspunsul la orice clarificare cu cel puțin 5 zile lucrătoare înainte de data-limită pentru depunerea ofertelor.

În situația în care solicitarea de clarificare nu a fost transmisă în timp util, punând astfel concedentul în imposibilitatea de a respecta termen, acesta din urmă are obligația de a răspunde la solicitarea de clarificare în măsura în care perioada necesară pentru elaborarea și transmiterea răspunsului face posibilă primirea acestuia de către persoanele interesate înainte de data-limită de depunere a ofertelor.

OUG 57/2016 prevede regulile pentru întocmirea și depunerea ofertei de către ofertant.

La nivelul concedentului se formează o comisie de evaluare compusă dintr-un număr impar de membri, care nu poate fi mai mic de 5. Membrii comisiei pot fi în acest caz particular reprezentați ai consiliului județean. Comisia de evaluare are ca și atribuții:

- a) analizarea și selectarea ofertelor pe baza datelor, informațiilor și documentelor cuprinse în plicul exterior;
- b) întocmirea listei cuprinzând ofertele admise și comunicarea acesteia;
- c) analizarea și evaluarea ofertelor;
- d) întocmirea raportului de evaluare;
- e) întocmirea proceselor-verbale;
- f) desemnarea ofertei câștigătoare.

Concedentul stabilește oferta câștigătoare pe baza criteriului/criteriilor de atribuire precizate în documentația de atribuire.

Pe parcursul aplicării procedurii de atribuire, acesta are dreptul de a solicita clarificări și, după caz, completări ale documentelor prezentate de ofertanți pentru demonstrarea conformității ofertei cu cerințele solicitate.

Solicitarea de clarificări este propusă de către comisia de evaluare și se transmite de către concedent ofertanților în termen de 3 zile lucrătoare de la primirea propunerii comisiei de evaluare.

Ofertanții trebuie să răspundă la solicitarea concedentului în termen de 3 zile lucrătoare de la primirea acesteia.

Concedentul nu are dreptul ca prin clarificările ori completările solicitate să determine apariția unui avantaj în favoarea unui ofertant.

Sunt considerate oferte valabile ofertele care îndeplinesc criteriile de valabilitate prevăzute în caietul de sarcini al concesiunii. În urma analizării ofertelor de către comisia de evaluare, pe baza criteriilor de valabilitate, secretarul acesteia întocmește un proces-verbal în care menționează ofertele valabile, ofertele care nu îndeplinesc criteriile de valabilitate și motivele excluderii acestora din urmă de la procedura de atribuire. Procesul-verbal se semnează de către toți membrii comisiei de evaluare și apoi de înaintea concedentului.

Comisia de evaluare stabilește punctajul fiecărei oferte, ținând seama de ponderile criteriilor de atribuire. Oferta câștigătoare este oferta care întrunește cel mai mare punctaj în urma aplicării criteriilor de atribuire.

În cazul în care există punctaje egale între ofertanții clasati pe primul loc, departajarea acestora se va face în funcție de punctajul obținut pentru criteriul de atribuire care are ponderea cea mai mare, iar în cazul egalității în continuare, departajarea se va face în funcție de punctajul obținut pentru criteriul de atribuire care are ponderea cea mai mare după acesta.

Pe baza evaluării ofertelor secretarul comisiei de evaluare întocmește procesul-verbal care trebuie semnat de toți membrii comisiei și care este transmis concedentului

Procedura de licitație se poate desfășura numai dacă în urma publicării anunțului de licitație au fost depuse cel puțin două oferte valabile.

În cazul în care în urma publicării anunțului de licitație nu au fost depuse cel puțin două oferte valabile, concedentul este obligat să anuleze procedura și să organizeze o nouă licitație.

În cazul organizării unei noi licitații, procedura este valabilă în situația în care a fost depusă cel puțin o ofertă valabilă.

În cazul în care, în cadrul celei de-a doua proceduri de licitație publică nu se depune nicio ofertă valabilă, concedentul anulează procedura de licitație. Pentru cea de-a doua licitație va fi păstrată documentația de atribuire aprobată pentru prima licitație.

Concedentul are obligația de a informa ofertanții (câștigători și respinși) despre deciziile referitoare la atribuirea contractului de concesiune de bunuri proprietate publică, în scris, cu confirmare de primire, nu mai târziu de 3 zile lucrătoare de la emiterea acestora.

Concedentul are obligația de a încheia contractul de concesiune de bunuri proprietate publică cu ofertantul a cărui ofertă a fost stabilită ca fiind câștigătoare. Acesta are obligația de a transmite spre publicare în Monitorul Oficial al României, Partea a VI-a, un **anunț de atribuire a contractului de concesiune de bunuri proprietate publică**, în cel mult 20 de zile calendaristice de la finalizarea procedurii de atribuire a contractului de concesiune de bunuri proprietate publică prevăzute de prezenta secțiune.

Anunțul de atribuire trebuie să cuprindă cel puțin următoarele elemente:

- a) informații generale privind concedentul, precum: denumirea, codul de identificare fiscală, adresa, datele de contact, persoana de contact;
- b) informații cu privire la repetarea procedurii de licitație, dacă e cazul;
- c) data publicării anunțului de licitație în Monitorul Oficial al României, Partea a VI-a;
- d) criteriile utilizate pentru determinarea ofertei câștigătoare;
- e) numărul ofertelor primite și al celor declarate valabile;
- f) denumirea/numele și sediul/adresa ofertantului a cărui ofertă a fost declarată câștigătoare;
- g) durata contractului;
- h) nivelul redevenței;
- i) instanța competentă în soluționarea litigiilor apărute și termenele pentru sesizarea instanței;
- j) data informării ofertanților despre decizia de stabilire a ofertei câștigătoare;
- k) data transmiterii anunțului de atribuire către instituțiile abilitate, în vederea publicării.

Contractul de concesiune de bunuri proprietate publică se va încheia numai după împlinirea unui termen de 20 de zile calendaristice de la data realizării comunicării către ofertanții (câștigători și respinși).

Contractul de concesiune de bunuri proprietate publică se încheie în formă scrisă, sub sancțiunea nulității. Contractul de concesiune este contractul prin intermediul căruia contractantul, în calitate de Concesionar, primește dreptul de a exploata rezultatul lucrărilor executate și preia toate riscurile aferente realizării și exploatării. Predarea-primirea bunurilor se face pe bază de proces-verbal.

Refuzul ofertantului declarat câștigător de a încheia contractul de concesiune de bunuri proprietate publică poate atrage după sine plata daunelor-interese stabilite de către tribunalul în a cărui rază teritorială se află sediul concedentului, la cererea părții interesate, dacă părțile nu stabilesc altfel.

În cazul în care ofertantul declarat câștigător refuză încheierea contractului, procedura de atribuire se anulează, iar concedentul reia procedura, în condițiile legii, studiul de oportunitate păstrându-și valabilitatea.

Conținutul contractului

Contractul de concesiune a bunurilor de la Alexeni va cuprinde clauze clare referitoare la drepturile și obligațiile fiecărei părți, categoriile de bunuri ce vor fi utilizate de concesionar în derularea concesiunii. În cazul în care concesionarul este de o altă naționalitate sau cetățenie decât cea română și dacă părțile consideră necesar, contractul de concesiune de bunuri proprietate publică se va putea încheia în patru exemplare, două în limba română și două într-o altă limbă aleasă de acestea.

Concesionarul are dreptul de a folosi și de a culege rezultatele bunurilor ce fac obiectul concesiunii, potrivit naturii bunului și scopului stabilit de părți prin contractul de concesiune. Acesta va avea dreptul de a încasa veniturile realizate din activitatea specific aeroportuară cât și din activități suplimentare desfășurate în incinta aeroportului (publicitate, activități comerciale, servicii etc.), precum și veniturile rezultate din funcționarea centrului de instruire sintetică pentru piloți și a hangarului de mentenanță în condițiile îndeplinirii cerințelor legale privind desfășurarea acestor activități.

În baza contractului de concesiune, concesionarul are obligația de a asigura operarea eficace, în regim de continuitate și permanent a aeroportului, în conformitate cu cerințele și destinația acestuia. Astfel, concesionarul va asigura gestionarea optimă și la un nivel corespunzător a activităților aeroportuare și conexe/neaeroportuare, a centrului de instruire și a hangarului de mentenanță.

În analiza privind recuperarea fondurilor investite și în determinarea profitului realizat, concesionarul trebuie să aibă în vedere că va prelua toate riscurile aferente contractului de concesiune de bunuri publice.

Nivelul de performanță și de calitate al activităților pe care concesionarul urmează să le efectueze va fi stabilit de către Concedent prin contractul de concesiune. Contractul va avea clauze privind procedurile adecvate de rezolvare a neconformităților în îndeplinirea cerințelor de performanță și calitate stabilite în contract.

Concedentul are dreptul de a verifica îndeplinirea cerințelor de performanță și calitate a activităților realizate de Concesionar, inclusiv de a verifica documentele relevante cu privire la aceste aspecte.

Contractul va avea prevederi clare privind obligația concesionarului de a prezenta rapoarte, periodice sau la simpla solicitare a Concedentului, cu privire la modul de realizare a anumitor parametrii pe parcursul derulării contractului.

Dat fiind că exploatarea bunurilor de la Alexeni ce vor face obiectul concesiunii implică în mod necesar și executarea unor lucrări și/sau prestarea unor servicii, concedentul are obligația ca, în funcție de scopul urmărit și de activitățile desfășurate, să califice natura contractului potrivit legislației privind achizițiile publice sau concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, după caz. În acest scop, concedentul poate solicita punctul de vedere al autorității competente în domeniu.

6. Durata estimată a concesiunii

Ordonanța de urgență nr. 57 din 3 iulie 2019 privind Codul administrativ prevede că durata unui contract de concesiune de bunuri de proprietate publică încheiat în conformitate cu legea română, indiferent de naționalitatea sau de cetățenia concesionarului nu va putea depăși 49 de ani, începând de la data semnării lui.

De asemenea, aceeași ordonanță prevede că durata contractului de concesiune de bunuri de proprietate publică poate fi prelungită prin acordul de voință al părților, încheiat în formă scrisă, cu condiția ca aceasta să nu depășească 49 de ani.

Proiectul de dezvoltare a unui aeroport de importanță regională la Alexeni alături de centrul de instruire sintetică pentru piloți – simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320 și a hangarului de mentenanță de nivel complex pentru aeronave și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc este unul complex, ce necesită o investiție considerabilă.

De la bun început, pentru a asigura pobilitatea de recuperare a investiției, trebuie prevăzut un număr de 49 de ani pentru concesionare, cu posibilitatea de a prelungi acest termen prin legi speciale, funcție de durata de recuperare a investiției pentru concesionar, durată care s-ar putea prelungi circa jumătate din perioada inițială a concesionării.

În Catalogul mijloace fixe 2019 și durate normale de funcționare, clasificarea mijloacelor fixe utilizate in economie și duratele normale de functionare ale acestora corespund cu duratele de amortizare în ani, aferente regimului de amortizare liniar. Astfel, pentru pistele pentru aeroporturi si platforme de staționare pentru avioane și autovehicule. Construcții aeroportuare, durata de amortizare este cuprinsă între 32 – 48 de ani.

Ținând cont de faptul că pentru implementarea proiectului investițional de la Alexeni vor fi necesari circa 4 ani, se propune ca durata inițială a concesionării bunurilor proprietate publică de la Alexeni să fie de 49 de ani cu posibilitatea de prelungire prin legi speciale, astfel încât să se asigure recuperarea costurilor de investiție pentru concesionar cu cel puțin jumătate din durata inițială, ceea ce va conduce la o durată totală a concesiunii de 73 de ani.

OUG 57/2019 prevede posibilitatea ca prin legi special să se poată stabili concesionări cu o durată mai mare de 49 de ani.

7. Termenele previzibile pentru realizarea procedurii de concesionare

Realizarea procedurii de concesionare presupune parcurgerea etapelor menționate la secțiunea destinată procedurii utilizate pentru atribuirea contractului de concesiune.

Data fiind complexitatea proiectului investițional propus pentru valorificarea bunurilor de la Alexeni, documentația de atribuire, caietul de sarcini trebuie întocmit astfel încât să specifice în detaliu raportat la destinația bunurilor ce fac obiectul concesiunii și a condițiilor de exploatare a concesiunii particularitățile proiectului investițional, cu o detaliere a datelor constructive și de operare. Din acest considerent, pentru pregătirea documentației de atribuire se va aloca o perioadă mai mare de timp, respectiv 6 luni.

În continuare vom nota etapele procedurii de concesionare cu termenele aferente:

Tabel 41 – Termene previzibile pentru realizarea procedurii de concesionare

Etape	Termen previzibil zile/luni	Observații
Pregătirea documentației de atribuire (caiet de sarcini)	6 luni	Termen care permite pregătirea unei documentații documentate și fundamentate de atribuire având în vedere complexitatea proiectului investițional în cadrul căruia vor fi exploatate bunurile concesionate
Transmiterea spre publicare a anunțului de concesionare și publicarea acestuia	1 zi	
Depunere a ofertelor	4 luni	Legea prevede minim 20 de zile. Considerăm că pentru elaborarea unei oferte de complexitatea celei ce o reclamă proiectul investițional pentru exploatarea bunurilor care fac obiectul concesiunii, considerăm acest termen acoperitor, cu posibilitatea de a fi extins până la 5 luni
Evaluarea ofertelor	3 luni	Nu există termen legal Va depinde și de numărul ofertelor transmise
Desemnarea câștigătorului și semnarea contractului de concesiune	2 luni	

Termenele sunt estimative și conferă o marjă de timp generoasă în parcurgerea tuturor etapelor atribuirii contractului de concesiune de bunuri. Acestea include termenele minime incluse de lege pentru punerea la dispoziție a documentației de atribuire, pentru răspunsul la eventualele solicitări de clarificări. Aceste termene estimative prezentate pot fi restrânse dacă diferitele activități implicate se finalizează într-un timp mai scurt.

Așa cum am menționat deja, procedura de licitație se poate desfășura doar în condițiile depunderii a cel puțin 2 oferte valabile. În caz contrar, procedura se anulează și se reia iar noua procedură de licitație este valabilă chiar și în situația în care a fost depusă cel puțin o ofertă valabilă.

Cadrul legal general

- Legea nr. 350/2001 republicată – privind amenajarea teritoriului și urbanismul;
- Legea nr. 215/2001 a administrației publice locale, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 554/2004 a contenciosului administrativ;
- Legea nr. 213/1998 privind bunurile proprietate publică, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 211/2011 privind regimul deșeurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 10/1995 privind calitatea în construcții cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanța de urgență nr. 57 din 3 iulie 2019 privind Codul administrativ;
- OUG nr. 195/2005 privind Protecția Mediului, cu modificările și completările ulterioare;
- HG 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul - cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice
- HG nr. 856/2002 privind evidența gestiunii deșeurilor și pentru aprobarea listei cuprinzând deșeurile, inclusiv deșeurile periculoase, cu modificările și completările ulterioare;
- HG 321/2005 privind evaluarea și gestionarea zgomotului ambiental cu modificările și completările ulterioare;
- Hotărâre nr. 525 din 27 iunie 1996 pentru aprobarea Regulamentului general de urbanism, republicată;
- Ordinul ministrului sănătății nr.119/2014 pentru aprobarea Normelor de igienă și sănătate publică privind mediul de viață al populației cu modificări și completări ulterioare;
- Ordin 735/2015 - pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române privind stabilirea zonelor cu servituți aeronautice civile și a condițiilor de avizare a documentațiilor tehnice aferente obiectivelor din aceste zone sau din alte zone în care pot constitui obstacole pentru navigația aeriană și/sau pot afecta siguranța zborului pe teritoriul și în spațiul aerian al României RACR-ZSAC, ediția 1/2015;
- Ordin 1453/2018 pentru modificarea Reglementărilor aeronautice civile române privind stabilirea zonelor cu servituți aeronautice civile și a condițiilor de avizare a documentațiilor tehnice aferente obiectivelor din aceste zone sau din alte zone în care pot constitui obstacole pentru navigația aeriană și/sau pot afecta siguranța zborului pe teritoriul și în spațiul aerian al României RACR-ZSAC ediția 1/2015, aprobată prin Ordinul Ministerului Transporturilor nr 735/2015;
- RACR – ZSAC, ediția în vigoare – Reglementare aeronautică civilă română privind stabilirea zonelor cu servituți aeronautice civile și a condițiilor de avizare a documentațiilor tehnice aferente obiectivelor din aceste zone sau din alte zone în care pot constitui obstacole pentru navigația aeriană și/sau pot afecta siguranța zborului pe teritoriul și în spațiul aerian al României;
- RACR – AVZ, ediția în vigoare - Reglementare aeronautică civilă română privind emiterea avizelor la documentațiile tehnice aferente obiectivelor din zone cu servituți aeronautice civile sau din alte

zone în care pot constitui obstacole pentru navigația aeriană sau pot afecta siguranța zborului pe teritoriul și în spațiul aerian al României.

- SR 10009/2017 - Acustică, limite admisibile ale nivelului de zgomot din mediul ambient;
- Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) No 3922/91 al Consiliului;
- Regulamentul nr. 139 / 2014 al Comisiei de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la aerodromuri.

Cadrul legal extins aplicabil problematicii proiectului de dezvoltare regională de la Alexeni

Nr. Crt.	Denumire
1	Legislație generală
1.1	Cadru legislativ internațional
1.1.1	Convenția privind aviația civilă internațională semnată la Chicago în 07.12.1944, cu unele amendamente aduse ulterior acestei convenții
1.1.2	Convenția internațională Eurocontrol privind cooperarea pentru siguranța navigației aeriene, încheiată la 13 decembrie 1960. Anexa 1: Statutul agenției Eurocontrol din 13.12.1960
1.1.3	Acordul „DANUBE FAB” - Acordul pentru stabilirea DANUBE FAB și Acordurile subsecvente încheiate între NSA-uri și, respectiv, între ANSP-uri.
1.2	Cadru legislativ european
1.2.1	Regulamentul (UE) nr.376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 03.04.2014 - privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă, de modificare a Regulamentului (UE) nr.996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Directivei 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului, și a Regulamentelor (CE) nr.1321/2007 și (CE) 330/2007 ale Comisiei, cu modificările și completările ulterioare
1.2.2	Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) No 3922/91 al Consiliului
1.2.3	Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 octombrie 2010 - privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă și de abrogare a Directivei 94/56/CE, cu modificările și completările ulterioare
1.2.4	Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/2153 al Comisiei din 16 decembrie 2019 privind taxele și sumele de bani percepute de Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 319/2014

1.2.5	Comunicarea Comisiei privind situația veniturilor și a cheltuielilor Agenției Europene de Siguranță a Aviației pentru exercițiul financiar 2019 - Situația veniturilor și a cheltuielilor Agenției Europene de Siguranță a Aviației pentru exercițiul financiar 2019
1.2.6	Regulamentul (UE) nr. 452/2014 al Comisiei din 29 aprilie 2014 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene ale operatorilor din țări terțe în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului
1.2.7	2014/425/UE: Decizia Comisiei din 1 iulie 2014 de autorizare a Republicii Slovace și a Regatului Unit să aplice derogări de la anumite norme comune privind siguranța aviației în conformitate cu articolul 14 alineatul (6) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului
1.2.8	2014/426/UE: Decizia Comisiei din 1 iulie 2014 de autorizare a Regatului Unit să aplice derogări de la anumite norme comune privind siguranța aviației în conformitate cu articolul 14 alineatul (6) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului
1.2.9	Decizia nr. 303/14/COL a Autorității AELS de Supraveghere din 15.07.2014 prin care Norvegia este autorizată să aplice derogări de la anumite norme comune în materie de siguranță a aviației în temeiul articolului 14 alineatul (6) din actul menționat la punctul 66n din anexa XIII la Acordul privind Spațiul Economic European [Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE, astfel cum a fost modificată
1.2.10	Decizia nr. 545/14/COL a Autorității AELS de Supraveghere din 08.12.2014 de autorizare a Islandei să aplice derogări de la anumite norme comune privind siguranța aviației în temeiul articolului 14 alineatul (6) din actul menționat la punctul 66n din anexa XIII la Acordul privind Spațiul Economic European [Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE, astfel cum a fost modificată și de abrogare a Deciziei nr. 362/14/COL a Colegiului din 14 septembrie 2014
1.2.11	Decizia (UE) 2015/2394 a Consiliului din 08.12.2015 privind poziția care urmează să fie luată de statele membre în numele Uniunii în ceea ce privește deciziile care urmează să fie adoptate de Comisia permanentă a Eurocontrol privind rolurile și sarcinile Eurocontrol și serviciile centralizate
1.3	<i>Cadru legislativ național</i>
1.3.1	OUG nr. 57/2019 privind codul administrativ
1.3.2	Legea nr. 257 din 22 mai 2001 - privind modul de acțiune împotriva aeronavelor care utilizează neautorizat spațiul aerian al României
1.3.3	Hotărârea Guvernului nr. 405 din 12 august 1993 - privind înființarea Autorității Aeronautice Civile Române, cu modificările și completările ulterioare
1.3.4	Hotărârea Guvernului nr.455/04.05.2011 – privind tarifele de aeroport
1.3.5	Hotărârea Guvernului nr. 912 din 25 august 2010 - pentru aprobarea procedurii de autorizare a zborurilor în spațiul aerian național, precum și a condițiilor în care decolarea și aterizarea aeronavelor civile se pot efectua și de pe/pe alte terenuri sau suprafețe de apă decât aerodromurile certificate
1.3.6	Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 1185 din 12 iulie 2006 - privind desemnarea Regiei Autonome "Autoritatea Aeronautică Civilă Română" ca autoritate națională de supervizare, organism tehnic specializat pentru îndeplinirea funcției de supervizare a siguranței zborului în aviația civilă, la nivel național
1.3.7	Ordinul ministrului transporturilor nr. 791 din 5 octombrie 2010 - privind împuternicirea inspectorilor aeronautici pentru supervizarea siguranței zborului
1.3.8	Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 630 19 aprilie 2007 - privind modul de reglementare a domeniului aeronauticii civile cu aeronave ultrașoare din România
1.3.9	Ordinul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii nr. 1305 din 27.08.2012 - privind aprobarea tarifelor percepute de Regia Autonomă "Autoritatea Aeronautică Civilă Română" pentru prestarea activităților pentru care i-au fost delegate competențe de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, cu modificările și completările ulterioare

1.3.10	Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2066 din 9 noiembrie 2006 - privind delegarea unor competențe Regiei Autonome "Autoritatea Aeronautică Civilă Română"
1.3.11	Hotărârea Guvernului nr. 21 din 14 ianuarie 2015 - privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor
1.4	Reglementări ale Autorității Aeronautice Civile Române
1.4.1	Legea transporturilor – legea 51/2002
1.4.2	Codul aerian – OG 29/1997, amendată și modificată prin Legea 399/2005, OG 19/2011, L 187/2012, L 98/2014
1.4.3	H.G. 791/2009 – Hotărâre privind condițiile pentru certificarea aeroporturilor civile internaționale sau deschise traficului aerian internațional
1.4.4	H. G. 1869/2005 pentru aprobarea Programului național de asigurare a calității în domeniul securității aeronautice - PNAC-SECA
1.4.5	OMTI nr. 914/2009 - Ordin pentru aprobarea formei și conținutului documentelor de certificare a aeroporturilor civile internaționale sau deschise traficului internațional, a procedurilor specifice de acordare, respingere sau revoare a certificării, precum și a formularului de cerere și a documentației aferente
1.4.6	RACR – RA - Regulile aerului
1.4.7	RACR-AD-PETA - Proiectarea și exploatarea tehnică a aerodromurilor. Ed.2/2015
1.4.8	RACR-AD-PETH - Proiectarea și exploatarea tehnică a heliporturilor. Ed.3/2014
1.4.9	RACR - AIS - Serviciile de informare aeronautică
1.4.10	RACR - ATS - Serviciile de trafic aerian
1.4.11	RACR - AD - AACDA - Autorizarea agenților aeronautici civili în domeniul aeroportuar
1.4.12	RACR - AD - AADC - Autorizarea aerodromurilor civile
1.4.13	RACR - AD - MEDA - Reglementari Aeronautice Civile Romane privind metode și echipamente de degivrare/antigivrare a avioanelor la sol
1.4.14	RACR - PMA1 Procedura de emitere a avizelor la documentațiile tehnice pentru construcții și amenajări în zonele cu servituți aeronautice
1.4.15	RAC- WGS 84 - Măsurarea punctelor de interes aeronautic în sistemul geodezic global WGS 84
1.4.16	RACR SACZ - Stabilirea servituțiilor aeronautice civile și a zonelor cu servituți aeronautice civile
1.4.17	RACR-CADT - Condiții de avizare a documentațiilor tehnice pentru obiectivele aflate în zone cu servituți aeronautice civile
1.4.18	RACR - AD - AAH - Autorizarea agenților aeronautici de handling
1.4.19	RACR - AD - COMSS - Reglementare aeronautică civilă privind organizarea radiocomunicațiilor operaționale sol-sol pe aeroporturi
1.4.20	RACR - APSH - Accesul pe piața serviciilor de handling la sol pe aeroporturi
1.4.21	RACR - PMA1 - Procedura de emitere a avizelor la documentațiile tehnice pentru construcții și amenajări în zonele cu servituți aeronautice
1.4.22	RACR - AD - ACAA- Reglementarea aeronautică civilă romana privind asigurarea cu combustibil de aviație pe aerodromuri
1.4.23	RACR - TABP - Transportul aerian al bunurilor periculoase
1.4.24	RACR - PM - Protecția mediului
1.4.25	RACR - AIS - Serviciile de informare aeronautică
1.4.26	RACR - ASMET - Asistenta meteorologică a activităților aeronautice civile
1.4.27	RACR-REAC - Raportarea evenimentelor de aviație civilă
1.4.28	Anexa 14 OACI - Vol.I – Proiectarea și operarea aerodromurilor
1.4.29	Anexa 14 OACI - Vol.Îl – Heliporturi

1.4.30	Doc. 9157 OACI - Proiectarea aerodromurilor
1.4.31	Doc 9137 OACI - Servicii de aerodrom
1.4.32	Doc 9184 OACI - Manualul de planificare pentru un aeroport
1.4.33	Doc 9162 OACI - Manualul pentru heliporturi
1.4.34	Doc 9476 OACI - Manual pentru ghidarea și sistemele de control a mișcării pe suprafețele de mișcare (SMGCS)
1.4.35	Doc 9640 OACI - Manualul pentru operațiunile de degivrare/antigivrare
1.4.36	Doc 9870 OACI - Manualul pentru prevenirea incursiunilor la pistă
1.4.37	Doc 8400 OACI - Abrevieri și coduri
1.4.38	Ordin al Ministrului Transporturilor Construcțiilor și Turismului (OMTCT) nr. 159 din 24.02.2006 - pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române "Raportarea evenimentelor de aviație civilă"
1.4.39	Ordin al Ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului (OMTCT) nr. 21 din 12.01.2007 - pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACRRA, Regulile aerului, ediția 02/2006, cu modificările și completările ulterioare
1.4.40	Ordin al Ministrului Transporturilor (OMT) nr. 488 din 24.03.2015 - pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACRTABP "Transportul aerian al bunurilor periculoase", Ediția 04/2015
1.5	Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă
1.5.1	PIAC-TABP-Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă: Transportul aerian de bunuri periculoase, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D254/09.05.2014
1.5.2	PIAC-RAMP-Efectuarea inspecțiilor la platformă-Personalul de inspecție la platformă - Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă: Efectuarea inspecțiilor la platformă; Personalul de inspecție la platformă, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D981/18.12.2014.
1.5.3	PIAC-REG- Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă: Elaborarea și emiterea reglementărilor aeronautice, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D956/12.12.2014
2.	Siguranță. Cadru legislativ
2.1	Cadru legislativ european
2.1.1	Directiva 2009/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11.03.2009 privind tarifele de aeroport
2.1.2	Regulamentul (UE) nr.376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 03.04.2014 - privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă, de modificare a Regulamentului (UE) nr.996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Directivei 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului, și a Regulamentelor (CE) nr.1321/2007 și (CE) 330/2007 ale Comisiei, cu modificările și completările ulterioare
2.1.3	Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 20.10.2010 privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă și de abrogarea a Directivei 94/56/CE, cu modificările și completările ulterioare
2.1.4	Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate, cu modificările și completările ulterioare
2.1.5	Regulamentul (CE) nr. 785/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 aprilie 2004 privind cerințele de asigurare a operatorilor de transport aerian și a operatorilor de aeronave, cu modificările și completările ulterioare
2.1.6	Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 decembrie 2005 de stabilire a unei liste comunitare a transportatorilor aerieni care se supun unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității și de informare a pasagerilor transportului aerian cu privire la identitatea transportatorului aerian efectiv și de abrogare a articolului 9 din Directiva 2004/36/CE, cu modificările și completările ulterioare
2.1.7	Regulamentul (CE) nr. 474/2006 al Comisiei din 22 martie 2006 de stabilire a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității menționate la capitolul II din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului, cu modificările și completările ulterioare

2.1.8	Regulamentul (CE) nr. 223/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 martie 2009 privind statisticile europene și de abrogare a Regulamentului (CE, Euratom) nr. 1101/2008 al Parlamentului European și al Consiliului privind transmiterea de date statistice confidențiale Biroului Statistic al Comunităților Europene, a Regulamentului (CE) nr. 322/97 al Consiliului privind statisticile comunitare și a Deciziei 89/382/CEE, Euratom a Consiliului de constituire a Comitetului pentru programele statistice ale Comunităților Europenei, cu modificările și completările ulterioare
2.1.9	Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/373 al Comisiei din 1 martie 2017 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizorii de management al traficului aerian/servicii de navigație aeriană și de alte funcții ale rețelei de management al traficului aerian și pentru supravegherea acestora, de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 482/2008, a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 1034/2011, (UE) nr. 1035/2011 și (UE) 2016/1377, precum și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 677/2011
2.1.10	Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 al Comisiei din 11 februarie 2019 de instituire a unui sistem de performanță și de tarifare în cadrul cerului unic european și de abrogare a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013 și (UE) nr. 391/2013
2.2	<i>Cadru legislativ național</i>
2.2.1	Legea nr. 226/05.06.2009 - privind organizarea și funcționarea statisticii oficiale în România, cu modificările și completările ulterioare
2.2.2	HG nr.912/25.08.2010 - Hotărârea Guvernului pentru aprobarea procedurii de autorizare a zborurilor în spațiul aerian național, precum și a condițiilor în care decolarea și aterizarea aeronavelor civile se pot efectua și de pe/pe alte terenuri sau suprafețe de apă decât aerodromurile certificate
2.2.3	HG nr.455/04.05.2011 - Hotărârea Guvernului privind tarifele de aeroport
2.2.4	OMTI nr.1089/26.06.2012 - Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii privind culegerea, analiza, centralizarea și difuzarea datelor statistice din domeniul transportului aerian
2.2.5	OMT nr.7/10.01.2014 - Ordinul Ministrului Transporturilor privind aprobarea tarifului pentru supravegherea menținerii obiectivelor necesare siguranței pasagerilor și a procedurii de colectare și distribuire a acestuia și pentru abrogarea OMTI nr.894/2010 privind aprobarea tarifului pentru supravegherea menținerii obiectivelor necesare siguranței pasagerilor
2.2.6	OMTI nr.313/06.12.2006 - Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii privind măsuri pentru aplicarea Regulamentului (CE) nr.1794/2006 al Comisiei de stabilire a unei scheme comune de tarifare pentru serviciile de navigație, în ceea ce privește tariful național unitar de rută
2.2.7	OMTI nr.1560/25.10.2012 - Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii privind măsuri pentru aplicarea Regulamentului (CE) nr.1794/2006 al Comisiei de stabilire a unei scheme comune de tarifare pentru serviciile de navigație aeriană, în ceea ce privește tariful de navigație aeriană terminală
2.2.8	OMTCT nr.75/27.11.2011 - Ordinul Ministrului Transporturilor, Construcțiilor și Locuinței privind măsuri pentru aplicarea art.20 din Regulamentul (UE) nr.691/2010 al Comisiei din 29.07.2010 de stabilire a unui sistem de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru funcțiile de rețea și de modificare a Regulamentului (CE) nr.2096/2005 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană
2.2.9	OMTI nr.744/23.09.2011 - Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii pentru stabilirea condițiilor care pot fi asociate tarifelor de aeroport și a criteriilor care pot fi aplicate la diferențierea tarifelor de aeroport, cu modificările și completările ulterioare
2.2.10	OMT nr.1378/04.11.2013 - Ordinul Ministrului Transporturilor privind stabilirea activităților, altele decât activitățile aeronautice civile, având drept efect ajungerea în spațiul aerian a diverselor corpuri materiale care pot constitui un pericol pentru siguranța aviației și privind aprobarea condițiilor de autorizare a acestor activități, publicat în M.Of.nr.52 din 22.01.2014
2.3	<i>Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă</i>
2.3.1	PIAC - TA - STA - Proceduri și instrucțiuni de aeronautică civilă - Culegerea, analiza, centralizarea și difuzarea datelor statistice din domeniul transportului aerian, aprobată prin Decizia Directorului General al AACR nr.D869/02.10.2012
2.3.2	PIAC - AD - ITA - Proceduri și instrucțiuni de aeronautică civilă - Procedura de investigație în scopul analizării justificărilor pentru modificarea sistemului sau a nivelului tarifelor de aeroport

2.3.3	PIAC - AD - SCOBST - Proceduri și instrucțiuni de aeronautică civilă - Supravegherea și controlul obstacolelor
2.3.4	PIAC- AD - PMR - Monitorizarea asistenței realizată pe aeroport pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă
2.4	<i>Directive aeronautice</i>
2.4.1	DSN - TE.5 - Directivă de aeronautică civilă privind amplasarea obiectivelor de tip turbine eoliene față de mijloacele de navigație aeriană
2.4.2	DA:2 - Marcarea și balizarea luminoasă a turbinelor eoliene și a parcurilor de turbine eoliene
2.5	<i>Circulare aeronautice</i>
2.5.1	CSIG: REAC/001 - Circulara aeronautică referitoare la Regulamentul (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă
2.5.2	CSIG: DG-BLI - Circulara Operațională CSIG: DG-BLI având ca subiect interzicerea temporară a transportului cargo pe aeronavele de pasageri a bateriilor cu litiu-ion (inclusiv bateriile cu litiu-ion-polimer), cod UN 3480. Prezența Circulară de siguranță a fost emisă ca urmare a aprobării Amendamentului 4 la documentul OACI Doc 9284 - AN/905 "Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air"
3.	<i>Operațiuni Zbor</i>
3.1	<i>Cadru legislativ european</i>
3.1.1	Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului din 16 decembrie 1991 privind armonizarea cerințelor tehnice și a procedurilor administrative în domeniul aviației civile, cu modificările și completările ulterioare
3.1.2	Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, cu modificările și completările ulterioare
3.1.3	Regulamentul (CE) nr. 785/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 aprilie 2004 privind cerințele de asigurare a operatorilor de transport aerian și a operatorilor de aeronave, cu modificările și completările ulterioare
3.1.4	Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 decembrie 2005 de stabilire a unei liste comunitare a transportatorilor aerieni care se supun unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității și de informare a pasagerilor transportului aerian cu privire la identitatea transportatorului aerian efectiv și de abrogare a articolului 9 din Directiva 2004/36/CE, cu modificările și completările ulterioare
3.1.5	Regulamentul (CE) nr. 474/2006 al Comisiei din 22 martie 2006 de stabilire a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității menționate la capitolul II din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului, cu modificările și completările ulterioare
3.1.6	Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei din 3 noiembrie 2011 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, cu modificările și completările ulterioare
3.1.7	Regulamentul (UE) nr. 255/2010 al Comisiei din 25 martie 2010 de stabilire a unor norme comune privind managementul fluxului de trafic aerian, cu modificările și completările ulterioare
3.1.8	Regulamentul (CE) nr. 1033/2006 al Comisiei din 4 iulie 2006 de stabilire a cerințelor privind procedurile pentru planurile de zbor în faza premergătoare zborului pentru cerul unic European, cu modificările și completările ulterioare
3.1.9	Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1079/2012 al Comisiei din 16 noiembrie 2012 de stabilire a cerințelor privind ecartul dintre canalele de voce pentru cerul unic european, cu modificările și completările ulterioare
3.2	<i>Cadru legislativ național</i>
3.2.1	Legea nr. 223/2007 (versiune consolidată) - privind Statutul personalului aeronautic civil navigant profesionist din aviația civilă din România, cu modificările și completările ulterioare
3.2.2	Legea nr. 111/1996 (versiune consolidată) - privind desfășurarea în siguranță, reglementarea, autorizarea și controlul activităților nucleare

3.2.3	HG nr. 912/2010 (versiune consolidată) - pentru aprobarea procedurii de autorizare a zborurilor în spațiul aerian național, precum și a condițiilor în care decolarea și aterizarea aeronavelor civile se pot efectua și de pe/pe alte terenuri sau suprafețe de apă decât aerodromurile certificate
3.2.4	Ordin al Ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului (OMTCT) nr. 2066/2006 - privind delegarea unor competențe Regiei Autonome "Autoritatea Aeronautică Civilă Română"
3.2.5	Ordin al Ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului (OMTCT) nr. 630/2007 - privind modul de reglementare a domeniului aeronauticii civile cu aeronave ultraușoare din România
3.2.6	Ordin al Ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului (OMTCT) nr. 21/2007 - pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR-RA, Regulile aerului, ediția 02/2006, cu modificările și completările ulterioare
3.2.7	Ordin al Ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului (OMTCT) nr. 159/2006 - pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române privind raportarea evenimentelor de aviație civilă
3.2.8	Ordin al Ministrului transporturilor (OMT) nr. 1074/2008 - pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române "Limitări privind timpul de muncă și cerințe de odihnă pentru personalul aeronautic civil navigant
3.2.9	Ordin al Ministrului Transporturilor și Infrastructurii (OMTI) nr. 301/2009 - pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române Operațiuni de lucru aerian și aviație generală
3.2.10	Ordin al Ministrului Transporturilor (MT) nr. 200/2015 - pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR-DEMO "Demonstrații aeriene", ediția 1/2015
3.2.11	Ordin al Ministrului Transporturilor nr. 1134/19.10.2015 - privind măsuri pentru aplicarea Regulamentului (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului
3.3	Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă
3.3.1	PIAC-CERT OPS- Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă: Proceduri și Instrucțiuni privind certificarea operatorilor aerieni
3.4	Circulare
3.4.1	CO: OPS MEP - Recomandările emise de Centrul de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile (CIAS) referitoare la operarea aeronavelor din clasa MEP (Multi Engine Piston)
3.4.2	CO: TGL 26 - Elaborare MEL
3.4.3	CO: OPS RAMP - Dotarea aeronavelor operatorilor aerieni români cu echipament de protecție reflectorizant
3.4.4	CO: OPS ELI - Măsuri privind reducerea accidentelor pentru zborurile VFR cu elicoptere
4.	Navigabilitate
4.1	Cadru legislativ european
4.1.1	Directiva 2006/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 mai 2006 privind echipamentele tehnice și de modificare a Directivei 95/16/CE, cu modificările și completările ulterioare
4.1.2	Regulamentul (UE) nr. 748/2012 al Comisiei din 3 august 2012 de stabilire a normelor de punere în aplicare privind certificarea pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție, cu modificările și completările ulterioare
4.1.3	Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 al comisiei din 26 noiembrie 2014 privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu, cu modificările și completările ulterioare
4.1.4	Comunicarea Comisiei nr.220/2014 din 11.07.2014 - Comunicarea Comisiei în cadrul implementării Directivei 2006/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 mai 2006 privind echipamentele tehnice și de modificare a Directivei 95/16/CE (reformare)
4.1.5	Comunicarea Comisiei din 13.02.2015 - în cadrul implementării Directivei 2006/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind echipamentele tehnice și de modificare a Directivei 95/16/CE

4.1.6	Regulamentul (CE) nr. 1005/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 septembrie 2009 privind substanțele care diminuează stratul de ozon, cu modificările și completările ulterioare
4.1.7	Regulamentul (UE) 2015/640 al Comisiei din 23 aprilie 2015 privind specificații de navigabilitate suplimentare pentru un anumit tip de operațiuni și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 965/2012, cu modificările și completările ulterioare
4.2	<i>Cadru legislativ național</i>
4.2.1	OMT nr. 636 / 18.07.2007 - Ordin al ministrului transporturilor nr. 636/18.07.2007 pentru aprobarea reglementării aeronautice civile române RACR-47 „Înmatricularea aeronavelor civile”
4.2.2	RACR-47- Reglementare aeronautică civilă română “Înmatricularea aeronavelor civile”
4.2.3	OMT nr. 806/31.08.2007 - Ordin al Ministrului Transporturilor nr. 806 / 31.08.2007 pentru aprobarea reglementării aeronautice civile române RACR-AZAC "Admisibilitatea la zbor a unor categorii de aeronave civile", cu modificările și completările ulterioare
4.2.4	RACR-AZAC- Reglementare aeronautică civilă română “Admisibilitatea la zbor a unor categorii de aeronave civile”
4.2.5	OMLPTL nr. 1348 din 18.09.2002 - Ordinul Ministrului Lucrărilor Publice Transporturilor și Locuinței nr. 1348 din 18.09.2002 pentru aprobarea Reglementării Aeronautice Civile Romane RACR-NTD / Autorizarea personalului care efectueaza examinari nedistructive (NTD) in aeronautica civila si a centrelor de instruire personal NTD
4.2.6	RACR-NTD- Reglementarea aeronautică civilă română “Autorizarea personalului care efectuează examinări nedistructive (NDT), în aeronautica civilă și a centrelor de instruire personal NDT”
4.2.7	OMT nr. 765/23.06.2015 - Ordin al Ministrului Transporturilor nr. 765/23.06.2015 pentru aprobarea reglementării RACR - SUD "Autorizarea sudorilor din aeronautica civilă"
4.2.8	RACR-SUD- Reglementarea aeronautică civilă română "Autorizarea sudorilor din aeronautica civilă"
4.2.9	OMT nr.763/23.06.2015 - Ordinul nr. 763/2015 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR-LTS "Autorizarea laboratoarelor de testări specializate pentru aeronautica civilă"
4.2.10	RACR-LTS- Reglementarea aeronautică civilă română "Autorizarea laboratoarelor de testări specializate pentru aeronautica civilă"
4.2.11	OMT nr. 764/23.06.2015 - Ordin al Ministrului Transporturilor nr. 764/2015 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR-DPA "Autorizarea organizațiilor distribuitoare de produse aeronautice"
4.3	<i>Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă</i>
4.3.1	PIAC-AW-145- Procedură administrativă și instrucțiuni pentru autorizarea PART 145 a organizațiilor de întreținere, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D 532/13.06.2012
4.3.2	PIAC-AW-M/F- Procedura administrativă și instrucțiuni pentru autorizarea PART M/F a organizațiilor de întreținere, ediția 1/2012, amd. 1/2013, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D 715/30.09.2013
4.3.3	PIAC-AW-66- Procedura administrativă și instrucțiuni pentru licențierea PART 66 a personalului pentru întreținerea aeronavelor, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D 14/10.01.2013
4.3.4	PIAC-AW-NON147- Procedura administrativă și instrucțiuni de autorizare a cursurilor NON PART 147 pentru pregătire pe tip de aeronavă/ componente, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D 73/26.01.2015
4.3.5	PIAC-AW-MP- Procedura administrativă și instrucțiuni pentru aprobarea programelor de întreținere de către AACR, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr.D 289/11.04.2013
4.3.6	PIAC-DN-EAZ- Procedura administrativă și instrucțiuni pentru emiterea autorizației de zbor, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr.D 1179/29.11.2011
4.3.7	PIAC-DN-ACAM- Procedura administrativă și instrucțiuni pentru monitorizarea continuității navigabilității aeronavelor, audit de produs (ACAM), aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr.D 1180/29.11.2011
4.3.8	PIAC-AW-LTS- Procedura administrativă și instrucțiuni pentru autorizarea laboratoarelor de testări specializate pentru aeronautica civilă, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr.D 353/21.04.2016

4.4	Circulare
4.4.1	CN: CZ 45 - Certificat de zgomot (EASA Form 45)
4.4.2	CN: RED DOC - Proceduri privind modul de redactare a documentației emise de către agenții aeronautici civili români
4.4.3	CN: EASA EXEMPT - Derogare de la reglementarea EC 2042/2003 a Comisiei Europene
4.4.4	CN-AW-M/001 - Lista de capacități a unei organizații de întreținere autorizată conform EASA Part 145/Part M Subpartea F (material de ghidare)
4.4.5	CN: FTS - Aprobarea programului de pregătire inițială și recurentă referitor la Fuel Tank Safety pentru organizații autorizate conform Part 145 și Part M subpartea G
4.4.6	CN: Part M - Implementarea Part M după 28.10.2008
4.4.7	CN: VA - Zbor în spațiul aerian cu o contaminare de cenușă vulcanică
4.4.8	CN: Cuprins MME - Memoriul de prezentare a Managementului Întreținerii (MME) – capitole obligatorii
4.4.9	CN-AW-M/002 - Jurnalul personalului tehnic aeronautic
4.4.10	CN-AW-I/001 - Codificarea și înregistrarea emițătoarelor 406 MHz utilizate în aviație / ELT_PLB
4.4.11	CN-AW-M/004 - Etalonarea echipamentelor de măsură utilizate în organizațiile autorizate de AACR
4.4.12	CN-AW-M.006 - Întreținerea la linie a aeronavelor
5.	Certificare personal aeronautic
5.1	Cadru legislativ european
5.1.1	Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei din 3 noiembrie 2011 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, cu modificările și completările ulterioare
5.1.2	Regulamentul (UE) 2015/340 al Comisiei din 20 februarie 2015 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la licențele și certificatele controlorilor de trafic aerian în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 al Comisiei și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 805/2011 al Comisiei, cu modificările și completările ulterioare
5.1.3	Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 al comisiei din 26 noiembrie 2014 privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu, cu modificările și completările ulterioare
5.1.4	2014/425/UE: Decizia Comisiei din 1 iulie 2014 de autorizare a Republicii Slovace și a Regatului Unit să aplice derogări de la anumite norme comune privind siguranța aviației în conformitate cu articolul 14 alineatul (6) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului
5.1.5	2014/426/UE: Decizia Comisiei din 1 iulie 2014 de autorizare a Regatului Unit să aplice derogări de la anumite norme comune privind siguranța aviației în conformitate cu articolul 14 alineatul (6) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului
5.2	Cadru legislativ național
5.2.1	OMT nr. 577 / 2008 - Ordin nr. 577 din 5 mai 2008 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR-LPTA, "Licențierea personalului tehnic aeronautic"
5.2.2	RACR-LPTA- „Licențierea personalului tehnic aeronautic civil”
5.2.3	OMTCT nr. 630 / 2007 - Ordin nr. 630/2007 privind modul de reglementare a domeniului aeronauticii civile cu aeronave ultrausoare din Romania
5.2.4	RACR LPAN ULM- Ordin nr. 630/2007 privind modul de reglementare a domeniului aeronauticii civile cu aeronave ultrausoare din Romania, Anexa nr. 2 “Licențierea personalului aeronautic civil navigant – Aeronave ultrausoare motorizate”
5.2.5	OMTCT nr. 630 / 2007 - Ordin nr. 630/2007 privind modul de reglementare a domeniului aeronauticii civile cu aeronave ultrausoare din Romania

5.2.6	OMTCT nr. 1288/14.06.2006 - Ordin nr. 1288/14.06.2006 pentru aprobarea Reglementarii aeronautice civile romane RACR – LDOZ "Licențierea dispecerilor operațiuni zbor", cu modificările și completările ulterioare
5.2.7	RACR-LDOZ- Reglementare aeronautică civilă română "Licențierea dispecerilor operațiuni zbor"
5.2.8	OMTI nr. 1144/05.11.2009 - Ordin nr. 1144 din 05 noiembrie 2009 pentru aprobarea Reglementarii aeronautice civile romane RACR – LMET " Licențierea personalului meteorologic aeronautic "
5.2.9	RACR-LMET- Reglementare aeronautică civilă română "Licențierea personalului meteorologic aeronautic"
5.2.10	Ordin nr. 242/1998 (RACM1) (Anexe RACM1) - Ordin nr. 242/1998 pentru aprobarea Reglementarii aeronautice civilomilitare RACM 1, "Reglementare comună privind admiterea operării aeronavelor de stat în spațiul aerian repartizat aviației civile, sub controlul și dirijarea organelor de trafic aerian civile"
5.3	Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă
5.3.1	PIAC-LDOZ- Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă: Licențierea Dispecerilor Operațiuni Zbor, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D 66/23.01.2007
5.3.2	PIAC-EXAM- Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă: Examinări teoretice, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D359/16.06.2014
5.3.3	PIAC-LMET- Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă: Licențierea personalului meteorologic aeronautic, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D162/24.02.2006
5.3.4	PIAC-LPAN-P- Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă: Licențierea parașutiștilor, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D727/25.07.2007
5.3.5	PIAC-LCTA- Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă: Licențierea Controlorilor de Trafic Aerian, aprobat prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D 810/15.10.2015
5.3.6	PIAC- Partea MED- Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă: PIAC- Partea MED Licențierea medicală a personalului aeronautic
5.3.7	PIAC CPN- Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă: Certificare Personal Navigant, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D195/08.03.2016
5.3.8	PIAC-LCITA- Proceduri și instrucțiuni de aviație civilă: Licențierea controlorilor informare trafic aerian
5.3.9	PIAC-LPAN-PPBL- Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă: Licențierea personalului aeronautic navigant - piloți planoare și piloți baloane libere, aprobate prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D584/31.07.2015
5.3.10	PIAC-LIC- Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă: Proceduri de eliberare a documentelor de certificare pentru piloții de avioane și elicoptere, aprobat prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D04/07.01.2016
6.	Aeroporturi
6.1	Cadru legislativ european
6.1.1	Directiva 96/67/CE a Consiliului din 15 octombrie 1996 privind accesul la piața serviciilor de handling la sol în aeroporturile Comunității, cu modificările și completările ulterioare
6.1.2	Regulamentul (CE) nr. 1358/2003 al Comisiei din 31 iulie 2003 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 437/2003 al Parlamentului European și al Consiliului privind rapoartele statistice referitoare la transportul aerian de pasageri, mărfuri și poștă și de modificare a anexelor I și II la acesta, cu modificările și completările ulterioare
6.1.3	Directiva 2006/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 mai 2006 privind echipamentele tehnice și de modificare a Directivei 95/16/CE, cu modificările și completările ulterioare
6.1.4	Regulamentul (UE) nr. 139/2014 al Comisiei din 12 februarie 2014 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la aerodromuri în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, cu modificările și completările ulterioare
6.1.5	Comunicarea Comisiei către Parlamentul European în conformitate cu articolul 294 alineatul (6) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene din 28.03.2014 - privind adoptarea unui Regulament al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a normelor și procedurilor cu privire la introducerea de restricții de operare referitoare la zgomot pe aeroporturile din Uniune în cadrul unei abordări echilibrate și de abrogare a Directivei 2002/30/CE a Parlamentului European și a Consiliului

6.1.6	Regulamentul (UE) nr. 598/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 aprilie 2014 de stabilire a normelor și a procedurilor cu privire la introducerea restricțiilor de operare referitoare la zgomot pe aeroporturile din Uniune în cadrul unei abordări echilibrate și de abrogare a Directivei 2002/30/CE
6.1.7	Comunicarea Comisiei nr.220/2014 din 11.07.2014 - Comunicarea Comisiei în cadrul implementării Directivei 2006/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 mai 2006 privind echipamentele tehnice și de modificare a Directivei 95/16/CE (reformare)
6.1.8	Comunicarea Comisiei din 13.02.2015 - în cadrul implementării Directivei 2006/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind echipamentele tehnice și de modificare a Directivei 95/16/CE
6.1.9	Decizia de punere în aplicare (UE) 2015/424 a Comisiei din 11 martie 2015 privind aprobarea deciziei de derogare în temeiul articolului 9 din Directiva 96/67/CE a Consiliului cu privire la furnizarea de anumite servicii de handling la sol la Aeroportul Internațional din Zagreb
6.2	<i>Cadru legislativ național</i>
6.2.1	OMT nr.161/2016 pentru clasificarea aerodromurilor civile certificate din Romania si pentru aprobarea Regulamentului aeronautice civile romane privind monitorizarea aerodromurilor civile RACR-ADAADC si a reglementarii aeronautice civile romane privind amenajarea, utilizarea si inregistrarea aerodromurilor civile –RACR-AD-IADC
6.2.2	RACR-AD-AADC- Reglementare aeronautică civilă română privind autorizarea aerodromurilor civile, RACR-AD-AADC
6.2.3	RACR-AD-IADC- Reglementare aeronautică civilă română privind amenajarea, utilizarea si inregistrarea aerodromurilor civile, RACR-AD-IADC
6.2.4	OMT nr. 640/11.05.2015 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR-AD-PETA "Proiectarea și exploatarea tehnică a aerodromurilor"
6.2.5	RACR-AD-PETA- Reglementarea aeronautică civilă română RACR-AD-PETA "Proiectarea și exploatarea tehnică a aerodromurilor"
6.2.6	OMT nr.101/09.05.2007 - Ordin al Ministrului Transporturilor pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române privind accesul pe piața serviciilor de handling la sol pe aeroporturi RACR-APSH
6.2.7	RACR-APSH- Reglementare aeronautică civilă română privind accesul pe piața serviciilor de handling la sol pe aeroporturi
6.2.8	OMTCT nr.879/06.05.2004 - Ordin al Ministrului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române privind metode și echipamente de degivrare / antigivrare a avioanelor la sol RACR-ADMEDA
6.2.9	RACR-AD-MEDA- Reglementare aeronautică civilă română privind metode și echipamente de degivrare / antigivrare a avioanelor la sol
6.2.10	OMTI nr.1121/02.11.2009 - Ordin al Ministrului Transporturilor și Infrastructurii pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române privind asigurarea cu combustibili de aviație pe aerodromuri, RACR-AD-ACAA
6.2.11	RACR-AD-ACAA- Reglementare aeronautică civilă română privind asigurarea cu combustibili de aviație pe aerodromuri
6.2.12	OMTCT nr.2459/18.12.2006 - Ordin al Ministrului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române privind autorizarea agenților aeronautici civili în domeniul aeroportuar RACR-AD-AACDA, cu modificările și completările ulterioare
6.2.13	RACR-AD-AACDA- Autorizarea sau acceptarea agenților aeronautici civili în domeniul aeroportuar sau conex
6.3	<i>Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă</i>
6.3.1	PIAC-AD-AADC- Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă : PIAC-AD-AADC, Autorizarea aerodromurilor civile, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D 637 / 24.07.2012
6.3.2	PIAC-AD-SCADC- Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă : PIAC-AD-SCADC, Supravegherea continuă a aerodromurilor civile, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D 671 / 06.08.2012

6.3.3	PIAC-AD-SCOBST- Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă : PIAC-AD-SCOBST, Supravegherea și controlul obstacolelor, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D 975 / 04.12.2013
6.3.4	PIAC-AD-MA- Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă : PIAC-AD-MA, Mentenanța aerodromurilor, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile nr.D 754 / 29.08.2012
6.3.5	PIAC-AD-CSMS- Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă : PIAC-AD-CSMS, Cerințe de implementare a sistemului de management al siguranței pe aerodromurile civile, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D 940 / 05.12.2014
6.3.6	PIAC-AD-PSU- Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă : PIAC-AD-PSU, Planul de urgență al aerodromului, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile nr. D 636 / 24.07.2012
6.3.7	PIAC-AD-SSI- Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă : PIAC-AD-SSI, Operațiuni de salvare și stingerea incendiilor, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile nr. D 881 / 05.10.2012
6.3.8	PIAC-AD-MCA- Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă : PIAC-AD-MCA, Modificarea condițiilor de autorizare, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile nr. D 879 / 05.10.2012
6.3.9	PIAC-AD-IPAD- Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă : PIAC-AD-IPAD, Instruirea personalului de aerodrom, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D 914 / 27.11.2014
6.3.10	PIAC-AD-AACDA- Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă: PIAC-AD-AACDA, Autorizarea sau acceptarea agenților aeronautici civili în domeniul aeroportuar sau conex, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. 115/09.02.2015
6.3.11	PIAC - AD - 139, Partea 1- Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă: Certificarea aerodromurilor după regulile europene, Partea 1 – Pregătirea operatorului de aerodrom în vederea conversiei certificatelor/certificării europene, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D491/17.06.2015
6.3.12	PIAC-AD-SMGCS- Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă : PIAC-AD-SMGCS, Siguranța pe suprafața de mișcare, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D 698/16.09.2015
6.3.13	PIAC-AD-LVP- Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă : PIAC-AD-LVP, Conținutul și aprobarea procedurilor pentru operațiuni în condiții de vizibilitate redusă, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D723/22.09.2015
6.3.14	PIAC-AD-139, Partea 2- Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă : PIAC-AD-139, Partea 2, Certificarea/conversia certificatelor de aerodrom, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D953/08.12.2015
6.3.15	PIAC-AD-AAH- Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă : PIAC-AD-AAH, Autorizarea agenților aeronautici de handling, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile nr.D 389/11.05.2016
6.4	Directive
6.4.1	DA-1 - Directivă Aeroportuară : Ameliorarea stării suprafețelor de mișcare ale aeroporturilor
6.4.2	DA-2 - Directivă Aeroportuară : Marcarea și balizarea luminoasă a turbinelor eoliene și a parcurilor de turbine eoliene
6.4.3	DA-3 - Directivă Aeroportuară : Cerințe privind amplasarea și realizarea împrejurimilor perimetrare ale aeroporturilor
6.5	Circulare
6.5.1	CA – AP 1 Circulară Aeroportuară : Combaterea păsărilor pe aeroporturi și în zonele învecinate
6.5.2	CA – AP 2 Circulară Aeroportuară : Măsuri de combatere a prezenței animalelor pe suprafețele de mișcare ale aerodromurilor. Împrejmuirea perimetrală a aerodromurilor
6.5.3	CA – AP 3 Circulară Aeroportuară : Determinarea și exprimarea caracteristicilor de frânare ale suprafețelor de mișcare ude, acoperite cu zapadă sau gheață
6.5.4	CA – AP 4 Circulară Aeroportuară : Structurarea și implementarea sistemelor de management al siguranței (SMS) pe aerodromuri
6.5.5	CA – SNA – AP nr.1 - 2010 Circulară de Aeronautică Civilă : Realizarea procedurilor de colaborare și coordonare între furnizori de servicii de navigație aeriană și aeroporturi
6.5.6	CA - MA 139 Circulară aeroportuară : Elaborarea Manualului de Aerodrom

6.5.7	CA - AP 5 Circulară de aeronautică civilă: Implementarea în domeniul aerodromurilor civile a Regulamentului (UE) nr. 73/2010 de stabilire a cerințelor de calitate a datelor aeronautice și informațiilor aeronautice pentru Cerul unic european
7.	Navigație aeriană
7.1	Cadru legislativ european
7.1.1	Regulamentul (UE) 2015/340 al Comisiei din 20 februarie 2015 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la licențele și certificatele controlorilor de trafic aerian în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 al Comisiei și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 805/2011 al Comisiei, cu modificările și completările ulterioare
7.1.2	Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic European (regulament-cadru), cu modificările și completările ulterioare
7.1.3	Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind prestarea de servicii de navigație aeriană în cerul unic European (regulament privind prestarea de servicii), cu modificările și completările ulterioare
7.1.4	Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic European (regulament privind spațiul aerian), cu modificările și completările ulterioare
7.1.5	Regulamentul (CE) nr. 552/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind interoperabilitatea rețelei europene de gestionare a traficului aerian (regulament privind interoperabilitatea), cu modificările și completările ulterioare
7.1.6	Regulamentul (CE) nr. 2150/2005 al Comisiei din 23 decembrie 2005 de stabilire a unor norme comune pentru utilizarea flexibilă a spațiului aerian
7.1.7	Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/1185 al Comisiei din 20 iulie 2016 de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 în ceea ce privește actualizarea și completarea regulilor comune ale aerului și a dispozițiilor operaționale privind serviciile și procedurile din navigația aeriană (SERA partea C) și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 730/2006
7.1.8	Regulamentul (CE) nr. 1032/2006 al Comisiei din 6 iulie 2006 de stabilire a cerințelor aplicabile sistemelor automate pentru schimbul datelor de zbor în scopul notificării, al coordonării și al transferului zborurilor între unități de control al traficului aerian, cu modificările și completările ulterioare
7.1.9	Regulamentul (CE) nr. 1033/2006 al Comisiei din 4 iulie 2006 de stabilire a cerințelor privind procedurile pentru planurile de zbor în faza premergătoare zborului pentru cerul unic European, cu modificările și completările ulterioare
7.1.10	Regulamentul (CE) nr. 633/2007 al Comisiei din 7 iunie 2007 de stabilire a cerințelor pentru aplicarea unui protocol de transfer al mesajelor de zbor folosit în scopul notificării, al coordonării și al transferului zborurilor între unitățile de control al traficului aerian, cu modificările și completările ulterioare
7.1.11	Regulamentul (CE) nr. 219/2007 al Consiliului din 27.02.2007 (consolidat) - privind înființarea unei întreprinderi comune pentru realizarea sistemului european de nouă generație pentru managementul traficului aerian (SESAR), cu modificările și completările ulterioare
7.2	Cadru legislativ național
7.2.1	OMT 1723/30.12.2014 pentru aprobarea Reglementării Aeronautice Civile Române RACR-ATS "Serviciile de trafic aerian"
7.2.2	RACR-ATS Reglementare aeronautică civilă română "Serviciile de trafic aerian"
7.2.3	OMTI nr. 1414/06.10.2014 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACRCNS "Operarea sistemelor de comunicații, navigație, supraveghere" - volumul I "Mijloace de radionavigație"
7.2.4	RACR-CNS vol. I, Reglementare aeronautică civilă română "Operarea sistemelor de comunicații, navigație, supraveghere" - volumul I "Mijloace de radionavigație"

7.2.5	OMTI nr. 750/27.09.2011 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACRCNS "Operarea sistemelor de comunicații, navigație, supraveghere" - volumul II "Proceduri de comunicații"
7.2.6	RACR-CNS vol. II, Reglementare aeronautică civilă română "Operarea sistemelor de comunicații, navigație, supraveghere" - volumul II "Proceduri de comunicații"
7.2.7	OMT nr. 1447/16.10.2014 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACRCNS "Operarea sistemelor de comunicații, navigație, supraveghere" - volumul III "Sisteme de comunicații", partea I - Sisteme digitale pentru comunicații de date, partea II - Sisteme de comunicații de voce
7.2.8	RACR – CNS vol. III, Reglementare aeronautică civilă română "Operarea sistemelor de comunicații, navigație, supraveghere" - volumul III "Sisteme de comunicații", partea I - Sisteme digitale pentru comunicații de date, partea II - Sisteme de comunicații de voce
7.2.9	OMT nr. 162/09.03.2016 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACRCNS "Operarea sistemelor de comunicații, navigație, supraveghere" - volumul IV "Sisteme de supraveghere și de evitare a coliziunii"
7.2.10	RACR- CNS vol. IV , Reglementare aeronautică civilă română "Operarea sistemelor de comunicații, navigație, supraveghere" - volumul IV "Sisteme de supraveghere și de evitare a coliziunii"
7.2.11	OMT nr. 1437/14.10.2014 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACRCNS "Operarea sistemelor de comunicații, navigație, supraveghere", volumul V "Utilizarea spectrului de radiofrecvențe aeronautice"
7.2.12	RACR-CNS vol. V, Reglementare aeronautică civilă română "Operarea sistemelor de comunicații, navigație, supraveghere", volumul V "Utilizarea spectrului de radiofrecvențe aeronautice"
7.2.13	OMT nr. 1553/17.12.2008 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACRASMET "Asistența meteorologică a activităților aeronautice civile"
7.2.14	RACR-ASMET Reglementare aeronautică civilă română "Asistența meteorologică a activităților aeronautice civile"
7.2.15	OMT nr. 768/23.06.2015 pentru aprobarea Reglementării Aeronautice Civile Române RACR - AIS "Serviciul de informare aeronautică"
7.2.16	RACR – AIS, Reglementare aeronautică civilă română "Serviciul de informare aeronautică."
7.2.17	OMT nr. 767/23.06.2015 pentru aprobarea Reglementării Aeronautice Civile Române RACR - HA "Hărți aeronautice"
7.2.18	RACR – HA, Reglementare aeronautică civilă română "Hărți aeronautice"
7.3	Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă
7.3.1	PIAC-SSNA Partea I, Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă: Supervizarea serviciilor de navigație aeriană, certificarea și supravegherea continuă a furnizorilor de servicii de navigație aeriană, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D733/15.10.2014
7.3.2	PIAC-SSNA Partea I, Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă: Supervizarea serviciilor de navigație aeriană, certificarea și supravegherea continuă a furnizorilor de servicii de navigație aeriană, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D534/06.07.2015 – se aplică de la 05.08.2015
7.3.3	PIAC-SSNA Partea II, Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă: Supervizarea serviciilor de navigație aeriană Partea II – Metodologia de audit, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D533/16.07.2013
7.3.4	PIAC-SSNA Partea III, Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă: Supervizarea serviciilor de navigație aeriană Partea III – Interoperabilitatea sistemelor EATMN, a componentelor acestora și a procedurilor asociate, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D454/25. 07. 2014
7.3.5	PIAC-SSNA, Partea IV, Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă: Supervizarea serviciilor de navigație aeriană Partea IV - Supravegherea siguranței modificărilor în ATM/ANS, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D96/12.02.2014
7.3.6	PIAC-ATS, Serviciile de trafic aerian, aprobat prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile nr. D759/01.10.2015
7.3.7	PIAC-CMA, Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă: Coduri meteorologice aeronautice, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile nr. D250/20.03.2009

7.3.8	PIAC-BA, Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă: Emiterea și prelucrarea bazelor de informare aeronautică, Amendamentul 1/2010, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile nr. D212/12.03.2010
7.3.9	PIAC-MFRA, Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă: Managementul frecvențelor radio - aeronautice, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile nr. D265/26.03.2008
7.3.10	PIAC-CNS-ACA, Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă: Alocarea codurilor de adresă ale aeronavelor, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile nr. D978/04.12.2013
7.4	Directive
7.4.1	DSN – TE.5 Directiva de aeronautica civila privind amplasarea obiectivelor de tip turbine eoliene fata de mijloacele de navigatie aeriana
8.	Protecția mediului
8.1	Cadru legislativ european
8.1.1	Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic European (regulament-cadru), cu modificările și completările ulterioare
8.1.2	Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind prestarea de servicii de navigație aeriană în cerul unic European (regulament privind prestarea de servicii), cu modificările și completările ulterioare
8.1.3	Regulamentul (CE) nr. 748/2009 al Comisiei din 05.08.2009 (consolidat) privind lista operatorilor de aeronave care au efectuat o activitate de aviație menționată în anexa I la Directiva 2003/87/CE la 1 ianuarie 2006 sau ulterior, specificând statul membru de administrare pentru fiecare operator de aeronave, cu modificările și completările ulterioare
8.1.4	Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 al Comisiei din 11 februarie 2019 de instituire a unui sistem de performanță și de tarifare în cadrul cerului unic european și de abrogare a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013 și (UE) nr. 391/2013
8.1.5	Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 al Comisiei din 11 februarie 2019 de instituire a unui sistem de performanță și de tarifare în cadrul cerului unic european și de abrogare a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013 și (UE) nr. 391/2013
8.1.6	Regulamentul (UE) nr. 525/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 21.05.2013 privind un mecanism de monitorizare și de raportare a emisiilor de gaze cu efect de seră, precum și de raportare, la nivel național și al Uniunii, a altor informații relevante pentru schimbările climatice și de abrogare a Deciziei nr. 280/2004/CE, cu modificările și completările ulterioare
8.1.7	Regulamentul (UE) nr.389/2013 al Comisiei din 02.05.2013 de creare a registrului Uniunii în conformitate cu Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului și cu Deciziile nr. 280/2004/CE și nr. 406/2009/CE ale Parlamentului European și ale Consiliului și de abrogare a Regulamentelor (UE) nr. 920/2010 și (UE) nr. 1193/2011 ale Comisiei, cu modificările și completările ulterioare
8.1.8	Directiva 2003/87/CE Parlamentului European și a Consiliului din 13.10.2003 a de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității și de modificare a Directivei 96/61/CE a Consiliului, cu modificările și completările ulterioare
8.1.9	Regulamentul Uniunii Europene (UE) nr. 601/2012 al Comisiei din 21.06.2012 (consolidat) privind monitorizarea și raportarea emisiilor de gaze cu efect de seră în conformitate cu Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului, cu modificările și completările ulterioare
8.1.10	Regulamentul (UE) nr. 1031/2010 al Comisiei din 12.11.2010 (consolidat) privind calendarul, administrarea și alte aspecte ale licitării certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră în temeiul Directivei 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității, cu modificările și completările ulterioare
8.2	Cadru legislativ național

8.2.1	HG nr. 1074/05.09.2007 Hotărârea Guvernului privind interzicerea operării pe aeroporturile din România a avioanelor civile care nu îndeplinesc standardele specificate în partea a II-a cap. 3 volumul I din anexa 16 la Convenția privind aviația civilă internațional
8.2.2	OMTI nr. 169/11.03.2011 Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii pentru aprobarea Planului național de acțiune privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în domeniul aviației civile pentru perioada 2011-2020
8.2.3	HG nr. 780/14.06.2006 Hotărârea Guvernului privind stabilirea schemei de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră, cu modificările și completările ulterioare
8.2.4	OMT nr. 1261/30.11.2007, ediția 03/2007 Ordin al Ministrului Transporturilor pentru aprobarea reglementării aeronautice civile române RACR-PM "Protecția Mediului"
8.2.5	RACR-PM "Protecția Mediului", Reglementare aeronautică civilă română "Protecția Mediului"
8.3	<i>Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă</i>
8.3.1	PIAC-PM-EATU „Emiterea Autorizațiilor pentru Utilizarea Temporară, pe aeroporturile din România, pentru avioanele civile subsonice cu reacție, care nu corespund standardelor de zgomot OACI din Anexa 16, Vol. I, Partea a II-a, Capitolul 3
9.	Securitatea aviației civile și facilități aeronautice
9.1	<i>Cadru legislativ european</i>
9.1.1	Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 martie 2008 privind norme comune în domeniul securității aviației civile și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 2320/2002, cu modificările și completările ulterioare
9.1.2	Regulamentul (CE) nr. 272/2009 al Comisiei din 2 aprilie 2009 de completare a standardelor de bază comune în domeniul securității aviației civile prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, cu modificările și completările ulterioare
9.1.3	Regulamentul (UE) nr. 1254/2009 al Comisiei din 18 decembrie 2009 de stabilire a criteriilor care să permită statelor membre să deroge de la standardele de bază comune privind securitatea aviației civile și să adopte măsuri de securitate alternative, cu modificările și completările ulterioare
9.1.4	Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998 al Comisiei din 5 noiembrie 2015 de stabilire a măsurilor detaliate de implementare a standardelor de bază comune în domeniul securității aviației, cu modificările și completările ulterioare
9.1.5	Regulamentul (UE) nr. 72/2010 al Comisiei din 26 ianuarie 2010 de stabilire a procedurilor de efectuare a inspecțiilor Comisiei în domeniul securității aeronautice, cu modificările și completările ulterioare
9.1.6	Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998 al Comisiei din 5 noiembrie 2015 de stabilire a măsurilor detaliate de implementare a standardelor de bază comune în domeniul securității aviației, cu modificările și completările ulterioare
9.2	<i>Cadru legislativ național</i>
9.2.1	OG nr. 17/2011 Ordonanța Guvernului privind controlul calității în domeniul securității aviației civile, aprobată cu modificări prin Legea nr. 149/2012
9.2.2	Legea 149/2012 pentru aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 17/2011 privind controlul calității în securitatea aviației civile
9.2.3	OMTI nr. 326/2012 Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii pentru aprobarea Programului național de pregătire în domeniul securității aviației civile -
9.2.4	PNPSA Anexa la Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 326/2012 - Programul național de pregătire în domeniul securității aviației civile
9.2.5	OMTI nr. 879/2009 Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii pentru aprobarea Metodologiei de executare a procedurilor de control al calității în domeniul securității aviației civile
9.2.6	Metodologia de executare a procedurilor de control al calității în domeniul securității aviației civile Anexa la OMTI 879/2009 pentru aprobarea Metodologiei de executare a procedurilor de control al calității în domeniul securității aviației civile

9.2.7	OMT nr. 1547/2013 Ordinul ministrului transporturilor nr. 1547/19.12.2015 privind delegarea de competență și desemnarea Regiei Autonome "Autoritatea Aeronautică Civilă Română" ca organism tehnic specializat pentru exercitarea unor atribuții ce revin autorității competente în domeniul securității aviației civile, la nivel național, precum și pentru stabilirea unor măsuri necesare realizării acestei delegări de competențe
9.2.8	HG nr. 842/2015 Hotărârea Guvernului nr. 842/07.10.2015 privind stabilirea unor contravenții în domeniul securității aviației civile, precum și pentru aprobarea modelului procesului-verbal de constatare a contravențiilor și aplicare a sancțiunilor contravenționale
9.2.9	OMT nr. 365/2016 Ordinul nr. 365/06.05.2016 pentru stabilirea personalului împuternicit să constate contravențiile și să aplice amenzi prevăzute de Hotărârea Guvernului nr. 842/2015 privind stabilirea unor contravenții în domeniul securității aviației civile, precum și pentru aprobarea modelului procesului-verbal de constatare a contravențiilor și aplicare a sancțiunilor contravenționale
9.3	Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă
9.3.1	PIAC-LME "Emiterea legitimațiilor de membru al echipajului pentru personalul transportatorilor aerieni români"
9.4	Circulare de Informare Aeronautică
9.4.1	CIA:SAC/001 Circulară de informare aeronautică: Informații de securitate a aviației civile pentru aeroporturile din Republica Camerun și Republica Centrafricană
9.4.2	CIA:SAC/002 Circulară de informare aeronautică: Concordanța între reglementările din domeniul securității aviației civile
10.	Securitatea și sănătatea în muncă
10.1	Cadru legislativ național
10.1.1	Legea nr.10/1995 privind calitatea în construcții
10.1.2	Legea 307/2006 privind apărarea împotriva incendiilor
10.1.3	Legea 319/2006 Legea securității și sănătății în muncă
10.1.4	HG 355/2007 Lege privind supravegherea sănătății lucrătorilor.
10.1.5	HG 601/2007 Lege pentru modificarea și completarea unor acte normative din domeniul securității și sănătății în muncă.
10.1.6	HG 600-473/2007 Legea privind protecția tinerilor la locul de muncă.
10.1.7	HGR 272/94 Pentru aprobare regulament privind controlul de stat al calității în construcții.
10.1.8	HGR 273/94 Pentru aprobare regulament de recepție a lucrărilor de construcții și instalații aferente acestora.
10.1.9	HGR 766/97 Pentru aprobare regulament privind calitatea în construcții.
10.1.10	HGR 925/95 Pentru aprobare regulament de verificare și expertizare tehnică de calitate a proiectelor
10.1.11	HG 300/2006 Privind cerințele minime de securitate și sănătate pe șantierele temporare sau mobile.
10.1.12	HG 493/2006 Privind cerințele minime de securitate și sănătate referitoare la expunerea lucrătorilor la riscurile generate de zgomot.
10.1.13	HG 971/2006 Privind cerințele minime pentru semnalizarea de securitate și /sau de sănătate la locul de muncă.
10.1.14	HG 1051/2006 Privind cerințele minime de securitate și sănătate pentru manipularea manuală a maselor care prezintă riscuri pentru sănătate, în special de afecțiuni dorsolombare
11.	Standarde și normative (dar fără a se limita la acestea)
11.1	SR EN 1990:2004 Eurocod: Bazele proiectării structurilor
11.2	SR EN 1991-1:2004 Eurocod 1: Acțiuni asupra structurilor
11.3	SR EN 1992-2:2006 Eurocod 2: Proiectarea structurilor de beton
11.4	SR EN 12620+A1:2008 Agregate pentru beton
11.5	SR EN 10080:2005 Oțeluri pentru armarea betonului. Oțeluri sudabile pentru beton armat. Generalități

11.6	SR EN 1998-1:2004/NA:2008 Eurocod 8: Proiectarea structurilor pentru rezistența la cutremur
11.7	NE 012/1:2007 Executarea lucrărilor din beton și beton armat
11.8	CP012/1-2007 Cod de practică pentru producerea betonului
11.9	NP 007-1997 Cod de proiectare pentru structuri în cadre din beton armat
11.10	SR EN 10210-1,2:2006 Profile cave finisate la cald pentru construcții, din oțeluri de construcție nealiat și cu granulație fină. Partea 1: Condiții tehnice de livrare. Partea 2: Dimensiuni, toleranțe la dimensiuni și caracteristici ale profilului
11.11	SR EN 1993-1-2:2006 Eurocod 3: Proiectarea structurilor de oțel
11.12	SR EN 1997-1:2004 Eurocod 7: Proiectarea geotehnică
11.13	SR EN 1994-1-1:2004 Eurocod 4: Proiectarea structurilor compozite de oțel și beton. Partea 1-1: Reguli generale și reguli pentru clădiri
11.14	SR EN ISO 14688-1:2004 Cercetări și încercări geotehnice. Identificarea și clasificarea pământurilor
11.15	NE 008-1997 Normativ privind îmbunătățirea terenurilor de fundare slabe, prin procedee mecanice. Compactare cu maiul foarte greu-caiet VIII
11.16	NP 127:2009 Normativ de securitate la incendiu a parcajelor subterane pentru autoturisme
11.17	Decizia 177/22.11.1999 Norme tehnice privind proiectarea și executarea adăposturilor de protecție civilă în subsolul construcțiilor noi
11.18	NP 075-2002 Normativ pt. utilizarea materialelor geo-sintetice la lucrările de construcții

Datele de identificare ale bunurilor imobile ce vor fi concesionate în
vederea realizării obiectivului de investiții „Proiect de dezvoltare
regională Alexeni”

Nr. crt.	Nr. inv.	Cod clasific.	Denumirea bunului	Elemente de identificare	An dobândirii sau după caz al dării în folosință	Situație juridică actuală
0	1	2	3	4	5	6
1	-	-	Teren agricol extravilan	Tarla 29 parcela N147 - Alexeni; Suprafață teren = 2.088.761,00 mp.	2017	H.G. nr. 428/09.06.2017 H.C.J. nr. 156/ 29.09.2017 Carte funciară nr. 20.214 Alexeni
2	-	-	Teren cu construcții intravilan	Imobil 669 C1- C2; C5 - C26 - Alexeni; Suprafață teren = 154.925,00 mp. Suprafață construită = 10.106,60 mp.	2017	H.G. nr. 428/09.06.2017 H.C.J. nr. 156/ 29.09.2017 Carte funciară nr. 20.212 Alexeni
3	110218	1.6.4.	Clădire corp Administrativ (C16)	Suprafață construită = 391,61 mp, regim de înălțime: P + 1E.	2017	
4	110219	1.6.8.	Clădire Sală mese (C10)	Suprafață construită = 1.181,93 mp, regim de înălțime: S + P + M.	2017	
5	110220	1.5.2.	Clădire Depozit alimente (C9)	Suprafață construită = 392,30 mp, regim de înălțime: S + P + M.	2017	
6	110221	1.6.8.	Clădire Popotă cadre (C13)	Suprafață construită = 612,38 mp, regim de înălțime: P + M.	2017	
7	110222	1.6.1.	Clădire Dormitor (C14)	Suprafață construită = 1.657,59 mp, regim de înălțime: P.	2017	H.G. nr. 428/09.06.2017 H.C.J. nr. 156/ 29.09.2017 Carte funciară nr. 20.212 Alexeni
8	110223	1.6.1.	Clădire Dormitor (C15)	Suprafață construită = 1.653,05 mp, regim de înălțime: P.	2017	
9	110224	1.3.1.	Clădire Hangar (C24)	Suprafață construită = 1603,42 mp, regim de înălțime: P.	2017	H.G. nr. 428/09.06.2017 H.C.J. nr. 156/29.09.2017 Carte funciară nr. 20.214 Alexeni
10	110225	1.6.7.	Clădire Corp gardă 1 (C2)	Suprafață construită = 312,86 mp, regim de înălțime: P.	2017	H.G. nr. 428/09.06.2017 H.C.J. nr. 156/ 29.09.2017 Carte funciară nr. 20.212 Alexeni
11	110226	1.6.7.	Clădire Post control (C1) (corp gardă 2)	Suprafață construită = 55,19 mp, regim de înălțime: P.	2017	
12	110227	1.5.12.	Clădire Depozit materiale tehnice (C28)	Suprafață construită = 571,26 mp, regim de înălțime: S + P + 1E.	2017	H.G. nr. 428/09.06.2017 H.C.J. nr. 156/29.09.2017 Carte funciară nr. 20.214 Alexeni

13	110228	1.6.2.	Clădire Infirmerie (C18)	Suprafață construită = 711,87 mp, regim de înălțime: P.	2017	H.G. nr. 428/09.06.2017 H.C.J. nr. 156/ 29.09.2017 Carte funciară nr. 20.212 Alexeni
14	110229	1.6.8.	Clădire Simulator zbor(C24) (uzina electrică)	Suprafață construită = 330,91 mp, regim de înălțime: P.	2017	
15	110230	1.6.8.	Clădire Baie spălătorie (C19)	Suprafață construită = 332,41 mp, regim de înălțime: P.	2017	
16	110231	1.3.1.	Construcție Garaj auto (C5)	Suprafață construită = 690,52 mp, regim de înălțime: P.	2017	
17	110232	1.6.2.	Bloc școală (C17)	Suprafață construită = 327,15 mp, regim de înălțime: P + 1E.	2017	
18	110233	1.3.1.	Hangar 2 (C22)	Suprafață construită = 970,97 mp, regim de înălțime: P.	2017	H.G. nr. 428/09.06.2017 H.C.J. nr. 156/ 29.09.2017 Carte funciară nr. 20.214 Alexeni
19	110234	1.6.8.	Clădire drenajori (C21) (uzină electrică)	Suprafață construită = 276,93 mp, regim de înălțime: P.	2017	H.G. nr. 428/09.06.2017 H.C.J. nr. 156/ 29.09.2017
20	110235	1.3.7.2.	Drum betonat	Suprafață = 15.500,00 mp	2017	Carte funciară nr. 20.212 Alexeni
21	110236	1.1.5.1.	Pistă betonată (inclusiv căi de rulare), pistă naturală	Suprafață = 105.600,00 mp	2017	H.G. nr. 428/09.06.2017 H.C.J. nr. 156/ 29.09.2017 Carte funciară nr. 20.214 Alexeni
22	-	-	Teren cu construcții extravilan	Construcția: C1, Tarla 32, parcela Cc 53 - Alexeni. Suprafață teren = 18.691,00 mp. Suprafață construită = 378,44 mp.	2017	H.G. nr. 428/09.06.2017 H.C.J. nr. 156/ 29.09.2017 Carte funciară nr. 20.213 Alexeni
23	-	-	Teren cu construcții extravilan	Construcțiile: C1 - C55, Tarla 29, parcela N147 - Alexeni; Suprafață teren = 1.172.495,00 mp. Suprafață construită = 10.381,68 mp.	2017	H.G. nr. 428/09.06.2017 H.C.J. nr. 156/ 29.09.2017 Carte funciară nr. 20.214 Alexeni
24	-	-	Teren cu construcții extravilan	Construcțiile: C1 - C2, Tarla 40/1 parcela N182- Alexeni, Suprafață teren = 42.305,00 mp. Suprafață construită = 181,80 mp.	2017	H.G. nr. 428/09.06.2017 H.C.J. nr. 156/ 29.09.2017 Carte funciară nr. 20.211 Alexeni
25	110237	1.3.1.	Ateliere + magazii (C23)	Suprafață construită = 195,21 mp, regim de înălțime: P.	2017	H.G. nr. 428/09.06.2017 H.C.J. nr. 156/ 29.09.2017 Carte funciară nr. 20.214 Alexeni
26	110238	1.1.2.1.	Baracă grajd, an 1982 (C37)	Suprafață construită = 101,84 mp, regim de înălțime: P.	2017	
27	110239	1.1.2.1.	Baracă magazie, an 1980 (C35)	Suprafață construită = 453,35 mp, regim de înălțime: P.	2017	
28	110240	1.1.2.1.	Baracă metalică P, an 1980 (C22)	Suprafață construită = 331,88 mp, regim de înălțime: P.	2017	H.G. nr. 428/09.06.2017 H.C.J. nr. 156/ 29.09.2017 Carte funciară nr. 20.212 Alexeni

29	110241	1.6.8.	Cămară (C32)	Suprafață construită = 9,49 mp, regim de înălțime: P.	2017	H.G. nr. 428/09.06.2017 H.C.J. nr. 156/ 29.09.2017 Carte funciară nr. 20.214 Alexeni
30	110242	1.4.7.	Casă pompe (C17)	Suprafață construită = 36,94 mp, regim de înălțime: P.	2017	
31	110243	1.4.7.	Casă pompe (C18)	Suprafață construită = 24,11 mp, regim de înălțime: P.	2017	
32	110244	1.4.7.	Casă vane, an 1985 (C12)	Suprafață construită = 12,77 mp, regim de înălțime: P.	2017	H.G. nr. 428/09.06.2017 H.C.J. nr. 156/ 29.09.2017 Carte funciară nr. 20.212 Alexeni
33	110245	1.2.2.	Cășărie (C41)	Suprafață construită = 100,87 mp, regim de înălțime: P.	2017	H.G. nr. 428/09.06.2017 H.C.J. nr. 156/ 29.09.2017 Carte funciară nr. 20.214 Alexeni
34	110246	1.6.8.	Cazare îngrijitori (C29)	Suprafață construită = 123,65 mp, regim de înălțime: P.	2017	
35	110247	1.6.5.	Centrală termică (C20)	Suprafață construită = 185,57 mp, regim de înălțime: P.	2017	H.G. nr. 428/09.06.2017 H.C.J. nr. 156/ 29.09.2017 Carte funciară nr. 20.212 Alexeni
36	110248	1.5.2.	Chioșc (C14)	Suprafață construită = 15,60 mp, regim de înălțime: P.	2017	H.G. nr. 428/09.06.2017 H.C.J. nr. 156/ 29.09.2017 Carte funciară nr. 20.214 Alexeni
37	110249	1.6.8.	Clădire (C13)	Suprafață construită = 16,65 mp, regim de înălțime: P.	2017	
38	110250	1.6.8.	Clădire (C51)	Suprafață construită = 60,82 mp, regim de înălțime: P.	2017	
39	110251	1.2.7.	Coteț porci, an 1983 (C40)	Suprafață construită = 133,77 mp, regim de înălțime: P.	2017	
40	110252	1.2.11.	Crematoriu gunoi, an 1952 (C8)	Suprafață construită = 8,23 mp, regim de înălțime: P.	2017	H.G. nr. 428/09.06.2017 H.C.J. nr. 156/ 29.09.2017 Carte funciară nr. 20.212 Alexeni
41	110253	1.4.5.	Decantor (C28/1)	Suprafață construită = 17,13 mp, regim de înălțime: P.	2017	H.G. nr. 428/09.06.2017 H.C.J. nr. 156/ 29.09.2017 Carte funciară nr. 20.214 Alexeni
42	110254	1.5.3.	Depozit (C16)	Suprafață construită = 56,53 mp, regim de înălțime: P.	2017	
43	110255	1.5.3.	Depozit (C50)	Suprafață construită = 15,84 mp, regim de înălțime: P.	2017	
44	110256	1.5.3.	Depozit (C53)	Suprafață construită = 94,66 mp, regim de înălțime: P.	2017	
45	110257	1.5.7.	Depozit uleiuri (C20)	Suprafață construită = 69,58 mp, regim de înălțime: P.	2017	
46	110258	1.5.3.	Depozit (C2)	Suprafață construită = 16,41 mp, regim de înălțime: P.	2017	

47	110259	1.5.3.	Depozit (C10)	Suprafață construită = 14,33 mp, regim de înălțime: P.	2017	H.G. nr. 428/09.06.2017 H.C.J. nr. 156/ 29.09.2017 Carte funciară nr. 20.214 Alexeni
48	110260	1.5.3.	Depozit (C11)	Suprafață construită = 454,25 mp, regim de înălțime: P.	2017	
49	110261	1.5.3.	Depozit (C8)	Suprafață construită = 14,54 mp, regim de înălțime: P.	2017	
50	110262	1.6.1.	Dormitoare (C49)	Suprafață construită = 204,79 mp, regim de înălțime: P.	2017	
51	110263	1.6.1.	Dormitoare (C46)	Suprafață construită = 60,02 mp, regim de înălțime: P.	2017	
52	110264	1.6.4.	Dormitoare + Birouri, an 1972 (C5)	Suprafață construită = 213,98 mp, regim de înălțime: P.	2017	
53	110265	1.6.1.	Dormitor (C1)	Suprafață construită = 64,66 mp, regim de înălțime: P.	2017	H.G. nr. 428/09.06.2017 H.C.J. nr. 156/ 29.09.2017 Carte funciară nr. 20.211 Alexeni
54	110266	1.2.7.	Grajd + Cotețe porci (C39)	Suprafață construită = 257,74 mp, regim de înălțime: P.	2017	H.G. nr. 428/09.06.2017 H.C.J. nr. 156/ 29.09.2017 Carte funciară nr. 20.214 Alexeni
55	110267	1.2.7.	Grajd, an 1936 (C36)	Suprafață construită = 859,15 mp, regim de înălțime: P.	2017	
56	110268	1.2.7.	Grajd (C3)	Suprafață construită = 33,50 mp, regim de înălțime: P.	2017	
57	110269	2.1.16.1.2 .3.	Grup electrogen, an 1952 (C25)	Suprafață construită = 92,69 mp, regim de înălțime: P.	2017	H.G. nr. 428/09.06.2017 H.C.J. nr. 156/ 29.09.2017 Carte funciară nr. 20.212 Alexeni
58	110270	1.5.3.	Magazie (C47)	Suprafață construită = 21,03 mp, regim de înălțime: P.	2017	H.G. nr. 428/09.06.2017 H.C.J. nr. 156/ 29.09.2017 Carte funciară nr. 20.214 Alexeni
59	110271	1.5.3.	Magazie, an 1952 (C30)	Suprafață construită = 23,51 mp, regim de înălțime: P.	2017	
60	110272	1.5.3.	Magazie, an 1952 (C31)	Suprafață construită = 38,34 mp, regim de înălțime: P.	2017	
61	110273	1.6.4.	Magazii + birouri (C34/1)	Suprafață construită = 90,89 mp, regim de înălțime: P.	2017	
62	110274	1.6.4.	Magazii + birouri (C25)	Suprafață construită = 444,86 mp, regim de înălțime: P.	2017	
63	110275	1.2.7.	Maternitate porci, an 1982 (C38)	Suprafață construită = 176,87 mp, regim de înălțime: P..	2017	
64	110276	1.2.11.	Moară, an 1980 (C34)	Suprafață construită = 51,83 mp, regim de înălțime: P.	2017	H.G. nr. 428/09.06.2017 H.C.J. nr. 156/ 29.09.2017 Carte funciară nr. 20.214 Alexeni
65	110277	1.1.17.	Pichet PSI, an 1952 (C26)	Suprafață construită = 19,20 mp, regim de înălțime: P.	2017	

66	110278	1.1.3.	Post Trafo (C23)	Suprafață construită = 20,08 mp, regim de înălțime: P.	2017	H.G. nr. 428/09.06.2017 H.C.J. nr. 156/ 29.09.2017 Carte funciară nr. 20.212 Alexeni
67	110279	1.5.5.	Punct alimentare carburanți, an 1952 (C7)	Suprafață construită = 9,50 mp, regim de înălțime: P.	2017	
68	110280	1.3.25.	Punct comandă balizaj (C12)	Suprafață construită = 305,03 mp, regim de înălțime: P.	2017	H.G. nr. 428/09.06.2017 H.C.J. nr. 156/ 29.09.2017 Carte funciară nr. 20.214 Alexeni
69	110281	1.3.25.	Punct comandă, an 1952 (C52)	Suprafață construită = 43,05 mp, regim de înălțime: P.	2017	
70	110282	1.5.14.	Punct control auto (C6)	Suprafață construită = 23,55 mp, regim de înălțime: P.	2017	H.G. nr. 428/09.06.2017 H.C.J. nr. 156/ 29.09.2017 Carte funciară nr. 20.212 Alexeni
71	110283	1.5.14.	Punct control carburanți lubrefianți (C21)	Suprafață construită = 76,22 mp, regim de înălțime: P.	2017	H.G. nr. 428/09.06.2017 H.C.J. nr. 156/ 29.09.2017 Carte funciară nr. 20.214
72	110284	1.2.2.	Șopron, an 1980 (C33)	Suprafață construită = 40,34 mp, regim de înălțime: P.	2017	
73	110285	1.4.7.	Stație hidrofor (C11)	Suprafață construită = 52,91 mp, regim de înălțime: P.	2017	H.G. nr. 428/ 09.06.2017 H.C.J. nr. 156/ 29.09.2017 Carte funciară nr. 20.212 Alexeni
74	110286	1.6.1.1.	WC AMC, P, an 1972 (C48)	Suprafață construită = 15,34 mp, regim de înălțime: P.	2017	H.G. nr. 428/09.06.2017 H.C.J. nr. 156/ 29.09.2017 Carte funciară nr. 20.214 Alexeni
75	110287	1.6.1.1.	WC AMC, an 1972 (C4)	Suprafață construită = 15,48 mp, regim de înălțime: P.	2017	
76	110288	1.6.1.1.	WC, an 1952 (C15)	Suprafață construită = 12,83 mp, regim de înălțime: P.	2017	
77	110289	1.5.3.	Depozit, an 1985 (C7)	Suprafață construită = 231,43 mp, regim de înălțime: P.	2017	H.G. nr. 428/09.06.2017 H.C.J. nr. 156/ 29.09.2017 Carte funciară nr. 20.214 Alexeni
78	110290	1.5.3.	Depozit (C9)	Suprafață construită = 14,19 mp, regim de înălțime: P.	2017	
79	110291	1.5.3.	Depozit (C6)	Suprafață construită = 452,92 mp, regim de înălțime: P.	2017	

Secțiunea III

CAIET DE SARCINI

al Concesionării bunurilor proprietate publică aferente obiectivului de investiții Proiect de dezvoltare regională Alexeni conform prevederilor Ordonanței de Urgență a Guvernului nr.57/2019 privind Codul Administrativ

Cuprins

Introducere.....	3
I. Informații generale privind obiectul concesiunii	4
I.1 Descrierea și identificarea bunurilor care urmează să fie concesionate.....	5
I.2 Destinația bunurilor ce fac obiectul concesiunii	41
I.2.1 Aeroport de importanță regională Alexeni	45
I.2.1.1 Activitățile, studii și etapele necesare pentru dezvoltarea aeroportului	45
I.2.1.2 Caracteristicile principale ale componentelor Aeroportului de importanță regională	49
I.2.1.3 Managementul aeroportuar	59
I.2.2 Centru de instruire sintetică pentru piloți - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A32061	
I.2.3 Hangar de mentenanță de nivel complex pentru aeronave și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc.....	63
I.2.4 Durata estimativă de realizare a Proiectului de dezvoltare regională Alexeni.....	73
I.3 Condițiile de exploatare a concesiunii și obiectivele de ordin economic, financiar, social și de mediu urmărite de către concedent privind exploatarea eficientă a bunurilor ce fac obiectul concesiunii	75
I.3.1 Condițiile de exploatare a concesiunii.....	75
I.3.2 Obiectivele de ordin economic, financiar, social și de mediu	77
II. Condiții generale ale concesiunii	90
II.1 Regimul bunurilor proprii, respectiv bunurile utilizate de concesionar în derularea concesiunii	90
II.2 Obligațiile privind protecția mediului, stabilite conform legislației în vigoare	91
II.3 Obligatorietatea asigurării exploatarei în regim de continuitate și permanență	97
II.4 Interdicția subconcesiunii bunului concesionat	97
II.5 Condițiile în care concesionarul poate închiria bunul concesionat pe durata concesiunii	97
II.6 Durata concesiunii.....	97
II.7 Redevența minimă și modul de calcul al acesteia	98
II.8 Natura și cuantumul garanțiilor solicitate de concedent	99

II.9 Condițiile speciale impuse de natura bunurilor ce fac obiectul concesiunii, cum sunt: protejarea secretului de stat, materiale cu regim special, condiții de siguranță în exploatare, condiții privind folosirea și conservarea patrimoniului sau cele privind protejarea și punerea în valoare a patrimoniului cultural național, după caz, protecția mediului, protecția muncii, condiții impuse de acordurile și convențiile internaționale la care România este parte.....	100
III. Condițiile de valabilitate pe care trebuie să le îndeplinească ofertele	100
IV. Clauze referitoare la încetarea contractului de concesiune de bunuri proprietate publică	102

Listă figuri

Figura 1 - Perspectiva aeriană asupra ansamblului de bunuri de la Alexeni	6
Figura 2 - Dispunerea suprafețelor ce constituie terenul de la Alexeni	9
Figura 3 - Tarla 32, parcela C53, nr. cadastral 247, Tarla 40/1, parcela N182, nr. cadastral 248, Spațiu construit – neconstruit.....	13
Figura 4 - Imobile C1-C26, nr. cadastral 250- Spațiu construit-neconstruit	14
Figura 5 - Tarla 29, parcela 147, nr. cadastral 251, Spațiu construit – neconstruit.....	15
Figura 6 - Tarla 32, parcela C53, nr. cadastral 247, Tarla 40/1, parcela N182, nr. cadastral 248, Structura construcțiilor	20
Figura 7 -Imobile C1-C26, nr. cadastral 250, Structura construcțiilor	20
Figura 8 - Tarla 29, parcela 147, nr. cadastral 251, Structura construcțiilor	21
Figura 9 - Imagini pistă.....	22
Figura 10 – Imagini pistă și bretele	23
Figura 11 – Imagini canal pluvial.....	23
Figura 12 - Imagine hangar	27
Figura 13 - Imagine imobil C16 - construcție Corp administrativ	30
Figura 14 - Imagini imobil C10 - construcție Sala mese, P+S+M	31
Figura 15 - Imagini imobil C15 - construcție Dormitor, cu parter	31
Figura 16 - Imagini imobil C14 - construcție Dormitor, cu parter	32
Figura 17 – Imagini imobil C17 - Bloc școală, P+1	32

Listă tabele

Tabel 1 - Bunuri Alexeni care nu se încadrează în infrastructura sistemului național de apărare	7
Tabel 2 - Categoriile de folosință imobil cu nr. cadastral 247	11
Tabel 3 - Categoriile de folosință imobil cu nr. cadastral 248	11
Tabel 4 - Categoriile de folosință imobil cu nr. cadastral 250	11
Tabel 5 - Categoriile de folosință imobil cu nr. cadastral 251	11
Tabel 6 - Destinație construcție imobile	16
Tabel 7 - Informatii privind suprafața construită în interiorul parcelei N147	24
Tabel 8 - Informatii privind Incinta cu construcții intravilan imobil 669 C1-C26	27
Tabel 9 - Informatii privind Parcela C53.....	32
Tabel 10 - Informatii privind Tarla 40/1, Parcela N 182.....	33
Tabel 11 - Valoare de inventar bunuri – valoare evaluată.....	34
Tabel 12 - Suprafețe aeroport terminal pasageri	55
Tabel 13 - Termene estimative dezvoltare Aeroport de importanță regională Alexeni.....	73
Tabel 14 - Termene estimative dezvoltare Centru sintetic de instruire dotat cu simulator și Hangar mentenanță complexă și centru de pregătire profesională tehnico-ingineresc	74

Tabel 15 - Volume de studii și construcții preliminare și costuri estimative	80
Tabel 16 - Venituri brute estimate anual pentru aeroport.....	84
Tabel 17 - Cheltuieli operaționale anuale aeroport.....	84
Tabel 18 - Estimarea traficului de pasageri, traficului de marfă și a numărului de aeronave pentru ani 1- 49 de ani operare.....	86
Tabel 19 - Estimarea veniturilor financiare nete aeroportului	87
Tabel 20 - Rata internă de rentabilitate a proiectului	87
Tabel 21 - Indicatori financiari Centru de instruire sintetică dotat cu simulator pentru Airbus A320 și Hangar de mentenanță de nivel complex și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc.....	88

Introducere

În anul 2017, în baza prevederilor H .G. nr. 428/ 09.06.2017 privind modificarea anexei nr. 10 la Hotărârea Guvernului nr. 1705/ 2006 pentru aprobarea inventarului centralizat al bunurilor din domeniul public al statului și pentru trecerea unor imobile din domeniul public al statului și din administrarea Ministerului Dezvoltării Regionale, Administrației Publice și Fondurilor Europene în domeniul public al județului Ialomița

și prin H.C.J Ialomița nr. 156/29.09.2017 privind modificarea și completarea Anexei la Hotărârea Consiliului Județean Ialomița nr.47 din 30.09.1999 privind însușirea inventarului bunurilor care alcătuiesc domeniul public al jude ului Ialomița în vederea actualizării acestuia, bunurile imobile ce au compus fostul „Aerodrom Alexeni” au fost înregistrate în inventarul domeniului public al județului Ialomița. Bunurile imobile sus menționate, situate în comuna Alexeni, județul Ialomița, sunt identificate în următoarele cărți funciare: 20211 UAT Alexeni, 20212 UAT Alexeni, 20213 UAT Alexeni, 20214 UAT Alexeni.

Consiliul Județean Ialomița intenționează să reintroducă în circuitul economic și social al județului construcțiile neutilizate care au aparținut fostului ”Aerodrom Alexeni” care reprezintă un element de potențial de creștere a atractivității economice a regiunii, prin reabilitarea sau reconversia lor, în conformitate cu legislația în vigoare. În acest sens a fost întocmit *Studiul de oportunitate pentru concesionare bunuri proprietate publică a Județului Ialomița, conform Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul Administrativ*. Studiul a fundamentat decizia de realizare a concesiunii bunurilor proprietate publică de la Alexeni din punct de vedere tehnico-economic în condițiile asigurării standardelor de calitate, mediu și sănătate și securitate a muncii.

În cadrul studiului de oportunitate pentru concesionare a fost analizat scenariul investițional ce vizează realizarea unui Aeroport de importanță regional la Alexeni, în contextul propunerilor venite din partea unor investitori interesați de valorificarea bunurilor în cadrul unor proiecte de investiții. Alături de acest proiect investițional au fost propuse și alte două proiecte investiționale ce vizează activități conexe celor de operare aeroportuară. Aceste propuneri vin din considerentul utilizării integrale a suprafeței de teren și pentru obținerea unui randament maxim al bunurilor concesionate din punctul de vedere al funcționalității anterioare, proiectul de dezvoltare regională Alexeni incluzând construcția și operaționalizarea următoarelor componente:

- Aeroport care să funcționeze ca aeroport comercial pentru pasageri având facilitate pentru transport de marfă (cargo) și operațiuni de aviație generală și de afaceri;
- Centru de instruire sintetică pentru piloți - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320;
- Hangar de mentenanță de nivel complex pentru aeronave și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc.

I. Informații generale privind obiectul concesiunii

Județul Ialomița deține în domeniul public bunurile imobile ce au compus fostul ”Aerodrom Alexeni”, constând în teren arabil și construcții, identificate cu numerele cadastrale și numerele de carte funciară - 247 – CF 20213, 248- CF 20211, 250-CF 20212, 251-CF 20214. Aceste bunuri pot fi exploatate în vederea obținerii unor venituri cât mai mari și diverse de către unitatea administrativă teritorială Județul Ialomița.

Potrivit prevederilor art. 173 alin. (1) lit. c) și alin. (4) lit. a) și art.297 alin.(I) lit, b) coroborat cu art.302 - art. 331 din O.U.G. nr.57/2019 privind Codul Administrativ, bunurile proprietate publică a statului sau a unităților administrativ - teritoriale pot fi date în administrare, concesionate ori închiriate.

Concesionarea bunurilor aflate în proprietatea publică a județului Ialomița constituie o sursă permanentă și sigură de venituri pentru bugetul județului și una dintre modalitățile prin care aceste bunuri pot fi puse în valoare pentru dezvoltarea regională a județului.

Concesionarea bunurilor pentru proiectul de dezvoltare regională este motivată de necesitatea unei administrări eficiente pe termen lung a bunurilor proprietate publică pentru atragerea de venituri suplimentare la bugetul județului Ialomița și în principal pentru dezvoltarea economică a zonei. Prin concesionarea acestor bunuri se asigură o întreținere corespunzătoare a lor și ridicarea potențialului acestora prin valorificarea în cadrul unor proiecte investiționale de amploare, fără cheltuieli din partea Consiliului Județean Ialomița, precum și asigurarea stopării degradării acestor bunuri.

Bunurile vor fi concesionate prin procedura licitației prevăzută de art. 314 din O.U.G nr. 57/2019 privind Codul Administrativ, urmând a fi utilizat de viitorul concesionar, cu destinația: Obiectiv de investiții Proiect de dezvoltare regională Alexeni.

Obiectivul principal al concesiunii este – „Aeroport care să funcționeze ca aeroport comercial pentru pasageri având facilitate pentru transport de marfă (cargo) și operațiuni de aviație generală și de afaceri”.

Celelalte două obiective propuse - Centru de instruire sintetică pentru piloți - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320, respective Hangar de mentenanță de nivel complex pentru aeronave și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc sunt opționale pentru ofertanți.

Toate activitățile de exploatare a bunurilor concesionate vor avea ca scop dezvoltarea acestor obiective investiționale cu realizarea lucrărilor de construcții, amenajare și dotare aferente care vor permite ulterior darea lor în funcțiune.

I.1 Descrierea și identificarea bunurilor care urmează să fie concesionate

Bunurile de la Alexeni au fost înregistrate în inventarul domeniului public al județului Ialomița prin H.C.J Ialomița nr. 156/29.09.2017 privind modificarea și completarea Anexei la Hotărârea Consiliului Județean Ialomița nr. 47 din 30.09.1999 privind însușirea inventarului bunurilor care alcătuiesc domeniul public al județului Ialomița în vederea actualizării acestuia.

Fostul "Aerodrom Alexeni" se află dispus la 6 kilometri est de orașul Urziceni și 3 kilometri nord-est de comuna Alexeni, capul de sud-est al pistei fiind la 1,7 kilometri nord de calea ferată și șoseaua Urziceni-Slobozia și 2,2 kilometri de râul Ialomița și îi corespund coordonatele de 44°42'35" latitudine nordică și 26°43'21" longitudine estică. Alitudinea fostului aerodrom față de nivelul mării este de 64 metri, iar dimensiunile lui sunt de 3000 x 1500 metri. Este prevăzut cu o pistă betonată, ce are dimensiunile de 2500 x 80 metri și una naturală de 2500 x 100 metri, având zonele de siguranță de la capetele pistei nivelate și înierbate pe o lungime de 500 metri și arate pe o lungime de 300 metri.

Terenul, în suprafață de 347,7177 de hectare este racordat prin intermediul străzii Unității la Drumul Național 2A (Urziceni-Slobozia) și la intravilanul comunei Alexeni (2 km). De asemenea, terenul era racordat la rețeaua de căi ferate, linia este în prezent dezafectată.

Incinta aerodromului este împrejmuită parțial cu gard de sârma ghimpată, iar către str. Unității are poarta de acces auto și pietonală metalică și gard metalic. Str. Unității este parțial asfaltată, iar în rest neamenajată. Aleile de acces ale incintei sunt betonate, neîntreținute, stare vizuală satisfăcătoare. Utilitățile zonei: curent electric, canalizare tip decantoare, apa de la puțuri proprii.



Figura 1 - Perspectiva aeriană asupra ansamblului de bunuri de la Alexeni

Pentru bunurile situate în județul Ialomița, comuna Alexeni, identificate prin CF: nr. 20211, nr. 20212, nr. 20213, nr. 20214 constând în teren și construcții, în temeiul reglementărilor Documentației de urbanism nr. 1124/5.11.1999, faza PUG/PUZ/PUD, aprobată prin hotărârea Consiliului Local Alexeni nr. 10/30.05.2006, în conformitate cu prevederile Legii nr. 50/1991, privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, republicată, cu modificările și completările ulterioare a fost emis certificatul de urbanism nr. 20 din 14.10.2019 în scop de informare.

Certificatul de Urbanism certifică:

- **Regimul juridic:** Terenul, în suprafață de 3.477.177,mp, situat în intravilanul și extravilanul comunei Alexeni, precum și construcțiile aferente, aparțin Județului Ialomița, CIF 4231776, conform Hotărârii de Guvern nr. 428/2017 și Hotărârii Consiliului Județean Ialomița nr. 119/31.07.2017.
- **Regimul economic:**
Folosința actuală de terenului: teren curți-construcții, arabil, neproductiv și pădure, conform extraselor de carte funciară: nr. 20211, nr. 20212, nr. 20213 și nr. 20214.
Destinația terenului: Zonă specială – teren destinat activităților speciale.
- **Regimul tehnic:** conform studiilor de specialitate avizate conform legii.

Pentru bunurile situate în comuna Alexeni și care urmează să fie concesionate a fost solicitat în data de 07.10.2019, aviz din partea Agenției pentru Protecția Mediului Ialomița. Bunurile au:

- Carte funciară nr. 20211 – se află în bloc fizic 301;
- Carte funciară nr. 20213 – situată între bloc fizic 353, 398, 362, 160;
- Carte funciară nr. 20213 - între bloc fizic 117, 127, 126;
- Carte funciară nr. 20214 – se află în următoarele blocuri fizice 398, 390, 395, 426, 353, 436, 441, 421, 415, 1080, 401.

În răspunsul primit de la Agenția pentru Protecția Mediului Ialomița, se menționează că în raport de ariile de interes comunitar a blocurilor fizice, a rezultat următoarea situație:

- Blocul fizic 301 – Alexeni se suprapune cu siturile Natura 2000, ROSPA0152 Coridorul Ialomiței și ROSCI0290 Coridorul Ialomiței;
- Managementul acestor două situri mai sunt atribuite în administrarea: RNP-Romsilva Administrația Parcului Natural Balta Mică a Brăilei;
- Restul blocurilor fizice enumerate sunt în afara rețelei Natura 2000.

Pentru obținerea avizelor de mediu, Agenția pentru Protecția Mediului Ialomița precizează că este necesară consultarea administratorului/custodelui siturilor respective.

Bunurile proprietate publică de la Alexeni (din inventarul bunurilor care alcătuiesc domeniul public al județului Ialomița) menționate în tabelul următor nu se încadrează în infrastructura sistemului național de apărare, dovezile în acest sens fiind constituite de avizele din partea Ministerului Afacerilor Interne – Administrația Națională a Rezervelor de Stat și Probleme Speciale.

Tabel 1 - Bunuri Alexeni care nu se încadrează în infrastructura sistemului național de apărare

Poziția din inventar	Denumire din avize	Denumire bun din inventarul CJ Ialomița	Suprafață totală - mp	Suprafață construită - mp
66v	teren extravilan cu construcții în suprafață de 42.305 mp	Teren cu construcții extravilan C1- C2, Tarla 40/1 parcela N182 – Alexeni	42.305	181,80
66b	teren extravilan cu construcții în suprafață de 154.925 mp	Teren cu construcții intravilan imobil 669 C1 – C26 – Alexeni	154.925	10.106,6
66ț	teren extravilan cu construcții în suprafață de 18.691 mp	Teren cu construcții extravilan C1, Tarla 32 parcela C53 – Alexeni	18.691	378,44
66a	teren extravilan cu construcții în suprafață de 2.088.761 mp	Teren agricol extravilan Tarla 29 parcela N147 – Alexeni	2.088.761	10.381,68
66u	teren extravilan cu construcții în suprafață de 1.172.495	Teren cu construcții extravilan C1 – C55, Tarla 29 parcela N147 – Alexeni	1.172.495	

Bunurile din ansamblul de la Alexeni ce includ terenuri și construcții fac obiectul:

- Dosarului nr. 62128/16.08.2017 – imobil cu nr. cadastral 247, înscris în cartea funciară 20213 UAT Alexeni, Teren extravilan, suprafața 18.691 mp, construcții la sol 378 mp;
 - Dosarului nr. 62119/16.08.2017 – imobil cu nr. cadastral 248, înscris în cartea funciară 20211 UAT Alexeni, Teren extravilan, suprafața 42.305 mp, construcții la sol 182 mp;
 - Dosarului nr. 62120/16.08.2017 – imobil cu nr. cadastral 250, înscris în cartea funciară 20212 UAT Alexeni, Teren extravilan, suprafața 154.925 mp, construcții la sol 10.106,60 mp;
 - Dosarului nr. 62131/16.08.2017 – imobil cu nr. cadastral 251, înscris în cartea funciară 20214 UAT Alexeni, Teren extravilan, suprafața din acte 3.447.830 mp, din acte 3.261.256 mp, construcții la sol 10.381,68 mp.
- Bunurile nu prezintă înscrieri privind dezmembrămintele dreptului de proprietate, drepturi reale de garanții și sarcini.

Suprafața totală a terenului de la Alexeni (compus din cele 4 parcele) este de 3.477.177 mp, din care 2.100.000 mp reprezintă teren arabil iar 21.048,52 mp sunt ocupați de construcții. Cele 4 parcele au următoarea suprafață:

- Tarla 32, parcelă C53, nr. cadastral 247 - suprafață 18.691 mp (din care 378,44 mp sunt ocupați de construcții);
- Tarla 40/1, parcelă N 182, nr. cadastral 248 - suprafață 42.305 mp (din care 181,8 mp sunt ocupați de construcții);
- Parcelă nr. cadastral 250 – suprafață 154.925 mp (din care 10.106,6 mp sunt ocupați de construcții);
- Tarla 29, parcela 147, nr. cadastral 251 – suprafață 3.261.256 mp (din care 10.381,68 mp sunt ocupați de construcții).

Disponerea celor 4 parcele este prezentată în imaginea următoare:

- Tarla 29, parcela N 147, comuna Alexeni, Extravilan (teren agricol, teren construcții C1-C55)
- Incinta cu construcții intravilan imobil 669 C1-C26
- Tarla 32, Parcela C53, Extravilan, comună Alexeni
- Tarla 40/1, Parcela N 182, Extravilan, comună Alexeni

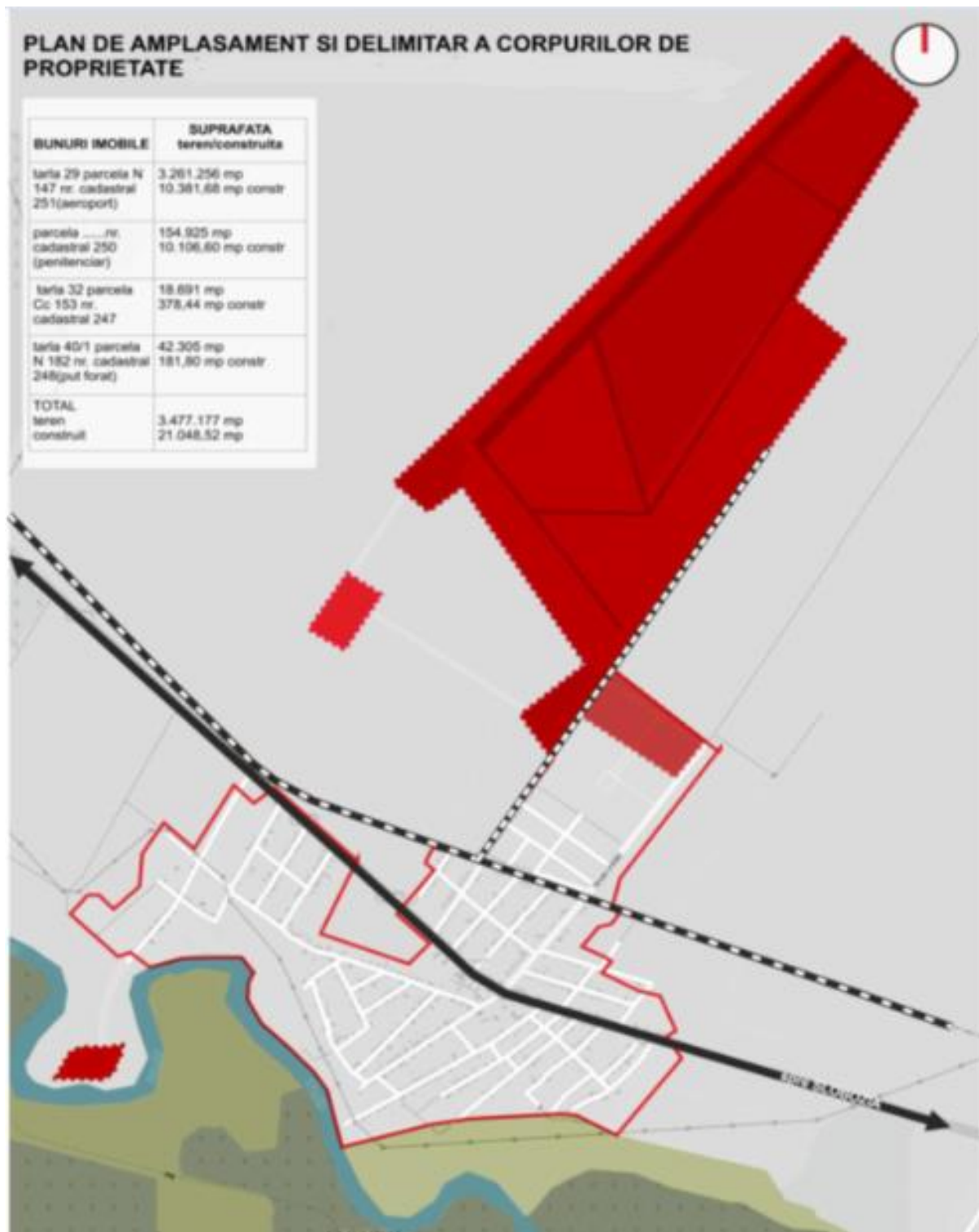


Figura 2 - Dispunerea suprafețelor ce constituie terenul de la Alexeni

Tarlaua nr. 29, parcela N 147, este situată în partea de Nord a extravilanului comunei Alexeni, fiind în legătură directă cu drumul național DN 2A prin strada Unității, aflată în intravilanul comunei.

Parcela N 147 prezintă următoarele vecinătăți:

- la Nord: drum exploatare De 146/2 (lungime de 381,22 m), tarla 144/3/3 – Drăgan A. Marita (lungime de 206,23 m), parcela Iancu V. Nicolae (lungime de 351,84 m)

- la Est: tarla 144/3/3 – de la P1 – Mitache N. Vasile la P26 – Drăgan A. Mărită (lungime de 267,49 m), tarla 144/3/3 – de la P26 – Drăgan A. Mărită la P75 – Ionescu Toma (lungime de 762,87 m), drum exploatare De 144/3/3 (lungime 4,01 m), tarla 144/3/2 de la P1 – Dragomir C. Vasilică la P22 – Iancu V. Nicolae (lungime de 468,35 m), domeniul privat al comunei Alexeni (perdea protecție – lungime 1815,51 m), domeniul public al statului (Ministerul Justiției – D.G.P. – Penitenciarul Slobozia – lungime 296,65 m), domeniul public al statului (zona specială – lungime 194,08 m), domeniul privat al comunei Alexeni (perdea protecție – lungime de 194,81 m), domeniul privat al comunei Alexeni (perdea protecție – lungime de 10,35 m).
- la Sud: domeniul privat al comunei Alexeni (lungime de 13,65 m), domeniul public al statului (zona specială – lungime de 7,67 m), domeniul privat al comunei Alexeni (lungime de 100,97 m), tarla 158 de la P43 – M.D. Drăgan T. Dobre la P1 – Barbu Vasile (lungime de 1014,62 m), domeniul privat al comunei Alexeni (perdea protecție – lungime de 24,15 m), domeniul privat al comunei Alexeni (perdea protecție – lungime de 34,52 m), drum exploatare De 150 (lungime de 372,60 m)
- la Vest: drum exploatare De 159 (lungime de 404,99 m), tarla 149/4 de la P75 – M.D. Lazăr Vasile la P1 – Barbu Vasile (lungime de 2295,01 m), tarla 149/1 de la P64 – Mitache G. Ion la P1 – Bogdan Alexandru (lungime de 944,69 m).

Incinta 669 având construcțiile C1-C26, este situată în partea de N a intravilanului comunei Alexeni, fiind în legătură directă cu drumul național DN 2A prin strada Unității, aflată în intravilanul comunei.

Incinta 669 prezintă următoarele vecinătăți:

- La Nord: domeniul privat comunei Alexeni (perdea protecție) – o lungime totală de 502.56 mp
- La Est: Drum exploatare (De 3/1) – lungime totală 343.29 mp 23
- La Sud: Drum stradă – lungime de 161.05 m și Domeniul Public al statului (zona specială) – lungime totală 328.01 m
- La Vest: Domeniul public al statului (zona specială) – lungime 65.41 m și Domeniul public al statului (Ministerul Justiției – D.G.P. – Penitenciarul Slobozia) – lungime de 296.65 m.

Tarla 32, Parcela C53, Extravilan, comună Alexeni

Parcela C53 se află în partea de N a extravilanului comunei Alexeni. Aceasta se află în legătură directă cu strada Unității (aflată în intravilan în partea de Est a amplasamentului) prin drumul de exploatare De 154. De asemenea strada Unității este legată direct cu drumul național DN 2A. În partea de Nord a amplasamentului se face legătura cu Parcela N 147, Tarla 29 printr-un drum ce aparține domeniului privat al comunei Alexeni.

Parcela C53 prezintă următoarele vecinătăți:

- La Nord: parcela Sava Gh. Ion (lungime de 3,01 m), domeniul privat al comunei Alexeni (lungime de 7,92 m), parcela M.D. Lazăr M. Stan (lungime de 25,58 m), parcela M.D. Tcaciuc P. Grigore (lungime de 23,94 m), parcela M.D. Gheorghe P. Ion (lungime 26,52 m), parcela Tanase R. Gheorghe (17,71 m).
- La Est: parcela Tanase R. Gheorghe (lungime de 47,66 m), drum de exploatare De 154 (lungime de 9,46 m), drum de exploatare De 152 (lungime de 118,55 m).
- La Sud: domeniul privat al comunei Alexeni (perdea protecție – lungime de 105,72 m).
- La Vest: domeniul privat al comunei Alexeni (perdea protecție – lungime de 180,96 m).

Parcela N 182 se află în partea de Sud a extravilanului comunei Alexeni, fiind în legătură directă cu drumul național DN 2A prin drumul de exploatare De 184/1 și strada Baldoveni, aflate în partea de Nord a amplasamentului.

Parcela N 182 prezintă următoarele vecinătăți:

- la Nord: domeniul privat al domeniului Alexeni (pășune P181/1 – lungime de 92.84 m), drum de exploatare De 184/1 (lungime de 10,24 m), domeniul privat al comunei Alexeni (arabil A 187/1 – lungime de 94,41 m).
- la Est: R.A. ROMSILVA (pădure PD 183 – lungime de 95,59 m), R.A. ROMSILVA (pădure PD 183 – lungime de 67,59 m)
- la Sud: R.A. ROMSILVA (pădure PD 183 - lungime de 10,37 m), R.A. ROMSILVA (pădure PD 183 – lungime de 86,78 m), râul Ialomița (Hr 186 – lungime de 165,05 m).

Categoriile de folosință

Categoriile de folosință pentru Tarla 32, parcela C53, nr. cadastral 247 sunt prezentate în continuare, pe suprafețe:

Tabel 2 - Categoriile de folosință imobil cu nr. cadastral 247

Nr. crt.	Categorie folosință	Suprafața (mp)	Intravilan
1	Curți, construcții	18.691	Nu

La acest numărul cadastral 247 figurează construcția punct dirijare apropiată.

Tabel 3 - Categoriile de folosință imobil cu nr. cadastral 248

Nr. crt.	Categorie folosință	Suprafața (mp)	Intravilan
1	Curți, construcții	4.315	Nu
2	Neproductiv	33.573	Nu
3	Pădure	2.634	Nu
4	Pădure	1.783	Nu

79% din suprafața identificată cu numărul cadastral 268 este teren neproductiv, 11% de pădure și 10% de curți și construcții (dormitor și grajd).

Categoriile de folosință pentru suprafața de la numărul cadastral 250 sunt prezentate în continuare, pe suprafețe.

Tabel 4 - Categoriile de folosință imobil cu nr. cadastral 250

Nr. crt.	Categorie folosință	Suprafața (mp)	Intravilan
1	Curți, construcții	154.925	Da

La acest numărul cadastral 250 figurează un număr de 26 de imobile construite, întreaga suprafață având ca și categorie de folosință curți, construcții.

Categoriile de folosință pentru parcela N147, nr. cadastral 251 sunt prezentate mai jos, pe suprafețe:

Tabel 5 - Categoriile de folosință imobil cu nr. cadastral 251

Nr. crt.	Categorie folosință	Suprafața (mp)	Intravilan
1	Curți, construcții	1.126.330	Nu
1	Curți construcții	1.126.330	Nu
2	Arabil	761.314	Nu
3	Curți construcții	42.030	Nu
4	Arabil	220.514	Nu
5	Arabil	725.785	Nu
6	Neproductiv	1.607	Nu
7	Neproductiv	2.078	Nu
8	Arabil	3.088	Nu
9	Neproductiv	2.764	Nu
10	Arabil	293.948	Nu
11	Curți construcții	369	Nu
12	Curți construcții	3.766	Nu
13	Neproductiv	77.663	Nu

61% din din suprafața identificată cu nr. cadastral 251 este reprezentată de teren arabil, iar 36% de curți construcții, restul de 3% fiind reprezentat de teren neproductiv.

Dintre suprafețele construite, pista betonată (inclusiv căi de rulare), pista naturală, canalul pluvial aferent pistei, casă pompe (C17), casă pompe (C18), casă vane (C12), stație hidrofor, deși conform avizelor obținute nu prezintă condiționări de folosință, se recomandă să fie utilizate tot pentru dezvoltarea unui obiectiv care ar putea fi inclus în infrastructura națională de apărare.

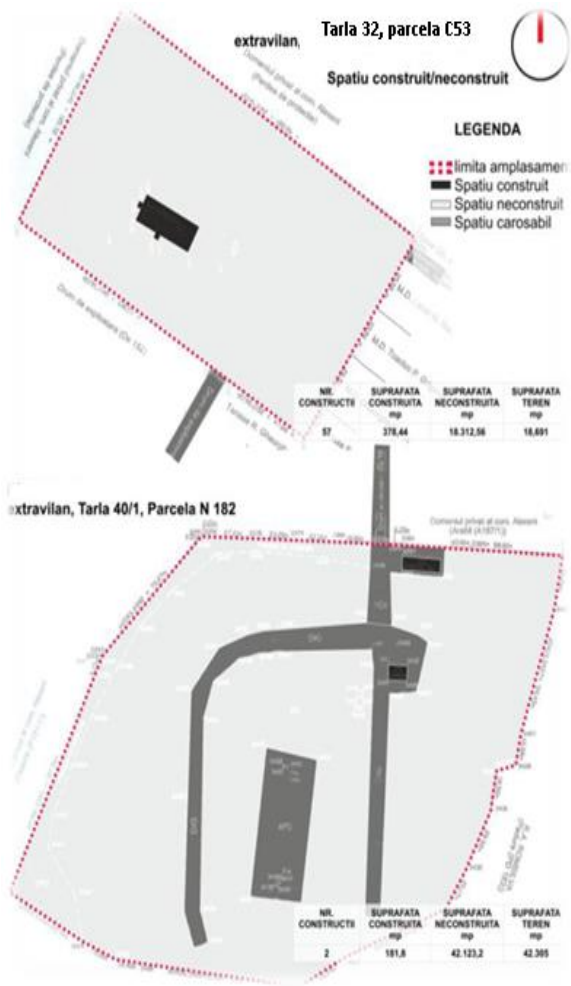


Figura 3 - Tarla 32, parcela C53, nr. cadastral 247, Tarla 40/1, parcela N182, nr. cadastral 248, Spațiu construit – neconstruit

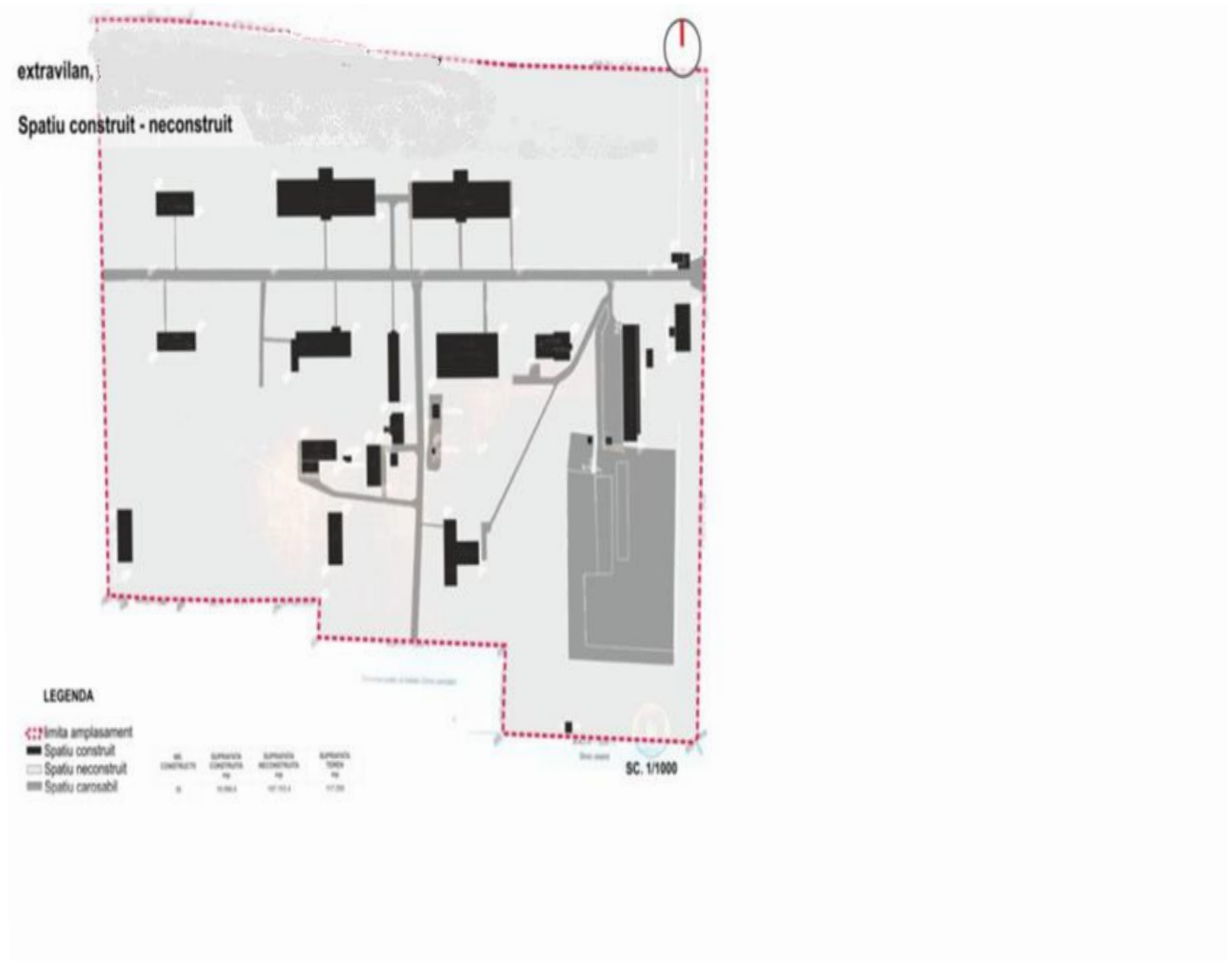


Figura 4 - Imobile C1-C26, nr. cadastral 250- Spațiu construit-neconstruit

extravilan, nr. cadastral Tarla 29, Parcela 147



Spatiu construit/neconstruit

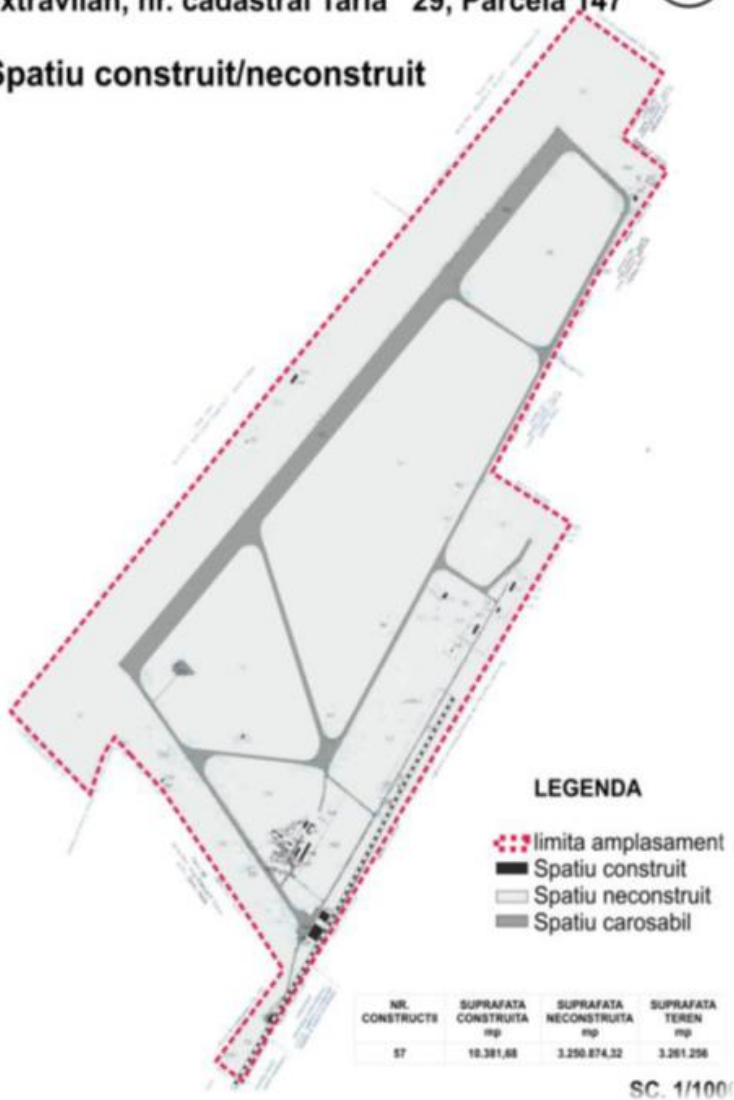


Figura 5 - Tarla 29, parcela 147, nr. cadastral 251, Spațiu construit – neconstruit

Proprietatea imobiliară ce constituie obiectul concesiunii este constituită din teren și construcțiile aferente (locația fostului aerodrom Alexeni, județul Ialomița), aflate în administrarea Consiliului Județean Ialomița.

Ansamblul bunurilor de pe amplasamentul fostului Aerodrom Alexeni dispune de o pistă betonată de 2.500 m, cu o lățime de 80 m, bretele adiacente de 1000 m, hangar și spații administrative. Întreg ansamblul —

clădiri administrative, dormitoare, pistă, hangar, magazii, depozite subterane, ce au făcut parte din cadrul unei unități militare — se întinde pe o suprafață de aproape 350 de hectare, din care 210 ha reprezintă teren arabil. Dintre toate construcțiile fostului aeroport, cel mai bine conservată este pista și rețelele aferente, însă vechile clădiri administrative sunt într-o stare de degradare avansată, multe din elementele structurale lipsesc sau sunt distruse. În aerodrom există un hangar de aviație care nu este utilizat, având o suprafață utilă de 2.000 m², construit pe o platforma din beton.

Până în momentul de față nu au fost semnalate probleme referitoare la infestarea solului și subsolului cu factori poluanți. În consecință valoarea proprietății nu a fost influențată de probleme legate de protecția mediului.

Din suprafața totală a bunurilor de la Alexeni 21.048,52 mp sunt ocupați de construcții. Construcțiile au ca și destinație așa cum rezultă din extrasele de carte funciară:

- Construcții industriale și edilitare;
- Construcții anexă;
- Construcții administrative și social culturale;
- Construcții de locuințe.

Aproape 70% dintre construcții au destinație industrială și edilitară, construcțiile cu destinație de locuințe și construcțiile anexă ocupând o proporție de 12% din ansamblul construit.

Profilul funcțional al edificiilor este variat aici putând fi identificate spații destinate depozitării (majoritare), locuirii, birourilor și anexe.

Regimul de înălțime este P/P+M/S+P+M. Construcțiile au o structură constitutivă preponderentă cu pereți de cărămidă și acoperiș tip terasă sau șarpantă învelită cu țiglă. Excepție fac o serie de construcții anexe realizate din alte materiale (tablă ondulată). Profilul funcțional al edificiilor este specific unei baze militare fiind prezente funcțiuni de cazare, sănătate, administrative, depozitare, alimentație etc.

Tabel 6 - Destinație construcție imobile

Nr. crt	Nr. cadastral	Denumire Imobil	Sc la sol (mp)	Regim Înălțime	Destinație construcție
1	247-C1	Punct dirijare apropiata, Tarla 32, parcela C53	378,44	Parter	Construcții industriale și edilitare
2	248-C1	Dormitor	64,66	Parter	Construcții de locuințe
3	248-C2	Grajd	117,14	Parter	Construcții industriale și edilitare
4	250-C1	Post control, P	55,19	Parter	Construcții industriale și edilitare
5	250-C2	Corp gazda, P	312,86	Parter	Construcții industriale și edilitare
6	250-C3	Magazie, P	20,99	Parter	Construcții industriale și edilitare
7	250-C4	Magazie, P	118,62	Parter	Construcții industriale și edilitare
8	250-C5	Garaj auto, P	690,52	Parter	Construcții industriale și edilitare
9	250-C6	Punct control auto, P	23,55	Parter	Construcții industriale și edilitare
10	250-C7	Punct alimentare carburanti, P	9,50	Parter	Construcții industriale și edilitare
11	250-C8	Crematoriu gunoi, P	8,23	Parter	Construcții industriale și edilitare
12	250-C9	Depozit alimente, P+S+M	392,30	P+S+M	Construcții industriale și edilitare

Nr. crt	Nr. cadastral	Denumire Imobil	Sc la sol (mp)	Regim Înălțime	Destinație construcție
13	250-C10	Sala mese, P+S+M	1.181,93	P+S+M	Construcții industriale și edilitare
14	250-C11	Statie hidrofor, P	52,91	Parter	Construcții industriale și edilitare
15	250-C12	Casa vane, P	12,77	Parter	Construcții industriale și edilitare
16	250-C13	Popota cadre, P+M	612,38	P+M	Construcții industriale și edilitare
17	250-C14	Dormitor, P	1.657,59	Parter	Construcții de locuințe
18	250-C15	Dormitor, P	1.653,05	Parter	Construcții de locuințe
19	250-C16	Corp administrativ, P+1	391,61	P+1E	Construcții administrative și social culturale
20	250-C17	Bloc scoala, P+1	327,15	P+1E	Construcții administrative și social culturale
21	250-C18	Infirmierie, P	711,87	Parter	Construcții industriale și edilitare
22	250-C19	Baie - spalatorie, P	332,41	Parter	Construcții industriale și edilitare
23	250-C20	Centrala termica, P	185,57	Parter	Construcții industriale și edilitare
24	250-C21	Cladire drenajori, P	276,93	Parter	Construcții industriale și edilitare
25	250-C22	Baraca metalica, P	331,88	Parter	Construcții industriale și edilitare
26	250-C23	Post trafo, P	20,08	Parter	Construcții industriale și edilitare
27	250-C24	Simulator zbor, P	330,91	Parter	Construcții industriale și edilitare
28	250-C25	Grup electrogen, P	92,69	Parter	Construcții industriale și edilitare
29	250-C26	Magazie materiale, P	303,11	Parter	Construcții industriale și edilitare
30	251-C1	Depozit	32,62	Parter	Construcții industriale și edilitare
31	251-C2	Depozit	16,41	Parter	Construcții industriale și edilitare
32	251-C3	Grajd	33,50	Parter	Construcții industriale și edilitare
33	251-C4	WC AMC	15,48	Parter	Construcții anexă
34	251-C5	Dormitoare + Birouri	213,98	Parter	Construcții administrative și social culturale
35	251-C6	Depozit	452,92	Parter	Construcții industriale și edilitare
36	251-C7	Depozit	231,43	Parter	Construcții industriale și edilitare
37	251-C8	Depozit	14,54	Parter	Construcții industriale și edilitare
38	251-C9	Depozit	14,19	Parter	Construcții industriale și edilitare
39	251-C10	Depozit	14,33	Parter	Construcții industriale și edilitare
40	251-C11	Depozit	454,25	Parter	Construcții industriale și edilitare
41	251-C12	Punct comanda balizaj	305,03	Parter	Construcții industriale și edilitare
42	251-C13	Cladire	16,65	Parter	Construcții industriale și edilitare
43	251-C14	Chiosc	15,60	Parter	Construcții administrative și

Nr. crt	Nr. cadastral	Denumire Imobil	Sc la sol (mp)	Regim Înălțime	Destinație construcție
					social culturale
44	251-C15	WC	12,83	Parter	Construcții anexă
45	251-C16	Depozit	56,53	Parter	Construcții industriale și edilitare
46	251-C17	Casa pompe	36,94	Parter	Construcții industriale și edilitare
47	251-C18	Casa pompe	24,11	Parter	Construcții industriale și edilitare
48	251-C19	Baraca metalica	62,43	Parter	Construcții industriale și edilitare
49	251-C20	Depozit uleiuri	69,58	Parter	Construcții industriale și edilitare
50	251-C21	Punct control carburanti lubrefianti	76,22	Parter	Construcții industriale și edilitare
51	251-C22	Hangar 2	970,97	Parter	Construcții industriale și edilitare
52	251-C23	Ateliere + magazii IN SPATE HANGAR2	195,21	Parter	Construcții industriale și edilitare
53	251-C24	Hangar	1.603,42	Parter	Construcții industriale și edilitare
54	251-C25	Magazii + birouri	444,86	Parter	Construcții industriale și edilitare
55	251-C26	Pichet P.S.I.	19,20	Parter	Construcții industriale și edilitare
56	251-C27	Magazie	10,30	Parter	Construcții industriale și edilitare
57	251-C28	Depozit materiale tehnice	571,26	Parter	Construcții industriale și edilitare
58	251-C28/1	Decantor	17,13	Parter	Construcții industriale și edilitare
59	251-C29	Cazare ingrijitori	123,65	Parter	Construcții administrative și social culturale
60	251-C30	Magazie	23,51	Parter	Construcții industriale și edilitare
61	251-C31	Magazie	38,34	Parter	Construcții industriale și edilitare
62	251-C32	Camara	9,49	Parter	Construcții anexă
63	251-C33	Sopron	40,34	Parter	Construcții anexă
64	251-C34	Moara	51,83	Parter	Construcții industriale și edilitare
65	251-C34/1	Magazii	90,89	Parter	Construcții industriale și edilitare
66	251-C35	Baraca magazie	453,35	Parter	Construcții industriale și edilitare
67	251-C36	Grajd	859,15	Parter	Construcții anexă
68	251-C37	Baraca grajd	101,84	Parter	Construcții anexă
69	251-C38	Maternitate porci	176,87	Parter	Construcții anexă
70	251-C39	Grajd + Cotete porci	257,74	Parter	Construcții anexă
71	251-C40	Cotet porci	133,77	Parter	Construcții anexă
72	251-C41	Casarie	100,87	Parter	Construcții anexă

Nr. crt	Nr. cadastral	Denumire Imobil	Sc la sol (mp)	Regim Înălțime	Destinație construcție
73	251-C42	Cotet porci	49,01	Parter	Construcții anexă
74	251-C43	Saivan oi	411,53	Parter	Construcții anexă
75	251-C44	Grajd vite	306,18	Parter	Construcții anexă
76	251-C45	Finar	265,18	Parter	Construcții anexă
77	251-C46	Dormitoare	60,02	Parter	Construcții administrative și social culturale
78	251-C47	Magazie	21,03	Parter	Construcții industriale și edilitare
79	251-C48	WC AMC	15,34	Parter	Construcții anexă
80	251-C49	Dormitoare	204,79	Parter	Construcții administrative și social culturale
81	251-C50	Depozit	15,84	Parter	Construcții industriale și edilitare
82	251-C51	Cladire	60,82	Parter	Construcții industriale și edilitare
83	251-C52	Punct comanda	43,05	Parter	Construcții industriale și edilitare
84	251-C53	Depozit	94,66	Parter	Construcții industriale și edilitare
85	251-C54	Dormitoare	355,41	Parter	Construcții administrative și social culturale
86	251-C55	WC AMC	15,26	Parter	Construcții anexă
87		Drum Betonat	15.500,00		
88		Pista betonata (inclusiv cai de rulare)	105.600,00		

La numărul cadastral 251 pot fi identificate o serie de 57 de construcții cu o suprafață construită de 10.381,68 mp. Profilul funcțional al edificiilor este variat aici putând fi identificate spații destinate depozitării (majoritare), locuirii, birourilor, și anexe.

La numărul cadastral 251 pot fi identificate un număr de 26 de construcții, cu un regim de înălțime de P/P+M/S+P+M. Acestea au o structură constitutivă preponderentă cu pereți de cărămidă și acoperiș tip terasă sau șarpantă învelită cu țiglă. Excepție fac o serie de construcții anexe realizate din alte materiale (tablă ondulată). Profilul funcțional al edificiilor este specific unei baze militare fiind prezente funcțiuni de cazare, sănătate, administrative, depozitare, alimentație etc. Funcțiunea predominantă în raport cu suprafața ocupată este cea de cazare (3310,64 mp).

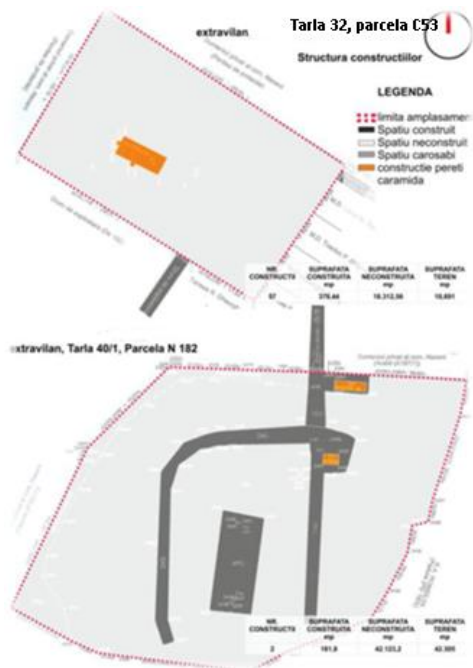


Figura 6 - Tarla 32, parcela C53, nr. cadastral 247, Tarla 40/1, parcela N182, nr. cadastral 248, Structura constructiilor

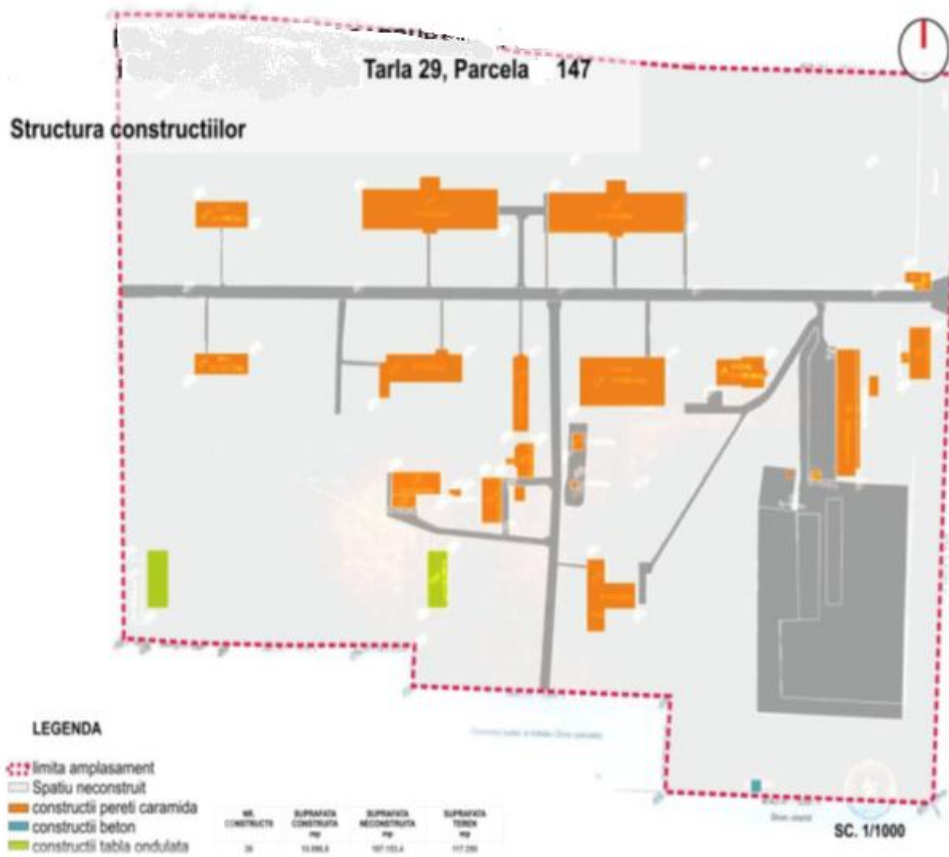


Figura 7 - Imobile C1-C26, nr. cadastral 250, Structura constructiilor

extravilan

Tarla 129, Parcela 147



Figura 8 - Tarla 29, parcela 147, nr. cadastral 251, Structura construcțiilor

Pista de decolare – aterizare

Pista este construită din dale de beton care au înălțimea de 400 mm.

Pista are lungimea de 2.500 m și lățimea de 80 m fiind formată din 24 șiruri de la A,B,C,D,E,F,G,H,I,J,K,L,M,N,O,P,R,S,T,U,V,X,Y,Z, de câte 500 de dale pe șir cu dimensiunile dalei de 3,0x5,0 m și două acostamente I,II cu dimensiunile dalei de 4,0x5,0 m.

Grosimea medie a dalelor din beton ale pistei determinată prin măsurarea înălțimii carotelor este de 21,6 cm.

Structura pistei de decolare-aterizare este o structură rutieră rigidă din beton de ciment alcătuită astfel:

- strat de îmbrăcăminte din beton de ciment de 21,6 cm grosime medie;
- strat de fundație din balast de grosime între 24 cm.

Din observațiile întreprinse în teren reiese că dalele pistei nu par să aibă probleme structural semnificative sau fisuri, dar starea rostului dintre dale este precară, permițând creșterea buruienilor.



Figura 9 - Imagini pistă

Principalele tipuri de degradări specifice dalelor din beton de ciment (500 dale x 26 șiruri = 13000 dale) sunt următoarele:

- Exfoliere parțială sau totală a suprafeței dalelor
- Gropi-găuri
- Ruperea dalei la rost
- Ruperi de colț
- Fisuri și crăpături longitudinale, transversale și în diagonal
- Decolmatate rosturilor
- Fisuri de colț
- Fisuri datorate fenomenului de îngheț-dezghet
- Tasarea diferențiată a dalelor
- Plombare pe suprafață mică
- Fisuri de contracție

Toate aceste degradări favorizează atât pătrunderea apelor din precipitații în fundația dalelor din beton, cât și blocarea mișcării acestora la variațiile de temperatură prin pătrunderea de corpuri dure (granule de piatră sau beton etc.) în locașul rosturilor respective.

Pista betonată (inclusive căi de rulare), pista naturală are o vechime de aproape 68 de ani, fiind construită în 1952. Dispune de o stare vizuală satisfăcătoare, are un aspect neîntreținut.

La fel drumul de beton, construit în 1952 are o stare vizuală satisfăcătoare, are un aspect neîntreținut.



Figura 10 – Imagini pistă și bretele

Un canal pluvial deschis a deservit baza de aviație. În prezent, acest sistem este încă funcțional într-o oarecare măsură. Canalul deversează apa colectată în râul Ialomița, care trece prin apropierea aerodromului.



Figura 11 – Imagini canal pluvial

Sistemul de colectare și dirijare a apelor pluviale, stația de pompare și infrastructura de pompare, aducere și distribuire ape pot fi reintegrate în funcționalitatea a unui proiect de dezvoltare aeroportuară.

Ansamblul contruit a fost realizat în general cu un regim de înălțime P, cu câteva excepții având structura constituită din fundații din beton simplu sau din cărămidă și pereți din cărămidă și acoperire tip terasă. Excepție fac clădirile cu funcțiuni temporare (anexe) care sunt realizate din plăci prefabricate sau alte materiale după cum este precizat în continuare.

Tarla 29, parcela N 147, comuna Alexeni, Extravilan (teren agricol)

Tarla 29, parcela N 147, comuna Alexeni, Extravilan (teren construcții C1-C55)

Parcela N 147, aparținând de tarlăua nr. 29, prezintă o suprafață construită de 10.381,68 mp având un număr total de 57 de imobile. Construcțiile sunt dispuse pavilionar, fiind prezente funcțiuni diverse: cazare (dormitoare) – un număr de 5 clădiri, birouri, predominante fiind anexele (depozitari, magazii, hangar, ateliere, grajduri, etc.). Profilul funcțional al edificiilor este variat aici putând fi identificate spații destinate depozitării (majoritare), locuirii, birourilor, și anexe.

Din punct de vedere al materialelor de construcții predomina pereții din cărămidă, acoperirea făcându-se în modalități diferite precum: acoperiș tip terasă, acoperiș tabla ondulată, acoperiș plăci azbociment. De asemenea, există cazuri izolate în care s-a folosit ca închidere pereți din tabla ondulată (magazie, baracă metalică), pereți din paianta (grajd vite), pereți bolțari (depozite, 1 clădire cu funcțiune de dormitoare).

Regimul predominant de înălțime este P, având un caz izolat de P+1+S având funcțiunea depozitare materiale tehnice.

Tabel 7 - Informatii privind suprafața construită în interiorul parcelei N147

Nr. corp	Destinație	Suprafața ocupată - mp -	Nr. etaje	Caracteristici constructive	Descriere	Vârstă
C1	Depozit	32.62	P	Pereți caramidă, acoperiș carton asfaltat	Construcție partial demolata - ruina	68
C2	Depozit	16.41	P	Pereți bolțari, acoperiș tip terasă	1 incapere, stare nesatisfacatoare (un perete demolat)	68
C3	Grajd	33.50	P	Pereți caramidă, acoperiș carton asfaltat	ruina, stare nesatisfacatoare	68
C4	WC AMC	15.48	P	Pereți caramidă, acoperiș tip terasă	4 incaperi, stare nesatisfacatoare	48
C5	Dormitoare + Birouri	213.98	P	Pereți caramidă, acoperiș tip terasă, 10 camere, 1 grup sanitar	Stare nesatisfacătoare: pardoseli	48
C6	Depozit	452.92	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	4 incaperi, stare satisfacatoare	necunoscuta
C7	Depozit	231.43	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	2 incaperi, stare satisfacatoare	35
C8	Depozit	14.54	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	1 incapere, stare satisfacatoare	necunoscuta
C9	Depozit	14.19	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	1 incapere, stare satisfacatoare	necunoscuta

Nr. corp	Destinație	Suprafața ocupată - mp -	Nr. etaje	Caracteristici constructive	Descriere	Vârstă
C10	Depozit	14.33	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	1 incapere, stare satisfacatoare	necunoscuta
C11	Depozit	454.25	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	4 incaperi, stare satisfacatoare	necunoscuta
C12	Punct comandă balizaj	305.03	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	11 camere, 3 holuri, stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C13	Clădire	16.65	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	1 incapere, stare satisfacatoare	necunoscuta
C14	Chioșc	15.60	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	1 incapere, stare satisfacatoare	necunoscuta
C15	WC	12.83	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	4 incaperi, stare nesatisfacatoare	68
C16	Depozit	56.53	P	Pereți boltari, acoperiș tip terasă	1 incapere - ruina, stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C17	Casa pompe	36.94	P	Pereți cărămidă, acoperiș țiglă	2 incaperi, stare satisfacatoare	necunoscuta
C18	Casa pompe	24.11	P	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	2 incaperi, stare satisfacatoare	necunoscuta
C19	Baracă metalică	62.43	P	Pereți tabla, acoperiș plăci azbociment	constructie demolata	necunoscuta
C20	Depozit uleiuri	69.58	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	1 incapere, stare satisfacatoare	necunoscuta
C21	Punct control carburanți	76.22	P	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	4 camere, 1 veranda, 1 magazie, stare satisfacatoare	necunoscuta
C22	Hangar 2	970.97	P	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	1 incapere, stare satisfacatoare	44
C23	Ateliere+m agazii	195.21	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	8 incaperi, stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C24	Hangar	1603.42	P	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	1 incapere, stare nesatisfacatoare	68
C25	Magazii+birouri	444.86	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C26	Pichet P.S.I	19.20	P	Pereți cărămidă, acoperiș plăci azbociment	stare nesatisfacatoare	68
C27	Magazie	10.30	P	Pereți tabla, acoperiș plăci azbociment	constructie demolata	68
C28	Depozit materiale tehnice	571.26	P+1+S	Pereți cărămidă, acoperiș țiglă	stare nesatisfacatoare	68
C 28/1	Decantor	17.13	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	stare satisfacatoare	necunoscuta
C29	Cazare îngrijitori	123.65	P	Pereți cărămidă, acoperiș plăci azbociment	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C30	Magazie	23.51	P	Pereți cărămidă, acoperiș plăci azbociment	stare nesatisfacatoare	68
C31	Magazie	38.34	P	Pereți cărămidă, acoperiș plăci azbociment	stare nesatisfacatoare	68

Nr. corp	Destinație	Suprafața ocupată - mp -	Nr. etaje	Caracteristici constructive	Descriere	Vârsta
C32	Cămară	9.49	P	Pereți cărămidă, acoperiș plăci azbociment	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C33	Șopron	40.34	P	Stâlpi metalici, acoperiș plăci azbociment	stare nesatisfacatoare	40
C34	Moară	51.83	P	Pereți cărămidă, acoperiș plăci azbociment	stare nesatisfacatoare	40
C 34/1	Magazii	90.89	P	Pereți cărămidă, acoperiș plăci azbociment	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C35	Baracă magazine	453.35	P	Pereți tablă ondulată, acoperiș tablă ondulată	stare nesatisfacatoare	40
C36	Grajd	859.15	P	Pereți cărămidă, acoperiș plăci azbociment	stare nesatisfacatoare	84
C37	Baracă grajd	101.84	P	Pereți cărămidă, acoperiș placi azbociment	stare nesatisfacatoare	68
C38	Maternitate porci	176.87	P	Pereți cărămidă, acoperiș placi azbociment	stare nesatisfacatoare	38
C39	Grajd+Cotețe porci	257.74	P	Pereți cărămidă, acoperiș placi azbociment	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C40	Coteț porci	133.74	P	Pereți cărămidă, acoperiș placi azbociment	stare nesatisfacatoare	37
C41	Casarie	100.87	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C42	Coteț porci	49.01	P	Pereți cărămidă, acoperiș placi azbociment	construcție demolată	68
C43	Saivan oi	411.53	P	Pereți cărămidă, acoperiș placi azbociment	construcție demolată	38
C44	Grajd vite	306.18	P	Pereți paianta, acoperiș plăci azbociment	construcție demolată	necunoscuta
C45	Fănar	265.18	P	Stâlpi metalici, acoperiș plăci azbociment	construcție demolată	necunoscuta
C46	Dormitoare	60.02	P	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C47	Magazie	21.03	P	Pereți cărămidă, acoperiș carton asfaltat	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C48	WC AMC	15.34	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	stare nesatisfacatoare	48
C49	Dormitoare	204.79	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C50	Depozit	15.84	P	Pereți bolțari, acoperiș tip terasă	stare satisfacatoare	necunoscuta
C51	Clădire	60.82	P	Pereți cărămidă, acoperiș carton asfaltat	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C52	Punct comandă	43.05	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă + tablă	stare nesatisfacatoare	68
C53	Depozit	94.66	P	Pereți bolțari, acoperiș tip terasă	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C54	Dormitoare	355.41	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	construcție parțial demolată	necunoscuta
C55	WC AMC	15.26	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	construcție parțial demolată, fara acoperis stare	48

Nr. corp	Destinație	Suprafața ocupată - mp -	Nr. etaje	Caracteristici constructive	Descriere	Vârsta
					nesatisfacatoare	
TOTAL	57	10.381,68				



Figura 12 - Imagine hangar

Incinta cu construcții intravilan imobil 669 C1-C26

Incinta 669 având construcțiile C1-C26, este situată în partea de N a intravilanului comunei Alexeni, fiind în legătură directă cu drumul național DN 2A prin strada Unității, aflată în intravilanul comunei.

Suprafața parcelei este de 15,49 ha, având o suprafață construită de 10.106,60 mp având un număr total de 26 imobile. Construcțiile sunt dispuse pavilionar, având funcțiuni diverse precum: cazare (dormitoare – în număr de 2 imobile), simulator zbor, alimentație, diferite anexe (magazii, depozitari, garaj, post control etc.).

Regimul predominant de înălțime este P, având cazuri izolate cu diferite funcțiuni: P+1 (bloc școală, bloc administrativ), P+S+M (depozit alimente, sală alimente) P+M (popota cadre). Construcțiile au o structură constitutivă preponderentă cu pereți de cărămidă și acoperiș tip terasă sau șarpantă învelită cu țiglă. De asemenea, există cazuri izolate în care s-au folosit ca închidere pereți din tablă ondulată (magazine materiale), pereți din beton (crematoriu gunoi). Profilul funcțional al edificiilor este specific unei baze militare fiind prezente funcțiuni de cazare, sănătate, administrative, depozitare, alimentație etc. Funcțiunea predominantă în raport cu suprafața ocupată este cea de cazare (3310,64 mp).

Tabel 8 - Informatii privind Incinta cu construcții intravilan imobil 669 C1-C26

Nr. Corp	Destinație	Suprafata ocupata - mp -	Nr. Etaje	Caracteristici constructive	Descriere	Vârsta
C1	Post control	55.19	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	2 camere, 1 hol, 1 grup sanitar, 1 terasa, stare satisfacatoare	68
C2	Corp Gardă	312.86	P	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	7 camere, 4 holuri, 1 spalator, 1 grup sanitar, stare nesatisfacatoare: pardoseli deteriorate, pereti cu tencuiala cazuta, tavane deteriorate cu urme de infiltratii, instalatie electrica lipsa, finisaje deteriorate,	68

Nr. Corp	Destinație	Suprafata ocupata - mp -	Nr. Etaje	Caracteristici constructive	Descriere	Vârsta
					usi lipsa, geamuri sparte	
C3	Magazie	20.99	P	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	Construcție partial demolată - ruina	68
C4	Magazie	118.62	P	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	2 încăperi, stare nesatisfăcătoare: fără uși, tencuieli deteriorate, urme de infiltrații	68
C5	Garaj auto	690.52	P	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	4 garaje, 4 magazine, stare nesatisfăcătoare: pardoseli deteriorate, pereți cu tencuială căzută, tavane deteriorate cu urme de infiltrații, instalație electrică lipsă, finisaje deteriorate, uși lipsă, geamuri sparte	68
C6	Punct control auto	23.55	P	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	1 încăpere, stare nesatisfăcătoare	necunoscută
C7	Punct alimentare carburanți	9.50	P	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	1 încăpere, stare nesatisfăcătoare	68
C8	Crematoriu gunoi	8.23	P	Pereți beton, acoperiș tip terasă	1 încăpere, stare nesatisfăcătoare	68
C9	Depozit alimente	392.30	P+S+M	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	7 camere, 2 holuri, 1 subsol, stare nesatisfăcătoare: pardoseli deteriorate, pereți cu tencuială căzută, tavane deteriorate cu urme de infiltrații, instalație electrică lipsă, finisaje deteriorate, uși lipsă, geamuri sparte	68
C10	Sală mese	1181.93	P+S+M	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	31 camere, 14 holuri, 2 vestiare, 5 debarale, 5 grupuri sanitare, stare nesatisfăcătoare: pardoseli deteriorate, pereți cu tencuială căzută, tavane deteriorate cu urme de infiltrații, instalație electrică lipsă, finisaje deteriorate, uși lipsă, geamuri sparte	68
C11	Stație hidrofor	52.91	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	1 încăpere, stare nesatisfăcătoare	68
C12	Casă vane	12.77	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	1 încăpere, stare nesatisfăcătoare	35
C13	Popotă cadre	612.38	P+M	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	17 camere, 6 holuri, 2 vestiare, 2 grupuri sanitare, stare nesatisfăcătoare: pardoseli deteriorate, pereți cu tencuială căzută, tavane deteriorate cu urme de infiltrații, instalație	68

Nr. Corp	Destinație	Suprafata ocupata - mp -	Nr. Etaje	Caracteristici constructive	Descriere	Vârsta
					electrica lipsa, finisaje deteriorate, usi lipsa, geamuri sparte	
C14	Dormitor	1657.59	P	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	4 dormitoare, 2 cancelarii, 2 camere, 11 holuri, 6 spalatoare, 1 magazie, 5 grupuri sanitare, 3 verande	68
C15	Dormitor	1653.05	P	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	4 dormitoare, 2 cancelarii, 2 camere, 11 holuri, 6 spalatoare, 1 magazie, 5 grupuri sanitare, 3 verande	68
C16	Corp administrativ	391.61	P+1	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	parter: 13 camere, 4 holuri, 1 gr sanitar, 1 WC, 1 veranda, etaj: 10 camere, 2 holuri, 1 grup sanitar, 1 WC, stare buna	68
C17	Bloc școala	327.15	P+1	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	parter: 3 sali clasa, 2 camere, 2 holuri, 1 casa scarii, 1 spalator, 3 gr sanitare, etaj: 10 camere, 2 holuri, 1 grup sanitar, 1 WC, stare nesatisfacatoare: pardoseli deteriorate, pereti cu tencuiala cazuta, tavane deteriorate cu urme de infiltratii, instalatie electrica lipsa, finisaje deteriorate, usi lipsa, geamuri sparte.	68
C18	Infirmerie	711.87	P	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	19 camere, 6 holuri, 5 debarale, 5 grupuri sanitare, 2 verande, stare nesatisfacatoare	68
C19	Baie – Spălătorie	332.41	P	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	10 camere, 2 holuri, 3 grupuri sanitare, 1 veranda, stare nesatisfacatoare	68
C20	Centrala termică	185.57	P	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	1 incapere, stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C21	Clădire drenajori	276.93	P	Pereți cărămidă, acoperiș plăci azbociment	3 incaperi, stare nesatisfacatoare	35
C22	Baracă metalică	331.88	P	Pereți tablă ondulată, acoperiș tablă ondulată	1 incapere, stare nesatisfacatoare	40
C23	Post trafo	20.08	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	2 incaperi, stare buna	necunoscuta
C24	Simulator zbor	330.91	P	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	1 hangar, 6 camere, 2 holuri, 1 gr sanitar, stare nesatisfacatoare	68
C25	Grup electrogen	92.69	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	2 camere, 1 hol, stare nesatisfacatoare	68
C26	Magazie	303.11	P	Pereți tablă	constructie demolata	necunoscuta

Nr. Corp	Destinație	Suprafata ocupata - mp -	Nr. Etaje	Caracteristici constructive	Descriere	Vârsta
	materiale			ondulată, acoperiș tablă ondulată		
TOTAL 26		10.106,60				



Figura 13 - Imagine imobil C16 - construcție Corp administrativ





Figura 14 - Imagini imobil C10 - construcție Sala mese, P+S+M



Figura 15 - Imagini imobil C15 - construcție Dormitor, cu parter



Figura 16 - Imagini imobil C14 - construcție Dormitor, cu parter



Figura 17 – Imagini imobil C17 - Bloc școală, P+1

Parcela C53 prezintă o suprafață construită de 378,44 mp. Construcția (C1) este dispusă izolat în cadrul parcelei, având funcțiunea de punct dirijare apropiată.

Regimul de înălțime este de parter (P).

Tabel 9 - Informatii privind Parcela C53

Nr. Corp	Denumire	Suprafața construită - mp -	Grupa destinație	Descriere	Vârsta
C1	Punct dirijare apropiată	378,44	CAS	Construcție demolată	67

Tarla 40/1, Parcela N 182, Extravilan, comună Alexeni

Parcela N 182 se află în partea de Sud a extravilanului comunei Alexeni, fiind în legătură directă cu drumul național DN 2A prin drumul de exploatare De 184/1 și strada Baldoveni, aflate în partea de Nord a amplasamentului.

Parcela N 182 prezintă o suprafață construită de 181,80 mp, având un număr total de 2 imobile. Construcțiile sunt dispuse pavilionar, având funcțiuni diverse precum: cazare și anexe (grajd). Din punct de vedere al

materialelor de construcții sunt prezenți pereții de cărămidă, acoperirea realizându-se în 2 moduri diferite: plăci de azbociment și țiglă. Regimul de înălțime este parter (P).

Tabel 10 - Informatii privind Tarla 40/1, Parcela N 182

Nr. Corp	Destinație	Suprafața construită - mp -	Nr. Etaje	Caracteristici constructive	Descriere	Vârsta
C1	Dormitor	64,66	P	Pereți cărămidă, acoperiș țiglă	fundație din beton, pereți din cărămidă, fără acoperiș - ruină	necunoscută
C2	Grajd	117,14	P	Pereți cărămidă, acoperiș plăci azbociment	Construcție demolată	necunoscută
TOTAL	2	181,80				

În tabelul următor sunt prezentate elementele de identificare a bunurilor de la Alexeni cu valoarea de inventar în 2017 la momentul preluării și valoarea evaluată în 2018.

Tabel 11 - Valoare de inventar bunuri – valoare evaluată

Nr. crt.	Cod clasificare	Denumirea bunului	Elemente de identificare	An dobândire	Valoare de inventar 2017 - lei	Valoare evaluată 2018 - lei
66 a	0.0	Teren agricol extravilan - Tarla 29 parcela N147 - Alexeni	Suprafață teren = 2.088.800,00 mp	2017	46,058,040.00	5,430,780.00
b	0.0	Teren cu construcții intravilan imobil 669 C1 - C26 - Alexeni	Suprafață teren = 154.925,00 mp, Suprafață construită = 10.106,60 mp	2017	3,415,545.00	2,620,840.00
c	1.6.4	Clădire corp administrativ (C16)	Suprafață construită = 391,61 mp, regim de înălțime: P + 1E	2017	595,300.00	312,800.00
d	1.6.8	Clădire Sală mese (C10)	Suprafață construită = 1.181,93 mp, regim de înălțime: S + P + M	2017	1,347,500.00	1,357,700.00
e	1.5.2	Clădire depozit alimente (C9)	Suprafață construită = 392,30 mp, regim de înălțime: S + P + M	2017	270,400.00	211,000.00
f	1.6.4	Clădire Popotă cadre (C13)	Suprafață construită = 612,38 mp, regim de înălțime: P + M	2017	465,400.00	244,900.00
g	1.5.2	Clădire dormitor (C14)	Suprafață construită = 1.657,59 mp, regim de înălțime: P	2017	527,400.00	397,400.00
h	1.6.1	Clădire dormitor (C15)	Suprafață construită = 1.653,05 mp, regim de înălțime: P	2017	525,900.00	475,500.00
i	1.3.1	Clădire hangar (C24)	Suprafață construită = 1603,42 mp, regim de înălțime: P	2017	368,400.00	572,800.00
j	1.5.2	Clădire Corp gardă 1 (C2)	Suprafață construită = 312,86 mp, regim de înălțime: P	2017	99,500.00	47,000.00

Nr. crt.	Cod clasificare	Denumirea bunului	Elemente de identificare	An dobândire	Valoare de inventar 2017 - lei	Valoare evaluată 2018 - lei
k	1.6.7	Clădire Post control (C1) (corp gardă 2)	Suprafață construită = 55,19 mp, regim de înălțime: P	2017	26,300.00	22,500.00
l	1.5.12	Clădire Depozit materiale tehnice (C28)	Suprafață construită = 571,26 mp, regim de înălțime: S + P + 1E	2017	393,800.00	236,100.00
m	1.6.2	Clădire Infirmerie (C18)	Suprafață construită = 711,87 mp, regim de înălțime: P	2017	226,500.00	420,800.00
n	1.6.8	Clădire simulator zbor (C24) (uzina electrică)	Suprafață construită = 330,91 mp, regim de înălțime: P	2017	125,800.00	207,300.00
o	1.6.8	Clădire Baie spălătorie (C19)	Suprafață construită = 332,41 mp, regim de înălțime: P	2017	126,300.00	164,400.00
p	1.3.1	Construcție Garaj auto (C5)	Suprafață construită = 690,52 mp, regim de înălțime: P	2017	67,100.00	294,100.00
q	1.6.2	Bloc școală (C17)	Suprafață construită = 327,15 mp, regim de înălțime: P+1E	2017	248,600.00	305,100.00
r	1.3.1	Hangar 2 (C22)	Suprafață construită = 970,97 mp, regim de înălțime: P	2017	557,800.00	755,300.00
s	1.6.8	Clădire drenajori (C21) (uzină electrică)	Suprafață construită = 276,93 mp, regim de înălțime: P	2017	17,100.00	74,800.00
ș	1.3.7.2	Drum betonat	Suprafață = 15.500,00 mp	2017	1,438,300.00	1,438,129.00
t	1.1.5.1	Pistă betonată (inclusiv căi de rulare),	Suprafață = 105.600,00 mp	2017	17,498,400.00	9,647,758.00

Nr. crt.	Cod clasificare	Denumirea bunului	Elemente de identificare	An dobândire	Valoare de inventar 2017 - lei	Valoare evaluată 2018 - lei
		pistă naturală				
ț	0.0	Teren cu construcții extravilan C1, Tarla 32 parcela Cc 153 - Alexeni	Suprafață teren = 18.691,00 mp. Suprafață construită = 378,44 mp	2017	412,136.55	24,298.30
u	0.0	Teren cu construcții extravilan C1 - C55, Tarla 29 parcela N147 - Alexeni	Suprafață teren = 1.172.500,00 mp. Suprafață construită = 10.381,68 mp	2017	25,853,206.05	1,524,243.50
v	0.0	Teren cu construcții extravilan C1 - C2, Tarla 40/1 parcela N182 - Alexeni	Suprafață teren = 42.305,00 mp. Suprafață construită = 181,80 mp	2017	932,825.25	54,996.50
x	1.3.1	Ateliere + magazii (C23)	Suprafață construită = 195,21 mp, regim de înălțime: P	2017	60,400.00	133,600.00
y	1.1.2.1	Baraca grajd, an 1982 (C37)	Suprafață construită = 101,84 mp, regim de înălțime: P	2017	4,100.00	6,400.00
y	1.1.2.1	Baracă magazie, an 1980 (C35)	Suprafață construită = 453,35 mp, regim de înălțime: P	2017	18,000.00	31,600.00
aa	1.2.3	Baracă metalică P, an 1980 (C22)	Suprafață construită = 331,88 mp, regim de înălțime: P	2017	13,200.00	23,200.00
ab	1.6.8	Cămară (C32)	Suprafață construită = 9,49 mp, regim de înălțime: P	2017	1,200.00	700.00

Nr. crt.	Cod clasificare	Denumirea bunului	Elemente de identificare	An dobândire	Valoare de inventar 2017 - lei	Valoare evaluată 2018 - lei
ac	1.4.7	Casă pompe (C17)	Suprafață construită = 36,94 mp, regim de înălțime: P	2017	11,400.00	20,900.00
ad	1.4.7	Casă pompe (C18)	Suprafață construită = 24,11 mp, regim de înălțime: P	2017	7,500.00	13,600.00
ae	1.4.7	Casă vane, an 1985 (C12)	Suprafață construită = 12,77 mp, regim de înălțime: P	2017	3,200.00	23,000.00
af	1.2.2	Cășărie (C41)	Suprafață construită = 100,87 mp, regim de înălțime: P	2017	32,100.00	11,800.00
ah	1.6.8	Cazare îngrijitori (C29)	Suprafață construită = 123,65 mp, regim de înălțime: P	2017	15,300.00	18,200.00
ai	1.6.8	Centrală termică (C20)	Suprafață construită = 185,57 mp, regim de înălțime: P	2017	11,500.00	13,000.00
aj	1.5.2	Chioșc (C14)	Suprafață construită = 15,60 mp, regim de înălțime: P	2017	4,800.00	2,400.00
ak	1.6.8	Clădire (C13)	Suprafață construită = 16,65 mp, regim de înălțime: P	2017	5,200.00	2,500.00
al	1.6.8	Clădire (C51)	Suprafață construită = 60,82 mp, regim de înălțime: P	2017	3,800.00	9,200.00
am	1.2.7	Coteț porci, an 1983 (C40)	Suprafață construită = 133,77 mp, regim de înălțime: P	2017	10,600.00	13,100.00
an	1.2.11	Crematoriu gunoi, an 1952 (C8)	Suprafață construită = 8,23 mp, regim de înălțime: P	2017	1,000.00	
ao	1.4.5	Decantor (C28/1)	Suprafață construită = 17,13 mp, regim de înălțime: P	2017	5,300.00	30,900.00
ap	1.5.7	Depozit (C16)	Suprafață construită = 56,53 mp, regim de înălțime: P	2017	3,500.00	41,100.00
aq	1.5.7	Depozit (C50)	Suprafață construită = 15,84 mp, regim de înălțime: P	2017	4,900.00	11,500.00
ar	1.5.3	Depozit (C53)	Suprafață construită = 94,66 mp, regim de înălțime: P	2017	5,900.00	
as	1.5.7	Depozit uleiuri (C20)	Suprafață construită = 69,58 mp, regim de înălțime: P	2017	21,500.00	50,600.00
aș	1.5.3	Depozit (C2)	Suprafața construită = 16,41 mp, regim de înălțime: P	2017	1,000.00	6,800.00
at	1.5.3	Depozit (C10)	Suprafața construită = 14,33 mp, regim de înălțime: P	2017	4,400.00	6,000.00
aâ	1.5.3	Depozit (C11)	Suprafața construită = 454,25 mp, regim de înălțime: P	2017	168,600.00	330,400.00
au	1.5.3	Depozit (C8)	Suprafața construită = 14,54 mp, regim de înălțime: P	2017	4,500.00	6,000.00

Nr. crt.	Cod clasificare	Denumirea bunului	Elemente de identificare	An dobândire	Valoare de inventar 2017 - lei	Valoare evaluată 2018 - lei
av	1.6.4	Dormitoare (C49)	Suprafața construită = 204,79 mp, regim de înălțime: P	2017	32,600.00	47,000.00
ax	1.6.4	Dormitoare (C46)	Suprafața construită = 60,02 mp, regim de înălțime: P	2017	19,100.00	13,500.00
ay	1.6.4	Dormitoare + Birouri, an 1972 (C5)	Suprafața construită = 213,98 mp, regim de înălțime: P	2017	68,100.00	49,100.00
az	1.6.1	Dormitor (C1)	Suprafața construită = 64,66 mp, regim de înălțime: P	2017	5,100.00	
ba	1.2.7	Grajd + Cotețe porci (C39)	Suprafața construită = 257,74 mp, regim de înălțime: P	2017	30,800.00	25,200.00
bb	1.2.7	Grajd, an 1936 (C36)	Suprafața construită = 859,15 mp, regim de înălțime: P	2017	68,300.00	53,700.00
bc	1.2.7	Grajd (C3)	Suprafața construită = 33,50 mp, regim de înălțime: P	2017	2,100.00	2,100.00
bd	1.2.3	Grup electrogen, an 19520 (C25)	Suprafața construită = 92,69 mp, regim de înălțime: P	2017	11,500.00	32,700.00
be	1.5.3	Magazie (C47)	Suprafața construită = 21,03 mp, regim de înălțime: P	2017	2,600.00	1,500.00
bf	1.5.3	Magazie, an 1952 (C30)	Suprafața construită = 23,51 mp, regim de înălțime: P	2017	2,900.00	1,600.00
bg	1.5.3	Magazie, an 1952 (C31)	Suprafața construită = 38,34 mp, regim de înălțime: P	2017	4,700.00	2,700.00
bh	1.5.3	Magazii + birouri(C34/1)	Suprafața construită = 90,89 mp, regim de înălțime: P	2017	11,200.00	18,900.00
bi	1.6.4	Magazii + birouri (C25)	Suprafața construită = 444,86 mp, regim de înălțime: P	2017	82,600.00	165,200.00
bj	1.2.7	Maternitate porci, an 1982 (C38)	Suprafața construită = 176,87 mp, regim de înălțime: P	2017	7,000.00	8,600.00
bk	1.6.4	Moară, an 1980 (C34)	Suprafața construită = 51,83 mp, regim de înălțime: P	2017	6,400.00	15,300.00

Nr. crt.	Cod clasificare	Denumirea bunului	Elemente de identificare	An dobândire	Valoare de inventar 2017 - lei	Valoare evaluată 2018 - lei
bl	1.1.17	Pichet PSI, an 1952 (C26)	Suprafața construită = 19,20 mp, regim de înălțime: P	2017	2,400.00	
bm	1.1.3	Post Trafo (C23)	Suprafața construită = 20,08 mp, regim de înălțime: P	2017	3,700.00	11,900.00
bn	1.1.3	Punct alimentare carburanți, an 1952 (C7)	Suprafața construită = 9,50 mp, regim de înălțime: P	2017	1,200.00	4,500.00
bo	1.3.2.5	Punct comandă balizaj (C12)	Suprafața construită = 305,03 mp, regim de înălțime: P	2017	97,000.00	168,100.00
bp	1.3.2.5	Punct comandă, an 1952 (C52)	Suprafața construită = 43,05 mp, regim de înălțime: P	2017	2,700.00	14,700.00
bq	1.5.14	Punct control auto (C6)	Suprafața construită = 23,55 mp, regim de înălțime: P	2017	7,500.00	11,100.00
br	1.5.14	Punct control carburanți lubrefianți (C21)	Suprafața construită = 76,22 mp, regim de înălțime: P	2017	23,600.00	36,000.00
bs	1.2.2	Șopron, an 1980 (C33)	Suprafața construită = 40,34 mp, regim de înălțime: P	2017	800.00	
bș	1.1.3	Stație hidrofor (C11)	Suprafața construită = 52,91 mp, regim de înălțime: P	2017	6,500.00	95,500.00
bt	1.6.1.1	WC AMC, P, an 1972 (C48)	Suprafața construită = 15,34 mp, regim de înălțime: P	2017	1,900.00	1,521.00
bț	1.6.1.1	WC AMC, an 1972 (C4)	Suprafața construită = 15,48 mp, regim de înălțime: P	2017	2,900.00	1,528.00
bu	1.6.1.1	WC, an 1952 (C15)	Suprafața construită = 12,83 mp, regim de înălțime: P	2017	1,600.00	1,390.00
bv	1.5.3	Depozit, an 1985 (C7)	Suprafața construită = 231,43 mp, regim de înălțime: P	2017	7,160.00	168,300.00
bx	1.5.3	Depozit (C9)	Suprafața construită = 14,19 mp, regim de înălțime: P	2017	4,400.00	5,900.00

Nr. crt.	Cod clasificare	Denumirea bunului	Elemente de identificare	An dobândire	Valoare de inventar 2017 - lei	Valoare evaluată 2018 - lei
by	1.5.3	Depozit (C6)	Suprafața construită = 452,92 mp, regim de înălțime: P	2017	168,100.00	329,400.00
			TOTAL		102,706,912.85	28,933,984.30

I.2 Destinația bunurilor ce fac obiectul concesiunii

Studiul de oportunitate elaborat pentru fundamentarea deciziei de realizare a concesiunii bunurilor proprietate publică de la Alexeni a fundamentat necesitatea ca acestea bunuri să fie valorificate în cadrul unui proiect investițional cu funcționalitate aeroportuară și de aviație, aceasta fiind destinația principală și în trecut.

Din moment ce a funcționat timp de mai multe decenii că bază de aviație, fostul Aerodrom Alexeni este conectat la rețelele regionale și naționale. Atât aerodromul cât și locuințele destinate personalului de deservire a aerodromului au fost conectate la rețelele de distribuție a energiei electrice și a apei. A fost de asemenea, construit un sistem de drenaj pentru deversarea apei pluviale în râul Ialomița, cel mai apropiat râu de fostul aerodrom. Baza militară de aviație a fost abandonată în martie-aprilie 2001. Câțiva ani înainte de a fi abandonată baza a fost folosită parțial, numai pentru aeronave mici care necesită doar aproximativ 800 m de pistă pentru aterizare-decolare.

Destinația principală a bunurilor care fac obiectul concesiunii este Proiectul de dezvoltare regională Alexeni care include **realizarea a unui Aeroport de importanță regională la Alexeni**. În vederea utilizării integrale a suprafeței de teren care face obiectul bunurilor concesionate, cât și pentru obținerea unui randament maxim al valorificării bunurilor concesionate, din punctul de vedere al funcționalității anterioare se mai propune dezvoltarea unui centru de instruire pentru piloți și a unui hangar destinat mentenanței aeronavelor și pregătirii personalului tehnico-ingineresc.

Obiectivul principal al concesiunii este – „ Aeroport care să funcționeze ca aeroport comercial pentru pasageri având facilitate pentru transport de marfă (cargo) și operațiuni de aviație generală și de afaceri” .

Celelate obiective propuse pentru investiție

- Centru de instruire sintetică pentru piloți - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320 respectiv sau alte tipuri de aeronave,
 - Hangar de mentenanță de nivel complex pentru aeronave și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc
- sunt opționale pentru ofertanți.**

La Alexeni se consideră oportună concentrarea investiției spre dezvoltarea facilităților oferite de un aeroport dedicat în special transportatorilor low-cost.

Proiectul architectural al aeroportului de la Alexeni se va axa pe un design simplu. Spațiile interioare ale clădirilor aeroportului vor reflecta standardele de performanță ale companiilor aeriene low-cost: niveluri mai mici de serviciu în termeni de spațiu per persoană și o capacitate totală anuală mai mare per metro pătrat de spațiu, asociată cu timpul mai redus de staționare al pasagerilor date fiind operațiunile rapide asupra aeronavelor, deoarece spațiul total solicitat per pasager este în mod direct legat de timpul mediu în care oamenii stau într-un spațiu. Se va pune accent pe spațiile comune largi de așteptare pentru a minimiza spațiul total alocat acestei funcțiuni. Aeroportul de importanță regională de la Alexeni nu va presupune spații largi comerciale, costisitoare, în ciuda faptului că activitățile din retail pot reprezenta importante surse de venituri, construirea unor astfel de spații este în mod particular costisitoare; măsurile de securitate, dificultățile generale și întârzierile accesului multiplică costurile construcției. De

asemenea, este costisitoare trecerea produselor comerciale și a personalului prin controlul de securitate.

Propunerea proiectului de dezvoltare care vizează concesionarea bunurilor de la Alexeni în vederea realizării aeroportului de importanță regional Alexeni vine ca urmare a propunerilor venite din partea unor investitori interesați pentru realizarea unui astfel de proiect investițional.

Oportunitatea dezvoltării la Alexeni a unui Aeroport de importanță regională derivă și din necesitatea dezvoltării infrastructurii de comunicație pe arterele principale regionale și europene, a integrării zonei în care sunt amplasate bunurile de la Alexeni în sistemul global al fluxurilor, valorificând tehnologia de avangardă și tendințele moderne de dezvoltare a nodurilor de comunicație. În perioada actuală, mixul între aviație și business reprezintă una dintre cele mai importante ingrediente ale creșterii afacerilor deoarece timpul a devenit cea mai importantă resursă a fiecărui om de afaceri. Prin aviație se economisesc timp, bani și energie. Prin dezvoltarea unui aeroport la Alexeni apare posibilitatea să se utilizeze aviația generală pentru afaceri, cât și pentru petrecerea timpului liber. Activitatea aeroportuară va fi susținută prin dezvoltarea celorlalte două obiective investiționale care vin să susțină activitățile de instruire a personalului aeronautic navigant, activitățile de mentenanță a aeronavelor precum și instruirea personalului ingineresc și mecanic implicat în mentenanța aeronavelor.

Concesionarea bunurilor de la Alexeni pentru realizarea unui aeroport operațional reprezintă cea mai bună opțiune pentru realizarea de venituri mari. Activitățile comerciale care se desfășoară pe un aeroport cu trafic de pasageri se constituie în surse importante de venit pentru noul proiect de dezvoltare. Astfel de activități comerciale (închiriere pentru spații comerciale în cadrul aeroportului) generatoare de venit, reprezentative în cadrul unui aeroport de pasageri nu se pot realiza pe un aeroport de tip cargo, unde nu există un flux de persoane. Centrul de instruire și centrul de mentenanță vor fi de asemenea generatoare de venituri din contravaloarea serviciilor de instruire și mentenanță oferite.

Destinația bunurilor ce fac obiectul concesiunii o reprezintă activitățile aeroportuare și de aviație generală: construirea unui aeroport care să funcționeze ca aeroport comercial pentru pasageri având facilitate pentru transport de marfă (cargo) și operațiuni de aviație generală și de afaceri.

Țările europene ar fi destinația principală a zborurilor de pasageri din Alexeni dar și alte destinații pot fi de asemenea explorate. Într-un studiu anterior pentru fundamentarea unui aeroport la Alexeni realizat în urmă cu mai bine de 5 ani s-a estimat un trafic de până la 1,5 mil pasageri. La ora actuală, dată fiind creșterea exponențială a numărului de pasageri (dublarea acestuia în 2018 de la nivelul înregistrat în 2014), considerăm o posibilitate de creștere a traficului pe viitorul aerop Alexeni la 2,5 mil pasageri/an, cu posibilitatea de creștere în viitor până la o capacitate de 4 milioane de pasageri/an. Proiectarea aeroportului într-o primă etapă inițial se va face pentru a permite operarea cu aeronavele tipul Boeing familia 737 și AIRBUS familia A320 care sunt în mod normal utilizate de companiile aeriene low-cost și/sau alte aeronave similare compatibile cu facilitățile aeroportului.

Dezvoltarea unui nou aeroport la Alexeni a urmărit analiza creșterii traficului aerian în raport cu capacitatea de preluare a acestei creșteri de aeroporturile care deserveșc zona de sud a țării.

Amplasamentul bunurilor de la Alexeni a fost și este în continuare parte a Axei Tradiționale (Istanbul și Europa Centrală) dintre Europa Centrală și Asia Mică. Poziționarea pe coridorul IX pan-european

(coridor Helsinki) care face legătura între Marea Baltică (Helsinki) și Adrianopol și la intersecția dintre coridoarele IV și VII, plasează zona Alexeni în aria de dezvoltare a rețelelor europene de transport.

Pornind de la specificul amplasamentului, acela de a fi într-o zonă de interes strategic din punct de vedere al căilor de comunicație în Europa de sud-est, al evoluției coridoarelor pan-europene și conștientizând existența crizei de extindere și modernizare a aeroporturilor actuale, propunerea care a venit din partea investitorilor a fost cea de dezvoltare a unui aeroport în județul Ialomița.

Un aeroport nou în sudul țării este o investiție strategică. Și mai mult, realizarea unei centru pentru servicii de mentenanță de întreținere și reparații aeronave va da un plus de atractivitate unui aeroport nou prin siguranța conferită operatorilor aerieni de existența unui spațiu adecvat de întreținere și reparații de avioane deschis tuturor.

Obiectivele investiției au în vedere:

- valorificarea mai eficientă a bunurilor aflate în proprietate publică;
- atragerea de investitori străini;
- generarea de noi locuri de muncă stabile care necesită și un nivel profesional ridicat;
- creșterea numărului locurilor de muncă;
- creșterea nivelului de instruire în domeniul aviației și aeronauticii;
- crearea unei infrastructuri de transport ce va favoriza dezvoltarea economică a întregii zone deservite: industrie, agricultura, turism, servicii etc.;
- atragerea de venituri suplimentare la bugetul local, prin taxe și impozite; atragerea de fonduri suplimentare la bugetul de stat, rezultate în urma administrării optime a terenurilor, prin perceperea redevenței prevăzute în contractele de concesiune;
- creșterea posibilității de a călători mai mult.

Recuperarea funcționalității fostului Aerodrom Alexeni va fi un proiect cu impact pozitiv major pentru autoritățile județene.

Pentru activitatea aeroportuară, mentenanța aeronavelor este un domeniu principal de competență și se impune să se ofere pachete de lucrări mai multor operatori aerieni cu flote mai mici sau mai mari, dintre care unii operatori aerieni zboară până în România special pentru a veni să beneficieze de aceste servicii. Contractele Airbus, constituie o oportunitate care se impune să fie dezvoltată. Hangarul de mentenanță complexă ar oferi premise favorabile în acest sens.

Proiectul necesită operaționalizare prin reabilitarea fondului existent și investiții în construcții noi. Principalele activități desfășurate în pentru proiectarea, construcția și operaționalizarea aeroportului de importanță regională de la Alexeni constau în:

- Proiectare, consultanță, avizare și certificare;
- Reabilitare și modernizare pistă și căi de rulare existente sau refacere, după caz;
- Construcție terminal de pasageri;
- Construcție terminal cargo;
- Turn de control și sisteme aferente;
- Echipamente și utilaje aeroport;
- Construcție clădiri administrative pentru aeroport și operatori;

- Parcări auto;
- Depozite de combustibil;
- Centrala electrică, Modernizare și adaptare alimentare și distribuție energie electrică;
- Autorizarea aeroportului de către AACR;
- Stație de epurare a apelor și canal deversare în râul Ialomița;
- Construcție hangar de mentenanță de nivel complex pentru aeronave și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingenieresc, dacă este cazul;
- Construcție centru de instruire sintetică pentru piloți - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320, dacă este cazul.

Aeroportul poate fi realizat astfel încât să asigure zboruri interne și internaționale și zboruri de marfă cu aeronave de capacitate medie. Pentru operarea avioane de tipul Boeing familia 737 și AIRBUS familia A320 și/sau alte aeronave similare compatibile cu facilitățile aeroportului, dimensiunile deja existente ale pistei sunt suficiente, fiind necesară evaluarea acestora pentru determinarea capacității portante și ulterior decizia asupra gradului de consolidare a pistei sau de refacere în totalitate a acesteia.

Pista și calea de rulare deja existente pot fi reabilitate și utilizate pentru dezvoltarea unui aeroport operațional la Alexeni destinat avioanelor de dimensiuni mici și medii. Aceasta presupune și investiții în reabilitarea/refacerea pistei existente și construcția unor clădiri la standardele actuale.

Starea suprafețelor de beton și structurii granulare de susținere a pistei trebuie să fie investigate pentru a determina gradul de deteriorare și capacitatea de încărcare disponibilă curentă. Rețeaua de căi de rulare existentă la Alexeni a fost construită pentru scopuri militare, fiind folosite dale de beton. Căile de rulare existente vor fi doar parțial necesare pentru operațiunile comerciale, dar anumite porțiuni pot fi utilizate în mod avantajos dacă sunt modificate pentru deservirea terminalului de marfă (cargo), zonei de aviație generală și platformei de întreținerea aeronavelor. Zonele laterale și de apropiere din nord-estul și sud-vestul pistei de decolare-aterizare sunt aparent libere de orice obstacole care ar putea afecta siguranța zborului.

Pentru creșterea accesibilității la aeroport este necesară în viitor conectarea aeroportului cu drumul național 2A și cu gara de cale ferată, în prezent dezafectată.

Redarea funcționalității stației de cale ferată din comuna Alexeni și legătura directă cu intrarea în viitoarea aerogară va oferi posibilitatea transferului facil de la aeroport către alte stații de cale ferată. Legătura dintre intrarea în aerogară și DN 2A pentru conectarea cu stația CF se va face printr-un drum de racord. Aeroportul va trebui să se materializeze ca un nod de comunicație globală cu legături atât cu rețeaua globală de transport aerian, cât și cu rețelele rutiere și feroviare.

Componentele obligatoriu a fi realizate pentru asigurarea operaționalității aeroportului din cadrul Proiectului de dezvoltare regională Alexeni sunt:

- Suprafața de mișcare aeroportuară (DP, canalizare pluvială, drenaje, marcaje, consolidări, construcții aferente)
- Terminal pasageri și office pentru personalul aeroportului
- Turn control
- Remiză pompieri și utilaje aeroportuare

- Clădire energetică (Uzina electrică + Centrala termică)
- Gospodărie de apă (incendiu + potabilă)
- Stație epurare monobloc
- Parcare auto – 500 locuri și drum de incintă
- Drum perimetral
- Rețele incintă (alimentare cu apă, hidranți exteriori, iluminat, alimentare cu energie electrică, TC)
- Cabina control acces

În continuare sunt prezentate succint particularitățile structural-constructive ale Proiectului de dezvoltare regională Alexeni, elementele de detaliu urmând a fi stabilite în cadrul studiului de fezabilitate și proiectului tehnic.

I.2.1 Aeroport de importanță regională Alexeni

Nivelul de reconstruire structurală a aeroportului va fi stabilit în urma unor teste și studii corespunzătoare. Arhitectura pentru pista de decolare-aterizare și întreaga zonă de operațiuni aeriene va lua în considerare utilizarea pistei, zonelor laterale și de apropiere existente. Se are în vedere restaurarea și modernizarea sistemului existent de drenaj, după investigații preliminare.

I.2.1.1 Activitățile, studii și etapele necesare pentru dezvoltarea aeroportului

Acestea sunt reprezentate de:

Studii de design/arhitectură, proiect, asistență tehnică, managementul construcției și amenajarea teritoriului

1. Arhitectural
2. Civil
3. Structural
4. Mecanic și electric+IT
5. Peisagistică
6. SF, Proiect Tehnic, Documentația tehnică (D.T.A.C.),
7. Aviz specific al Statului Major General, Avize și acorduri, Certificat Urbanism, Plan urbanistic Zonal (P.U.Z.), Asistență tehnică, Studiu geotehnic, Studiu topometric, Studiu determinare capacitate portantă pistă, Verificare Tehnică Proiect, Managementul construcției
8. Expertiza terenului și protecția ariei
9. Studii de mediu

Lucrări reabilitare și construcție suprafață aeronautică

1. Lucrări de demolare
2. Reabilitarea sistemului de canalizare/drenare și prelungire canalizare/drenare
Pista existentă are un sistem de canalizare/drenare realizat astfel:
 - Guri de scurgere a apelor pluviale
 - Cămine de captare a apelor pluviale
 - Rețea de canalizare în pantă din tuburi din beton L=6000 m

- Camera de captare a apelor pluviale la capătul canalizării
- Pompe de evacuare a apei din camera de captare

Investigațiile realizate la sistemul de canalizare au indicat că acesta nu este funcțional. Din acest sistem lipsesc în totalitate gurile de scurgere precum și pompele de evacuare, iar căminele de captare a apelor pluviale sunt într-un stadiu avansat de degradare. Nu se cunoaște starea tehnică a rețelei de canalizare (dacă aceasta mai există, este înfundată, este deteriorată, etc).

Pentru aducerea pistei la o funcționare în parametrii normali se impune realizarea unei rețele de canalizare performante. În aceste condiții se impune reabilitarea căminelor de captare a apelor pluviale, montarea de guri noi de scurgere, realizarea unei noi legături între căminele existente precum și o rețea nouă de canalizare care să facă legătura cu camera de captare a apelor pluviale. Totodată este necesar să se reabiliteze camera de captare concomitent cu montarea de pompe noi de evacuare a apelor.

3. Recuperarea pistei 2.5 km –

3.1. Pregătirea și curățarea suprafeței

3.2. Nou strat de beton sau asfalt

Pregătirea și curățarea suprafeței pistei existente

Pista existentă din beton dispune de o rețea de rosturi. Dalele din beton sunt de 3,00m x 5,00 m. Între dale sunt rosturi de dilatare și rosturi de contracție. Lungimea totală a rosturilor este de 116.000 ml. Datorită neîntreținerii rosturilor toate acestea prezintă un grad sporit de degradare.

Pentru reabilitarea rosturilor existente sunt necesare următoarele operații:

- Curățarea în profunzime a rosturilor de dilatare;
- Montarea de rosturi noi;
- Matarea rosturilor noi;
- Curățarea rosturilor de contracție;
- Matarea rosturilor de contracție;
- Reabilitarea și sporirea acostamentelor și a platformelor de siguranță de la capetele pistei (acostamente 2x150m x 2500m, platforme de siguranță 2x400mx 400m);
- Rețea de rigole carosabile la marginea exterioară a acostamentelor;
- Canalizare pentru scurgerea din rețeaua de rigole în canalizarea aeroportului.

Pentru ranforsarea pistei cu dale din beton armat sau cu straturi din asfalt sunt necesare următoarele operații la suprafața betonului existent:

- Curățarea suprafeței pistei existente;
- Frezarea pe aproximativ 2 cm a pistei existente;
- Așternerea unor unui strat de legătură între betonul existent și dala de ranforsare.

Ranforsarea pistei existente constă în realizarea unor dale din beton armat peste dalele existente sau așternerea unor covoare asfaltice peste dalele existente. Această ranforsare este necesară datorită sporirii presiunilor din traficul aerian actual la contactul cu pista de aterizare-decolare.

4. Extindere pistă de la 2,5 km la 3,1 km

Pentru aducerea pistei la lungimea impusă de aterizare a tuturor categoriilor de aeronave este necesară prelungirea acesteia cu 600 m.

Pentru prelungirea pistei sunt necesare urmatoarele lucrări:

- Decaparea terenului vegetal;
- Transportul și depozitarea acestuia;
- Săpatura pentru realizarea fundației prelungirii pistei;
- Rețea de drenuri subterane;
- Prelungirea rețelei de canalizare a apelor pluviale;
- Guri de scurgere noi;
- Cămine de colecție a apelor pe toată lungimea pistei extinse;
- Fundație pistă;
- Suprastructura din dale de beton a pistei prelungite.

5. Cale de rulare și bretele

Căile de rulare existente vor fi construite și ranforsate asemănător cu modul de ranforsare a pistei de aterizare-decolare. Pentru prelungirea acestei piste și pentru rezolvarea necesităților de manevrare a aeronavelor sunt necesare căi de rulare noi. Căile noi de rulare se vor executa cu aceleași tipuri de lucrări ca cele de la prelungirea pistei de aterizare-decolare.

6. Platforma (suprafața pe care staționează aeronavele pentru alimentare, îmbarcare, bucle de întoarcere, etc., inclusiv aria generală de aviație)

Platforma existentă va fi construită și ranforsată ca și pista și căile de rulare și bretelele.

7. Drum perimetral, împrejurime incintă și sistem de supraveghere video

Aceste lucrări sunt specifice lucrărilor de drumuri noi:

- Decapare, săpătură, fundații drumuri, suprastructura drumuri.
- Pentru siguranța aeroportului sunt necesare împrejurimea incintei și sistem de supraveghere video pe toată lungimea drumului perimetral.

Sisteme și echipamente aeronautice

8. NAVAIDS (ILS, NDB, DME etc.)
9. ALS
10. ECHIPAMENT DE OPERARE RAMP
11. ECHIPAMENT DE MENTENANȚĂ A AEROPORTULUI

Construcție clădiri aeroport

12. Clădire terminal pasageri – 24.614 mp x 3000 euro/mp include HVAC, servicii și echipamente
13. Blocul și turnul de control
14. Clădirea cargo – 3.200 mp x 1000 euro/mp
15. Garaj, depozit și stația de pompieri – 2.100 mp x 476 euro/mp

Construcție drum tehnologic perimetral și gard perimetral

Lucrările pentru asigurarea limitei de proprietate a aeroportului vor consta în construirea unui gard care să corespundă normelor aeronautice în vigoare. Va fi dezafectat gardul existent aflat într-o stare de degradare și va fi realizat un gard nou din panouri de plasă metalică cu înălțimea de 2,5 m de la cota terenului sistematizat, la coronament, pe care se va monta sârma lamată galvanizată. Plasa metalică se va fixa prin intermediul stâlpilor metalici pe o fundație continuă din beton armat clasa C16/20.

Fundația continuă a gardului va avea o lățime de 30 cm și o înălțime de 70 cm, dintre care 40 cm vor reprezenta adâncimea de fundare. Pentru pozarea cablurilor necesare sistemului de supraveghere perimetral, fundația va fi prevăzută cu tubulatură încastrată, iar la intervale de aproximativ 50 m se vor amenaja doze de tragere.

Drumul perimetral de securitate se va realiza pe toată limita de proprietate rezultată în urma amplasării tuturor obiectivelor proiectate, în conformitate cu soluțiile tehnice care vor fi prevăzute în proiectul tehnic. Drumul perimetral va avea o lățime portantă de 3,5 m și va fi încadrat de acostamente de 0,5 m lățime pe fiecare parte. La intervale de cca. 200 - 250 m (în funcție de vizibilitate), drumul perimetral va fi prevăzut cu platforme de încrucișare de formă trapezoidală cu latura mică de 5 m sau 25 m și latura mare de 45 m și două pene de racordare de 10 m fiecare.

Exemplificativ, structura rutieră va avea următoarea stratificare:

- 4 cm beton asfaltic tip BA16
- 6 cm beton asfaltic tip BAD 20
- 15 cm piatră spartă
- 30 cm fundație din balast
- 20 cm strat de formă din balast 100 % - strat drenant

Sistem de supraveghere perimetral

Se recomandă pentru protecția aviației civile internaționale și a facilităților sale ca împrejurimea să fie iluminată la un nivel minim indispensabil, în special la punctele de acces în zona gardului sau barierei, zona de pe sol precum și monitorizarea acestuia. Sistemul de supraveghere perimetral se va face cu camere de luat vederi fixe, mobile, bariere optice (emițător - receptor) .

Camerele de luat vederi fixe se vor poza la distanța de 90 m una de cealaltă.

Camerele de luat vederi mobile se vor amplasa în zonele de maximă siguranță.

Iluminatul perimetral de descurajare cu nivelul de iluminare min. 10 lx se va executa cu corpuri de iluminat amplasate pe stâlpi și se vor alimenta de la posturile de transformare aferente. Posturile de alimentare se vor conecta prin cablu de medie tensiune de uzina electrică. Atât rețelele de joasă tensiune cât și cele de medie tensiune se vor poza îngropate conform normativului NTE-007/00/08.

Pista de decolare-aterizare propusă include pista propriu zisă din beton cu dimensiunile de 2.500 x 45 m și acostamente simetrice de 7,50 m rezultând o lățime totală de 60 m. Pista existentă are lungimea de 2.500 m și lățimea de 80 m, ceea ce permite trecerea fără dificultate la noile dimensiuni. Pista este prevăzută cu 60 m stop-way și 200 m clear-way la ambele capete. Aceste condiții oferă piloților posibilitatea utilizării unei lungimi mai mari de pista la decolare și de asemenea asigură flexibilitate în

operarea aeroportului. În faza a doua de dezvoltare a aeroportului se propune extinderea pistei la 3100 m.

Este necesară ranforsarea suprafeței pistei pentru a permite traficul aeronavelor de dimensiuni medii, în cazul în care se va decide că aceasta poate fi utilizată din punct de vedere al capacității portante. În momentul de față aeronavele de dimensiuni medii nu sunt admisibile pentru operare pe pista de la Alexeni. Condiția admisibilității avioanelor este: $ACN < PCN$. CAN pentru familia de avioane B737 este 37 iar pentru A320 este 40. Putem concluziona că structura aeroportuară de staționare, aterizare-decolare și cea a căilor de rulare a aeronavelor nu corespunde traficului aeronavelor din clasa B737 și A320 pentru care este proiectat noul aeroport, fiind necesare acțiuni de reabilitare acestora.

Se propune o cale de rulare perpendiculară pe pistă, pentru a conecta pista cu platforma de parcare aeronave.

Terminalul de pasageri este conceput pentru primul an de operare la un flux de până în 300.000 pasageri. Volumul de trafic maxim estimat este de 2,5 milioane de pasageri / an. Pentru a face față acestui volum de trafic, clădirea terminalului este calculată pentru 800 de pasageri / ora de vârf, rezultând un necesar de două nivele pe un spațiu de construcție brut de minim 24.614 m².

Dezvoltarea propusă pentru zona terminalului de mărfuri (cargo) ce include clădirea și platforma de parcare aeronave are în vedere asigurarea unui plan de operare în creștere de la 2.500 tone de marfă încărcată în primul an până la 5.000 tone de marfă încărcată în anul 10 de operare. Se propune construirea unei clădiri cu suprafața minimă de 3.200 m².

I.2.1.2 Caracteristicile principale ale componentelor Aeroportului de importanță regională

Caracteristicile principale ale componentelor aeroportului sunt redată exemplificativ în continuare:

Suprafața de mișcare aeroportuară

Pista de decolare aterizare:

- capacitatea portantă minim $PCN = 65 R/D/W/T$;
dimensionată și realizată astfel încât să poată permite decolarea aterizarea avioanelor din clasa mediu curier de tipul Boeing familia 737 și AIRBUS familia A320 și/sau alte aeronave similare compatibile cu facilitățile aeroportului;

- să îndeplinească condițiile de certificare în categoria 4D / III C;
- să respecte profilurile impuse de regulamentele aeronautice;
- să poată fi utilizată în condiții meteo specifice zonei.

Calea de rulare Alfa

- capacitatea portantă minim $PCN = 65 R/D/W/T$;
dimensionată și realizată astfel încât să poată permite rularea către platforma de îmbarcare- debarcare a avioanelor din clasa mediu curier de tipul Boeing familia 737 și AIRBUS familia A320 și/sau alte aeronave similare compatibile cu facilitățile aeroportului;

- să respecte profilurile impuse de regulamentele aeronautice;
- să poată fi utilizată în condiții meteo specifice zonei.

Platforma de staționare

Suprafața de staționare va fi astfel dimensionată și realizată încât să asigure condiții corespunzătoare pentru:

- îmbarcarea/debarcarea pasagerilor – 4 porți de plecare + 4 poziții de îmbarcare/debarcare prin transport cu autobuzul “în larg”,
- staționarea aeronavelor;
- degivrarea aeronavelor;
- manevrarea a 2 avioane din clasa mediu curier și două avioane din clasa scurt curier.

Suprafața de staționare va fi amplasată astfel încât să permită extinderea ei, odată cu creșterea traficului.

Instalațiile de balizaj și iluminare

Pista de aterizare-decolare și calea de rulare Alfa vor fi echipate cu instalații de balizaj.

Instalația de iluminat pentru platformă va fi prevăzută cu stâlpi de iluminat echipați cu proiectoare cu tehnologie LED.

Infrastructura suprafețelor de mișcare

Dimensionarea sistemului rutier aeroportuar va fi realizată conform ‘Normativului de proiectare pentru structurile rutiere rigide aeroportuare NP – 034 - 99. FAA Advisory Circular AC 150 / 5320 – 6C. Ca date de pornire a calculului vor fi:

- avionul de calcul B 737-900 ER cod „D” cu număr de clasificare ACN = 91/36 RDW;
- studiul geotehnic al terenului din zonă.

Dacă va fi necesară îmbunătățirea capacității portate a terenului de fundație până la min.50-75 MN/mc., aceasta se va executa cu tehnologiile cele mai adecvate structurii terenului destinat aeroportului.

Terminalul de pasageri, spațiile administrative și tehnice

Terminalul de pasageri

Terminalul pe pasageri pentru viitorul aeroport de importanță regională de la Alexeni trebuie să asigure procesarea pasagerilor și a aeronavelor la nivelul de vârf, maxim pe oră, prognozat 800 pasageri pe ora de vârf.

Terminalul trebuie să fie dotat minim cu următoarele facilități:

- spații publice pentru zona de plecări;
- ghișee de check-in;
- automate de self check-in;
- spații publice pentru zona de sosiri;
- spații pentru procesarea bagajelor de cală pentru toate tipurile de dimensiuni acceptate de companiile aeriene;
- spații pentru procesarea bagajelor de mână;
- spații pentru controlul pasagerilor;
- spații pentru controlul personalului aeroportuar precum și al companiilor care își desfășoară activitatea în perimetrul aeroportuar;
- spații pentru preluarea bagajelor de cală de către pasagerii sosiți;
- cabinet medical;

- grupuri sanitare;
- salon oficial;
- salon oficial dedicat celor cu bilete business;
- spații cu destinația” Mama și copilul” ;
- spații în folosință structurilor AT cu toate dotările legale;
- spații destinate Poliției de Frontieră;
- spații destinate Vămii atât în zona de plecări cât și în cea de sosiri;
- spații destinate Poliției în zonele publice.

Terminalul de pasageri sosiri/plecări propus este destinat asigurării transferului pasagerilor și bagajelor la sosirea în țară și la plecarea din țară în condițiile extinderii traficului internațional de pasageri, cât și extinderii traficului intern. Este o construcție care se propune a se dezvolta pe 3 nivele. Acest transfer este însoțit de un număr de operații (control pasageri și bagaje, control de siguranță, sanitar, de pașapoarte) care diferă după destinația sau proveniența pasagerilor și tipul traficului.

Pentru fluxul sosiri se va urmări rezolvarea următoarelor cerințe funcționale:

- Separarea fluxurilor de procesare a pasagerilor pentru sosiri internaționale și interne – în vederea operării simultane;
- Asigurarea spațiilor necesare pentru organele de control: poliția de frontieră, sănătate, spații care trebuie să fie prezente în terminal pentru verificarea pasagerilor;
- Spații pentru verificarea pasagerilor la tranzit și la sosiri interne;
- Asigurarea spațiilor necesare pentru personalul de deservire a aerogării noi propuse;
- Asigurarea spațiilor de servicii oferite pasagerilor, spații comerciale, grupuri sanitare cu posibilitatea desfășurării unui spațiu pentru mama și copilul, birou informații turistice, schimb valutar, agenții de închiriere mașini și chemare taxi, telefoane, cărucioare de bagaje;
- Asigurarea spațiilor tehnice necesare pentru buna funcționare a aerogării și crearea condițiilor optime pentru confortul pasagerilor și a celor care-și desfășoară activitatea aici.

Zona propusă pentru sosiri va avea următoarele grupări de încăperi, în funcție de destinația acestora pentru a corespunde cerințelor funcționale enumerate mai sus:

- Zonele de acces (în aerogară și dinspre pistă);
- Hol pentru public cu zona de așteptare;
- Holul pentru controlul documentelor de călătorie și înaintea intrării în țară;
- Spații comerciale și alimentație publică;
- Grupuri sanitare (grupuri sanitare și pentru persoane cu dizabilități locomotorii, spații pentru mama și copilul);
- Camere tehnice pentru tablouri electrice, telefonie, televiziune cu circuit închis, curenți slabi, hidrofor etc.;
- Scări de acces și lifturi pentru public (inclusiv pentru deplasarea persoanelor cu handicap locomotor) între parter și etaj, în plus sunt prevăzute scări pentru personalul aeroportului pentru accesul între parter și etaj.

Pentru fluxul de plecări, din punct de vedere funcțional s-au urmărit rezolvarea următoarelor cerințe:

- Separarea fluxurilor de procesare a pasagerilor pentru plecări internaționale și interne – în vederea operării simultane;
- Asigurarea spațiilor necesare pentru organele de control: poliția de frontieră, sănătate, spații care trebuie să fie prezente în aerogară pentru verificarea pasagerilor;
- Asigurarea spațiilor necesare pentru personalul de deservire a aerogării propuse, pentru fluxul plecări;
- Asigurarea spațiilor de servicii oferite pasagerilor, spații comerciale, grupuri sanitare, (pe sexe și pentru persoanele cu mobilitate redusă) spațiu pentru mama și copilul, birou informații, schimb valutar, agenții companii aeriene, cărucioare de bagaje;
- Asigurarea spațiilor tehnice necesare pentru buna funcționare a zonei plecări și crearea condițiilor optime pentru confortul pasagerilor și a celor care-și desfășoară activitatea aici.

Zona propusă pentru plecări va avea următoarele grupări de încăperi, în funcție de destinația acestora pentru a corespunde cerințelor funcționale enumerate mai sus:

- Zonele de acces (în aerogară și spre pistă);
- Hol pentru public cu zona de așteptare și check-in;
- Holul pentru controlul documentelor de călătorie înaintea ieșirii din țară;
- Holuri de regrupare în zona aflată sub control (zona sterilă) pentru cei care pleacă din țară;
- Spații de așteptare în zona aflată sub control (separat pentru VIP și clasa business);
- Spații comerciale și alimentație publică;
- Grupuri sanitare (grupuri sanitare și pentru persoane cu mobilitate redusă);
- Camere tehnice pentru tablouri electrice, telefonie, televiziune cu circuit închis, curenți slabi etc.;
- Scări de acces pentru public între parter și etaj, lifturi pentru deplasarea persoanelor cu handicap locomotor (între parter și etaj), și scări pentru personalul aeroportului între parter și etaj.

Instalații de ventilare și climatizare

Pentru realizarea microclimatului interior atât în timpul verii, cât și iarna, holurile vor fi deservite de agregate de aer condiționat cu recuperare având funcționare independentă pentru fiecare spațiu. Aceste centrale vor asigura totodată și aerul proaspăt necesar din punct de vedere fiziologic. Celelalte spații vor fi climatizate cu ajutorul ventiloconvectoarelor, aerul primar fiind preparat de centrale de tratare a aerului special prevăzute în acest scop. Camerele cu destinație tehnologică se vor climatiza cu aparate de climatizare profesionale în detență directă. Pentru grupurile sanitare se vor realiza instalații de ventilare mecanică ce vor asigura evacuare a mirosurilor și a umidității.

Instalații sanitare și instalații de combatere a incendiilor

Alimentarea cu apă rece se va face din rețeaua exterioară de apă potabilă prin branșamente din polietilenă de înaltă densitate PEHD.

Alimentarea cu apă caldă menajeră se va face de la instalația de preparare a apei calde menajere din centrala termică.

Din instalația de apă rece se alimentează și instalația de preparare a apei calde menajere.

Instalații interioare de canalizare menajeră

Canalizarea apelor uzate de la grupurile sanitare se va face prin conducte de legătură, coloane și colectoare orizontale din tuburi de polipropilenă ignifugată.

Instalația pentru iluminatul general normal se va executa cu corpuri pozate aparent sau încastrate.

Circuitele de alimentare la corpurile de iluminat se vor executa cu cabluri electrice rezistente la foc.

Toate tablourile electrice de distribuție vor fi prevăzute cu circuite disponibile de rezervă minim 20% din numărul circuitelor active.

Se vor prevedea *instalații interioare de stingere incendii cu hidranți interiori și cu sprinklere*

Timpul teoretic de acționare a instalației de hidranți interiori este de 60 de minute.

În clădirea aerogării se va prevedea o instalație automată de stingere cu sprinklere, ce va fi realizată în sistem apă-apă. Instalația automată de sprinklere va fi controlată prin intermediul unor aparate (supape) de control și semnalizare (ACS), pentru fiecare sector de sprinklere, amplasate în camerele tehnice de sprinklere. Camera tehnică sprinklere este o încăpere care nu prezintă pericol de incendiu și va avea acces dinspre exterior.

Spațiile administrative

- Spații destinate birourilor angajaților aeroportului;
- Sala de ședințe;
- Sală destinată ședințelor operative sau comitetelor de urgență în conformitate cu legislația existentă;
- Spații destinate birourilor companiilor care vor opera pe aeroport (minimum 10 spații cu această destinație).

Spații comerciale

- Cel puțin câte un bar și un restaurant în zona publică de plecări;
- Spații cu destinația rent a car;
- Spații pentru ziare și cărți;
- Spații pentru schimb valutar, suveniruri, etc.

Spații tehnice

- Spații cu destinații tehnice: electrice, termice, apa, supraveghere, etc.

Turn de control

Amplasarea acestui obiectiv pe teren va ține cont de accesul facil al autospecialelor în caz de intervenție, de vizibilitatea controlorilor de trafic aerian și de planul de obstacolare.

Turnul de control va trebui dimensionat pentru a cuprinde și serviciul PNA/CNS și serviciul meteorologic de aeroport.

Remiză pompieri și utilaje aeroportuare

Construcția destinată remizei pompieri și garajul destinat autovehiculelor speciale precum și anexa cu spațiile tehnice și administrative care le deservește va fi alcătuită din două corpuri. Corpul principal va asigura gararea a trei autovehicule pentru pompieri și patru autovehicule speciale destinate serviciilor de administrație specifice funcțiunii aeroportuare.

Clădire energetică

Funcțiunea clădirii: construcție industrială cu flux tehnologic – anexa pentru instalații (centrala termică și uzină electrică).

Uzina electrică

Din punct de vedere funcțional va fi împărțită în două: zona de joasă tensiune și zona de medie tensiune.

Centrala termică

Aceasta va cuprinde: încăpere pentru trei cazane, magazie piese schimb, grup sanitar cu duș.

Pentru preluarea eventualelor ape accidentale vor fi amplasate sifoane în pardoseală.

Accesul la centrala termică se face din exterior.

Suprafața vitrată a centralei termice este raportată la volumul interior al acesteia și va fi corespunzătoare prevederilor normativelor în vigoare (5 % din volum).

Pardoseala va fi protejată anticânteie cu rășini epoxidice aplicate pe un strat de beton sclivisit.

În situația în care se va lua în considerație și utilizarea energiilor regenerabile utilizându-se pompe de căldură sau panouri solare se va avea în vedere utilizarea acestora la: Terminalul de pasageri și Turnul de control.

În funcție de destinație încălzirea spațiilor se va realiza cu radiatoare de tip panou sau cu ventiloconvectoare.

Agentul termic apă caldă va fi produs în centrala termică proprie cu funcționare pe gaz metan. De asemenea, centrala termică va produce și apă caldă menajeră necesară cu ajutorul unui boiler cu două serpentine ce este cuplat și la o instalație solară.

Apa răcită va fi produsă cu ajutorul chillerelor.

Atât centrala termică, cât și instalația de preparare apă răcită vor asigura inclusiv agentul termic necesar alimentării bateriilor de încălzire/răcire ale centralelor de tratare a aerului.

Gospodăria de apă (incendiu și potabilă)

Pentru necesitățile Aeroportului sunt necesare:

1. Rezervor apă incendiu dimensionat în conformitate cu reglementările în vigoare. Rezervorul va fi o construcție îngropată în teren prevăzut cu stație de pompare și hidrofor.
2. Rezervor de apă 100.000 metri cubi + camera de vane, pompe.
3. Cabina puț forat.

Stație epurare monobloc

Stația va fi compusă din:

1. Cheson din beton armat cu diametrul interior de 3,00 m și înălțimea de 7,0 m
2. Platforma din beton armat pentru amplasarea stației
3. Bazin de omogenizare
4. Bazin dezinfecție

Parcare auto și drum de incintă

Se va avea în vedere amenajarea unei parcuri auto cu o capacitate minimă de 500 de locuri și a drumului intern pentru legături între obiectivele aeroportului.

Drum perimetral

Se va amenaja un drum perimetral, lățime de 3,5 ml asfaltat, destinat lucrărilor de intervenții și întreținere.

Rețele incinta (alimentare cu apă, hidranți exteriori, iluminat, alimentare cu energie electrică, transformator curent - TC)

Se vor realiza rețelele de apă, gaz, canalizare, energie electrică din incinta aeroportului.

Cabina control acces

Dimensionarea acestora trebuie să aibă în vedere posibilitatea controlării angajaților aeroportului și/sau ai companiilor care au acces în perimetrul aeroportuar dar și a echipamentele care intră în zonă (în cadrul acestor zone se vor verifica produsele de catering, materialele și în general tot ce pătrunde în perimetrul aeroportuar).

În continuare sunt prezentate estimativ suprafețele necesare a se construi în cadrul viitorului aeroport de la Alexeni.

Tabel 12 - Suprafețe aeroport terminal pasageri

Suprafețe nete în m ²						
Zona terminal	Internațional	Intern/ domestic	General	Total	Nivel	Observații
PLECĂRI	2881	1410	450	4741		
Hol plecări	600	300	0	900	3	
Puncte check-in electronic	80	0	0	80	3	Servesc internațional și domestic
Contoare check-in+Centuri+Zona de coadă	380	190	0	570	3	10 internațional, 5 domestic

Suprafețe nete în m ²						
Zona terminal	Internațional	Intern/ domestic	General	Total	Nivel	Observații
Control de securitate	216	108	0	324	2	2 poziții internațional, 2 poziții pentru domestic, 2 camere căutare
Poziții de control a pașapoartelor	24	0	0	24	2	4 poziții
Zona de coadă a control a pașapoartelor	72	0	0	72	2	
Sală așteptare porți/gates	360	288	0	648	2	300 locuri internațional, 200 locuri domestic
Unități de control porți	36	36	0	72	2	2 unități internațional, 2 unități domestic
Bar/Restaurant/Café post-securitate	360	120	0	380	2	100 locuri internațional, 50 locuri domestic
Sală așteptare linii aeriene VIP	72	54	0	126	2	Ptr utilizarea liniilor aeriene
Sală așteptare VIP autorități	225	72	0	297	2	Ptr utilizare autorități
Magazine și stand-uri duty free	216	72	0	288	2	Fără duty free ptr zboruri domestice, doar magazine de presă și cadouri
Spațiu public pentru alimentare	0	0	288	288	3	Opțiuni de stat pe scaune sau în picioare
Spațiu deschis pentru închirieri	0	0	144	144	3	Chiriași
Informații public	0	0	18	18	3	Atât pentru internațional cât și pentru domestic
Banda pentru plecări	340	170	0	510	3	La exterior acoperită
SOSIRI	2962	1748	0	4710		
Control sănătate	12	0	0	12	1	2 poziții internațional
Zona de coadă control pașapoarte	216	0	0	216	1	
Poziții control pașapoarte	48	0	0	48	1	8 poziții
Poziții control pașapoarte secundar	18	0	0	18	1	2 poziții cerute
Zona de așteptare control secundar	42	0	0	42	1	
Recuperare bagaje	1500	1200	0	2700	1	Internațional 2

Suprafețe nete în m ²						
Zona terminal	Internațional	Intern/ domestic	General	Total	Nivel	Observații
						dispozitive 60 m, domestic 2 dispozitive 48 m
Depozit cărucioare în aria recuperare bagaje	30	30	0	60	1	
Verificare clienți	300	120	0	420	1	8 poziții 60 mp/poziție ptr inspecția bagajelor
Sala de sosiri	456	228	0	684	1	
Banda de sosiri	340	170	0	510	1	Acoperită la exterior
BIROURI	0	0	930	930		
Zone de administrare aeroport	0	0	411	411	2	Staff estimativ 15
Recepție și hol așteptare	0	0	60	60	2	
Secretariat	0	0	9	9	2	
Sala de consiliu	0	0	60	60	2	
Manager	0	0	36	36	2	
Depozite marfă	0	0	36	36	2	
Cameră de mese	0	0	48	48	2	
Bucătărie+Servire	0	0	18	18	2	
Birouri staff	0	0	144	144	2	
Oficii companii aeriene	0	0	180	180	2	2 spații pentru 10 companii aeriene
Suport check-in	0	0	60	60	3	3 m ² per poziție
Agenții de turism	0	0	36	36	2	Spațiu pentru 6 oficii de turism
Birouri client și depozitare	0	0	72	72	1	
Birouri operaționale clienți	0	0	18	18	1	
Birouri imigrare	0	0	72	72	1	
Zona operare imigrare	0	0	36	36	1	
Control sănătate	0	0	9	9	1	
Zona pierdute și găsite	0	0	36	36	1	
ZONE SERVICII	2160	1080	3165	6405		
Handling bagaje și carusele	1920	960	0	2880	1	2 carusele ptr international, 1 ptr domestic
Rampă suport	0	0	875	875	1	
Zona întreținere	0	0	140	140	1	
Camere electrice și mecanice	0	0	1700	1700	1	
Camere spălare	240	120	120	480	Toate	
Gunoi și reciclare	0	0	90	90	1	
Facilități angajați	0	0	120	120	2	
Depozit autoritate aeroport	0	0	120	120	2	
ALTE ZONE ÎNCHIRIATE	0	0	548	548		
Zone poliție și reținere	0	0	27	27	1	
Plan de securitate și urgență	0	0	27	27	1	

Suprafețe nete în m ²						
Zona terminal	Internațional	Intern/ domestic	General	Total	Nivel	Observații
Stand-uri de închiriat și arii nesecurizate	0	0	27	27	2	3 stand-uri
Suport concesionare	0	0	365	365	1	
Zone suport linii aeriene	0	0	90	90	1	
Suport taxi și autobuz	0	0	12	12	1	La bandă
TOTAL GENERAL NET	8003	4238	4545	17334		
CONSIDERAȚII SUPRAFAȚĂ BRUTĂ				ADAOS		
Impact structural				1040		6% din suprafața netă
Circulație verticală				1040		6% din suprafața netă
Circulație laterală				5200		30 din suprafața netă
TOTAL GENERAL BRUT				24614		

Astfel, pe nivele avem următoarele suprafețe:

- Primul nivel – Sosiri și Handling bagaje – 16073 m²;
- Al doilea nivel – Plecări și săli de așteptare – 4665 m²;
- Al treilea nivel – Check in Plecări – 3877 m²,

în total **24.614 m²**.

Platforma staționare aeronave va fi concepută pentru minim 4 poziții având capacitatea de a suporta aeronave de dimensiuni mari și va fi conectată cu terminalul prin punți de platformă. Adăugarea de punți poate fi etapizată în funcție de creșterea traficului cu o primă fază a suprafeței platformei de circulație înspre și de la aeronavă.

Suplimentar vor prevăzute în această fază inițială de dezvoltare a aeroportului două poziții pentru zboruri interne cu aeronave mai mici, o poziție cargo și o poziție de degivrare.

Aeroportul Alexeni este conceput pentru un număr total de mișcări aeronave de 6.000 pentru primul an cu o creștere graduală până la 15.000 în al 19-lea an de operare și până la 20.000 în al 28-lea an, fără a fi necesare extinderi semnificative. Traficul de marfă este prognozat a înregistra în primul an de operare 2.500 tone marfă, cu o creștere graduală până la 5.000 tone marfă în primii 10 ani de operare, ajungându-se până la 6000 tone marfă până în anul 20 de operare.

Turnul de control, Serviciul de pompieri, garajul și sala pentru aviație generală vor fi localizate într-o clădire combinată pentru a reduce costurile construcției și utilizarea terenului pentru întregul complex aeroportuar.

Extinderea clădirii pentru cargo, a spațiilor pentru facilitățile de întreținere aeronave și depozitul de carburant apar ca și elemente potențiale de extindere ulterioară.

Realizarea construcțiilor aferente Aeroportului Alexeni va respecta prevederile legale în domeniu (legi, hotărâri, normative, standarde de calitate).

I.2.1.3 Managementul aeroportuar

Operaționalizarea Aeroportului de importanță regională de la Alexeni nu se poate realiza în lipsa managementului aeroportuar.

În ceea ce privește specificitatea structurii organizatorice a viitorului aeroport trebuie precizat că în cadrul acestuia își vor desfășura activitatea mai multe entități și servicii private și ale statului cu subordonare parțială sau separată față de aeroport, cum ar fi:

- companiile aeriene – motorul în activitatea aeroportuară;
- firmele private comerciale de alimentare a aeronavelor cu combustibil, Duty Free, Duty Pay, de alimentație publică, firme de pază, de cleaning, de catering, servicii bancare;
- servicii de trafic aerian sub directă coordonare a Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor (ROMATSA) – DSNA (Direcția de Serviciilor de Navigație Aeriană), care asigură și coordonează activitatea de trafic aerian în zona aeroporturilor;
- poliția de frontieră – responsabilă de traficul de pasageri transfrontalieri;
- serviciile vamale – care gestionează transporturile de marfă și bagaje prin aeroporturi;
- serviciile de control antiteroriste – care garantează desfășurarea zborurilor în condiții de securitate;
- poliția aeroporturi – care se ocupă cu paza și ordinea în zona publică a aeroportului.

Managementul aeroportuar pe lângă asigurarea condițiilor de siguranță și securitate în traficul aeroportuar – pasageri, marfă, aeronave – presupune și asigurarea desfășurării în condiții optime a activității tuturor celorlalte servicii menționate anterior.

Personalul care își va desfășura activitatea în cadrul aeroportului va fi un personal cu pregătire specială, de lungă durată. Acest personal necesită o pregătire atentă, cheltuieli de pregătire ridicate și o instruire și verificare continuă a capacităților și abilităților. Concesionarul va asigura personalul care să deservească noul aeroport. Activitățile care vizează dezvoltarea personalului se vor realiza în concordanță cu legile în vigoare și vor fi organizate și susținute de AACR (Autoritatea Aeronautică Civilă Română) sau de cei autorizați de aceasta să desfășoare acest tip de activități.

Pregătirea continuă a personalului rezidă din faptul că tehnica utilizată în aeroport este proiectată și construită numai pentru deservirea utilităților aeroportuare, respectiv pentru aeronave:

- grupuri electrogene pentru pornirea aeronavelor la sol, ce debitează curent electric necesar pornirii motoarelor de avion cu parametri total deosebiți de cel întâlnit în rețelele electrice comune;
- aerstartere – pentru pornirea la sol a motoarelor de avioane;
- scări tractabile și autopropulsate pentru îmbarcarea și debarcarea pasagerilor la bordul aeronavelor;
- benzi autopropulsate pentru încărcarea bagajelor și mărfurilor în avioane;
- alte instalații de ridicat, electrice, mecanice, hidraulice, pneumatice pentru încărcarea la bordul aeronavelor a mărfurilor, cateringului, servicii de ambulanță, colete grele, containere de transport etc.;
- autoutilitare specializate pentru alimentarea aeronavelor cu lichide altele decât carburant;

- vidanjarea aeronavelor;
- tractoare de avion specializate care poziționează avioanele pe căile de rulaj;
- autobuze speciale pentru îmbarcarea și debarcarea pasagerilor în și din aeronave;
- autovehicule pentru dirijarea vizuală la sol a aeronavelor;
- ambulanțe pentru asigurarea serviciului de urgență;
- instalații speciale montate pe vehicule pentru degivrarea și antigivrarea aeronavelor în condiții de temperaturi scăzute pentru a asigura decolarea avioanelor în siguranță;
- tractoare și trenuri de remorci speciale pentru transportul bagajelor și al mărfurilor la și de la aeronavă;
- mașini speciale de pompieri, echipate cu agenți de stingere a incendiilor, spumă, praf și gaze;
- vehicule dotate cu instalații și dispozitive de descarcerare;
- vehicule destinate întreținerii suprafețelor betonate (pistă, platformă de îmbarcare – debarcare, căi de rulaj);
- autospeciale dotate cu perii, pluguri de zăpadă, turbosuflete, instalații de împrăștiat material antiderapant pentru degivrarea suprafețelor betonate;
- vehicule specializate pentru măsurarea coeficientului de frânare pe suprafețele de mișcare a aeronavelor.

Dezvoltarea platformei aeroportuare va presupune dotarea acesteia cu instalații, echipamente și utilaje moderne, capabile să satisfacă cerințele de trafic aerian în condiții de siguranță și securitate. În ceea ce privește măsurile de securitate aeroportuară cele mai importante sunt:

- garduri perimetrare echipate cu senzori de prezență;
- camere de luat vederi pe întreg perimetrul aeroportuar, cu vedere normală și în infraroșu;
- radare Grund Control care asigură controlul oricărei entități aflate pe suprafața aeroportuară, la nivelul solului;
- dispecerate de securitate și echipe de intervenții rapide.

Pentru siguranță, aeroportul va fi dotat cu echipamente de combatere a păsărilor, balizaj luminos, instalații de aducere automată a aeronavelor la aterizare și alte echipamente radio și radio tehnice.

De asemenea, aeroportul va fi dotat cu echipamente de ultimă generație pentru detecția substanțelor și materialelor periculoase, cum ar fi:

- aparate de detecție și control cu raze X;
- porți magnetice de detecție;
- detectoare portabile;
- aparate de amprentare;
- aparate de scanare a irisului;
- aparate de control și detecție a lichidelor;
- tomograf computere, pentru detectarea substanțelor și materialelor periculoase aflate în corpul uman;
- echipamente pentru transportul în zone neutre a materialelor periculoase;
- scanere mobile și instalații de distrugere a ansamblurilor periculoase.

Pentru ca viitorul aeroport de la Alexeni să fie competitiv trebuie să fie sigur, eficient, adaptabil noilor tehnici și tehnologii aeroportuare, să ofere servicii de calitate la costuri minime iar toate acestea se pot realiza printr-un management modern și de calitate.

După ce aeroportul va deveni operațional se va asigura posibilitatea generării de venituri “no aviation” din: chirii din spații comerciale – Duty Free, Duty Pay, retail, alimentație publică (restaurante, cafenele), rent a car, schimb valutar, ticketing, ATM, parcuri, birouri, platforme pentru combustibil, turn control, zone tehnice etc.

Dezvoltarea unei infrastructuri aeroportuare la Alexeni va implica un dialog permanent și continuu cu comunitatea companiilor aeriene potențiale de a opera pe viitorul aeroport de la Alexeni, cu autoritățile locale și centrale.

I.2.2 Centru de instruire sintetică pentru piloți - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320

O altă componentă/obiectiv de investiții a Proiectului de dezvoltare regională Alexeni, **opțională pentru ofertanții la procedura de atribuire a contractului de concesiune** o reprezintă acest centru de instruire care va crea infrastructura necesară formării și pregătirii piloților. Odată construit, acest centru de instruire va fi dotat cu simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320.

Simulatorul va da posibilitatea piloților să se specializeze pe tipul de avion A320, foarte răspândit la nivel mondial. Centrul de instruire pentru piloți construit în jurul aeroportului ar putea crea un pol de competitivitate în aeronautică în zona de sud-est a Europei.

Simulatorul cu proceduri integrate de zbor imită o carlingă tridimensională, ce utilizează monitoare de tipul touch-screen cu interfețe simulate de dimensiuni egale cu vederile unei aeronave. Afișajele suplimentare au ca scop aplicații de suport pentru utilizator ce conțin scheme în mișcare. Totodată, simulatorului i se pot adauga comenzi hardware pentru îmbunătățirea experienței de zbor. Unul dintre avantajele pe care le oferă este posibilitatea configurării în vederea obținerii compatibilității cu mai multe tipuri de avioane, făcând referire la puntea de comandă. Ultima generație de simulatoare au în componența lor afișaje cu cristale lichide și touch-screen cu o scară de 1:1 pentru toate tipurile de avioane. Prezintă avantaje prin rapiditatea și simplitatea reconfigurării platformelor pentru diversele tipuri de avioane, având și o imagine de ansamblu estetică.

Simulatorul de zbor cu care va fi dotat centrul de instruire va beneficia de un sistem de mișcare electric ce imită mișcările avionului în momentul trecerii printr-o furtună, un gol de aer, decolare/aterizare, PC-uri bazate pe generatoare de imagine, proiectoare cu cristale lichide pe siliciu și sisteme de recunoaștere a vorbirii în controlul traficului aerian. Datorită standardelor sale de performanță, aceste tipuri de simulatoare oferă constant soluții pentru satisfacerea celor mai neobișnuite cerințe în antrenamentul și formarea piloților.

Soft-ul din componența simulatorului va oferi avantajul fiecărui pilot să-și creeze propriul set de lecții de antrenament, în funcție de cerințele fiecăruia. Simulatorul va reproduce cu o acuratețe de neegalat toate detaliile vizuale, auditive, tactile și operaționale și să creeze o experiență unică de zbor în formarea piloților în timpul orelor de antrenament.

Simulatorul de tip full-flight va oferi toate caracteristicile necesare pentru o experiență de zbor cât mai realistă:

- Va utiliza componente originale în reproducerea aeronavei realizând o îmbinare fără sudură;
- Va beneficia de un soft de mare fidelitate fiind și un furnizor de date;
- Va îndeplini toate cerințele impuse în activitatea de formare și în cadrul operațiunilor internaționale de acordare a licențelor și a documentelor;
- Va dispune de sisteme de mișcare electrice și hidraulice de înaltă fidelitate;
- Va folosi procesoare grafice și generatoare de imagine;
- Va dispune de proiectoare de înaltă rezoluție cu cristale lichide pe siliciu;
- Va dispune de un sistem de afișare vizual cu un câmp larg 200° x 43°;
- Va dispune de un set complet de instrumente integrate.

Simulatorul cu care va fi dotat centrul de instruire va reproduce puntea de comandă având în componență:

- 2 scaune;
- 2 manșe de control;
- pedale atât pentru comandant cât și pentru secund;
- panoul frontal ce conține instrumentele de navigație și dirijare a avionului;
- panoul electric și de control;
- panoul deasupra capului;
- aparate radio pentru comunicații;
- parbrize frontale și laterale.

Sistemul comenzilor de zbor principale va utiliza manșa convențională, coloana și pedalele conectate mecanic la unitățile de control hidraulice care comandă suprafețele de control de zbor: eleroane, elevatoare. Aceste comenzi vor fi alimentate de surse hidraulice suplimentare.

Comenzile pilotului vor consta în:

- 2 coloane de comandă;
- 2 manșe;
- 2 perechi de pedale;
- Manetă de frână rapidă;
- Manetă de control flapsuri;
- Comutator de echilibrare de suprareglare;
- Comutator de stabilizare a echilibrului;
- Manetă de stabilizare a echilibrului;
- Comutator de echilibrare eleroane;
- Comandă de echilibru manșă;
- Comutator amortizor de girație;
- Comutator principal flapsuri alternante;
- Comutator de poziție flapsuri alternante;
- Comutatoare comenzi de zbor;
- Comutatoare spoiler zbor;

- Cârma

Fiecare set de pedale va fi conectat mecanic, prin intermediul cablurilor de levierul unității principale și standby a cârmei. Unitatea principală a simulatorului va fi alimentată de sistemele hidraulice. Unitatea standby va fi controlată de sistemul hidraulic standby.

Simulatorul va asigura o platformă adecvată de instruire și design, atât pentru efectuarea sarcinilor procedurale, cât și pentru cele operaționale, specific cerințelor de instruire la sol și în aer.

În cadrul centrului de instruire se va putea asigura pregătirea de specialitate, specializarea și perfecționarea personalului pentru prestarea activităților aeronautice civile. Centrul de instruire va fi destinat derulării cursurilor și programelor de pregătire, instruire și perfecționare, teoretice și practice, de zbor, atât pentru piloții particulari, cât și pentru piloții comerciali. Instruirea piloților se va realiza după standardele de pregătire a zborurilor FAA.

Proiectul centrului de instruire sintetică include construcția clădirii aferente amplasării simulatorului de zbor și a centrului de instruire cu toate spațiile conexe.

Regimul propus al clădirii centrului de instruire este P+2E. Clădirea va fi prevăzută cu săli de curs, inclusiv sala de amplasare a simulatorului de zbor, cu spații pentru birouri și toate utilitățile aferente (spații tehnice pentru tablouri electrice, telefonie, televiziune cu circuit închis, curenți slabi etc., grupuri sanitare, instalații sanitare, instalații interioare de canalizare menajeră).

Pentru componenta ce vizează centrul de instruire sintetică pentru piloți dotat cu simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320 sunt necesare studii premergătoare construcției și obținere de avize, lucrări de construcții a clădirii P+2E, cu toate spațiile conexe, racordarea la utilități, instalații de alimentare cu apă și canalizare dotarea cu echipamente, simulator.

1.2.3 Hangar de mentenanță de nivel complex pentru aeronave și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc

Cea de-a treia componentă propusă a proiectului de dezvoltare regională Alexeni, **opțională pentru ofertanții la procedura de atribuire a contractului de concesiune**, presupune construirea și operaționalizarea unui hangar pentru mentenanța aeronavelor și un centru de pregătire profesională-tehnico-ingineresc.

Realizarea hangarului de mentenanță de nivel complex pentru aeronave trebuie să fie aprobată EASA Part 145 – RCAA/EASA și FAA și să ofere servicii de inspecție, reparații, întreținere, înlocuire, rectificare de defecte, upgrading și testare la sol.

Oportunitatea acestuia derivă în primul rând din necesitatea asigurării unui grad ridicat de securitate a aeronavelor.

Hangarul trebuie să fie astfel proiectat încât în cadrul său să se desfășoare următoarele activități:

- Realizarea facilităților necesare activităților de mentenanță aeronave și de pregătire profesională;
- Executarea activităților de mentenanță de nivel complex, concomitent la aeronavele de tip A320;

- Desfășurarea în condiții optime a activităților de instruire a personalului tehnico-ingineresc cu atribuții pe linie de mentenanță aeronave.

Hangarul va dispune de toate utilitățile specifice activităților de mentenanță aeronave și va fi prevăzut atât cu căi de acces ale aeronavelor cât și cu o platformă de mentenanță amplasată în fața hangarului.

Terenul pe care se va realiza obiectivul propus poate fi același cu cel pe care se află situat hangarul al fostului Aerodrom Alexeni sau pe alt spațiu aferent bunurilor concesionate, funcție de decizia Concesionarului asupra construcției. Construirea hangarului pe amplasamentul fostului hangar va asigura accesul pentru racordarea la utilități: gaz metan, energie electrică și apă potabilă, precum și la alte facilități necesare: canalizare și drumuri de acces.

Se propun următoarele obiecte de investiție pentru hangar mentenanță de nivel complex pentru aeronave:

Obiectul 1 – Clădire hangar mentenanță de nivel complex pentru aeronave;

Obiectul 2 – Platformă betonată (inclusiv marcaj, balizaj, evacuare ape pluviale);

Obiectul 3 – Post transformare (inclusiv construcție de protecție);

Obiectul 4 – Grup electrogen;

Obiectul 5 – Rezervor apă și stație de pompare PSI;

Obiectul 6 – Puț forat;

Obiectul 7 – Rețele canalizare;

Obiectul 8 – Centrală termică (inclusiv gospodărie combustibil);

Dotări – Mobilier.

Caracteristici constructive și structurale

Obiect 1: Clădire Hangar mentenanță de nivel complex pentru aeronave

Construcția va fi încadrată în categoria de importanță (conf. HG 766/1997) - B (deosebită), clasa de importanță (conf. P 100-1/2013) – IT;

Gradul de rezistență la foc (conf. P 118/1999) – I;

Risc de incendiu (conf. P118/1999) - mare;

Categoria de pericol de incendiu (conf. P118/1999) – C.

În continuare sunt prezentate particularitățile constructive ale hangarului, la nivel orientativ, acestea urmând a fi stabilite definitiv în urma realizării proiectului tehnic al construcției, sarcina Concesionarului.

Construcția va avea forma unui patrulater regulat cu dimensiunile maxime 71,30 x 47,20 m, având suprafața construită $S_c = 3.370$ mp și suprafața desfășurată $S_d = 6.090$ mp. Traveea este de 11,0 m și deschiderea de 70,0 m. Înălțimea maximă a construcției: + 19,50 m.

Regimul de construcție al clădirii va fi P+2E.

La parterul construcției se vor prevedea:

1. Hala hangar: $S_u = 1.860$ mp;

2. Atelier întreținere aeronave Su = 420 mp ce va cuprinde: 5 încăperi de lucru destinate atelierelor reparații avionică, 5 încăperi de lucru destinate atelierelor avionică, fabricație conducte, sudură argon și 2 ateliere pentru butelii.

3. Zonă depozitare Su = 850 mp care va cuprinde: centrala termică (Obiect 8), camera electrică, depozit materiale, anexe hală, magazie C.M.R. windfang, cameră control acces, acces principal, magazie S.D.V., prelucrări mecanice avioane țintă, depozit materiale tehnice de aviație, sală asamblare avioane țintă cu un depozit.

La etajul 1 va fi prevăzută o zonă administrativă cu suprafața de 850 mp ce va include birouri, spații tehnice, spații arhivă, spații pentru vestiare și grupuri sanitare.

La etajul 2 va fi prevăzută o zonă administrativă cu suprafața de 850 mp ce va include: simulator întreținere, 4 birouri pentru proiectare, personal conducere, 4 birouri instruire, birou expertiză tehnică, sală de curs, spații pentru vestiare și grupuri sanitare.

Structura de rezistență a hangarului va cuprinde:

- fundații tip rețea de grinzi din beton, fundații izolate din beton armat pentru stâlpi de beton metalici;
- suprastructură monovolum, mixtă, cu stâlpi din beton armat/beton armat și metalici și acoperiș realizat dintr-o rețea tridimensională metalică rezemată pe contur;
- suprastructura zonei - anexe tehnice (P+2E): structura metalică cu planșee din tablă profilată și suprabetonare pentru suportul pardoselilor.

Închiderile perimetrice vor fi realizate din panouri termoizolante tristrat, formate din două foi de tablă și nucleu din vată minerală, clasa de combustibilitate CO (A I).

Sistemul de acoperiș va fi de tip șarpantă metalică, cu panta de 7%, cu învelitoare din panouri metalice termoizolante prevăzută cu luminatoare din aluminiu cu geam termoizolator.

Hangarul va fi prevăzut cu două scări metalice exterioare pentru accesul pe acoperiș. Colectarea și scurgerea apelor pluviale de pe acoperiș se va face printr-un sistem de tubulatură plasat în interiorul hangarului, pe lateralele stâlpilor de susținere.

Pe structura tavanului se vor monta: becuri pentru iluminatul artificial, senzorii sistemului de avertizare incendii, subansamble pentru instalația de încălzire și ventilație.

Compartimentările interioare vor fi realizate din structuri ușoare - gips-carton sau panouri metalice tristrat, îndeplinind condițiile de conformare la incendiu și din zidărie de cărămidă sau BCA la centrala termică și camera electrică.

Ușile

- Ușile de acces în hangar (dimensiuni: 56.00 x 12.00 m) vor fi glisante în plan orizontal, realizate din panouri celulare din fibră de sticlă, prevăzute cu ușă pietonală și vor avea acționare atât electrică cât și manuală;
- Ușile vor fi pline, antiefracție;
- Ușile de evacuare - pline, antiefracție, prevăzute cu dispozitive de autoînchidere și bară antipanică;
- Ferestrele exterioare vor fi din tâmplărie de aluminiu și geam termoizolant;
- Tâmplăria interioară va fi din aluminiu sau rezistentă la foc.

Poziționarea ușilor și cotarea lor în structura hangarului se va face în corelare cu poziționarea bolțurilor în pardoseală:

- Cota exterioară a lungimii de 76 m poate fi depășită cu maxim 4%;
- Cota exterioară a lățimii de 56 m poate fi depășită cu maxim 8%;
- Înălțimea exterioară maxim admisă este de 24,5 m.

Finisaje interioare

- Pardoseli: beton elicopterizat cu cuarț, antistatic, antiderapant (hală hangar ateliere); gresie porțelanată antiderapantă (grupuri sanitare și circulații); parchet stratificat (birouri).
- Pereți: zugrăveli lavabile; placcje faianță (grupurile sanitare).
- Plafoane: zugrăveli lavabile; plafoane din panouri prefabricate modulate din fibră minerală pe structură metalică.

Instalații electrice

Alimentarea cu energie electrică se va realiza din rețeaua furnizorului de energie electrică de la nivelul zonei. Se va executa un racord la medie tensiune până la postul de transformare (PT). Postul de transformare se va amplasa în zona tehnică (zona externă) și va fi realizat monobloc. Transformatorul va avea puterea de 1000 KVA. Instalația electrică va fi realizată în sistem de distribuție radial.

Sunt prevăzute:

- Instalațiile electrice de iluminat și prize;
- Instalațiile electrice de forță și comandă;
- Instalația de protecție și împământare;
- Sistem de detecției semnalizare la incendiu.

Instalații sanitare

Alimentarea cu apă a obiectivului se va face de la un puț forat care se va executa în incintă.

Vor fi prevăzute:

- Instalația interioară de distribuție a apei reci/calde;
- Instalația de combatere a incendiilor, care cuprinde: instalația de hidranți exteriori, instalația de hidranți interiori, instalația de stingere cu spumă, gospodăria de apă pentru combaterea incendiilor;
- Instalația de canalizare care cuprinde: rețea de canalizare menajeră, instalație de canalizare pluvială terase și acoperișuri, instalație de canalizare pluvială drumuri și platforme.

Instalații termice

Imobilul va respecta cerința de izolare termică, conform normativ C107/I-2005, respectiv coeficientul de izolare termică efectiv realizat este mai mic decât coeficientul de izolare termică normat, $G < G_n$. Sunt prevăzute:

- Instalația de încălzire/răcire cu ventiloconvectoare;
- Sistemul de introducere aer proaspăt;
- Sistemul de evacuare noxe din grupurile sanitare;
- Sistemul de ventilare de avarie a hangarului;
- Instalația de desfumare;
- Centrala termică - sistemul de producere agent termic apă caldă 80/60° C;
- Centrala frigorifică;
- Instalația de încălzire cu radiatoare;
- Sistemul de climatizare a încăperii electrice de server;
- Sistemul de climatizare cu aeroterme pentru hangar.

Introducerea aerului în hangar se va face prin intermediul sistemului de introducere aer proaspăt folosind un sistem de tubulatură și piese speciale aferente: clapeți pentru reglarea și măsurarea debitului de aer, grile pentru introducerea aerului tip jet, alte componente pentru sporirea randamentului energetic al conturului propus.

Obiect 2: Platformă betonată

Pentru deservirea clădirii se va amenaja o suprafață de mișcare betonată pentru rulajul și staționarea aeronavelor, a cărei suprafață totală va fi de minim 3.360 mp.

Obiect 3 - Post transformare

Postul de transformare va fi de tip monobloc amplasat în zona tehnică exterioară.

Obiect 4 - Grup electrogen

Grupul electrogen va fi de tip monobloc, amplasat în zona tehnică exterioară.

Obiect 5 - Rezervor apă și stație de pompare PSI

Pentru asigurarea necesarului de apă pentru incendiu și pentru consumul menajer, se vor executa două construcții cuplate, rezervor îngropat și stația de pompe alăturată.

Se propun următoarele dimensiunile în plan:

- Rezervor de apă: 15,3 m x 10,6 m;
- Cameră de pompe: 5,1 m x 4,6 m;
- Cameră de acces la cota 0,0: 5,1 m x 4,6 m
- Înălțimea la atic: 3,0 m.
- Suprafața construită: 167 mp, suprafața desfășurată: 224 mp iar volumul: cca. 500 mc.

Caracteristici constructive ale rezervorului de apă și stației de pompare:

- Construcția va fi din beton armat și protejată cu izolație hidrofugă în zona subterană și zidărie de cărămidă în zona supraterană;

- Învelitoarea tip terasă necirculabilă se va realiza cu termoizolație din polistiren extrudat și hidroizolație din două membrane lipite la rece, de 3 respectiv 4 mm grosime, cu protecție din granule de ardezie de culoare alb sau gri pe un strat de beton de pantă;
 - Tâmplăria exterioară și interioară va fi din aluminiu cu geam termoizolator;
 - Scara de acces în stația de pompe va fi metalică;
 - Pardoselile prevăzute vor fi din gresie;
 - Finisajele interioare la pereți și tavane sunt cu vopsitorii lavabile;
 - Finisajele exterioare vor fi executate din tencuiele tristrat cu polistiren.
- În construcția îngropată vor fi prevăzute stația de pompe și rezervorul de apă de incendiu, iar în construcția supraterană va fi prevăzută stația de hidrofor pentru apă potabilă.

Obiect 6 - Puț forat

Se va executa un foraj cu adâncimea proiectată de 350 m care va capta apa subterană.

La suprafață, forajul va fi protejat prin cabină semi-îngropată.

La trecerea în exploatare, în jurul forajului se va institui un perimetru strict de protecție sanitară prin realizarea unei împrejurimi din plasă de sârmă montată pe stâlpi metalici.

Obiect 7 – Rețele canalizare

Rețeaua de canalizare menajeră va fi de tip gravitațional. Racordarea instalațiilor interioare la rețeaua de canalizare ape uzate menajere nou proiectată se va realiza prin intermediul căminelor de racord.

Obiect 8 - Centrală termică

Această funcțiune va face parte integrantă din cădirea hangarului. Agentul termic necesar 80/60° C este preparat într-o încăpere special amenajată care va fi situată la parterul clădirii. Aceasta va avea o suprafață de aprox. 45,00 mp.

Centrala va avea în componența sa 2 cazane cu funcționare cu combustibil lichid, cu arzător mixt, având o capacitate de 750 KW fiecare.

Circulația apei către consumatori va fi asigurată de pompe duble, în linie, cu turație variabilă. Pompele ce alimentează ventiloconvectoarele și AHU vor fi duble, echipate cu convertizor de frecvență, iar pompa de radiatoare va fi simplă, cu convertizor de frecvență.

Instalația va fi prevăzută cu robinete de închidere, cu armături de golire și aerisire, precum și cu termometre și manometre, în punctele indicate în planuri și, după caz, în alte puncte, în funcție de geometria traseului de țevi de la fața locului.

Centrala termică va folosi combustibil lichid. Acesta va fi înmagazinat într-un rezervor metalic cu manta dublă, cu o capacitate de 20.000 l, amplasat în exteriorul clădirii, în zona tehnică. Rezervorul va fi montat îngropat în pământ. Capacitatea acestui rezervor va asigura funcționarea centralei termice timp de 14 zile în condițiile impuse prin datele de calcul, respectiv o temperatură exterioară de - 15°C.

Alimentarea arzătoarelor se va face dintr-un rezervor de zi, cu o capacitate de 1.000 l, amplasat în încăperea cazanelor.

Dotări - Mobilier

Fiecare încăpere va fi dotată cu bancuri de lucru și/sau mobilier (birouri, scaune dulapuri depozitare) în funcție de specificul activității desfășurate.

Conform reglementărilor, tipurile de activități certificate în cadrul hangarului vor fi lucrări de întreținere de bază și complexe de nivel A, B, C și D, modificări structurale, modernizări ale sistemelor de avionică ș.a..

În centrul de mentenanță se vor realiza reparații structural diversificate, reparații complexe și operațiuni de mentenanță. Între operațiile de mentenanță (reparații, întreținere) care se vor putea efectua amintim: frezarea chimică, tratamente de suprafață, vopsirea, tratamente termice, testări mecanice, verificări metalografice, duritate, pirometrie, compozite, sudură, strunjire prin control numeric.

Echipamente

Echipamentele de care va dispune centrul de mentenanță vor permite: strunjirea prin control numeric, frezarea chimică, sudura. Acesta va dispune de SDV-uri pentru piese primare și ansamble, autoclave și camera curată.

Acreditări

Funcționarea centrului de mentenanță va fi acreditată de către:

- Autoritatea Aeronautică Civilă Română
- Autoritatea Aeronautică Civilă Română – Certificări ale Organizației de Întreținere și Reparații
- Acreditari NADCAP
 - NDT- Nondestructive Testing
 - HT- Heat Treating
 - CP- Chemical Processes

Pentru buna funcționare, este necesar ca în cadrul centrului de mentenanță să se prevadă un *laborator de încercări* ale cărui caracteristici și funcționalități sunt prezentate în cele ce urmează:

Capabilități laborator

1. Analize chimice

- Analiza compozitie bai galvanice;
- Analiza ape reziduale;
- Analiza ape demineralizate;
- Analiza produselor petroliere albe și a uleiurilor minerale;
- Determinări pentru vopsele și emailuri.

2. Încercări mecanice

- Determinări prin conductivitate;
- Prin duritate, determină rezistența la rupere;
- NDT vizual.

3. Control metalografic

4. Defectoscopie - control nedistructiv

- NDT prin curenți turbionari;
- NDT cu ultrasunete - defectoscopie și măsurare grosime material;
- NDT cu lichide penetrante;
- NDT cu particule magnetice;
- NDT cu radiații penetrante;
- NDT prin termografie cu radiații infraroșii;

5. Etalonari mijloace de masurare

- Mijloace de măsurare lungimi
- Mijloace de măsurare pentru timp/frecvență
- Mijloace de măsurare pentru amplitudinea accelerației și vibrației
- Mijloace de măsurare mărimi mecanice
- Mijloace de măsurare mărimi termice

6. Încercări de compatibilitate electromagnetică

- Măsurarea nivelului perturbațiilor emise prin conducție la bonele de alimentare (curent continuu și curent alternativ monofazat) în banda de frecvență 10KHz - 10MHz, Metoda CE 102.
- Determinarea susceptibilității la impulsuri injectate în cabluri, cu semnal de test 5A și durata minima 30 nsec, Metoda CS 115.
- Măsurarea nivelului câmpului magnetic radiat la distanța de 7cm, în banda de frecvența 30Hz - 100KHz, Metoda RE101.
- Măsurarea perturbațiilor de joasă frecvență emise prin conducție în firele de alimentare, în banda de frecvență 30Hz - 10KHz, Metoda CE101.
- Verificarea susceptibilității la semnale injectate în cabluri, în banda de frecvență 10KHz - 200 MHz, Metoda CS114.
- Verificarea susceptibilității la semnale de joasă frecvență injectate în cabluri, în banda de frecvență 30 Hz - 150 KHz, Metoda CS101.
- Măsurarea câmpului electric radiat, în banda de frecvență 10KHz - 18 GHz, Metoda RE102;
- Verificarea susceptibilității la câmp magnetic radiat, în banda de frecvență 30 Hz - 100 KHz, Metoda RS101.
- Verificarea susceptibilității la câmp electric radiat, în banda de frecvență 2 MHz - 18 GHz, Metoda RS10.

Este necesar ca laboratorul să fie autorizat de:

- AACR pentru a efectua incercari in domeniul aeronautic;
- CNCAN pentru a efectua controale NDT cu radiatii penetrante;
- ISCIR pentru a efectua controale distructive si nedistructive (radiatii penetrante) la recipientii sub presiune.
- NADCAP pentru: NDT lichide penetrante, NDT particule magnetice, NDT radiatii penetrante.

În incinta hangarului va funcționa și **centrul de pregătire profesională tehnico-ingineresc pentru personalul ingineresc și mecanic** implicat în activitatea de mentenanță a aeronavelor. Centrul de instruire este necesar să fie autorizat de asemenea pentru categoria de servicii specializate D1 Examinari Nedistructive.

Centrul de pregătire profesională tehnico-ingineresc va prevedea instalări de:

- Sharklets pe aeronave Boeing Airbus A320
- WiFi Global Airconnect System
- ACARS Data Link Systems
- Controller - Pilot Data Link Communication (CPDLC)
- Automatic Dependent Surveillance - Broadcast (ADS-B)

Instruirea pentru calificările pe tipuri de aeronave:

Funcționarea centrului de pregătire va permite eliberarea de licențe de întreținere a aeronavelor.

În prezent, în Regulamentul (CE) nr. 2042/2003, anexa III (partea 66), prerogativele asociate fiecărei categorii de licențe de întreținere a aeronavelor sunt descrise după cum urmează:

- licență de întreținere a aeronavelor de categoria A îl autorizează pe titularul său să elibereze certificate de dare în exploatare după operațiuni de întreținere de linie minore, programate și remedieri ale unor defecte simple, în limitele sarcinilor menționate în mod expres în aprobare. Prerogativele de certificare se limitează la acele lucrări pe care titularul licenței le-a efectuat personal într-o întreținere conformă cu dispozițiile părții 145.
- licență de întreținere a aeronavelor de categoria B1 îi permite titularului său să elibereze certificate de dare în exploatare după operațiuni de întreținere, inclusiv asupra structurii aeronavelor, grupurilor motopropulsoare și asupra sistemelor mecanice și electrice. Înlocuirea unor unități ce pot fi înlocuite ale sistemelor electronice de bord, care necesită doar teste simple pentru a dovedi buna stare de funcționare, este de asemenea inclusă în prerogativele sale. Categoria B1 include în mod automat sub-categoria A corespunzătoare.
- licență de întreținere a aeronavelor de categoria B2 îi permite titularului său să elibereze certificate de dare în exploatare după operațiuni de întreținere efectuate asupra sistemelor electronice de bord și asupra celor electrice.
- licență de întreținere a aeronavelor de categoria C îi permite titularului său să elibereze certificate de dare în exploatare după operațiuni de întreținere de bază pentru aeronave. Prerogativele se aplică aeronavei în integralitatea sa, în cazul unei întrețineri conforme cu dispozițiile părții 145.

În prezent, conform Regulamentului (CE) nr. 2042/2003, anexa III (partea 66), cu excepția dispozițiilor contrare de la punctul 66.A.45 litera (g), titularul unei licențe de întreținere a aeronavelor de categoria B1, B2 sau C exercită prerogative de certificare doar pe o aeronavă anume, dacă licența de întreținere a aeronavelor (AML) conține omologarea calificării pe tipuri de aeronave corespunzătoare (TR).

Mai mult, cu excepția dispozițiilor contrare de la punctul 66.A.45 litera (h), calificările sunt acordate după absolvirea satisfăcătoare a instruirii pentru calificările pe tipuri de aeronave din cadrul categoriei respective B1, B2 sau C (TRT) aprobată de autoritatea competentă sau efectuată de o organizație cu

atribuții de instruire în domeniul întreținerii autorizată corespunzător în conformitate cu cerințele părții 147.

În plus, în conformitate cu regulamentul și AMC existente, calificarea de tip autorizată în cadrul categoriilor B1 și B2 include elemente teoretice și practice care trebuie să îndeplinească cerințele de la apendicele III la partea 66. Poate fi pus la punct un program de cursuri structurate de formare profesională la locul de muncă pentru satisfacerea cerințelor de instruire practică. Instruirea practică trebuie să cuprindă o perioadă de patru luni pentru solicitanții care nu au experiență practică înregistrată recent pentru aeronavele cu structură și sisteme comparabile, inclusiv motoarele, dar aceasta poate fi redusă la un minim de două săptămâni pentru solicitanții care dețin o astfel de experiență anterioară.

Centrul de instruire tehnico-ingenerească din cadrul centrului de mentenanță va asigura necesitățile de instruire a operatorilor NDT de nivel 1 și 2 pentru metodele și procesele de inspecție nedistructivă utilizate în cadrul centrului.

Activitatea din cadrul centrului de instruire tehnico-ingenerească va conduce la posibilitatea formării personalului pentru examinări nedistructivă în conformitate cu EN 4179/NAS410 în domeniile:

- Examinare cu radiații penetrante (RT)
- Examinare cu ultrasunete (UT)
- Examinare prin curenți turbionari (ET)
- Examinare cu lichide penetrante (PT)
- Examinare cu particule magnetice (MT)
- Examinarea prin termografie cu radiații infraroșii (IRT)

În cadrul centrului se va putea realiza instruirea și pe următoarele metode de inspecție:

- Determinarea caracteristicilor de material – duritate. (CM(D))
- Determinarea caracteristicilor de material - conductivitate electrică (aparate cu citire directă). (CM(C))
- Verificarea grosimilor de material și a straturilor de acoperire (aparate cu citire directă). (TG)
- Examinare prin atac chimic. (AC)
- Inspecție prin metode optico-vizuale (endoscopie, boroscopie). (VT)

Centrul de instruire va trebui să dispună de resurse materiale și umane aliniate la cerințele specifice din aviație (personal cu studii și specializări în metode NDT), sală de curs, spații de inspecție în laboratoarele NDT autorizate, de piese de instruire și piese-test, specifice fiecărei metode NDT, pe care cursanții vor putea experimenta și să fie evaluați în metoda respective, de aparatură și mijloace tehnice, instalații, utilități.

Pentru componenta ce vizează hangarul de mentenanță de nivel complex pentru aeronave și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingenieresc costurile vizează: realizarea studiilor premergătoare, obținere de avize, lucrări construcție hangar, platformă betonată, post transformare, grup electrogen, rezervor apă și stație de pompare PSI, puț forat, realizarea rețelelor de canalizare, dotarea cu centrală termică, cu dotări utilaje și mobilier.

I.2.4 Durata estimativă de realizare a Proiectului de dezvoltare regională Alexeni

Principalele etape necesare dezvoltării proiectului investițional de la Alexeni constau în:

1. Realizare studiului geotehnic și a studiului topometric, a Studiului de determinare a capacității portante a pistei
2. Depunerea cererii pentru certificatul de urbanism
3. Obținerea certificatului de urbanism
4. Realizarea planului de urbanism zonal
5. Elaborarea proiectului – faza DTAC (Documentația Tehnică pentru Autorizația de Construire)
6. Studiu de fezabilitate (cu respectarea prevederilor H.G. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice)
7. Obținerea avizelor cerute prin certificatul de urbanism (furnizori de utilități, apărare civilă, mediu, prevenirea și stingerea incendiilor – PSI, Inspectoratul de Stat în Construcții).
8. Elaborarea proiectului – faza PT + DE
9. Verificarea tehnică a proiectului
10. Depunerea autorizației pentru autorizația de construire
11. Lucrări de demolare cu transportul molozului la gropi ecologice
12. Începerea lucrărilor
13. Execuția construcției
14. Recepția finală

Durata estimativă de realizare a Proiectului de dezvoltare regională Alexeni a fost apreciată în cadrul studiului de oportunitate pentru concesionarea bunurilor și include parcurgerea tuturor etapelor până la operaționalizarea obiectivelor de investiții propuse. Duratele prezentate în tabelele următoare sunt estimative. În cadrul ofertei depuse, Ofertantul va prezenta propriul grafic fizic de realizare a investiției, luând în considerare toate etapele care trebuie parcurse în dezvoltarea proiectului.

Tabel 13 - Termene estimative dezvoltare Aeroport de importanță regională Alexeni

Etape - activități	Termene - durate
1. Realizare studiului geotehnic și a studiului topometric, a Studiului de determinare a capacității portante a pistei 2. Depunerea cererii pentru certificatul de urbanism 3. Obținerea certificatului de urbanism 4. Realizarea planului de urbanism zonal 5. Elaborarea proiectului – faza DTAC (Documentația Tehnică pentru Autorizația de Construire) 6. Studiu de fezabilitate (cu respectarea prevederilor H.G. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-	1 an

Etape - activități	Termene - durate
economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice)	
7. Obținerea avizelor cerute prin certificatul de urbanism (furnizori de utilități, apărare civilă, mediu, prevenirea și stingerea incendiilor – PSI, Inspectoratul de Stat în Construcții).	9 luni
8. Elaborarea proiectului – faza PT + DE	
9. Verificarea tehnică a proiectului	
10. Depunerea autorizației pentru autorizația de construire	
11. Lucrări de demolare cu transportul molozului la gropi ecologice	3 luni
12. Începerea lucrărilor	4 ani
13. Execuția proiectului	
14. Recepția finală	

În cadrul proiectului investițional, atât centrul de instruire sintetică pentru piloți - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320 cât și hangarul de mentenanță de nivel complex pentru aeronave și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc pot fi abordate ca un proiect unitar investițional a cărui execuție propriu-zisă, spre deosebire de aeroport poate fi realizată în circa 2 ani. Este de preferat ca demararea acestui proiect să se facă ulterior demarării lucrărilor la aeroport, astfel încât finalizarea lor să poată avea loc în același timp. Aceste două obiective/componente investiționale sunt opționale.

Tabel 14 - Termene estimative dezvoltare Centru sintetic de instruire dotat cu simulator și Hangar mentenanță complexă și centru de pregătire profesională tehnico-ingineresc

Etape - activități	Termene - durate
1. Realizare studiului geotehnic și a studiului topometric	9 luni
2. Depunerea cererii pentru certificatul de urbanism	
3. Obținerea certificatului de urbanism	
4. Realizarea planului de urbanism zonal	
5. Elaborarea proiectului – faza DTAC (Documentația Tehnică pentru Autorizația de Construire)	
6. Studiu de fezabilitate (cu respectarea prevederilor H.G. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice)	
7. Obținerea avizelor cerute prin certificatul de urbanism (furnizori de utilități, apărare civilă, mediu, prevenirea și stingerea incendiilor – PSI, Inspectoratul de Stat în Construcții).	9 luni
8. Elaborarea proiectului – faza PT + DE	
9. Verificarea tehnică a proiectului	
10. Depunerea autorizației pentru autorizația de construire	

12.	Începerea lucrărilor	2 ani
13.	Execuția proiectului	
14.	Recepția finală	

I.3 Condițiile de exploatare a concesiunii și obiectivele de ordin economic, financiar, social și de mediu urmărite de către concedent privind exploatarea eficace a bunurilor ce fac obiectul concesiunii

I.3.1 Condițiile de exploatare a concesiunii

Bunurile proprietate publică de la Alexeni se vor concesiunea în vederea realizării **Proiectului de dezvoltare regională Alexeni** constând în construcție și operaționalizarea următoarelor obiective de investiție/componente:

Aeroport care să funcționeze ca aeroport comercial pentru pasageri având facilitate pentru transport de marfă (cargo) și operațiuni de aviație generală și de afaceri; aeroportul va fi destinat curselor low-cost și opțional

- Centru de instruire sintetică pentru piloți - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320;
- Hangar de mentenanță de nivel complex pentru aeronave și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc.

În acest sens, concesionarul va avea dreptul de a exploata bunurile concesionate doar pentru realizarea acestui proiect. Este obligatorie folosirea continuă și permanentă a bunurilor concesionate conform destinației lor specificată prin contractul de concesiune. Schimbarea destinației bunurilor duce la pierderea concesiunii.

Este interzisă subconcesionarea în totalitate sau în parte a bunurilor concesionate, precum și constituirea de garanții asupra acestora.

Concesionarul are obligația de a dezvolta componentele Proiectului de dezvoltare regională Alexeni, pentru care îi revine obligația de a obține toate aprobările, avizele și autorizațiile necesare realizării investițiilor și desfășurării activităților, în conformitate cu prevederile legale. Finanțarea obiectivului de investiții Proiect de dezvoltare regională Alexeni astfel este sarcina exclusivă a concesionarului.

Concesionarul are obligația de a executa lucrările necesare funcționării componentelor Proiectului de dezvoltare regională Alexeni pe cheltuiala proprie.

Concesionarul are dreptul de a folosi și de a culege fructele, respectiv produsele bunurilor care fac obiectul concesiunii, potrivit naturii bunurilor și obiectivelor stabilite de Consiliul Județean Ialomița în calitate de Concedent al bunurilor.

Concesionarul va suporta cheltuielile necesare proiectării, construirii, exploatării și întreținerii componentelor obiectivului de investiții ce vor fi construite pe terenul ce face obiectul contractului de concesiune.

Concesionarul va suporta toate costurile ocazionate de obținerea aprobărilor de construcție, amenajare, mediu etc.

Concesionarul va avea în vedere la exploatarea bunurilor concesionate respectarea și îndeplinirea următoarelor cerințe:

- Obținerea tuturor autorizațiilor, avizelor și reglementărilor cerute de lege pentru realizarea componentelor proiectului de dezvoltare regională Alexeni pe cheltuiala proprie;
- Construcția, dotarea, amenajarea și operaționalizarea aeroportului comercial pentru pasageri cu facilitare de transport marfă (cargo) și operațiuni de aviație generală și de afaceri;
- Desfășurarea activităților aeroportuare pe aeroportul devenit funcțional;
- Construcția, dotarea, amenajarea și asigurarea funcționării centrului de instruire sintetică pentru piloți - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320, dacă este cazul;
- Construcția, dotarea, amenajarea și asigurarea funcționării hangarului de mentenanță de nivel complex pentru aeronave și a centrului de pregătire tehnico-ingineresc, dacă este cazul;
- Securitatea lucrărilor efectuate și protecția mediului pe perioada construcției componentelor proiectului investițional.

Desfășurarea activităților specifice pentru exploatarea bunurilor concesionate trebuie să asigure:

- Construcția, dotarea, amenajarea și operaționalizarea componentelor proiectului de dezvoltare regională Alexeni în interesul concesionarului și a comunității locale;
- Protejarea domeniului public a Consiliului Județean Ialomița și punerea în valoare a acestuia;
- Protecția și conservarea mediului natural și construit în conformitate cu reglementările legale în vigoare;
- Protecția sănătății și igienei publice în conformitate cu reglementările specific în vigoare.

Concesionarul are dreptul de a utiliza pentru construcția componentelor proiectului de dezvoltare regională Alexeni întreaga suprafață de teren concesionată (teren liber și construcții) ce formează bunurile concesionate și de a decide asupra amplasării construcțiilor aferente, funcție de soluțiile furnizate prin proiectele tehnice elaborate pentru componentele proiectului.

Concesionarul are obligația asigurării personalului care va fi implicat în dezvoltarea obiectivelor investiționale și în funcționarea acestora.

Concesionarul are dreptul de a decide asupra soluțiilor arhitecturale ale construcțiilor Proiectului de dezvoltare regională Alexeni.

Concesionarul are dreptul de a depune toate demersurile necesare pentru a sesiza intenția de executare a unor construcții necorespunzătoare și care nu respectă regimul de înălțime pe terenul învecinat suprafeței pe care se va implementa proiectul de dezvoltare și de a solicita la organele competente interzicerea autorizării executării construcțiilor necorespunzătoare (din punct de vedere al proximității față de aeroport, astfel cum este prevăzut în Regulamentul de Urbanism și/sau care nu respectă regimul de înălțime) în vecinătatea terenului de la Alexeni pe care se va desfășura infrastructura aeroportuară prevăzută în proiectul investițional.

Concesionarul se obligă să folosească bunul concesionat cu prudența și diligența unui bun proprietar, conform obiectivelor concedentului, fără a diminua în orice mod potențialul și valoarea socio-economică a bunurilor oferite în concesiune.

Concesionarul va plăti toate taxele, spezele și alte comisioane aferente concesiunii bunurilor pe întreaga durată a contractului de concesiune.

Concesionarul va depune toate diligențele necesare asigurării în bune condiții a funcționării aeroportului, odată ce acesta va fi operațional, precum și a celorlalte componente ale proiectului de dezvoltarea regională Alexeni, dacă decide asupra și realizării acestora.

Concesionarul are obligația de a executa lucrările de construire în termenul stabilit prin autorizația de construire pentru obiectivele de investiții ale Proiectului de dezvoltare regională Alexeni.

Concesionarul este obligat să asigure condițiile de siguranță în exploatare ale obiectivelor investiției.

Concesionarul are obligația întreținerii bunurilor rezultate în urma investițiilor impuse prin prezentul caiet de sarcini, pe întreaga perioadă a derulării contractului de concesiune (lucrări de întreținere, curățenie, dezăpezire etc).

Concesionarul este obligat ca pe durata exploatării bunurilor ce fac obiectul concesiunii și realizării investițiilor să respecte condițiile privind protecția muncii.

Concedentul are dreptul să inspecteze bunurile concesionate, verificând respectarea obligațiilor asumate de concesionar conform ofertei depuse de acesta, precum și modul în care este satisfăcut interesul public.

Concedentul are dreptul să verifice stadiul de realizare a investițiilor, verificând respectarea obligațiilor asumate de concesionar.

I.3.2 Obiectivele de ordin economic, financiar, social și de mediu

Economic

Obiectivul de ordin economic al concesionării bunurilor de la Alexeni îl reprezintă în primul rând dezvoltarea regională și implicit atragerea de venituri suplimentare la bugetul județului.

Dezvoltarea aeroportului regional și a celorlalte obiective de investiție propuse va influența pozitiv întreaga zonă deservită și va conduce la:

- Creșterea numărului de locuri de muncă;
- Atragerea de capital străin;
- Crearea unei infrastructuri de transport ce va favoriza dezvoltarea economică a întregii zone deservite: industrie, agricultura, turism, servicii etc.;
- Obținerea de venituri suplimentare la bugetul local prin colectare de taxe și impozite;
- Crearea pe măsura creșterii traficului de pasageri din clasa turiștilor, a condițiilor infrastructurii turistice.

Transportul aerian constituie o activitate strategică puternic corelată cu sistemul economic și care prezintă o integrare atât la nivel sectorial, teritorial, cât și internațional cu potențiale efecte multiplicative asupra veniturilor, ocupării forței de muncă și consumului. Stimularea dezvoltării altor sectoare economice de către transportul aerian se reflectă nu numai prin crearea de produs intern brut și de locuri de muncă și în alte domenii aflate în stransă legătură cu acesta (cum ar fi turismul). Pe de altă parte, congestia traficului, adesea cauzată și de fluxurile turistice, restricționează capacitatea de transport.

Transporturile aeriene constituie o componentă importantă a economiei mondiale, stimulând în același timp evoluția industriei turismului. Cu o istorie relativ scurtă față de celelalte moduri de călătorie, ele ocupă în prezent un loc privilegiat în rândul preferințelor oamenilor de afaceri, a turiștilor și a călătorilor în general, mai ales în cazul deplasărilor pe distanțe medii și mari. În ultimele decenii, schimbările produse în regimul de reglementari, evenimentele economice și politice petrecute la nivel global și intensificarea experienței pasagerilor au determinat transformări evidente în redirecționarea fluxurilor de transport internaționale, și implicit în opțiunea lor pentru un anumit mijloc de călătorie.

Astfel, se poate spune că, în ultimii ani, domeniul transporturilor a cunoscut o evoluție ascendentă pe plan național, având efecte pozitive majore la nivelul structurilor locale.

Realizarea unui aeroport la Alexeni cu funcție de cargo este oportună în condițiile în care Aeroportul Henri Coandă este supraîncărcat datorită cererilor existente de servicii. De asemenea, cu excepția Aeroportului Henri Coandă nu există un alt aeroport de marfă în România care ar putea asigura un volum mare de servicii de acest gen. Creșterea volumului de mărfuri transportate constituie un argument puternic pentru deschiderea unui aeroport în Alexeni.

Dezvoltarea proiectului de dezvoltare regională Alexeni prin valorificarea bunurilor concesionate va reprezenta pentru zona Sud-Muntenia o revigorare economică, cunoscând faptul că din punct de vedere economic zona este cotate mai slab decât alte zone de dezvoltare ale țării. Existența în centrul regiunii dar nefăcând parte din aceasta a capitalei țării, București, parte componentă a Regiunii București-Ilfov, constituie prin infrastructura socială și instituțională existentă și prin aeroportul internațional Henri Coandă, un real avantaj.

Reabilitarea economică a bunurilor de la Alexeni, care acum sunt abandonate și se deteriorează în mod progresiv, este un avantaj incontestabil pentru zonă și pentru țara noastră.

Prin acest proiect se vizează promovarea unui transport durabil, în condiții de siguranță și eficiență, atât pentru persoane cât și pentru mărfuri, la nivel de servicii la standardele europene. Dezvoltarea aeroportului creează premisele creșterea gradului de accesibilitate în zonă, îndeosebi pentru că majoritatea zborurilor internaționale se efectuează din București.

Prin dezvoltarea acestui proiect se creează o poartă aeriană nouă și vitală pentru regiune. Persoanele care călătoresc pentru afaceri sau turism, companiile aeriene de transport de marfă și călători precum și agențiile de turism se vor baza pe serviciile asigurate de acest aeroport, contribuind în acest fel la extinderea dezvoltării regionale și naționale precum și al relațiilor internaționale. Dezvoltarea va fi posibilă datorită participării investitorilor și corporațiilor, va crea mari oportunități economice și de afaceri, care se vor iniția în timpul implementării proiectului și vor evolua în pas cu creșterea volumului operațiunilor noului aeroport, a centrului de instruire și a hangarului de mentenanță.

Realizarea unui aeroport la Alexeni cu funcție de cargo este oportună în condițiile în care Aeroportul Henri Coandă este supraîncărcat datorită cererilor existente de servicii. De asemenea, cu excepția Aeroportului Otopeni nu există un alt aeroport de marfă în România care ar putea asigura un volum

mare de servicii de acest gen. Creșterea volumului de mărfuri transportate constituie un argument puternic pentru deschiderea unui aeroport în Alexeni.

Centrul de instruire și hangarul de mentenanță vor crea oportunități deosebite pentru aviație și aeronautică, generând la rândul lor venituri pentru regiune.

Financiar

Realizarea Aeroportului de importanță regională Alexeni reprezintă cea mai bună opțiune pentru realizarea de venituri mari și anume prin activități comerciale (închiriere pentru spații comerciale în cadrul aeroportului) generatoare de venit.

Concesionarul bunurilor – promotorul Proiectului de dezvoltare regională Alexeni trebuie să arate modul în care, în orizontul de timp al proiectului, sursele de finanțare (inclusiv veniturile și orice fel de transferuri de numerar) vor corespunde în mod constant cu plățile anuale. Sustenabilitatea apare în cazul în care fluxul net cumulat al încasărilor și plăților generate efectuate în numerar este pozitiv pentru toți anii luați în considerare.

Diferența dintre fluxurile de intrare și cele de ieșire va arată deficitul sau excedentul ce urmează a se acumula în fiecare an.

Fluxurile de intrare includ:

- orice venituri posibile din vânzarea de bunuri și servicii;
- fluxul net de numerar rezultat din gestionarea resurselor financiare.

Dinamică fluxurilor de intrare se masoară în raport cu fluxurile de ieșire. Acestea sunt legate de:

- costurile de investiții, costurile de operare;
- rambursarea împrumuturilor și dobânzile plătite;
- impozite;
- alte plăți (de exemplu dividende, bonusuri etc.).

În scopuri preliminare de fezabilitate și în principal, pentru Planul de afaceri pe care dezvoltatorul proiectului trebuie să îl elaboreze, iar Concedentul să examineze și să aprobe următoarele criterii: surse de venit, costuri de operare.

Surse de venit

- Taxe de aterizare ale companiilor aeriene (pentru avioane care își au baza la aeroport și pentru avioane care nu își au baza la aeroport)
- Taxe de parcare pentru avioane (pentru avioane care își au baza la aeroport și pentru avioane care nu își au baza la aeroport)
- Taxa aeroportului pentru pasageri
- Concesiuni de combustibil
- Parcarea vehiculelor
- Taxe operaționale de aviație generală și școli de zbor
- Mentenanța avionului
- Magazine și concesiuni fără taxe
- Concesionări alimentare
- Taxe de publicitate

- Operațiuni de marfă
- Concesionări de bucătărie de zbor
- Concesionări de taxi
- Concesionări de mașini de închiriat
- Spații de închiriere de birouri terminale.

Costuri de operare

Există o serie de utilități și servicii pe care funcționarea aeroportului le vor solicita și ar trebui să fie echilibrate cu sursele de venit identificate în mod normal.

Pentru evaluarea consumului de utilități de bază (electricitate, apă, canalizare și gunoase vor folosi cifre standard cu consultarea costului vieții în România la nivel rezidențial și industrial.

Cu toate acestea, este necesar să se ia în considerare alte costuri operaționale care ar trebui să fie previzionate cu ajutorul informații existente care pot fi furnizate de alți operatori de aeroport din România și în principal de pe Aeroportul Henri Coandă pentru cifre cât mai precise. Aplicarea tarifelor va depinde de condițiile locale. Acestea se referă, printre altele, la:

- Îndepărtarea zăpezii
- Degivrarea aeronavelor
- Măturarea și curățarea pistei și platformei Apron
- Întreținerea aeroportului
- Întreținerea marcajelor pistei și platformei Apron
- Controlul păsărilor
- Întreținerea clădirii
- Resurse și întreținere pentru pompieri
- Securitatea aeroportului

Costuri estimative ale investiției

În continuare, sunt prezentate pe capitole de activități și lucrări **costurile estimative implicate de proiectul investițional propus** pentru valorificarea bunurilor de la Alexeni care se intenționează a se concesiona, astfel cum au fost evaluate în cadrul studiului de oportunitate pentru concesionarea bunurilor de fezabilitate asupra obiectivelor deja menționate. Indicatorii economico-financiari ai proiectului rezultați în urma elaborării studiului de fezabilitate vor conduce la o evaluare mai adecvată a acestui proiect investițional.

Tabel 15 - Volume de studii și construcții preliminare și costuri estimative

Nr. crt.	Volume de activități și construcții preliminare	Cost estimativ - lei
I	Costuri de design, proiect, asistență tehnică, managementul construcției și amenajarea teritoriului	
1	Arhitectural	5.443.391,50
2	Civil	2.957.918,40

Nr. crt.	Volume de activități și construcții preliminare	Cost estimativ - lei
3	Structural	2,957.918,40
4	Studiu mecanic și electric +IT	3.286.576,00
5	Peisagistică	246.493,20
6	SF, Proiect Tehnic, Documentația tehnică (D.T.A.C.), Avize și acorduri, Certificat de Urbanism, Plan Urbanistic Zonal (P.U.Z), Asistență tehnică, Studiu geotehnic, Studiu topometric, Studiu determinat capacitate portantă pistă, Verificare Tehnică Proiect, Managementul construcției	42.725.488,00
7	Expertiza terenului și protecția ariei	1.027.055,00
8	Studii de mediu	575.150,80
	Cost total design arhitectural și ingineresc + managementul construcției	59.219.991,30
II	Reabilitare și construcție suprafață aeronautică	
	Lucrări de demolare	2.875.754,00
1	Recuperarea sistemului de canalizare/drenare și prelungire canalizare/drenare	20.541.100,00
2	Recuperarea pistei 2,5 km	57.515.080,00
3	3.1 Pregătirea și curățarea suprafeței	8.216.440,00
	3.1 Nou strat de beton sau asfalt	49.298.640,00
	Extindere pistă de la 2,5 km la 3,1 km	90.380.840,00
4	Cale de rulare și bretele	19.896.109,46
5	Platforma	32.865.760,00
6	Drum perimetral, împrejmuire incintă și sistem de supraveghere video	45.190.420,00
7	Cost total reabilitare și construcție suprafață aeronautică	269.265.063,46
III	Sisteme și echipamente aeronautice	
	NAVAIDS (ILS, NDB, DME etc.)	12.324.660,00
8	ALS	8.216.440,00
9	Echipament de operare RAMP	8.216.440,00
10	Echipament de mentenanță a aeroportului	61.623.300,00
11	Cost total sisteme aeronautice	90.380.840,00
IV	Construcție clădiri aeroport	
	Clădire terminal pasageri - 24.614 mp x 3000 euro/mp	303.359.181,24
12	Blocul și turnul de control	41.082.200,00
13	Clădirea cargo - 3200 mp x 1000 euro/mp	13.146.304,00
14	Garaj, depozit și stația de pompieri - 2100 mp x 476 euro/mp	4.108.220,00
15	Cost total clădiri aeroport	361.695.905,24
	TOTAL COSTURI AEROPORT OPERAȚIONAL	780.561.800,00
V	Centru de instruire sintetică pentru piloți - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320	

Nr. crt.	Volume de activități și construcții preliminare	Cost estimativ - lei
	Costuri de design, proiect, asistență tehnică, managementul construcției și amenajarea teritoriului , autorizări și avize de funcționare	5.219.856,00
	Construcție clădire centru de instruire	33.929.064,00
	Dotări inclusiv simulator	26.099.280,00
	TOTAL COSTURI CENTRU DE INSTRUIRE CU SIMULATOR	65.248.200,00
VI	Hangar de mentenanță de nivel complex pentru aeronave și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingenieresc	
	Costuri de design, proiect, asistență tehnică, managementul construcției și amenajarea teritoriului, autorizări și avize de funcționare	7.249.800,00
	Construcție hangar cu centru de pregătire inclus	98.597.280,00
	Dotări și utilaje	39.148.920,00
	TOTAL COSTURI HANGAR DE MENTENANȚĂ CU CENTRU DE INSTRUIRE	144.996.000,00
	TOTAL COSTURI PROIECT AEROPORTUAR ȘI INVESTIȚII CONEXE DE INSTRUIRE ȘI MENTENANȚĂ AERONAUTICĂ	990.806.000,00

Ofertantul va prezenta în cadrul ofertei depuse valoarea investițiilor propuse pentru Proiectul de dezvoltare regională Alexeni valoare ce nu va putea fi sub valoarea prezentată în tabelul anterior pentru cele 3 obiective de investiții, astfel cum a fost estimată în cadrul studiului de oportunitate pentru concesionarea bunurilor proprietate publică.

Venituri estimate proiect

Estimarea veniturilor aeroportului de importanță regională Alexeni s-a efectuat ținând cont de următoarele acte legislative:

- ◆ Directiva 2009/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2009 privind tarifele de aeroport
- ◆ Hotărârea de Guvern nr. 455/2011 privind tarifele de aeroport

Veniturile care se pot obține din operarea aeroportului se încadrează în două categorii:

- Venituri aviație;
- Venituri non-aviație.

În categoria veniturilor din activități de aviație poate fi considerat orice venit asociat direct sau indirect cu operarea aeronavelor și de asemenea având orice în comun cu aeronavele (pasageri, combustibil, cargo), incluzând veniturile care provin din furnizarea infrastructurii și serviciilor necesare pentru operațiunile de zbor și orice activitate comercială în perimetrul aeroporturilor cât și servicii către alte companii care nu fac parte din activitatea operațională a aeroportului.

În funcție de volumul de pasageri, aeroportul va putea genera venituri non aviație din: retail, servicii, restaurante și baruri, magazine, parcare și acces pasageri.

Este necesară raportarea corectă a veniturilor din fiecare categorie de activități, atât pentru reflectarea corectă a indicatorilor obținuți pe fiecare categorie principală de activități cât și pentru comparabilitatea cu indicatorii medii din industrie și cei realizați de aeroporturi similare ca trafic.

Veniturile estimate pentru aeroportul Alexeni se bazează pe următoarele elemente:

- ◆ Costurile anuale de operare (întreținere, investiții, salarii angajați, servicii);
- ◆ Costuri de închiriere, redevență;
- ◆ Toate sursele de venit constând în taxe aeroport pasageri, operare stații carburant, servicii de catering, servicii de alimentație, închiriere spații comerciale, taxe de aterizare, taxe parcare aeronave, servicii aeronave, operații cargo, taxe pentru aviația private, taxe parcare publică.

În cadrul studiului de fezabilitate trebuie să fie luate în considerare existența unui număr de utilități și servicii pe care operarea aeroportului le va solicita iar acestea trebuie să fie echilibrate cu sursele de venituri identificate.

Alte costuri care trebuie luate în considerare în operarea aeroportuară sunt îndepărtarea zăpezii, degivrare, drenarea/canalizarea pistei și a scenei, precum și curățarea acestora, întreținere aeronautică, întreținerea marcajului pistei și a platformei, controlul păsărilor, întreținerea clădirilor, resurse ale departamentului de pompieri și întreținerea acestuia, securitatea aeroportului.

Cifrele furnizate se referă la o estimare de 2,5 milioane pasageri și 6.000 tone cargo per an.

Venitul brut/an estimat va include venituri obținute din:

1. Taxa pasager
2. Taxa de aterizare
 - Aeronave de pasageri
 - Aeronave cargo
 - Aviație generală
3. Taxe de handling
 - Aeronave de pasageri
 - Aeronave cargo
 - Aviație generală
4. Venituri comerciale
 - Spații terminal
 - Centru cargo
 - Transport terestru și parcări auto

În tabelul următor sunt prezentate valorile veniturilor brute estimate anual pentru operarea aeroportului:

Tabel 16 - Venituri brute estimate anual pentru aeroport

Nr. crt.	Venituri brute estimate anual	Valoare - lei
1	Taxa pasager	88.930.880,00
2	Taxa de aterizare	
	2.1. Aeronave de pasageri	13.445.237,42
	2.2. Aeronave cargo	2.976.961,21
	2.3. Aviație generală	1.303.393,21
3	Taxe de handling	
	3.1. Aeronave de pasageri	59.472.526,00
	3.2. Aeronave cargo	10.143.678,50
	3.3. Aviație generală	1.889.781,20
4	Venituri comerciale	
	4.1. Spații terminal	2.918.044,50
	4.2. Centru cargo	161.187,22
	4.3. Transport terestru și parcări auto	18.881.137,46
	TOTAL	200.122.826,72

Cheltuieli operaționale anuale ale aeroportului vor include cheltuieli cu:

1. Salarii
 - Salarii management aeroport
 - Angajați
 - Taxe management și îmbarcare
2. Subcontractanți
 - Securitate, curățenie, medical, facilități, asigurări
 - Produse staționare
3. Alte costuri
 - Întreținerea clădirilor
 - Întreținerea pistei și a drumurilor
 - Produse degivrare
 - Utilități
 - Menținerea autorizării AACR

În continuare sunt prezentate valorile estimative pentru cheltuielile operaționale ale aeroportul propus ca și obiectiv de investiție pentru Alexeni.

Tabel 17 - Cheltuieli operaționale anuale aeroport

Nr. crt.	Cheltuieli operaționale aeroport	Valoare - lei
1	Salarii	
	1.1. Salarii management aeroport	4.724.936,32

Nr. crt.	Cheltuieli operaționale aeroport	Valoare - lei
	1.2. Salarii angajați	4.393.378,80
	1.3. Taxe management și îmbarcare	396.805,72
2	Subcontractanți	
	2.1. Securitate, curățenie, medical, facilități, asigurări	12.387.491,60
	2.2. Produse staționare	459.154,00
3	Alte costuri	
	3.1. Întreținerea clădirilor	1.449.960,00
	3.2. Întreținerea pistei și a drumurilor	4.591.540,00
	3.3. Produse degivrare	4.591.540,00
	3.4. Utilități	3.479.904,00
	Menținerea autorizării AACR	241.660,00
	TOTAL	36.716.370,44

Deprecierea este considerată la valoarea de **18.859.146,00 lei**.

În condițiile estimărilor anterioare pentru venituri, cheltuieli și depreciere, rezultă un **venit net anual aeroport de 144.547.310,28 lei**.

Acest venit net pentru un aeroport operațional este considerat pentru un maximum de operare care va putea fi atins după primii 25 de ani de activitate a aeroportului.

Costurile și veniturile previzionate pe durata de viață a proiectului

Perioada analizată este de 49 de ani, perioada asumată ca durată maxim posibilă pentru scenariul concesionării, în scopul unei estimări fezabile a indicatorilor de trafic și a evaluării rezultatelor generate de activitatea de operare a viitorului aeroport.

Prognoza traficului aerian de pasageri pentru perioada de prognoză luată în calcul la calcularea scenariilor este de 49 de ani. Pentru realizarea acestei prognoze s-au avut în vedere evoluția de pasageri din ultimii ani și ritmul de creștere al acestora la nivelul țării noastre. Prognoza de trafic aerian prezentată în cadrul Master Plan-ului General de Transport al României (ediția septembrie 2014) evidențiază o creștere a traficului aerian de pasageri din România până la valoarea de 30 de milioane de pasageri anual în anul 2040. La momentul lui 2018, valoarea a traficului aerian de pasageri a fost de 21.815.809 de pasageri la nivelul României. În ritmul de creștere înregistrat în ultimii 6 ani, există toate șansele ca valoarea de 30.000.000 pasageri prognozată în Master Plan să fie depășită.

Numărul de mișcări de aeronave pentru perioada de prognoză luată în calcul este 49 de ani, realizarea prognozei efectuându-se pe baza statisticilor și informațiilor utilizate și în realizarea estimatei de trafic aerian.

La evaluarea consumului de **utilități de bază** (electricitate, apă, canalizare și gunoi) s-au luat în considerare cifre standard cu consultarea costurilor de existență din România pentru spații industriale și rezidențiale. Valoarea costurilor lunare pentru aceste servicii pentru prima fază a aeroportului este de 289.992 lei pe lună, respectiv 3.479.904 lei pe an.

Prin proiectul propus, Aeroportul Alexeni este conceput pentru un număr total de mișcări aeronave de 6.000 pentru primul an cu o creștere graduală până la 15.000 în al 19-lea an de operare și până la 20.000 în al 28-lea an, fără a fi necesare extinderi semnificative. Traficul de marfă este prognozat a înregistra în primul an de operare 2.500 tone marfă, cu o creștere graduală până la 5.000 tone marfă în primii 10 ani de operare, ajungându-se până la 6000 tone marfă până în anul 20 de operare.

Concesionarul va trebui să asigure operaționalizarea aeroportului în maxim 6 ani după încheierea contractului de concesiune bunuri, în urma realizării tuturor etapelor aferente investiției. Se face o distincție între durata concesiunii și durata de prognoză a activității aeroportuare, în sensul că anul 1 de operare al aeroportului reprezintă anul 5 al contractului de concesiune.

Pentru a asigura posibilitatea de recuperare a investiției, trebuie prevăzut un număr de 49 de ani pentru concesiune, cu posibilitatea de a prelungi acest termen prin legi speciale, funcție de durata de recuperare a investiției pentru concesionar, durată care s-ar putea prelungi cu circa jumătate din perioada inițială a concesiunii.

În Catalogul mijloace fixe 2019 și durate normale de funcționare, clasificarea mijloacelor fixe utilizate în economie și duratele normale de funcționare ale acestora corespund cu duratele de amortizare în ani, aferente regimului de amortizare liniar. Astfel, pentru pistele pentru aeroporturi și platforme de staționare pentru avioane și autovehicule, construcții aeroportuare, durata de amortizare este cuprinsă între 32 – 48 de ani.

Ținând cont de faptul că pentru implementarea proiectului investițional de la Alexeni vor fi necesari circa 4 ani, se propune ca durata inițială a concesiunii bunurilor proprietate publică de la Alexeni să fie de 49 de ani cu posibilitatea de prelungire prin legi speciale, astfel încât să se asigure recuperarea costurilor de investiție pentru concesionar cu cel puțin jumătate din durata inițială, ceea ce va conduce la o durată totală a concesiunii de 73 de ani.

Tabel 18 - Estimarea traficului de pasageri, traficului de marfă și a numărului de aeronave pentru ani 1- 49 de ani operare

Perioada	An 1	An 10	An 20	An 30	An 40	An 49
Număr pasageri	280.280	1.540.000	2.450.000	2.520.000	2.660.000	2.660.000
Număr tone marfă	2.500	5.000	6.000	6.000	6.500	6.500
Număr mișcări aeronave	6.000	10.500	15.500	21.000	22.300	22.300

Tabel 19 - Estimarea veniturilor financiare nete aeroportului

Perioada	An 1	An 10	An 20	An 30	An 40	An 49
Venit net per an în lei	12.227.996	24.500.457	47.244.530	144.547.310	144.547.310	144.547.310

Veniturile net anuale sunt estimate pentru concesionar. Redevența este considerată venit pentru concedent.

Valoarea venitului financiar net actualizat maxim prognozat VFNA este de 144.547.310,28 lei pentru aeroportul operational, acesta fiind un venit prognozat considerat la un trafic de 2.500.000 pasageri pe an și 6000 tone marfă, în situația de maximă exploatare fără a fi necesare extinderi semnificative. Desigur, aceste valori vor fi atinse după un anumit număr de ani de operare, cu luarea în considerare a perioadei de 25 de ani pentru care să fie evaluat potențialul de recuperare a investiției în aeroport.

Analiza financiară a proiectului de investiție Aeroport Alexeni s-a realizat pe baza veniturilor, cheltuielilor și rezultatului economic pe care îl generează pe perioada de prognoză analizată, primii 49 de ani de operare ai aeroportului.

Tabel 20 - Rata internă de rentabilitate a proiectului

Perioada	An 1	An 10	An 20	An 30	An 40	An 49
IRR	-98%	-19%	-2%	4%	5%	6%

Pentru un venit net anual de 12.227.996 lei în primul an de operare se obține o valoare a ratei interne de rentabilitate de -98%. În anul 10, corespunzător creșterii veniturilor la 24.500.457 lei se obține un IRR de -19%, în anul 20 la un venit net per an de 47.244.530 lei se obține o valoare a IRR de -2%, iar în anul 23 de operare, valoarea IRR este 0. Se remarcă valorile negative înregistrate de acest indicator pe o perioadă de 22 de ani de la realizarea investiției, după care IRR înregistrează valori pozitive, ajungând în anul 25 la 1% și la 6% la finalul perioadei de prognoză de 49 de ani.

Valoarea ratei interne de rentabilitate la prognozele date este scăzută, iar proiectul, pentru perioada de concesiune de 49 de ani nu dispune de un grad mare de atractivitate din punct de vedere economic pentru realizarea investiției din perspectiva unui investitor. O suplimentare a acestei perioade cu o perioadă egală cu jumătatea perioadei de concesionare, așadar cu 24 de ani, ceea ce conduce în final la o perioadă totală de concesionare de 73 de ani ar face proiectul atractiv din punct de vedere al profitului obținut de investitor.

Pentru Centrul de instruire sintetică pentru piloți - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320 o estimare a veniturilor obținute precum și a cheltuielilor se poate realiza adecvat în urma unui studiu de fezabilitate. Baza veniturilor o constituie taxele de instruire percepute pentru obținerea licențelor de piloți particulari și comerciali și din cursuri de pregătire, instruire și perfecționare a piloților. Cheltuielile includ cheltuielile cu salariile (personal de management, personal administrativ, instructori, cheltuielile cu securitatea, cu curățenia, cu utilitățile, cu asigurările, cu întreținerea clădirilor și echipamentelor etc.)

Pentru estimarea veniturilor posibile și a cheltuielilor hangarului de mentenanță de nivel complex pentru aeronave și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc sunt de luat în analiză tarifele pentru serviciile de reparații, întreținere, mentenanță a aeronavelor, tarifele percepute pentru autorizări pentru procese speciale, tarifele pentru instruirea inginerilor și mecanicilor. Și în acest caz, pentru estimări cât mai exacte sunt necesare studii de fundamentare și fezabilitate.

Proiecțiile estimative utilizate au avut în vedere piața națională și internațională pentru furnizorii de astfel de servicii și taxele aplicate în domeniu.

Mai jos sunt prezentate cu titlu exemplificativ, alăturat de costul investiției, veniturile care se pot obține din funcționarea acestora.

Tabel 21 - Indicatorsi financiari Centru de instruire sintetică dotat cu simulator pentru Airbus A320 și Hangar de mentenanță de nivel complex și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc.

	Investiție - lei	Venituri brute anuale - lei	Cheltuieli anuale - lei	Depreciere - lei	Venit net actualizat - lei
Centru de instruire sintetică pentru piloți - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320	65,248,200.00	16,312,050.00	3,262,410.00	1,631,205.00	11,418,435.00
Hangar de mentenanță de nivel complex pentru aeronave și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc	144,996,000.00	36,249,000.00	7,249,800.00	3,624,900.00	25,374,300.00
TOTAL	210,244,200.00	52,561,050.00	10,512,210.00	5,256,105.00	36,792,735.00

În cazul acestor obiective investiționale, după primul an de punere în funcțiune, după etapele de proiectare și construcția propriu zisă de 2 ani, rata internă de rentabilitate va avea o valoare negativă de -83%, urmând să crească în anul 5 la -4%. Din anul 6, rata de rentabilitate internă devine pozitivă, recuperarea investiției fiind finalizată.

Social

Din punct de vedere social, obiectivele realizării Proiectului de dezvoltare regională Alexeni prin valorificarea bunurilor existente la Alexeni sunt reprezentate de locurile de muncă oferite, crearea de noi venituri la bugetul local și bugetul consolidat într-o zonă caracterizată printr-o dezvoltare economică mai redusă în raport cu alte zone din țară.

Realizarea proiectului de dezvoltare va reprezenta un important factor pentru dezvoltarea economico-socială a regiunii și pentru creșterea investițiilor în zonă. Fiind un proiect de amploare, acesta va asigura noi locuri de muncă atât pe perioada construcției aeroportului cât și ulterior prin operarea noului aeroport. Se estimează ca prin realizarea construcției aeroportului și operarea acestuia, se va înregistra

un impact pozitiv asupra județului Ialomița și a județelor limitrofe, ca urmare a creării de noi locuri de muncă.

Concesiunea bunurilor pentru dezvoltarea proiectului investițional care să includă realizarea unui aeroport de importanță regională, va avea concret, ca și efecte asupra locuitorilor din județul Ialomița și din Regiunea Sud-Muntenia:

- Creșterea mobilității, cu efecte asupra gradului de coeziune teritorială, economică și socială;
- Crearea de noi locuri de muncă;
- Creșterea nivelului de trai ca urmare a efectului de multiplicare a investițiilor.

Prin dezvoltarea proiectului se va asigura un acces facil al tuturor potențialilor clienți ai serviciilor aeroportului, se vor asigura locuri de parcare. Se va practica o politică de tarife și prețuri accesibile, dar care să asigure și operarea în condiții de profitabilitate și, implicit, asigurarea sustenabilității pentru aeroport și a unui profit rezonabil pentru concesionar.

Prin centrul sintetic de instruire și a centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc se vor crea premisele specializării și perfecționării profesionale într-un domeniu complex cum este transportul aerian și activitățile conexe. Prin aceste centre se va crea o plus valoare în ce privește investiția în resursa umană.

Aeroportul de la Alexeni va constitui interfața unui mijloc de transport accesibil oricui ca dotare de infrastructură de transport. Beneficiarii noului aeroport vor fi cei care călătoresc în interes de serviciu și tranzitează în mod regulat acest nod, călătorii care vizitează în scop turistic zona de sud-est a Europei, cei care pleacă spre alte destinații turistice globale. Totodată, tranzitul sau transportul de mărfuri va include printre beneficiari firme.

Mediu

În vederea asigurării protejării mediului, Aeroportul Alexeni va urmări:

- Respectarea reglementărilor europene și internaționale cu privire la protejarea mediului înconjurător și anticiparea cerințelor viitorului;
- Prevenirea și limitarea impactului de mediu al traficului aerian și al activităților aeroportuare prin:
 - Evaluarea și monitorizarea nivelului de zgomot și adoptarea unor măsuri pentru reducerea poluării fonice
 - Minimizarea emisiei de poluanți la nivelul aerului, al apei și al solului
 - Reducerea consumului de energie și de alte resurse naturale
 - Prevenirea riscurilor legate de substanțele periculoase (lichid degivrant, combustibil aeronave, uleiuri etc.) pentru mediu
 - Gestionarea adecvată a deșeurilor
- Implementarea politicilor de mediu la toate nivelurile prin:
 - Comunicarea informațiilor privind rezultatele obținute prin aplicarea măsurilor de protecție a mediului înconjurător;
 - Implicarea și motivarea angajaților pentru ca aceștia să fie conștienți de impactul activităților desfășurate asupra mediului înconjurător și să se implice în protejarea acestuia.
- Menținerea unui dialog continuu cu autoritățile competente și cetățenii prin:

- Schimbul de informații
- Respectarea în detaliu a standardelor
- Adoptarea unei atitudini proactive pentru a asigura protejarea mediului.

Din punctul de vedere al dezvoltării durabile, proiectul de dezvoltare regională Alexeni va trebui să urmeze principiile arhitecturii sustenabile atât pentru a îmbunătăți experiența aeroportuară, calitatea mediului interior, cât și pentru a reduce amprenta de carbon și necesarul de energie utilizată pentru funcționarea instalațiilor aeroportuare.

II. Condiții generale ale concesiunii

II.1 Regimul bunurilor proprii, respectiv bunurile utilizate de concesionar în derularea concesiunii
Categoriile de bunuri ce vor fi utilizate de concesionar în derularea concesiunii:

- a) bunurile de retur ce revin de plin drept, gratuit și libere de orice sarcini concedentului la încetarea contractului de concesiune de bunuri proprietate publică. Sunt bunuri de retur bunurile proprietate publică aferente obiectivului de investiții proiect de dezvoltare regională Alexeni care fac obiectul concesiunii, precum și cele care vor rezulta în urma investițiilor impuse prin prezentul caiet de sarcini;
- b) **bunurile proprii** care la încetarea contractului de concesiune de bunuri proprietate publică rămân în proprietatea concesionarului. Sunt bunuri proprii bunurile care au aparținut concesionarului și au fost utilizate de către acesta pe durata concesiunii.

În temeiul contractului de concesiune de bunuri proprietate publică, concesionarul va dobândi dreptul de a exploata, pe riscul și pe răspunderea sa, bunurile proprietate publică ce fac obiectul concesiunii, potrivit obiectivelor stabilite de concedent și însușite de concesionar, care are dreptul de a folosi și de a culege fructele și produsele bunurilor ce fac obiectul concesiunii, potrivit naturii bunului și scopului stabilit de părți prin încheierea contractului de concesiune.

Pe temeiul contractului de concesiune, concesionarul va dobândi asupra bunului concesionat un drept real, opozabil erga omnes; în limitele respectării clauzelor contractuale, acest drept va fi opozabil și concedentului. Însă, din moment ce concesionarul este obligat ca la încetarea contractului să restituie „bunurile de retur” proprietate publică, obiect al concesiunii, înseamnă că titularul acestuia nu are drept de dispoziție juridică asupra bunurilor concesionate.

Concesionarul i se va permite să dobândească în proprietatea sa fructele precum și, în limitele prevăzute de lege produsele bunurilor concesionate, ceea ce semnifică exercitarea de către concesionar a unui drept de dispoziție materială asupra bunurilor.

Titularul dreptului de concesiune poate efectua orice acte materiale sau juridice necesare asigurării exploatării bunurilor concesionate. Cu toate acestea, sub sancțiunea nulității absolute, concesionarul nu poate înstrăina și nici nu poate greva bunurile date în concesiune sau, după caz, bunurile destinate ori rezultate din realizarea concesiunii, bunuri care, potrivit legii, trebuie să fie înapoiate concedentului la încetarea, din orice motive, a concesiunii.

Bunurile proprii concesionarului reprezintă toate acele bunuri care aparțin acestuia și vor fi utilizate de acesta pe durata contractului de concesiune în vederea obiectivului de investiții Proiect de dezvoltare regională Alexeni și care rămân proprietatea concesionarului după încetarea contractului de concesiune. Acestea vor fi menționate în cadrul contractului de concesiune

II.2 Obligațiile privind protecția mediului, stabilite conform legislației în vigoare

Evaluarea efectelor pe care Proiectul de dezvoltare regională Alexeni ar urma să îl aibă asupra populației, apei, aerului, solului, florei și faunei, peisajului, patrimoniului istoric și cultural național va trebui realizată în cadrul unui raport la studiul de evaluare a impactului asupra mediului pentru obiectivele de investiții propuse.

Toate obligațiile privind protecția mediului, stabilite conform legislației în vigoare pe parcursul derulării contractului de concesiune, în faza desfășurării activităților propuse cad în sarcina concesionarului, motiv pentru care acesta va obține pe cheltuielile sale avize, acorduri și autorizații de funcționare pe care are obligația să le respecte.

Nerespectarea acestora atrage după sine sancționarea și/sau aplicarea de către factorii interesați de amenzi contravenționale.

Pentru diminuarea la minimum a impactului realizării construcției noului aeroport asupra mediului, se va asigura impermeabilizarea platformelor organizării de șantier și amenajarea unui sistem de colectare a apelor pluviale și uzate din cadrul șantierului. De asemenea, stocarea carburanților, uleiurilor și materiilor prime care intră în procesul de fabricare a materialelor de construcții (asfalt, beton) este necesar a se face în rezervoare etanșe. Pentru evitarea producerii de accidente este recomandat a se stabili accesul vehiculelor la combustibil și la instalațiile de producere a mixturii asfaltice sau betonului după un flux prestabilit. Deșeurile provenite din scurgerile accidentale de pe platforma organizării de șantier pot fi colectate și deversate într-un separator de grăsimi.

Apele uzate menajere, tehnologice și apele pluviale rezultate de pe amplasamentul organizării de șantier vor fi colectate în fose septice care vor fi vidanjate și transportate apoi la rețeaua de canalizare.

Sursele de poluare pentru flora și fauna specifice perioadei de construcție sunt emisiile de poluanți și zgomotul generat de traficul de șantier. Amplasarea construcțiilor și funcționarea ulterioară a obiectivului se va face cu aplicarea legislației în vigoare privind protecția factorilor de mediu. Nu se vor desfășura activități în zonă care să polueze aerul, apa și solul.

Operaționalizarea aeroportului va conduce la creșterea nivelului de zgomot în zonă, fapt cauzat de suplimentarea traficului auto la care se va adăuga cel al aeronavelor. În acest sens pentru aeroporturi se întocmesc hărți de zgomot iar ulterior planuri acțiune pentru combaterea acestuia.

Odată cu operaționalizarea aeroportului și a hangarului de mentenanță se vor genera o serie de deșeuri (deșeuri periculoase-uleiuri, vopsele, lubrefianți) care trebuie gestionate corespunzător. Astfel este necesară eliminarea prin firme specializate/autorizate. În caz de negestionare corespunzătoare pot genera o contaminare a solului și apei freactice subterane realizarea spațiilor asfaltate/betonate cu un grad de acoperire mare cu impact asupra dezvoltării vegetației.

Realizarea spațiilor asfaltate/betonate cu un grad de acoperire mare va avea impact asupra dezvoltării vegetației.

Din perspectiva mediului, acoperirea suprafețelor de teren cu suprafețe betonate va avea un impact asupra solului iar realizarea spațiilor de parcare implică și preluarea apelor pluviale potențial contaminate cu hidrocarburi, direcționarea acestora spre un decantor/separator produse petroliere care

În cazul unei funcționări normale contaminează factorul de mediu apă. Sistemul de drenaj existent urmează să fie evaluat în corelare cu toate studiile de mediu necesare.

Având în vedere că lucrările de construire nu se vor executa în imediata vecinătate a râului Ialomița, se consideră că perioada de execuție nu va avea un impact direct asupra calității apelor acestui râu.

Principalele surse potențiale de poluare a apelor de suprafață și subterane în perioada de operare a aeroportului sunt constituite din:

- manipularea și depozitarea carburanților de aviație și auto;
- operațiunile de alimentare a avioanelor;
- operațiunile de degivrare a pistei și a aeronavelor;
- apele pluviale colectate de pe platformă și pistă și potențial poluate;
- apele uzate menajere rezultate din exploatarea clădirilor operaționale, precum și cele colectate de la aeronave;
- apele uzate industrial;
- manipularea și depozitarea necorespunzătoare a deșeurilor și substanțelor periculoase.

În ce privește aerul, sursele de poluare a aerului vor fi diferențiate în funcție de specificul lucrărilor, și anume vor fi constituite din activitatea desfășurată în cadrul organizării de șantier, gropilor de împrumut, pe amplasamentul lucrării, lucrările de dezafectare, precum și traficul pe drumurile de acces la amplasament.

În perioada de operare a aeroportului, principalele surse de poluare a aerului vor fi reprezentate de: traficul aerian, traficul mijloacelor auto de transport intern (inclusiv mașinile care deservește aeronavele), traficul mașinilor de transport pasageri și al personalului care activează în aeroport (circa 30 persoane), funcționarea centralei termice, funcționarea depozitului de carburanți.

În ce privește solul, sursele de poluare sunt reprezentate în timpul construcției de:

- evacuări de ape uzate neepurate;
- poluări cu hidrocarburi;
- surse difuze, constând în activități de tip șantier, depozite intermediare, care în condiții de precipitații abundente generează poluanți foarte greu controlabili atât pentru apă, cât și pentru sol și aer;
- demolarea construcțiilor existente.

Sursele de poluare cu impact asupra florei și faunei pe timpul construcției obiectivului:

- emisiile de poluanți și zgomotul generate de traficul de șantier: mașini grele care transporta pământ pentru terasamente, balast, carburanți, beton, prefabricate, muncitori la punctele de lucru, etc;
- emisiile de poluanți și zgomotul rezultate din activitatea utilajelor de construcție în zona fronturilor de lucru: buldozere, încărcătoare, compactoare, repartizoare etc; emisiile de poluanți și zgomotul rezultate din activitatea care se desfășoară în organizările de șantier: stațiile de asfalt, stațiile de betoane, manevrarea materialelor de construcții etc.

Pe perioada de execuție a lucrărilor, sectorul de populație afectat este cel reprezentat de locuitorii așezărilor traversate de drumurile tehnologice, precum și de proprietarii terenurilor din imediata vecinătate a organizării de șantier.

Între măsurile speciale pentru protecția mediului care vor trebui luate pe durata execuției lucrărilor la proiect amintim:

- Etanșeizarea atentă a tuturor rezervoarelor de stocare a combustibililor și carburanților;
- Depozitarea în spații închise a oricărui material sensibil la acțiunea apei, utilizat în timpul execuției construcțiilor ;
- Preluarea de către stația de epurare a apei a apelor uzate din zonă crescând în acest fel gradul de protecție a mediului;
- Folosirea oricăror substanțe toxice în procesul de construcție se va face doar după obținerea aprobărilor necesare, funcție de caracteristicile acestora, inclusiv măsurile de depozitare;
- Depozitarea substanțelor inflamabile sau explozive se va face cu respectarea strictă a normelor legale specifice;
- Manipularea combustibililor se va face astfel încât să se evite scăpările și împrăștierea acestora pe sol;
- Manipularea materialelor, a pământului și a altor substanțe folosite astfel încât să se evite dizolvarea și antrenarea lor de către apele de precipitații;
- Înlocuirea foselor utilizate în mod obișnuit în timpul executării lucrărilor cu toalete tip cabine ecologice;
- Orice activitate sau lucrare prin care se va afecta dinamica naturală a apelor va fi realizată doar după obținerea aprobărilor din partea organelor abilitate;
- Pe toată durata lucrărilor de epuismențe se va evita antrenarea și descărcarea particulelor solide;
- Adoptarea de măsuri pentru evitarea eroziunii hidraulice a suprafețelor excavate sau a depozitelor temporare de pământ și a materialelor solubile sau antrenabile de curenții de apă;
- Elaborarea unui plan de management de mediu care va include soluții operative pentru intervenția în cazul unor scurgeri accidentale semnificative de compuși chimici lichizi, antrenabili în subteran sau în corpurile de apă de suprafață;
- Colectarea și descărcarea tuturor deșeurilor lichide conform indicatorilor de calitate ai acestora;
- Pentru prevenirea poluării aerului, lucrările de organizare a șantierului trebuie să fie corect concepute și executate, cu dotări moderne în baracamente și instalații, care să reducă emisia de noxe în aer, apă și pe sol;
- La ieșirea din excavație se va instala structura tip portal care va pulveriza pe pământul din autobasculantele care vor trece pe sub ele, apă, pentru a forma o crustă, care va împiedica antrenarea pământului de vânt sau datorită circulației în perioada de transport,
- Pentru perioada de iarnă, parcurile de utilaje și mijloace de transport vor fi dotate cu roboți electrici de pornire, pentru a se evita evacuarea de gaze de eșapament pe timpul unor demarări lungi sau dificile. Asemenea instalații se vor prevedea și la punctele de lucru.
- Utilajele și mijloacele de transport vor fi verificate periodic în ceea ce privește nivelul de monoxid de carbon și concentrațiile de emisii în gazele de eșapament și vor fi puse în funcțiune numai după remedierea eventualelor defecțiuni.

Toate măsurile de protecție a mediului și populației vor trebui evidențiate în raportul privind studiul de evaluare a impactului asupra mediului care se va elabora pentru proiectul de dezvoltare a aeroportului.

Principalele efecte de mediu ale aviației sunt cele legate de zgomot și emisii. Emisiile de CO₂ sunt pe departe cele mai mari dintre toate. Estimările indică faptul că aviația produce 2-3% dintre emisiile de CO₂ iar prognozele estimează că acestea vor fi în jur de 4% în 2050.

Noul aeroport de la Alexeni va utiliza tehnologii ecologice pentru a asigura calitatea mediului interior și exterior, va gestiona judicios resursele naturale și va promova generarea de energie curată necesară funcționării terminalelor de pasageri și mărfuri. Design-ul aeroportului arhitectural se va adapta cerințelor impuse de evoluția tehnologică în domeniul aeronauticii. De asemenea, creșterea permanentă a traficului aerian impune programului un grad mare de flexibilitate în ceea ce privește structurarea spațiilor și posibilitatea de extindere în timp. Proiectul noului aeroport va trebui să găsească modalitățile prin care să illustreze această flexibilitate impusă de cerințele moderne.

Proiectul de dezvoltare regional Alexeni se va realiza cu respectarea prevederilor legale la nivel național și european în domeniul protecției mediului pentru infrastructurilor aeroportuare.

- HG nr. 1074/05.09.2007 Hotărârea Guvernului privind interzicerea operării pe aeroporturile din România a avioanelor civile care nu îndeplinesc standardele specificate în partea a II-a cap. 3 volumul I din anexa 16 la Convenția privind aviația civilă internațional, publicată în MO nr. 628 din 13 septembrie 2007
- OMTI nr. 169/11.03.2011 Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii pentru aprobarea Planului național de acțiune privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în domeniul aviației civile pentru perioada 2011-2020, publicat în MO nr. 541 din 01 august 2011
- HG nr. 780/14.06.2006 Hotărârea Guvernului privind stabilirea schemei de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră, modificată și completată prin:
 - Hotărârea Guvernului nr. 133/2010, publicată în MO, Partea I nr. 155 din 10.03.2010
 - Hotărârea Guvernului nr. 399/2010, publicată în MO, Partea I nr. 286 din 30.04.2010
 - Hotărârea Guvernului nr. 1300/2010, publicată în MO, Partea I nr. 874 din 28.12.2010
 - OUG nr. 115/2011, publicată în MO, Partea I nr. 926 din 28.12.2011
 - Hotărârea Guvernului nr. 204/2013, publicată în MO, Partea I nr. 248 din 30.04.2013
- OMT nr. 1261/30.11.2007, ediția 03/2007 - Ordin al Ministrului Transporturilor pentru aprobarea reglementării aeronautice civile române RACR-PM "Protecția Mediului"
- RACR-PM "Protecția Mediului", Ediția 03/2007 Reglementare aeronautică civilă română "Protecția Mediului"
- PIAC-PM-EATU, editia 02/2013 „Emiterea Autorizațiilor pentru Utilizarea Temporară, pe aeroporturile din România, pentru avioanele civile subsonice cu reacție, care nu corespund standardelor de zgomot OACI din Anexa 16, Vol. I, Partea a II-a, Capitolul 3
- Decizia (UE) 2016/915 a Consiliului din 30.05.2016 privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în ceea ce privește un instrument internațional care urmează să fie elaborat în cadrul organelor OACI și care vizează punerea în aplicare, începând cu 2020, a unei măsuri unice globale bazate pe piață pentru emisiile generate de aviația internațională modificată prin:
 - Decizia (UE) 2020/768 a Consiliului din 9.06.2020

- Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului și al Consiliului din 10.03.2004 de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic European (regulament-cadru), modificat de:
 - Regulamentul (CE) nr. 1070/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21.10.2009
- Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului și al Consiliului din 10.03.2004 privind furnizarea serviciilor de navigație aeriană în Cerul Unic European, modificat de:
 - Regulamentul (CE) nr. 1070/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21.10.2009
- Regulamentul (CE) nr. 748/2009 al Comisiei din 05.08.2009 (consolidat) privind lista operatorilor de aeronave care au efectuat o activitate de aviație menționată în anexa I la Directiva 2003/87/CE la 1 ianuarie 2006 sau ulterior, specificând statul membru de administrare pentru fiecare operator de aeronave, modificat de:
 - Regulamentul (UE) nr. 82/2010 al Comisiei din 28.01.2010
 - Regulamentul (UE) nr. 115/2011 al Comisiei din 02.02.2011
 - Regulamentul (UE) nr. 394/2011 al Comisiei din 20.04.2011
 - Regulamentul (UE) nr. 100/2012 al Comisiei din 03.02.2012
 - Regulamentul (UE) nr. 109/2013 al Comisiei din 29.01.2013
 - Regulamentul (UE) nr. 815/2013 al Comisiei din 27.08.2013
 - Regulamentul (UE) nr. 100/2014 al Comisiei din 05.02.2014
 - Regulamentul (UE) nr. 180/2015 al Comisiei din 09.02.2015
 - Regulamentul (UE) nr.2016/282 al Comisiei din 26.02.2016
- Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013 al Comisiei din 03.05.2013 de instituire a unui sistem de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru funcțiile de rețea
- Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 391/2013 al Comisiei din 03.05.2013 de stabilire a unei scheme comune de tarificare pentru serviciile de navigație aeriană
- Regulamentul (UE) nr. 525/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 21.05.2013 privind un mecanism de monitorizare și de raportare a emisiilor de gaze cu efect de seră, precum și de raportare, la nivel național și al Uniunii, a altor informații relevante pentru schimbările climatice și de abrogare a Deciziei nr. 280/2004/CE, modificat prin:
 - Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr.749/2014 din 30.06.2014
- Regulamentul (UE) nr.389/2013 al Comisiei din 02.05.2013 de creare a registrului Uniunii în conformitate cu Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului și cu Deciziile nr. 280/2004/CE și nr. 406/2009/CE ale Parlamentului European și ale Consiliului și de abrogare a Regulamentelor (UE) nr. 920/2010 și (UE) nr. 1193/2011 ale Comisiei, modificat prin:
 - Regulamentul R1844/2015 al Comisiei din 15.07.2015
- Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13.10.2003 de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității și de modificare a Directivei 96/61/CE a Consiliului modificată prin:
 - Directiva 2004/101/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27.10.2004
 - Directiva 2008/101/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19.11.2008
 - Regulamentul (CE) nr. 219/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 11.03.2009
 - Directiva 2009/29/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23.04.2009
 - Decizia nr. 1359/2013/UE din 17.12.2013

- Regulamentul (UE) nr. 421/2014 din 16.04.2014
- Decizia (UE) 2015/1814 din 06.10.2015
- Regulamentul (UE) 2017/2392 din 13.12.2017
- Directiva (UE) 2018/410 din 14.03.2018
- Regulamentul Uniunii Europene (UE) nr. 601/2012 al Comisiei din 21.06.2012 (consolidat) privind monitorizarea și raportarea emisiilor de gaze cu efect de seră în conformitate cu Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului modificat prin:
 - Rectificare la Regulamentul (UE) nr. 601/2012 (15.12.2012)
 - Regulamentul (UE) nr. 206/2014 din 04.03.2014
 - Regulamentul (UE) nr. 743/2014 din 09.07.2014
 - Regulamentul de punere in aplicare (UE) nr. 2018/2066 din 19.12.2018
- Regulamentul (UE) nr. 1031/2010 al Comisiei din 12.11.2010 (consolidat) privind calendarul, administrarea și alte aspecte ale licitării certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră în temeiul Directivei 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității, modificat prin:
 - Regulamentul (UE) nr. 1210/2011 al Comisiei din 23.11.2011
 - Regulamentul (UE) nr. 784/2012 al Comisiei din 30.08.2012
 - Regulamentul (UE) nr. 1042/2012 al Comisiei din 07.11.2012
 - Regulamentul (UE) nr. 1043/2013 al Comisiei din 13.11.2013
 - Regulamentul (UE) nr. 176/2014 al Comisiei din 25.02.2014
- Regulamentul (UE) nr. 421/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 16.04.2014 (consolidat) de modificare a Directivei 2003/87/CE de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității în vederea punerii în aplicare, din 2020, a unui acord internațional privind aplicarea unei măsuri unice globale bazate pe piață pentru emisiile generate de aviația internațională
- Regulamentul (UE) nr. 558/2014 al Consiliului din 06.05.2014 privind înființarea întreprinderii comune Clean Sky 2
- Regulamentul (UE) nr. 598/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 16.04.2014 de stabilire a normelor și a procedurilor cu privire la introducerea restricțiilor de operare referitoare la zgomot pe aeroporturile din Uniune în cadrul unei abordări echilibrate și de abrogare a Directivei 2002/30/CE
- Regulamentul (UE) nr. 749/2014 al Comisiei din 30.06.2014 privind structura, formatul, procedurile de transmitere și revizuirea informațiilor raportate de statele membre în temeiul Regulamentului (UE) nr. 525/2013 al Parlamentului European și al Consiliului
- Recomandarea Comisiei nr. 2012/C 228/01 privind implementarea planurilor și obiectivelor de performanță în concordanță cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii Europene adoptate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 691/2010 și pregătirea celei de a doua perioade de referință privind performanța, publicat în JO al UE seria C228/1 din 26 iulie 2012
- Recomandarea Comisiei nr. 2011/C 348/01 privind revizuirea obiectivelor cuprinse în planurile de performanță adoptate în temeiul Regulamentului (UE) nr. 691/2010 al Comisiei, publicat în JO al UE seria C348/1 din 23 nov. 2011
- Comunicarea Comisiei către Parlamentul European în conformitate cu articolul 294 alineatul (6) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene privind adoptarea unui Regulament al

Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a normelor și procedurilor cu privire la introducerea de restricții de operare referitoare la zgomot pe aeroporturile din Uniune în cadrul unei abordări echilibrate și de abrogare a Directivei 2002/30/CE a Parlamentului European și a Consiliului

- Decizia de punere în aplicare (UE) nr.389/2014 a Comisiei din 23.06.2014 privind emisiile istorice suplimentare din aviație și certificatele suplimentare acordate sectorului aviației pentru a se ține seama de aderarea Croației la Uniunea Europeană

II.3 Obligatorietatea asigurării exploatarei în regim de continuitate și permanență

Concesionarul este obligat să asigure exploatarea în regim de continuitate și permanență a bunurilor proprietate publică aferente obiectivului de investiții proiect de dezvoltare regională Alexeni concesionate pe durata contractului de concesiune.

II.4 Interdicția subconcesionării bunului concesionat

Este interzisă subconcesionarea în totalitate sau în parte a bunurilor proprietate publică aferente obiectivului de investiții Proiect de dezvoltare regională Alexeni concesionate. După finalizarea procedurii de licitație și încheierea contractului de concesiune, concesionarul are obligația de a exploata în mod direct, pe riscul și răspunderea sa bunurile proprietate publică aferente obiectivului de investiții proiect de dezvoltare regională Alexeni ce fac obiectul concesiunii.

II.5 Condițiile în care concesionarul poate închiria bunul concesionat pe durata concesiunii

Concesionarul are dreptul de a închiria bunurile proprietate publică concesionate, aferente obiectivului de investiții Proiect de dezvoltare regională Alexeni, cu respectarea prevederilor legale în vigoare și doar dacă activitățile de închiriere servesc dezvoltării și funcționării obiectivelor proiectului de dezvoltare regională Alexeni.

II.6 Durata concesiunii

Durata concesiunii este de 49 de ani. Durata contractului de concesiune poate fi prelungită prin legi speciale, conform prevederilor OUG nr. 57/2019 privind Codul Administrativ.

Astfel cum a fost deja precizat la secțiunea referitoare la estimarea veniturilor obiectivului investițional – Aeroport de importanță regională Alexeni, pentru a asigura posibilitatea de recuperare a investiției, trebuie prevăzut un număr de 49 de ani pentru concesionare, cu posibilitatea de a prelungi acest termen prin legi speciale, în raport de durata de recuperare a investiției pentru concesionar, durată care s-ar putea prelungi cu circa jumătate din perioada inițială a concesionării.

Clasificarea mijloacelor fixe utilizate în economie și duratele normale de funcționare ale acestora corespund cu duratele de amortizare în ani, aferente regimului de amortizare linear, în Catalogul mijloace fixe 2019 și durate normale de funcționare Astfel, pentru piste pentru aeroporturi și platforme de staționare pentru avioane și autovehicule, construcții aeroportuare, durata de amortizare este cuprinsă între 32 – 48 de ani.

Luând în considerare că pentru implementarea proiectului investițional de la Alexeni vor fi necesari circa 6 ani, se propune ca durata inițială a concesionării bunurilor proprietate publică de la Alexeni să fie de 49 de ani cu posibilitatea de prelungire prin legi speciale, astfel încât să se asigure recuperarea costurilor de investiție pentru concesionar cu cel puțin jumătate din durata inițială, ceea ce va conduce la o durată

totală a concesiunii de 73 de ani. Această prelungire a duratei concesiunii va putea fi realizată doar pe baza unor legi special, așa cum o impune O.U.G. 57/2019 privind Codul Administrativ.

II.7 Redevența minimă și modul de calcul al acesteia

Valoarea minimă a redevenței anuale stabilite în cadrul studiului de oportunitate este de 4.108.276,51 lei/an fără TVA.

Valoarea de piață la momentul concesiunii bunurilor proprietate publică de la Alexeni este de 102.706.912,85 lei.

Bunurile (construcții + teren) de pe amplasamentului fostului Aerodrom Alexeni, aflate în patrimoniul Consiliului Județean Ialomița au o valoare de inventar la momentul preluării din 2017 (valoare rezultată unei evaluări autorizate efectuate în 2014 când bunurile erau în proprietatea statului) dar și o valoare evaluată autorizat la nivelul anul 2018. Valoarea evaluată la nivelul anulului 2018 este de circa 3,5 ori mai redusă decât valoarea de inventar din 2017, așa cum reiese și din tabelul 11 - *Valoare de inventar bunuri – valoare evaluată*. Considerăm că valoarea bunurilor evaluată la nivelul anulului 2018 este subevaluată mai ales din punctul de vedere al construcțiilor care au avut anterior funcțiuni speciale (pista și căile de rulare). Dat fiind nivelul de conservare în zonă, acestea nu au înregistrat deteriorări importante în ultimii ani de la evaluarea anterioară. Potențialul bunurilor de la Alexeni (și în primul rând al terenului) pentru dezvoltarea unui proiect investițional care să conducă la o dezvoltare zonală impune luarea în considerare a unei valori mai mari a bunurilor pentru calculul redevenței. Potențialul de utilizare al terenului și bunurilor care mai pot fi reabilitate pentru dezvoltarea zonei, este elementul esențial care le conferă o valoare mai mare. Din acest considerent, pentru calculul redevenței s-a utilizat valoarea cea mai mare, respectiv valoarea bunurilor de inventar, o evaluare judicioasă asupra bunurilor.

Pentru terenuri libere baza legală a calculului taxei de redevență ca urmare a concesiunii este legea 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții actualizată prin Legea 127/2013 privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 121/2011 pentru modificarea și completarea unor acte normative prevede la:

“Art. 17.- Limita minimă a prețului concesiunii se stabilește, după caz, prin hotărârea consiliului județean, a Consiliului General al Municipiului București sau a consiliului local, astfel încât să asigure recuperarea în 25 de ani a prețului de vânzare al terenului, în condiții de piață, la care se adaugă costul lucrărilor de infrastructură aferente.”

Ținând cont de prevederile legislației în vigoare la data întocmirii raportului de evaluare, rezultă ca **taxa de redevență anuală** în cazul concesiunii calculată pentru 49 de ani (perioada inițială a concesiunii) este de:

$$102.706.912,85 \text{ lei} / 25 \text{ ani} = \mathbf{4.108.276,51 \text{ lei/an}}$$

Taxa de redevență calculată este aferentă atât concesiunii terenului liber, cât și a clădirilor și construcțiilor existente la data evaluării. Această valoare a taxei de redevență reprezintă valoarea minimă pe care trebuie să o plătească concesionarul bunurilor de la Alexeni concedentului Consiliul Județean Ialomița.

Prețul de pornire la licitație va fi de 4.108.276,51 lei/an, dar pentru a veni în sprijinul investitorilor, Consiliul Județean Ialomița în calitate de concedent, acordă următoarea facilitate fiscală concesionarului (oferantului câștigător) în sensul că valoarea redevenței plătite pe an va fi de **10% din valoarea redevenței pe an oferată de ofertantul câștigător**, pana la finalizarea lucrărilor de execuție, **dar nu mai mult de 6 ani pentru investiția în aeroportul de importanță regională**. Dacă la sfârșitul perioadei stabilite de 6 ani investitorul nu va finaliza investiția (finalizarea lucrărilor de execuție la investiția de baza) care a făcut obiectul contractului de concesiune, acesta va plăti Consiliului Județean Ialomița întreaga valoare a redevenței pentru această perioadă.

După încheierea contractului de concesiune, ofertantul câștigător are obligația pentru restul de 90% din valoarea redevenței pe anul în curs, de a constitui garanție pentru această sumă printr-un instrument de garantare emis de o instituție de credit din România sau din alt stat sau de o societate de asigurări, în condițiile legii, autorizată să emită asemenea garanții pe teritoriul Uniunii Europene sau (pentru celelalte societăți) cotate cel puțin cu ratingul BBB-/Baa3 sau echivalent.

Aceasta va fi irevocabilă și va prevedea că plata sumei datorate de concesionar se va executa necondiționat, respectiv la prima cerere a concedentului, pe baza declarației acestuia cu privire la culpa concesionarului.

Instrumentul de garantare va fi întocmit pentru suma aferentă primului an de concesiune la valoarea de 90% din valoarea redevenței oferite, urmând a fi prelungită anual și actualizată cu valoarea de 90% din redevența corespunzătoare fiecărui an. Valabilitatea instrumentului de garantare încheiat pentru ultimul an va fi de 14 luni.

Redevența pe care concesionarul trebuie să o plătească concedentului, odată ce aeroportul va fi operațional, după efectuarea lucrărilor de investiții la obiectivele aferente Proiectului de dezvoltarea regională Alexeni, va reprezenta 6% din totalul veniturilor brute înregistrate de aeroport dar nu mai puțin de valoarea oferită a redevenței. Același procent de 6% din venituri pentru constituirea redevenței se aplică și pentru venituri înregistrate din funcționarea centrului de instruire sintetică pentru piloți – simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320 și hangarului de mentenanță de nivel complex și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc, în cazul dezvoltării și acestor obiective investiționale de către ofertant.

II.8 Natura și cuantumul garanțiilor solicitate de concedent

Garanția de participare la licitația publică

Garanția de participare la licitația pentru concesionarea bunurilor este stabilită la suma de 100.000 lei (prin raportare la nivelul minim stabilit al redevenței în cadrul studiului de oportunitate, aproximativ 2,44 % din acesta).

Garanția poate fi constituită în una din metodele:

- Scrisoare de garanție bancară;
- Ordin de plată în contul RO 67TREZ3915006XXX000121 deschis la Trezoreria Municipiului Slobozia.

Neconstituirea garanției de participare până la data și ora limită de depunere a ofertelor, atrage după sine descalificarea ofertantului. Ofertantul va pierde garanția de participare dacă își reține oferta

înainte de desemnarea câștigătorului. Garanția de participare se restituie, la cererea scrisă a ofertanților, în termen de 7 zile de la semnarea contractului de concesiune cu ofertantul declarant câștigător, în baza unei solicitări scrise depuse la sediul Consiliului Județean Ialomița.

De asemenea, constituirea garanției după semnarea contractului de concesiune de către ofertantul declarant câștigător în termen de maxim **60 de zile** de la data semnării acestuia, atrage după sine restituirea garanției de participare pentru ofertantul declarant câștigător.

Garanția de bună execuție

Concesionarul are obligația ca în termen de 60 de zile de la data semnării contractului de concesiune, să constituie garanția de bună execuție a contractului, în cuantum de 10% din valoarea anuală a redevenței oferite. Suma depusă drept garanție va fi indexată, începând cu al doilea an contractual, cu indicele de inflație anual comunicat de Institutul Național de Statistică.

Garanția de bună execuție se constituie printr-un instrument de garantare emis de o instituție de credit din România sau din alt stat sau de o societate de asigurări, în condițiile legii, autorizată să emită asemenea garanții pe teritoriul Uniunii Europene sau (pentru celelalte societăți) cotate cel puțin cu ratingul BBB-/Baa3 sau echivalent.

II.9 Condițiile speciale impuse de natura bunurilor ce fac obiectul concesiunii, cum sunt: protejarea secretului de stat, materiale cu regim special, condiții de siguranță în exploatare, condiții privind folosirea și conservarea patrimoniului sau cele privind protejarea și punerea în valoare a patrimoniului cultural național, după caz, protecția mediului, protecția muncii, condiții impuse de acordurile și convențiile internaționale la care România este parte

Pe durata contractului de concesiune, Concesionarul va avea obligația protejării domeniului public a Consiliului Județean Ialomița și punerea în valoare a acestuia, precum și protecția și conservarea mediului natural și construit în conformitate cu reglementările legale în vigoare.

Concesionarul este obligat ca pe durata exploatării bunurilor ce fac obiectul concesiunii și realizării investițiilor să respecte condițiile privind protecția muncii.

Concesionarul este obligat să asigure condițiile de siguranță în exploatare ale obiectivelor investiției.

Concesionarul se obligă să folosească bunul concesionat cu prudența și diligența unui bun proprietar, conform obiectivelor concedentului, fără a diminua în orice mod potențialul și valoarea socio-economică a bunurilor oferite în concesiune.

Proiectul de dezvoltare regional Alexeni se va realiza cu respectarea prevederilor legale la nivel național și european în domeniul protecției mediului pentru infrastructurilor aeroportuare menționate la punctul II.2 din prezentul caiet de sarcini și a oricăror altor prevederi legale aplicabile în domeniu.

III. Condițiile de valabilitate pe care trebuie să le îndeplinească ofertele

III.1 Oferta va fi transmisă (depusă) până la data și ora din anunțul de licitație, riscurile legate de transmiterea ofertei, inclusiv forța majoră, cad în sarcina persoanei interesate.

III.2 Ofertantul trebuie să ia toate măsurile astfel încât oferta să fie primită și înregistrată de către concedent până la data și ora limită pentru depunere, adică până la data și ora stabilite în anunțul de participare pentru desfășurarea licitației de concesiune.

III.3 Oferta depusă la o altă adresă a concedentului decât cea stabilită în anunțul concesiunii sau după expirarea datei limită pentru depunere se returnează nedeschisă. Conținutul ofertelor este confidențial până la data stabilită pentru deschiderea acestora, concedentul urmând a lua cunoștință de conținutul respectivelor oferte numai după această dată.

III.4 La procedură pot participa persoane juridice române și străine cu participație de capital autohton, străin sau mixt, asocieri de persoane juridice române și străine cu participație de capital autohton, străin sau mixt, consorții de societăți comerciale și care îndeplinesc condițiile de înscriere și calificare solicitate prin documentația de atribuire, având experiență de minim 20 de ani în management aeroportuar și minim 10 ani în formare de personal personalul aeronautic civil navigant, și o cifră de afaceri medie de minim 169.400.000,00 lei în ultimii 2 ani.

III.5 Ofertele vor fi redactate obligatoriu în limba română. Orice document din cadrul ofertei emis în altă limbă decât limba română, va fi depus împreună cu traducerea autorizată. La data deschiderii ofertelor, documentele depuse trebuie să fie în termen.

III.6 Ofertele se depun la sediul concedentului - Consiliul Județean Ialomița Mun. Slobozia, Piața Revoluției nr. 1, jud. Ialomița în două plicuri sigilate, unul exterior și unul interior, care se înregistrează de concedent, în ordinea primirii lor, în registrul Oferte, precizându-se data și ora.

III.7 Oferta va fi depusă în **2(două) exemplare** din care 1(unu exemplar) original și 1(unu) exemplar copie în două plicuri închise și sigilate, unul exterior care va conține documentele prevăzute în instrucțiunile privind modul de elaborare și prezentare a ofertelor și unul interior care va conține oferta propriu-zisă semnată de ofertant. Fiecare exemplar al ofertei trebuie să fie semnat de către ofertant.

III.8 Oferta este valabilă **90 de zile** de la data limită de depunere a ofertelor stabilită prin anunțul de licitație și este confidențială până la deschiderea de către comisia de evaluare. Oferta are caracter obligatoriu din punct de vedere al conținutului, pe toată perioada de valabilitate stabilită de concedent.

III.9 Dovada constituirii garanției de participare la licitație va fi atașată plicului exterior. Neconstituirea garanției de participare până la data și ora limită de depunere a ofertelor, atrage după sine descalificarea ofertantului. Garanția de participare se restituie, la cererea scrisă a ofertanților, în termen de 7 zile de la semnarea contractului de concesiune cu ofertantul declarant câștigător, în baza unei solicitări scrise depuse la sediul Consiliului Județean Ialomița. Constituirea garanției de bună execuție după semnarea contractului de concesiune de către ofertantul declarant câștigător în termen de maxim **30 de zile** de la data semnării acestuia, atrage după sine restituirea garanției de participare pentru ofertantul declarant câștigător.

III.10 Fiecare participant poate depune doar o singură oferta.

III.11 Ofertele trebuie să respecte prevederile Caietului de Sarcini.

III.12 Procedura de licitație se poate desfășura numai dacă în urma publicării anunțului de licitație au fost depuse cel puțin două oferte valabile. În cazul în care în urma publicării anunțului de licitație nu au

fost depuse cel puțin două oferte valabile, concedentul este obligat să anuleze procedura și să organizeze o nouă licitație, cu respectarea procedurii în condițiile inițiale în termen de 20 de zile de la publicarea unui nou anunț. În cazul organizării unei noi licitații potrivit, procedura este valabilă în situația în care a fost depusă cel puțin o ofertă valabilă. În cazul în care, în cadrul celei de-a doua proceduri de licitație publică nu se depune nicio ofertă valabilă, concedentul anulează procedura de licitație. Pentru cea de-a doua licitație va fi păstrată documentația de atribuire aprobată pentru prima licitație.

III.13 Concedentul are obligația de a încheia contractul de concesiune de bunuri proprietate publică cu ofertantul a cărui ofertă a fost stabilită ca fiind câștigătoare. Prin excepție de la această prevedere, concedentul are dreptul de a anula procedura pentru atribuirea contractului de concesiune de bunuri proprietate publică, dacă ia această decizie înainte de data transmiterii comunicării privind rezultatul aplicării procedurii de atribuire și anterior încheierii contractului, în situația în care se constată încălcări ale prevederilor legale care afectează procedura de atribuire sau fac imposibilă încheierea contractului.

Procedura de atribuire se consideră afectată în cazul în care sunt îndeplinite în mod cumulativ următoarele condiții:

- a) în cadrul documentației de atribuire și/sau în modul de aplicare a procedurii de atribuire se constată erori sau omisiuni care au ca efect încălcarea principiilor pentru atribuirea contractului de concesiune de bunuri proprietate publică;
- b) concedentul se află în imposibilitate de a adopta măsuri corective, fără ca acestea să conducă, la rândul lor, la încălcarea principiilor pentru atribuirea contractului de concesiune de bunuri proprietate publică.

Concedentul are obligația de a comunica, în scris, tuturor participanților la procedura de atribuire, în cel mult 3 zile lucrătoare de la data anulării, atât încetarea obligațiilor pe care aceștia și le-au creat prin depunerea ofertelor, cât și motivul concret care a determinat decizia de anulare.

III.14 Dacă ofertantul câștigător nu semnează contractul de concesiune, după împlinirea unui termen de 20 de zile de la data la care concedentul a informat ofertantul despre alegerea ofertei sale sau nu se prezintă sau refuză să semneze procesul verbal de predare-preluare a bunurilor, licitația se anulează și se repetă după publicare unui nou anunț, în aceleași condiții, cu obligativitatea pentru respectivul ofertant de a plăti daune interese, constând din valoarea garanției de participare la licitație.

IV. Clauze referitoare la încetarea contractului de concesiune de bunuri proprietate publică

Contractului de concesiune a bunurilor proprietate publică aferente obiectivului de investiții proiect de dezvoltare regională Alexeni încetează în următoarele situații:

- a) la expirarea duratei stabilite în contractul de concesiune de bunuri proprietate publică, în măsura în care părțile nu convin, în scris, prelungirea acestuia în condițiile prevăzute de lege;
- b) în cazul în care interesul național sau local o impune, prin denunțarea unilaterală de către concedent, cu plata unei despăgubiri juste și prealabile în sarcina acestuia, în caz de dezacord fiind competentă instanța de judecată;
- c) în cazul nerespectării obligațiilor contractuale de către concesionar, prin reziliere de către concedent, cu plata unei despăgubiri în sarcina concesionarului;

d) în cazul nerespectării obligațiilor contractuale de către concedent, prin reziliere de către concesionar, cu plata unei despăgubiri în sarcina concedentului;

e) la dispariția, dintr-o cauză de forță majoră, a bunului concesionat sau în cazul imposibilității obiective a concesionarului de a-l exploata, prin renunțare, fără plata unei despăgubiri;

f) alte cauze de încetare a contractului de concesiune, fără a aduce atingere cauzelor și condițiilor reglementate de lege.

În situația prevăzută la lit. b), concedentul va notifica de îndată intenția de a denunța unilateral contractul de concesiune de bunuri proprietate publică și va face mențiune cu privire la motivele ce au determinat această măsură.

În cazul nerespectării din culpă a obligațiilor asumate de către una dintre părți prin contractul de concesiune de bunuri proprietate publică sau a incapacității îndeplinirii acestora, cealaltă parte este îndreptățită să solicite tribunalului în a cărui rază teritorială se află sediul concedentului să se pronunțe cu privire la rezilierea contractului, cu plata unei despăgubiri, dacă părțile nu stabilesc altfel.

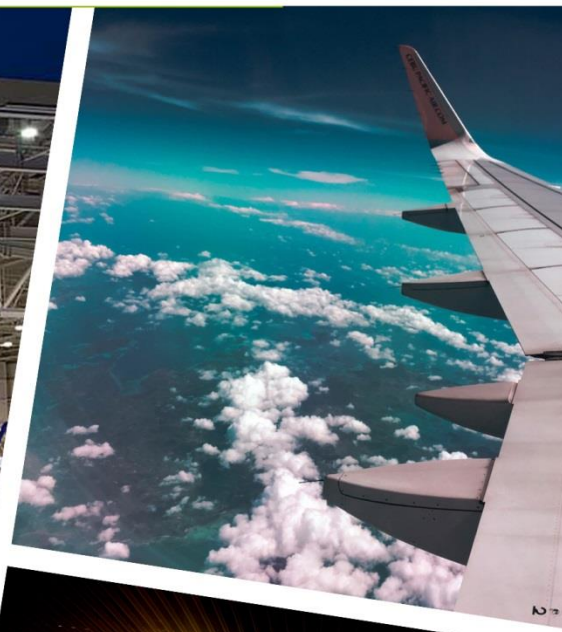
În cazul dispariției, dintr-o cauză de forță majoră, a bunului concesionat sau în cazul imposibilității obiective a concesionarului de a-l exploata, acesta va notifica de îndată concedentului dispariția bunului ori imposibilitatea obiectivă de exploatare a acestuia, declarând renunțarea la concesiune. Concedentul nu va putea fi obligat la plata vreunei despăgubiri pentru prejudiciile suferite de concesionar ca urmare a acestor situații.

Radierea din cartea funciară a dreptului de concesiune în situația prevăzută la lit. b) se efectuează în baza actului de denunțare unilaterală sau în baza hotărârii judecătorești definitive, în situația prevăzută la lit. c) și d), în baza declarației unilaterale de reziliere a concedentului sau concesionarului, iar în situația prevăzută la lit. e), în baza declarației unilaterale de renunțare la concesiune a concesionarului.

Servicii de elaborare a caietului de sarcini, a documentației de atribuire și a draft-ului de contract de concesiune în vederea concesiunii bunurilor proprietate publică aferente obiectivului de investiții proiect de dezvoltare regională Alexeni conform prevederilor Ordonanței de Urgență a Guvernului nr.57/2019 privind Codul Administrativ

**Elaborator:
CERTRANS LEVEL SRL**

**Beneficiar:
CONSILIUL JUDEȚEAN IALOMIȚA**



DOCUMENTAȚIA DE ATRIBUIRE

pentru

**Concesionarea bunurilor proprietate publică aferente obiectivului de investiții
Proiect de dezvoltare regională Alexeni conform prevederilor Ordonanței de Urgență
a Guvernului nr.57/2019 privind Codul Administrativ**

Contract de servicii nr. 12991/2020-1/22.06.2020 având ca obiect: Servicii de elaborare a caietului de sarcini, a documentației de atribuire și a draftului de contract de concesiune în vederea concesionării bunurilor proprietate publică aferente obiectivului de investiții proiect de dezvoltare regională Alexeni conform prevederilor Ordonanței de Urgență a Guvernului nr.57/2019 privind Codul Administrativ și să asiste Achizitorul pe perioada derulării licitației publice în vederea concesionării

COLECTIV DE ELABORARE

Director General ing. Răzvan NOVASELIV

Administrator ing. Ana-Brîndușa COCU

Responsabili lucrare

ing. Răzvan NOVASELIV

ing. Ana-Brîndușa COCU

ing. Cristina MANOLE

P.R. Andrei COCU

Cuprins

Secțiunea I - Informații generale privind concedentul, precum: numele/denumirea, codul numeric personal/codul de identificare fiscală/altă formă de înregistrare, adresa/sediul, datele de contact, persoana de contact.....	8
Secțiunea II – Instrucțiuni privind organizarea și desfășurarea procedurii de concesionare.....	9
Secțiunea III - Caietul de sarcini al Concesionării bunurilor proprietate publică aferente obiectivului de investiții Proiect de dezvoltare regională Alexeni conform prevederilor Ordonanței de Urgență a Guvernului nr.57/2019 privind Codul Administrativ.....	17
Introducere.....	17
I Informații generale privind obiectul concesiunii.....	18
I.1 Descrierea și identificarea bunurilor care urmează să fie concesionate.....	18
I.2 Destinația bunurilor ce fac obiectul concesiunii	53
I.2.1 Aeroport de importanță regională Alexeni	57
I.2.1.1 Activitățile, studii și etapele necesare pentru dezvoltarea aeroportului	57
I.2.1.2 Caracteristicile principale ale componentelor Aeroportului de importanță regională.....	61
I.2.1.3 Managementul aeroportuar.....	70
I.2.2 Centru de instruire sintetică pentru piloți - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320	72
I.2.3 Hangar de mentenanță de nivel complex pentru aeronave și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc	74
I.2.4 Durata estimativă de realizare a Proiectului de dezvoltare regională Alexeni	83
I.3 Condițiile de exploatare a concesiunii și obiectivele de ordin economic, financiar, social și de mediu urmărite de către concedent privind exploatarea eficace a bunurilor ce fac obiectul concesiunii.....	85
I.3.1 Condițiile de exploatare a concesiunii.....	85
I.3.2 Obiectivele de ordin economic, financiar, social și de mediu	87
II. Condiții generale ale concesiunii.....	100
II.1 Regimul bunurilor proprii, respectiv bunurile utilizate de concesionar în derularea concesiunii	100
II.2 Obligațiile privind protecția mediului, stabilite conform legislației în vigoare	101
II.3 Obligatorietatea asigurării exploatării în regim de continuitate și permanență	107
II.4 Interdicția subconcesionării bunului concesionat.....	107
II.5 Condițiile în care concesionarul poate închiria bunul concesionat pe durata concesiunii ...	107
II.6 Durata concesiunii	107
II.7 Redevența minimă și modul de calcul al acesteia	108
II.8 Natura și cuantumul garanțiilor solicitate de concedent	109

II.9 Condițiile speciale impuse de natura bunurilor ce fac obiectul concesiunii, cum sunt: protejarea secretului de stat, materiale cu regim special, condiții de siguranță în exploatare, condiții privind folosirea și conservarea patrimoniului sau cele privind protejarea și punerea în valoare a patrimoniului cultural național, după caz, protecția mediului, protecția muncii, condiții impuse de acordurile și convențiile internaționale la care România este parte	110
III. Condițiile de valabilitate pe care trebuie să le îndeplinească ofertele	111
IV. Clauze referitoare la încetarea contractului de concesiune de bunuri proprietate publică.....	112
Figura 1 - Perspectiva aeriană asupra ansamblului de bunuri de la Alexeni.....	114
Figura 2 - Dispunerea suprafețelor ce constituie terenul de la Alexeni	114
Figura 3 - Tarla 32, parcela C53, nr. cadastral 247, Tarla 40/1, parcela N182, nr. cadastral 248, Spațiu construit – neconstruit	114
Figura 4 - Imobile C1-C26, nr. cadastral 250- Spațiu construit-neconstruit.....	114
Figura 5 - Tarla 29, parcela 147, nr. cadastral 251, Spațiu construit – neconstruit	114
Figura 6 - Tarla 32, parcela C53, nr. cadastral 247, Tarla 40/1, parcela N182, nr. cadastral 248, Structura construcțiilor	114
Figura 7 -Imobile C1-C26, nr. cadastral 250, Structura construcțiilor	114
Figura 8 - Tarla 29, parcela 147, nr. cadastral 251, Structura construcțiilor	114
Figura 9 - Imagini pistă	114
Figura 10 – Imagini pistă și bretele.....	114
Figura 11 – Imagini canal pluvial	114
Figura 12 - Imagine hangar	114
Figura 13 - Imagine imobil C16 - construcție Corp administrativ.....	114
Figura 14 - Imagini imobil C10 - construcție Sala mese, P+S+M.....	114
Figura 15 - Imagini imobil C15 - construcție Dormitor, cu parter	114
Figura 16 - Imagini imobil C14 - construcție Dormitor, cu parter	114
Figura 17 – Imagini imobil C17 - Bloc școală, P+1	114
Tabel 1 - Bunuri Alexeni care nu se încadrează în infrastructura sistemului național de apărare.....	115
Tabel 2 - Categoriile de folosință imobil cu nr. cadastral 247	115
Tabel 3 - Categoriile de folosință imobil cu nr. cadastral 248	115
Tabel 4 - Categoriile de folosință imobil cu nr. cadastral 250	115
Tabel 5 - Categoriile de folosință imobil cu nr. cadastral 251	115
Tabel 6 - Destinație construcție imobile.....	115
Tabel 7 - Informatii privind suprafața construită în interiorul parcelei N147	115
Tabel 8 - Informatii privind Incinta cu construcții intravilan imobil 669 C1-C26.....	115

Tabel 9 - Informatii privind Parcela C53	115
Tabel 10 - Informatii privind Tarla 40/1, Parcela N 182	115
Tabel 11 - Valoare de inventar bunuri – valoare evaluată	115
Tabel 12 - Suprafețe aeroport terminal pasageri	115
Tabel 13 - Termene estimative dezvoltare Aeroport de importanță regională Alexeni	115
Tabel 14 - Termene estimative dezvoltare Centru sintetic de instruire dotat cu simulator și Hangar mentenanță complexă și centru de pregătire profesională tehnico-ingineresc	115
Tabel 15 - Volume de studii și construcții preliminare și costuri estimative.....	115
Tabel 16 - Venituri brute estimate anual pentru aeroport	115
Tabel 17 - Cheltuieli operaționale anuale aeroport	115
Tabel 18 - Estimarea traficului de pasageri, traficului de marfă și a numărului de aeronave pentru ani 1- 49 de ani operare	115
Tabel 19 - Estimarea veniturilor financiare nete aeroportului.....	115
Tabel 20 - Rata internă de rentabilitate a proiectului	115
Tabel 21 - Indicatori financiari Centru de instruire sintetică dotat cu simulator pentru Airbus A320 și Hangar de mentenanță de nivel complex și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc.	115
Secțiunea IV - Instrucțiuni privind modul de elaborare și prezentare a ofertelor	116
Secțiunea V - Informații detaliate și complete privind criteriile de atribuire aplicate pentru stabilirea ofertei câștigătoare, precum și ponderea lor.....	121
Secțiunea VI - Instrucțiuni privind modul de utilizare a căilor de atac.....	124
Secțiunea VII - Informații referitoare la clauzele contractuale obligatorii	125
CONTRACT DE CONCESIUNE.....	128
I. Părțile contractante.....	128
II. Obiectul contractului de concesiune.....	129
III. Termenul contractului de concesiune	131
IV. Redevența.....	131
V. Plata redevenței	132
VI. Documentele contractului.....	132
VII. Drepturile părților	132
VIII. Obligațiile părților.....	134
IX. Încetarea/reziliera contractului de concesiune.....	137
X. Garanția de bună execuție	138
XI. Clauze contractuale referitoare la obligațiile de mediu între Concedent și Concesionar... ..	139

XII.	Declarații și garanții	139
XIII.	Răspunderea contractuală. Despăgubiri	140
XIV.	Litigii	141

ANEXE

Anexa 1 – Anunț licitație de concesiune bunuri proprietate publică

Anexa 2 – Declarațiile membrilor comisiei de evaluare

Anexa 3 – Formulare

Anexa 4 – Model acord de asociere

**Secțiunea I - Informații generale privind concedentul, precum:
numele/denumirea, codul numeric personal/codul de identificare
fiscală/altă formă de înregistrare, adresa/sediul, datele de contact, persoana
de contact**

I.1. Denumirea: JUDEȚUL IALOMIȚA

I.2. Codul de identificare fiscală: 4231776

I.3. Adresa: Municipiul Slobozia, Piața Revoluției nr. 1

I.4. Cont: RO89TREZ39121A300530XXXX - Trezoreria Municipiului Slobozia

I.5. Date de contact: telefon nr. +40 243.230.200; +40 243.230.201, fax nr. +40 243.230.250; +40 243.232.100, email: cji@cicnet.ro

I.6. Persoana de contact:

Secțiunea II – Instrucțiuni privind organizarea și desfășurarea procedurii de concesiune

II. 1. Prin Hotărârea Consiliului Județean nr./...2020 s-a aprobat Studiul de oportunitate, întocmit în temeiul dispozițiilor Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul Administrativ în vederea concesiunii bunurilor proprietate publică aferente obiectivului de investiții proiect de dezvoltare regională Alexeni, bunuri identificate cu numerele cadastrale și numerele de carte funciară: 247– CF 20213, 248-CF 20211, 250-CF 20212, 251-CF 20214.

II. 2. Procedura

Atribuirea contractului de concesiune se va face prin procedura de licitație, cu respectarea prevederilor Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul Administrativ.

II. 3. Principiile atribuirii contractului de concesiune

Principiile care stau la baza atribuirii contractului de concesiune sunt:

- a) **transparența** - punerea la dispoziție tuturor celor interesați a informațiilor referitoare la aplicarea procedurii pentru atribuirea contractului de concesiune de bunuri proprietate publică;
- b) **tratamentul egal** - aplicarea, într-o manieră nediscriminatorie a criteriilor de atribuire a contractului de concesiune de bunuri proprietate publică;
- c) **proporționalitatea** - orice măsură stabilită de autoritatea publică este necesară și corespunzătoare naturii contractului;
- d) **nediscriminarea** - aplicarea de către autoritatea publică a aceluiași reguli, indiferent de naționalitatea participanților la procedura de atribuire a contractului de concesiune de bunuri proprietate publică, potrivit condițiilor prevăzute în acordurile și convențiile la care România este parte;
- e) **libera concurență** - asigurarea de către autoritatea publică a condițiilor pentru ca orice participant la procedura de atribuire să aibă dreptul de a deveni concesionar în condițiile legii, ale convențiilor și acordurilor internaționale la care România este parte.

II. 4. Publicarea anunțului de licitație

(1) Anunțul de licitație se publică în Monitorul Oficial al României, Partea a VI-a, într-un cotidian de circulație națională și într-unul de circulație locală și pe pagina de internet a Consiliului Județean Ialomița.

(2) Anunțul de licitație se trimite spre publicare cu **30 de zile** înainte de data limită pentru depunerea ofertelor. Această perioadă a fost stabilită ținând cont de complexitatea ofertei pentru atribuirea contractului de concesiune de bunuri proprietate publică și de cerințele specifice.

II. 5. Obținerea documentației de atribuire

(1) Orice persoană interesată are dreptul de a solicita și de a obține documentația de atribuire.

(2) Concedentul va pune documentația de atribuire la dispoziția persoanei interesate cât mai repede posibil, într-o perioadă care **nu va depăși 5 zile lucrătoare** de la primirea unei solicitări din partea acesteia.

(3) Persoana interesată are obligația de a depune diligențele necesare, astfel încât respectarea de către concedent a perioadei prevăzute la alin. (2) să nu conducă la situația în care documentația de atribuire să fie pusă la dispoziția sa cu mai puțin de 5 zile lucrătoare înainte de data limită pentru depunerea ofertelor.

(4) Pentru obținerea documentației de atribuire persoanele interesate vor înainta o solicitare scrisă către Consiliul Județean Ialomița. Costul unui exemplar al documentației de atribuire este de **500 lei** și poate fi achitat în numerar la casieria Consiliului Județean Ialomița, Piața Revoluției nr. 1, jud. Ialomița sau prin virament bancar în conturile RO87TREZ39121330250XXXXX, deschis la Trezoreria Municipiului Slobozia. Documentația de atribuire se va pune la dispoziție pe baza solicitării scrise și a dovezii achitării costului documentației.

II. 6. Clarificări

(1) Orice persoană interesată are dreptul de a solicita clarificări privind documentația de atribuire.

(2) Concedentul are obligația de a răspunde în mod clar, complet și fără ambiguități, la orice clarificare solicitată, într-o perioadă care nu va depăși **5 zile lucrătoare** de la primirea unei astfel de solicitări. Fără a aduce atingere acestor prevederi, concedentul are obligația de a transmite răspunsul la orice clarificare cu cel **puțin 5 zile lucrătoare** înainte de data-limită pentru depunerea ofertelor.

(3) Concedentul are obligația de a transmite răspunsurile însoțite de întrebările aferente către toate persoanele interesate care au obținut, în condițiile prezentei secțiuni, documentația de atribuire, luând măsuri pentru a nu dezvălui identitatea celui care a solicitat clarificările respective.

(4) În cazul în care solicitarea de clarificare nu a fost transmisă în timp util, punând astfel concedentul în imposibilitatea de a respecta termenul de răspuns la clarificări, acesta din urmă are totuși obligația de a răspunde la solicitarea de clarificare în măsura în care perioada necesară pentru elaborarea și transmiterea răspunsului face posibilă primirea acestuia de către persoanele interesate înainte de data limită de depunere a ofertelor.

II. 7. Condiții de participare/desfășurare

(1) La procedură pot participa persoane juridice române și străine cu participație de capital autohton, străin sau mixt, asocieri de persoane juridice române și străine cu participație de capital autohton, străin sau mixt, consorții de societăți comerciale și care îndeplinesc condițiile de înscriere și calificare solicitate prin documentația de atribuire, **având experiență de minim 20 de ani în management**

aeroportuar și minim 10 ani în formare de personal personalul aeronautic civil navigant, și o cifră de afaceri medie de minim 169.400.000,00 lei în ultimii 2 ani. Pentru transformarea în Lei din Euro se va utiliza cursul mediu pentru anul respectiv publicat pe site-ul www.bnr.ro. Pentru alte monede decat Euro, se transforma mai întâi în Euro, utilizându-se cursul mediu pentru anii **2018 și 2019**, apoi se transformă în Lei.

Aceste condiții eliminatorii de participare au fost raportate la natura și valoarea estimativă a investițiilor propuse a se realiza în cadrul contractului de concesiune.

- Dezvoltarea unui aeroport de importanță regională la Alexeni necesită o solidă experiență a ofertantului (viitorului concesionar) în domeniul managementului aeroportuar (coordonarea și conducerea activităților din cadrul unui aeroport) dovedită prin contracte anterioare similare a ofertantului și/sau a personalului propus de ofertant pentru dezvoltarea aeroportului și a celorlalte componente ale proiectului.
- Referitor la valoarea impusă a cifrei de afaceri aceasta este în corelație cu nivelul estimativ al investiției totale, eșalonat pe 6 ani, perioadă cât au fost estimate a dura construcția, dotarea și operaționalizarea/darea în folosință a celor trei componente ale proiectului de dezvoltare regional Alexeni (Aeroport de pasageri și cargo de importanță regional, centru de instruire dotat cu simulator, hangar de mentenanță complex și centru de instruire personal tehnico-ingineresc) – **990.806.000,00 lei / 6 ani = 165.134.333,33 lei (34.118.664 euro)**

(2) Ofertantul poartă toată răspunderea ca oferta să fie primită de concedent la adresa și până la data (inclusiv ora și minutul) limită stabilită în anunțul de participare și în documentația de licitație de concesiune. Ofertele sosite după această dată sau după ora de deschidere menționată în anunțul de participare și în documentația de licitație de concesiune, vor fi returnate fără a fi deschise.

(3) Concedentul va exclude din procedura de atribuire orice ofertant despre care are cunoștință și/sau poate demonstra prin orice mijloace adecvate (cum ar fi certificate fiscal sau cazier fiscal sau alt document echivalent) că și-a încălcat obligațiile privind plata impozitelor, taxelor sau a contribuțiilor la bugetul general consolidat.

(4) Concedentul va exclude din procedura de atribuire a contractului de concesiune orice ofertant cu privire la care a stabilit, în urma analizei informațiilor și documentelor prezentate de acesta sau a luat la cunoștință, în orice alt mod, că împotriva acestuia a fost pronunțată o hotărâre definitivă a unei instanțe judecătorești pentru neîndeplinirea culpabilă a obligațiilor ce-i reveneau dintr-un contract de concesiune, achiziție publică sau oricare alt contract încheiat cu o autoritate/instituție publică și care a avut ca obiect darea în folosință și/sau exploatarea și/sau punerea în valoare în orice alt mod a bunurilor proprietate publică sau private. Restricția operează pentru o durată de 3 ani, de la data pronunțării hotărârii definitive de neîndeplinire culpabilă a obligațiilor.

(5) Procedura de licitație se poate desfășura numai dacă în urma publicării anunțului de licitație au fost **depuse cel puțin două oferte valabile.**

(6) În cazul în care în urma publicării anunțului de licitație nu au fost depuse cel puțin două oferte valabile, concedentul este obligat să anuleze procedura și să organizeze o nouă licitație, cu respectarea condițiilor inițiale (punctele 1)-13), art. 314 din OUG 57/2019 privind Codul Administrativ) **în termen de 20 de zile de la publicarea unui nou anunț.**

(7) În cazul organizării unei noi licitații (după ce în urma primei publicări a anunțului de licitație nu au fost depuse cel puțin două oferte valabile), procedura este valabilă în situația în care a fost depusă cel puțin o ofertă valabilă.

(8) Sunt considerate oferte valabile, ofertele care îndeplinesc condițiile de valabilitate prevăzute în caietul de sarcini al concesiunii.

Notă* - **Obiectivul principal al concesiunii este – „ Aeroport care să funcționeze ca aeroport comercial pentru pasageri având facilitate pentru transport de marfă (cargo) și operațiuni de aviație generală și de afaceri”,** celelalte obiective propuse pentru investiție fiind opționale pentru ofertanți respectiv - Centru de instruire sintetică pentru piloți - simulator de zbor pentru aeronave; - Hangar de mentenanță de nivel complex pentru aeronave și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc .

II. 7. Comisia de evaluare

(1) Ofertele vor fi examinate și evaluate de către Comisia de evaluare alcătuită de concedent.

(2) Comisia de evaluare este stabilită prin Hotărâre de Consiliu Județean.

(3) Evaluarea ofertelor depuse se realizează de către Comisia de evaluare. Aceasta este legal întrunită numai în prezența tuturor membrilor iar deciziile Comisiei se adoptă cu votul majorității membrilor.

(4) Comisia de evaluare adoptă decizii în mod autonom numai pe baza documentației de atribuire și cu respectarea prevederilor legale în vigoare.

(5) La ședințele comisiei de evaluare, președintele acesteia poate invita personalități recunoscute pentru experiența și competențele lor în domenii care prezintă relevanță din perspectiva concesiunii bunurilor, aceștia neavând calitatea de membrii. Aceștia beneficiază de un vot consultativ.

(6) **Comisia de evaluare este formată din 7 membrii și 3 invitați.** Comisia de evaluare își exercită atribuțiile în prezența tuturor membrilor săi, sub conducerea președintelui. Comisia de evaluare va avea următoarea structură:

- **Președinte** - Direcția Achiziții și Patrimoniu
- **Membrii:**
 - secretarul Comisiei, un reprezentant din partea Direcțiilor CJJ;
 - un reprezentant din partea Direcțiilor CJJ;
 - un reprezentant din partea Direcțiilor CJJ;
 - un reprezentant din partea Direcțiilor CJJ;
 - un reprezentant din partea Direcțiilor CJJ;
 - un reprezentant din partea Direcțiilor CJJ.

Membrii Supleanți:

- **Președinte** - un reprezentant din partea Direcțiilor CJJ;
- **Membrii:**
 - Secretar al Comisiei, un reprezentant din partea Direcțiilor CJJ;

- un reprezentant din partea Direcțiilor CJJ;
- un reprezentant din partea Direcțiilor CJJ;
- un reprezentant din partea Direcțiilor CJJ;
- un reprezentant din partea Direcțiilor CJJ;
- un reprezentant din partea Direcțiilor CJJ;

(7) Membrii comisiei de evaluare, supleanții și invitații vor da o declarație de compatibilitate, confidențialitate și imparțialitate înainte de ședința de deschidere a ofertelor depuse, cu termen de valabilitate după termenul limită de depunere a ofertelor, care se va păstra în dosarul concesiunii.

II.8. Reguli privind conflictul de interese

(1) Pe parcursul aplicării procedurii de atribuire concedentul are obligația de a lua toate măsurile necesare pentru a evita situațiile de natură să determine apariția unui conflict de interese și/sau manifestarea concurenței neloiale.

(2) Nerespectarea principiilor care stau la baza atribuirii contractului de concesiune se sancționează potrivit dispozițiilor legale în vigoare.

(3) Persoana care a participat la întocmirea documentației de atribuire are dreptul de a fi ofertant, dar numai în cazul în care implicarea sa în elaborarea documentației de atribuire nu este de natură să defavorizeze concurența.

(4) Persoanele care sunt implicate direct în procesul de verificare/evaluare a ofertelor nu au dreptul de a fi ofertant sub sancțiunea excluderii din procedura de atribuire.

(5) Nu au dreptul să fie implicate în procesul de verificare/evaluare a ofertelor următoarele persoane:

- soț/soție, rudă sau afin până la gradul al II-lea inclusiv cu ofertantul, persoană fizică;
- soț/soție, rudă sau afin până la gradul al II-lea inclusiv cu persoane care fac parte din consiliul de administrație, organul de conducere ori de supervizare al unuia dintre ofertanți, persoane juridice, terți susținători sau subcontractanți propuși;
- persoane care dețin părți sociale, părți de interes, acțiuni din capitalul subscris al unuia dintre ofertanți, terți susținători sau subcontractanți propuși sau persoane care fac parte din consiliul de administrație, organul de conducere ori de supervizare al unuia dintre ofertanți, terți susținători sau subcontractanți propuși;
- membri în cadrul consiliului de administrație/organului de conducere sau de supervizare al ofertantului și/sau acționari ori asociați semnificativi persoane care sunt soț/soție, rudă sau afinitate până la gradul al II-lea inclusiv ori care se află în relații comerciale cu persoane cu funcții de decizie în cadrul entității contractante.

(6) Nu pot fi nominalizate de către ofertant pentru executarea contractului persoane care sunt soț/soție, rudă sau afinitate până la gradul al II-lea inclusiv ori care se află în relații comerciale cu persoane cu funcții de decizie în cadrul entității contractante.

(7) În caz de incompatibilitate, președintele comisiei de evaluare va sesiza de îndată concedentul despre existența stării de incompatibilitate și va propune înlocuirea persoanei incompatibile, dintre membrii supleanți.

(8) Supleanții participă la ședințele comisiei de evaluare numai în situația în care membrii acesteia se află în imposibilitate de participare datorită unui caz de incompatibilitate, caz fortuit sau forței majore.

(9) Membrii comisiei de evaluare au obligația de a păstra confidențialitatea datelor, informațiilor și documentelor cuprinse în ofertele analizate.

II. 9. Procesul de evaluare

(1) Plicurile sigilate se predau comisiei de evaluare în ziua fixată pentru deschiderea lor, prevăzută în anunțul de licitație.

(2) După deschiderea plicurilor exterioare în ședință publică, comisia de evaluare elimină ofertele care nu conțin totalitatea documentelor și a datelor solicitate potrivit prezentei documentații.

(3) Pentru continuarea desfășurării procedurii de licitație, la primul termen, este necesar ca după deschiderea plicurilor exterioare cel puțin două oferte să întrunească condițiile prevăzute în prezenta documentație.

(4) După analizarea conținutului plicului exterior, secretarul comisiei de evaluare întocmește procesul-verbal în care se va preciza rezultatul analizei, care va fi semnat de către toți membrii comisiei de evaluare și de către reprezentanții ofertanților, care vor fi prezenți la ședința de deschidere a ofertelor. Reprezentanții sau împuterniciții (pe baza împuternicirii) ofertanților au posibilitatea de a participa la ședința de deschidere a ofertelor. În cazul în care ofertantul/ofertanții refuză să semneze, acest fapt va fi menționat în procesul verbal.

(5) Deschiderea plicurilor interioare se face numai după semnarea procesului-verbal prevăzut la alin.

(4). În această etapă prezența ofertanților nu mai este necesară.

(6) Sunt considerate oferte valabile ofertele care îndeplinesc criteriile de valabilitate prevăzute în caietul de sarcini al concesiunii.

(7) Concedentul are obligația de a stabili oferta câștigătoare pe baza criteriilor de atribuire precizate în documentația de atribuire.

(8) Pe parcursul aplicării procedurii de atribuire, în etapa de analiză a ofertelor din punct de vedere al criteriilor impuse prin documentația de atribuire, concedentul are dreptul de a solicita clarificări și, după caz, completări ale documentelor prezentate de ofertanți pentru demonstrarea conformității ofertei cu cerințele solicitate. Solicitarea de clarificări este propusă de către comisia de evaluare și se transmite de către concedent ofertanților în termen de 3 zile lucrătoare de la primirea propunerii comisiei de evaluare. Ofertanții trebuie să răspundă la solicitarea concedentului în **termen de 3 zile lucrătoare** de la primirea acesteia. Concedentul nu are dreptul ca prin clarificările ori completările solicitate să determine apariția unui avantaj în favoarea unui ofertant.

(9) În urma analizării ofertelor de către comisia de evaluare, pe baza criteriilor de valabilitate, secretarul acesteia întocmește un proces-verbal în care menționează ofertele valabile, ofertele care nu îndeplinesc criteriile de valabilitate și motivele excluderii acestora din urmă de la procedura de atribuire. Procesul-verbal se semnează de către toți membrii comisiei de evaluare.

(10) În baza procesului-verbal care îndeplinește condițiile prevăzute la alin. (9), comisia de evaluare întocmește **în termen de o zi lucrătoare, un** raport pe care îl transmite Președintelui Consiliului

Județean Ialomița care va cuprinde: descrierea procedurii de concesiune și operațiunile de evaluare, elementele esențiale ale ofertelor depuse și motivele alegerii ofertantului câștigător sau, în cazul în care nu a fost desemnat câștigător niciun ofertant, cauzele respingerii.

(11) În termen de 3 zile lucrătoare de la primirea raportului comisiei de evaluare, concedentul informează, în scris, cu confirmare de primire, ofertanții ale căror oferte au fost excluse, indicând motivele excluderii.

(12) Raportul prevăzut la alin. (10) se depune la dosarul concesiunii.

(13) Comisia de evaluare stabilește punctajul fiecărei oferte, ținând seama de ponderile fiecărui criteriu de atribuire. Oferta câștigătoare este oferta care întrunește cel mai mare punctaj în urma aplicării criteriilor de atribuire.

(14) În cazul în care există punctaje egale între ofertanții clasati pe primul loc, departajarea acestora se va face în funcție de punctajul obținut pentru criteriul de atribuire *nivelul redevenței* și dacă egalitatea se păstrează, departajarea se va face în funcție de punctajul obținut pentru criteriul de atribuire *durata de dezvoltare a proiectului*.

(15) Pe baza evaluării ofertelor secretarul comisiei de evaluare întocmește procesul-verbal care trebuie semnat de toți membrii comisiei.

(16) În baza procesului-verbal care îndeplinește condițiile prevăzute la alin. (15), comisia de evaluare întocmește, **în termen de o zi lucrătoare**, un raport pe care îl transmite Președintelui Consiliului Județean Ialomița.

II. 10. Procedura de contestare a licitației

(1) Eventualele contestații ale ofertanților declarați necâștigători se depun în termen de 5 zile calculate începând cu ziua comunicării rezultatului procedurii de licitație pentru concesiune, la sediul Consiliului Județean Ialomița.

(2) Comisia de soluționare a contestațiilor va analiza și instrumenta contestațiile în termne de maxim 10 zile de la data înregistrării lor.

(3) După finalizarea acestei proceduri, concedentul va invita ofertantul câștigător la semnarea contractului de concesiune.

II. 11. Încheierea contractului de concesiune

(1) Concedentul are obligația de a încheia contractul de concesiune de bunuri proprietate publică cu ofertantul a cărui ofertă a fost stabilită ca fiind câștigătoare.

(2) Concedentul are obligația de a transmite spre publicare în Monitorul Oficial al României, Partea a VI-a, un anunț de atribuire a contractului de concesiune de bunuri proprietate publică, în cel mult 20 de zile calendaristice de la finalizarea procedurii de atribuire a contractului de concesiune de bunuri proprietate publică prevăzute de prezenta secțiune.

(3) Concedentul are obligația de a informa ofertanții despre deciziile referitoare la atribuirea contractului de concesiune de bunuri proprietate publică, în scris, cu confirmare de primire, nu mai târziu de 3 zile lucrătoare de la emiterea acestora.

- (4) În cadrul comunicării prevăzute la alin. (3) concedentul are obligația de a informa ofertantul/ofertanții câștigător/câștigători cu privire la acceptarea ofertei/ofertelor prezentate.
- (5) În cadrul comunicării prevăzute la alin. (3) concedentul are obligația de a informa ofertanții care au fost respinși sau a căror ofertă nu a fost declarată câștigătoare asupra motivelor ce au stat la baza deciziei respective.
- (6) Concedentul poate să încheie contractul de concesiune de bunuri proprietate publică numai după împlinirea unui termen de 20 de zile calendaristice de la data realizării comunicării prevăzute la alin. (3).
- (7) În cazul în care, în cadrul celei de-a doua proceduri de licitație publică nu se depune nicio ofertă valabilă, concedentul anulează procedura de licitație.
- (8) Pentru cea de-a doua licitație va fi păstrată documentația de atribuire aprobată pentru prima licitație, dacă Concedentul, Consiliul Județean Ialomița nu modifică/reactualizează prin hotărâre anumite puncte din documentația de atribuire.
- (9) Cea de-a doua licitație se organizează în condițiile prevăzute la art. 318 din OUG 57/2019 privind Codul Administrativ.
- (10) **Contractul de concesiune se semnează după 20 de zile** de la data comunicării rezultatului procedurii, cu ofertantul declarat câștigător, în formă scrisă.
- (11) Conținutul contractului de concesiune este anexat prezentei documentații de licitație.
- (12) Refuzul ofertantului declarant câștigător de a încheia contractul de concesiune atrage pierderea garanției depusă pentru participarea la licitație.
- (13) În cazul în care ofertantul declarant câștigător refuză încheierea contractului, licitația publică va fi anulată, iar concedentul va relua procedura de licitație publică de la etapa publicării anunțului, în condițiile legii, studiul de oportunitate pentru concesiunea bunurilor păstrându-și valabilitatea.
- (14) În cazul în care concedentul nu poate încheia contractul cu ofertantul declarat câștigător din cauza faptului că ofertantul în cauză se află într-o situație de forță majoră sau în imposibilitatea fortuită de a executa contractul, concedentul are dreptul să declare câștigătoare oferta clasată pe locul doi, în condițiile în care aceasta este admisibilă. În cazul în care nu există o ofertă clasă pe locul doi admisibilă, concedentul va relua procedura de licitație publică de la etapa publicării anunțului, în condițiile legii, studiul de oportunitate pentru concesiunea bunurilor păstrându-și valabilitatea.
- (15) În cazul în care concesiionarul este de o altă naționalitate sau cetățenie decât cea română și dacă părțile consideră necesar, contractul de concesiune de bunuri proprietate publică se va putea încheia în șase exemplare, trei în limba română și trei într-o altă limbă aleasă de acestea, traduse legalizat. Fiecare parte va avea câte un exemplar în limba română și un exemplar în limba străină în care a fost redactat contractul. În caz de litigiu, exemplarele în limba română ale contractului prevalează.

Secțiunea III - Caietul de sarcini al Concesionării bunurilor proprietate publică aferente obiectivului de investiții Proiect de dezvoltare regională Alexeni conform prevederilor Ordonanței de Urgență a Guvernului nr.57/2019 privind Codul Administrativ

Introducere

În anul 2017, în baza prevederilor H .G. nr. 428/ 09.06.2017 privind modificarea anexei nr. 10 la Hotărârea Guvernului nr. 1705/ 2006 pentru aprobarea inventarului centralizat al bunurilor din domeniul public al statului și pentru trecerea unor imobile din domeniul public al statului și din administrarea Ministerului Dezvoltării Regionale, Administrației Publice și Fondurilor Europene în domeniul public al județului Ialomița și prin H.C.J Ialomița nr. 156/29.09.2017 privind modificarea și completarea Anexei la Hotărârea Consiliului Județean Ialomița nr.47 din 30.09.1999 privind însușirea inventarului bunurilor care alcătuiesc domeniul public al jude ului Ialomița în vederea actualizării acestuia, bunurile imobile ce au compus fostul „Aerodrom Alexeni” au fost înregistrate în inventarul domeniului public al județului Ialomița. Bunurile imobile sus menționate, situate în comuna Alexeni, județul Ialomița, sunt identificate în următoarele cărți funciare: 20211 UAT Alexeni, 20212 UAT Alexeni, 20213 UAT Alexeni, 20214 UAT Alexeni.

Consiliul Județean Ialomița intenționează să reintroducă în circuitul economic și social al județului construcțiile neutilizate care au aparținut fostului ”Aerodrom Alexeni” care reprezintă un element de potențial de creștere a atractivității economice a regiunii, prin reabilitarea sau reconversia lor, în conformitate cu legislația în vigoare. În acest sens a fost întocmit *Studiul de oportunitate pentru concesionare bunuri proprietate publică a Județului Ialomița, conform Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul Administrativ*. Studiul a fundamentat decizia de realizare a concesiunii bunurilor proprietate publică de la Alexeni din punct de vedere tehnico-economic în condițiile asigurării standardelor de calitate, mediu și sănătate și securitate a muncii.

În cadrul studiului de oportunitate pentru concesionare a fost analizat scenariul investițional ce vizează realizarea unui Aeroport de importanță regional la Alexeni, în contextul propunerilor venite din partea unor investitori interesați de valorificarea bunurilor în cadrul unor proiecte de investiții. Alături de acest proiect investițional au fost propuse și alte două proiecte investiționale ce vizează activități conexe celor de operare aeroportuară. Aceste propuneri vin din considerentul utilizării integrale a suprafeței de teren și pentru obținerea unui randament maxim al bunurilor concesionate din punctul de vedere al funcționalității anterioare, proiectul de dezvoltare regională Alexeni incluzând construcția și operaționalizarea următoarelor componente:

- Aeroport care să funcționeze ca aeroport comercial pentru pasageri având facilitare pentru transport de marfă (cargo) și operațiuni de aviație generală și de afaceri;
- Centru de instruire sintetică pentru piloți - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320;
- Hangar de mentenanță de nivel complex pentru aeronave și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc.

I Informații generale privind obiectul concesiunii

Județul Ialomița deține în domeniul public bunurile imobile ce au compus fostul "Aerodrom Alexeni", constând în teren arabil și construcții, identificate cu numerele cadastrale și numerele de carte funciară - 247 – CF 20213, 248- CF 20211, 250-CF 20212, 251-CF 20214. Aceste bunuri pot fi exploatate în vederea obținerii unor venituri cât mai mari și diverse de către unitatea administrativă teritorială Județul Ialomița.

Potrivit prevederilor art. 173 alin. (1) lit. c) și alin. (4) lit. a) și art.297 alin.(I) lit, b) coroborat cu art.302 - art. 331 din O.U.G. nr.57/2019 privind Codul Administrativ, bunurile proprietate publică a statului sau a unităților administrativ - teritoriale pot fi date în administrare, concesionate ori închiriate.

Concesionarea bunurilor aflate în proprietatea publică a județului Ialomița constituie o sursă permanentă și sigură de venituri pentru bugetul județului și una dintre modalitățile prin care aceste bunuri pot fi puse în valoare pentru dezvoltarea regională a județului.

Concesionarea bunurilor pentru proiectul de dezvoltare regională este motivată de necesitatea unei administrări eficiente pe termen lung a bunurilor proprietate publică pentru atragerea de venituri suplimentare la bugetul județului Ialomița și în principal pentru dezvoltarea economică a zonei. Prin concesionarea acestor bunuri se asigură o întreținere corespunzătoare a lor și ridicarea potențialului acestora prin valorificarea în cadrul unor proiecte investiționale de amploare, fără cheltuieli din partea Consiliului Județean Ialomița, precum și asigurarea stopării degradării acestor bunuri.

Bunurile vor fi concesionate prin procedura licitației prevăzută de art. 314 din O.U.G nr. 57/2019 privind Codul Administrativ, urmând a fi utilizat de viitorul concesionar, cu destinația: Obiectiv de investiții Proiect de dezvoltare regională Alexeni.

Obiectivul principal al concesiunii este – „Aeroport care să funcționeze ca aeroport comercial pentru pasageri având facilitate pentru transport de marfă (cargo) și operațiuni de aviație generală și de afaceri”.

Celelalte două obiective propuse - Centru de instruire sintetică pentru piloți - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320, respective Hangar de mentenanță de nivel complex pentru aeronave și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc sunt opționale pentru ofertanți.

Toate activitățile de exploatare a bunurilor concesionate vor avea ca scop dezvoltarea acestor obiective investiționale cu realizarea lucrărilor de construcții, amenajare și dotare aferente care vor permite ulterior darea lor în funcțiune.

I.1 Descrierea și identificarea bunurilor care urmează să fie concesionate

Bunurile de la Alexeni au fost înregistrate în inventarul domeniului public al județului Ialomița prin H.C.J Ialomița nr. 156/29.09.2017 privind modificarea și completarea Anexei la Hotărârea Consiliului Județean Ialomița nr. 47 din 30.09.1999 privind însușirea inventarului bunurilor care alcătuiesc domeniul public al județului Ialomița în vederea actualizării acestuia.

Fostul "Aerodrom Alexeni" se află dispus la 6 kilometri est de orașul Urziceni și 3 kilometri nord-est de comuna Alexeni, capul de sud-est al pistei fiind la 1,7 kilometri nord de calea ferată și șoseaua Urziceni-Slobozia și 2,2 kilometri de râul Ialomița și îi corespund coordonatele de 44°42'35" latitudine nordică și 26°43'21" longitudine estică. Altitudinea fostului aerodrom față de nivelul mării este de 64 metri, iar dimensiunile lui sunt de 3000 x 1500 metri. Este prevăzut cu o pistă betonată, ce are dimensiunile de 2500 x 80 metri și una naturală de 2500 x 100 metri, având zonele de siguranță de la capetele pistei nivelate și înnierbate pe o lungime de 500 metri și arate pe o lungime de 300 metri.

Terenul, în suprafață de 347,7177 de hectare este racordat prin intermediul străzii Unității la Drumul Național 2A (Urziceni-Slobozia) și la intravilanul comunei Alexeni (2 km). De asemenea, terenul era racordat la rețeaua de căi ferate, linia este în prezent dezafectată.

Incinta aerodromului este împrejmuită parțial cu gard de sârma ghimpată, iar către str. Unității are poarta de acces auto și pietonală metalică și gard metalic. Str. Unității este parțial asfaltată, iar în rest neamenajată. Aleile de acces ale incintei sunt betonate, neîntreținute, stare vizuală satisfăcătoare. Utilitățile zonei: curent electric, canalizare tip decantoare, apa de la puțuri proprii.



Figura 1 - Perspectiva aeriană asupra ansamblului de bunuri de la Alexeni

Pentru bunurile situate în județul Ialomița, comuna Alexeni, identificate prin CF: nr. 20211, nr. 20212, nr. 20213, nr. 20214 constând în teren și construcții, în temeiul reglementărilor Documentației de urbanism nr. 1124/5.11.1999, faza PUG/PUZ/PUD, aprobată prin hotărârea Consiliului Local Alexeni nr. 10/30.05.2006, în conformitate cu prevederile Legii nr. 50/1991, privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, republicată, cu modificările și completările ulterioare a fost emis certificatul de urbanism nr. 20 din 14.10.2019 în scop de informare.

Certificatul de Urbanism certifică:

- **Regimul juridic:** Terenul, în suprafață de 3.477.177,mp, situat în intravilanul și extravilanul comunei Alexeni, precum și construcțiile aferente, aparțin Județului Ialomița, CIF 4231776, conform Hotărârii de Guvern nr. 428/2017 și Hotărârii Consiliului Județean Ialomița nr. 119/31.07.2017.
- **Regimul economic:**
Folosința actuală de terenului: teren curți-construcții, arabil, neproductiv și pădure, conform extraselor de carte funciară: nr. 20211, nr. 20212, nr. 20213 și nr. 20214.
Destinația terenului: Zonă specială – teren destinat activităților speciale.
- **Regimul tehnic:** conform studiilor de specialitate avizate conform legii.

Pentru bunurile situate în comuna Alexeni și care urmează să fie concesionate a fost solicitat în data de 07.10.2019, aviz din partea Agenției pentru Protecția Mediului Ialomița. Bunurile au:

- Carte funciară nr. 20211 – se află în bloc fizic 301;
- Carte funciară nr. 20213 – situată între bloc fizic 353, 398, 362, 160;
- Carte funciară nr. 20213 - între bloc fizic 117, 127, 126;
- Carte funciară nr. 20214 – se află în următoarele blocuri fizice 398, 390, 395, 426, 353, 436, 441, 421, 415, 1080, 401.

În răspunsul primit de la Agenția pentru Protecția Mediului Ialomița, se menționează că în raport de ariile de interes comunitar a blocurilor fizice, a rezultat următoarea situație:

- Blocul fizic 301 – Alexeni se suprapune cu siturile Natura 2000, ROSPA0152 Coridorul Ialomiței și ROSCI0290 Coridorul Ialomiței;
- Managementul acestor două situri mai sunt atribuite în administrarea: RNP-Romsilva Administrația Parcului Natural Balta Mică a Brăilei;
- Restul blocurilor fizice enumerate sunt în afara rețelei Natura 2000.

Pentru obținerea avizelor de mediu, Agenția pentru Protecția Mediului Ialomița precizează că este necesară consultarea administratorului/custodelui siturilor respective.

Bunurile proprietate publică de la Alexeni (din inventarul bunurilor care alcătuiesc domeniul public al județului Ialomița) menționate în tabelul următor nu se încadrează în infrastructura sistemului național de apărare, dovezile în acest sens fiind constituite de avizele din partea Ministerului Afacerilor Interne – Administrația Națională a Rezervelor de Stat și Probleme Speciale.

Tabel 1 - Bunuri Alexeni care nu se încadrează în infrastructura sistemului național de apărare

Poziția din inventar	Denumire din avize	Denumire bun din inventarul CJ Ialomița	Suprafață totală - mp	Suprafață construită - mp
66v	teren extravilan cu construcții în suprafață de 42.305 mp	Teren cu construcții extravilan C1- C2, Tarla 40/1 parcela N182 – Alexeni	42.305	181,80
66b	teren extravilan cu construcții în suprafață de 154.925 mp	Teren cu construcții intravilan imobil 669 C1 – C26 – Alexeni	154.925	10.106,6
66ț	teren extravilan cu construcții în suprafață de 18.691 mp	Teren cu construcții extravilan C1, Tarla 32 parcela C53 –	18.691	378,44

Poziția din inventar	Denumire din avize	Denumire bun din inventarul CJ Ialomița	Suprafață totală - mp	Suprafață construită - mp
		Alexeni		
66a	teren extravilan cu construcții în suprafață de 2.088.761 mp	Teren agricol extravilan Tarla 29 parcela N147 – Alexeni	2.088.761	10.381,68
66u	teren extravilan cu construcții în suprafață de 1.172.495	Teren cu construcții extravilan C1 – C55, Tarla 29 parcela N147 – Alexeni	1.172.495	

Bunurile din ansamblul de la Alexeni ce includ terenuri și construcții fac obiectul:

- Dosarului nr. 62128/16.08.2017 – imobil cu nr. cadastral 247, înscris în cartea funciară 20213 UAT Alexeni, Teren extravilan, suprafața 18.691 mp, construcții la sol 378 mp;
- Dosarului nr. 62119/16.08.2017 – imobil cu nr. cadastral 248, înscris în cartea funciară 20211 UAT Alexeni, Teren extravilan, suprafața 42.305 mp, construcții la sol 182 mp;
- Dosarului nr. 62120/16.08.2017 – imobil cu nr. cadastral 250, înscris în cartea funciară 20212 UAT Alexeni, Teren extravilan, suprafața 154.925 mp, construcții la sol 10.106,60 mp;
- Dosarului nr. 62131/16.08.2017 – imobil cu nr. cadastral 251, înscris în cartea funciară 20214 UAT Alexeni, Teren extravilan, suprafața din acte 3.447.830 mp, din acte 3.261.256 mp, construcții la sol 10.381,68 mp.

Bunurile nu prezintă înscrieri privind dezmembrămintele dreptului de proprietate, drepturi reale de garanții și sarcini.

Suprafața totală a terenului de la Alexeni (compus din cele 4 parcele) este de 3.477.177 mp, din care 2.100.000 mp reprezintă teren arabil iar 21.048,52 mp sunt ocupați de construcții. Cele 4 parcele au următoarea suprafață:

- Tarla 32, parcelă C53, nr. cadastral 247 - suprafață 18.691 mp (din care 378,44 mp sunt ocupați de construcții);
- Tarla 40/1, parcelă N 182, nr. cadastral 248 - suprafață 42.305 mp (din care 181,8 mp sunt ocupați de construcții);
- Parcelă nr. cadastral 250 – suprafață 154.925 mp (din care 10.106,6 mp sunt ocupați de construcții);
- Tarla 29, parcela 147, nr. cadastral 251 – suprafață 3.261.256 mp (din care 10.381,68 mp sunt ocupați de construcții).

Disponerea celor 4 parcele este prezentată în imaginea următoare:

- Tarla 29, parcela N 147, comuna Alexeni, Extravilan (teren agricol, teren construcții C1-C55)
- Incinta cu construcții intravilan imobil 669 C1-C26
- Tarla 32, Parcela C53, Extravilan, comună Alexeni
- Tarla 40/1, Parcela N 182, Extravilan, comună Alexeni

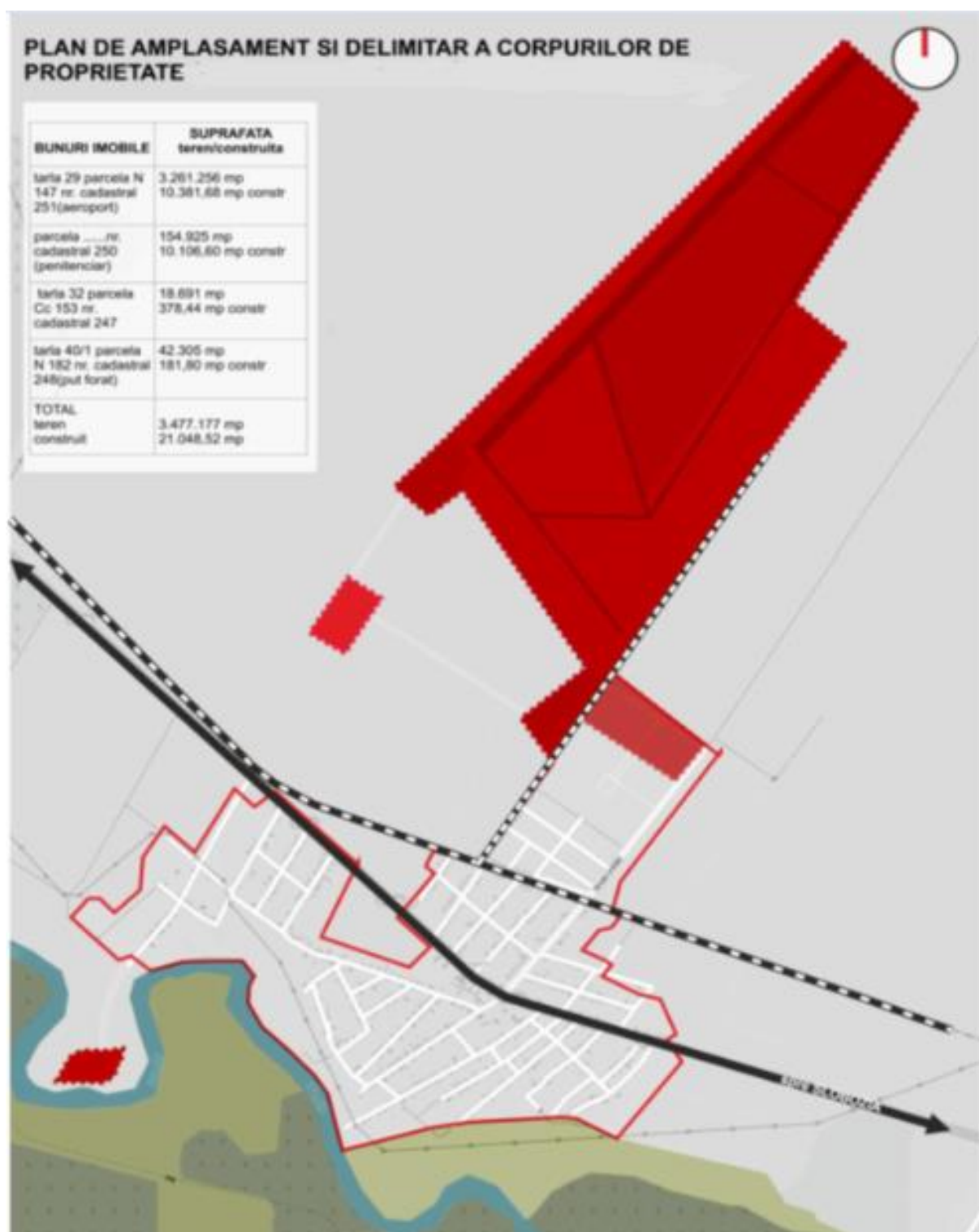


Figura 2 - Dispunerea suprafețelor ce constituie terenul de la Alexeni

Tarla nr. 29, parcela N 147, este situată în partea de Nord a extravilanului comunei Alexeni, fiind în legătură directă cu drumul național DN 2A prin strada Unității, aflată în intravilanul comunei.

Parcela N 147 prezintă următoarele vecinătăți:

- la Nord: drum exploatare De 146/2 (lungime de 381,22 m), tarla 144/3/3 – Drăgan A. Marita (lungime de 206,23 m), parcela Iancu V. Nicolae (lungime de 351,84 m)
- la Est: tarla 144/3/3 – de la P1 – Mitache N. Vasile la P26 – Drăgan A. Mărită (lungime de 267,49 m), tarla 144/3/3 – de la P26 – Drăgan A. Mărită la P75 – Ionescu Toma (lungime de 762,87 m), drum exploatare De 144/3/3 (lungime 4,01 m), tarla 144/3/2 de la P1 – Dragomir C. Vasilică la P22 – Iancu V. Nicolae (lungime de 468,35 m), domeniul privat al comunei Alexeni (perdea protecție – lungime 1815,51 m), domeniul public al statului (Ministerul Justiției – D.G.P. – Penitenciarul Slobozia – lungime 296,65 m), domeniul public al statului (zona specială – lungime 194,08 m), domeniul privat al comunei Alexeni (perdea protecție – lungime de 194,81 m), domeniul privat al comunei Alexeni (perdea protecție – lungime de 10,35 m).
- la Sud: domeniul privat al comunei Alexeni (lungime de 13,65 m), domeniul public al statului (zona specială – lungime de 7,67 m), domeniul privat al comunei Alexeni (lungime de 100,97 m), tarla 158 de la P43 – M.D. Drăgan T. Dobre la P1 – Barbu Vasile (lungime de 1014,62 m), domeniul privat al comunei Alexeni (perdea protecție – lungime de 24,15 m), domeniul privat al comunei Alexeni (perdea protecție – lungime de 34,52 m), drum exploatare De 150 (lungime de 372,60 m)
- la Vest: drum exploatare De 159 (lungime de 404,99 m), tarla 149/4 de la P75 – M.D. Lazăr Vasile la P1 – Barbu Vasile (lungime de 2295,01 m), tarla 149/1 de la P64 – Mitache G. Ion la P1 – Bogdan Alexandru (lungime de 944,69 m).

Incinta 669 având construcțiile C1-C26, este situată în partea de N a intravilanului comunei Alexeni, fiind în legătură directă cu drumul național DN 2A prin strada Unității, aflată în intravilanul comunei.

Incinta 669 prezintă următoarele vecinătăți:

- La Nord: domeniul privat comunei Alexeni (perdea protecție) – o lungime totală de 502.56 mp
- La Est: Drum exploatare (De 3/1) – lungime totală 343.29 mp 23
- La Sud: Drum stradă – lungime de 161.05 m și Domeniul Public al statului (zona specială) – lungime totală 328.01 m
- La Vest: Domeniul public al statului (zona specială) – lungime 65.41 m și Domeniul public al statului (Ministerul Justiției – D.G.P. – Penitenciarul Slobozia) – lungime de 296.65 m.

Tarla 32, Parcela C53, Extravilan, comună Alexeni

Parcela C53 se află în partea de N a extravilanului comunei Alexeni. Aceasta se află în legătură directă cu strada Unității (aflată în intravilan în partea de Est a amplasamentului) prin drumul de exploatare De 154. De asemenea strada Unității este legată direct cu drumul național DN 2A. În partea de Nord a amplasamentului se face legătura cu Parcela N 147, Tarla 29 printr-un drum ce aparține domeniului privat al comunei Alexeni.

Parcela C53 prezintă următoarele vecinătăți:

- La Nord: parcela Sava Gh. Ion (lungime de 3,01 m), domeniul privat al comunei Alexeni (lungime de 7,92 m), parcela M.D. Lazăr M. Stan (lungime de 25,58 m), parcela M.D. Tcaciuc P. Grigore (lungime de 23,94 m), parcela M.D. Gheorghe P. Ion (lungime 26,52 m), parcela Tanase R. Gheorghe (17,71 m).
- La Est: parcela Tanase R. Gheorghe (lungime de 47,66 m), drum de exploatare De 154 (lungime de 9,46 m), drum de exploatare De 152 (lungime de 118,55 m).
- La Sud: domeniul privat al comunei Alexeni (perdea protecție – lungime de 105,72 m).

- La Vest: domeniul privat al comunei Alexeni (perdea protecție – lungime de 180,96 m).

Parcela N 182 se află în partea de Sud a extravilanului comunei Alexeni, fiind în legătură directă cu drumul național DN 2A prin drumul de exploatare De 184/1 și strada Baldoveni, aflate în partea de Nord a amplasamentului.

Parcela N 182 prezintă următoarele vecinătăți:

- la Nord: domeniul privat al domeniului Alexeni (pășune P181/1 – lungime de 92.84 m), drum de exploatare De 184/1 (lungime de 10,24 m), domeniul privat al comunei Alexeni (arabil A 187/1 – lungime de 94,41 m).
- la Est: R.A. ROMSILVA (pădure PD 183 – lungime de 95,59 m), R.A. ROMSILVA (pădure PD 183 – lungime de 67,59 m)
- la Sud: R.A. ROMSILVA (pădure PD 183 - lungime de 10,37 m), R.A. ROMSILVA (pădure PD 183 – lungime de 86,78 m), râul Ialomița (Hr 186 – lungime de 165,05 m).

Categoriile de folosință

Categoriile de folosință pentru Tarla 32, parcela C53, nr. cadastral 247 sunt prezentate în continuare, pe suprafețe:

Tabel 2 - Categoriile de folosință imobil cu nr. cadastral 247

Nr. crt.	Categorie folosință	Suprafața (mp)	Intravilan
1	Curți, construcții	18.691	Nu

La acest numărul cadastral 247 figurează construcția punct dirijare apropiată.

Tabel 3 - Categoriile de folosință imobil cu nr. cadastral 248

Nr. crt.	Categorie folosință	Suprafața (mp)	Intravilan
1	Curți, construcții	4.315	Nu
2	Neproductiv	33.573	Nu
3	Pădure	2.634	Nu
4	Pădure	1.783	Nu

79% din suprafața identificată cu numărul cadastral 268 este teren neproductiv, 11% de pădure și 10% de curți și construcții (dormitor și grajd).

Categoriile de folosință pentru suprafața de la numărul cadastral 250 sunt prezentate în continuare, pe suprafețe.

Tabel 4 - Categoriile de folosință imobil cu nr. cadastral 250

Nr. crt.	Categorie folosință	Suprafața (mp)	Intravilan
1	Curți, construcții	154.925	Da

La acest numărul cadastral 250 figurează un număr de 26 de imobile construite, întreaga suprafață având ca și categorie de folosință curți, construcții.

Categoriile de folosință pentru parcela N147, nr. cadastral 251 sunt prezentate mai jos, pe suprafețe:

Tabel 5 - Categoriile de folosință imobil cu nr. cadastral 251

Nr. crt.	Categorie folosință	Suprafața (mp)	Intravilan
1	Curți, construcții	1.126.330	Nu
1	Curți construcții	1.126.330	Nu
2	Arabil	761.314	Nu
3	Curți construcții	42.030	Nu
4	Arabil	220.514	Nu
5	Arabil	725.785	Nu
6	Neproductiv	1.607	Nu
7	Neproductiv	2.078	Nu
8	Arabil	3.088	Nu
9	Neproductiv	2.764	Nu
10	Arabil	293.948	Nu
11	Curți construcții	369	Nu
12	Curți construcții	3.766	Nu
13	Neproductiv	77.663	Nu

61% din suprafața identificată cu nr. cadastral 251 este reprezentată de teren arabil, iar 36% de curți construcții, restul de 3% fiind reprezentat de teren neproductiv.

Dintre suprafețele construite, pista betonată (inclusiv căi de rulare), pista naturală, canalul pluvial aferent pistei, casă pompe (C17), casă pompe (C18), casă vane (C12), stație hidrofor, deși conform avizelor obținute nu prezintă condiționări de folosință, se recomandă să fie utilizate tot pentru dezvoltarea unui obiectiv care ar putea fi inclus în infrastructura națională de apărare.

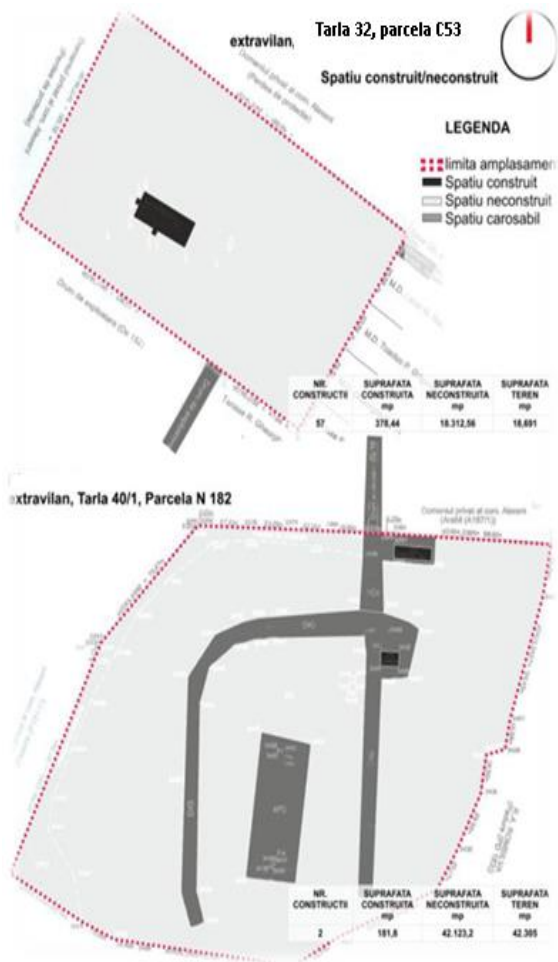


Figura 3 - Tarla 32, parcela C53, nr. cadastral 247, Tarla 40/1, parcela N182, nr. cadastral 248, Spațiu construit – neconstruit

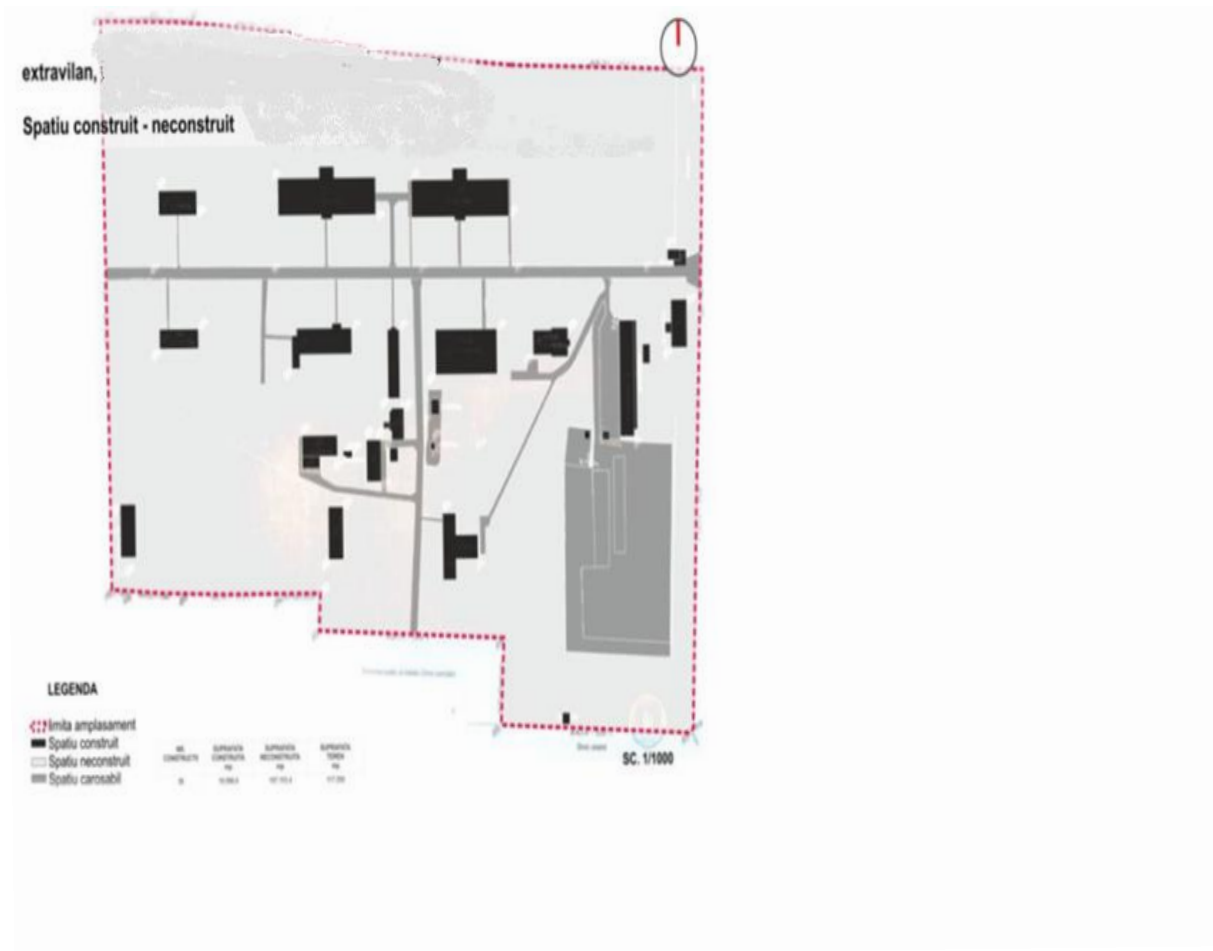


Figura 4 - Imobile C1-C26, nr. cadastral 250- Spațiu construit-neconstruit

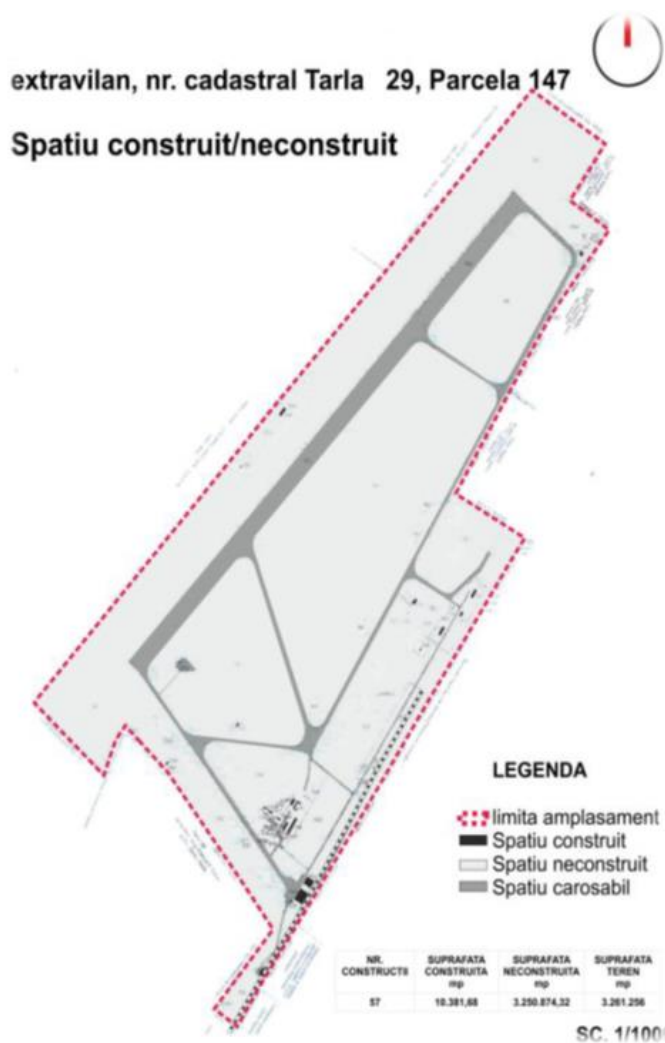


Figura 5 - Tarla 29, parcela 147, nr. cadastral 251, Spațiu construit – neconstruit

Proprietatea imobiliară ce constituie obiectul concesiunii este constituită teren și construcțiile aferente (locația fostului aerodrom Alexeni, județul Ialomița), aflate în administrarea Consiliului Județean Ialomița.

Ansamblul bunurilor de pe amplasamentul fostului Aerodrom Alexeni dispune de o pistă betonată de 2.500 m, cu o lățime de 80 m, bretele adiacente de 1000 m, hangar și spații administrative. Întreg ansamblul — clădiri administrative, dormitoare, pistă, hangar, magazii, depozite subterane, ce au făcut parte din cadrul unei unități militare — se întinde pe o suprafață de aproape 350 de hectare, din care 210 ha reprezintă teren arabil. Dintre toate construcțiile fostului aeroport, cel mai bine conservată este pista și rețelele aferente, însă vechile clădiri administrative sunt într-o stare de degradare avansată, multe din elementele structurale lipsesc sau sunt distruse. În aerodrom există un hangar de aviație care nu este utilizat, având o suprafață utilă de 2.000 m², construit pe o platforma din beton.

Până în momentul de față nu au fost semnalate probleme referitoare la infestarea solului și subsolului cu factori poluanți. În consecință valoarea proprietății nu a fost influențată de probleme legate de protecția mediului.

Din suprafața totală a bunurilor de la Alexeni 21.048,52 mp sunt ocupați de construcții. Construcțiile au ca și destinație așa cum rezultă din extrasele de carte funciară:

- Construcții industriale și edilitare;
- Construcții anexă;
- Construcții administrative și social culturale;
- Construcții de locuințe.

Aproape 70% dintre construcții au destinație industrială și edilitară, construcțiile cu destinație de locuințe și construcțiile anexă ocupând o proporție de 12% din ansamblul construit.

Profilul funcțional al edificiilor este variat aici putând fi identificate spații destinate depozitării (majoritare), locuirii, birourilor și anexe.

Regimul de înălțime este P/P+M/S+P+M. Construcțiile au o structură constitutivă preponderentă cu pereți de cărămidă și acoperiș tip terasă sau șarpantă învelită cu țiglă. Excepție fac o serie de construcții anexe realizate din alte materiale (tablă ondulată). Profilul funcțional al edificiilor este specific unei baze militare fiind prezente funcțiuni de cazare, sănătate, administrative, depozitare, alimentație etc.

Tabel 6 - Destinație construcție imobile

Nr. crt	Nr. cadastral	Denumire Imobil	Sc la sol (mp)	Regim Înălțime	Destinație construcție
1	247-C1	Punct dirijare apropiata, Tarla 32, parcela C53	378,44	Parter	Construcții industriale și edilitare
2	248-C1	Dormitor	64,66	Parter	Construcții de locuințe
3	248-C2	Grajd	117,14	Parter	Construcții industriale și edilitare
4	250-C1	Post control, P	55,19	Parter	Construcții industriale și edilitare
5	250-C2	Corp gazda, P	312,86	Parter	Construcții industriale și edilitare
6	250-C3	Magazie, P	20,99	Parter	Construcții industriale și edilitare
7	250-C4	Magazie, P	118,62	Parter	Construcții industriale și edilitare
8	250-C5	Garaj auto, P	690,52	Parter	Construcții industriale și edilitare
9	250-C6	Punct control auto, P	23,55	Parter	Construcții industriale și edilitare
10	250-C7	Punct alimentare carburanti, P	9,50	Parter	Construcții industriale și edilitare
11	250-C8	Crematoriu gunoi, P	8,23	Parter	Construcții industriale și edilitare
12	250-C9	Depozit alimente, P+S+M	392,30	P+S+M	Construcții industriale și edilitare
13	250-C10	Sala mese, P+S+M	1.181,93	P+S+M	Construcții industriale și edilitare
14	250-C11	Statie hidrofor, P	52,91	Parter	Construcții industriale și edilitare
15	250-C12	Casa vane, P	12,77	Parter	Construcții industriale și edilitare

Nr. crt	Nr. cadastral	Denumire Imobil	Sc la sol (mp)	Regim Înălțime	Destinație construcție
16	250-C13	Popota cadre, P+M	612,38	P+M	Construcții industriale și edilitare
17	250-C14	Dormitor, P	1.657,59	Parter	Construcții de locuințe
18	250-C15	Dormitor, P	1.653,05	Parter	Construcții de locuințe
19	250-C16	Corp administrativ, P+1	391,61	P+1E	Construcții administrative și social culturale
20	250-C17	Bloc scoala, P+1	327,15	P+1E	Construcții administrative și social culturale
21	250-C18	Infirmerie, P	711,87	Parter	Construcții industriale și edilitare
22	250-C19	Baie - spalatorie, P	332,41	Parter	Construcții industriale și edilitare
23	250-C20	Centrala termica, P	185,57	Parter	Construcții industriale și edilitare
24	250-C21	Cladire drenajori, P	276,93	Parter	Construcții industriale și edilitare
25	250-C22	Baraca metalica, P	331,88	Parter	Construcții industriale și edilitare
26	250-C23	Post trafo, P	20,08	Parter	Construcții industriale și edilitare
27	250-C24	Simulator zbor, P	330,91	Parter	Construcții industriale și edilitare
28	250-C25	Grup electrogen, P	92,69	Parter	Construcții industriale și edilitare
29	250-C26	Magazie materiale, P	303,11	Parter	Construcții industriale și edilitare
30	251-C1	Depozit	32,62	Parter	Construcții industriale și edilitare
31	251-C2	Depozit	16,41	Parter	Construcții industriale și edilitare
32	251-C3	Grajd	33,50	Parter	Construcții industriale și edilitare
33	251-C4	WC AMC	15,48	Parter	Construcții anexă
34	251-C5	Dormitoare + Birouri	213,98	Parter	Construcții administrative și social culturale
35	251-C6	Depozit	452,92	Parter	Construcții industriale și edilitare
36	251-C7	Depozit	231,43	Parter	Construcții industriale și edilitare
37	251-C8	Depozit	14,54	Parter	Construcții industriale și edilitare
38	251-C9	Depozit	14,19	Parter	Construcții industriale și edilitare
39	251-C10	Depozit	14,33	Parter	Construcții industriale și edilitare
40	251-C11	Depozit	454,25	Parter	Construcții industriale și edilitare
41	251-C12	Punct comanda balizaj	305,03	Parter	Construcții industriale și edilitare
42	251-C13	Cladire	16,65	Parter	Construcții industriale și edilitare
43	251-C14	Chiosc	15,60	Parter	Construcții administrative și social culturale
44	251-C15	WC	12,83	Parter	Construcții anexă
45	251-C16	Depozit	56,53	Parter	Construcții industriale și edilitare

Nr. crt	Nr. cadastral	Denumire Imobil	Sc la sol (mp)	Regim Înălțime	Destinație construcție
46	251-C17	Casa pompe	36,94	Parter	Construcții industriale și edilitare
47	251-C18	Casa pompe	24,11	Parter	Construcții industriale și edilitare
48	251-C19	Baraca metalica	62,43	Parter	Construcții industriale și edilitare
49	251-C20	Depozit uleiuri	69,58	Parter	Construcții industriale și edilitare
50	251-C21	Punct control carburanti lubrefianti	76,22	Parter	Construcții industriale și edilitare
51	251-C22	Hangar 2	970,97	Parter	Construcții industriale și edilitare
52	251-C23	Ateliere + magazii IN SPATE HANGAR2	195,21	Parter	Construcții industriale și edilitare
53	251-C24	Hangar	1.603,42	Parter	Construcții industriale și edilitare
54	251-C25	Magazii + birouri	444,86	Parter	Construcții industriale și edilitare
55	251-C26	Pichet P.S.I.	19,20	Parter	Construcții industriale și edilitare
56	251-C27	Magazie	10,30	Parter	Construcții industriale și edilitare
57	251-C28	Depozit materiale tehnice	571,26	Parter	Construcții industriale și edilitare
58	251-C28/1	Decantor	17,13	Parter	Construcții industriale și edilitare
59	251-C29	Cazare ingrijitori	123,65	Parter	Construcții administrative și social culturale
60	251-C30	Magazie	23,51	Parter	Construcții industriale și edilitare
61	251-C31	Magazie	38,34	Parter	Construcții industriale și edilitare
62	251-C32	Camara	9,49	Parter	Construcții anexă
63	251-C33	Sopron	40,34	Parter	Construcții anexă
64	251-C34	Moara	51,83	Parter	Construcții industriale și edilitare
65	251-C34/1	Magazii	90,89	Parter	Construcții industriale și edilitare
66	251-C35	Baraca magazie	453,35	Parter	Construcții industriale și edilitare
67	251-C36	Grajd	859,15	Parter	Construcții anexă
68	251-C37	Baraca grajd	101,84	Parter	Construcții anexă
69	251-C38	Maternitate porci	176,87	Parter	Construcții anexă
70	251-C39	Grajd + Cotete porci	257,74	Parter	Construcții anexă
71	251-C40	Cotet porci	133,77	Parter	Construcții anexă
72	251-C41	Casarie	100,87	Parter	Construcții anexă
73	251-C42	Cotet porci	49,01	Parter	Construcții anexă
74	251-C43	Saivan oi	411,53	Parter	Construcții anexă

Nr. crt	Nr. cadastral	Denumire Imobil	Sc la sol (mp)	Regim Înălțime	Destinație construcție
75	251-C44	Grajd vite	306,18	Parter	Construcții anexă
76	251-C45	Finar	265,18	Parter	Construcții anexă
77	251-C46	Dormitoare	60,02	Parter	Construcții administrative și social culturale
78	251-C47	Magazie	21,03	Parter	Construcții industriale și edilitare
79	251-C48	WC AMC	15,34	Parter	Construcții anexă
80	251-C49	Dormitoare	204,79	Parter	Construcții administrative și social culturale
81	251-C50	Depozit	15,84	Parter	Construcții industriale și edilitare
82	251-C51	Cladire	60,82	Parter	Construcții industriale și edilitare
83	251-C52	Punct comanda	43,05	Parter	Construcții industriale și edilitare
84	251-C53	Depozit	94,66	Parter	Construcții industriale și edilitare
85	251-C54	Dormitoare	355,41	Parter	Construcții administrative și social culturale
86	251-C55	WC AMC	15,26	Parter	Construcții anexă
87		Drum Betonat	15.500,00		
88		Pista betonata (inclusiv cai de rulare)	105.600,00		

La numărul cadastral 251 pot fi identificate o serie de 57 de construcții cu o suprafață construită de 10.381,68 mp. Profilul funcțional al edificiilor este variat aici putând fi identificate spații destinate depozitării (majoritare), locuirii, birourilor, și anexe.

La numărul cadastral 251 pot fi identificate un număr de 26 de construcții, cu un regim de înălțime de P/P+M/S+P+M. Acestea au o structură constitutivă preponderentă cu pereți de cărămidă și acoperiș tip terasă sau șarpantă învelită cu țiglă. Excepție fac o serie de construcții anexe realizate din alte materiale (tablă ondulată). Profilul funcțional al edificiilor este specific unei baze militare fiind prezente funcțiuni de cazare, sănătate, administrative, depozitare, alimentație etc. Funcțiunea predominantă în raport cu suprafața ocupată este cea de cazare (3310,64 mp).

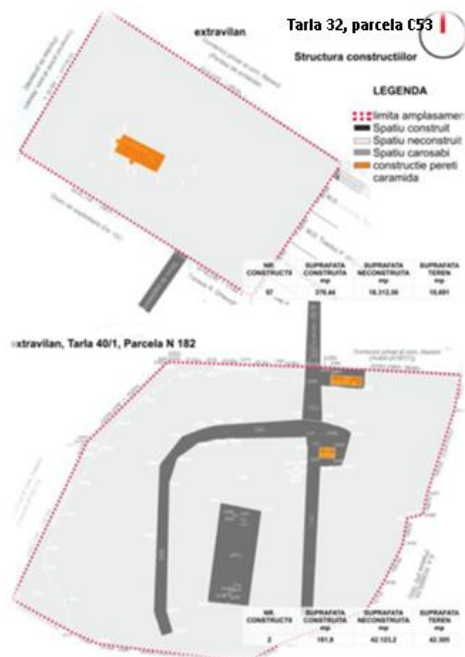


Figura 6 - Tarla 32, parcela C53, nr. cadastral 247, Tarla 40/1, parcela N182, nr. cadastral 248, Structura construcțiilor

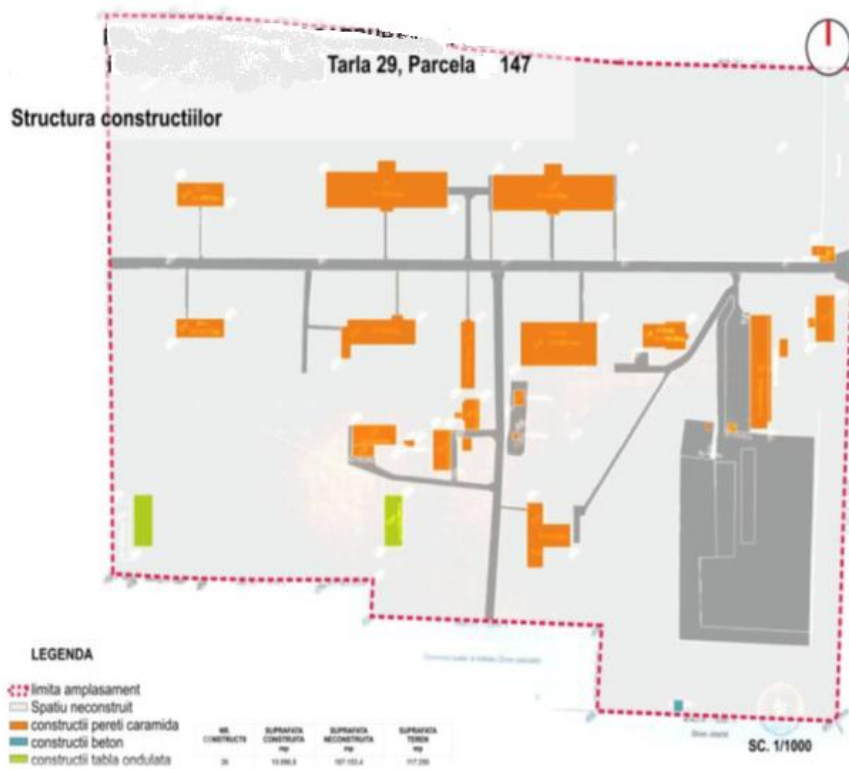


Figura 7 -Imobile C1-C26, nr. cadastral 250, Structura construcțiilor



Figura 8 - Tarla 29, parcela 147, nr. cadastral 251, Structura construcțiilor

Pista de decolare – aterizare

Pista este construită din dale de beton care au înălțimea de 400 mm.

Pista are lungimea de 2.500 m și lățimea de 80 m fiind formată din 24 șiruri de la A,B,C,D,E,F,G,H,I,J,K,L,M,N,O,P,R,S,T,U,V,X,Y,Z, de câte 500 de dale pe șir cu dimensiunile dalei de 3,0x5,0 m și două acostamente I,II cu dimensiunile dalei de 4,0x5,0 m.

Grosimea medie a dalelor din beton ale pistei determinată prin măsurarea înălțimii carotelor este de 21,6 cm.

Structura pistei de decolare-aterizare este o structură rutieră rigidă din beton de ciment alcătuită astfel:

- strat de îmbrăcăminte din beton de ciment de 21,6 cm grosime medie;
- strat de fundație din balast de grosime între 24 cm.

Din observațiile întreprinse în teren reiese că dalele pistei nu par să aibă probleme structurale semnificative sau fisuri, dar starea rostului dintre dale este precară, permițând creșterea buruienilor.



Figura 9 - Imagini pistă

Principalele tipuri de degradări specifice dalelor din beton de ciment (500 dale x 26 șiruri = 13000 dale) sunt următoarele:

- Exfoliere parțială sau totală a suprafeței dalelor
- Gropi-găuri
- Ruperea dalei la rost
- Ruperi de colț
- Fisuri și crăpături longitudinale, transversale și în diagonal
- Decolmatate rosturilor
- Fisuri de colț
- Fisuri datorate fenomenului de îngheț-dezghet
- Tasarea diferențiată a dalelor
- Plombare pe suprafață mică
- Fisuri de contracție

Toate aceste degradări favorizează atât pătrunderea apelor din precipitații în fundația dalelor din beton, cât și blocarea mișcării acestora la variațiile de temperatură prin pătrunderea de corpuri dure (granule de piatră sau beton etc.) în locașul rosturilor respective.

Pista betonată (inclusive căi de rulare), pista naturală are o vechime de aproape 68 de ani, fiind construită în 1952. Dispune de o stare vizuală satisfăcătoare, are un aspect neîntreținut.

La fel drumul de beton, construit în 1952 are o stare vizuală satisfăcătoare, are un aspect neîntreținut.



Figura 10 – Imagini pistă și bretele

Un canal pluvial deschis a deservit baza de aviație. În prezent, acest sistem este încă funcțional într-o oarecare măsură. Canalul deversează apa colectată în râul Ialomița, care trece prin apropierea aerodromului.



Figura 11 – Imagini canal pluvial

Sistemul de colectare și dirijare a apelor pluviale, stația de pompare și infrastructura de pompare, aducere și distribuire ape pot fi reintegrate în funcționalitatea a unui proiect de dezvoltare aeroportuară.

Ansamblul contruit a fost realizat în general cu un regim de înălțime P, cu câteva excepții având structura constituită din fundații din beton simplu sau din cărămidă și pereți din cărămidă și acoperire tip terasă. Excepție fac clădirile cu funcțiuni temporare (anexe) care sunt realizate din plăci prefabricate sau alte materiale după cum este precizat în continuare.

Tarla 29, parcela N 147, comuna Alexeni, Extravilan (teren agricol)

Tarla 29, parcela N 147, comuna Alexeni, Extravilan (teren construcții C1-C55)

Parcela N 147, aparținând de tarlăua nr. 29, prezintă o suprafață construită de 10.381,68 mp având un număr total de 57 de imobile. Construcțiile sunt dispuse pavilionar, fiind prezente funcțiuni diverse: cazare (dormitoare) – un număr de 5 clădiri, birouri, predominante fiind anexele (depozitari, magazii, hangar, ateliere, grajduri, etc.). Profilul funcțional al edificiilor este variat aici putând fi identificate spații destinate depozitării (majoritare), locuirii, birourilor, și anexe.

Din punct de vedere al materialelor de construcții predomina pereții din cărămidă, acoperirea făcându-se în modalități diferite precum: acoperiș tip terasă, acoperiș tabla ondulată, acoperiș plăci azbociment. De asemenea, există cazuri izolate în care s-a folosit ca închidere pereți din tabla ondulată (magazie, baracă metalică), pereți din paianta (grajd vite), pereți bolțari (depozite, 1 clădire cu funcțiune de dormitoare).

Regimul predominant de înălțime este P, având un caz izolat de P+1+S având funcțiunea depozitare materiale tehnice.

Tabel 7 - Informatii privind suprafata construită în interiorul parcelei N147

Nr. corp	Destinație	Suprafața ocupată - mp -	Nr. etaje	Caracteristici constructive	Descriere	Vârsta
C1	Depozit	32.62	P	Pereți caramidă, acoperiș carton asfaltat	Construcție partial demolata - ruina	68
C2	Depozit	16.41	P	Pereți bolțari, acoperiș tip terasă	1 incapere, stare nesatisfacatoare (un perete demolat)	68
C3	Grajd	33.50	P	Pereți caramidă, acoperiș carton asfaltat	ruina, stare nesatisfacatoare	68
C4	WC AMC	15.48	P	Pereți caramidă, acoperiș tip terasă	4 incaperi, stare nesatisfacatoare	48
C5	Dormitoare + Birouri	213.98	P	Pereți caramidă, acoperiș tip terasă, 10 camere, 1 grup sanitar	Stare nesatisfacătoare: pardoseli	48
C6	Depozit	452.92	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	4 incaperi, stare satisfacatoare	necunoscuta
C7	Depozit	231.43	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	2 incaperi, stare satisfacatoare	35
C8	Depozit	14.54	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	1 incapere, stare satisfacatoare	necunoscuta
C9	Depozit	14.19	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	1 incapere, stare satisfacatoare	necunoscuta
C10	Depozit	14.33	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	1 incapere, stare satisfacatoare	necunoscuta
C11	Depozit	454.25	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	4 incaperi, stare satisfacatoare	necunoscuta
C12	Punct comandă balizaj	305.03	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	11 camere, 3 holuri, stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C13	Clădire	16.65	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	1 incapere, stare satisfacatoare	necunoscuta
C14	Chioșc	15.60	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	1 incapere, stare satisfacatoare	necunoscuta
C15	WC	12.83	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	4 incaperi, stare nesatisfacatoare	68
C16	Depozit	56.53	P	Pereți boltari, acoperiș tip terasă	1 incapere - ruina, stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C17	Casa pompe	36.94	P	Pereți cărămidă, acoperiș țiglă	2 incaperi, stare satisfacatoare	necunoscuta
C18	Casa pompe	24.11	P	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	2 incaperi, stare satisfacatoare	necunoscuta
C19	Baracă	62.43	P	Pereți tabla, acoperiș plăci	construcție	necunoscuta

Nr. corp	Destinație	Suprafața ocupată - mp -	Nr. etaje	Caracteristici constructive	Descriere	Vârsta
	metalică			azbociment	demolata	
C20	Depozit uleiuri	69.58	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	1 incapere, stare satisfacatoare	necunoscuta
C21	Punct control carburanți	76.22	P	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	4 camere, 1 veranda, 1 magazie, stare satisfacatoare	necunoscuta
C22	Hangar 2	970.97	P	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	1 incapere, stare satisfacatoare	44
C23	Ateliere+m agazii	195.21	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	8 incaperi, stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C24	Hangar	1603.42	P	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	1 incapere, stare nesatisfacatoare	68
C25	Magazii+birouri	444.86	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C26	Pichet P.S.I	19.20	P	Pereți cărămidă, acoperiș plăci azbociment	stare nesatisfacatoare	68
C27	Magazie	10.30	P	Pereți tabla, acoperiș plăci azbociment	construcție demolata	68
C28	Depozit materiale tehnice	571.26	P+1+S	Pereți cărămidă, acoperiș țiglă	stare nesatisfacatoare	68
C 28/1	Decantor	17.13	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	stare satisfacatoare	necunoscuta
C29	Cazare îngrijitori	123.65	P	Pereți cărămidă, acoperiș plăci azbociment	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C30	Magazie	23.51	P	Pereți cărămidă, acoperiș plăci azbociment	stare nesatisfacatoare	68
C31	Magazie	38.34	P	Pereți cărămidă, acoperiș placi azbociment	stare nesatisfacatoare	68
C32	Cămară	9.49	P	Pereți cărămidă, acoperiș plăci azbociment	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C33	Șopron	40.34	P	Stâlpi metalici, acoperiș plăci azbociment	stare nesatisfacatoare	40
C34	Moară	51.83	P	Pereți cărămidă, acoperiș plăci azbociment	stare nesatisfacatoare	40
C 34/1	Magazii	90.89	P	Pereți cărămidă, acoperiș plăci azbociment	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C35	Baracă magazine	453.35	P	Pereți tablă ondulată, acoperiș tablă ondulată	stare nesatisfacatoare	40
C36	Grajd	859.15	P	Pereți cărămidă, acoperiș plăci azbociment	stare nesatisfacatoare	84
C37	Baracă grajd	101.84	P	Pereți cărămidă, acoperiș placi azbociment	stare nesatisfacatoare	68
C38	Maternitate porci	176.87	P	Pereți cărămidă, acoperiș placi azbociment	stare nesatisfacatoare	38
C39	Grajd+Cotețe porci	257.74	P	Pereți cărămidă, acoperiș placi azbociment	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C40	Coteț porci	133.74	P	Pereți cărămidă, acoperiș placi azbociment	stare nesatisfacatoare	37

Nr. corp	Destinație	Suprafața ocupată - mp -	Nr. etaje	Caracteristici constructive	Descriere	Vârsta
C41	Casarie	100.87	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C42	Coteț porci	49.01	P	Pereți cărămidă, acoperiș placi azbociment	construcție demolata	68
C43	Saivan oi	411.53	P	Pereți cărămidă, acoperiș placi azbociment	construcție demolata	38
C44	Grajd vite	306.18	P	Pereți paianta, acoperiș plăci azbociment	construcție demolata	necunoscuta
C45	Fânar	265.18	P	Stâlpi metalici, acoperiș plăci azbociment	construcție demolata	necunoscuta
C46	Dormitoare	60.02	P	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C47	Magazie	21.03	P	Pereți cărămidă, acoperiș carton asfaltat	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C48	WC AMC	15.34	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	stare nesatisfacatoare	48
C49	Dormitoare	204.79	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C50	Depozit	15.84	P	Pereți bolțari, acoperiș tip terasă	stare satisfacatoare	necunoscuta
C51	Clădire	60.82	P	Pereți cărămidă, acoperiș carton asfaltat	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C52	Punct comandă	43.05	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă + tablă	stare nesatisfacatoare	68
C53	Depozit	94.66	P	Pereți bolțari, acoperiș tip terasă	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C54	Dormitoare	355.41	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	construcție partial demolata	necunoscuta
C55	WC AMC	15.26	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	construcție partial demolata, fara acoperis stare nesatisfacatoare	48
TOTAL	57	10.381,68				



Figura 12 - Imagine hangar

Incinta cu construcții intravilan imobil 669 C1-C26

Incinta 669 având construcțiile C1-C26, este situată în partea de N a intravilanului comunei Alexeni, fiind în legătură directă cu drumul național DN 2A prin strada Unității, aflată în intravilanul comunei.

Suprafața parcelei este de 15,49 ha, având o suprafață construită de 10.106,60 mp având un număr total de 26 imobile. Construcțiile sunt dispuse pavilionar, având funcțiuni diverse precum: cazare (dormitoare – în număr de 2 imobile), simulator zbor, alimentație, diferite anexe (magazii, depozitari, garaj, post control etc.).

Regimul predominant de înălțime este P, având cazuri izolate cu diferite funcțiuni: P+1 (bloc școală, bloc administrativ), P+S+M (depozit alimente, sală alimente) P+M (popota cadre). Construcțiile au o structură constitutivă preponderentă cu pereți de cărămidă și acoperiș tip terasă sau șarpantă învelită cu țiglă. De asemenea, există cazuri izolate în care s-au folosit ca închidere pereți din tablă ondulată (magazine materiale), pereți din beton (crematoriu gunoi). Profilul funcțional al edificiilor este specific unei baze militare fiind prezente funcțiuni de cazare, sănătate, administrative, depozitare, alimentație etc. Funcțiunea predominantă în raport cu suprafața ocupată este cea de cazare (3310,64 mp).

Tabel 8 - Informatii privind Incinta cu construcții intravilan imobil 669 C1-C26

Nr. Corp	Destinație	Suprafata ocupata - mp -	Nr. Etaje	Caracteristici constructive	Descriere	Vârsta
C1	Post control	55.19	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	2 camere, 1 hol, 1 grup sanitar, 1 terasa, stare satisfacatoare	68
C2	Corp Gardă	312.86	P	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	7 camere, 4 holuri, 1 spalator, 1 grup sanitar, stare nesatisfacatoare: pardoseli deteriorate, pereti cu tencuiala cazuta, tavane deteriorate cu urme de infiltratii, instalatie electrica lipsa, finisaje deteriorate, usi lipsa, geamuri sparte	68
C3	Magazie	20.99	P	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	Constructie partial demolata - ruina	68
C4	Magazie	118.62	P	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	2 incaperi, stare nesatisfacatoare: fara usa, tencuieli deteriorate, urme de infiltratii	68
C5	Garaj auto	690.52	P	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	4 garaje, 4 magazii, stare nesatisfacatoare: pardoseli deteriorate, pereti cu tencuiala cazuta, tavane deteriorate cu urme de infiltratii, instalatie electrica lipsa, finisaje deteriorate, usi lipsa, geamuri sparte	68
C6	Punct control auto	23.55	P	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	1 incapere, stare nesatisfacatoare	necunoscuta

Nr. Corp	Destinație	Suprafata ocupata - mp -	Nr. Etaje	Caracteristici constructive	Descriere	Vârsta
C7	Punct alimentare carburanți	9.50	P	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	1 incapere, stare nesatisfacatoare	68
C8	Crematoriu gunoi	8.23	P	Pereti beton, acoperis tip terasa	1 incapere, stare nesatisfacatoare	68
C9	Depozit alimente	392.30	P+S+M	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	7 camere, 2 holuri, 1 subsol, stare nesatisfacatoare: pardoseli deteriorate, pereti cu tencuiala cazuta, tavane deteriorate cu urme de infiltratii, instalatie electrica lipsa, finisaje deteriorate, usi lipsa, geamuri sparte	68
C10	Sală mese	1181.93	P+S+M	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	31 camere, 14 holuri, 2 vestiare, 5 debarale, 5 grupuri sanitare, stare nesatisfacatoare: pardoseli deteriorate, pereti cu tencuiala cazuta, tavane deteriorate cu urme de infiltratii, instalatie electrica lipsa, finisaje deteriorate, usi lipsa, geamuri sparte	68
C11	Stație hidrofor	52.91	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	1 incapere, stare nesatisfacatoare	68
C12	Casă vane	12.77	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	1 incapere, stare nesatisfacatoare	35
C13	Popotă cadre	612.38	P+M	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	17 camere, 6 holuri, 2 vestiare, 2 grupuri sanitare, stare nesatisfacatoare: pardoseli deteriorate, pereti cu tencuiala cazuta, tavane deteriorate cu urme de infiltratii, instalatie electrica lipsa, finisaje deteriorate, usi lipsa, geamuri sparte	68
C14	Dormitor	1657.59	P	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	4 dormitoare, 2 cancelarii, 2 camere, 11 holuri, 6 spalatoare, 1 magazie, 5 grupuri sanitare, 3 verande	68
C15	Dormitor	1653.05	P	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	4 dormitoare, 2 cancelarii, 2 camere, 11 holuri, 6 spalatoare, 1 magazie, 5 grupuri sanitare, 3 verande	68
C16	Corp administrativ	391.61	P+1	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	parter: 13 camere, 4 holuri, 1 gr sanitar, 1 WC, 1 veranda, etaj: 10 camere, 2 holuri, 1 grup sanitar, 1 WC, stare buna	68

Nr. Corp	Destinație	Suprafata ocupata - mp -	Nr. Etaje	Caracteristici constructive	Descriere	Vârsta
C17	Bloc școala	327.15	P+1	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	parter: 3 sali clasa, 2 camere, 2 holuri, 1 casa scarii, 1 spalator, 3 gr sanitare, etaj: 10 camere, 2 holuri, 1 grup sanitar, 1 WC, stare nesatisfacatoare: pardoseli deteriorate, pereti cu tencuiala cazuta, tavane deteriorate cu urme de infiltratii, instalatie electrica lipsa, finisaje deteriorate, usi lipsa, geamuri sparte.	68
C18	Infirmerie	711.87	P	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	19 camere, 6 holuri, 5 debarale, 5 grupuri sanitare, 2 verande, stare nesatisfacatoare	68
C19	Baie – Spălătorie	332.41	P	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	10 camere, 2 holuri, 3 grupuri sanitare, 1 veranda, stare nesatisfacatoare	68
C20	Centrala termică	185.57	P	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	1 incapere, stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C21	Clădire drenajori	276.93	P	Pereți cărămidă, acoperiș plăci azbociment	3 incaperi, stare nesatisfacatoare	35
C22	Baracă metalică	331.88	P	Pereți tablă ondulată, acoperiș tablă ondulată	1 incapere, stare nesatisfacatoare	40
C23	Post trafo	20.08	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	2 incaperi, stare buna	necunoscuta
C24	Simulator zbor	330.91	P	Pereți cărămidă, acoperiș tablă	1 hangar, 6 camere, 2 holuri, 1 gr sanitar, stare nesatisfacatoare	68
C25	Grup electrogen	92.69	P	Pereți cărămidă, acoperiș tip terasă	2 camere, 1 hol, stare nesatisfacatoare	68
C26	Magazie materiale	303.11	P	Pereți tablă ondulată, acoperiș tablă ondulată	constructie demolata	necunoscuta
TOTAL 26		10.106,60				



Figura 13 - Imagine imobil C16 - construcție Corp administrativ



Figura 14 - Imagini imobil C10 - construcție Sala mese, P+S+M



Figura 15 - Imagini imobil C15 - construcție Dormitor, cu parter



Figura 16 - Imagini imobil C14 - construcție Dormitor, cu parter



Figura 17 – Imagini imobil C17 - Bloc școală, P+1

Parcela C53 prezintă o suprafață construită de 378,44 mp. Construcția (C1) este dispusă izolat în cadrul parcelei, având funcțiunea de punct dirijare apropiată.

Regimul de înălțime este de parter (P).

Tabel 9 - Informatii privind Parcela C53

Nr. Corp	Denumire	Suprafața construită - mp -	Grupa destinație	Descriere	Vârsta
C1	Punct dirijare apropiată	378,44	CAS	Construcție demolată	67

Tarla 40/1, Parcela N 182, Extravilan, comună Alexeni

Parcela N 182 se află în partea de Sud a extravilanului comunei Alexeni, fiind în legătură directă cu drumul național DN 2A prin drumul de exploatare De 184/1 și strada Baldoveni, aflate în partea de Nord a amplasamentului.

Parcela N 182 prezintă o suprafață construită de 181,80 mp, având un număr total de 2 imobile. Construcțiile sunt dispuse pavilionar, având funcțiuni diverse precum: cazare și anexe (grajd). Din punct de vedere al materialelor de construcții sunt prezenți pereții de cărămidă, acoperirea realizându-se în 2 moduri diferite: plăci de azbociment și tiglă. Regimul de înălțime este parter (P).

Tabel 10 - Informatii privind Tarla 40/1, Parcela N 182

Nr. Corp	Destinație	Suprafața construită - mp -	Nr. Etaje	Caracteristici constructive	Descriere	Vârsta
C1	Dormitor	64,66	P	Pereți cărămidă, acoperiș țiglă	fundație din beton, pereți din cărămidă, fără acoperiș - ruină	necunoscută
C2	Grajd	117,14	P	Pereți cărămidă, acoperiș plăci azbociment	Construcție demolată	necunoscută
TOTAL	2	181,80				

În tabelul următor sunt prezentate elementele de identificare a bunurilor de la Alexeni cu valoarea de inventar în 2017 la momentul preluării și valoarea evaluată în 2018.

Tabel 11 - Valoare de inventar bunuri – valoare evaluată

Nr. crt.	Cod clasificare	Denumirea bunului	Elemente de identificare	An dobândire	Valoare de inventar 2017 - lei	Valoare evaluată 2018 - lei
66a	0.0	Teren agricol extravilan - Tarla 29 parcela N147 - Alexeni	Suprafață teren = 2.088.800,00 mp	2017	46,058,040.00	5,430,780.00
b	0.0	Teren cu construcții intravilan imobil 669 C1 - C26 - Alexeni	Suprafață teren = 154.925,00 mp, Suprafață construită = 10.106,60 mp	2017	3,415,545.00	2,620,840.00
c	1.6.4	Clădire corp administrativ (C16)	Suprafață construită = 391,61 mp, regim de înălțime: P + 1E	2017	595,300.00	312,800.00
d	1.6.8	Clădire Sală mese (C10)	Suprafață construită = 1.181,93 mp, regim de înălțime: S + P + M	2017	1,347,500.00	1,357,700.00
e	1.5.2	Clădire depozit alimente (C9)	Suprafață construită = 392,30 mp, regim de înălțime: S + P + M	2017	270,400.00	211,000.00
f	1.6.4	Clădire Popotă cadre (C13)	Suprafață construită = 612,38 mp, regim de înălțime: P + M	2017	465,400.00	244,900.00
g	1.5.2	Clădire dormitor (C14)	Suprafață construită = 1.657,59 mp, regim de înălțime: P	2017	527,400.00	397,400.00
h	1.6.1	Clădire dormitor (C15)	Suprafață construită = 1.653,05 mp, regim de înălțime: P	2017	525,900.00	475,500.00
i	1.3.1	Clădire hangar (C24)	Suprafață construită = 1603,42 mp, regim de înălțime: P	2017	368,400.00	572,800.00
j	1.5.2	Clădire Corp gardă 1 (C2)	Suprafață construită = 312,86 mp, regim de înălțime: P	2017	99,500.00	47,000.00
k	1.6.7	Clădire Post control (C1) (corp gardă 2)	Suprafață construită = 55,19 mp, regim de înălțime: P	2017	26,300.00	22,500.00
l	1.5.12	Clădire Depozit materiale tehnice (C28)	Suprafață construită = 571,26 mp, regim de înălțime: S + P + 1E	2017	393,800.00	236,100.00
m	1.6.2	Clădire Infirmerie (C18)	Suprafață construită = 711,87 mp, regim de înălțime: P	2017	226,500.00	420,800.00

Nr. crt.	Cod clasificare	Denumirea bunului	Elemente de identificare	An dobândire	Valoare de inventar 2017 - lei	Valoare evaluată 2018 - lei
n	1.6.8	Clădire simulator zbor (C24) (uzina electrică)	Suprafață construită = 330,91 mp, regim de înălțime: P	2017	125,800.00	207,300.00
o	1.6.8	Clădire Baie spălătorie (C19)	Suprafață construită = 332,41 mp, regim de înălțime: P	2017	126,300.00	164,400.00
p	1.3.1	Construcție Garaj auto (C5)	Suprafață construită = 690,52 mp, regim de înălțime: P	2017	67,100.00	294,100.00
q	1.6.2	Bloc școală (C17)	Suprafață construită = 327,15 mp, regim de înălțime: P+1E	2017	248,600.00	305,100.00
r	1.3.1	Hangar 2 (C22)	Suprafață construită = 970,97 mp, regim de înălțime: P	2017	557,800.00	755,300.00
s	1.6.8	Clădire drenajori (C21) (uzină electrică)	Suprafață construită = 276,93 mp, regim de înălțime: P	2017	17,100.00	74,800.00
ș	1.3.7.2	Drum betonat	Suprafață = 15.500,00 mp	2017	1,438,300.00	1,438,129.00
t	1.1.5.1	Pistă betonată (inclusiv căi de rulare), pistă naturală	Suprafață = 105.600,00 mp	2017	17,498,400.00	9,647,758.00
ț	0.0	Teren cu construcții extravilan C1, Tarla 32 parcela Cc 153 - Alexeni	Suprafață teren = 18.691,00 mp. Suprafață construită = 378,44 mp	2017	412,136.55	24,298.30
u	0.0	Teren cu construcții extravilan C1 - C55, Tarla 29 parcela N147 - Alexeni	Suprafață teren = 1.172.500,00 mp. Suprafață construită = 10.381,68 mp	2017	25,853,206.05	1,524,243.50
v	0.0	Teren cu construcții extravilan C1 - C2, Tarla 40/1 parcela N182 - Alexeni	Suprafață teren = 42.305,00 mp. Suprafață construită = 181,80 mp	2017	932,825.25	54,996.50
x	1.3.1	Ateliere + magazii (C23)	Suprafață construită = 195,21 mp, regim de înălțime: P	2017	60,400.00	133,600.00
y	1.1.2.1	Baraca grajd, an 1982 (C37)	Suprafață construită = 101,84 mp, regim de înălțime: P	2017	4,100.00	6,400.00

Nr. crt.	Cod clasificare	Denumirea bunului	Elemente de identificare	An dobândire	Valoare de inventar 2017 - lei	Valoare evaluată 2018 - lei
y	1.1.2.1	Baracă magazie, an 1980 (C35)	Suprafață construită = 453,35 mp, regim de înălțime: P	2017	18,000.00	31,600.00
aa	1.2.3	Baracă metalică P, an 1980 (C22)	Suprafață construită = 331,88 mp, regim de înălțime: P	2017	13,200.00	23,200.00
ab	1.6.8	Cămară (C32)	Suprafață construită = 9,49 mp, regim de înălțime: P	2017	1,200.00	700.00
ac	1.4.7	Casă pompe (C17)	Suprafață construită = 36,94 mp, regim de înălțime: P	2017	11,400.00	20,900.00
ad	1.4.7	Casă pompe (C18)	Suprafață construită = 24,11 mp, regim de înălțime: P	2017	7,500.00	13,600.00
ae	1.4.7	Casă vane, an 1985 (C12)	Suprafață construită = 12,77 mp, regim de înălțime: P	2017	3,200.00	23,000.00
af	1.2.2	Cășărie (C41)	Suprafață construită = 100,87 mp, regim de înălțime: P	2017	32,100.00	11,800.00
ah	1.6.8	Cazare îngrijitori (C29)	Suprafață construită = 123,65 mp, regim de înălțime: P	2017	15,300.00	18,200.00
ai	1.6.8	Centrală termică (C20)	Suprafață construită = 185,57 mp, regim de înălțime: P	2017	11,500.00	13,000.00
aj	1.5.2	Chioșc (C14)	Suprafață construită = 15,60 mp, regim de înălțime: P	2017	4,800.00	2,400.00
ak	1.6.8	Clădire (C13)	Suprafață construită = 16,65 mp, regim de înălțime: P	2017	5,200.00	2,500.00
al	1.6.8	Clădire (C51)	Suprafață construită = 60,82 mp, regim de înălțime: P	2017	3,800.00	9,200.00
am	1.2.7	Coteț porci, an 1983 (C40)	Suprafață construită = 133,77 mp, regim de înălțime: P	2017	10,600.00	13,100.00
an	1.2.11	Crematoriu gunoi, an 1952 (C8)	Suprafață construită = 8,23 mp, regim de înălțime: P	2017	1,000.00	
ao	1.4.5	Decantor (C28/1)	Suprafață construită = 17,13 mp, regim de înălțime: P	2017	5,300.00	30,900.00
ap	1.5.7	Depozit (C16)	Suprafață construită = 56,53 mp, regim de înălțime: P	2017	3,500.00	41,100.00
aq	1.5.7	Depozit (C50)	Suprafață construită = 15,84 mp, regim de înălțime: P	2017	4,900.00	11,500.00
ar	1.5.3	Depozit (C53)	Suprafață construită = 94,66 mp, regim de înălțime: P	2017	5,900.00	
as	1.5.7	Depozit uleiuri (C20)	Suprafață construită = 69,58 mp, regim de înălțime: P	2017	21,500.00	50,600.00
aș	1.5.3	Depozit (C2)	Suprafața construită = 16,41 mp, regim de înălțime: P	2017	1,000.00	6,800.00
at	1.5.3	Depozit (C10)	Suprafața construită = 14,33 mp, regim de înălțime: P	2017	4,400.00	6,000.00
aâ	1.5.3	Depozit (C11)	Suprafața construită = 454,25 mp, regim de înălțime: P	2017	168,600.00	330,400.00

Nr. crt.	Cod clasificare	Denumirea bunului	Elemente de identificare	An dobândire	Valoare de inventar 2017 - lei	Valoare evaluată 2018 - lei
au	1.5.3	Depozit (C8)	Suprafața construită = 14,54 mp, regim de înălțime: P	2017	4,500.00	6,000.00
av	1.6.4	Dormitoare (C49)	Suprafața construită = 204,79 mp, regim de înălțime: P	2017	32,600.00	47,000.00
ax	1.6.4	Dormitoare (C46)	Suprafața construită = 60,02 mp, regim de înălțime: P	2017	19,100.00	13,500.00
ay	1.6.4	Dormitoare + Birouri, an 1972 (C5)	Suprafața construită = 213,98 mp, regim de înălțime: P	2017	68,100.00	49,100.00
az	1.6.1	Dormitor (C1)	Suprafața construită = 64,66 mp, regim de înălțime: P	2017	5,100.00	
ba	1.2.7	Grajd + Cotețe porci (C39)	Suprafața construită = 257,74 mp, regim de înălțime: P	2017	30,800.00	25,200.00
bb	1.2.7	Grajd, an 1936 (C36)	Suprafața construită = 859,15 mp, regim de înălțime: P	2017	68,300.00	53,700.00
bc	1.2.7	Grajd (C3)	Suprafața construită = 33,50 mp, regim de înălțime: P	2017	2,100.00	2,100.00
bd	1.2.3	Grup electrogen, an 19520 (C25)	Suprafața construită = 92,69 mp, regim de înălțime: P	2017	11,500.00	32,700.00
be	1.5.3	Magazie (C47)	Suprafața construită = 21,03 mp, regim de înălțime: P	2017	2,600.00	1,500.00
bf	1.5.3	Magazie, an 1952 (C30)	Suprafața construită = 23,51 mp, regim de înălțime: P	2017	2,900.00	1,600.00
bg	1.5.3	Magazie, an 1952 (C31)	Suprafața construită = 38,34 mp, regim de înălțime: P	2017	4,700.00	2,700.00
bh	1.5.3	Magazii + birouri(C34/1)	Suprafața construită = 90,89 mp, regim de înălțime: P	2017	11,200.00	18,900.00
bi	1.6.4	Magazii + birouri (C25)	Suprafața construită = 444,86 mp, regim de înălțime: P	2017	82,600.00	165,200.00
bj	1.2.7	Maternitate porci, an 1982 (C38)	Suprafața construită = 176,87 mp, regim de înălțime: P	2017	7,000.00	8,600.00
bk	1.6.4	Moară, an 1980 (C34)	Suprafața construită = 51,83 mp, regim de înălțime: P	2017	6,400.00	15,300.00
bl	1.1.17	Pichet PSI, an 1952 (C26)	Suprafața construită = 19,20 mp, regim de înălțime: P	2017	2,400.00	
bm	1.1.3	Post Trafo (C23)	Suprafața construită = 20,08 mp, regim de înălțime: P	2017	3,700.00	11,900.00
bn	1.1.3	Punct alimentare carburanți, an 1952 (C7)	Suprafața construită = 9,50 mp, regim de înălțime: P	2017	1,200.00	4,500.00

Nr. crt.	Cod clasificare	Denumirea bunului	Elemente de identificare	An dobândire	Valoare de inventar 2017 - lei	Valoare evaluată 2018 - lei
bo	1.3.2.5	Punct comandă balizaj (C12)	Suprafața construită = 305,03 mp, regim de înălțime: P	2017	97,000.00	168,100.00
bp	1.3.2.5	Punct comandă, an 1952 (C52)	Suprafața construită = 43,05 mp, regim de înălțime: P	2017	2,700.00	14,700.00
bq	1.5.14	Punct control auto (C6)	Suprafața construită = 23,55 mp, regim de înălțime: P	2017	7,500.00	11,100.00
br	1.5.14	Punct control carburanți lubrefianți (C21)	Suprafața construită = 76,22 mp, regim de înălțime: P	2017	23,600.00	36,000.00
bs	1.2.2	Șopron, an 1980 (C33)	Suprafața construită = 40,34 mp, regim de înălțime: P	2017	800.00	
bș	1.1.3	Stație hidrofor (C11)	Suprafața construită = 52,91 mp, regim de înălțime: P	2017	6,500.00	95,500.00
bt	1.6.1.1	WC AMC, P, an 1972 (C48)	Suprafața construită = 15,34 mp, regim de înălțime: P	2017	1,900.00	1,521.00
bț	1.6.1.1	WC AMC, an 1972 (C4)	Suprafața construită = 15,48 mp, regim de înălțime: P	2017	2,900.00	1,528.00
bu	1.6.1.1	WC, an 1952 (C15)	Suprafața construită = 12,83 mp, regim de înălțime: P	2017	1,600.00	1,390.00
bv	1.5.3	Depozit, an 1985 (C7)	Suprafața construită = 231,43 mp, regim de înălțime: P	2017	7,160.00	168,300.00
bx	1.5.3	Depozit (C9)	Suprafața construită = 14,19 mp, regim de înălțime: P	2017	4,400.00	5,900.00
by	1.5.3	Depozit (C6)	Suprafața construită = 452,92 mp, regim de înălțime: P	2017	168,100.00	329,400.00
			TOTAL		102,706,912.85	28,933,984.30

I.2 Destinația bunurilor ce fac obiectul concesiunii

Studiul de oportunitate elaborat pentru fundamentarea deciziei de realizare a concesiunii bunurilor proprietate publică de la Alexeni a fundamentat necesitatea ca acestea bunuri să fie valorificate în cadrul unui proiect investițional cu funcționalitate aeroportuară și de aviație, aceasta fiind destinația principală și în trecut.

Din moment ce a funcționat timp de mai multe decenii ca bază de aviație, fostul Aerodrom Alexeni este conectat la rețelele regionale și naționale. Atât aerodromul cât și locuințele destinate personalului de deservire a aerodromului au fost conectate la rețelele de distribuție a energiei electrice și a apei. A fost de asemenea, construit un sistem de drenaj pentru deversarea apei pluviale în râul Ialomița, cel mai apropiat râu de fostul aerodrom. Baza militară de aviație a fost abandonată în martie-aprilie 2001. Câțiva ani înainte de a fi abandonată baza a fost folosită parțial, numai pentru aeronave mici care necesită doar aproximativ 800 m de pistă pentru aterizare-decolare.

Destinația principală a bunurilor care fac obiectul concesiunii este Proiectul de dezvoltare regională Alexeni care include **realizarea a unui Aeroport de importanță regională la Alexeni**. În vederea utilizării integrale a suprafeței de teren care face obiectul bunurilor concesionate, cât și pentru obținerea unui randament maxim al valorificării bunurilor concesionate, din punctul de vedere al funcționalității anterioare se mai propune dezvoltarea unui centru de instruire pentru piloți și a unui hangar destinat mentenanței aeronavelor și pregătirii personalului tehnico-ingineresc.

Obiectivul principal al concesiunii este – „ Aeroport care să funcționeze ca aeroport comercial pentru pasageri având facilitate pentru transport de marfă (cargo) și operațiuni de aviație generală și de afaceri”.

Celelate obiective propuse pentru investiție

- Centru de instruire sintetică pentru piloți - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320 respectiv,
- Hangar de mentenanță de nivel complex pentru aeronave și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc

sunt opționale pentru ofertanți.

La Alexeni se consideră oportună concentrarea investiției spre dezvoltarea facilităților oferite de un aeroport dedicat în special transportatorilor low-cost.

Proiectul architectural al aeroportului de la Alexeni se va axa pe un design simplu. Spațiile interioare ale clădirilor aeroportului vor reflecta standardele de performanță ale companiilor aeriene low-cost: niveluri mai mici de serviciu în termeni de spațiu per persoană și o capacitate totală anuală mai mare per metro pătrat de spațiu, asociată cu timpul mai redus de staționare al pasagerilor date fiind operațiunile rapide asupra aeronavelor, deoarece spațiul total solicitat per pasager este în mod direct legat de timpul mediu în care oamenii stau într-un spațiu. Se va pune accent pe spațiile comune largi de așteptare pentru a minimiza spațiul total alocat acestei funcțiuni. Aeroportul de importanță regională de la Alexeni nu va presupune spații largi comerciale, costisitoare, în ciuda faptului că activitățile din retail pot reprezenta importante surse de venituri, construirea unor astfel de spații este în mod particular costisitoare; măsurile de securitate, dificultățile generale și întârzierile

accesului multiplică costurile construcției. De asemenea, este costisitoare trecerea produselor comerciale și a personalului prin controlul de securitate.

Propunerea proiectului de dezvoltare care vizează concesionarea bunurilor de la Alexeni în vederea realizării aeroportului de importanță regional Alexeni vine ca urmare a propunerilor venite din partea unor investitori interesați pentru realizarea unui astfel de proiect investițional.

Oportunitatea dezvoltării la Alexeni a unui Aeroport de importanță regională derivă și din necesitatea dezvoltării infrastructurii de comunicație pe arterele principale regionale și europene, a integrării zonei în care sunt amplasate bunurile de la Alexeni în sistemul global al fluxurilor, valorificând tehnologia de avangardă și tendințele moderne de dezvoltare a nodurilor de comunicație. În perioada actuală, mixul între aviație și business reprezintă una dintre cele mai importante ingrediente ale creșterii afacerilor deoarece timpul a devenit cea mai importantă resursă a fiecărui om de afaceri. Prin aviație se economisesc timp, bani și energie. Prin dezvoltarea unui aeroport la Alexeni apare posibilitatea să se utilizeze aviația generală pentru afaceri, cât și pentru petrecerea timpului liber. Activitatea aeroportuară va fi susținută prin dezvoltarea celorlalte două obiective investiționale care vin să susțină activitățile de instruire a personalului aeronautic navigant, activitățile de mentenanță a aeronavelor precum și instruirea personalului ingineresc și mecanic implicat în mentenanța aeronavelor.

Concesionarea bunurilor de la Alexeni pentru realizarea unui aeroport operațional reprezintă cea mai bună opțiune pentru realizarea de venituri mari. Activitățile comerciale care se desfășoară pe un aeroport cu trafic de pasageri se constituie în surse importante de venit pentru noul proiect de dezvoltare. Astfel de activități comerciale (închiriere pentru spații comerciale în cadrul aeroportului) generatoare de venit, reprezentative în cadrul unui aeroport de pasageri nu se pot realiza pe un aeroport de tip cargo, unde nu există un flux de persoane. Centrul de instruire și centrul de mentenanță vor fi de asemenea generatoare de venituri din contravaloarea serviciilor de instruire și mentenanță oferite.

Destinația bunurilor ce fac obiectul concesiunii o reprezintă activitățile aeroportuare și de aviație generală: construirea unui aeroport care să funcționeze ca aeroport comercial pentru pasageri având facilități pentru transport de marfă (cargo) și operațiuni de aviație generală și de afaceri.

Țările europene ar fi destinația principală a zborurilor de pasageri din Alexeni dar și alte destinații pot fi de asemenea explorate. Într-un studiu anterior pentru fundamentarea unui aeroport la Alexeni realizat în urmă cu mai bine de 5 ani s-a estimat un trafic de până la 1,5 mil pasageri. La ora actuală, dată fiind creșterea exponențială a numărului de pasageri (dublarea acestuia în 2018 de la nivelul înregistrat în 2014), considerăm o posibilitate de creștere a traficului pe viitorul aeroport Alexeni la 2,5 mil pasageri/an, cu posibilitatea de creștere în viitor până la o capacitate de 4 milioane de pasageri/an. Proiectarea aeroportului într-o primă etapă inițial se va face pentru a permite operarea cu aeronavele tipul Boeing familia 737 și AIRBUS familia A320 care sunt în mod normal utilizate de companiile aeriene low-cost și/sau alte aeronave similare compatibile cu facilitățile aeroportului.

Dezvoltarea unui nou aeroport la Alexeni a urmărit analiza creșterii traficului aerian în raport cu capacitatea de preluare a acestei creșteri de aeroporturile care deservește zona de sud a țării.

Amplasamentul bunurilor de la Alexeni a fost și este în continuare parte a Axei Tradiționale (Istanbul și Europa Centrală) dintre Europa Centrală și Asia Mică. Poziționarea pe coridorul IX pan-european (coridor Helsinki) care face legătura între Marea Baltică (Helsinki) și Adrianopol și la intersecția dintre coridoarele IV și VII, plasează zona Alexeni în aria de dezvoltare a rețelelor europene de transport.

Pornind de la specificul amplasamentului, acela de a fi într-o zonă de interes strategic din punct de vedere al căilor de comunicație în Europa de sud-est, al evoluției coridoarelor pan-europene și conștientizând existența crizei de extindere și modernizare a aeroporturilor actuale, propunerea care a venit din partea investitorilor a fost cea de dezvoltare a unui aeroport în județul Ialomița.

Un aeroport nou în sudul țării este o investiție strategică. Și mai mult, realizarea unei centru pentru servicii de mentenanță de întreținere și reparații aeronave va da un plus de atractivitate unui aeroport nou prin siguranța conferită operatorilor aeriени de existența unui spațiu adecvat de întreținere și reparații de avioane deschis tuturor.

Obiectivele investiției au în vedere:

- valorificarea mai eficientă a bunurilor aflate în proprietate publică;
- atragerea de investitori străini;
- generarea de noi locuri de muncă stabile care necesită și un nivel profesional ridicat;
- creșterea numărului locurilor de muncă;
- creșterea nivelului de instruire în domeniul aviației și aeronauticii;
- crearea unei infrastructuri de transport ce va favoriza dezvoltarea economică a întregii zone deservite: industrie, agricultura, turism, servicii etc.;
- atragerea de venituri suplimentare la bugetul local, prin taxe și impozite; atragerea de fonduri suplimentare la bugetul de stat, rezultate în urma administrării optime a terenurilor, prin perceperea redevenței prevăzute în contractele de concesiune;
- creșterea posibilității de a călători mai mult.

Recuperarea funcționalității fostului Aerodrom Alexeni va fi un proiect cu impact pozitiv major pentru autoritățile județene.

Pentru activitatea aeroportuară, mentenanța aeronavelor este un domeniu principal de competență și se impune să se ofere pachete de lucrări mai multor operatori aeriени cu flote mai mici sau mai mari, dintre care unii operatori aeriени zboară până în România special pentru a veni să beneficieze de aceste servicii. Contractele Airbus, constituie o oportunitate care se impune să fie dezvoltată. Hangarul de mentenanță complexă ar oferi premise favorabile în acest sens.

Proiectul necesită operaționalizare prin reabilitarea fondului existent și investiții în construcții noi. Principalele activități desfășurate în pentru proiectarea, construcția și operaționalizarea aeroportului de importanță regională de la Alexeni constau în:

- Proiectare, consultanță, avizare și certificare;
- Reabilitare și modernizare pistă și căi de rulare existente sau refacere, după caz;
- Construcție terminal de pasageri;
- Construcție terminal cargo;
- Turn de control și sisteme aferente;
- Echipamente și utilaje aeroport;

- Construcție clădiri administrative pentru aeroport și operatori;
- Parcări auto;
- Depozite de combustibil;
- Centrala electrică, Modernizare și adaptare alimentare și distribuție energie electrică;
- Autorizarea aeroportului de către AACR;
- Stație de epurare a apelor și canal deversare în râul Ialomița;
- Construcție hangar de mentenanță de nivel complex pentru aeronave și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc, dacă este cazul;
- Construcție centru de instruire sintetică pentru piloți - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320, dacă este cazul.

Aeroportul poate fi realizat astfel încât să asigure zboruri interne și internaționale și zboruri de marfă cu aeronave de capacitate medie. Pentru operarea avioane de tipul Boeing familia 737 și AIRBUS familia A320 și/sau alte aeronave similare compatibile cu facilitățile aeroportului, dimensiunile deja existente ale pistei sunt suficiente, fiind necesară evaluarea acesteia pentru determinarea capacității portante și ulterior decizia asupra gradului de consolidare a pistei sau de refacere în totalitate a acesteia.

Pista și calea de rulare deja existente pot fi reabilitate și utilizate pentru dezvoltarea unui aeroport operațional la Alexeni destinat avioanelor de dimensiuni mici și medii. Aceasta presupune și investiții în reabilitarea/refacerea pistei existente și construcția unor clădiri la standardele actuale.

Starea suprafețelor de beton și structuri granulare de susținere a pistei trebuie să fie investigate pentru a determina gradul de deteriorare și capacitatea de încărcare disponibilă curentă. Rețeaua de căi de rulare existentă la Alexeni a fost construită pentru scopuri militare, fiind folosite dale de beton. Căile de rulare existente vor fi doar parțial necesare pentru operațiunile comerciale, dar anumite porțiuni pot fi utilizate în mod avantajos dacă sunt modificate pentru deservirea terminalului de marfă (cargo), zonei de aviație generală și platformei de întreținere a aeronavelor. Zonele laterale și de apropiere din nord-estul și sud-vestul pistei de decolare-aterizare sunt aparent libere de orice obstacole care ar putea afecta siguranța zborului.

Pentru creșterea accesibilității la aeroport este necesară în viitor conectarea aeroportului cu drumul național 2A și cu gara de cale ferată, în prezent dezafectată.

Redarea funcționalității stației de cale ferată din comuna Alexeni și legătura directă cu intrarea în viitoarea aerogară va oferi posibilitatea transferului facil de la aeroport către alte stații de cale ferată. Legătura dintre intrarea în aerogară și DN 2A pentru conectarea cu stația CF se va face printr-un drum de racord. Aeroportul va trebui să se materializeze ca un nod de comunicație globală cu legături atât cu rețeaua globală de transport aerian, cât și cu rețelele rutiere și feroviare.

Componentele obligatorii a fi realizate pentru asigurarea operaționalității aeroportului din cadrul Proiectului de dezvoltare regională Alexeni sunt:

- Suprafața de mișcare aeroportuară (DP, canalizare pluvială, drenaje, marcaje, consolidări, construcții aferente)
- Terminal pasageri și office pentru personalul aeroportului
- Turn control
- Remiză pompieri și utilaje aeroportuare

- Clădire energetică (Uzina electrică + Centrala termică)
- Gospodărie de apă (incendiu + potabilă)
- Stație epurare monobloc
- Parcare auto – 500 locuri și drum de incintă
- Drum perimetral
- Rețele incintă (alimentare cu apă, hidranți exteriori, iluminat, alimentare cu energie electrică, TC)
- Cabina control acces

În continuare sunt prezentate succint particularitățile structural-constructive ale Proiectului de dezvoltare regională Alexeni, elementele de detaliu urmând a fi stabilite în cadrul studiului de fezabilitate și proiectului tehnic.

I.2.1 Aeroport de importanță regională Alexeni

Nivelul de reconstruire structurală a aeroportului va fi stabilit în urma unor teste și studii corespunzătoare. Arhitectura pentru pista de decolare-aterizare și întreaga zonă de operațiuni aeriene va lua în considerare utilizarea pistei, zonelor laterale și de apropiere existente. Se are în vedere restaurarea și modernizarea sistemului existent de drenaj, după investigații preliminare.

I.2.1.1 Activitățile, studii și etapele necesare pentru dezvoltarea aeroportului

Acestea sunt reprezentate de:

Studii de design/arhitectură, proiect, asistență tehnică, managementul construcției și amenajarea teritoriului

1. Arhitectural
2. Civil
3. Structural
4. Mecanic și electric+IT
5. Peisagistică
6. SF, Proiect Tehnic, Documentația tehnică (D.T.A.C.),
7. Aviz specific al Statului Major General, Avize și acorduri, Certificat Urbanism, Plan urbanistic Zonal (P.U.Z.), Asistență tehnică, Studiu geotehnic, Studiu topometric, Studiu determinare capacitate portantă pistă, Verificare Tehnică Proiect, Managementul construcției
8. Expertiza terenului și protecția ariei
9. Studii de mediu

Lucrări reabilitare și construcție suprafață aeronautică

1. Lucrări de demolare
2. Reabilitarea sistemului de canalizare/drenare și prelungire canalizare/drenare
Pista existentă are un sistem de canalizare/drenare realizat astfel:
 - Guri de scurgere a apelor pluviale
 - Cămine de captare a apelor pluviale
 - Rețea de canalizare în pantă din tuburi din beton L=6000 m
 - Camera de captare a apelor pluviale la capătul canalizării
 - Pompe de evacuare a apei din camera de captare

Investigațiile realizate la sistemul de canalizare au indicat că acesta nu este funcțional. Din acest sistem lipsesc în totalitate gurile de scurgere precum și pompele de evacuare, iar căminele de captare a apelor pluviale sunt într-un stadiu avansat de degradare. Nu se cunoaște starea tehnică a rețelei de canalizare (dacă aceasta mai există, este înfundată, este deteriorată, etc).

Pentru aducerea pistei la o funcționare în parametrii normali se impune realizarea unei rețele de canalizare performante. În aceste condiții se impune reabilitarea căminelor de captare a apelor pluviale, montarea de guri noi de scurgere, realizarea unei noi legături între căminele existente precum și o rețea nouă de canalizare care să facă legătura cu camera de captare a apelor pluviale. Totodată este necesar să se reabiliteze camera de captare concomitent cu montarea de pompe noi de evacuare a apelor.

3. Recuperarea pistei 2.5 km –

3.1. Pregătirea și curățarea suprafeței

3.2. Nou strat de beton sau asfalt

Pregătirea și curățarea suprafeței pistei existente

Pista existentă din beton dispune de o rețea de rosturi. Dalele din beton sunt de 3,00m x 5,00 m. Între dale sunt rosturi de dilatare și rosturi de contracție. Lungimea totală a rosturilor este de 116.000 ml. Datorită neîntreținerii rosturilor toate acestea prezintă un grad sporit de degradare.

Pentru reabilitarea rosturilor existente sunt necesare următoarele operații:

- Curățarea în profunzime a rosturilor de dilatare;
- Montarea de rosturi noi;
- Matarea rosturilor noi;
- Curățarea rosturilor de contracție;
- Matarea rosturilor de contracție;
- Reabilitarea și sporirea acostamentelor și a platformelor de siguranță de la capetele pistei (acostamente 2x150m x 2500m, platforme de siguranță 2x400mx 400m);
- Rețea de rigole carosabile la marginea exterioară a acostamentelor;
- Canalizare pentru scurgerea din rețeaua de rigole în canalizarea aeroportului.

Pentru ranforsarea pistei cu dale din beton armat sau cu straturi din asfalt sunt necesare următoarele operații la suprafața betonului existent:

- Curățarea suprafeței pistei existente;
- Frezarea pe aproximativ 2 cm a pistei existente;
- Așternerea unor unui strat de legătură între betonul existent și dala de ranforsare.

Ranforsarea pistei existente constă în realizarea unor dale din beton armat peste dalele existente sau așternerea unor covoare asfaltice peste dalele existente. Această ranforsare este necesară datorită sporirii presiunilor din traficul aerian actual la contactul cu pista de aterizare-decolare.

4. Extindere pistă de la 2,5 km la 3,1 km

Pentru aducerea pistei la lungimea impusă de aterizare a tuturor categoriilor de aeronave este necesară prelungirea acesteia cu 600 m.

Pentru prelungirea pistei sunt necesare următoarele lucrări:

- Decaparea terenului vegetal;
- Transportul și depozitarea acestuia;
- Săpatura pentru realizarea fundației prelungirii pistei;
- Rețea de drenuri subterane;
- Prelungirea rețelei de canalizare a apelor pluviale;
- Guri de scurgere noi;
- Cămine de colecție a apelor pe toată lungimea pistei extinse;
- Fundație pistă;
- Suprastructura din dale de beton a pistei prelungite.

5. Cale de rulare și bretele

Căile de rulare existente vor fi construite și ranforsate asemănător cu modul de ranforsare a pistei de aterizare-decolare. Pentru prelungirea acestei piste și pentru rezolvarea necesităților de manevrare a aeronavelor sunt necesare căi de rulare noi. Căile noi de rulare se vor executa cu aceleași tipuri de lucrări ca cele de la prelungirea pistei de aterizare-decolare.

6. Platforma (suprafața pe care staționează aeronavele pentru alimentare, îmbarcare, bucle de întoarcere, etc., inclusiv aria generală de aviație)

Platforma existentă va fi construită și ranforsată ca și pista și căile de rulare și bretelele.

7. Drum perimetral, împrejmuire incintă și sistem de supraveghere video

Aceste lucrări sunt specifice lucrărilor de drumuri noi:

- Decapare, săpătură, fundații drumuri, suprastructura drumuri.
- Pentru siguranța aeroportului sunt necesare împrejmuirea incintei și sistem de supraveghere video pe toata lungimea drumului perimetral.

Sisteme și echipamente aeronautice

8. NAVAIDS (ILS, NDB, DME etc.)
9. ALS
10. ECHIPAMENT DE OPERARE RAMP
11. ECHIPAMENT DE MENTENANȚĂ A AEROPORTULUI

Construcție clădiri aeroport

12. Clădire terminal pasageri – 24.614 mp x 3000 euro/mp include HVAC, servicii și echipamente
13. Blocul și turnul de control
14. Clădirea cargo – 3.200 mp x 1000 euro/mp
15. Garaj, depozit și stația de pompieri – 2.100 mp x 476 euro/mp

Construcție drum tehnologic perimetral și gard perimetral

Lucrările pentru asigurarea limitei de proprietate a aeroportului vor consta în construirea unui gard care să corespundă normelor aeronautice în vigoare. Va fi dezafectat gardul existent aflat într-o stare de degradare și va fi realizat un gard nou din panouri de plasă metalică cu înălțimea de 2,5 m de la cota terenului sistematizat, la coronament, pe care se va monta sârma lamată galvanizată. Plasa metalică se va fixa prin intermediul stâlpilor metalici pe o fundație continuă din beton armat clasa C16/20.

Fundația continuă a gardului va avea o lățime de 30 cm și o înălțime de 70 cm, dintre care 40 cm vor reprezenta adâncimea de fundare. Pentru pozarea cablurilor necesare sistemului de supraveghere perimetral, fundația va fi prevăzută cu tubulatură încastrată, iar la intervale de aproximativ 50 m se vor amenaja doze de tragere.

Drumul perimetral de securitate se va realiza pe toata limita de proprietate rezultată în urma amplasării tuturor obiectivelor proiectate, în conformitate cu soluțiile tehnice care vor fi prevăzute în

proiectul tehnic. Drumul perimetral va avea o lățime portantă de 3,5 m și va fi încadrat de acostamente de 0,5 m lățime pe fiecare parte. La intervale de cca. 200 - 250 m (în funcție de vizibilitate), drumul perimetral va fi prevăzut cu platforme de încrucișare de formă trapezoidală cu latura mică de 5 m sau 25 m și latura mare de 45 m și două pene de racordare de 10 m fiecare.

Exemplificativ, structura rutieră va avea următoarea stratificare:

- 4 cm beton asfaltic tip BA16
- 6 cm beton asfaltic tip BAD 20
- 15 cm piatră spartă
- 30 cm fundație din balast
- 20 cm strat de formă din balast 100 % - strat drenant

Sistem de supraveghere perimetral

Se recomandă pentru protecția aviației civile internaționale și a facilităților sale ca împrejmuirea să fie iluminată la un nivel minim indispensabil, în special la punctele de acces în zona gardului sau barierei, zona de pe sol precum și monitorizarea acestuia. Sistemul de supraveghere perimetral se va face cu camere de luat vederi fixe, mobile, bariere optice (emițător - receptor) .

Camerele de luat vederi fixe se vor poza la distanța de 90 m una de cealaltă.

Camerele de luat vederi mobile se vor amplasa în zonele de maximă siguranță.

Iluminatul perimetral de descurajare cu nivelul de iluminare min. 10 lx se va executa cu corpuri de iluminat amplasate pe stâlpi și se vor alimenta de la posturile de transformare aferente. Posturile de alimentare se vor conecta prin cablu de medie tensiune de uzina electrică. Atât rețelele de joasă tensiune cât și cele de medie tensiune se vor poza îngropate conform normativului NTE-007/00/08.

Pista de decolare-aterizare propusă include pista propriu zisă din beton cu dimensiunile de 2.500 x 45 m și acostamente simetrice de 7,50 m rezultând o lățime totală de 60 m. Pista existentă are lungimea de 2.500 m și lățimea de 80 m, ceea ce permite trecerea fără dificultate la noile dimensiuni. Pista este prevăzută cu 60 m stop-way și 200 m clear-way la ambele capete. Aceste condiții oferă piloților posibilitatea utilizării unei lungimi mai mari de pista la decolare și de asemenea asigură flexibilitate în operarea aeroportului. În faza a doua de dezvoltare a aeroportului se propune extinderea pistei la 3100 m.

Este necesară ranforsarea suprafeței pistei pentru a permite traficul aeronavelor de dimensiuni medii, în cazul în care se va decide că aceasta poate fi utilizată din punct de vedere al capacității portante. În momentul de față aeronavele de dimensiuni medii nu sunt admisibile pentru operare pe pista de la Alexeni. Condiția admisibilității avioanelor este: $ACN < PCN$. CAN pentru familia de avioane B737 este 37 iar pentru A320 este 40. Putem concluziona că structura aeroportuară de staționare, aterizare-decolare și cea a căilor de rulare a aeronavelor nu corespunde traficului aeronavelor din clasa B737 și A320 pentru care este proiectat noul aeroport, fiind necesare acțiuni de reabilitare acestora.

Se propune o cale de rulare perpendiculară pe pistă, pentru a conecta pista cu platforma de parcare aeronave.

Terminalul de pasageri este conceput pentru primul an de operare la un flux de până în 300.000 pasageri. Volumul de trafic maxim estimat este de 2,5 milioane de pasageri / an. Pentru a face față acestui volum de trafic, clădirea terminalului este calculată pentru 800 de pasageri / ora de vârf, rezultând un necesar de două nivele pe un spațiu de construcție brut de minim 24.614 m².

Dezvoltarea propusă pentru zona terminalului de mărfuri (cargo) ce include clădirea și platforma de parcare aeronave are în vedere asigurarea unui plan de operare în creștere de la 2.500 tone de marfă încărcată în primul an până la 5.000 tone de marfă încărcată în anul 10 de operare. Se propune construirea unei clădiri cu suprafața minimă de 3.200 m².

I.2.1.2 Caracteristicile principale ale componentelor Aeroportului de importanță regională

Caracteristicile principale ale componentelor aeroportului sunt redate exemplificativ în continuare:

Suprafața de mișcare aeroportuară

Pista de decolare aterizare:

- capacitatea portantă minim PCN = 65 R/D/W/T;

dimensionată și realizată astfel încât să poată permite decolarea aterizarea avioanelor din clasa mediu curier de tipul Boeing familia 737 și AIRBUS familia A320 și/sau alte aeronave similare compatibile cu facilitățile aeroportului;

- să îndeplinească condițiile de certificare în categoria 4D / III C;
- să respecte profilurile impuse de regulamentele aeronautice;
- să poată fi utilizată în condiții meteo specifice zonei.

Calea de rulare Alfa

- capacitatea portantă minim PCN = 65 R/D/W/T;

dimensionată și realizată astfel încât să poată permite rularea către platforma de îmbarcare-debarcare a avioanelor din clasa mediu curier de tipul Boeing familia 737 și AIRBUS familia A320 și/sau alte aeronave similare compatibile cu facilitățile aeroportului;

- să respecte profilurile impuse de regulamentele aeronautice;
- să poată fi utilizată în condiții meteo specifice zonei.

Platforma de staționare

Suprafața de staționare va fi astfel dimensionată și realizată încât să asigure condiții corespunzătoare pentru:

- îmbarcarea/debarcarea pasagerilor – 4 porți de plecare + 4 poziții de îmbarcare/debarcare prin transport cu autobuzul “în larg”,
- staționarea aeronavelor;
- degivrarea aeronavelor;
- manevrarea a 2 avioane din clasa mediu curier și două avioane din clasa scurt curier.

Suprafața de staționare va fi amplasată astfel încât să permită extinderea ei, odată cu creșterea traficului.

Instalațiile de balizaj și iluminare

Pista de aterizare-decolare și calea de rulare Alfa vor fi echipate cu instalații de balizaj.

Instalația de iluminat pentru platformă va fi prevăzută cu stâlpi de iluminat echipați cu proiectoare cu tehnologie LED.

Infrastructura suprafețelor de mișcare

Dimensionarea sistemului rutier aeroportuar va fi realizată conform 'Normativului de proiectare pentru structurile rutiere rigide aeroportuare NP – 034 - 99. FAA Advisory Circular AC 150 / 5320 – 6C. Ca date de pornire a calculului vor fi:

- avionul de calcul B 737-900 ER cod „D” cu număr de clasificare ACN = 91/36 RDW;
- studiul geotehnic al terenului din zonă.

Dacă va fi necesară îmbunătățirea capacității portate a terenului de fundație până la min.50-75 MN/mc., aceasta se va executa cu tehnologiile cele mai adecvate structurii terenului destinat aeroportului.

Terminalul de pasageri, spațiile administrative și tehnice

Terminalul de pasageri

Terminalul pe pasageri pentru viitorul aeroport de importanță regională de la Alexeni trebuie să asigure procesarea pasagerilor și a aeronavelor la nivelul de vârf, maxim pe oră, prognozat 800 pasageri pe ora de vârf.

Terminalul trebuie să fie dotat minim cu următoarele facilități:

- spații publice pentru zona de plecări;
- ghișee de check-in;
- automate de self check-in;
- spații publice pentru zona de sosiri;
- spații pentru procesarea bagajelor de cală pentru toate tipurile de dimensiuni acceptate de companiile aeriene;
- spații pentru procesarea bagajelor de mână;
- spații pentru controlul pasagerilor;
- spații pentru controlul personalului aeroportuar precum și al companiilor care își desfășoară activitatea în perimetrul aeroportuar;
- spații pentru preluarea bagajelor de cală de către pasagerii sosiți;
- cabinet medical;
- grupuri sanitare;
- salon oficial;
- salon oficial dedicat celor cu bilete business;
- spații cu destinația” Mama și copilul” ;
- spații în folosință structurilor AT cu toate dotările legale;
- spații destinate Poliției de Frontieră;
- spații destinate Vămii atât în zona de plecări cât și în cea de sosiri;
- spații destinate Poliției în zonele publice.

Terminalul de pasageri sosiri/plecări propus este destinat asigurării transferului pasagerilor și bagajelor la sosirea în țară și la plecarea din țară în condițiile extinderii traficului internațional de pasageri, cât și extinderii traficului intern. Este o construcție care se propune a se dezvolta pe 3 nivele. Acest transfer este însoțit de un număr de operații (control pasageri și bagaje, control de siguranță, sanitar, de pașapoarte) care diferă după destinația sau proveniența pasagerilor și tipul traficului.

Pentru fluxul sosiri se va urmări rezolvarea următoarelor cerințe funcționale:

- Separarea fluxurilor de procesare a pasagerilor pentru sosiri internaționale și interne – în vederea operării simultane;
- Asigurarea spațiilor necesare pentru organele de control: poliția de frontieră, sănătate, spații care trebuie să fie prezente în terminal pentru verificarea pasagerilor;
- Spații pentru verificarea pasagerilor la tranzit și la sosiri interne;
- Asigurarea spațiilor necesare pentru personalul de deservire a aerogării noi propuse;
- Asigurarea spațiilor de servicii oferite pasagerilor, spații comerciale, grupuri sanitare cu posibilitatea desfășurării unui spațiu pentru mama și copilul, birou informații turistice, schimb valutar, agenții de închiriere mașini și chemare taxi, telefoane, cărucioare de bagaje;
- Asigurarea spațiilor tehnice necesare pentru buna funcționare a aerogării și crearea condițiilor optime pentru confortul pasagerilor și a celor care-și desfășoară activitatea aici.

Zona propusă pentru sosiri va avea următoarele grupări de încăperi, în funcție de destinația acestora pentru a corespunde cerințelor funcționale enumerate mai sus:

- Zonele de acces (în aerogară și dinspre pistă);
- Hol pentru public cu zona de așteptare;
- Holul pentru controlul documentelor de călătorie și înaintea intrării în țară;
- Spații comerciale și alimentație publică;
- Grupuri sanitare (grupuri sanitare și pentru persoane cu dizabilități locomotorii, spații pentru mama și copilul);
- Camere tehnice pentru tablouri electrice, telefonie, televiziune cu circuit închis, curenți slabi, hidrofor etc.;
- Scări de acces și lifturi pentru public (inclusiv pentru deplasarea persoanelor cu handicap locomotor) între parter și etaj, în plus sunt prevăzute scări pentru personalul aeroportului pentru accesul între parter și etaj.

Pentru fluxul de plecări, din punct de vedere funcțional s-au urmărit rezolvarea următoarelor cerințe:

- Separarea fluxurilor de procesare a pasagerilor pentru plecări internaționale și interne – în vederea operării simultane;
- Asigurarea spațiilor necesare pentru organele de control: poliția de frontieră, sănătate, spații care trebuie să fie prezente în aerogară pentru verificarea pasagerilor;
- Asigurarea spațiilor necesare pentru personalul de deservire a aerogării propuse, pentru fluxul plecări;
- Asigurarea spațiilor de servicii oferite pasagerilor, spații comerciale, grupuri sanitare, (pe sexe și pentru persoanele cu mobilitate redusă) spațiu pentru mama și copilul, birou informații, schimb valutar, agenții companii aeriene, cărucioare de bagaje;
- Asigurarea spațiilor tehnice necesare pentru buna funcționare a zonei plecări și crearea condițiilor optime pentru confortul pasagerilor și a celor care-și desfășoară activitatea aici.

Zona propusă pentru plecări va avea următoarele grupări de încăperi, în funcție de destinația acestora pentru a corespunde cerințelor funcționale enumerate mai sus:

- Zonele de acces (în aerogară și spre pistă);
- Hol pentru public cu zona de așteptare și check-in;
- Holul pentru controlul documentelor de călătorie înaintea ieșirii din țară;

- Holuri de regrupare în zona aflată sub control (zona sterilă) pentru cei care pleacă din țară;
- Spații de așteptare în zona aflată sub control (separat pentru VIP și clasa business);
- Spații comerciale și alimentație publică;
- Grupuri sanitare (grupuri sanitare și pentru persoane cu mobilitate redusă);
- Camere tehnice pentru tablouri electrice, telefonie, televiziune cu circuit închis, curenți slabi etc.;
- Scări de acces pentru public între parter și etaj, lifturi pentru deplasarea persoanelor cu handicap locomotor (între parter și etaj), și scări pentru personalul aeroportului între parter și etaj.

Instalații de ventilare și climatizare

Pentru realizarea microclimatului interior atât în timpul verii, cât și iarna, holurile vor fi deservite de agregate de aer condiționat cu recuperare având funcționare independentă pentru fiecare spațiu. Aceste centrale vor asigura totodată și aerul proaspăt necesar din punct de vedere fiziologic. Celelalte spații vor fi climatizate cu ajutorul ventilatoarelor, aerul primar fiind preparat de centrale de tratare a aerului special prevăzute în acest scop. Camerele cu destinație tehnologică se vor climatiza cu aparate de climatizare profesionale în detență directă. Pentru grupurile sanitare se vor realiza instalații de ventilare mecanică ce vor asigura evacuare a mirosurilor și a umidității.

Instalații sanitare și instalații de combatere a incendiilor

Alimentarea cu apă rece se va face din rețeaua exterioară de apă potabilă prin branșamente din polietilenă de înaltă densitate PEHD.

Alimentarea cu apă caldă menajeră se va face de la instalația de preparare a apei calde menajere din centrala termică.

Din instalația de apă rece se alimentează și instalația de preparare a apei calde menajere.

Instalații interioare de canalizare menajeră

Canalizarea apelor uzate de la grupurile sanitare se va face prin conducte de legătură, coloane și colectoare orizontale din tuburi de polipropilenă ignifugată.

Instalația pentru iluminatul general normal se va executa cu corpuri pozate aparent sau încastate.

Circuitele de alimentare la corpurile de iluminat se vor executa cu cabluri electrice rezistente la foc.

Toate tablourile electrice de distribuție vor fi prevăzute cu circuite disponibile de rezervă minim 20% din numărul circuitelor active.

Se vor prevedea *instalații interioare de stingere incendii cu hidranți interiori și cu sprinklere*

Timpul teoretic de acționare a instalației de hidranți interiori este de 60 de minute.

În clădirea aerogării se va prevedea o instalație automată de stingere cu sprinklere, ce va fi realizată în sistem apă-apă. Instalația automată de sprinklere va fi controlată prin intermediul unor aparate (supape) de control și semnalizare (ACS), pentru fiecare sector de sprinklere, amplasate în camerele tehnice de sprinklere. Camera tehnică sprinklere este o încăpere care nu prezintă pericol de incendiu și va avea acces dinspre exterior.

Spațiile administrative

- Spații destinate birourilor angajaților aeroportului;

- Sala de ședințe;
- Sală destinată ședințelor operative sau comitetelor de urgență în conformitate cu legislația existentă;
- Spații destinate birourilor companiilor care vor opera pe aeroport (minimum 10 spații cu această destinație).

Spații comerciale

- Cel puțin câte un bar și un restaurant în zona publică de plecări;
- Spații cu destinația rent a car;
- Spații pentru ziare și cărți;
- Spații pentru schimb valutar, suveniruri, etc.

Spații tehnice

- Spații cu destinații tehnice: electrice, termice, apa, supraveghere, etc.

Turn de control

Amplasarea acestui obiectiv pe teren va ține cont de accesul facil al autospecialelor în caz de intervenție, de vizibilitatea controlorilor de trafic aerian și de planul de obstacolare.

Turnul de control va trebui dimensionat pentru a cuprinde și serviciul PNA/CNS și serviciul meteorologic de aeroport.

Remiză pompieri și utilaje aeroportuare

Construcția destinată remizei pompieri și garajul destinat autovehiculelor speciale precum și anexa cu spațiile tehnice și administrative care le deservește va fi alcătuită din două corpuri. Corpul principal va asigura gararea a trei autovehicule pentru pompieri și patru autovehicule speciale destinate serviciilor de administrație specifice funcțiunii aeroportuare.

Clădire energetică

Funcțiunea clădirii: construcție industrială cu flux tehnologic – anexa pentru instalații (centrala termică și uzină electrică).

Uzina electrică

Din punct de vedere funcțional va fi împărțită în două: zona de joasă tensiune și zona de medie tensiune.

Centrala termică

Aceasta va cuprinde: încăpere pentru trei cazane, magazie piese schimb, grup sanitar cu duș.

Pentru preluarea eventualelor ape accidentale vor fi amplasate sifoane în pardoseală.

Accesul la centrala termică se face din exterior.

Suprafața vitrată a centralei termice este raportată la volumul interior al acesteia și va fi corespunzătoare prevederilor normativelor în vigoare (5 % din volum).

Pardoseala va fi protejată anticânteie cu rășini epoxidice aplicate pe un strat de beton sclivisit.

În situația în care se va lua în considerație și utilizarea energiilor regenerabile utilizându-se pompe de căldura sau panouri solare se va avea în vedere utilizarea acestora la: Terminalul de pasageri și Turnul de control.

În funcție de destinație încălzirea spațiilor se va realiza cu radiatoare de tip panou sau cu ventiloconvectoare.

Agentul termic apă caldă va fi produs în centrala termică proprie cu funcționare pe gaz metan. De asemenea, centrala termică va produce și apă caldă menajeră necesară cu ajutorul unui boiler cu două serpentine ce este cuplat și la o instalație solară.

Apa răcită va fi produsă cu ajutorul chillerelor.

Atât centrala termică, cât și instalația de preparare apă răcită vor asigura inclusiv agentul termic necesar alimentării bateriilor de încălzire/răcire ale centralelor de tratare a aerului.

Gospodăria de apă (incendiu și potabilă)

Pentru necesitățile Aeroportului sunt necesare:

1. Rezervor apă incendiu dimensionat în conformitate cu reglementările în vigoare. Rezervorul va fi o construcție îngropată în teren prevăzut cu stație de pompare și hidrofor.
2. Rezervor de apă 100.000 metri cubi + camera de vane, pompe.
3. Cabina puț forat.

Stație epurare monobloc

Stația va fi compusă din:

1. Cheson din beton armat cu diametrul interior de 3,00 m și înălțimea de 7,0 m
2. Platforma din beton armat pentru amplasarea stației
3. Bazin de omogenizare
4. Bazin dezinfectie

Parcare auto și drum de incintă

Se va avea în vedere amenajarea unei parări auto cu o capacitate minimă de 500 de locuri și a drumului intern pentru legături între obiectivele aeroportului.

Drum perimetral

Se va amenaja un drum perimetral, lățime de 3,5 ml asfaltat, destinat lucrărilor de intervenții și întreținere.

Rețele incinta (alimentare cu apă, hidranți exteriori, iluminat, alimentare cu energie electrică, transformator curent - TC)

Se vor realiza rețelele de apă, gaz, canalizare, energie electrică din incinta aeroportului.

Cabina control acces

Dimensionarea acestora trebuie să aibă în vedere posibilitatea controlării angajaților aeroportului și/sau ai companiilor care au acces în perimetrul aeroportuar dar și a echipamentele care intră în zonă (în cadrul acestor zone se vor verifica produsele de catering, materialele și în general tot ce pătrunde în perimetrul aeroportuar).

În continuare sunt prezentate estimativ suprafețele necesare a se construi în cadrul viitorului aeroport de la Alexeni.

Tabel 12 - Suprafețe aeroport terminal pasageri

Suprafețe nete în m ²						
Zona terminal	Internațional	Intern/ domestic	General	Total	Nivel	Observații
PLECĂRI	2881	1410	450	4741		
Hol plecări	600	300	0	900	3	
Puncte check-in electronic	80	0	0	80	3	Servesc internațional și domestic
Contoare check-in+Centuri+Zona de coadă	380	190	0	570	3	10 internațional, 5 domestic
Control de securitate	216	108	0	324	2	2 poziții internațional, 2 poziții pentru domestic, 2 camere căutare
Poziții de control a pașapoartelor	24	0	0	24	2	4 poziții
Zona de coadă a control a pașapoartelor	72	0	0	72	2	
Sală așteptare porți/gates	360	288	0	648	2	300 locuri internațional, 200 locuri domestic
Unități de control porți	36	36	0	72	2	2 unități internațional, 2 unități domestic
Bar/Restaurant/Café post-securitate	360	120	0	380	2	100 locuri internațional, 50 locuri domestic
Sală așteptare linii aeriene VIP	72	54	0	126	2	Ptr utilizarea liniilor aeriene
Sală așteptare VIP autorități	225	72	0	297	2	Ptr utilizare autorități
Magazine și stand-uri duty free	216	72	0	288	2	Fără duty free ptr zboruri domestice, doar magazine de presă și cadouri
Spațiu public pentru alimentare	0	0	288	288	3	Opțiuni de stat pe scaune sau în picioare
Spațiu deschis pentru închirieri	0	0	144	144	3	Chiriași
Informații public	0	0	18	18	3	Atât pentru internațional cât și pentru domestic
Banda pentru plecări	340	170	0	510	3	La exterior acoperită

Suprafețe nete în m ²						
Zona terminal	Internațional	Intern/ domestic	General	Total	Nivel	Observații
SOSIRI	2962	1748	0	4710		
Control sănătate	12	0	0	12	1	2 poziții internațional
Zona de coadă control pașapoarte	216	0	0	216	1	
Poziții control pașapoarte	48	0	0	48	1	8 poziții
Poziții control pașapoarte secundar	18	0	0	18	1	2 poziții cerute
Zona de așteptare control secundar	42	0	0	42	1	
Recuperare bagaje	1500	1200	0	2700	1	Internațional 2 dispozitive 60 m, domestic 2 dispozitive 48 m
Depozit cărucioare în aria recuperare bagaje	30	30	0	60	1	
Verificare clienți	300	120	0	420	1	8 poziții 60 mp/poziție ptr inspecția bagajelor
Sala de sosiri	456	228	0	684	1	
Banda de sosiri	340	170	0	510	1	Acoperită la exterior
BIROURI	0	0	930	930		
Zone de administrare aeroport	0	0	411	411	2	Staff estimativ 15
Recepție și hol așteptare	0	0	60	60	2	
Secretariat	0	0	9	9	2	
Sala de consiliu	0	0	60	60	2	
Manager	0	0	36	36	2	
Depozite marfă	0	0	36	36	2	
Cameră de mese	0	0	48	48	2	
Bucătărie+Servire	0	0	18	18	2	
Birouri staff	0	0	144	144	2	
Oficii companii aeriene	0	0	180	180	2	2 spații pentru 10 companii aeriene
Suport check-in	0	0	60	60	3	3 m ² per poziție
Agenții de turism	0	0	36	36	2	Spațiu pentru 6 oficii de turism
Birouri client și depozitare	0	0	72	72	1	
Birouri operaționale clienți	0	0	18	18	1	
Birouri imigrare	0	0	72	72	1	
Zona operare imigrare	0	0	36	36	1	
Control sănătate	0	0	9	9	1	
Zona pierdute și găsite	0	0	36	36	1	
ZONE SERVICII	2160	1080	3165	6405		
Handling bagaje și carusele	1920	960	0	2880	1	2 carusele ptr internațional, 1 ptr domestic
Rampă suport	0	0	875	875	1	
Zona întreținere	0	0	140	140	1	
Camere electrice și mecanice	0	0	1700	1700	1	

Suprafețe nete în m ²						
Zona terminal	Internațional	Intern/ domestic	General	Total	Nivel	Observații
Camere spălare	240	120	120	480	Toate	
Gunoi și reciclare	0	0	90	90	1	
Facilități angajați	0	0	120	120	2	
Depozit autoritate aeroport	0	0	120	120	2	
ALTE ZONE ÎNCHIRIATE	0	0	548	548		
Zone poliție și reținere	0	0	27	27	1	
Plan de securitate și urgență	0	0	27	27	1	
Stand-uri de închiriat și arii nesecurizate	0	0	27	27	2	3 stand-uri
Suport concesionare	0	0	365	365	1	
Zone suport linii aeriene	0	0	90	90	1	
Suport taxi și autobuz	0	0	12	12	1	La bandă
TOTAL GENERAL NET	8003	4238	4545	17334		
CONSIDERAȚII SUPRAFAȚĂ BRUTĂ				ADAOS		
Impact structural				1040		6% din suprafața netă
Circulație verticală				1040		6% din suprafața netă
Circulație laterală				5200		30 din suprafața netă
TOTAL GENERAL BRUT				24614		

Astfel, pe nivele avem următoarele suprafețe:

- Primul nivel – Sosiri și Handling bagaje – 16073 m²;
- Al doilea nivel – Plecări și săli de așteptare – 4665 m²;
- Al treilea nivel – Check in Plecări – 3877 m²,

în total **24.614 m²**.

Platforma staționare aeronave va fi concepută pentru minim 4 poziții având capacitatea de a suporta aeronave de dimensiuni mari și va fi conectată cu terminalul prin punți de platformă. Adăugarea de punți poate fi etapizată în funcție de creșterea traficului cu o primă fază a suprafeței platformei de circulație înspre și de la aeronavă.

Suplimentar vor prevăzute în această fază inițială de dezvoltare a aeroportului două poziții pentru zboruri interne cu aeronave mai mici, o poziție cargo și o poziție de degivrare.

Aeroportul Alexeni este conceput pentru un număr total de mișcări aeronave de 6.000 pentru primul an cu o creștere graduală până la 15.000 în al 19-lea an de operare și până la 20.000 în al 28-lea an, fără a fi necesare extinderi semnificative. Traficul de marfă este prognozat a înregistra în primul an de operare 2.500 tone marfă, cu o creștere graduală până la 5.000 tone marfă în primii 10 ani de operare, ajungându-se până la 6000 tone marfă până în anul 20 de operare.

Turnul de control, Serviciul de pompieri, garajul și sala pentru aviație generală vor fi localizate într-o clădire combinată pentru a reduce costurile construcției și utilizarea terenului pentru întregul complex aeroportuar.

Extinderea clădirii pentru cargo, a spațiilor pentru facilitățile de întreținere aeronave și depozitul de carburant apar ca și elemente potențiale de extindere ulterioară.

Realizarea construcțiilor aferente Aeroportului Alexeni va respecta prevederile legale în domeniu (legi, hotărâri, normative, standarde de calitate).

I.2.1.3 Managementul aeroportuar

Operaționalizarea Aeroportului de importanță regională de la Alexeni nu se poate realiza în lipsa managementului aeroportuar.

În ceea ce privește specificitatea structurii organizatorice a viitorului aeroport trebuie precizat că în cadrul acestuia își vor desfășura activitatea mai multe entități și servicii private și ale statului cu subordonare parțială sau separată față de aeroport, cum ar fi:

- companiile aeriene – motorul în activitatea aeroportuară;
- firmele private comerciale de alimentare a aeronavelor cu combustibil, Duty Free, Duty Pay, de alimentație publică, firme de pază, de cleaning, de catering, servicii bancare;
- servicii de trafic aerian sub directă coordonare a Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor (ROMATSA) – DSNA (Direcția de Serviciilor de Navigație Aeriană), care asigură și coordonează activitatea de trafic aerian în zona aeroporturilor;
- poliția de frontieră – responsabilă de traficul de pasageri transfrontalieri;
- serviciile vamale – care gestionează transporturile de marfă și bagaje prin aeroporturi;
- serviciile de control antiteroriste – care garantează desfășurarea zborurilor în condiții de securitate;
- poliția aeroporturi – care se ocupă cu paza și ordinea în zona publică a aeroportului.

Managementul aeroportuar pe lângă asigurarea condițiilor de siguranță și securitate în traficul aeroportuar – pasageri, marfă, aeronave – presupune și asigurarea desfășurării în condiții optime a activității tuturor celorlalte servicii menționate anterior.

Personalul care își va desfășura activitatea în cadrul aeroportului va fi un personal cu pregătire specială, de lungă durată. Acest personal necesită o pregătire atentă, cheltuieli de pregătire ridicate și o instruire și verificare continuă a capacităților și abilităților. Concesionarul va asigura personalul care să deservească noul aeroport. Activitățile care vizează dezvoltarea personalului se vor realiza în concordanță cu legile în vigoare și vor fi organizate și susținute de AACR (Autoritatea Aeronautică Civilă Română) sau de cei autorizați de aceasta să desfășoare acest tip de activități.

Pregătirea continuă a personalului rezidă din faptul că tehnica utilizată în aeroport este proiectată și construită numai pentru deservirea utilităților aeroportuare, respectiv pentru aeronave:

- grupuri electrogene pentru pornirea aeronavelor la sol, ce debitează curent electric necesar pornirii motoarelor de avion cu parametri total deosebiți de cel întâlnit în rețelele electrice comune;
- aerstartere – pentru pornirea la sol a motoarelor de avioane;
- scări tractabile și autopropulsate pentru îmbarcarea și debarcarea pasagerilor la bordul aeronavelor;
- benzi autopropulsate pentru încărcarea bagajelor și mărfurilor în avioane;
- alte instalații de ridicat, electrice, mecanice, hidraulice, pneumatice pentru încărcarea la bordul aeronavelor a mărfurilor, cateringului, servicii de ambulanță, colete grele, containere de transport etc.;
- autoutilitare specializate pentru alimentarea aeronavelor cu lichide altele decât carburant;

- vidanajarea aeronavelor;
- tractoare de avion specializate care poziționează avioanele pe căile de rulaj;
- autobuze speciale pentru îmbarcarea și debarcarea pasagerilor în și din aeronave;
- autovehicule pentru dirijarea vizuală la sol a aeronavelor;
- ambulanțe pentru asigurarea serviciului de urgență;
- instalații speciale montate pe vehicule pentru degivrarea și antigivrarea aeronavelor în condiții de temperaturi scăzute pentru a asigura decolarea avioanelor în siguranță;
- tractoare și trenuri de remorci speciale pentru transportul bagajelor și al mărfurilor la și de la aeronavă;
- mașini speciale de pompieri, echipate cu agenți de stingere a incendiilor, spumă, praf și gaze;
- vehicule dotate cu instalații și dispozitive de descarcerare;
- vehicule destinate întreținerii suprafețelor betonate (pistă, platformă de îmbarcare – debarcare, căi de rulaj);
- autospeciale dotate cu perii, pluguri de zăpadă, turbosuflante, instalații de împrăștiat material antiderapant pentru degivrarea suprafețelor betonate;
- vehicule specializate pentru măsurarea coeficientului de frânare pe suprafețele de mișcare a aeronavelor.

Dezvoltarea platformei aeroportuare va presupune dotarea acesteia cu instalații, echipamente și utilaje moderne, capabile să satisfacă cerințele de trafic aerian în condiții de siguranță și securitate. În ceea ce privește măsurile de securitate aeroportuară cele mai importante sunt:

- garduri perimetrare echipate cu senzori de prezență;
- camere de luat vederi pe întreg perimetrul aeroportuar, cu vedere normală și în infraroșu;
- radare Grund Control care asigură controlul oricărei entități aflate pe suprafața aeroportuară, la nivelul solului;
- dispecerate de securitate și echipe de intervenții rapide.

Pentru siguranță, aeroportul va fi dotat cu echipamente de combatere a păsărilor, balizaj luminos, instalații de aducere automată a aeronavelor la aterizare și alte echipamente radio și radio tehnice.

De asemenea, aeroportul va fi dotat cu echipamente de ultimă generație pentru detecția substanțelor și materialelor periculoase, cum ar fi:

- aparate de detecție și control cu raze X;
- porți magnetice de detecție;
- detectoare portabile;
- aparate de amprentare;
- aparate de scanare a irisului;
- aparate de control și detecție a lichidelor;
- tomograf computere, pentru detectarea substanțelor și materialelor periculoase aflate în corpul uman;
- echipamente pentru transportul în zone neutre a materialelor periculoase;
- scanere mobile și instalații de distrugere a ansamblurilor periculoase.

Pentru ca viitorul aeroport de la Alexeni să fie competitiv trebuie să fie sigur, eficient, adaptabil noilor tehnici și tehnologii aeroportuare, să ofere servicii de calitate la costuri minime iar toate acestea se pot realiza printr-un management modern și de calitate.

După ce aeroportul va deveni operațional se va asigura posibilitatea generării de venituri “no aviation” din: chirii din spații comerciale – Duty Free, Duty Pay, retail, alimentație publică (restaurante,

cafenele), rent a car, schimb valutar, ticketing, ATM, parcări, birouri, platforme pentru combustibil, turn control, zone tehnice etc.

Dezvoltarea unei infrastructuri aeroportuare la Alexeni va implica un dialog permanent și continuu cu comunitatea companiilor aeriene potențiale de a opera pe viitorul aeroport de la Alexeni, cu autoritățile locale și centrale.

I.2.2 Centru de instruire sintetică pentru piloți - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320

O altă componentă/obiectiv de investiții a Proiectului de dezvoltare regională Alexeni, **opțională pentru ofertanții la procedura de atribuire a contractului de concesiune** o reprezintă acest centru de instruire care va crea infrastructura necesară formării și pregătirii piloților. Odată construit, acest centru de instruire va fi dotat cu simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320.

Simulatorul va da posibilitatea piloților să se specializeze pe tipul de avion A320, foarte răspândit la nivel mondial. Centrul de instruire pentru piloți construit în jurul aeroportului ar putea crea un pol de competitivitate în aeronautică în zona de sud-est a Europei.

Simulatorul cu proceduri integrate de zbor imită o carlingă tridimensională, ce utilizează monitoare de tipul touch-screen cu interfețe simulate de dimensiuni egale cu vederile unei aeronave. Afișajele suplimentare au ca scop aplicații de suport pentru utilizator ce conțin scheme în mișcare. Totodată, simulatorului i se pot adauga comenzi hardware pentru îmbunătățirea experienței de zbor. Unul dintre avantajele pe care le oferă este posibilitatea configurării în vederea obținerii compatibilității cu mai multe tipuri de avioane, făcând referire la puntea de comandă. Ultima generație de simulatoare au în componența lor afișaje cu cristale lichide și touch-screen cu o scară de 1:1 pentru toate tipurile de avioane. Prezintă avantaje prin rapiditatea și simplitatea reconfigurării platformelor pentru diversele tipuri de avioane, având și o imagine de ansamblu estetică.

Simulatorul de zbor cu care va fi dotat centrul de instruire va beneficia de un sistem de mișcare electric ce imită mișcările avionului în momentul trecerii printr-o furtună, un gol de aer, decolare/aterizare, PC-uri bazate pe generatoare de imagine, proiectoare cu cristale lichide pe siliciu și sisteme de recunoaștere a vorbirii în controlul traficului aerian. Datorită standardelor sale de performanță, aceste tipuri de simulatoare oferă constant soluții pentru satisfacerea celor mai neobișnuite cerințe în antrenamentul și formarea piloților.

Soft-ul din componența simulatorului va oferi avantajul fiecărui pilot să-și creeze propriul set de lecții de antrenament, în funcție de cerințele fiecăruia. Simulatorul va reproduce cu o acuratețe de neegalat toate detaliile vizuale, auditive, tactile și operaționale și să creeze o experiență unică de zbor în formarea piloților în timpul orelor de antrenament.

Simulatorul de tip full-flight va oferi toate caracteristicile necesare pentru o experiență de zbor cât mai realistă:

- Va utiliza componente originale în reproducerea aeronavei realizând o îmbinare fără sudură;
- Va beneficia de un soft de mare fidelitate fiind și un furnizor de date;
- Va îndeplini toate cerințele impuse în activitatea de formare și în cadrul operațiunilor internaționale de acordare a licențelor și a documentelor;
- Va dispune de sisteme de mișcare electrice și hidraulice de înaltă fidelitate;

- Va folosi procesoare grafice și generatoare de imagine;
- Va dispune de proiectoare de înaltă rezoluție cu cristale lichide pe siliciu;
- Va dispune de un sistem de afișare vizual cu un câmp larg 200° x 43°;
- Va dispune de un set complet de instrumente integrate.

Simulatorul cu care va fi dotat centrul de instruire va reproduce puntea de comandă având în componență:

- 2 scaune;
- 2 manșe de control;
- pedale atât pentru comandant cât și pentru secund;
- panoul frontal ce conține instrumentele de navigație și dirijare a avionului;
- panoul electric și de control;
- panoul deasupra capului;
- aparate radio pentru comunicații;
- parbrize frontale și laterale.

Sistemul comenzilor de zbor principale va utiliza manșa convențională, coloana și pedalele conectate mecanic la unitățile de control hidraulice care comandă suprafețele de control de zbor: eleroane, elevatoare. Aceste comenzi vor fi alimentate de surse hidraulice suplimentare.

Comenzile pilotului vor consta în:

- 2 coloane de comandă;
- 2 manșe;
- 2 perechi de pedale;
- Manetă de frână rapidă;
- Manetă de control flapsuri;
- Comutator de echilibrare de suprareglare;
- Comutator de stabilizare a echilibrului;
- Manetă de stabilizare a echilibrului;
- Comutator de echilibrare eleroane;
- Comandă de echilibru manșă;
- Comutator amortizor de girație;
- Comutator principal flapsuri alternante;
- Comutator de poziție flapsuri alternante;
- Comutatoare comenzi de zbor;
- Comutatoare spoiler zbor;
- Cârma

Fiecare set de pedale va fi conectat mecanic, prin intermediul cablurilor de levierul unității principale și standby a cârmei. Unitatea principală a simulatorului va fi alimentată de sistemele hidraulice. Unitatea standby va fi controlată de sistemul hidraulic standby.

Simulatorul va asigura o platformă adecvată de instruire și design, atât pentru efectuarea sarcinilor procedurale, cât și pentru cele operaționale, specific cerințelor de instruire la sol și în aer.

În cadrul centrului de instruire se va putea asigura pregătirea de specialitate, specializarea și perfecționarea personalului pentru prestarea activităților aeronautice civile. Centrul de instruire va fi destinat derulării cursurilor și programelor de pregătire, instruire și perfecționare, teoretice și practice, de zbor, atât pentru piloții particulari, cât și pentru piloții comerciali. Instruirea piloților se va realiza după standardele de pregătire a zborurilor FAA.

Proiectul centrului de instruire sintetică include construcția clădirii aferente amplasării simulatorului de zbor și a centrului de instruire cu toate spațiile conexe.

Regimul propus al clădirii centrului de instruire este P+2E. Clădirea va fi prevăzută cu săli de curs, inclusiv sala de amplasare a simulatorului de zbor, cu spații pentru birouri și toate utilitățile aferente (spații tehnice pentru tablouri electrice, telefonie, televiziune cu circuit închis, curenți slabi etc., grupuri sanitare, instalații sanitare, instalații interioare de canalizare menajeră).

Pentru componenta ce vizează centrul de instruire sintetică pentru piloți dotat cu simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320 sunt necesare studii premergătoare construcției și obținere de avize, lucrări de construcții a clădirii P+2E, cu toate spațiile conexe, racordarea la utilități, instalații de alimentare cu apă și canalizare dotarea cu echipamente, simulator.

I.2.3 Hangar de mentenanță de nivel complex pentru aeronave și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc

Cea de-a treia componentă propusă a proiectului de dezvoltare regională Alexeni, **opțională pentru ofertanții la procedura de atribuire a contractului de concesiune**, presupune construirea și operaționalizarea unui hangar pentru mentenanța aeronavelor și un centru de pregătire profesională-tehnico-ingineresc.

Realizarea hangarului de mentenanță de nivel complex pentru aeronave trebuie să fie aprobată EASA Part 145 – RCAA/EASA și FAA și să ofere servicii de inspecție, reparații, întreținere, înlocuire, rectificarea de defecte, upgrading și testare la sol.

Oportunitatea acestuia derivă în primul rând din necesitatea asigurării unui grad ridicat de securitate a aeronavelor.

Hangarul trebuie să fie astfel proiectat încât în cadrul său să se desfășoare următoarele activități:

- Realizarea facilităților necesare activităților de mentenanță aeronave și de pregătire profesională;
- Executarea activităților de mentenanță de nivel complex, concomitent la aeronavele de tip A320;
- Desfășurarea în condiții optime a activităților de instruire a personalului tehnico-ingineresc cu atribuții pe linie de mentenanță aeronave.

Hangarul va dispune de toate utilitățile specifice activităților de mentenanță aeronave și va fi prevăzut atât cu căi de acces ale aeronavelor cât și cu o platformă de mentenanță amplasată în fața hangarului.

Terenul pe care se va realiza obiectivul propus poate fi același cu cel pe care se află situat hangarul al fostului Aerodrom Alexeni sau pe alt spațiu aferent bunurilor concesionate, funcție de decizia Concesionarului asupra construcției. Construirea hangarului pe amplasamentul fostului hangar va

asigura accesul pentru racordarea la utilități: gaz metan, energie electrică și apă potabilă, precum și la alte facilități necesare: canalizare și drumuri de acces.

Se propun următoarele obiecte de investiție pentru hangar mentenanță de nivel complex pentru aeronave:

Obiectul 1 – Clădire hangar mentenanță de nivel complex pentru aeronave;

Obiectul 2 – Platformă betonată (inclusiv marcaj, balizaj, evacuare ape pluviale);

Obiectul 3 – Post transformare (inclusiv construcție de protecție);

Obiectul 4 – Grup electrogen;

Obiectul 5 – Rezervor apă și stație de pompare PSI;

Obiectul 6 – Puț forat;

Obiectul 7 – Rețele canalizare;

Obiectul 8 – Centrală termică (inclusiv gospodărie combustibil);

Dotări – Mobilier.

Caracteristici constructive și structurale

Obiect 1: Clădire Hangar mentenanță de nivel complex pentru aeronave

Construcția va fi încadrată în categoria de importanță (conf. HG 766/1997) - B (deosebită), clasa de importanță (conf. P 100-1/2013) – IT;

Gradul de rezistență la foc (conf. P 118/1999) – I;

Risc de incendiu (conf. P118/1999) - mare;

Categoria de pericol de incendiu (conf. P118/1999) – C.

În continuare sunt prezentate particularitățile constructive ale hangarului, la nivel orientativ, acestea urmând a fi stabilite definitiv în urma realizării proiectului tehnic al construcției, sarcina Concesionarului.

Construcția va avea forma unui patrulater regulat cu dimensiunile maxime 71,30 x 47,20 m, având suprafața construită $S_c = 3.370$ mp și suprafața desfășurată $S_d = 6.090$ mp. Traveea este de 11,0 m și deschiderea de 70,0 m. Înălțimea maximă a construcției: + 19,50 m.

Regimul de construcție al clădirii va fi P+2E.

La parterul construcției se vor prevedea:

1. Hala hangar: $S_u = 1.860$ mp;
2. Atelier întreținere aeronave $S_u = 420$ mp ce va cuprinde: 5 încăperi de lucru destinate atelierelor reparații avionică, 5 încăperi de lucru destinate atelierelor avionică, fabricație conducte, sudură argon și 2 ateliere pentru butelii.
3. Zonă depozitare $S_u = 850$ mp care va cuprinde: centrala termică (Obiect 8), camera electrică, depozit materiale, anexe hală, magazie C.M.R. windfang, cameră control acces, acces principal, magazie S.D.V., prelucrări mecanice avioane țintă, depozit materiale tehnice de aviație, sală asamblare avioane țintă cu un depozit.

La etajul 1 va fi prevăzută o zonă administrativă cu suprafața de 850 mp ce va include birouri, spații tehnice, spații arhivă, spații pentru vestiare și grupuri sanitare.

La etajul 2 va fi prevăzută o zonă administrativă cu suprafața de 850 mp ce va include: simulator întreținere, 4 birouri pentru proiectare, personal conducere, 4 birouri instruire, birou expertiză tehnică, sală de curs, spații pentru vestiare și grupuri sanitare.

Structura de rezistență a hangarului va cuprinde:

- fundații tip rețea de grinzi din beton, fundații izolate din beton armat pentru stâlpi de beton metalici;
- suprastructură monovolum, mixtă, cu stâlpi din beton armat/beton armat și metalici și acoperiș realizat dintr-o rețea tridimensională metalică rezemată pe contur;
- suprastructura zonei - anexe tehnice (P+2E): structura metalică cu planșee din tablă profilată și suprabetonare pentru suportul pardoselilor.

Închiderile perimetrice vor fi realizate din panouri termoizolante tristrat, formate din două foi de tablă și nucleu din vată minerală, clasa de combustibilitate CO (A I).

Sistemul de acoperiș va fi de tip șarpantă metalică, cu panta de 7%, cu învelitoare din panouri metalice termoizolante prevăzută cu luminatoare din aluminiu cu geam termoizolator.

Hangarul va fi prevăzut cu două scări metalice exterioare pentru accesul pe acoperiș. Colectarea și scurgerea apelor pluviale de pe acoperiș se va face printr-un sistem de tubulatură plasat în interiorul hangarului, pe lateralele stâlpilor de susținere.

Pe structura tavanului se vor monta: becuri pentru iluminatul artificial, senzorii sistemului de avertizare incendii, subansamble pentru instalația de încălzire și ventilație.

Compartimentările interioare vor fi realizate din structuri ușoare - gips-carton sau panouri metalice tristrat, îndeplinind condițiile de conformare la incendiu și din zidărie de cărămidă sau BCA la centrala termică și camera electrică.

Ușile

- Ușile de acces în hangar (dimensiuni: 56.00 x 12.00 m) vor fi glisante în plan orizontal, realizate din panouri celulare din fibră de sticlă, prevăzute cu ușă pietonală și vor avea acționare atât electrică cât și manuală;
- Ușile vor fi pline, antiefracție;
- Ușile de evacuare - pline, antiefracție, prevăzute cu dispozitive de autoînchidere și bară antipanică;
- Ferestrele exterioare vor fi din tâmplărie de aluminiu și geam termoizolant;
- Tâmplăria interioară va fi din aluminiu sau rezistentă la foc.

Poziționarea ușilor și cotarea lor în structura hangarului se va face în corelare cu poziționarea bolțurilor în pardoseală:

- Cota exterioară a lungimii de 76 m poate fi depășită cu maxim 4%;
- Cota exterioară a lățimii de 56 m poate fi depășită cu maxim 8%;
- Înălțimea exterioară maxim admisă este de 24,5 m.

Finisaje interioare

- Pardoseli: beton elicoptrizat cu cuarț, antistatic, antiderapant (hală hangar ateliere); gresie porțelanată antiderapantă (grupuri sanitare și circulații); parchet stratificat (birouri).
- Pereți: zugrăveli lavabile; placi faianță (grupurile sanitare).
- Plafonduri: zugrăveli lavabile; plafonduri din panouri prefabricate modulate din fibră minerală pe structură metalică.

Instalații electrice

Alimentarea cu energie electrică se va realiza din rețeaua furnizorului de energie electrică de la nivelul zonei. Se va executa un racord la medie tensiune până la postul de transformare (PT). Postul de transformare se va amplasa în zona tehnică (zona externă) și va fi realizat monobloc. Transformatorul va avea puterea de 1000 KVA. Instalația electrică va fi realizată în sistem de distribuție radial.

Sunt prevăzute:

- Instalațiile electrice de iluminat și prize;
- Instalațiile electrice de forță și comandă;
- Instalația de protecție și împământare;
- Sistem de detecție și semnalizare la incendiu.

Instalații sanitare

Alimentarea cu apă a obiectivului se va face de la un puț forat care se va executa în incintă.

Vor fi prevăzute:

- Instalația interioară de distribuție a apei reci/calde;
- Instalația de combatere a incendiilor, care cuprinde: instalația de hidranți exteriori, instalația de hidranți interiori, instalația de stingere cu spumă, gospodăria de apă pentru combaterea incendiilor;
- Instalația de canalizare care cuprinde: rețea de canalizare menajeră, instalație de canalizare pluvială terase și acoperișuri, instalație de canalizare pluvială drumuri și platforme.

Instalații termice

Imobilul va respecta cerința de izolare termică, conform normativ C107/I-2005, respectiv coeficientul de izolare termică efectiv realizat este mai mic decât coeficientul de izolare termică normat, $G < G_n$.

Sunt prevăzute:

- Instalația de încălzire/răcire cu ventiloconvectoare;
- Sistemul de introducere aer proaspăt;
- Sistemul de evacuare noxe din grupurile sanitare;
- Sistemul de ventilare de avarie a hangarului;
- Instalația de desfumare;
- Centrala termică - sistemul de producere agent termic apă caldă 80/60° C;
- Centrala frigorifică;
- Instalația de încălzire cu radiatoare;
- Sistemul de climatizare a încăperii electrice de server;
- Sistemul de climatizare cu aeroterme pentru hangar.

Introducerea aerului în hangar se va face prin intermediul sistemului de introducere aer proaspăt folosind un sistem de tubulatură și piese speciale aferente: clapete pentru reglarea și măsurarea

debitului de aer, grile pentru introducerea aerului tip jet, alte componente pentru sporirea randamentului energetic al conturului propus.

Obiect 2: Platformă betonată

Pentru deservirea clădirii se va amenaja o suprafață de mișcare betonată pentru rulajul și staționarea aeronavelor, a cărei suprafața totală va fi de minim 3.360 mp.

Obiect 3 - Post transformare

Postul de transformare va fi de tip monobloc amplasat în zona tehnică exterioară.

Obiect 4 - Grup electrogen

Grupul electrogen va fi de tip monobloc, amplasat în zona tehnică exterioară.

Obiect 5 - Rezervor apă și stație de pompare PSI

Pentru asigurarea necesarului de apă pentru incendiu și pentru consumul menajer, se vor executa două construcții cuplate, rezervor îngropat și stația de pompe alăturată.

Se propun următoarele dimensiunile în plan:

- Rezervor de apă: 15,3 m x 10,6 m;
- Cameră de pompe: 5,1 m x 4,6 m;
- Cameră de acces la cota 0,0: 5,1 m x 4,6 m
- Înălțimea la atic: 3,0 m.
- Suprafața construită: 167 mp, suprafața desfășurată: 224 mp iar volumul: cca. 500 mc.

Caracteristici constructive ale rezervorului de apă și stației de pompare:

- Construcția va fi din beton armat și protejată cu izolație hidrofugă în zona subterană și zidărie de cărămidă în zona supraterană;
- Învelitoarea tip terasă necirculabilă se va realiza cu termoizolație din polistiren extrudat și hidroizolație din două membrane lipite la rece, de 3 respectiv 4 mm grosime, cu protecție din granule de ardezie de culoare alb sau gri pe un strat de beton de pantă;
- Tâmplăria exterioară și interioară va fi din aluminiu cu geam termoizolator;
- Scara de acces în stația de pompe va fi metalică;
- Pardoselile prevăzute vor fi din gresie;
- Finisajele interioare la pereți și tavane sunt cu vopsitorii lavabile;
- Finisajele exterioare vor fi executate din tencuieli tristrat cu polistiren.

În construcția îngropată vor fi prevăzute stația de pompe și rezervorul de apă de incendiu, iar în construcția supraterană va fi prevăzută stația de hidrofor pentru apă potabilă.

Obiect 6 - Puț forat

Se va executa un foraj cu adâncimea proiectată de 350 m care va capta apa subterană.

La suprafață, forajul va fi protejat prin cabină semi-îngropată.

La trecerea în exploatare, în jurul forajului se va institui un perimetru strict de protecție sanitară prin realizarea unei împrejurimi din plasă de sârmă montată pe stâlpi metalici.

Obiect 7 – Rețele canalizare

Rețeaua de canalizare menajeră va fi de tip gravitațional. Racordarea instalațiilor interioare la rețeaua de canalizare ape uzate menajere nou proiectată se va realiza prin intermediul căminelor de racord.

Obiect 8 - Centrală termică

Această funcțiune va face parte integrantă din cădirea hangarului. Agentul termic necesar 80/60° C este preparat într-o încăpere special amenajată care va fi situată la parterul clădirii. Aceasta va avea o suprafață de aprox. 45,00 mp.

Centrala va avea în componența sa 2 cazane cu funcționare cu combustibil lichid, cu arzător mixt, având o capacitate de 750 KW fiecare.

Circulația apei către consumatori va fi asigurată de pompe duble, în linie, cu turație variabilă. Pompele ce alimentează ventiloconvectoarele și AHU vor fi duble, echipate cu convertizor de frecvență, iar pompa de radiatoare va fi simplă, cu convertizor de frecvență.

Instalația va fi prevăzută cu robinete de închidere, cu armături de golire și aerisire, precum și cu termometre și manometre, în punctele indicate în planuri și, după caz, în alte puncte, în funcție de geometria traseului de țevi de la fața locului.

Centrala termică va folosi combustibil lichid. Acesta va fi înmagazinat într-un rezervor metalic cu manta dublă, cu o capacitate de 20.000 l, amplasat în exteriorul clădirii, în zona tehnică. Rezervorul va fi montat îngropat în pământ. Capacitatea acestui rezervor va asigura funcționarea centralei termice timp de 14 zile în condițiile impuse prin datele de calcul, respectiv o temperatură exterioară de - 15°C.

Alimentarea arzătoarelor se va face dintr-un rezervor de zi, cu o capacitate de 1.000 l, amplasat în încăperea cazanelor.

Dotări - Mobilier

Fiecare încăpere va fi dotată cu bancuri de lucru și/sau mobilier (birouri, scaune dulapuri depozitare) în funcție de specificul activității desfășurate.

Conform reglementărilor, tipurile de activități certificate în cadrul hangarului vor fi lucrări de întreținere de bază și complexe de nivel A, B, C și D, modificări structurale, modernizări ale sistemelor de avionică ș.a..

În centrul de mentenanță se vor realiza reparații structural diversificate, reparații complexe și operațiuni de mentenanță. Între operațiile de mentenanță (reparații, întreținere) care se vor putea efectua amintim: frezarea chimică, tratamente de suprafață, vopsirea, tratamente termice, testări mecanice, verificări metalografice, duritate, pirometrie, compozite, sudură, strunjire prin control numeric.

Echipamente

Echipamentele de care va dispune centrul de mentenanță vor permite: strunjirea prin control numeric, frezarea chimică, sudura. Acesta va dispune de SDV-uri pentru piese primare și ansamble, autoclave și camera curată.

Acreditări

Funcționarea centrului de mentenanță va fi acreditată de către:

- Autoritatea Aeronautică Civilă Română

- Autoritatea Aeronautică Civilă Română – Certificări ale Organizației de Întreținere și Reparații
- Acreditari NADCAP
 - NDT- Nondestructive Testing
 - HT- Heat Treating
 - CP- Chemical Processes

Pentru buna funcționare, este necesar ca în cadrul centrului de mentenanță să se prevadă un *laborator de încercări* ale cărui caracteristici și funcționalități sunt prezentate în cele ce urmează:

Capabilități laborator

1. Analize chimice

- Analiza compozitie bai galvanice;
- Analiza ape reziduale;
- Analiza ape demineralizate;
- Analiza produselor petroliere albe și a uleiurilor minerale;
- Determinări pentru vopsele și emailuri.

2. Încercări mecanice

- Determinări prin conductivitate;
- Prin duritate, determină rezistența la rupere;
- NDT vizual.

3. Control metalografic

4. Defectoscopie - control nedistructiv

- NDT prin curenți turbionari;
- NDT cu ultrasunete - defectoscopie și măsurare grosime material;
- NDT cu lichide penetrante;
- NDT cu particule magnetice;
- NDT cu radiații penetrante;
- NDT prin termografie cu radiații infraroșii;

5. Etalonari mijloace de masurare

- Mijloace de măsurare lungimi
- Mijloace de măsurare pentru timp/frecvență
- Mijloace de măsurare pentru amplitudinea accelerației și vibrației
- Mijloace de măsurare mărimi mecanice
- Mijloace de măsurare mărimi termice

6. Încercări de compatibilitate electromagnetica

- Măsurarea nivelului perturbațiilor emise prin conductie la bonele de alimentare (curent continuu și curent alternativ monofazat) în banda de frecvență 10KHz - 10MHz, Metoda CE 102.
- Determinarea susceptibilității la impulsuri injectate în cabluri, cu semnal de test 5A și durata minima 30 nsec, Metoda CS 115.
- Măsurarea nivelului câmpului magnetic radiat la distanța de 7cm, în banda de frecventa 30Hz - 100KHz, Metoda RE101.
- Măsurarea perturbațiilor de joasă frecvență emise prin conductie în firele de alimentare, în banda de frecvență 30Hz - 10KHz, Metoda CE101.

- Verificarea susceptibilității la semnale injectate în cabluri, în banda de frecvență 10KHz - 200 MHz, Metoda CS114.
- Verificarea susceptibilității la semnale de joasă frecvență injectate în cabluri, în banda de frecvență 30 Hz - 150 KHz, Metoda CS101.
- Măsurarea campului electric radiat, în banda de frecvență 10KHz - 18 GHz, Metoda RE102;
- Verificarea susceptibilității la câmp magnetic radiat, în banda de frecvență 30 Hz - 100 KHz, Metoda RS101.
- Verificarea susceptibilității la câmp electric radiat, în banda de frecvență 2 MHz - 18 GHz, Metoda RS10.

Este necesar ca laboratorul să fie autorizat de:

- AACR pentru a efectua incercari in domeniul aeronautic;
- CNCAN pentru a efectua controale NDT cu radiatii penetrante;
- ISCIR pentru a efectua controale distructive si nedistructive (radiatii penetrante) la recipientii sub presiune.
- NADCAP pentru: NDT lichide penetrante, NDT particule magnetice, NDT radiatii penetrante.

În incinta hangarului va funcționa și **centrul de pregătire profesională tehnico-ingineresc pentru personalul ingineresc și mecanic** implicat în activitatea de mentenanță a aeronavelor. Centrul de instruire este necesar să fie autorizat de asemenea pentru categoria de servicii specializate D1 Examinari Nedistructive.

Centrul de pregătire profesională tehnico-ingineresc va prevedea instalări de:

- Sharklets pe aeronave Boeing Airbus A320
- WiFi Global Airconnect System
- ACARS Data Link Systems
- Controller - Pilot Data Link Communication (CPDLC)
- Automatic Dependent Surveillance - Broadcast (ADS-B)

Instruirea pentru calificările pe tipuri de aeronave:

Funcționarea centrului de pregătire va permite eliberarea de licențe de întreținere a aeronavelor.

În prezent, în Regulamentul (CE) nr. 2042/2003, anexa III (partea 66), prerogativele asociate fiecărei categorii de licențe de întreținere a aeronavelor sunt descrise după cum urmează:

- licență de întreținere a aeronavelor de categoria A îl autorizează pe titularul său să elibereze certificate de dare în exploatare după operațiuni de întreținere de linie minore, programate și remedieri ale unor defecte simple, în limitele sarcinilor menționate în mod expres în aprobare. Prerogativele de certificare se limitează la acele lucrări pe care titularul licenței le-a efectuat personal într-o întreprindere conformă cu dispozițiile părții 145.
- licență de întreținere a aeronavelor de categoria B1 îi permite titularului său să elibereze certificate de dare în exploatare după operațiuni de întreținere, inclusiv asupra structurii aeronavelor, grupurilor motopropulsoare și asupra sistemelor mecanice și electrice. Înlocuirea unor unități ce pot fi înlocuite ale sistemelor electronice de bord, care necesită doar teste simple pentru a dovedi buna stare de funcționare, este de asemenea inclusă în prerogativele sale. Categoria B1 include în mod automat sub-categoria A corespunzătoare.

- licență de întreținere a aeronavelor de categoria B2 îi permite titularului său să elibereze certificate de dare în exploatare după operațiuni de întreținere efectuate asupra sistemelor electronice de bord și asupra celor electrice.
- licență de întreținere a aeronavelor de categoria C îi permite titularului său să elibereze certificate de dare în exploatare după operațiuni de întreținere de bază pentru aeronave. Prerogativele se aplică aeronavei în integralitatea sa, în cazul unei întreprinderi conforme cu dispozițiile părții 145.

În prezent, conform Regulamentului (CE) nr. 2042/2003, anexa III (partea 66), cu excepția dispozițiilor contrare de la punctul 66.A.45 litera (g), titularul unei licențe de întreținere a aeronavelor de categoria B1, B2 sau C exercită prerogative de certificare doar pe o aeronavă anume, dacă licența de întreținere a aeronavelor (AML) conține omologarea calificării pe tipuri de aeronave corespunzătoare (TR).

Mai mult, cu excepția dispozițiilor contrare de la punctul 66.A.45 litera (h), calificările sunt acordate după absolvirea satisfăcătoare a instruirii pentru calificările pe tipuri de aeronave din cadrul categoriei respective B1, B2 sau C (TRT) aprobată de autoritatea competentă sau efectuată de o organizație cu atribuții de instruire în domeniul întreținerii autorizată corespunzător în conformitate cu cerințele părții 147.

În plus, în conformitate cu regulamentul și AMC existente, calificarea de tip autorizată în cadrul categoriilor B1 și B2 include elemente teoretice și practice care trebuie să îndeplinească cerințele de la apendicele III la partea 66. Poate fi pus la punct un program de cursuri structurate de formare profesională la locul de muncă pentru satisfacerea cerințelor de instruire practică. Instruirea practică trebuie să cuprindă o perioadă de patru luni pentru solicitanții care nu au experiență practică înregistrată recent pentru aeronavele cu structură și sisteme comparabile, inclusiv motoarele, dar aceasta poate fi redusă la un minim de două săptămâni pentru solicitanții care dețin o astfel de experiență anterioară.

Centrul de instruire tehnico-inginerească din cadrul centrului de mentenanță va asigura necesitățile de instruire a operatorilor NDT de nivel 1 și 2 pentru metodele și procesele de inspecție nedistructivă utilizate în cadrul centrului.

Activitatea din cadrul centrului de instruire tehnico-inginerească va conduce la posibilitatea formării personalului pentru examinări nedistructive în conformitate cu EN 4179/NAS410 în domeniile:

- Examinare cu radiații penetrante (RT)
- Examinare cu ultrasunete (UT)
- Examinare prin curenți turbionari (ET)
- Examinare cu lichide penetrante (PT)
- Examinare cu particule magnetice (MT)
- Examinarea prin termografie cu radiații infraroșii (IRT)

În cadrul centrului se va putea realiza instruirea și pe următoarele metode de inspecție:

- Determinarea caracteristicilor de material – duritate. (CM(D))

- Determinarea caracteristicilor de material - conductivitate electrică (aparate cu citire directă). (CM(C))
- Verificarea grosimilor de material și a straturilor de acoperire (aparate cu citire directă). (TG)
- Examinare prin atac chimic. (AC)
- Inspectie prin metode optico-vizuale (endoscopie, boroscopie). (VT)

Centrul de instruire va trebui să dispună de resurse materiale și umane aliniate la cerințele specifice din aviație (personal cu studii și specializări în metode NDT), sală de curs, spații de inspectie în laboratoarele NDT autorizate, de piese de instruire și piese-test, specifice fiecărei metode NDT, pe care cursanții vor putea experimenta și să fie evaluați în metoda respective, de aparatură și mijloace tehnice, instalații, utilități.

Pentru componenta ce vizează hangarul de mentenanță de nivel complex pentru aeronave și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc costurile vizează: realizarea studiilor premergătoare, obținere de avize, lucrări construcție hangar, platformă betonată, post transformare, grup electrogen, rezervor apă și stație de pompare PSI, puț forat, realizarea rețelelor de canalizare, dotarea cu centrală termică, cu dotări utilaje și mobilier.

I.2.4 Durata estimativă de realizare a Proiectului de dezvoltare regională Alexeni

Principalele etape necesare dezvoltării proiectului investițional de la Alexeni constau în:

1. Realizare studiului geotehnic și a studiului topometric, a Studiului de determinare a capacității portante a pistei
2. Depunerea cererii pentru certificatul de urbanism
3. Obținerea certificatului de urbanism
4. Realizarea planului de urbanism zonal
5. Elaborarea proiectului – faza DTAC (Documentația Tehnică pentru Autorizația de Construire)
6. Studiu de fezabilitate (cu respectarea prevederilor H.G. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice)
7. Obținerea avizelor cerute prin certificatul de urbanism (furnizori de utilități, apărare civilă, mediu, prevenirea și stingerea incendiilor – PSI, Inspectoratul de Stat în Construcții).
8. Elaborarea proiectului – faza PT + DE
9. Verificarea tehnică a proiectului
10. Depunerea autorizației pentru autorizația de construire
11. Lucrări de demolare cu transportul molozului la gropi ecologice
12. Începerea lucrărilor
13. Execuția construcției
14. Recepția finală

Durata estimativă de realizare a Proiectului de dezvoltare regională Alexeni a fost apreciată în cadrul studiului de oportunitate pentru concesionarea bunurilor și include parcurgerea tuturor etapelor până la operaționalizarea obiectivelor de investiții propuse. Duratele prezentate în tabelele următoare sunt estimative. În cadrul ofertei depuse, Ofertantul va prezenta propriul grafic fizic de realizare a investiției, luând în considerare toate etapele care trebuie parcurse în dezvoltarea proiectului.

Tabel 13 - Termene estimative dezvoltare Aeroport de importanță regională Alexeni

Etape - activități	Termene - durate
<ol style="list-style-type: none"> 1. Realizare studiului geotehnic și a studiului topometric, a Studiului de determinare a capacității portante a pistei 2. Depunerea cererii pentru certificatul de urbanism 3. Obținerea certificatului de urbanism 4. Realizarea planului de urbanism zonal 5. Elaborarea proiectului – faza DTAC (Documentația Tehnică pentru Autorizația de Construire) 6. Studiu de fezabilitate (cu respectarea prevederilor H.G. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice) 	1 an
<ol style="list-style-type: none"> 7. Obținerea avizelor cerute prin certificatul de urbanism (furnizori de utilități, apărare civilă, mediu, prevenirea și stingerea incendiilor – PSI, Inspectoratul de Stat în Construcții). 8. Elaborarea proiectului – faza PT + DE 9. Verificarea tehnică a proiectului 10. Depunerea autorizației pentru autorizația de construire 	9 luni
<ol style="list-style-type: none"> 11. Lucrări de demolare cu transportul molozului la gropi ecologice 	3 luni
<ol style="list-style-type: none"> 12. Începerea lucrărilor 13. Execuția proiectului 14. Recepția finală 	4 ani

În cadrul proiectului investițional, atât centrul de instruire sintetică pentru piloți - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320 cât și hangarul de mentenanță de nivel complex pentru aeronave și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc pot fi abordate ca un proiect unitar investițional a cărui execuție propriu-zisă, spre deosebire de aeroport poate fi realizată în circa 2 ani. Este de preferat ca demararea acestui proiect să se facă ulterior demarării lucrărilor la aeroport, astfel încât finalizarea lor să poată avea loc în același timp. Aceste două obiective/componente investiționale sunt opționale.

Tabel 14 - Termene estimative dezvoltare Centru sintetic de instruire dotat cu simulator și Hangar mentenanță complexă și centru de pregătire profesională tehnico-ingineresc

Etape - activități	Termene - durate
<ol style="list-style-type: none"> 1. Realizare studiului geotehnic și a studiului topometric 2. Depunerea cererii pentru certificatul de urbanism 3. Obținerea certificatului de urbanism 4. Realizarea planului de urbanism zonal 5. Elaborarea proiectului – faza DTAC (Documentația Tehnică pentru Autorizația de Construire) 	9 luni

6. Studiu de fezabilitate (cu respectarea prevederilor H.G. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice)	
7. Obținerea avizelor cerute prin certificatul de urbanism (furnizori de utilități, apărare civilă, mediu, prevenirea și stingerea incendiilor – PSI, Inspectoratul de Stat în Construcții).	9 luni
8. Elaborarea proiectului – faza PT + DE	
9. Verificarea tehnică a proiectului	
10. Depunerea autorizației pentru autorizația de construire	
12. Începerea lucrărilor	2 ani
13. Execuția proiectului	
14. Recepția finală	

I.3 Condițiile de exploatare a concesiunii și obiectivele de ordin economic, financiar, social și de mediu urmărite de către concedent privind exploatarea eficace a bunurilor ce fac obiectul concesiunii

I.3.1 Condițiile de exploatare a concesiunii

Bunurile proprietate publică de la Alexeni se vor concesiuna în vederea realizării **Proiectului de dezvoltare regională Alexeni** constând în construcție și operaționalizarea următoarelor obiective de investiție/componente:

Aeroport care să funcționeze ca aeroport comercial pentru pasageri având facilitare pentru transport de marfă (cargo) și operațiuni de aviație generală și de afaceri; aeroportul va fi destinat curselor low-cost și opțional

- Centru de instruire sintetică pentru piloți - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320;
- Hangar de mentenanță de nivel complex pentru aeronave și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc.

În acest sens, concesionarul va avea dreptul de a exploata bunurile concesionate doar pentru realizarea acestui proiect. Este obligatorie folosirea continuă și permanentă a bunurilor concesionate conform destinației lor specificată prin contractul de concesiune. Schimbarea destinației bunurilor duce la pierderea concesiunii.

Este interzisă subconcesionarea în totalitate sau în parte a bunurilor concesionate, precum și constituirea de garanții asupra acestora.

Concesionarul are obligația de a dezvolta componentele Proiectului de dezvoltare regională Alexeni, pentru care îi revine obligația de a obține toate aprobările, avizele și autorizațiile necesare realizării investițiilor și desfășurării activităților, în conformitate cu prevederile legale. Finanțarea obiectivului de investiții Proiect de dezvoltare regională Alexeni astfel este sarcina exclusivă a concesionarului.

Concesionarul are obligația de a executa lucrările necesare funcționării componentelor Proiectului de dezvoltare regională Alexeni pe cheltuiala proprie.

Concesionarul are dreptul de a folosi și de a culege fructele, respectiv produsele bunurilor care fac obiectul concesiunii, potrivit naturii bunurilor și obiectivelor stabilite de Consiliul Județean Ialomița în calitate de Concedent al bunurilor.

Concesionarul va suporta cheltuielile necesare proiectării, construirii, exploatării și întreținerii componentelor obiectivului de investiții ce vor fi construite pe terenul ce face obiectul contractului de concesiune.

Concesionarul va suporta toate costurile ocazionate de obținerea aprobărilor de construcție, amenajare, mediu etc.

Concesionarul va avea în vedere la exploatarea bunurilor concesionate respectarea și îndeplinirea următoarelor cerințe:

- Obținerea tuturor autorizațiilor, avizelor și reglementărilor cerute de lege pentru realizarea componentelor proiectului de dezvoltare regională Alexeni pe cheltuiala proprie;
- Construcția, dotarea, amenajarea și operaționalizarea aeroportului comercial pentru pasageri cu facilitare de transport marfă (cargo) și operațiuni de aviație generală și de afaceri;
- Desfășurarea activităților aeroportuare pe aeroportul devenit funcțional;
- Construcția, dotarea, amenajarea și asigurarea funcționării centrului de instruire sintetică pentru piloți - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320, dacă este cazul;
- Construcția, dotarea, amenajarea și asigurarea funcționării hangarului de mentenanță de nivel complex pentru aeronave și a centrului de pregătire tehnico-ingineresc, dacă este cazul;
- Securitatea lucrărilor efectuate și protecția mediului pe perioada construcției componentelor proiectului investițional.

Desfășurarea activităților specifice pentru exploatarea bunurilor concesionate trebuie să asigure:

- Construcția, dotarea, amenajarea și operaționalizarea componentelor proiectului de dezvoltare regională Alexeni în interesul concesionarului și a comunității locale;
- Protejarea domeniului public a Consiliului Județean Ialomița și punerea în valoare a acestuia;
- Protecția și conservarea mediului natural și construit în conformitate cu reglementările legale în vigoare;
- Protecția sănătății și igienei publice în conformitate cu reglementările specific în vigoare.

Concesionarul are dreptul de a utiliza pentru construcția componentelor proiectului de dezvoltare regională Alexeni întreaga suprafață de teren concesionată (teren liber și construcții) ce formează bunurile concesionate și de a decide asupra amplasării construcțiilor aferente, funcție de soluțiile furnizate prin proiectele tehnice elaborate pentru componentele proiectului.

Concesionarul are obligația asigurării personalului care va fi implicat în dezvoltarea obiectivelor investiționale și în funcționarea acestora.

Concesionarul are dreptul de a decide asupra soluțiilor arhitecturale ale construcțiilor Proiectului de dezvoltare regională Alexeni.

Concesionarul are dreptul de a depune toate demersurile necesare pentru a sesiza intenția de executare a unor construcții necorespunzătoare și care nu respectă regimul de înălțime pe terenul învecinat suprafeței pe care se va implementa proiectul de dezvoltare și de a solicita la organele competente interzicerea autorizării executării construcțiilor necorespunzătoare (din punct de vedere al proximității față de aeroport, astfel cum este prevăzut în Regulamentul de Urbanism și/sau care nu

respectă regimul de înălțime) în vecinătatea terenului de la Alexeni pe care se va desfășura infrastructura aeroportuară prevăzută în proiectul investițional.

Concesionarul se obligă să folosească bunul concesionat cu prudența și diligența unui bun proprietar, conform obiectivelor concedentului, fără a diminua în orice mod potențialul și valoarea socio-economică a bunurilor oferite în concesiune.

Concesionarul va plăti toate taxele, spezele și alte comisioane aferente concesiunii bunurilor pe întreaga durată a contractului de concesiune.

Concesionarul va depune toate diligențele necesare asigurării în bune condiții a funcționării aeroportului, odată ce acesta va fi operațional, precum și a celorlalte componente ale proiectului de dezvoltare regională Alexeni, dacă decide asupra și realizării acestora.

Concesionarul are obligația de a executa lucrările de construire în termenul stabilit prin autorizația de construire pentru obiectivele de investiții ale Proiectului de dezvoltare regională Alexeni.

Concesionarul este obligat să asigure condițiile de siguranță în exploatarea obiectivelor investiției.

Concesionarul are obligația întreținerii bunurilor rezultate în urma investițiilor impuse prin prezentul caiet de sarcini, pe întreaga perioadă a derulării contractului de concesiune (lucrări de întreținere, curățenie, deszăpezire etc).

Concesionarul este obligat ca pe durata exploatării bunurilor ce fac obiectul concesiunii și realizării investițiilor să respecte condițiile privind protecția muncii.

Concedentul are dreptul să inspecteze bunurile concesionate, verificând respectarea obligațiilor asumate de concesionar conform ofertei depuse de acesta, precum și modul în care este satisfăcut interesul public.

Concedentul are dreptul să verifice stadiul de realizare a investițiilor, verificând respectarea obligațiilor asumate de concesionar.

I.3.2 Obiectivele de ordin economic, financiar, social și de mediu

Economic

Obiectivul de ordin economic al concesionării bunurilor de la Alexeni îl reprezintă în primul rând dezvoltarea regională și implicit atragerea de venituri suplimentare la bugetul județului.

Dezvoltarea aeroportului regional și a celorlalte obiective de investiție propuse va influența pozitiv întreaga zonă deservită și va conduce la:

- Creșterea numărului de locuri de muncă;
- Atragerea de capital străin;
- Crearea unei infrastructuri de transport ce va favoriza dezvoltarea economică a întregii zone deservite: industrie, agricultura, turism, servicii etc.;
- Obținerea de venituri suplimentare la bugetul local prin colectare de taxe și impozite;
- Crearea pe măsura creșterii traficului de pasageri din clasa turiștilor, a condițiilor infrastructurii turistice.

Transportul aerian constituie o activitate strategică puternic corelată cu sistemul economic și care prezintă o integrare atât la nivel sectorial, teritorial, cât și internațional cu potențiale efecte multiplicative asupra veniturilor, ocupării forței de muncă și consumului. Stimularea dezvoltării altor sectoare economice de către transportul aerian se reflectă nu numai prin crearea de produs intern brut și de locuri de muncă și în alte domenii aflate în stransă legătură cu acesta (cum ar fi turismul). Pe de altă parte, congestia traficului, adesea cauzată și de fluxurile turistice, restricționează capacitatea de transport.

Transporturile aeriene constituie o componentă importantă a economiei mondiale, stimulând în același timp evoluția industriei turismului. Cu o istorie relativ scurtă față de celelalte moduri de călătorie, ele ocupă în prezent un loc privilegiat în rândul preferințelor oamenilor de afaceri, a turiștilor și a călătorilor în general, mai ales în cazul deplasărilor pe distanțe medii și mari. În ultimele decenii, schimbările produse în regimul de reglementari, evenimentele economice și politice petrecute la nivel global și intensificarea experienței pasagerilor au determinat transformări evidente în redirecționarea fluxurilor de transport internaționale, și implicit în opțiunea lor pentru un anumit mijloc de călătorie.

Astfel, se poate spune că, în ultimii ani, domeniul transporturilor a cunoscut o evoluție ascendentă pe plan național, având efecte pozitive majore la nivelul structurilor locale.

Realizarea unui aeroport la Alexeni cu funcție de cargo este oportună în condițiile în care Aeroportul Henri Coandă este supraîncărcat datorită cererilor existente de servicii. De asemenea, cu excepția Aeroportului Henri Coandă nu există un alt aeroport de marfă în România care ar putea asigura un volum mare de servicii de acest gen. Creșterea volumului de mărfuri transportate constituie un argument puternic pentru deschiderea unui aeroport în Alexeni.

Dezvoltarea proiectului de dezvoltare regională Alexeni prin valorificarea bunurilor concesionate va reprezenta pentru zona Sud-Muntenia o revigorare economică, cunoscând faptul că din punct de vedere economic zona este cotate mai slab decât alte zone de dezvoltare ale țării. Existența în centrul regiunii dar nefăcând parte din aceasta a capitalei țării, București, parte componentă a Regiunii București-Ilfov, constituie prin infrastructura socială și instituțională existentă și prin aeroportul internațional Henri Coandă, un real avantaj.

Reabilitarea economică a bunurilor de la Alexeni, care acum sunt abandonate și se deteriorează în mod progresiv, este un avantaj incontestabil pentru zonă și pentru țara noastră.

Prin acest proiect se vizează promovarea unui transport durabil, în condiții de siguranță și eficiență, atât pentru persoane cât și pentru mărfuri, la nivel de servicii la standardele europene. Dezvoltarea aeroportului creează premisele creșterea gradului de accesibilitate în zonă, îndeosebi pentru că majoritatea zborurilor internaționale se efectuează din București.

Prin dezvoltarea acestui proiect se creează o poartă aeriană nouă și vitală pentru regiune. Persoanele care călătoresc pentru afaceri sau turism, companiile aeriene de transport de marfă și călători precum și agențiile de turism se vor baza pe serviciile asigurate de acest aeroport, contribuind în acest fel la extinderea dezvoltării regionale și naționale precum și al relațiilor internaționale. Dezvoltarea va fi posibilă datorită participării investitorilor și corporațiilor, va crea mari oportunități

economice și de afaceri, care se vor iniția în timpul implementării proiectului și vor evolua în pas cu creșterea volumului operațiunilor noului aeroport, a centrului de instruire și a hangarului de mentenanță.

Realizarea unui aeroport la Alexeni cu funcție de cargo este oportună în condițiile în care Aeroportul Henri Coandă este supraîncărcat datorită cererilor existente de servicii. De asemenea, cu excepția Aeroportului Otopeni nu există un alt aeroport de marfă în România care ar putea asigura un volum mare de servicii de acest gen. Creșterea volumului de mărfuri transportate constituie un argument puternic pentru deschiderea unui aeroport în Alexeni.

Centrul de instruire și hangarul de mentenanță vor crea oportunități deosebite pentru aviație și aeronautică, generând la rândul lor venituri pentru regiune.

Financiar

Realizarea Aeroportului de importanță regională Alexeni reprezintă cea mai bună opțiune pentru realizarea de venituri mari și anume prin activități comerciale (închiriere pentru spații comerciale în cadrul aeroportului) generatoare de venit.

Concesionarul bunurilor – promotorul Proiectului de dezvoltare regională Alexeni trebuie să arate modul în care, în orizontul de timp al proiectului, sursele de finanțare (inclusiv veniturile și orice fel de transferuri de numerar) vor corespunde în mod constant cu plățile anuale. Sustenabilitatea apare în cazul în care fluxul net cumulat al încasărilor și plăților generate efectuate în numerar este pozitiv pentru toți anii luați în considerare.

Diferența dintre fluxurile de intrare și cele de ieșire va arată deficitul sau excedentul ce urmează a se acumula în fiecare an.

Fluxurile de intrare includ:

- orice venituri posibile din vânzarea de bunuri și servicii;
- fluxul net de numerar rezultat din gestionarea resurselor financiare.

Dinamică fluxurilor de intrare se masoară în raport cu fluxurile de ieșire. Acestea sunt legate de:

- costurile de investiții, costurile de operare;
- rambursarea împrumuturilor și dobânzile plătite;
- impozite;
- alte plăți (de exemplu dividende, bonusuri etc.).

În scopuri preliminare de fezabilitate și în principal, pentru Planul de afaceri pe care dezvoltatorul proiectului trebuie să îl elaboreze, iar Concedentul să examineze și să aprobe următoarele criterii: surse de venit, costuri de operare.

Surse de venit

- Taxe de aterizare ale companiilor aeriene (pentru avioane care își au baza la aeroport și pentru avioane care nu își au baza la aeroport)
- Taxe de parcare pentru avioane (pentru avioane care își au baza la aeroport și pentru avioane care nu își au baza la aeroport)
- Taxa aeroportului pentru pasageri

- Concesiuni de combustibil
- Parcarea vehiculelor
- Taxe operaționale de aviație generală și școli de zbor
- Mentenanța avionului
- Magazine și concesiuni fără taxe
- Concesionări alimentare
- Taxe de publicitate
- Operațiuni de marfă
- Concesionări de bucătărie de zbor
- Concesionări de taxi
- Concesionări de mașini de închiriat
- Spații de închiriere de birouri terminale.

Costuri de operare

Există o serie de utilități și servicii pe care funcționarea aeroportului le vor solicita și ar trebui să fie echilibrate cu sursele de venit identificate în mod normal.

Pentru evaluarea consumului de utilități de bază (electricitate, apă, canalizare și gunoase vor folosi cifre standard cu consultarea costului vieții în România la nivel rezidențial și industrial.

Cu toate acestea, este necesar să se ia în considerare alte costuri operaționale care ar trebui să fie previzionate cu ajutorul informații existente care pot fi furnizate de alți operatori de aeroport din România și în principal de pe Aeroportul Henri Coandă pentru cifre cât mai precise. Aplicarea tarifelor va depinde de condițiile locale. Acestea se referă, printre altele, la:

- Îndepărtarea zăpezii
- Degivrarea aeronavelor
- Măturarea și curățarea pistei și platformei Apron
- Întreținerea aeroportului
- Întreținerea marcajelor pistei și platformei Apron
- Controlul păsărilor
- Întreținerea clădirii
- Resurse și întreținere pentru pompieri
- Securitatea aeroportului

Costuri estimative ale investiției

În continuare, sunt prezentate pe capitole de activități și lucrări **costurile estimative implicate de proiectul investițional propus** pentru valorificarea bunurilor de la Alexeni care se intenționează a se concesiona, astfel cum au fost evaluate în cadrul studiului de oportunitate pentru concesionarea bunurilor de fezabilitate asupra obiectivelor deja menționate. Indicatorii economico-financiar ai proiectului rezultați în urma elaborării studiului de fezabilitate vor conduce la o evaluare mai adecvată a acestui proiect investițional.

Tabel 15 - Volume de studii și construcții preliminare și costuri estimative

Nr. crt.	Volume de activități și construcții preliminare	Cost estimativ - lei
I	Costuri de design, proiect, asistență tehnică, managementul construcției și amenajarea teritoriului	
1	Arhitectural	5.443.391,50
2	Civil	2.957.918,40
3	Structural	2,957.918,40
4	Studiu mecanic și electric +IT	3.286.576,00
5	Peisagistică	246.493,20
6	SF, Proiect Tehnic, Documentația tehnică (D.T.A.C.), Avize și acorduri, Certificat de Urbanism, Plan Urbanistic Zonal (P.U.Z), Asistență tehnică, Studiu geotehnic, Studiu topometric, Studiu determinat capacitate portantă pistă, Verificare Tehnică Proiect, Managementul construcției	42.725.488,00
7	Expertiza terenului și protecția ariei	1.027.055,00
8	Studii de mediu	575.150,80
	Cost total design arhitectural și ingineresc + managementul construcției	59.219.991,30
II	Reabilitare și construcție suprafață aeronautică	
	Lucrări de demolare	2.875.754,00
1	Recuperarea sistemului de canalizare/drenare și prelungire canalizare/drenare	20.541.100,00
2	Recuperarea pistei 2,5 km	57.515.080,00
3	3.1 Pregătirea și curățarea suprafeței	8.216.440,00
	3.1 Nou strat de beton sau asfalt	49.298.640,00
	Extindere pistă de la 2,5 km la 3,1 km	90.380.840,00
4	Cale de rulare și bretele	19.896.109,46
5	Platforma	32.865.760,00
6	Drum perimetral, împrejmuire incintă și sistem de supraveghere video	45.190.420,00
7	Cost total reabilitare și construcție suprafață aeronautică	269.265.063,46
III	Sisteme și echipamente aeronautice	
	NAVAIDS (ILS, NDB, DME etc.)	12.324.660,00
8	ALS	8.216.440,00
9	Echipament de operare RAMP	8.216.440,00
10	Echipament de mentenanță a aeroportului	61.623.300,00
11	Cost total sisteme aeronautice	90.380.840,00
IV	Construcție clădiri aeroport	
	Clădire terminal pasageri - 24.614 mp x 3000 euro/mp	303.359.181,24
12	Blocul și turnul de control	41.082.200,00
13	Clădirea cargo - 3200 mp x 1000 euro/mp	13.146.304,00
14	Garaj, depozit și stația de pompieri - 2100 mp x 476 euro/mp	4.108.220,00
15	Cost total clădiri aeroport	361.695.905,24
	TOTAL COSTURI AEROPORT OPERAȚIONAL	780.561.800,00

Nr. crt.	Volume de activități și construcții preliminare	Cost estimativ - lei
V	Centru de instruire sintetică pentru piloți - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320	
	Costuri de design, proiect, asistență tehnică, managementul construcției și amenajarea teritoriului , autorizări și avize de funcționare	5.219.856,00
	Construcție clădire centru de instruire	33.929.064,00
	Dotări inclusiv simulator	26.099.280,00
	TOTAL COSTURI CENTRU DE INSTRUIRE CU SIMULATOR	65.248.200,00
VI	Hangar de mentenanță de nivel complex pentru aeronave și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc	
	Costuri de design, proiect, asistență tehnică, managementul construcției și amenajarea teritoriului, autorizări și avize de funcționare	7.249.800,00
	Construcție hangar cu centru de pregătire inclus	98.597.280,00
	Dotări și utilaje	39.148.920,00
	TOTAL COSTURI HANGAR DE MENTENANȚĂ CU CENTRU DE INSTRUIRE	144.996.000,00
	TOTAL COSTURI PROIECT AEROPORTUAR ȘI INVESTIȚII CONEXE DE INSTRUIRE ȘI MENTENANȚĂ AERONAUTICĂ	990.806.000,00

Ofertantul va prezenta în cadrul ofertei depuse valoarea investițiilor propuse pentru Proiectul de dezvoltare regională Alexeni valoare ce nu va putea fi sub valoarea prezentată în tabelul anterior pentru cele 3 obiective de investiții, astfel cum a fost estimată în cadrul studiului de oportunitate pentru concesionarea bunurilor proprietate publică.

Venituri estimate proiect

Estimarea veniturilor aeroportului de importanță regională Alexeni s-a efectuat ținând cont de următoarele acte legislative:

- ◆ Directiva 2009/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2009 privind tarifele de aeroport
- ◆ Hotărârea de Guvern nr. 455/2011 privind tarifele de aeroport

Veniturile care se pot obține din operarea aeroportului se încadrează în două categorii:

- Venituri aviație;
- Venituri non-aviație.

În categoria veniturilor din activități de aviație poate fi considerat orice venit asociat direct sau indirect cu operarea aeronavelor și de asemenea având orice în comun cu aeronavele (pasageri, combustibil, cargo), incluzând veniturile care provin din furnizarea infrastructurii și

serviciilor necesare pentru operațiunile de zbor și orice activitate comercială în perimetrul aeroporturilor cât și servicii către alte companii care nu fac parte din activitatea operațională a aeroportului.

În funcție de volumul de pasageri, aeroportul va putea genera venituri non aviație din: retail, servicii, restaurante și baruri, magazine, parcare și acces pasageri.

Este necesară raportarea corectă a veniturilor din fiecare categorie de activități, atât pentru reflectarea corectă a indicatorilor obținuți pe fiecare categorie principală de activități cât și pentru comparabilitatea cu indicatorii medii din industrie și cei realizați de aeroporturi similare ca trafic.

Veniturile estimate pentru aeroportul Alexeni se bazează pe următoarele elemente:

- ◆ Costurile anuale de operare (întreținere, investiții, salarii angajați, servicii);
- ◆ Costuri de închiriere, redevență;
- ◆ Toate sursele de venit constând în taxe aeroport pasageri, operare stații carburant, servicii de catering, servicii de alimentație, închiriere spații comerciale, taxe de aterizare, taxe parcare aeronave, servicii aeronave, operații cargo, taxe pentru aviația private, taxe parcare publică.

În cadrul studiului de fezabilitate trebuie să fie luate în considerare existența unui număr de utilități și servicii pe care operarea aeroportului le va solicita iar acestea trebuie să fie echilibrate cu sursele de venituri identificate.

Alte costuri care trebuie luate în considerare în operarea aeroportuară sunt îndepărtarea zăpezii, degivrare, drenarea/canalizarea pistei și a scenei, precum și curățarea acestora, întreținere aeronautică, întreținerea marcajului pistei și a platformei, controlul păsărilor, întreținerea clădirilor, resurse ale departamentului de pompieri și întreținerea acestuia, securitatea aeroportului.

Cifrele furnizate se referă la o estimare de 2,5 milioane pasageri și 6.000 tone cargo per an.

Venitul brut/an estimat va include venituri obținute din:

1. Taxa pasager
2. Taxa de aterizare
 - Aeronave de pasageri
 - Aeronave cargo
 - Aviație generală
3. Taxe de handling
 - Aeronave de pasageri
 - Aeronave cargo
 - Aviație generală
4. Venituri comerciale
 - Spații terminal
 - Centru cargo
 - Transport terestru și parcări auto

În tabelul următor sunt prezentate valorile veniturilor brute estimate anual pentru operarea aeroportului:

Tabel 16 - Venituri brute estimate anual pentru aeroport

Nr. crt.	Venituri brute estimate anual	Valoare - lei
1	Taxa pasager	88.930.880,00
2	Taxa de aterizare	
	2.1. Aeronave de pasageri	13.445.237,42
	2.2. Aeronave cargo	2.976.961,21
	2.3. Aviație generală	1.303.393,21
3	Taxe de handling	
	3.1. Aeronave de pasageri	59.472.526,00
	3.2. Aeronave cargo	10.143.678,50
	3.3. Aviație generală	1.889.781,20
4	Venituri comerciale	
	4.1. Spații terminal	2.918.044,50
	4.2. Centru cargo	161.187,22
	4.3. Transport terestru și parări auto	18.881.137,46
	TOTAL	200.122.826,72

Cheltuieli operaționale anuale ale aeroportului vor include cheltuieli cu:

1. Salarii
 - Salarii management aeroport
 - Angajați
 - Taxe management și îmbarcare
2. Subcontractanți
 - Securitate, curățenie, medical, facilități, asigurări
 - Produe staționare
3. Alte costuri
 - Întreținerea clădirilor
 - Întreținerea pistei și a drumurilor
 - Produe degivrare
 - Utilități
 - Menținerea autorizării AACR

În continuare sunt prezentate valorile estimative pentru cheltuielile operaționale ale aeroportul propus ca și obiectiv de investiție pentru Alexeni.

Tabel 17 - Cheltuieli operaționale anuale aeroport

Nr. crt.	Cheltuieli operaționale aeroport	Valoare - lei
1	Salarii	
	1.1. Salarii management aeroport	4.724.936,32
	1.2. Salarii angajați	4.393.378,80
	1.3. Taxe management și îmbarcare	396.805,72

Nr. crt.	Cheltuieli operaționale aeroport	Valoare - lei
2	Subcontractanți	
	2.1. Securitate, curățenie, medical, facilități, asigurări	12.387.491,60
	2.2. Produse staționare	459.154,00
3	Alte costuri	
	3.1. Întreținerea clădirilor	1.449.960,00
	3.2. Întreținerea pistei și a drumurilor	4.591.540,00
	3.3. Produse degivrare	4.591.540,00
	3.4. Utilități	3.479.904,00
	Menținerea autorizării AACR	241.660,00
	TOTAL	36.716.370,44

Deprecierea este considerată la valoarea de **18.859.146,00 lei**.

În condițiile estimărilor anterioare pentru venituri, cheltuieli și depreciere, rezultă un **venit net anual aeroport de 144.547.310,28 lei**.

Acest venit net pentru un aeroport operațional este considerat pentru un maximum de operare care va putea fi atins după primii 25 de ani de activitate a aeroportului.

Costurile și veniturile previzionate pe durata de viață a proiectului

Perioada analizată este de 49 de ani, perioada asumată ca durată maxim posibilă pentru scenariul concesionării, în scopul unei estimări fezabile a indicatorilor de trafic și a evaluării rezultatelor generate de activitatea de operare a viitorului aeroport.

Prognoza traficului aerian de pasageri pentru perioada de prognoză luată în calcul la calcularea scenariilor este de 49 de ani. Pentru realizarea acestei prognoze s-au avut în vedere evoluția de pasageri din ultimii ani și ritmul de creștere al acestora la nivelul țării noastre. Prognoza de trafic aerian prezentată în cadrul Master Plan-ului General de Transport al României (ediția septembrie 2014) evidențiază o creștere a traficului aerian de pasageri din România până la valoarea de 30 de milioane de pasageri anual în anul 2040. La momentul lui 2018, valoarea a traficului aerian de pasageri a fost de 21.815.809 de pasageri la nivelul României. În ritmul de creștere înregistrat în ultimii 6 ani, există toate șansele ca valoarea de 30.000.000 pasageri prognozată în Master Plan să fie depășită.

Numărul de mișcări de aeronave pentru perioada de prognoză luată în calcul este 49 de ani, realizarea prognozei efectuându-se pe baza statisticilor și informațiilor utilizate și în realizarea estimei de trafic aerian.

La evaluarea consumului de **utilități de bază** (electricitate, apă, canalizare și gunoi) s-au luat în considerare cifre standard cu consultarea costurilor de existență din România pentru spații industriale și rezidențiale. Valoarea costurilor lunare pentru aceste servicii pentru prima fază a aeroportului este de 289.992 lei pe lună, respectiv 3.479.904 lei pe an.

Prin proiectul propus, Aeroportul Alexeni este conceput pentru un număr total de mișcări aeronave de 6.000 pentru primul an cu o creștere graduală până la 15.000 în al 19-lea an de operare și până la 20.000 în al 28-lea an, fără a fi necesare extinderi semnificative. Traficul de marfă este prognozat a înregistra în primul an de operare 2.500 tone marfă, cu o creștere graduală până la 5.000 tone marfă în primii 10 ani de operare, ajungându-se până la 6000 tone marfă până în anul 20 de operare.

Concesionarul va trebui să asigure operaționalizarea aeroportului în maxim 6 ani după încheierea contractului de concesiune bunuri, în urma realizării tuturor etapelor aferente investiției. Se face o distincție între durata concesiunii și durata de prognoză a activității aeroportuare, în sensul că anul 1 de operare al aeroportului reprezintă anul 5 al contractului de concesiune.

Pentru a asigura posibilitatea de recuperare a investiției, trebuie prevăzut un număr de 49 de ani pentru concesiune, cu posibilitatea de a prelungi acest termen prin legi speciale, funcție de durata de recuperare a investiției pentru concesionar, durată care s-ar putea prelungi cu circa jumătate din perioada inițială a concesiunii.

În Catalogul mijloace fixe 2019 și durate normale de funcționare, clasificarea mijloacelor fixe utilizate în economie și duratele normale de funcționare ale acestora corespund cu duratele de amortizare în ani, aferente regimului de amortizare liniar. Astfel, pentru piste pentru aeroporturi și platforme de staționare pentru avioane și autovehicule, construcții aeroportuare, durata de amortizare este cuprinsă între 32 – 48 de ani.

Ținând cont de faptul că pentru implementarea proiectului investițional de la Alexeni vor fi necesari circa 4 ani, se propune ca durata inițială a concesiunii bunurilor proprietate publică de la Alexeni să fie de 49 de ani cu posibilitatea de prelungire prin legi speciale, astfel încât să se asigure recuperarea costurilor de investiție pentru concesionar cu cel puțin jumătate din durata inițială, ceea ce va conduce la o durată totală a concesiunii de 73 de ani.

Tabel 18 - Estimarea traficului de pasageri, traficului de marfă și a numărului de aeronave pentru ani 1- 49 de ani operare

Perioada	An 1	An 10	An 20	An 30	An 40	An 49
Număr pasageri	280.280	1.540.000	2.450.000	2.520.000	2.660.000	2.660.000
Număr tone marfă	2.500	5.000	6.000	6.000	6.500	6.500
Număr mișcări aeronave	6.000	10.500	15.500	21.000	22.300	22.300

Tabel 19 - Estimarea veniturilor financiare nete aeroportului

Perioada	An 1	An 10	An 20	An 30	An 40	An 49
Venit net per an în lei	12.227.996	24.500.457	47.244.530	144.547.310	144.547.310	144.547.310

Veniturile net anuale sunt estimate pentru concesionar. Redevența este considerată venit pentru concedent.

Valoarea venitului financiar net actualizat maxim prognozat VFNA este de 144.547.310,28 lei pentru aeroportul operational, acesta fiind un venit prognozat considerat la un trafic de 2.500.000 pasageri pe an și 6000 tone marfă, în situația de maximă exploatare fără a fi necesare extinderi semnificative. Desigur, aceste valori vor fi atinse după un anumit număr de ani de operare, cu luarea în considerare a perioadei de 25 de ani pentru care să fie evaluat potențialul de recuperare a investiției în aeroport.

Analiza financiară a proiectului de investiție Aeroport Alexeni s-a realizat pe baza veniturilor, cheltuielilor și rezultatului economic pe care îl generează pe perioada de prognoză analizată, primii 49 de ani de operare ai aeroportului.

Tabel 20 - Rata internă de rentabilitate a proiectului

Perioada	An 1	An 10	An 20	An 30	An 40	An 49
IRR	-98%	-19%	-2%	4%	5%	6%

Pentru un venit net anual de 12.227.996 lei în primul an de operare se obține o valoare a ratei interne de rentabilitate de -98%. În anul 10, corespunzător creșterii veniturilor la 24.500.457 lei se obține un IRR de -19%, în anul 20 la un venit net per an de 47.244.530 lei se obține o valoare a IRR de -2%, iar în anul 23 de operare, valoarea IRR este 0. Se remarcă valorile negative înregistrate de acest indicator pe o perioadă de 22 de ani de la realizarea investiției, după care IRR înregistrează valori pozitive, ajungând în anul 25 la 1% și la 6% la finalul perioadei de prognoză de 49 de ani.

Valoarea ratei interne de rentabilitate la prognozele date este scăzută, iar proiectul, pentru perioada de concesiune de 49 de ani nu dispune de un grad mare de atractivitate din punct de vedere economic pentru realizarea investiției din perspectiva unui investitor. O suplimentare a acestei perioade cu o perioadă egală cu jumătatea perioadei de concesionare, așadar cu 24 de ani, ceea ce conduce în final la o perioadă totală de concesionare de 73 de ani ar face proiectul atractiv din punct de vedere al profitului obținut de investitor.

Pentru Centrul de instruire sintetică pentru piloți - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320 o estimare a veniturilor obținute precum și a cheltuielilor se poate realiza adecvat în urma unui studiu de fezabilitate. Baza veniturilor o constituie taxele de instruire percepute pentru obținerea licențelor de piloți particulari și comerciali și din cursuri de pregătire, instruire și perfecționare a piloților. Cheltuielile includ cheltuielile cu salariile (personal de management, personal administrativ,

instructori, cheltuielile cu securitatea, cu curățenia, cu utilitățile, cu asigurările, cu întreținerea clădirilor și echipamentelor etc.)

Pentru estimarea veniturilor posibile și a cheltuielilor hangarului de mentenanță de nivel complex pentru aeronave și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc sunt de luat în analiză tarifele pentru serviciile de reparații, întreținere, mentenanță a aeronavelor, tarifele percepute pentru autorizări pentru procese speciale, tarifele pentru instruirea inginerilor și mecanicilor. Și în acest caz, pentru estimări cât mai exacte sunt necesare studii de fundamentare și fezabilitate.

Proiecțiile estimative utilizate au avut în vedere piața națională și internațională pentru furnizorii de astfel de servicii și taxele aplicate în domeniu.

Mai jos sunt prezentate cu titlu exemplificativ, alături de costul investiției, veniturile care se pot obține din funcționarea acestora.

Tabel 21 - Indicatori financiari Centru de instruire sintetică dotat cu simulator pentru Airbus A320 și Hangar de mentenanță de nivel complex și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc.

	Investiție - lei	Venituri brute anuale - lei	Cheltuieli anuale - lei	Depreciere - lei	Venit net actualizat - lei
Centru de instruire sintetică pentru piloți - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320	65,248,200.00	16,312,050.00	3,262,410.00	1,631,205.00	11,418,435.00
Hangar de mentenanță de nivel complex pentru aeronave și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc	144,996,000.00	36,249,000.00	7,249,800.00	3,624,900.00	25,374,300.00
TOTAL	210,244,200.00	52,561,050.00	10,512,210.00	5,256,105.00	36,792,735.00

În cazul acestor obiective investiționale, după primul an de punere în funcțiune, după etapele de proiectare și construcția proprie zisă de 2 ani, rata internă de rentabilitate va avea o valoare negativă de -83%, urmând să crească în anul 5 la -4%. Din anul 6, rata de rentabilitate internă devine pozitivă, recuperarea investiției fiind finalizată.

Social

Din punct de vedere social, obiectivele realizării Proiectului de dezvoltare regională Alexeni prin valorificarea bunurilor existente la Alexeni sunt reprezentate de locurile de muncă oferite, crearea

de noi venituri la bugetul local și bugetul consolidat într-o zonă caracterizată printr-o dezvoltare economică mai redusă în raport cu alte zone din țară.

Realizarea proiectului de dezvoltare va reprezenta un important factor pentru dezvoltarea economico-socială a regiunii și pentru creșterea investițiilor în zonă. Fiind un proiect de amploare, acesta va asigura noi locuri de muncă atât pe perioada construcției aeroportului cât și ulterior prin operarea noului aeroport. Se estimează ca prin realizarea construcției aeroportului și operarea acestuia, se va înregistra un impact pozitiv asupra județului Ialomița și a județelor limitrofe, ca urmare a creării de noi locuri de muncă.

Concesiunea bunurilor pentru dezvoltarea proiectului investițional care să includă realizarea unui aeroport de importanță regională, va avea concret, ca și efecte asupra locuitorilor din județul Ialomița și din Regiunea Sud-Muntenia:

- Creșterea mobilității, cu efecte asupra gradului de coeziune teritorială, economică și socială;
- Crearea de noi locuri de muncă;
- Creșterea nivelului de trai ca urmare a efectului de multiplicare a investițiilor.

Prin dezvoltarea proiectului se va asigura un acces facil al tuturor potențialilor clienți ai serviciilor aeroportului, se vor asigura locuri de parcare. Se va practica o politică de tarife și prețuri accesibile, dar care să asigure și operarea în condiții de profitabilitate și, implicit, asigurarea sustenabilității pentru aeroport și a unui profit rezonabil pentru concesionar.

Prin centrul sintetic de instruire și a centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc se vor crea premisele specializării și perfecționării profesionale într-un domeniu complex cum este transportul aerian și activitățile conexe. Prin aceste centre se va crea o plus valoare în ce privește investiția în resursa umană.

Aeroportul de la Alexeni va constitui interfața unui mijloc de transport accesibil oricui ca dotare de infrastructură de transport. Beneficiarii noului aeroport vor fi cei care călătoresc în interes de serviciu și tranzitează în mod regulat acest nod, călătorii care vizitează în scop turistic zona de sud-est a Europei, cei care pleacă spre alte destinații turistice globale. Totodată, tranzitul sau transportul de mărfuri va include printre beneficiari firme.

Mediu

În vederea asigurării protejării mediului, Aeroportul Alexeni va urmări:

- Respectarea reglementărilor europene și internaționale cu privire la protejarea mediului înconjurător și anticiparea cerințelor viitorului;
- Prevenirea și limitarea impactului de mediu al traficului aerian și al activităților aeroportuare prin:
 - Evaluarea și monitorizarea nivelului de zgomot și adoptarea unor măsuri pentru reducerea poluării fonice
 - Minimizarea emisiei de poluanți la nivelul aerului, al apei și al solului
 - Reducerea consumului de energie și de alte resurse naturale
 - Prevenirea riscurilor legate de substanțele periculoase (lichid degivrant, combustibil aeronave, uleiuri etc.) pentru mediu

- Gestionarea adecvată a deșeurilor
- Implementarea politicilor de mediu la toate nivelurile prin:
 - Comunicarea informațiilor privind rezultatele obținute prin aplicarea măsurilor de protecție a mediului înconjurător;
 - Implicarea și motivarea angajaților pentru ca aceștia să fie conștienți de impactul activităților desfășurate asupra mediului înconjurător și să se implice în protejarea acestuia.
- Menținerea unui dialog continuu cu autoritățile competente și cetățenii prin:
 - Schimbul de informații
 - Respectarea în detaliu a standardelor
 - Adoptarea unei atitudini proactive pentru a asigura protejarea mediului.

Din punctul de vedere al dezvoltării durabile, proiectul de dezvoltare regională Alexeni va trebui să urmeze principiile arhitecturii sustenabile atât pentru a îmbunătăți experiența aeroportuară, calitatea mediului interior, cât și pentru a reduce amprenta de carbon și necesarul de energie utilizată pentru funcționarea instalațiilor aeroportuare.

II. Condiții generale ale concesiunii

II.1 Regimul bunurilor proprii, respectiv bunurile utilizate de concesionar în derularea concesiunii

Categoriile de bunuri ce vor fi utilizate de concesionar în derularea concesiunii:

- a) bunurile de retur ce revin deplin drept, gratuit și libere de orice sarcini concedentului la încetarea contractului de concesiune de bunuri proprietate publică. Sunt bunuri de retur bunurile proprietate publică aferente obiectivului de investiții proiect de dezvoltare regională Alexeni care fac obiectul concesiunii, precum și cele care vor rezulta în urma investițiilor impuse prin prezentul caiet de sarcini;
- b) **bunurile proprii** care la încetarea contractului de concesiune de bunuri proprietate publică rămân în proprietatea concesionarului. Sunt bunuri proprii bunurile care au aparținut concesionarului și au fost utilizate de către acesta pe durata concesiunii.

În temeiul contractului de concesiune de bunuri proprietate publică, concesionarul va dobândi dreptul de a exploata, pe riscul și pe răspunderea sa, bunurile proprietate publică ce fac obiectul concesiunii, potrivit obiectivelor stabilite de concedent și însușite de concesionar, care are dreptul de a folosi și de a culege fructele și produsele bunurilor ce fac obiectul concesiunii, potrivit naturii bunului și scopului stabilit de părți prin încheierea contractului de concesiune.

Pe temeiul contractului de concesiune, concesionarul va dobândi asupra bunului concesionat un drept real, opozabil erga omnes; în limitele respectării clauzelor contractuale, acest drept va fi opozabil și concedentului. Însă, din moment ce concesionarul este obligat ca la încetarea contractului să restituie „bunurile de retur” proprietate publică, obiect al concesiunii, înseamnă că titularul acestuia nu are drept de dispoziție juridică asupra bunurilor concesionate.

Concesionarul i se va permite să dobândească în proprietatea sa fructele precum și, în limitele prevăzute de lege produsele bunurilor concesionate, ceea ce semnifică exercitarea de către concesionar a unui drept de dispoziție materială asupra bunurilor.

Titularul dreptului de concesiune poate efectua orice acte materiale sau juridice necesare asigurării exploataării bunurilor concesionate. Cu toate acestea, sub sancțiunea nulității absolute, concesionarul nu poate înstrăina și nici nu poate greva bunurile date în concesiune sau, după caz, bunurile destinate ori rezultate din realizarea concesiunii, bunuri care, potrivit legii, trebuie să fie înapoiate concedentului la încetarea, din orice motive, a concesiunii.

Bunurile proprii concesionarului reprezintă toate acele bunuri care aparțin acestuia și vor fi utilizate de acesta pe durata contractului de concesiune în vederea obiectivului de investiții Proiect de dezvoltare regională Alexeni și care rămân proprietatea concesionarului după încetarea contractului de concesiune. Acestea vor fi menționate în cadrul contractului de concesiune.

II.2 Obligațiile privind protecția mediului, stabilite conform legislației în vigoare

Evaluarea efectelor pe care Proiectul de dezvoltare regională Alexeni ar urma să îl aibă asupra populației, apei, aerului, solului, florei și faunei, peisajului, patrimoniului istoric și cultural național va trebui realizată în cadrul unui raport la studiul de evaluare a impactului asupra mediului pentru obiectivele de investiții propuse.

Toate obligațiile privind protecția mediului, stabilite conform legislației în vigoare pe parcursul derulării contractului de concesionare, în faza desfășurării activităților propuse cad în sarcina concesionarului, motiv pentru care acesta va obține pe cheltuiala sa avize, acorduri și autorizații de funcționare pe care are obligația să le respecte.

Nerespectarea acestora atrage după sine sancționarea și/sau aplicarea de către factorii interesați de amenzi contravenționale.

Pentru diminuarea la minimum a impactului realizării construcției noului aeroport asupra mediului, se va asigura impermeabilizarea platformelor organizării de șantier și amenajarea unui sistem de colectare a apelor pluviale și uzate din cadrul șantierului. De asemenea, stocarea carburanților, uleiurilor și materiilor prime care intră în procesul de fabricare a materialelor de construcții (astfalt, beton) este necesar a se face în rezervoare etanșe. Pentru evitarea producerii de accidente este recomandat a se stabili accesul vehiculelor la combustibil și la instalațiile de producere a mixturii asfaltice sau betonului după un flux prestabilit. Deșeurile provenite din scurgerile accidentale de pe platforma organizării de șantier pot fi colectate și deversate într-un separator de grăsimi.

Apele uzate menajere, tehnologice și apele pluviale rezultate de pe amplasamentul organizării de șantier vor fi colectate în fose septice care vor fi vidanjate și transportate apoi la rețeaua de canalizare.

Sursele de poluare pentru flora și fauna specifice perioadei de construcție sunt emisiile de poluanți și zgomotul generat de traficul de șantier. Amplasarea construcțiilor și funcționarea ulterioară a obiectivului se va face cu aplicarea legislației în vigoare privind protecția factorilor de mediu. Nu se vor desfășura activități în zonă care să polueze aerul, apa și solul.

Operaționalizarea aeroportului va conduce la creșterea nivelului de zgomot în zonă, fapt cauzat de suplimentarea traficului auto la care se va adăuga cel al aeronavelor. În acest sens pentru aeroporturi se întocmesc hărți de zgomot iar ulterior planuri acțiune pentru combaterea acestuia.

Odată cu operaționalizarea aeroportului și a hangarului de mentenanță se vor genera o serie de deșeuri (deșeuri periculoase-uleiuri, vopsele, lubrefianți) care trebuie gestionate corespunzător. Astfel este necesară eliminarea prin firme specializate/autorizate. În caz de negestionare corespunzătoare pot genera o contaminare a solului și apei freactice subterane realizarea spațiilor asfaltate/betonate cu un grad de acoperire mare cu impact asupra dezvoltării vegetației.

Realizarea spațiilor asfaltate/betonate cu un grad de acoperire mare va avea impact asupra dezvoltării vegetației.

Din perspectiva mediului, acoperirea suprafețelor de teren cu suprafețe betonate va avea un impact asupra solului iar realizarea spațiilor de parcare implică și preluarea apelor pluviale potențial contaminate cu hidrocarburi, direcționarea acestora spre un decantor/separator produse petroliere care în cazul unei funcționări normale contaminează factorul de mediu apă. Sistemul de drenaj existent urmează să fie evaluat în corelare cu toate studiile de mediu necesare.

Având în vedere că lucrările de construire nu se vor executa în imediata vecinătate a râului Ialomița, se consideră că perioada de execuție nu va avea un impact direct asupra calității apelor acestui râu.

Principalele surse potențiale de poluare a apelor de suprafața și subterane în perioada de operare a aeroportului sunt constituite din:

- manipularea și depozitarea carburanților de aviație și auto;
- operațiunile de alimentare a avioanelor;
- operațiunile de degivrare a pistei și a aeronavelor;
- apele pluviale colectate de pe platformă și pistă și potențial poluate;
- apele uzate menajere rezultate din exploatarea clădirilor operaționale, precum și cele colectate de la aeronave;
- apele uzate industrial;
- manipularea și depozitarea necorespunzătoare a deșeurilor și substanțelor periculoase.

În ce privește aerul, sursele de poluare a aerului vor fi diferențiate în funcție de specificul lucrărilor, și anume vor fi constituite din activitatea desfășurată în cadrul organizării de șantier, gropilor de împrumut, pe amplasamentul lucrării, lucrările de dezafectare, precum și traficul pe drumurile de acces la amplasament.

În perioada de operare a aeroportului, principalele surse de poluare de poluare a aerului vor fi reprezentate de: traficul aerian, traficul mijloacelor auto de transport intern (inclusiv mașinile care deservește aeronavele), traficul mașinilor de transport pasageri și al personalului care activează în aeroport (circa 30 persoane), funcționarea centralei termice, funcționarea depozitului de carburanți.

În ce privește solul, sursele de poluare sunt reprezentate în timpul construcției de:

- evacuări de ape uzate neepurate;
- poluări cu hidrocarburi;
- surse difuze, constând în activități de tip șantier, depozite intermediare, care în condiții de precipitații abundente generează poluanți foarte greu controlabili atât pentru apă, cât și pentru sol și aer;
- demolarea construcțiilor existente.

Sursele de poluare cu impact asupra florei și faunei pe timpul construcției obiectivului:

- emisiile de poluanți și zgomotul generate de traficul de șantier: mașini grele care transporta pământ pentru terasamente, balast, carburanți, beton, prefabricate, muncitori la punctele de lucru, etc;
- emisiile de poluanți și zgomotul rezultate din activitatea utilajelor de construcție în zona fronturilor de lucru: buldozere, încărcătoare, compactoare, repartizoare etc; emisiile de poluanți și zgomotul rezultate din activitatea care se desfășoară în organizările de șantier: stațiile de asfalt, stațiile de betoane, manevrarea materialelor de construcții etc.

Pe perioada de execuție a lucrărilor, sectorul de populație afectat este cel reprezentat de locuitorii așezărilor traversate de drumurile tehnologice, precum și de proprietarii terenurilor din imediata vecinătate a organizării de șantier.

Între măsurile speciale pentru protecția mediului care vor trebui luate pe durata execuției lucrărilor la proiect amintim:

- Etanșeizarea atentă a tuturor rezervoarelor de stocare a combustibililor și carburanților;
- Depozitarea în spații închise a oricărui material sensibil la acțiunea apei, utilizat în timpul execuției construcțiilor ;
- Preluarea de către stația de epurare a apei a apelor uzate din zonă crescând în acest fel gradul de protecție a mediului;
- Folosirea oricăror substanțe toxice în procesul de construcție se va face doar după obținerea aprobărilor necesare, funcție de caracteristicile acestora, inclusiv măsurile de depozitare;
- Depozitarea substanțelor inflamabile sau explozive se va face cu respectarea strictă a normelor legale specifice;
- Manipularea combustibililor se va face astfel încât să se evite scăpările și împrăștierea acestora pe sol;
- Manipularea materialelor, a pământului și a altor substanțe folosite astfel încât să se evite dizolvarea și antrenarea lor de către apele de precipitații;
- Înlocuirea foselor utilizate în mod obișnuit în timpul executării lucrărilor cu toalete tip cabine ecologice;
- Orice activitate sau lucrare prin care se va afecta dinamica naturală a apelor va fi realizată doar după obținerea aprobărilor din partea organelor abilitate;
- Pe toată durata lucrărilor de epuismențe se va evita antrenarea și descărcarea particulelor solide;
- Adoptarea de măsuri pentru evitarea eroziunii hidraulice a suprafețelor excavate sau a depozitelor temporare de pământ și a materialelor solubile sau antrenabile de curenții de apă;
- Elaborarea unui plan de management de mediu care va include soluții operative pentru intervenția în cazul unor scurgeri accidentale semnificative de compuși chimici lichizi, antrenabili în subteran sau în corpurile de apă de suprafață;
- Colectarea și descărcarea tuturor deșeurilor lichide conform indicatorilor de calitate ai acestora;
- Pentru prevenirea poluării aerului, lucrările de organizare a șantierului trebuie să fie corect concepute și executate, cu dotări moderne în baracamente și instalații, care să reducă emisia de noxe în aer, apă și pe sol;
- La ieșirea din excavație se va instala structura tip portal care va pulveriza pe pământul din

autobasculantele care vor trece pe sub ele, apă, pentru a forma o crustă, care va împiedica antrenarea pământului de vânt sau datorită circulației în perioada de transport,

- Pentru perioada de iarnă, parcurile de utilaje și mijloace de transport vor fi dotate cu roboți electrici de pornire, pentru a se evita evacuarea de gaze de eșapament pe timpul unor demarări lungi sau dificile. Asemenea instalații se vor prevedea și la punctele de lucru.
- Utilajele și mijloacele de transport vor fi verificate periodic în ceea ce privește nivelul de monoxid de carbon și concentrațiile de emisii în gazele de eșapament și vor fi puse în funcțiune numai după remedierea eventualelor defecțiuni.

Toate măsurile de protecție a mediului și populației vor trebui evidențiate în raportul privind studiul de evaluare a impactului asupra mediului care se va elabora pentru proiectul de dezvoltare a aeroportului.

Principalele efecte de mediu ale aviației sunt cele legate de zgomot și emisii. Emisiile de CO₂ sunt pe departe cele mai mari dintre toate. Estimările indică faptul că aviația produce 2-3% dintre emisiile de CO₂ iar prognozele estimează că acestea vor fi în jur de 4% în 2050.

Noul aeroport de la Alexeni va utiliza tehnologii ecologice pentru a asigura calitatea mediului interior și exterior, va gestiona judicios resursele naturale și va promova generarea de energie curată necesară funcționării terminalelor de pasageri și mărfuri. Design-ul aeroportului arhitectural se va adapta cerințelor impuse de evoluția tehnologică în domeniul aeronauticii. De asemenea, creșterea permanentă a traficului aerian impune programului un grad mare de flexibilitate în ceea ce privește structurarea spațiilor și posibilitatea de extindere în timp. Proiectul noului aeroport va trebui să găsească modalitățile prin care să illustreze această flexibilitate impusă de cerințele moderne.

Proiectul de dezvoltare regional Alexeni se va realiza cu respectarea prevederilor legale la nivel național și european în domeniul protecției mediului pentru infrastructurilor aeroportuare.

- HG nr. 1074/05.09.2007 Hotărârea Guvernului privind interzicerea operării pe aeroporturile din România a avioanelor civile care nu îndeplinesc standardele specificate în partea a II-a cap. 3 volumul I din anexa 16 la Convenția privind aviația civilă internațional, publicată în MO nr. 628 din 13 septembrie 2007
- OMTI nr. 169/11.03.2011 Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii pentru aprobarea Planului național de acțiune privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în domeniul aviației civile pentru perioada 2011-2020, publicat în MO nr. 541 din 01 august 2011
- HG nr. 780/14.06.2006 Hotărârea Guvernului privind stabilirea schemei de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră, modificată și completată prin:
 - Hotărârea Guvernului nr. 133/2010, publicată în MO, Partea I nr. 155 din 10.03.2010
 - Hotărârea Guvernului nr. 399/2010, publicată în MO, Partea I nr. 286 din 30.04.2010
 - Hotărârea Guvernului nr. 1300/2010, publicată în MO, Partea I nr. 874 din 28.12.2010
 - OUG nr. 115/2011, publicată în MO, Partea I nr. 926 din 28.12.2011
 - Hotărârea Guvernului nr. 204/2013, publicată în MO, Partea I nr. 248 din 30.04.2013
- OMT nr. 1261/30.11.2007, ediția 03/2007 - Ordin al Ministrului Transporturilor pentru aprobarea reglementării aeronautice civile române RACR-PM "Protecția Mediului"
- RACR-PM "Protecția Mediului", Ediția 03/2007 Reglementare aeronautică civilă română "Protecția Mediului"

- PIAC-PM-EATU, editia 02/2013 „Emiterea Autorizațiilor pentru Utilizarea Temporară, pe aeroporturile din România, pentru avioanele civile subsonice cu reacție, care nu corespund standardelor de zgomot OACI din Anexa 16, Vol. I, Partea a II-a, Capitolul 3
- Decizia (UE) 2016/915 a Consiliului din 30.05.2016 privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în ceea ce privește un instrument internațional care urmează să fie elaborat în cadrul organelor OACI și care vizează punerea în aplicare, începând cu 2020, a unei măsuri unice globale bazate pe piață pentru emisiile generate de aviația internațională modificată prin:
 - Decizia (UE) 2020/768 a Consiliului din 9.06.2020
- Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului și al Consiliului din 10.03.2004 de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic European (regulament-cadru), modificat de:
 - Regulamentul (CE) nr. 1070/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21.10.2009
- Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului și al Consiliului din 10.03.2004 privind furnizarea serviciilor de navigație aeriană în Cerul Unic European, modificat de:
 - Regulamentul (CE) nr. 1070/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21.10.2009
- Regulamentul (CE) nr. 748/2009 al Comisiei din 05.08.2009 (consolidat) privind lista operatorilor de aeronave care au efectuat o activitate de aviație menționată în anexa I la Directiva 2003/87/CE la 1 ianuarie 2006 sau ulterior, specificând statul membru de administrare pentru fiecare operator de aeronave, modificat de:
 - Regulamentul (UE) nr. 82/2010 al Comisiei din 28.01.2010
 - Regulamentul (UE) nr. 115/2011 al Comisiei din 02.02.2011
 - Regulamentul (UE) nr. 394/2011 al Comisiei din 20.04.2011
 - Regulamentul (UE) nr. 100/2012 al Comisiei din 03.02.2012
 - Regulamentul (UE) nr. 109/2013 al Comisiei din 29.01.2013
 - Regulamentul (UE) nr. 815/2013 al Comisiei din 27.08.2013
 - Regulamentul (UE) nr. 100/2014 al Comisiei din 05.02.2014
 - Regulamentul (UE) nr. 180/2015 al Comisiei din 09.02.2015
 - Regulamentul (UE) nr.2016/282 al Comisiei din 26.02.2016
- Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013 al Comisiei din 03.05.2013 de instituire a unui sistem de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru funcțiile de rețea
- Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 391/2013 al Comisiei din 03.05.2013 de stabilire a unei scheme comune de tarificare pentru serviciile de navigație aeriană
- Regulamentul (UE) nr. 525/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 21.05.2013 privind un mecanism de monitorizare și de raportare a emisiilor de gaze cu efect de seră, precum și de raportare, la nivel național și al Uniunii, a altor informații relevante pentru schimbările climatice și de abrogare a Deciziei nr. 280/2004/CE, modificat prin:
 - Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr.749/2014 din 30.06.2014
- Regulamentul (UE) nr.389/2013 al Comisiei din 02.05.2013 de creare a registrului Uniunii în conformitate cu Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului și cu Deciziile nr. 280/2004/CE și nr. 406/2009/CE ale Parlamentului European și ale Consiliului și de abrogare a Regulamentelor (UE) nr. 920/2010 și (UE) nr. 1193/2011 ale Comisiei, modificat prin:
 - Regulamentul R1844/2015 al Comisiei din 15.07.2015

- Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13.10.2003 de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității și de modificare a Directivei 96/61/CE a Consiliului modificată prin:
 - Directiva 2004/101/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27.10.2004
 - Directiva 2008/101/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19.11.2008
 - Regulamentul (CE) nr. 219/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 11.03.2009
 - Directiva 2009/29/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23.04.2009
 - Decizia nr. 1359/2013/UE din 17.12.2013
 - Regulamentul (UE) nr. 421/2014 din 16.04.2014
 - Decizia (UE) 2015/1814 din 06.10.2015
 - Regulamentul (UE) 2017/2392 din 13.12.2017
 - Directiva (UE) 2018/410 din 14.03.2018
- Regulamentul Uniunii Europene (UE) nr. 601/2012 al Comisiei din 21.06.2012 (consolidat) privind monitorizarea și raportarea emisiilor de gaze cu efect de seră în conformitate cu Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului modificat prin:
 - Rectificare la Regulamentul (UE) nr. 601/2012 (15.12.2012)
 - Regulamentul (UE) nr. 206/2014 din 04.03.2014
 - Regulamentul (UE) nr. 743/2014 din 09.07.2014
 - Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 2018/2066 din 19.12.2018
- Regulamentul (UE) nr. 1031/2010 al Comisiei din 12.11.2010 (consolidat) privind calendarul, administrarea și alte aspecte ale licitării certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră în temeiul Directivei 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității, modificat prin:
 - Regulamentul (UE) nr. 1210/2011 al Comisiei din 23.11.2011
 - Regulamentul (UE) nr. 784/2012 al Comisiei din 30.08.2012
 - Regulamentul (UE) nr. 1042/2012 al Comisiei din 07.11.2012
 - Regulamentul (UE) nr. 1043/2013 al Comisiei din 13.11.2013
 - Regulamentul (UE) nr. 176/2014 al Comisiei din 25.02.2014
- Regulamentul (UE) nr. 421/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 16.04.2014 (consolidat) de modificare a Directivei 2003/87/CE de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității în vederea punerii în aplicare, din 2020, a unui acord internațional privind aplicarea unei măsuri unice globale bazate pe piață pentru emisiile generate de aviația internațională
- Regulamentul (UE) nr. 558/2014 al Consiliului din 06.05.2014 privind înființarea întreprinderii comune Clean Sky 2
- Regulamentul (UE) nr. 598/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 16.04.2014 de stabilire a normelor și a procedurilor cu privire la introducerea restricțiilor de operare referitoare la zgomot pe aeroporturile din Uniune în cadrul unei abordări echilibrate și de abrogare a Directivei 2002/30/CE
- Regulamentul (UE) nr. 749/2014 al Comisiei din 30.06.2014 privind structura, formatul, procedurile de transmitere și revizuirea informațiilor raportate de statele membre în temeiul Regulamentului (UE) nr. 525/2013 al Parlamentului European și al Consiliului
- Recomandarea Comisiei nr. 2012/C 228/01 privind implementarea planurilor și obiectivelor de performanță în concordanță cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii Europene adoptate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 691/2010 și pregătirea celei de a doua perioade de referință privind performanța, publicat în JO al UE seria C228/1 din 26 iulie 2012

- Recomandarea Comisiei nr. 2011/C 348/01 privind revizuirea obiectivelor cuprinse în planurile de performanță adoptate în temeiul Regulamentului (UE) nr. 691/2010 al Comisiei, publicat în JO al UE seria C348/1 din 23 nov. 2011
- Comunicarea Comisiei către Parlamentul European în conformitate cu articolul 294 alineatul (6) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene privind adoptarea unui Regulament al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a normelor și procedurilor cu privire la introducerea de restricții de operare referitoare la zgomot pe aeroporturile din Uniune în cadrul unei abordări echilibrate și de abrogare a Directivei 2002/30/CE a Parlamentului European și a Consiliului
- Decizia de punere în aplicare (UE) nr.389/2014 a Comisiei din 23.06.2014 privind emisiile istorice suplimentare din aviație și certificatele suplimentare acordate sectorului aviației pentru a se ține seama de aderarea Croației la Uniunea Europeană

II.3 Obligatorietatea asigurării exploatării în regim de continuitate și permanență

Concesionarul este obligat să asigure exploatarea în regim de continuitate și permanență a bunurilor proprietate publică aferente obiectivului de investiții proiect de dezvoltare regională Alexeni concesionate pe durata contractului de concesiune.

II.4 Interdicția subconcesionării bunului concesionat

Este interzisă subconcesionarea în totalitate sau în parte a bunurilor proprietate publică aferente obiectivului de investiții Proiect de dezvoltare regională Alexeni concesionate. După finalizarea procedurii de licitație și încheierea contractului de concesiune, concesionarul are obligația de a exploata în mod direct, pe riscul și răspunderea sa bunurile proprietate publică aferente obiectivului de investiții proiect de dezvoltare regională Alexeni ce fac obiectul concesiunii.

II.5 Condițiile în care concesionarul poate închiria bunul concesionat pe durata concesiunii

Concesionarul are dreptul de a închiria bunurile proprietate publică concesionate, aferente obiectivului de investiții Proiect de dezvoltare regională Alexeni, cu respectarea prevederilor legale în vigoare și doar dacă activitățile de închiriere servesc dezvoltării și funcționării obiectivelor proiectului de dezvoltare regională Alexeni.

II.6 Durata concesiunii

Durata concesiunii este de 49 de ani. Durata contractului de concesiune poate fi prelungită prin legi speciale, conform prevederilor OUG nr. 57/2019 privind Codul Administrativ.

Astfel cum a fost deja precizat la secțiunea referitoare la estimarea veniturilor obiectivului investițional – Aeroport de importanță regională Alexeni, pentru a asigura posibilitatea de recuperare a investiției, trebuie prevăzut un număr de 49 de ani pentru concesiune, cu posibilitatea de a prelungi acest termen prin legi speciale, în raport de durata de recuperare a investiției pentru concesionar, durată care s-ar putea prelungi cu circa jumătate din perioada inițială a concesiunii.

Clasificarea mijloacelor fixe utilizate în economie și duratele normale de funcționare ale acestora corespund cu duratele de amortizare în ani, aferente regimului de amortizare linear, în Catalogul mijloace fixe 2019 și durate normale de funcționare Astfel, pentru pistele pentru aeroporturi și platforme de staționare pentru avioane și autovehicule, construcții aeroportuare, durata de amortizare este cuprinsă între 32 – 48 de ani.

Luând în considerare că pentru implementarea proiectului investițional de la Alexeni vor fi necesari circa 6 ani, se propune ca durata inițială a concesiunii bunurilor proprietate publică de la Alexeni să fie de 49 de ani cu posibilitatea de prelungire prin legi speciale, astfel încât să se asigure recuperarea costurilor de investiție pentru concesionar cu cel puțin jumătate din durata inițială, ceea ce va conduce la o durată totală a concesiunii de 73 de ani. Această prelungire a duratei concesiunii va putea fi realizată doar pe baza unor legi special, așa cum o imoune O.U.G. 57/2019 privind Codul Administrativ.

II.7 Redevența minimă și modul de calcul al acesteia

Valoarea minima a redevenței anuale stabilite în cadrul studiului de oportunitate este de 4.108.276,51 lei/an fără TVA.

Valoarea de piață la momentul concesiunii bunurilor proprietate publică de la Alexeni este de 102.706.912,85 lei.

Bunurile (construcții + teren) de pe amplasamentului fostului Aerodrom Alexeni, aflate în patrimoniul Consiliului Județean Ialomița au o valoare de inventar la momentul preluării din 2017(valoare rezultată unei evaluări autorizate efectuate în 2014 când bunurile erau în proprietatea statului) dar și o valoare evaluată autorizat la nivelul anul 2018. Valoarea evaluată la nivelul anului 2018 este de circa 3,5 ori mai redusă decât valoarea de inventar din 2017, așa cum reiese și din tabelul 11 - *Valoare de inventar bunuri – valoare evaluată*. Considerăm că valoarea bunurilor evaluată la nivelul anului 2018 este subevaluată mai ales din punctul de vedere al construcțiilor care au avut anterior funcțiuni speciale (pista și căile de rulare). Dat fiind nivelul de conservare în zonă, acestea nu au înregistrat deteriorări importante în ultimii ani de la evaluarea anterioară. Potențialul bunurilor de la Alexeni (și în primul rând al terenului) pentru dezvoltarea unui proiect investițional care să conducă la o dezvoltare zonală impune luarea în considerare a unei valori mai mari a bunurilor pentru calculul redevenței. Potențialul de utilizare al terenului și bunurilor care mai pot fi reabilite pentru dezvoltarea zonei, este elementul esențial care le conferă o valoare mai mare. Din acest considerent, pentru calculul redevenței s-a utilizat valoarea cea mai mare, respectiv valoarea bunurilor de inventar, o evaluare judicioasă asupra bunurilor.

Pentru terenuri libere baza legală a calculului taxei de redevență ca urmare a concesiunii este legea 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții actualizată prin Legea 127/2013 privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 121/2011 pentru modificarea și completarea unor acte normative prevede la:

“Art. 17.- Limita minimă a prețului concesiunii se stabilește, după caz, prin hotărârea consiliului județean, a Consiliului General al Municipiului București sau a consiliului local, astfel încât să asigure recuperarea în 25 de ani a prețului de vânzare al terenului, în condiții de piață, la care se adaugă costul lucrărilor de infrastructură aferente.”

Ținând cont de prevederile legislației în vigoare la data întocmirii raportului de evaluare, rezultă ca **taxa de redevență anuală** în cazul concesiunii calculată pentru 49 de ani (perioada inițială a concesiunii) este de:

$$102.706.912,85 \text{ lei} / 25 \text{ ani} = \mathbf{4.108.276,51 \text{ lei/an}}$$

Taxa de redevență calculată este aferentă atât concesiunii terenului liber, cât și a clădirilor și construcțiilor existente la data evaluării. Această valoare a taxei de redevență reprezintă valoarea

minimă pe care trebuie să o plătească concesionarul bunurilor de la Alexeni concedentului Consiliul Județean Ialomița.

Prețul de pornire la licitație va fi de 4.108.276,51 lei/an, dar pentru a veni în sprijinul investitorilor, Consiliul Județean Ialomița în calitate de concedent, acordă următoarea facilitate fiscală concesionarului (oferantului câștigător) în sensul că valoarea redevenței plătite pe an va fi de **10% din valoarea redevenței pe an oferată de ofertantul câștigător**, pana la finalizarea lucrărilor de execuție, **dar nu mai mult de 6 ani pentru investiția în aeroportul de importanță regională**. Dacă la sfârșitul perioadei stabilite de 6 ani investitorul nu va finaliza investiția (finalizarea lucrărilor de execuție la investiția de baza) care a făcut obiectul contractului de concesiune, acesta va plăti Consiliului Județean Ialomița întreaga valoare a redevenței pentru această perioadă.

După încheierea contractului de concesiune, ofertantul câștigător are obligația pentru restul de 90% din valoarea redevenței pe anul în curs, de a constitui garanție pentru această sumă printr-un instrument de garantare emis de o instituție de credit din România sau din alt stat sau de o societate de asigurări, în condițiile legii, autorizată să emită asemenea garanții pe teritoriul Uniunii Europene sau (pentru celelalte societăți) cotate cel puțin cu ratingul BBB-/Baa3 sau echivalent.

Aceasta va fi irevocabilă și va prevedea că plata sumei datorate de concesionar se va executa necondiționat, respectiv la prima cerere a concedentului, pe baza declarației acestuia cu privire la culpa concesionarului.

Instrumentul de garantare va fi întocmit pentru suma aferentă primului an de concesiune la valoarea de 90% din valoarea redevenței oferate, urmând a fi prelungită anual și actualizată cu valoarea de 90% din redevența corespunzătoare fiecărui an. Valabilitatea instrumentului de garantare încheiat pentru ultimul an va fi de 14 luni.

Redevența pe care concesionarul trebuie să o plătească concedentului, odată ce aeroportul va fi operațional, după efectuarea lucrărilor de investiții la obiectivele aferente Proiectului de dezvoltarea regională Alexeni, va reprezenta 6% din totalul veniturilor brute înregistrate de aeroport dar nu mai puțin de valoarea oferată a redevenței. Același procent de 6% din venituri pentru constituirea redevenței se aplică și pentru venituri înregistrate din funcționarea centrului de instruire sintetică pentru piloți – simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320 și hangarului de mentenanță de nivel complex și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc, în cazul dezvoltării și acestor obiective investiționale de către ofertant.

II.8 Natura și cuantumul garanțiilor solicitate de concedent

Garanția de participare la licitația publică

Garanția de participare la licitația pentru concesionarea bunurilor este stabilită la suma de 100.000 lei (prin raportare la nivelul minim stabilit al redevenței în cadrul studiului de oportunitate, aproximativ 2,43% din acesta).

Garanția poate fi constituită în una din metodele:

- Scrisoare de garanție bancară;
- Ordin de plată în contul RO 67TREZ3915006XXX000121 deschis la Trezoreria Municipiului Slobozia.

Neconstituirea garanției de participare până la data și ora limită de depunere a ofertelor, atrage după sine descalificarea ofertantului. Ofertantul va pierde garanția de participare dacă își retrage oferta înainte de desemnarea câștigătorului. Garanția de participare se restituie, la cererea scrisă a ofertanților, în termen de 7 zile de la semnarea contractului de concesiune cu ofertantul declarant câștigător, în baza unei solicitări scrise depuse la sediul Consiliului Județean Ialomița.

De asemenea, constituirea garanției după semnarea contractului de concesiune de către ofertantul declarant câștigător în termen de maxim **60 de zile** de la data semnării acestuia, atrage după sine restituirea garanției de participare pentru ofertantul declarant câștigător.

Garanția de bună execuție

Concesionarul are obligația ca în termen de 60 de zile de la data semnării contractului de concesiune, să constituie garanția de bună execuție a contractului, în cuantum de 10% din valoarea anuală a redevenței ofertate. Suma depusă drept garanție va fi indexată, începând cu al doilea an contractual, cu indicele de inflație anual comunicat de Institutul Național de Statistică.

Garanția de bună execuție se constituie printr-un instrument de garantare emis de o instituție de credit din România sau din alt stat sau de o societate de asigurări, în condițiile legii, autorizată să emită asemenea garanții pe teritoriul Uniunii Europene sau (pentru celelalte societăți) cotate cel puțin cu ratingul BBB-/Baa3 sau echivalent.

II.9 Condițiile speciale impuse de natura bunurilor ce fac obiectul concesiunii, cum sunt: protejarea secretului de stat, materiale cu regim special, condiții de siguranță în exploatare, condiții privind folosirea și conservarea patrimoniului sau cele privind protejarea și punerea în valoare a patrimoniului cultural național, după caz, protecția mediului, protecția muncii, condiții impuse de acordurile și convențiile internaționale la care România este parte

Pe durata contractului de concesiune, Concesionarul va avea obligația protejării domeniului public a Consiliului Județean Ialomița și punerea în valoare a acestuia, precum și protecția și conservarea mediului natural și construit în conformitate cu reglementările legale în vigoare.

Concesionarul este obligat ca pe durata exploatării bunurilor ce fac obiectul concesiunii și realizării investițiilor să respecte condițiile privind protecția muncii.

Concesionarul este obligat să asigure condițiile de siguranță în exploatare ale obiectivelor investiției.

Concesionarul se obligă să folosească bunul concesionat cu prudența și diligența unui bun proprietar, conform obiectivelor concedentului, fără a diminua în orice mod potențialul și valoarea socio-economică a bunurilor oferite în concesiune.

Proiectul de dezvoltare regional Alexeni se va realiza cu respectarea prevederilor legale la nivel național și european în domeniul protecției mediului pentru infrastructurilor aeroportuare menționate la punctul II.2 din prezentul caiet de sarcini și a oricăror altor prevederi legale aplicabile în domeniu.

III. Condițiile de valabilitate pe care trebuie să le îndeplinească ofertele

III.1 Oferta va fi transmisă (depusă) până la data și ora din anunțul de licitație, riscurile legate de transmiterea ofertei, inclusiv forța majoră, cad în sarcina persoanei interesate.

III.2 Ofertantul trebuie să ia toate măsurile astfel încât oferta să fie primită și înregistrată de către concedent până la data și ora limită pentru depunere, adică până la data și ora stabilite în anunțul de participare pentru desfășurarea licitației de concesiune.

III.3 Oferta depusă la o altă adresă a concedentului decât cea stabilită în anunțul concesiunii sau după expirarea datei limită pentru depunere se returnează nedeschisă. Conținutul ofertelor este confidențial până la data stabilită pentru deschiderea acestora, concedentul urmând a lua cunoștință de conținutul respectivelor oferte numai după această dată.

III.4 La procedură pot participa persoane juridice române și străine cu participație de capital autohton, străin sau mixt, asocieri de persoane juridice române și străine cu participație de capital autohton, străin sau mixt, consorții de societăți comerciale și care îndeplinesc condițiile de înscriere și calificare solicitate prin documentația de atribuire, având experiență de minim 20 de ani în management aeroportuar și minim 10 ani în formare de personal personalul aeronautic civil navigant, și o cifră de afaceri medie de minim 169.400.000,00 lei în ultimii 2 ani.

III.5 Ofertele vor fi redactate obligatoriu în limba română. Orice document din cadrul ofertei emis în altă limbă decât limba română, va fi depus împreună cu traducerea autorizată. La data deschiderii ofertelor, documentele depuse trebuie să fie în termen.

III.6 Ofertele se depun la sediul concedentului - Consiliul Județean Ialomița Mun. Slobozia, Piața Revoluției nr. 1, jud. Ialomița în două plicuri sigilate, unul exterior și unul interior, care se înregistrează de concedent, în ordinea primirii lor, în registrul Oferte, precizându-se data și ora.

III.7 Oferta va fi depusă în **2(două) exemplare** din care 1(unu exemplar) original și 1(unu) exemplar copie în două plicuri închise și sigilate, unul exterior care va conține documentele prevăzute în instrucțiunile privind modul de elaborare și prezentare a ofertelor și unul interior care va conține oferta propriu-zisă semnată de ofertant. Fiecare exemplar al ofertei trebuie să fie semnat de către ofertant.

III.8 Oferta este valabilă **90 de zile** de la data limită de depunere a ofertelor stabilită prin anunțul de licitație și este confidențială până la deschiderea de către comisia de evaluare. Oferta are caracter obligatoriu din punct de vedere al conținutului, pe toată perioada de valabilitate stabilită de concedent.

III.9 Dovada constituirii garanției de participare la licitație va fi atașată plicului exterior. Neconstituirea garanției de participare până la data și ora limită de depunere a ofertelor, atrage după sine descalificarea ofertantului. Garanția de participare se restituie, la cererea scrisă a ofertanților, în termen de 7 zile de la semnarea contractului de concesiune cu ofertantul declarant câștigător, în baza unei solicitări scrise depuse la sediul Consiliului Județean Ialomița. Constituirea garanției de bună execuție după semnarea contractului de concesiune de către ofertantul declarant câștigător în termen de maxim **30 de zile** de la data semnării acestuia, atrage după sine restituirea garanției de participare pentru ofertantul declarant câștigător.

III.10 Fiecare participant poate depune doar o singură oferta.

III.11 Ofertele trebuie să respecte prevederile Caietului de Sarcini.

III.12 Procedura de licitație se poate desfășura numai dacă în urma publicării anunțului de licitație au fost depuse cel puțin două oferte valabile. În cazul în care în urma publicării anunțului de licitație nu au fost depuse cel puțin două oferte valabile, concedentul este obligat să anuleze procedura și să organizeze o nouă licitație, cu respectarea procedurii în condițiile inițiale în termen de 20 de zile de la publicarea unui nou anunț. În cazul organizării unei noi licitații potrivit, procedura este valabilă în situația în care a fost depusă cel puțin o ofertă valabilă. În cazul în care, în cadrul celei de-a doua proceduri de licitație publică nu se depune nicio ofertă valabilă, concedentul anulează procedura de licitație. Pentru cea de-a doua licitație va fi păstrată documentația de atribuire aprobată pentru prima licitație.

III.13 Concedentul are obligația de a încheia contractul de concesiune de bunuri proprietate publică cu ofertantul a cărui ofertă a fost stabilită ca fiind câștigătoare. Prin excepție de la această prevedere, concedentul are dreptul de a anula procedura pentru atribuirea contractului de concesiune de bunuri proprietate publică, dacă ia această decizie înainte de data transmiterii comunicării privind rezultatul aplicării procedurii de atribuire și anterior încheierii contractului, în situația în care se constată încălcări ale prevederilor legale care afectează procedura de atribuire sau fac imposibilă încheierea contractului.

Procedura de atribuire se consideră afectată în cazul în care sunt îndeplinite în mod cumulativ următoarele condiții:

- a) în cadrul documentației de atribuire și/sau în modul de aplicare a procedurii de atribuire se constată erori sau omisiuni care au ca efect încălcarea principiilor pentru atribuirea contractului de concesiune de bunuri proprietate publică;
- b) concedentul se află în imposibilitate de a adopta măsuri corective, fără ca acestea să conducă, la rândul lor, la încălcarea principiilor pentru atribuirea contractului de concesiune de bunuri proprietate publică.

Concedentul are obligația de a comunica, în scris, tuturor participanților la procedura de atribuire, în cel mult 3 zile lucrătoare de la data anulării, atât încetarea obligațiilor pe care aceștia și le-au creat prin depunerea ofertelor, cât și motivul concret care a determinat decizia de anulare.

III.14 Dacă ofertantul câștigător nu semnează contractul de concesiune, după împlinirea unui termen de 20 de zile de la data la care concedentul a informat ofertantul despre alegerea ofertei sale sau nu se prezintă sau refuză să semneze procesul verbal de predare-preluare a bunurilor, licitația se anulează și se repetă după publicare unui nou anunț, în aceleași condiții, cu obligativitatea pentru respectivul ofertant de a plăti daune interese, constând din valoarea garanției de participare la licitație.

IV. Clauze referitoare la încetarea contractului de concesiune de bunuri proprietate publică

Contractului de concesiune a bunurilor proprietate publică aferente obiectivului de investiții proiect de dezvoltare regională Alexeni încetează în următoarele situații:

- a) la expirarea duratei stabilite în contractul de concesiune de bunuri proprietate publică, în măsura în care părțile nu convin, în scris, prelungirea acestuia în condițiile prevăzute de lege;
- b) în cazul în care interesul național sau local o impune, prin denunțarea unilaterală de către concedent, cu plata unei despăgubiri juste și prealabile în sarcina acestuia, în caz de dezacord fiind competentă instanța de judecată;
- c) în cazul nerespectării obligațiilor contractuale de către concesionar, prin reziliere de către concedent, cu plata unei despăgubiri în sarcina concesionarului;
- d) în cazul nerespectării obligațiilor contractuale de către concedent, prin reziliere de către concesionar, cu plata unei despăgubiri în sarcina concedentului;
- e) la dispariția, dintr-o cauză de forță majoră, a bunului concesionat sau în cazul imposibilității obiective a concesionarului de a-l exploata, prin renunțare, fără plata unei despăgubiri;
- f) alte cauze de încetare a contractului de concesiune, fără a aduce atingere cauzelor și condițiilor reglementate de lege.

În situația prevăzută la lit. b), concedentul va notifica de îndată intenția de a denunța unilateral contractul de concesiune de bunuri proprietate publică și va face mențiune cu privire la motivele ce au determinat această măsură.

În cazul nerespectării din culpă a obligațiilor asumate de către una dintre părți prin contractul de concesiune de bunuri proprietate publică sau a incapacității îndeplinirii acestora, cealaltă parte este îndreptățită să solicite tribunalului în a cărui rază teritorială se află sediul concedentului să se pronunțe cu privire la rezilierea contractului, cu plata unei despăgubiri, dacă părțile nu stabilesc altfel.

În cazul dispariției, dintr-o cauză de forță majoră, a bunului concesionat sau în cazul imposibilității obiective a concesionarului de a-l exploata, acesta va notifica de îndată concedentului dispariția bunului ori imposibilitatea obiectivă de exploatare a acestuia, declarând renunțarea la concesiune. Concedentul nu va putea fi obligat la plata vreunei despăgubiri pentru prejudiciile suferite de concesionar ca urmare a acestor situații.

Radierea din cartea funciară a dreptului de concesiune în situația prevăzută la lit. b) se efectuează în baza actului de denunțare unilaterală sau în baza hotărârii judecătorești definitive, în situația prevăzută la lit. c) și d), în baza declarației unilaterale de reziliere a concedentului sau concesionarului, iar în situația prevăzută la lit. e), în baza declarației unilaterale de renunțare la concesiune a concesionarului.

Listă figuri

Figura 1 - Perspectiva aeriană asupra ansamblului de bunuri de la Alexeni

Figura 2 - Dispunerea suprafețelor ce constituie terenul de la Alexeni

Figura 3 - Tarla 32, parcela C53, nr. cadastral 247, Tarla 40/1, parcela N182, nr. cadastral 248, Spațiu construit - neconstruit

Figura 4 - Imobile C1-C26, nr. cadastral 250- Spațiu construit-neconstruit

Figura 5 - Tarla 29, parcela 147, nr. cadastral 251, Spațiu construit - neconstruit

Figura 6 - Tarla 32, parcela C53, nr. cadastral 247, Tarla 40/1, parcela N182, nr. cadastral 248, Structura construcțiilor

Figura 7 - Imobile C1-C26, nr. cadastral 250, Structura construcțiilor

Figura 8 - Tarla 29, parcela 147, nr. cadastral 251, Structura construcțiilor

Figura 9 - Imagini pistă

Figura 10 - Imagini pistă și bretele

Figura 11 - Imagini canal pluvial

Figura 12 - Imagine hangar

Figura 13 - Imagine imobil C16 - construcție Corp administrativ

Figura 14 - Imagini imobil C10 - construcție Sala mese, P+S+M

Figura 15 - Imagini imobil C15 - construcție Dormitor, cu parter

Figura 16 - Imagini imobil C14 - construcție Dormitor, cu parter

Figura 17 - Imagini imobil C17 - Bloc școală, P+1

Listă tabele

Tabel 1 - Bunuri Alexeni care nu se încadrează în infrastructura sistemului național de apărare

Tabel 2 - Categoriile de folosință imobil cu nr. cadastral 247

Tabel 3 - Categoriile de folosință imobil cu nr. cadastral 248

Tabel 4 - Categoriile de folosință imobil cu nr. cadastral 250

Tabel 5 - Categoriile de folosință imobil cu nr. cadastral 251

Tabel 6 - Destinație construcție imobile

Tabel 7 - Informatii privind suprafața construită în interiorul parcelei N147

Tabel 8 - Informatii privind Incinta cu construcții intravilan imobil 669 C1-C26

Tabel 9 - Informatii privind Parcela C53

Tabel 10 - Informatii privind Tarla 40/1, Parcela N 182

Tabel 11 - Valoare de inventar bunuri – valoare evaluată

Tabel 12 - Suprafețe aeroport terminal pasageri

Tabel 13 - Termene estimative dezvoltare Aeroport de importanță regională Alexeni

Tabel 14 - Termene estimative dezvoltare Centru sintetic de instruire dotat cu simulator și Hangar mentenanță complexă și centru de pregătire profesională tehnico-ingineresc

Tabel 15 - Volume de studii și construcții preliminare și costuri estimative

Tabel 16 - Venituri brute estimate anual pentru aeroport

Tabel 17 - Cheltuieli operaționale anuale aeroport

Tabel 18 - Estimarea traficului de pasageri, traficului de marfă și a numărului de aeronave pentru ani 1- 49 de ani operare

Tabel 19 - Estimarea veniturilor financiare nete aeroportului

Tabel 20 - Rata internă de rentabilitate a proiectului

Tabel 21 - Indicatori financiari Centru de instruire sintetică dotat cu simulator pentru Airbus A320 și Hangar de mentenanță de nivel complex și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc.

Secțiunea IV - Instrucțiuni privind modul de elaborare și prezentare a ofertelor

(1) Ofertantul trebuie să ia toate măsurile astfel încât oferta să fie primită și înregistrată de către concedent până la data și ora limită pentru depunere, adică până la data de ...X..., ora ...Y..., stabilită în anunțul de participare pentru desfășurarea licitației de concesiune.

(2) Ofertele vor fi redactate obligatoriu în limba română. Orice document din cadrul ofertei emis în altă limbă decât limba română, va fi depus împreună cu traducerea autorizată.

(2) Ofertele se depun la sediul concedentului - Consiliul Județean Ialomița Mun. Slobozia, Piața Revoluției nr. 1, jud. Ialomița în două plicuri sigilate, unul exterior și unul interior, care se înregistrează de concedent, în ordinea primirii lor, în registrul Oferte, precizându-se data și ora.

(3) Pe plicul exterior se va indica obiectul concesiunii pentru care este depusă oferta – Oferta pentru licitație publică deschisă **“Concesionarea bunurilor proprietate publică aferente obiectivului de investiții proiect de dezvoltare regională Alexeni “** – Inscripția **“A NU SE DESCHIDE ÎNAINTE DE DATA...X ORA...Y+2.** Plicul exterior, închis corespunzător și netransparent va trebui să conțină:

A. O fișă cu informații privind ofertantul și o declarație de participare, semnată de ofertant, fără îngroșări, ștersături sau modificări:

A.1. Fișă cu informații va cuprinde denumirea și adresa ofertantului;

A.2. Declarația de participare, semnată de ofertant se va completa după modelul prezentat în Formularul Nr. 1.

B. Acte doveditoare privind calitățile și capacitățile ofertanților, conform solicitărilor concedentului (documente de eligibilitate):

B.1. Copii ale Statului societății/actul constitutiv al societății.

B.2. Certificatul de înmatriculare copie lizibilă cu mențiunea ”conform cu originalul”, emis de oficiul registrului comerțului de pe lângă tribunalul teritorial în raza căruia ofertantul își are sediul social la Oficiul Registrului Comerțului și ale codului unic de înregistrare din care să rezulte domeniul de activitate principal/secundar, codurile CAEN aferente acestora sau altă formă de înregistrare echivalentă, după caz. Pentru persoanele juridice străine, se vor prezenta documente edificatoare care dovedesc o formă de înregistrare în conformitate cu prevederile legale din țara în care ofertantul este stabilit, din care să reiasă informațiile solicitate de către concedent.

B.3. Certificate de atestare fiscală prin care să ateste că ofertantul nu are datorii la bugetul central și local; Certificatele vor fi eliberate de instituțiile abilitate și vor fi

depusă depuse în copie conform cu originalul sau original. Persoanele juridice străine vor prezenta orice documente edificatoare eliberate de instituțiile autorizate ale țării de origine (certIFICATE de atestare fiscală, alte documente echivalente etc.) prin care să dovedească faptul că și-a îndeplinit obligațiile de plată a impozitelor, taxelor sau a contribuțiilor la bugetul general consolidat, în conformitate cu legislația națională a țării de rezidență a ofertantului sau a țării în care ofertantul este stabilit. Din documentele edificatoare prezentate emise de statele de care aparțin ofertanți trebuie să reiasă lipsa datoriilor restante la momentul prezentării acestora.

B.4. Situația economico-financiară încheiată conform bilanțurilor contabile pe ultimii 3 ani anteriori anului de desfășurare a procedurii de concesionare, respectiv 2017, 2018, 2019.

B.5. Dovada capacității tehnice – documente care să ateste că ofertantul are experiență de minim 20 de ani în management aeroportuar și minim 10 ani în formare de personal aeronautic civil navigant; se pot prezenta în acest sens contracte, recomandări, documente justificative pentru personalul implicat în astfel de activități și care aparține ofertantului.

B.7. Actul de reprezentare, în cazul în care ofertele sunt semnate/depusă de împuternicirii ofertanților și nu de reprezentanții legali ai acestora – Formular nr. 5

B.8. Împuternicire de participare la ședința de deschidere a ofertelor – Formular nr. 5

B.9. Declarație de eligibilitate a participanților/ofertantului – Formular nr. 2.

Documentele emise în altă limbă decât româna vor fi însoțite de traducerea autorizată în limba română.

B.10. Cazierul judiciar al operatorului economic și al membrilor organului de administrare, de conducere sau de supraveghere al respectivului operator economic, sau a celor ce au putere de reprezentare, de decizie sau de control în cadrul acestuia, așa cum rezulta din certificatul constatator emis de ONRC/actul constitutive.

C. Acte doveditoare privind intrarea în posesia caietului de sarcini:

C.1. Dovada cumpărării unui exemplar din documentația de atribuire (ce include caietul de sarcini și modelul de contract de concesionare bunuri).

D. Dovada constituirii garanției de participare la procedura de licitație publică în valoare de 100.000 lei.

- Garanția poate fi constituită în una din metodele:
 - Prin instrument de garantare emis de o instituție de credit din România sau din alt stat sau de o societate de asigurări, în condițiile legii. Instrumentul de garantare se

prezintă în cuantumul și având perioada de valabilitate solicitată în documentația de atribuire;

- Ordin de plată în contul RO 67TREZ3915006XXX000121, deschis la Trezoreria Municipiului Slobozia.

Garanția de participare va fi constituită în suma și pentru perioada de valabilitate prevăzută în prezenta documentație de atribuire, respectiv 90 de zile.

Ordinul de plată sau instrumentul de garantare emise în altă limbă decât româna vor fi însoțite de traducerea autorizată în limba română.

(4) Neconstituirea garanției de participare până la data și ora limită de depunere a ofertelor, atrage după sine descalificarea ofertantului. Ofertantul va pierde garanția de participare dacă își retrace oferta înainte de desemnarea câștigătorului. Garanția de participare se restituie, la cererea scrisă a ofertanților, în termen de 7 zile de la semnarea contractului de concesiune cu ofertantul declarant câștigător, în baza unei solicitări scrise depuse la sediul Consiliului Județean Ialomița.

(5) Constituirea garanției după semnarea contractului de concesiune de către ofertantul declarat câștigător în termen de maxim **60 de zile** de la data semnării acestuia, atrage după sine restituirea garanției de participare pentru ofertantul declarat câștigător.

(6) Pe plicurile interioare, care conțin oferta propriu-zisă, se înscriu numele sau denumirea ofertantului, precum și domiciliul sau sediul social al acestuia, după caz, pentru a permite returnarea ofertei fără a fi deschisă, în cazul în care oferta respectivă este declarată întârziată.

(7) Oferta va fi depusă în **2(două) exemplare** din care 1(unu exemplar) original și 1(unu) exemplare copie. Fiecare exemplar al ofertei trebuie să fie semnat de către ofertant.

(8) Fiecare participant poate depune doar o singură oferta.

(9) **Termenul de valabilitate** al ofertei este de **90 de zile** de la data-limită de depunere a ofertelor stabilită prin anunțul de licitație. Oferta are caracter obligatoriu, din punct de vedere al conținutului, pe toată perioada de valabilitate stabilită de concedent.

(10) Oferta propriu-zisă va cuprinde: propunerea financiară și propunerea tehnică.

Oferta tehnică va cuprinde minim:

- Fiecare ofertant este obligat ca în cadrul ofertei depuse să prezinte un **plan de afaceri privind investițiile asumate pe perioada concesiunii** ce va cuprinde descrierea proiectului și a investițiilor necesare, analiza pieței, planul financiar (proiecții financiare: prognoza veniturilor și cheltuielilor), planul operațional (analiza costurilor de operare și costurilor de întreținere). Descrierea investiției pe care o propune ofertantul va fi în conformitate cu cerințele caietului de sarcini. Ofertantul va

prezenta o listă a bunurilor care o va utiliza pe parcursul contractului de concesiune, dacă este cazul. Ofertantul se va angaja prin oferta depusă că va asigura personalul necesar realizării investiției și funcționării obiectivelor de investiții;

- **Graficul fizic estimativ de realizare a investiției** cu precizarea activităților și termenelor estimative de realizare a acestora din care să reiasă clar **durata de dezvoltare a proiectului**;
- **Prezentarea Planului de măsuri privind protecția mediului** pe perioada de realizare a investiției;
- **Prezentarea ofertantului**, descrierea experienței și activității anterioare a ofertantului cu detalierea experienței în management aeroportuar și formare de personal aeronautic civil navigant și cu prezentarea documentelor justificative;
- O **declarație** pe proprie răspundere a ofertantului din care să rezulte faptul că, la elaborarea ofertei, acesta a ținut cont de **obligațiile referitoare la condițiile de mediu, sociale și cu privire la relațiile de muncă** pe toată durata de îndeplinire a contractului de lucrări (Model - formularul nr. 6) care sunt în vigoare în România, precum și că le va respecta în vederea implementării contractului de concesiune. Responsabilitățile de mediu revin în exclusivitate concesionarului, începând de la preluarea bunului, până la încetarea contractului de concesiune, utilizarea de echipamente nepoluante pentru mediul ambiant și lipsite de riscuri pentru personalul de întreținere, precum și pentru așezările umane. În cadrul ofertei tehnice, ofertantul va prezenta un plan de măsuri de proiectare a mediului atât pentru perioada de efectuare a lucrărilor de investiții cât și pe perioada de exploatare a obiectivelor de investiții. În cursul lucrărilor de amenajare și după terminarea acestora, concesionarul are obligația să nu afecteze în niciun fel suprafețele de teren din afara celor alocate pentru concesiune. Concesionarul are obligația de a deține, pe cheltuiala sa, toate acordurile și avizele impuse de legislația mediului.

Oferta financiară va cuprinde:

- **Oferta de preț privind redevența** – Formular nr. 4 cu anexa:
 - Anexa 4.1 la Formularul de ofertă - Graficul fizic și valoric de realizarea a

Formularul de ofertă financiară este anexat în prezenta documentație de licitație la Formulare.

(11) Nivelul minim al redevenței anuale a fost stabilit la suma **de 4.108.276,51 lei**, în cadrul studiului de oportunitate întocmit pentru concesionarea bunurilor proprietate și acesta, fiind raportată la valoarea de inventar a bunurilor la momentul preluării de către Consiliul Județean Ialomița. Bunurile (construcții + teren) de pe amplasamentului fostului Aerodrom Alexeni, aflate în patrimoniul Consiliului Județean Ialomița au o valoare de inventar la momentul preluării din 2017 (valoare rezultată în urma unei evaluări autorizate efectuate în 2014 când bunurile erau în proprietatea statului) dar și o valoare evaluată autorizat la nivelul anul 2018. Valoarea evaluată la nivelul anulului 2018 este de circa 3,5 ori mai redusă decât valoarea de inventar din 2017. Ambele valori sunt precizate în cadrul caietului de sarcini. Valoarea bunurilor evaluată la nivelul anulului 2018 este subevaluată mai ales din punctul de vedere al construcțiilor care au avut anterior funcțiuni speciale (pista și

căile de rulare). Dat fiind nivelul de conservare în zonă, acestea nu au înregistrat deteriorări importante în ultimii ani de la evaluarea anterioară. Potențialul bunurilor de la Alexeni (și în primul rând al terenului) pentru dezvoltarea unui proiect investițional care să conducă la o dezvoltare zonală reclamă la luarea în considerare a unei valori mai mari a bunurilor pentru calculul redevenței. Potențialul de utilizare al terenului și bunurilor care mai pot fi reabilitate pentru dezvoltarea zonei, este elementul esențial care le conferă o valoare mai mare. Din acest considerent, pentru calculul redevenței s-a utilizat valoarea cea mai mare, respectiv valoarea bunurilor de inventar, o evaluare judicioasă asupra bunurilor.

(12) Persoana interesată are obligația de a depune oferta la adresa și până la data-limita pentru depunere, stabilite în anunțul procedurii. Riscurile legate de transmiterea ofertei, inclusiv forța majoră, cad în sarcina persoanei interesate. Oferta depusă la o altă adresă a concedentului decât cea stabilită în anunțul concesiunii sau după expirarea datei-limită pentru depunere se returnează nedeschisă. Conținutul ofertelor este confidențial până la data stabilită pentru deschiderea acestora, concedentul urmând a lua cunoștință de conținutul respectivelor oferte numai după această dată.

(13) Procedura de licitație se poate desfășura numai dacă în urmă publicării anunțului de licitație au fost depuse cel puțin două oferte valabile.

(14) Ofertele trebuie să respecte prevederile Caietului de Sarcini.

(15) Documentațiile trebuie să fie depuse în termenul prevăzut în anunț.

(16) La data deschiderii ofertelor, documentele depuse să fie în termen.

Secțiunea V - Informații detaliate și complete privind criteriile de atribuire aplicate pentru stabilirea ofertei câștigătoare, precum și ponderea lor

Comisia de evaluare va stabili punctajul fiecărei oferte și va declara câștigătoare oferta cu punctajul cel mai mare, aplicând criteriile și algoritmul de calcul de mai jos:

F1. Nivelul redevenței	35 puncte
F2. Capacitatea economico-financiară a ofertanților	25 puncte
a) Planul de afaceri.....	10 puncte
b) Experiența similară	5 puncte
c) Cifra de afaceri	10 puncte
F3. Protecția mediului înconjurător	
– Plan de măsuri privind protecția mediului pe perioada investiției.....	5 puncte
F4. Condiții specifice impuse de natura bunului concesionat	35 puncte
a) Durata de dezvoltare a proiectului.....	35 puncte
TOTAL	100 puncte

Numărul maxim de puncte care poate fi acordat este **100**. Acesta reprezintă punctajul maxim. În procesul de evaluare punctajul se va acorda conform algoritmului de mai jos:

- **F1** reprezintă **nivelul ofertat al redevenței** pentru concesionarea bunurilor proprietate publică aferente obiectivului de investiții proiect de dezvoltare regională Alexeni.

Algoritmul de calcul al punctajului pentru F1 este:

Oferta care propune cel mai mare nivel al redevenței ($Redevența_{MAX}$) primește punctajul maxim de 35 de puncte. Fiecare dintre celelalte oferte de redevență ($Redevența_1$, $Redevența_2, \dots$, $Redevența_n$) va primi un punctaj calculat astfel:

$$Punctaj = (Redevența_n / Redevența_{MAX}) \times 35$$

- **F2** reprezintă suma punctajelor acumulate pentru indicatorii de la punctele a), b) și c) de la criteriul 2 - **Capacitatea economico-financiară** a ofertanților.

Algoritmul de calcul al punctajului pentru F2 este:

$$F2 = Punctaj a) + Punctaj b) + Punctaj c)$$

- a) *Planul de afaceri privind investițiile pe perioada concesiunii*

Fiecare ofertant este obligat ca în cadrul ofertei depuse să prezinte un plan de afaceri ce va cuprinde descrierea proiectului și a investițiilor necesare, analiza pieței, planul financiar (proiecții financiare: prognoza veniturilor și cheltuielilor), planul operațional (analiza costurilor de operare și costurilor de întreținere).

Algoritmul de calcul al punctajului pentru pct.a) este:

Oferta ce include un plan de afaceri a căror componente enunțate sunt prezentate în mod clar, detaliat și care le va aborda în mod integral va fi punctat cu **10 puncte**.

Ofertele cu planuri de afaceri incomplete sau din care nu reies clar investițiile propuse vor fi depunctate sau vor fi punctate cu 0 puncte.

b) Experiența similară

În cadrul ofertei depuse se vor prezenta documente justificative din care să reiasă experiența în derularea unor investiții similare cu cele care fac obiectul concesiunii.

Algoritmul de calcul al punctajului pentru pct.b) este:

Oferta prin care va demonstra prin documente justificative care să ateste realizarea de investiții similare în domeniul infrastructurii aeroportuare și/sau a formării de personal aviativ navigant și/sau a infrastructurii de mentenanță, întreținere a aeronavelor și/sau pregătirii de personal în mentenanță, întreținerea aeronavelor va primi **5 puncte**. Ofertele care nu prezintă documente justificative din care să reiasă experiența în derularea unor investiții similare vor primi 0 puncte la acest factor.

c) Cifra de afaceri

Cifra de afaceri reprezintă totalitatea afacerilor unei societăți, evaluate la prețurile pieței sau suma totală a veniturilor din operațiuni comerciale efectuate de o firmă pe o perioadă de timp determinată. Se va lua în considerare la punctarea ofertei din perspectiva acestui factor, media cifrei de afaceri din bilanțurile contabile ale exercițiului financiar din ultimii 3 ani, prezentându-se în acest sens bilanțurile contabile aferente anilor 2017, 2018, 2019.

Algoritmul de calcul al punctajului pentru pct.c) este:

Ofertantul cu cea mai mare medie a cifrei de afaceri pe ultimii 3 ani va primi punctajul maxim de **10 puncte**. Fiecare dintre ceilalți ofertanți pentru care se analizează cifra de afaceri (Cifra de afaceri₁, Cifra de afaceri₂,..., Cifra de afaceri_n) va primi un punctaj calculat astfel:

$$\text{Punctaj} = (\text{Cifra de afaceri}_n / \text{Cifra de afaceri}_{\text{MAX}}) \times 10$$

- **F3** se referă la prezentarea unui Plan de măsuri privind protecția mediului pe perioada investiției.

Algoritmul de calcul al punctajului pentru F3 este:

Oferta care va prezenta un Plan de măsuri privind protecția mediului pe perioada investiției primește **5 puncte**.

Ofertele care nu prezintă un Plan de măsuri privind protecția mediului pe perioada investiției vor fi punctate cu 0 puncte.

- **F4** se referă la anumite condiții specifice impuse de natura bunului concesionat și acestea vizează durata de dezvoltare a Proiectului de dezvoltare regional Alexeni. În acest sens se va prezenta graficul fizic de realizare a investiției de către ofertanți.

Algoritmul de calcul al punctajului pentru F1 este:

Oferta care prezintă durata cea mai mica de realizare a investiției (Durata_{MIN}), cu respectarea prevederilor caietului de sarcini, primește punctajul maxim la acest

factor și anume 35 puncte. Fiecare dintre celelalte oferte ($Durata_1, Durata_2, \dots, Durata_n$) va primi un punctaj calculat astfel:

$$\text{Punctaj} = (Durata_{\text{MIN}} / Durata_n) \times 35$$

Punctajul acumulat de fiecare ofertă se va calcula după următoarea formulă:

$$\text{Punctaj total} = F1 + F2 + F3 + F4$$

Se va clasa pe primul loc și va fi declarată câștigătoare oferta care acumulează cel mai mare număr de puncte după aplicarea formulei de calcul mai sus menționate.

În cazul în care există punctaje egale între ofertanții clasați pe primul loc, departajarea acestora se va face în funcție de punctajul obținut pentru criteriul de atribuire *nivelul redevenței* și dacă egalitatea se păstrează, departajarea se va face în funcție de punctajul obținut pentru criteriul de atribuire *durata de dezvoltare a proiectului*.

Secțiunea VI - Instrucțiuni privind modul de utilizare a căilor de atac

Concesionarul și concedentul vor face toate eforturile pentru a rezolva pe cale amiabilă orice neînțelegere sau dispute care se poate ivi între ei în cadrul sau în legătură cu îndeplinirea contractului.

Dacă după 30 zile de la începerea acestor tratative neoficiale, concedentul și concesionarul nu reușesc să rezolve în mod amiabil o divergență contractuală, soluționarea litigiilor apărute în legătură cu atribuirea, încheierea, executarea, modificarea și încetarea contractului de concesiune de bunuri proprietate publică, precum și a celor privind acordarea de despăgubiri se realizează potrivit Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004, cu modificările ulterioare. Acțiunea în justiție se introduce la secția contencios administrativ în a cărei jurisdicție se află sediul concedentului.

Instanța competentă în soluționarea litigiilor apărute: Tribunalul Ialomița, Slobozia, b-dul. Cosminului, nr. 12, cod postal: 920030, județul Ialomița, Telefon: 0243 236 952, 0243 236 587 (centrala), Fax: 0243 232 266, E-mail: tr-ialomita-pgref@just.ro, infopubil@just.ro.

Secțiunea VII - Informații referitoare la clauzele contractuale obligatorii

Informații generale

(1) Contractul de concesiune de bunuri proprietate publică trebuie să conțină partea reglementară, care cuprinde clauzele prevăzute în caietul de sarcini și clauzele convenite de părțile contractante, în completarea celor din caietul de sarcini, fără a contraveni obiectivelor concesiunii prevăzute în caietul de sarcini.

(2) Contractul de concesiune de bunuri proprietate publică va cuprinde drepturile și obligațiile concesionarului și ale concedentului.

(3) Raporturile contractuale dintre concedent și concesionar se bazează pe principiul echilibrului financiar al concesiunii între drepturile care îi sunt acordate concesionarului și obligațiile care îi sunt impuse.

(4) Contractul de concesiune de bunuri proprietate publică va cuprinde și clauze contractuale referitoare la împărțirea responsabilităților de mediu între concedent și concesionar.

(5) În contractul de concesiune de bunuri proprietate publică trebuie precizate în mod distinct categoriile de bunuri ce vor fi utilizate de concesionar în derularea concesiunii, respectiv:

a) bunurile de retur ce revin de plin drept, gratuit și libere de orice sarcini concedentului la încetarea contractului de concesiune de bunuri proprietate publică. Sunt bunuri de retur bunurile care au făcut obiectul concesiunii, precum și cele care au rezultat în urma investițiilor impuse prin caietul de sarcini;

b) bunurile proprii care la încetarea contractului de concesiune de bunuri proprietate publică rămân în proprietatea concesionarului. Sunt bunuri proprii bunurile care au aparținut concesionarului și au fost utilizate de către acesta pe durata concesiunii.

(6) Contractul de concesiune de bunuri proprietate publică va fi încheiat în limba română, în două exemplare, câte unul pentru fiecare parte.

(7) În cazul în care concesionarul este de o altă naționalitate sau cetățenie decât cea română și dacă părțile consideră necesar, contractul de concesiune de bunuri proprietate publică se va putea încheia în patru exemplare, două în limba română și două într-o altă limbă aleasă de acestea.

(8) În situația prevăzută la alin. (7) fiecare parte va avea câte un exemplar în limba română și un exemplar în limba străină în care a fost redactat contractul.

(9) În caz de litigiu, exemplarele în limba română ale contractului prevalează.

Drepturile și obligațiile concesionarului

(1) În temeiul contractului de concesiune de bunuri proprietate publică, concesionarul dobândește dreptul de a exploata, pe riscul și pe răspunderea sa, bunurile proprietate publică ce fac obiectul contractului, potrivit obiectivelor stabilite de către concedent.

(2) Concesionarul are dreptul de a folosi și de a culege fructele, respectiv produsele bunurilor ce fac obiectul concesiunii, potrivit naturii bunului și scopului stabilit de părți prin contractul de concesiune de bunuri proprietate publică.

(3) Concesionarul își execută obligațiile potrivit termenilor și condițiilor prevăzute în contractul de concesiune de bunuri proprietate publică și în acord cu prevederile legale specifice bunului concesionat.

(4) Concesionarul nu va fi obligat să suporte creșterea sarcinilor legate de execuția obligațiilor sale, în cazul în care această creștere rezultă în urma:

- a) unei măsuri dispuse de o autoritate publică;
- b) unui caz de forță majoră sau unui caz fortuit.

(5) Concesionarul este obligat să respecte condițiile impuse de natura bunurilor proprietate publică.

(6) În temeiul contractului de concesiune de bunuri proprietate publică, concesionarul are obligația să asigure exploatarea eficientă, în regim de continuitate și permanență, a bunurilor proprietate publică care fac obiectul concesiunii.

(7) Concesionarul are obligația ca în termen de cel mult 90 de zile de la data semnării contractului de concesiune de bunuri proprietate publică să depună, cu titlu de garanție, o sumă fixă reprezentând o cotă-parte din suma obligației de plată către concedent, stabilită de acesta și datorată pentru primul an de exploatare.

(8) Din această sumă sunt reținute, dacă este cazul, penalitățile și alte sume datorate concedentului de către concesionar, în baza contractului de concesiune de bunuri proprietate publică.

(9) Concesionarul poate constitui drept garanție și titluri de credit, asupra cărora se va institui garanție reală mobilă, cu acordul concedentului.

(10) Concesionarul este obligat să plătească redevența la valoarea și în modul stabilit în contractul de concesiune de bunuri proprietate publică.

(11) La încetarea contractului de concesiune de bunuri proprietate publică, concesionarul este obligat să restituie, pe bază de proces-verbal, în deplină proprietate, liber de orice sarcină, bunul concesionat.

(12) În condițiile încetării contractului de concesiune de bunuri proprietate publică din alte cauze decât prin ajungere la termen, forță majoră sau caz fortuit, concesionarul este obligat să asigure continuitatea exploatării bunului proprietate publică, în condițiile stipulate în contract, până la preluarea acestora de către concedent.

(13) În cazul în care concesionarul sesizează existența unor cauze sau iminența producerii unor evenimente de natură să conducă la imposibilitatea exploatării bunului, va notifica de îndată acest fapt concedentului, în vederea luării măsurilor ce se impun pentru asigurarea continuității exploatării bunului.

Drepturile și obligațiile concedentului

- (1) Concedentul are dreptul să verifice în perioada derulării contractului de concesiune de bunuri proprietate publică modul în care sunt respectate clauzele acestuia de către concesionar.
- (2) Verificarea prevăzută la alin. (1) se efectuează numai cu notificarea prealabilă a concesionarului și în condițiile stabilite în contractul de concesiune de bunuri proprietate publică.
- (3) Concedentul este obligat să nu îl tulbure pe concesionar în exercițiul drepturilor rezultate din contractul de concesiune de bunuri proprietate publică.
- (4) Concedentul este obligat să notifice concesionarului apariția oricăror împrejurări de natură să aducă atingere drepturilor acestuia.
- (5) Concedentul nu are dreptul să modifice în mod unilateral contractul de concesiune de bunuri proprietate publică, în afară de cazurile prevăzute de lege.
- (6) Concedentul poate modifica unilateral partea reglementară a contractului de concesiune de bunuri proprietate publică, cu notificarea prealabilă a concesionarului, din motive excepționale legate de interesul național sau local, după caz.
- (7) Concesionarul este obligat să continue exploatarea bunului în noile condiții stabilite de concedent, fără a putea solicita încetarea contractului de concesiune de bunuri proprietate publică.
- (8) În cazul în care modificarea unilaterală a contractului de concesiune de bunuri proprietate publică îi aduce un prejudiciu, concesionarul are dreptul să primească fără întârziere o justă despăgubire.
- (9) În caz de dezacord între concedent și concesionar cu privire la suma despăgubirii, aceasta va fi stabilită de către instanța judecătorească competentă. Dezacordul nu exclude îndeplinirea obligațiilor contractuale de către concesionar.

MODEL

CONTRACT DE CONCESIUNE

**Privind concesionarea bunurilor proprietate publică aferente obiectivului de investiții
proiect de dezvoltare regională Alexeni**

Nr. _____ din ____/____/2020

I. Părțile contractante

1. **JUDEȚUL IALOMIȚA**, persoană juridică de drept public cu sediul în Municipiul Slobozia, Piața Revoluției, nr.1, jud. Ialomița, telefon nr. +40 243.230.200; +40 243.230.201, fax nr. +40 243.230.250; +40 243.232.100; cod fiscal 4231776, Coduri IBAN RO89TREZ39121A300530XXXX, deschis la Trezoreria Municipiului Slobozia, cod poștal 920032, e-mail: cji@cicnet.ro, reprezentat prin domnul **Victor MORARU, Președinte al Consiliului Județean Ialomița**, în calitate de **Concedent**, pe de o parte, și

2. _____, cu sediul în _____, identificată prin cod unic de înregistrare RO _____ și număr de înregistrare la Registrul Comerțului _____, reprezentată prin administrator _____ în calitate de **Concesionar**, pe de altă parte

La data de _____, la sediul concedentului, în temeiul OUG 57/2019 privind Codul administrativ, a Hotărârii Consiliului Județean Ialomița nr. _____, s-a încheiat prezentul Contract de Concesiune.

Definiții

În contextul prezentului Contract de Concesiune, termenii de mai jos vor avea următoarele semnificații:

1. **Caiet de sarcini** – reprezintă documentul descriptiv întocmit de Consiliul Județean Ialomița care prezintă informații generale referitoare la condițiile concesiunii, condițiile generale ale concesiunii, condițiile de valabilitate pe care trebuie să le întrunească ofertele de concesionare, precum și clauzele referitoare la încetarea Contractului de Concesiune.
2. **Oferta** – semnifică oferta depusă de Concesionar ca urmare a publicării de către Concedent a anunțului de licitație și a documentației de atribuire, cuprinzând și Caietul de Sarcini.
3. **Bunuri de retur** – Bunuri de retur sunt bunurile care fac obiectul concesiunii precum și cele care rezultă în urma investițiilor propuse și oferite de concesionar și acceptate de către concedent precum și cele impuse prin caietul de sarcini. Acestea revin de plin drept, gratuit și libere de orice sarcini concedentului la încetarea Contractului de Concesiune.
4. **Bunuri proprii** - Bunurile care la încetarea Contractului de Concesiune rămân în proprietatea Concesionarului. Sunt bunuri proprii bunurile care au aparținut Concesionarului și au fost utilizate de către acesta pe durata Concesiunii.
5. **Zile** - desemnează, dacă nu se prevede altfel, zilele calendaristice, iar orice termen convenit pe zile se calculează „zi cu zi” fără întrerupere, după sistemul inclusiv, cu includerea zilei de început și a celei în care se împlinește termenul, indiferent dacă este sau nu este o zi lucrătoare ori dacă băncile sunt ori nu sunt active și indiferent de

- orice sărbătoare legală sau religioasă.
6. **Forța majoră** - desemnează acel eveniment imprevizibil, insurmontabil și exterior activității Părților, intervenit pe parcursul executării contractului, care împiedică singur (fără concursul unor alți factori), partea sau părțile să-și îndeplinească parțial sau total obligațiile asumate prin contract și neexigibile la data ivirii evenimentului. Sunt considerate a fi cazuri de forță majoră (fără limitare la exemplele descrise): catastrofe naturale sau alte evenimente (cutremur, inundații, furtuni, trăsnete, incendii, explozii), evenimente sociale (război, revolte, greve ilegale, acte de sabotaj). Nu sunt considerate cazuri de forță majoră: actul sau refuzul de a emite un act al unei autorități publice, indiferent de motiv chiar și în situația unui abuz, blocajul financiar.
 7. **Cazul fortuit** - desemnează acea împrejurare internă, previzibilă în mod obiectiv, care își are cauza în câmpul de activitate a celui chemat să răspundă, fiind intrinsecă lucrurilor acestuia, împrejurare care nu este imputabilă părții.
 8. **Încălcarea Contractului** - desemnează oricare din actele sau faptele (comisiunea sau omisiunea) prin care una din Părțile Contractului sau persoanele pentru care una din Părți este ținută să răspundă, nu execută sau execută necorespunzător sau întârzie executarea oricărei obligații contractuale proprii sau împiedică executarea obligației celeilalte Părți, cu excepția situațiilor în care își exercită cu bună credință un drept contractual sau este prezentă o cauză de exonerare reglementată în acest Contract.
 9. Prin **interes național sau local**, în sensul prezentului contract de concesiune, se înțelege o împrejurare externă cu caracter excepțional, prin care se impune realizarea unor obiective de interes național, județean și local.
 10. **An concesiune:** perioada de 12 luni cuprinsă între data semnării contractului și data corespunzătoare anului următor.
 11. **Exercițiu financiar:** Perioada cuprinsă între 01 ianuarie- 31 decembrie a fiecărui an.

II. Obiectul contractului de concesiune

Art. 1

(1) Obiectul Contractului este Concesionarea bunurilor proprietate publică aferente obiectivului de investiții „Proiect de dezvoltare regională Alexeni”, bunuri înregistrate în inventarul domeniului public al județului Ialomița, conform prevederilor Ordonanței de Urgență a Guvernului nr.57/2019 privind Codul Administrativ, identificate cu numerele cadastrale și numerele de carte funciară: 247 – CF 20213, 248- CF 20211, 250-CF 20212, 251-CF 20214,

(2) Bunurile sunt amplasate pe un teren în suprafață totală de 3.477.177 mp, situat în intravilanul și extravilanul comunei Alexeni și cuprind teren arabil, construcții, curți, teren neproductiv și pădure.

(3) Bunurile ce fac obiectul Concesiunii vor fi folosite de către Concesionar, în schimbul unei redevențe, astfel cum este prevăzut la capitolul III de mai jos pentru obiectivul de investiții Proiect de dezvoltare regională Alexeni ce include construcția și operaționalizarea următoarelor componente:

- Aeroport care să funcționeze ca aeroport comercial pentru pasageri având facilitare pentru transport de marfă (cargo) și operațiuni de aviație generală și de afaceri și după caz:
- Centru de instruire sintetică pentru piloți - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320 sau Boieng 737, precum și alte tipuri de aeronave;

- Hangar de mentenanță de nivel complex pentru aeronave și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc.

(4) Toate activitățile în care vor fi exploatate bunurile care fac obiectul Concesiunii vor avea ca scop construcția, dotarea, darea în folosință și funcționarea componentelor menționate la punctul (3).

Art. 2

(1) **Predarea-primirea bunurilor** care fac obiectul Concesiunii se va efectua în termen de **15 zile** de la încheierea contractului și va fi consemnată într-un proces verbal încheiat între părți, care va constitui anexă la prezentul Contract, devenind parte integrantă din acesta. Încheierea procesului verbal între părți se va face în prezența unui reprezentant al primăriei pe raza căreia se află bunurile concesionate.

- a) Concesionarul va fi înștiințat de către concedent de data semnării procesului verbal în termen de maxim 30 de zile.
- b) În cazul în care după semnarea contractului de concesiune, Concesionarul sau un reprezentant/împuțernicit al acestuia nu se prezintă sau refuză să semneze procesul verbal de predare-preluare a bunurilor se va aplica procedura reglementată de punctul III.14 din caietul de sarcini, anexă la prezentul contract.
- c) În caz de neprezentare a Concesionarului sau reprezentantul împuțernicit al acestuia, la procesul de predare-preluare a bunurilor datorită rezilierii contractului, procesul verbal va fi semnat în lipsă, bunurile trecând în administrarea Consiliului Județean Ialomița, libere de orice sarcini, procesul verbal fiind opozabil Concesionarului.
- d) În mod similar se procedează și în cazul refuzării semnării procesului verbal de către Concesionar sau reprezentantul împuțernicit al acestuia.
- e) Procesul verbal se întocmește în 3 (trei) exemplare și se transmite Concesionarului și Primăriei unde este înregistrat Contractul de Concesiune în termen de 5 zile de la semnarea acestuia.

(2) Descrierea obiectului contractului, a condițiilor și obiectivelor concesiunii sunt stabilite în Caietul de sarcini anexat prezentului contract ca Anexa nr. 1. Caietul de sarcini și documentația de atribuire reprezintă parte integrantă a contractului, condițiile sale fiind acceptate integral de către concesionar. Caietul de sarcini are caracter obligatoriu, clauzele sale completându-se cu cele convenite de părți în prezentul contract.

(3) Contractul de concesiune încheiat în scris și înregistrat la primăria pe raza căreia se află bunurile proprietate publică ce fac obiectul concesiunii și constituie titlu executoriu pentru plata redevenței la termenele și în modalitățile stabilite în contract.

(4) Categoriile de bunuri ce vor fi utilizate de concesionar în derularea Concesiunii sunt următoarele:

- Bunuri de retur care revin de plin drept, gratuit și libere de orice sarcini Concedentului, la încetarea Contractului de Concesiune, constând în terenul cu o suprafață totală de 3.477.177 mp și bunurile rezultate în urma obiectivului de investiții Proiect de dezvoltare regională Alexeni.
- Bunuri proprii care la expirarea contractului de concesiune rămân în proprietatea concesionarului.

(5) Concesionarul are interdicția de a subconcesiona bunurile care fac obiectul Concesiunii.

III. Termenul contractului de concesiune

Art. 3

- (1) Durata Concesiunii este de 49 de ani, începând de la data semnării contractului.
- (2) Durata Contractului de concesiune poate fi prelungită prin legi speciale, conform prevederilor OUG nr. 57/2019 privind Codul Administrativ.

IV. Redevența

Art. 4

- (1) Redevența este în cuantum de _____ lei astfel cum a fost oferată în formularul de ofertă.
- (2) **Valoarea redevenței** plătită pe an de către Concesionar **va fi de 10%** din valoarea redevenței pe an oferată de Concesionar în formularul de ofertă, până la finalizarea lucrărilor de execuție pentru obiectivele investiționale ale Proiectului de dezvoltare regională Alexeni, dar nu mai mult de 6 ani pentru investiția în Aeroportul de importanță regională.
- (3) Dacă la sfârșitul perioadei stabilite de 6 ani, Concesionarul nu va finaliza investiția (finalizarea lucrărilor de execuție la investiția de bază - *Aeroport care să funcționeze ca aeroport comercial pentru pasageri având facilitate pentru transport de marfă (cargo) și operațiuni de aviație generală și de afaceri*) care a făcut obiectul Contractului de Concesiune, Concesionarul va plăti Concedentului întreaga valoare a redevenței pentru această perioadă.
- (4) După încheierea contractului de concesiune Concesionarul are obligația ca pentru restul de 90% din valoarea redevenței pe anul în curs, să constituie garanție pentru această sumă printr-un instrument de garantare emis de o instituție de credit din România sau din alt stat sau de o societate de asigurări, în condițiile legii, autorizată să emită asemenea garanții pe teritoriul Uniunii Europene sau (pentru celelalte societăți) cotate cel puțin cu ratingul BBB-/Baa3 sau echivalent, **termenul de constituire a garanției fiind același ca la plata redevenței conform art.5 alin.(1).**
- (5) Garanția pentru suma echivalentă restului de 90% din valoarea redevenței pe anul în curs va fi irevocabilă și va prevedea că plata sumei datorate de Concesionar se va executa necondiționat, respectiv la prima cerere a Concedentului, pe baza declarației acestuia cu privire la culpa Concesionarului.
- (6) Instrumentul de garantare va fi întocmit pentru suma aferentă primului an de concesiune, la valoarea de 90% din valoarea redevenței oferate, urmând a fi prelungită anual și actualizată cu valoarea de 90% din redevența corespunzătoare fiecărui an. Valabilitatea instrumentului de garantare încheiat pentru ultimul an va fi de 14 luni.
- (7) Redevența datorată de concesionar se indexează anual, cu indicele prețurilor de consum comunicat de Institutul Național de Statistică, corespunzător lunii semnării contractului, din anul respectiv.
- (8) Redevența pe care Concesionarul trebuie să o plătească Concedentului, odată ce aeroportul va fi operațional va reprezenta 6% din totalul veniturilor anuale brute înregistrate de aeroport dar nu mai puțin de _____ lei/an, astfel cum a fost oferată în formularul de ofertă actualizată cu indicele prețului de consum la nivelul anului de concesiune. Același procent de 6% din veniturile brute pentru constituirea redevenței se aplică și pentru veniturile anuale brute înregistrate din funcționarea centrului de instruire sintetică pentru piloți – simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320 și hangarului de mentenanță de nivel complex și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc, după darea lor în folosință, dacă este cazul.

V. Plata redevenței

Art. 5

(1) Plata redevenței se face de către Concesionar în contul nr. **IBAN RO89TREZ39121A300530XXXX deschis la Trezoreria Municipiului Slobozia**, în primele **3 luni ale fiecărui an de concesiune**, în condițiile prevăzute la art. 4 din prezentul contract, pe baza facturii emise de Concedent.

(2) Garanția precizată anterior va putea fi executată de concedent în situația în care contractul de concesiune se reziliază înainte de finalizarea investiției concesionarului,

(3) În al 7-lea an de concesiune, redevența va fi plătită la valoarea ofertată actualizată cu indicele prețului de consum comunicat de INS calculată până la data de 31 decembrie a anului respectiv proporțional cu perioada ramasa până la sfârșitul anului calendaristic, urmând să fie achitată în 2 tranșe egale până la data 30 iunie și 31 octombrie.

(4) Începând cu anul al 8-lea de concesiune redevența menționată la art.4 alin. (8) din contract va fi stabilită după comunicarea veniturilor înregistrate de concesionar din exploatarea investiției în anul fiscal anterior, respectiv 6% din totalul veniturilor anuale brute înregistrate, urmând să fie achitată în 2 tranșe egale până la data 30 iunie și 31 octombrie.

(5) Neplata redevenței în termen de **30 de zile** de la împlinirea termenului prevăzut la alin. (1) atrage după sine transmiterea de către Concedent a unei somații de plată, către Concesionar.

(6) Dacă în termen de **15 zile** de la transmiterea somației de plată, Concesionarul nu a efectuat plata, atunci contractul este reziliat de plin drept fără a fi nevoie de nicio altă formalitate sau de intervenția unei instanțe judecătorești, prezenta clauză echivalând unui pact comisoriu conform art. 1553 din Codul Civil și se procedează la revenirea bunurilor la dispoziția Concedentului fără nicio obligație a acestuia față de Concesionar.

(7) Concesionarul rămâne obligat și după rezilierea contractului la plata redevenței datorate până la momentul retragerii Concesiunii, precum și la plata de penalități de întârziere calculate potrivit art. 15 din prezentul contract datorate până la plata integrală a sumelor din concesiune.

(8) Nu se admite achitarea redevenței de terțe persoane juridice, în numele concesionarului.

VI. Documentele contractului

Art. 6

(1) Fac parte integrantă din prezentul Contract:

- Anexa nr. 1 – Documentația de atribuire a concesiunii care cuprinde și caietul de sarcini
- Anexa nr.2 - Oferta Concesionarului;
- Anexa nr. 3 - Procesul - Verbal de predare a obiectului Concesiunii;
- Anexa nr. 4 - Titlul de garanție constituit printr-un instrument de garantare emis în condițiile legii de o societate bancară sau o societate de asigurări;
- Anexa nr. 5 – Bunuri proprii ale Concedentului.

VII. Drepturile părților

Art. 7 Drepturile Concesionarului

(1) Concesionarul are dreptul de a exploata în mod direct, pe riscul și pe răspunderea sa, bunurile ce fac obiectul Contractului de Concesiune, potrivit obiectivelor stabilite de către Concedent.

(2) Concesionarul are dreptul de a folosi și de a culege fructele, respectiv produsele bunurilor care fac obiectul Concesiunii, potrivit naturii bunurilor și obiectivelor stabilite de părți prin prezentul Contract.

(3) Concesionarul are dreptul de a primi bunurile concesionate la termen și în condițiile stabilite de prezentul Contract.

(4) Concesionarul are dreptul de a utiliza pentru construcția componentelor Proiectului de dezvoltare regională Alexeni întreaga suprafață de teren concesionată (teren liber și construcții) ce formează bunurile concesionate și de a decide asupra amplasării construcțiilor aferente, funcție de soluțiile furnizate prin proiectele tehnice elaborate pentru componentele proiectului.

(5) Concesionarul are dreptul de a decide asupra soluțiilor arhitecturale ale construcțiilor proiectului de dezvoltare regională Alexeni.

(6) Concesionarul are dreptul de a depune toate demersurile necesare pentru a sesiza intenția de executare a unor construcții necorespunzătoare și care nu respectă regimul de înălțime pe terenul învecinat suprafeței pe care se va implementa proiectul de dezvoltare și de a solicita la organele competente interzicerea autorizării executării construcțiilor necorespunzătoare (din punct de vedere al proximității față de aeroport, astfel cum este prevăzut în Regulamentul de Urbanism și/sau care nu respectă regimul de înălțime) în vecinătatea terenului de la Alexeni pe care se va desfășura infrastructura aeroportuară prevăzută în proiectul investițional.

(7) Concesionarul are dreptul de a închiria bunurile proprietate publică concesionate, aferente obiectivului de investiții Proiectului de dezvoltare regională Alexeni, cu respectarea prevederilor legale în vigoare și doar dacă activitățile de închiriere servesc dezvoltării și funcționării obiectivelor proiectului de dezvoltare regională Alexeni.

(8) Concesionarul are dreptul de a încasa veniturile rezultate în urma funcționării componentelor proiectului de dezvoltare regională Alexeni, ulterior dării lor în folosință.

Art. 8 Drepturile Concedentului

(1) Concedentul are dreptul să inspecteze bunurile concesionate, verificând respectarea obligațiilor asumate de Concesionar prin prezentul Contract și conform ofertei depuse de acesta, precum și modul în care este satisfăcut interesul public.

(2) Concedentul are dreptul să verifice stadiul de realizare a investițiilor, verificând respectarea obligațiilor asumate de Concesionar.

(3) Concedentul are dreptul să verifice în perioada derulării Contractului de Concesiune modul în care sunt respectate clauzele acestuia de către Concesionar. Verificarea bunurilor concesionate se va efectua numai cu notificarea prealabilă a Concesionarului și în prezența reprezentantului acestuia, cu excepția cazurilor când Concesionarul își dă acordul în scris, cu privire la verificarea în absența sa sau când aceasta are rolul de constatarea situației de fapt reclamate, în scris, de Concesionar.

(4) Concedentul are dreptul să modifice în mod unilateral partea reglementară a Contractului de Concesiune, cu notificarea prealabilă a Concesionarului, din motive excepționale legate de interesul național sau local, după caz. În cazul în care modificarea unilaterală a contractului de concesiune îi aduce un prejudiciu, concesionarul are dreptul să primească fără întârziere o justă despăgubire.

(5) Concedentul are toate drepturile corelative obligațiilor asumate expres de către Concesionar ori care îi revin acestuia în temeiul unei dispoziții legale în vigoare la data intrării în vigoare sau executării prezentului Contract.

(6) La încetarea contractului de concesiune prin ajungere la termen, Concedentul are dreptul să își manifeste intenția de a dobândi unele bunuri ale Concesionarului și de a solicita acestuia încheierea unui/unor contracte de vânzare-cumpărare cu privire la aceste bunuri.

VIII. Obligațiile părților

Art. 9 Obligațiile Concesionarului

(1) Concesionarul are obligativitatea asigurării exploatării în regim de continuitate, eficacitate și permanență a bunurilor concesionate, pe toată durata Contractului, potrivit obiectivelor stabilite de către Concedent.

(2) Concesionarul este obligat să exploateze în mod direct bunurile care fac obiectul Concesiunii, să folosească bunurile concesionate în scopul pentru care au fost concesionate – Proiect de dezvoltare regională Alexeni, după cum s-a prezentat în oferta depusă la licitația publică în condițiile stabilite prin Contract. Schimbarea destinației bunurilor duce la pierderea Concesiunii.

(3) În termen de cel mult 60 zile de la data semnării Contractului de Concesiune, Concesionarul este obligat să constituie o garanție în condițiile prevăzute la capitolul IX. Garanția de bună execuție. Din această sumă sunt reținute, dacă este cazul, penalitățile și alte sume datorate concedentului de către Concesionar, în baza Contractului de Concesiune de bunuri proprietate publică.

(4) Concesionarul are obligația de a constitui garanție pentru restul de 90% din valoarea redevenței pe anul în curs, în condițiile prevăzute la art. 4 din prezentul Contract.

(5) Concesionarul are obligația să plătească redevența la termenul și în condițiile prevăzute la cap. III și penalitățile/majorările calculate de concedent în caz de nerespectare a termenelor de plată.

(6) Concesionarul are obligația de a dezvolta componentele Proiectului de dezvoltare regională Alexeni, pentru care îi revine obligația de a obține toate aprobările, avizele și autorizațiile necesare realizării investițiilor și desfășurării activităților, în conformitate cu prevederile legale. Finanțarea obiectivului de investiții Proiect de dezvoltare regională Alexeni astfel cum a fost menționat la art. 1, alin. (3) este sarcina exclusivă a Concesionarului. Concesionarul are obligația de a executa lucrările necesare funcționării componentelor Proiectului de dezvoltare regională Alexeni pe cheltuiala proprie.

(7) Concesionarul va suporta cheltuielile necesare proiectării, construirii, exploatării și întreținerii componentelor obiectivului de investiții ce vor fi construite pe terenul ce face obiectul Contractului de Concesiune.

(8) Concesionarul va realiza documentațiile tehnice: proiect arhitectură, documentații urbanistice, proiect tehnic, detalii de execuție, raport de mediu și orice alte documentații necesare realizării Proiectului de dezvoltare regională Alexeni pe cheltuiala sa.

(9) Concesionarul va suporta toate costurile ocazionate de obținerea aprobărilor de construcție, amenajare, mediu etc.

(10) Concesionarul va avea în vedere la exploatarea bunurilor concesionate respectarea și îndeplinirea următoarelor cerințe:

- Obținerea tuturor autorizațiilor, avizelor și reglementărilor cerute de lege pentru realizarea componentelor Proiectului de dezvoltare regională Alexeni pe cheltuiala proprie;
- Construcția, dotarea, amenajarea și operaționalizarea aeroportului comercial pentru pasageri cu facilitare de transport marfă (cargo) și operațiuni de aviație generală și de afaceri;
- Desfășurarea activităților aeroportuare pe aeroportul devenit funcțional;
- Construcția, dotarea, amenajarea și asigurarea funcționării centrului de instruire sintetică pentru piloți - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320, dacă este cazul;

- Construcția, dotarea, amenajarea și asigurarea funcționării hangarului de mentenanță de nivel complex pentru aeronave și a centrului de pregătire tehnico-ingeresc, dacă este cazul;
- Securitatea lucrărilor efectuate și protecția mediului pe perioada construcției componentelor proiectului investițional.

(11) Desfășurarea activităților specifice pentru exploatarea bunurilor concesionate trebuie să asigure:

- Construcția, dotarea, amenajarea și operaționalizarea componentelor proiectului de dezvoltare regională Alexeni în interesul concesionarului și a comunității locale;
- Protejarea domeniului public a Consiliului Județean Ialomița și punerea în valoare a acestuia;
- Protecția și conservarea mediului natural și construit în conformitate cu reglementările legale în vigoare;
- Protecția sănătății și igienei publice în conformitate cu reglementările specific în vigoare.

(12) Concesionarul are obligația asigurării personalului care va fi implicat în dezvoltarea obiectivelor investiționale și în funcționarea acestora.

(13) Concesionarul se obligă să folosească bunul concesionat cu prudența și diligența unui bun proprietar, conform obiectivelor concedentului, fără a diminua în orice mod potențialul și valoarea socio-economică a bunurilor oferite în Concesiune.

(14) Concesionarul este obligat să continue exploatarea bunurilor în noile condiții stabilite de concedent, în mod unilateral, potrivit art. 8, punctul (5) din prezentul Contract de Concesiune, fără a putea solicita încetarea acestuia, dacă este posibilă continuarea exploatării acestora cu aceeași destinație pentru care au fost concesionate. În cazul de modificarea unilaterală a Contractului de Concesiune îi aduce un prejudiciu, Concesionarul are dreptul să primească fără întârziere o justă despăgubire. În caz de dezacord între Concedent și Concesionar cu privire la suma despăgubirii, aceasta va fi stabilită de către instanța judecătorească competentă. Dezacordul nu exclude îndeplinirea obligațiilor contractuale de către Concesionar.

(15) Concesionarul va realiza investițiile în valoare de minim _____ lei, pe perioada specificată în oferta depusă.

(16) În cazul în care Concesionarul sesizează existența unor cauze sau iminența producerii unor evenimente de natură să conducă la imposibilitatea exploatării bunurilor concesionate, va notifica de îndată acest fapt Concedentului, în vederea luării măsurilor ce se impun pentru asigurarea continuității exploatării bunurilor.

(17) Concesionarul nu va întreprinde niciun alt fel de activitate în legătură cu bunurile concesionate, decât cu aprobarea prealabilă a Concedentului și doar dacă activitatea în cauză nu contravine obiectului concesiunii.

(18) Concesionarul va plăti toate taxele, spezele și alte comisioane aferente Concesiunii pe întreaga durată a prezentului Contract.

(19) Concesionarul are obligația de a comunica concedentului și să solicite acestuia să intervină în cazurile în care este tulburat de terți în exploatarea bunurilor concesionate doar în legătură directă cu dreptul de proprietate publică asupra bunurilor concesionate.

(20) Concesionarul are obligația de a nu subconcesiona bunurile ce fac obiectul concesiunii.

(21) Concesionarul este obligat să nu constituie garanții reale asupra bunurilor ce fac obiectul Concesiunii.

(22) Obligațiile asumate prin prezentul Contract se completează cu obligațiile asumate de către concesionar prin oferta care este parte integrantă a Contractului.

(23) Concesionarul va respecta condițiile de exploatare a concesiunii și obiectivele de ordin economic, financiar, social și de mediu, începând de la preluarea bunurilor până la încetarea contractului de concesiune, respectiv refacerea cadrului natural după realizarea lucrărilor de orice fel (investiție, organizare de șantier, intervenție, exploatare, demolare etc.) și menținerea acestuia în condiții normale, utilizarea de echipamente nepoluante pentru mediul ambiant și lipsite de riscuri pentru personalul de exploatare și întreținere, precum și pentru așezările umane.

(24) Concesionarul va depune toate diligențele necesare asigurării în bune condiții a funcționării aeroportului, odată ce acesta va fi operațional, precum și a celorlalte componente ale Proiectului de dezvoltare regională Alexeni.

(25) Concesionarul are obligația de a executa lucrările de construire în termenul stabilit prin autorizația de construire pentru obiectivele de investiții ale Proiectului de dezvoltare regională Alexeni. Concesionarul va respecta specificațiile tehnice stabilite prin documentațiile de urbanism.

(26) Concesionarul este obligat ca la finalizarea lucrărilor de execuție ale obiectivelor prevăzute în proiectul de dezvoltare regională Alexeni să prezinte Concedentului procesul verbal de recepție a lucrărilor executate; la recepția lucrărilor vor fi invitați și reprezentanți ai Concedentului, din personalul de specialitate (tehnic, urbanism).

(27) Concesionarul este obligat să pună la dispoziția organelor de control ale Concedentului toate evidențele și informațiile solicitate, legate de obiectul Concesiunii.

(28) Concesionarul va lua toate măsurile necesare pentru ca prin lucrările realizate să nu afecteze proprietățile vecine; Concesionarul este direct răspunzător pentru defecțiunile/degrădarile/distrugerile și alte asemenea și va suporta exclusiv prejudiciile create.

(29) Concesionarul este obligat să respecte condițiile de mediu impuse de protecția mediului. Concesionarul va respecta prevederile OUG nr. 195/2005 privind protecția mediului, cu modificările și completările ulterioare, sau a altor prevederi legale în vigoare.

(30) Concesionarul este obligat să asigure condițiile de siguranță în exploatare ale obiectivelor investiției.

(31) Concesionarul este obligat ca pe durata exploatării bunurilor ce fac obiectul concesiunii și realizării investițiilor să respecte condițiile privind protecția muncii.

(32) Concesionarul are obligația întreținerii bunurilor rezultate în urma investițiilor impuse prin caietul de sarcini, pe întreaga perioadă a derulării Contractului de Concesiune (lucrări de întreținere, curățenie, dezapezire etc).

(33) În condițiile încetării Contractului de Concesiune de bunuri proprietate publică din alte cauze decât prin ajungere la termen, forță majoră sau caz fortuit, Concesionarul este obligat să asigure continuitatea exploatării bunului proprietate publică, în condițiile stipulate în contract, până la preluarea acestora de către Concedent.

(34) La încetarea contractului prin ajungere la termen, Concesionarul este obligat să restituie Concedentului, în deplină proprietate, bunurile de retur, în mod gratuit și libere de orice sarcini. La finalizarea termenului concesiunii, părțile vor stabili de comun acord modalitatea de utilizare în continuare a bunurilor de către proprietarul investiției și modul de exploatare în continuare a bunurilor care au rezultat în urma investițiilor.

(35) Concesionarul are obligația să respecte legile române pe toată durata Concesiunii în toate acțiunile pe care le întreprinde pentru realizarea Contractului.

(36) Concesionarul are obligația de a înscrie în cartea funciară dreptul de concesiune dobândit pe cheltuiala sa.

Art. 10 Obligațiile Concedentului

- (1) Concedentul este obligat să pună la dispoziția Concesionarului, de la data începerii Concesiunii, bunurile libere de orice sarcini, așa cum se prevede în Caietul de sarcini.
- (2) Concedentul este obligat să nu îl tulbure pe Concesionar în exercițiul drepturilor rezultate din prezentul Contract de Concesiune.
- (3) Concedentul nu are dreptul să modifice unilateral Contractul de Concesiune, exceptând situația prevăzută la art.8 alin (5) sau alte situații prevăzute expres de lege.
- (4) Concedentul este obligat să notifice Concesionarului apariția oricăror împrejurări de natură să aducă atingere drepturilor Concesionarului.

IX. Încetarea/rezilierea contractului de concesiune

Art. 11

(1) Prezentul Contract încetează în următoarele situații:

- a) în cazul nerealizării obiectului Concesiunii sau prin schimbarea destinației bunurilor concesionate;
- b) în cazul nerealizării programului de investiții angajate de Concesionar prin oferta depusă;
- c) la expirarea duratei stabilite în Contractul de Concesiune, dacă Părțile nu hotărăsc prelungirea contractului în condițiile prezentate mai sus la articolul 3, alin (2).
- d) în cazul în care interesul național sau local o impune, prin denunțarea unilaterală de către Concedent, în baza unei notificări prealabile semnată de președintele Consiliului Județean Ialomița, menționând motivele care au determinat această măsură. Notificarea de denunțare unilaterală a Contractului duce la încetarea de drept a Concesiunii la data comunicării acesteia, nefiind necesară nicio altă formalitate sau cerere adresată instanțelor judecătorești. În acest caz, Concedentul va plăti o despăgubire justă și prealabilă constând în contravaloarea investițiilor realizate de Concesionar cu acordul expres al Concedentului și neamortizate. În caz de dezacord cu privire la cuantumul despăgubirilor, acestea se vor stabili de către Tribunalul în cărui rază teritorială se află Concedentul. Acest dezacord nu dă dreptul și nu permite în niciun caz Concesionarului să folosească bunul după primirea notificării de încetare unilaterală a Contractului.
- e) în cazul imposibilității obiective a concesionarului de a exploata bunurile concesionate prin renunțare, fără plata unei despăgubiri. Renunțarea la concesionarea bunurilor din partea Concesionarului, fără plata unei despăgubiri, la deteriorarea, dintr-o cauză de forță majoră, a bunurilor concesionate sau în cazul imposibilității obiective a Concesionarului de a exploata bunurile (imposibilitate dovedită cu acte de către Concesionar acceptată de Concedent). În acest caz Concesionarul va notifica Concedentul, în termen de 15 zile de la constatarea situației intervenite, despre imposibilitatea obiectivă de realizare a activității.
- f) prin dizolvarea, lichidarea ori falimentul persoanei juridice a Concesionarului.

(2) **Rezilierea contractului intervine:**

- a) în cazul nerespectării obligațiilor contractuale de către Concesionar, prin reziliere unilaterală de către Concedent, cu plata unei despăgubiri în sarcina Concesionarului și anume plata unei redevențe anuale la valoarea ofertată de Concesionar și a eventualelor penalități de întârziere aferente în sarcina Concesionarului cu o notificare prealabilă de 15 zile. Încălcarea oricăreia din obligațiile prevăzute la art. 9, a celor asumate prin Ofertă și/sau stabilite în Caietul de sarcini, precum și a altor obligații, astfel cum reies din prezentul Contract, dau dreptul Concedentului să declare Contractul reziliat de plin drept, fără a fi necesară nici o altă formalitate sau intervenție a unei instanțe judecătorești, fiind suficientă o adresă scrisă prin care se aduc la cunoștința

Concesionarului motivele încetării Contractului.

- b) în cazul nerespectării obligațiilor contractuale de către Concedent, prin rezilierea unilaterală a contractului de către Concesionar, cu plata de despăgubiri în sarcina concedentului cu o notificare prealabilă de 15 zile.
- c) în cazul în care Concesionarul nu exploatează bunurile în scopul în care au fost concesionate cu obligația pentru Concesionar de a plăti o sumă echivalentă unei redevențe anuale, la nivelul ofertat de Concesionar.

(3) În cazul nerespectării din culpă a obligațiilor asumate de către una dintre Părți prin Contractul de Concesiune sau a incapacității îndeplinirii acestora, cealaltă parte este îndreptățită să solicite tribunalului în a cărui raza teritorială se află sediul Concedentului să se pronunțe cu privire la rezilierea Contractului, cu plata unei despăgubiri, dacă părțile nu stabilesc altfel.

(4) La încetarea Contractului de Concesiune, bunurile care au făcut obiectul Concesiunii revin de drept în posesia Concedentului, fără nicio altă formalitate prealabilă. Concedentul, prin reprezentanții săi, va întocmi un proces-verbal prin care se va constata situația bunurilor de retur (a celor rezultate în urma realizării investițiilor aferente Proiectului de dezvoltare regională Alexeni) la data încetării Concesiunii și va decide asupra modalității de exploatare în continuare a acestor bunuri.

(5) Prevederile prezentului capitol se completează cu prevederile referitoare la încetarea Contractului de Concesiune din Caietul de sarcini.

X. Garanția de bună execuție

Art. 12

(1) În conformitate cu art. 9, punctul (3), Concesionarul are obligația ca în termen de 60 de zile de la data semnării Contractului de Concesiune, să constituie garanția de bună execuție a contractului, în cuantum de 10% din valoarea anuală a redevenței oferite. Suma depusă drept garanție va fi indexată, începând cu al doilea an contractual, cu indicele de inflație anual comunicat de Institutul Național de Statistică.

(2) Garanția de bună execuție se constituie printr-un instrument de garantare emis de o instituție de credit din România sau din alt stat sau de o societate de asigurări, în condițiile legii, autorizată să emită asemenea garanții pe teritoriul Uniunii Europene sau (pentru celelalte societăți) cotate cel puțin cu ratingul BBB-/Baa3 sau echivalent.

(3) Garanția de bună execuție va fi valabilă pe toată durata contractului și va rămâne în vigoare pe întreaga perioadă a Contractului.

(4) Din această sumă sunt reținute, dacă este cazul, redevența restantă și penalitățile de întârziere datorate concedentului de către concesionar, în baza Contractului de Concesiune și a dispozițiilor legale în vigoare.

(4) În momentul încălcării de către Concesionar a uneia din obligațiile care îi revin conform prezentului Contract, Concedentul, fără a aduce atingere celorlalte drepturi la despăgubiri prevăzute prin Contract sau care derivă din reglementările în vigoare, va fi îndreptățit să încaseze și să-și însușească sumele relevante din garanția de bună execuție. Concedentul va fi îndreptățit să execute garanția cu precădere în cazul nerespectării de către Concesionar a obligației de plată a redevenței precum și a celorlalte obligații financiare asumate prin Contract.

(5) După ce Concedentul își va fi exercitat dreptul de a executa în parte sau în totalitate garanția depusă de Concesionar, acesta din urmă, în termen de 15 zile, va reîntregi garanția până la nivelul inițial, în caz de executare parțială, iar în caz de executare a întregii garanții, Concesionarul va depune o nouă garanție în cuantumul stabilit inițial, în același termen prevăzut mai sus.

(5) În cazul în care Concesionarul nu se va conforma obligațiilor de mai sus, Concedentul va fi îndreptățit să rezilieze Contractul în condițiile prevăzute de articolul 11 alin.(2) litera a).

(6) Dacă Contractul va înceta ca urmare a unei cauze alta decât nerespectarea de către Concesionar a obligațiilor sale contractuale, Concedentul va elibera garanția, cu excepția situațiilor în care, conform Contractului, Concedentul va fi îndreptățit să rețină parte sau totalitatea garanției.

(7) Garanția va fi restituită la terminarea Contractului și a Concesiunii. La momentul încetării Concesiunii, din această sumă depusă ca garanție Concedentul va reține, dacă este cazul, penalitățile și/sau alte sume datorate către Concesionar, în baza contractului.

XI. Clauze contractuale referitoare la obligațiile de mediu între Concedent și Concesionar

Art. 13

(1) Responsabilitățile de mediu revin Concesionarului.

(2) Concesionarul trebuie să exploateze bunurile în conformitate cu normele de mediu impuse de legislația în vigoare, acesta fiind singurul responsabil pentru orice daună produsă terților sau pentru nerespectarea normelor în această materie.

(3) Concesionarul va lua toate măsurile necesare pentru respectarea tuturor prevederilor legale privind protecția mediului pe întreaga durată a prezentului Contract și pentru a obține toate aprobările și avizele necesare cerute de legislația de mediu pentru utilizarea bunurilor concesionate, efectuării investițiilor asumate, precum și alor activități strict aferente folosinței bunurilor concesionate.

XII. Declarații și garanții

Art. 14

(1) Concesionarul declară și garantează concedentului următoarele:

- a) Concesionarul este o societate comercială legal constituită sau un consorțiu/asociere de societăți comerciale legal constituit/(ă);
- b) Concesionarul are puteri depline și autoritatea să semneze prezentul contract, precum și să își asume și să respecte obligațiile prevăzute în contract;
- c) Concesionarul a întreprins toate diligențele și acțiunile necesare conform legilor în vigoare și documentelor sale statutare pentru a obține autorizarea semnării prezentului Contract, asumării și îndeplinirii obligațiilor prevăzute de acesta;
- d) Concesionarul deține capacitatea funcțională și financiară necesare derulării contractului și îndeplinirii obligațiilor asumate prin acesta asumându-și în totalitate riscurile contractului;
- e) Prezentul contract instituie obligații legale, întemeiate și deplin acceptate de Concesionar;
- f) Semnarea și derularea contractului, precum și îndeplinirea obligațiilor prevăzute de acesta nu vor intra în contradicție și nu vor avea ca rezultat încălcarea prevederilor documentelor statutare ale Concesionarului, a prevederilor unor contracte sau înțelegeri la care concesionarul este parte, sau a prevederilor legale în vigoare;
- g) Nu există nicio acțiune în justiție, proces aflat pe rol sau investigație judiciară sau extrajudiciară, în desfășurare sau iminentă, îndreptate împotriva Concesionarului care ar putea avea efect neîndeplinirea de către Concesionar a uneia dintre obligațiile asumate prin Contract, sau care ar putea afecta în orice mod derularea contractului conform obiectivelor Concedentului;

(2) Concesionarul va garanta și va apăra pe Concedent, inclusiv angajații și împuterniciții acestuia, împotriva oricăror reclamații, pretenții sau revendicări din partea unor terțe părți

precum și împotriva unor daune și/sau pagube, costuri și/sau cheltuieli ivite ca urmare a nerespectării de către Concesionar a legilor în vigoare și/sau a prevederilor prezentului Contract;

(3) Concesionarul va notifica de îndată Concedentului orice situații în urma cărora declarațiile și/sau garanțiile de mai sus nu mai pot fi susținute.

XIII. Răspunderea contractuală. Despăgubiri

Art. 15

(1) Nerespectarea în tot sau în parte, ori executarea necorespunzătoare de către Părțile contractante a obligațiilor cuprinse în prezentul contract atrage răspunderea contractuală a părții în culpă. Răspunderea contractuală naște obligația reparării întregului prejudiciu cauzat, precum și plata de daune interese, după caz.

(2) Concesionarul se află de drept în culpă în următoarele situații:

- a) Orice declarație sau garanție dată de Concesionar prin acest contract se dovedește a fi falsă sau de natură să inducă în eroare pe Concedent;
- b) Concesionarul grevează obiectul Concesiunii cu orice fel de sarcină;
- c) Subconcesionarea prezentului contract de către concesionar către un terț;
- d) Concesionarul abandonează obiectul Concesiunii fără înștiințarea prealabilă a Concedentului;
- e) Concesionarul nu își îndeplinește obligația de plată a redevenței conform art. 4 și/sau a oricărei obligații financiare asumate prin Contract;
- f) Concesionarul nu își îndeplinește obligația de constituire a garanției sau de reîntregire a acesteia în caz de execuție de către concedent;
- g) Concesionarul nu își recunoaște obligațiile asumate prin Contract.

(3) Părțile sunt de acord că Forța majoră exclude răspunderea contractuală pentru încălcarea Contractului, în condiții cumulative prevăzute la art. 20.

(4) Părțile recunosc, de asemenea, incidența exoneratoare de răspundere a evenimentelor, care constituie Cazuri fortuite, ivite pe parcursul executării prezentului Contract. Părțile sunt de acord că fapta terțului exclude încălcarea Contractului.

(5) Răspunderea Concedentului este exclusă în toate situațiile în care acesta exercită un drept contractual. Astfel Concesionarul nu-1 va ține răspunzător pe Concedent pentru limitări și pierderi sau lipsa câștigului în toate situațiile în care Concedentul intervine pentru apărarea dreptului de proprietate asupra bunurilor concesionate sau pentru asigurarea îndeplinirii obiectivelor Concesiunii.

(6) Pentru nerespectarea obligației impusă de art. 4 alin. (2), concesionarul va plăti penalizări de întârziere, de la scadență până în momentul plății, în cuantum de 0,15 % pentru fiecare zi de întârziere, stabilite în conformitate cu prevederile art. 1535 alin.(1), din Legea nr. 287/2009, privind Codul Civil.

(7) Nerespectarea de către Concesionar a oricăror obligații contractuale nonfinanciare (cu titlu de exemplu: efectuarea anumitor investiții etc.) obligă pe acesta la plata unei penalități de 0,1% calculate la valoarea redevenței anuale ofertată și indexată pentru fiecare zi de întârziere de la data împlinirii termenului de executare până la îndeplinirea efectivă și corectă a obligației.

(8) În cazul încetării anticipate a valabilității Contractului, prin reziliere din culpa Concesionarului, acesta va fi obligat, fără a lua în considerare alte drepturi sau măsuri reparatorii aflate la dispoziția Concedentului, la plata către Concedent a unei penalități egale cu:

- a) suma redevenței, a costurilor administrative și a costurilor proprii, pentru perioada

cuprinsă între data rezilierii și data preluării în posesia efectivă a Concedentului a bunurilor care au făcut obiectul Concesiunii;

b) orice alte costuri suportate de Concedent în legătură cu rezilierea contractului.

(9) Nerespectarea de către Concesionar a obligației de predare a bunurilor concesionate, la expirarea duratei concesiunii, indiferent de cauză, fără a reprezenta o prelungire a duratei Concesiunii, obligă pe acesta la plata către Concedent a unei penalități de întârziere egale cu dublul redevenței calculate anual și a tuturor costurilor administrative și a celor proprii pentru fiecare lună sau partea din lună în care acesta continuă să folosească bunurile concesionate.

(10) Denunțarea unilaterală a contractului, altfel decât în condițiile stabilite de art. 11 atrage, de asemenea, plata de daune-interese din partea denunțatorului.

(11) Concedentul nu va putea fi obligat la plata vreunei despăgubiri pentru prejudiciile suferite de Concesionar cu excepția a situațiilor prevăzute la art. 11, alin. (1) litera d).

(12) Nerespectarea prevederilor contractuale în mod culpabil, să dreptul Concedentului, în condițiile art. 1553 alin. (2) partea finală din Codul Civil, să rezilieze de drept contractul, fără altă formalitate și fără intervenția instanțelor de judecată.

(13) Concedentul este exonerat de plata către concesionar de despăgubiri solicitate de către acesta în situația nerealizării obiectivului contractului, indiferent de natura cauzei.

XIV. Litigii

Art. 16

(1) Concedentul și Concesionarul vor încerca să soluționeze amiabil prin negociere, orice neînțelegere sau dispută care se poate ivi între ei în cadrul sau în legătură cu îndeplinirea contractului.

(2) Dacă după 30 zile de la începerea acestor tratative neoficiale, Concedentul și Concesionarul nu reușesc să rezolve în mod amiabil o divergență contractuală, soluționarea litigiilor apărute în legătură cu atribuirea, încheierea, executarea, modificarea și încetarea contractului de concesiune de bunuri proprietate publică, precum și a celor privind acordarea de despăgubiri se realizează potrivit Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004, cu modificările ulterioare. Acțiunea în justiție se introduce la secția contencios administrativ în a cărui jurisdicție se află sediul Concedentului.

XV. Modificarea contractului

Art. 17

(1) Concedentul poate modifica, unilateral, partea reglementară a prezentului Contract, cu notificarea prealabilă a Concesionarului, din motive excepționale legate de interesul național sau local, după caz.

(2) În cazul în care modificarea unilaterală a Contractului îi aduce un prejudiciu, Concesionarul are dreptul să primească o justă despăgubire. În caz de dezacord între Concedent și Concesionar cu privire la valoarea despăgubirii, aceasta va fi stabilită de instanța judecătorească competentă. Acest dezacord nu poate în niciun caz să permită Concesionarului să nu își execute obligațiile contractuale.

(3) Clauzele convenite în completare nu pot contraveni obiectivelor Concesiunii prevăzute în Caietul de sarcini.

(4) Orice modificare a contractului se va realiza prin acordul părților prin act adițional.

XVI. Decăderea din drepturi a concesionarului

Art. 18

(1) Decăderea din drepturi a Concesionarului echivalează cu retragerea concesiunii și are drept consecință încetarea contractului de concesiune din culpa Concesionarului. Decăderea din drepturi se pronunță de către instanța de judecată. Aceasta sancțiune se aplică în cazul când Concesionarul:

- a) nerespectarea culpabilă a prevederile Contractului de Concesiune în mod repetat;
- b) abandonează sau întrerupe activitățile legate de realizarea obiectului Concesiunii;
- c) alte situații care conduc la nerealizarea obiectului Concesiunii.

În situațiile prevăzute mai sus, Concedentul va transmite o somație scrisă Concesionarului, cu menționarea situațiilor care pot conduce la decăderea sa din drepturi. Prin somație se va acorda un termen pentru înlăturarea deficiențelor. În cazul în care situațiile se mențin și după expirarea acestui termen, se va sesiza instanța de judecată.

(2) Decăderea din drepturi a Concesionarului conduce la încetarea de drept a Contractului de Concesiune și obligă pe Concesionar la acoperirea tuturor prejudiciilor suportate de Concedent.

XVII. Răscumpărarea concesiunii

Art. 19

(1) Concedentul are posibilitatea, cu un preaviz de un an, de a răscumpăra Concesiunea după epuizarea a 2/3 din durata acesteia.

(2) Răscumpărarea Concesiunii se face când interese majore ale Consiliului Județean Ialomița o impun și se aprobă prin hotărâre a Consiliului Județean.

(3) Prețul răscumpărării se stabilește de comun acord între părți iar în caz de dezacord, Părțile se vor adresa instanței de judecată.

XVIII. Forța majoră

Art. 20

(1) Niciuna dintre Părțile contractante nu răspunde de neexecutarea la termen sau/și de executarea în mod necorespunzător - total sau parțial - a oricărei obligații care îi revine în baza prezentului Contract, dacă neexecutarea sau executarea necorespunzătoare a obligației respective a fost cauzată de forța majoră, astfel cum este definită în prezentul Contract.

(2) Forța majoră va putea fi invocată de către o Parte numai în condițiile în care sunt îndeplinite cumulativ cele de mai jos:

- a) Forța majoră este notificată în scris în termen de maxim 2 zile de la ivirea Forței majore, sau - dacă Forța majoră împiedică o comunicare scrisă - în termen de 1 zi de la încetarea efectelor Forței majore;
- b) Forța majoră este probată în termen de cel mult 15 de zile de la încetarea efectelor Forței majore prin document oficial emis de către o autoritate competentă;
- c) Partea care invocă Forța majoră nu înregistra obligații cu termen de executare depășit, indiferent dacă până la acea dată i-a fost ori nu i-a fost comunicată vreo notificare din partea contractantului;
- d) Partea care invocă Forța majoră a luat toate măsurile necesare și posibile în mod rezonabil pentru limitarea consecințelor negative ale Forței majore;
- e) Forța majoră este singura cauză ori cauza determinantă a neexecutării obligațiilor contractuale.

(3) Orice riscuri datorate unor evenimente de forță majoră sunt în sarcina Concesionarului.

XIX. Notificări

Art. 21

- (1) Orice corespondență sau notificare cu privire la prezentul Contract se va face în scris, prin scrisoare recomandată cu confirmare de primire, prin fax sau predată personal.
- (2) În cazul în care notificarea se face pe cale poștală, ea va fi transmisă, prin scrisoare recomandată, cu confirmare de primire și se consideră primită de destinatar la data menționată de oficiul poștal primitor pe această confirmare.
- (2) În cazul în care are loc o schimbare în adresa Părților (inclusiv număr de telefon sau de fax) așa cum sunt menționate în prezentul Contract, atunci fiecare Parte va notifica cealaltă Parte în acest sens în termen de 3 zile de la o asemenea schimbare. Data efectivă a oricărei corespondențe va fi data primirii, ce va fi dovedită de Partea căreia i s-a adresat corespondența respectivă.
- (3) Notificările verbale nu se iau în considerare de nici una dintre Părți, dacă nu sunt confirmate, prin intermediul uneia dintre modalitățile prevăzute la alineatele precedente.

XX. Alte clauze

Art. 22

- (1) Prezentul Contract a fost semnat în **trei (3) exemplare** originale în limba română (unul pentru fiecare Parte). Oricare Parte poate face aranjamentele necesare pentru a obține traduceri în altă limbă, legalizate, în cazul în care acestea sunt necesare în scopul înregistrării acestui Contract la cererea autorităților relevante. Părțile convin să accepte negocierea unui text contractual rezonabil pentru modificarea, suplimentarea ori substituirea oricăror asemenea prevederi nevalabile, ilegale sau neaplicabile cu prevederi legale, aplicabile și valabile, care să producă, pe cât posibil, rezultatul economic intenționat anterior de către părți.
- (2) Prezentul Contract, împreună cu anexele sale fac parte integrantă din cuprinsul său, reprezentând voința părților și înlătură orice altă înțelegere verbală dintre acestea, anterioară sau ulterioară încheierii lui.
- (3) În cazul în care Părțile își încalcă obligațiile lor, neexercitarea de partea care suferă vreun prejudiciu a dreptului de a cere executarea întocmai sau prin echivalent bănesc a obligației respective nu înseamnă ca ea a renunțat la acest drept al său.
- (4) Nicio prevedere a prezentului contract nu va fi interpretată în sensul constituirii unui parteneriat sau asociere în participațiune de către Părți.
- (5) Neexecutarea sau întârzierea de către oricare parte contractantă de a-și exercita anumite drepturi în cadrul prezentului contract, nu echivalează cu renunțarea la aceste drepturi sau cu o încurajare tacită a încălcării Contractului.
- (6) Prezentul contract este destinat exclusiv beneficiului părților semnatare; nici o clauză a acestui Contract nu va fi interpretată ca instituind drepturi sau obligații în sarcina altor persoane decât părțile Contractului, în afara de cazurile expres stipulate.
- (7) Încetarea prezentului Contract nu va avea ca efect degrevarea de obligații a părților în cazul în care, prin natura lor, obligațiile respective rămân în vigoare și după încetarea Contractului. De asemenea, părțile rămân răspunzătoare pentru orice fapte/ acte întreprinse de către o parte pe perioada desfășurării contractului ale căror rezultate care s-ar ivi după încetarea Contractului și care ar avea efecte prejudiciabile pentru cealaltă parte.
- (8) Prezentul Contract intră în vigoare la data semnării sale.

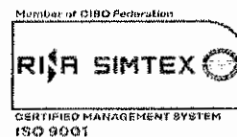
CONCEDENT

CONCESIONAR



ROMÂNIA

CONSILIUL JUDEȚEAN IALOMIȚA



Tel.: 0243 230200
Fax: 0243 230250

Slobozia - Piața Revoluției Nr. 1

web: www.cicnet.ro
e-mail: cji@cicnet.ro

Nr. 15624 din 23.07 2020
2020 R

REFERAT DE APROBARE

la proiectul de hotărâre privind concesionarea prin licitație a unor bunuri aparținând domeniului public al județului Ialomița pentru realizarea obiectivului de investiții „Proiect de dezvoltare regională Alexeni”

Prin proiectul de hotărâre supus dezbaterii se propune concesionarea prin licitație a unor bunuri aparținând domeniului public al județului Ialomița pentru realizarea obiectivului de investiții „Proiect de dezvoltare regională Alexeni”.

Județul Ialomița deține în domeniul public bunurile imobile ce au compus fostul „Aerodrom Alexeni”, constând în teren arabil și construcții. Aceste bunuri pot fi exploatate în vederea obținerii unor venituri cât mai mari și diverse de către unitatea administrativ teritorială Județul Ialomița.

Ansamblul bunurilor de pe amplasamentului fostului Aerodrom Alexeni dispune de o pistă betonată de 2.500 m lungime, cu o lățime de 80 m, bretele adiacente de 1.000 m, hangar și spații administrative.

Întreg ansamblul — clădiri administrative, dormitoare, pistă, hangar, magazii, depozite subterane, ce au făcut parte din cadrul unei unități militare — se întinde pe o suprafață de aproape 350 de hectare, din care 210 ha reprezintă teren arabil. Dintre toate construcțiile fostului aeroport, cel mai bine conservat este pista și rețelele aferente, însă vechile clădiri administrative sunt într-o stare de degradare avansată, multe din elementele structurale lipsesc sau sunt distruse.

În aerodrom există un hangar de aviație care nu este utilizat, având o suprafață utilă de 2.000 m², construit pe o platforma din beton.

Terenul, fostului aerodrom este racordat prin intermediul străzii Unității la Drumul Național 2A (Urziceni-Slobozia) și la intravilanul comunei Alexeni (2 km). De asemenea, terenul era racordat la rețeaua de căi ferate, linia este în prezent dezafectată.

Incinta aerodromului este împrejmuită parțial cu gard de sârma ghimpată, iar către str. Unității are poartă de acces auto și pietonală metalică și gard metalic. Str. Unității este parțial asfaltată, iar în rest neamenajată. Aleile de acces ale incintei sunt betonate, neîntreținute, stare vizuală satisfăcătoare. Utilitățile zonei: curent electric, canalizare tip decantoare, apa de la puțuri proprii.

Suprafața totală a terenului de la Alexeni (compus din cele 4 parcele) este de 3.477.177 mp, din care 2.100.000 mp reprezintă teren arabil iar 21.048,52 mp sunt ocupați de construcții. Cele 4 parcele au următoarea suprafață:

Consiliul Județean Ialomița



1000064225

- Tarla 32, parcelă C53, nr. cadastral 247 - suprafață 18.691 mp (din care 378,44 mp sunt ocupați de construcții);
- Tarla 40/1, parcelă N 182, nr. cadastral 248 - suprafață 42.305 mp (din care 181,8 mp sunt ocupați de construcții);
- Parcelă nr. cadastral 250 – suprafață 154.925 mp (din care 10.106,6 mp sunt ocupați de construcții);
- Tarla 29, parcela 147, nr. cadastral 251 – suprafață 3.261.256 mp (din care 10.381,68 mp sunt ocupați de construcții).

Potrivit art.173 alin.1 lit.c) din Ordonanța de Urgență nr.57/2019 privind Codul Administrativ, cu modificările și completările ulterioare, consiliul județean exercită atribuții privind administrarea domeniului public și privat al județului sens în care potrivit alin (4) lit.a) al aceluiași articol hotărăște darea în administrare, concesionarea, închirierea sau darea în folosință gratuită a bunurilor proprietate publică a județului, după caz, precum și a serviciilor publice de interes județean.

Art. 302 din Ordonanța de Urgență nr.57/2019 privind Codul Administrativ, cu modificările și completările ulterioare stipulează faptul că bunurile care sunt prevăzute prin lege sau care prin natura lor pot fi exploatate în vederea culegerii de fructe naturale, civile sau industriale și produse pot face obiectul concesiunii.

În acest sens prin proiectul de hotărâre prezentat se propune concesionarea bunurilor prin procedura licitației prevăzută de art. 314 din Ordonanța de Urgență nr. 57/2019 privind Codul Administrativ cu modificările și completările ulterioare.

Oportunitatea dezvoltării la Alexeni a unui Aeroport de importanță regională derivă și din necesitatea dezvoltării infrastructurii de comunicație pe arterele principale regionale și europene, a integrării zonei în care sunt amplasate bunurile de la Alexeni în sistemul global al fluxurilor, valorificând tehnologia de avangardă și tendințele moderne de dezvoltare a nodurilor de comunicație.

În perioada actuală, mixul între aviație și business reprezintă una dintre cele mai importante ingrediente ale creșterii afacerilor deoarece timpul a devenit cea mai importantă resursă a fiecărui om de afaceri. Prin aviație se economisesc timp, bani și energie.

Prin dezvoltarea unui aeroport la Alexeni apare posibilitatea să se utilizeze aviația generală pentru afaceri, cât și pentru petrecerea timpului liber. Activitatea aeroportuară va fi susținută prin dezvoltarea celorlalte două obiective investiționale care vin să susțină activitățile de instruire a personalului aeronautic navigant, activitățile de mentenanță a aeronavelor precum și instruirea personalului ingineresc și mecanic implicat în mentenanța aeronavelor.

Concesionarea bunurilor de la Alexeni pentru realizarea unui aeroport operațional reprezintă cea mai bună opțiune pentru realizarea de venituri mari. Activitățile comerciale care se desfășoară pe un aeroport cu trafic de pasageri se constituie în surse importante de venit pentru noul proiect de dezvoltare.

Astfel de activități comerciale (închiriere pentru spații comerciale în cadrul aeroportului) generatoare de venit, reprezentative în cadrul unui aeroport de pasageri nu se pot realiza pe un aeroport de tip cargo, unde nu există un flux de persoane. Centrul de instruire și centrul de mentenanță vor fi de asemenea generatoare de venituri din contravaloarea serviciilor de instruire și mentenanță oferite.

Destinația bunurilor ce fac obiectul concesiunii o reprezintă activitățile aeroportuare și de aviație generală: construirea unui aeroport care să funcționeze ca aeroport comercial pentru pasageri având facilitate pentru transport de marfă (cargo) și operațiuni de aviație generală și de afaceri, centru de instruire sintetică pentru piloți, hangarul de mentenanță de nivel complex pentru

aeronave și centrul de pregătire tehnico-ingineresc. Cele două componente ale proiectului investițional care vin în completarea aeroportului de importanță regională vor pune bazele unui centru important din punctul de vedere al transportului aerian și aeronauticii la nivel european.

Obiectivele investiției au în vedere:

- valorificarea mai eficientă a bunurilor aflate în proprietate publică;
- atragerea de investitori străini;
- generarea de noi locuri de muncă stabile care necesită și un nivel profesional ridicat;
- creșterea numărului locurilor de muncă;
- creșterea nivelului de instruire în domeniul aviației și aeronauticii;
- crearea unei infrastructuri de transport ce va favoriza dezvoltarea economică a întregii zone deservite: industrie, agricultura, turism, servicii etc.;
- atragerea de venituri suplimentare la bugetul local, prin taxe și impozite; atragerea de fonduri suplimentare la bugetul județean, rezultate în urma administrării optime a terenurilor, prin perceperea redevenței prevăzute în contractele de concesiune;
- creșterea posibilității de a călători mai mult.

Ținând cont de aceste argumente precum și de faptul că de-a lungul timpului la Consiliul Județean Ialomița au fost înregistrate mai multe solicitări cu privire la dezvoltarea unor proiecte investiționale în zona fostului aerodrom s-a luat decizia concesiunii bunurilor și s-au întocmit documentele necesare aprobării concesiunii, respectiv studiul de oportunitate care fundamentează această decizie, pe baza acestuia s-a realizat caietul de sarcini al concesiunii și documentația de atribuire cu respectarea condițiilor impuse de legislația în vigoare privind conținutul acestora.

Din studiul de oportunitate s-au desprins trei direcții de investiție respectiv:

- Aeroport de importanță regională Alexeni care să funcționeze ca aeroport comercial pentru pasageri având facilitate pentru transport de marfă (cargo) și operațiuni de aviație generală și de afaceri;
- Centru de instruire sintetică pentru piloți - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320;
- Hangar de mentenanță de nivel complex pentru aeronave și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc.

Principalele informații cu privire la concesiunea propusă sunt legate de durata estimată a concesiunii, nivelul minim propus al redevenței care va fi utilizat ca și preț de pornire la licitație, modalitatea de plată a redevenței, criteriile de atribuire ce vor fi utilizate în cadrul procedurii.

Durata estimată a concesiunii este propusă la 49 de ani, cu posibilitatea de prelungire potrivit prevederilor legale în vigoare, având în vedere că proiectul de dezvoltare regională propus presupune investiții considerabile fiind necesară o perioadă lungă pentru recuperarea acestora pe de o parte, iar pe de altă parte durata de amortizare pentru construcții aeroportuare se situează între 32 și 48 de ani.

Valoarea redevenței minime este propusă la valoarea de 4.108.276,51 lei/an.

Ca și **facilitate pentru potențialii ofertanți** în documentația de atribuire s-a stabilit că valoarea redevenței plătite pe an de către Concesionar va fi de 10% din valoarea redevenței pe an ofertată de Concesionar în formularul de ofertă, până la finalizarea lucrărilor de execuție pentru obiectivele investiționale ale „Proiectului de dezvoltare regională Alexeni”, dar nu mai mult de 6 ani pentru investiția în Aeroportul de importanță regională și nu mai mult de 3,5 ani pentru celelalte obiective (componente) ale „Proiectului de dezvoltare regională Alexeni”.

Dacă la sfârșitul perioadei stabilite de 6 ani, respectiv 3,5 ani, Concesionarul nu va finaliza investiția (finalizarea lucrărilor de execuție la investiția de bază) care a făcut obiectul Contractului de Concesiune, Concesionarul va plăti Concedentului întreaga valoare a redevenței pentru această perioadă.

După încheierea contractului de concesiune Concesionarul are obligația ca pentru restul de 90% din valoarea redevenței pe anul în curs, să constituie garanție pentru această sumă printr-un instrument de garantare emis de o instituție de credit din România sau din alt stat sau de o societate de asigurări, în condițiile legii, autorizată să emită asemenea garanții pe teritoriul Uniunii Europene sau (pentru celelalte societăți) cotate cel puțin cu ratingul BBB-/Baa3 sau echivalent.

Instrumentul de garantare va fi întocmit pentru suma aferentă primului an de concesiune, la valoarea de 90% din valoarea redevenței ofertate, urmând a fi prelungită anual și actualizată cu valoarea de 90% din redevența corespunzătoare fiecărui an.

Redevența pe care Concesionarul trebuie să o plătească Concedentului, odată ce aeroportul va fi operațional va reprezenta 6% din totalul veniturilor anuale brute înregistrate de aeroport dar nu mai puțin de valoarea ofertată în formularul de ofertă actualizată cu indicele de inflație la nivelul anului de concesiune.. Același procent de 6% din veniturile brute pentru constituirea redevenței se aplică și pentru veniturile anuale brute înregistrate din funcționarea centrului de instruire sintetică pentru piloți – simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320 și hangarul de mentenanță de nivel complex și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc, după darea lor în folosință.

Criteriile de atribuire aplicate pentru stabilirea ofertei câștigătoare :

F1. Nivelul redevenței _____	35 puncte
F2. Capacitatea economico-financiară a ofertanților _____	25 puncte
a) Planul de afaceri _____	10 puncte
b) Experiența similară _____	5 puncte
c) Cifra de afaceri _____	10 puncte
F3. Protecția mediului înconjurător	
– Plan de măsuri privind protecția mediului pe perioada investiției _____	5 puncte
F4. Condiții specifice impuse de natura bunului concesionat	
- Durata de dezvoltare a proiectului _____	35 puncte
TOTAL _____	100 puncte

- **F1** reprezintă **nivelul ofertat al redevenței** pentru concesionarea bunurilor proprietate publică aferente obiectivului de investiții proiect de dezvoltare regională Alexeni.
- **F2** reprezintă suma punctajelor acumulate pentru indicatorii de la punctele a), b) și c) de la criteriul 2
 - a) *Planul de afaceri privind investițiile pe perioada concesiunii*

Fiecare ofertant este obligat ca în cadrul ofertei depuse să prezinte un plan de afaceri ce va cuprinde descrierea proiectului și a investițiilor necesare, analiza pieței, planul financiar (proiecții financiare: prognoza veniturilor și cheltuielilor), planul operațional (analiza costurilor de operare și costurilor de întreținere).

b) Experiența similară

În cadrul ofertei depuse se vor prezenta documente justificative din care să reiasă experiența în derularea unor investiții similare cu cele care fac obiectul concesiunii.

c) Cifra de afaceri

Cifra de afaceri reprezintă totalitatea afacerilor unei societăți, evaluate la prețurile pieței sau suma totală a veniturilor din operațiuni comerciale efectuate de o firmă pe o perioadă de timp determinată. Se va lua în considerare la punctarea ofertei din perspectiva acestui factor, media cifrei de afaceri din bilanțurile contabile ale exercițiului financiar din ultimii 3 ani, prezentându-se în acest sens bilanțurile contabile aferente anilor 2017, 2018, 2019.

- **F3** se referă la prezentarea unui Plan de măsuri privind protecția mediului pe perioada investiției.
- **F4** se referă la anumite condiții specifice impuse de natura bunului concesionat și acestea vizează durata de dezvoltare a „Proiectului de dezvoltare regional Alexeni”. În acest sens se va prezenta graficul fizic de realizare a investiției de către ofertanți.

Luând în considerare importanța realizării acestei concesiuni pentru dezvoltarea economică și socială cel puțin a zonei de vest a județului, toate detaliile tehnice privind organizarea procedurii de licitație au fost prevăzute în detaliu în caietul de sarcini și în documentația de atribuire ce se constituie în anexe la proiectul de hotărâre.

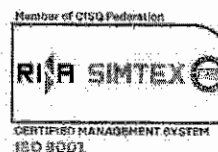
Constatând ca sunt îndeplinite condițiile de legalitate și de oportunitate, propun Consiliului Județean Ialomița adoptarea hotărârii în forma și conținutul prezentate în proiect.

PREȘEDINTE
VICTOR MORARU



ROMÂNIA

CONSILIUL JUDEȚEAN IALOMIȚA

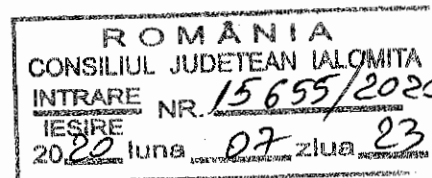


Tel.: 0243 230200
Fax: 0243 230250

Slobozia - Piața Revoluției Nr. 1

web: www.cicnet.ro
e-mail: cji@cicnet.ro

Direcția Achiziții și Patrimoniu



RAPORT

la proiectul de hotărâre privind concesionarea prin licitație a unor bunuri aparținând domeniului public al județului Ialomița, pentru realizarea obiectivului de investiții „Proiect de dezvoltare regională Alexeni”

În conformitate cu prevederile art.173, alin.(1), lit.c) și alin.(4), lit.a), art.297, alin.(1) coroborat cu prevederile art.302-art.331 din OUG.57/2019 privind Codul Administrativ – bunurile proprietate publică pot fi date în administrare, concesiune, închiriere sau darea în folosință gratuită după caz.

În anul 2017 în baza prevederilor H.G. nr. 428/09.06.2017 privind modificarea anexei nr. 10 la Hotărârea Guvernului nr. 1705/2006 pentru aprobarea inventarului centralizat al bunurilor din domeniul public al statului și pentru trecerea unor imobile din domeniul public al statului și din administrarea Ministerului Dezvoltării Regionale, Administrației Publice și Fondurilor Europene în domeniul public al județului Ialomița și prin H.C.J Ialomița nr. 156/29.09.2017 privind modificarea și completarea Anexei la Hotărârea Consiliului Județean Ialomița nr. 47 din 30.09.1999 privind însușirea inventarului bunurilor care alcătuiesc domeniul public al județului Ialomița în vederea actualizării acestuia, bunurile imobile ce au compus fostul „Aerodrom Alexeni” au fost înregistrate în inventarul domeniului public al județului Ialomița.

Bunurile imobile sus menționate, situate în comuna Alexeni, județul Ialomița, sunt identificate în următoarele cărți funciare: 20211 UAT Alexeni, 20212—UAT Alexeni, 20213 UAT Alexeni, 20214 UAT Alexeni.

Consiliul Județean Ialomița intenționează să reintroducă în circuitul economic și social al județului construcțiile neutilizate care au aparținut fostului „Aerodrom Alexeni” care reprezintă un element de potențial de creștere a atractivității economice a regiunii, prin reabilitarea sau reconversia lor, în conformitate cu legislația în vigoare. În acest sens a fost întocmit *Studiul de oportunitate pentru concesionare bunuri proprietate publică a Județului Ialomița, conform Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul Administrativ*. Studiul a fundamentat decizia de realizare a concesiunii

Consiliul Județean Ialomița



10000064206

bunurilor proprietate publică de la Alexeni din punct de vedere tehnico-economic în condițiile asigurării standardelor de calitate, mediu și sănătate și securitate a muncii.

În cadrul studiului de oportunitate pentru concesionare a fost analizat scenariul investițional ce vizează realizarea unui Aeroport de importanță regional la Alexeni, în contextul propunerilor venite din partea unor investitori interesați de valorificarea bunurilor în cadrul unor proiecte de investiții. Alături de acest proiect investițional au fost propuse și alte două proiecte investiționale ce vizează activități conexe celor de operare aeroportuară. Aceste propuneri vin din considerentul utilizării integrale a suprafeței de teren și pentru obținerea unui randament maxim al bunurilor concesionate din punctul de vedere al funcționalității anterioare, proiectul de dezvoltare regională Alexeni incluzând construcția și operaționalizarea următoarelor componente:

- Aeroport care să funcționeze ca aeroport comercial pentru pasageri având facilitate pentru transport de marfă (cargo) și operațiuni de aviație generală și de afaceri;
- Centru de instruire sintetică pentru piloți - simulator de zbor pentru aeronave;
- Hangar de mentenanță de nivel complex pentru aeronave și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc.

Aerodromul Alexeni a fost construit în anul 1954 pe un teren cu suprafața de 197,8 ha având destinația de bază de aviație pentru protecția spațiului aerian în zona orașului București și împrejurimile sale.

Suprafața totală a terenului de la Alexeni (compus din cele 4 parcele) este de 3.477.177 mp, din care

- 2.100.000 mp reprezintă teren arabil iar
- 21.048,52 mp sunt ocupați de construcții.

Ansamblul bunurilor de la Alexeni dispune de o pistă betonată de 2.500 m, cu o lățime de 80 m, bretele adiacente de 1000 m, hangare și spații administrative. Imobilele din cadrul fostului Aerodrom Alexeni sunt într-o stare de degradare avansată, multe din elementele structurale lipsesc sau sunt distruse.

În aerodrom există un hangar de aviație care nu este utilizat, având o suprafață utilă de **2.000 m²**, construit pe o platforma din beton.

Pista de decolare - aterizare

Pista este construită din dale de beton care au înălțimea de 400 mm.

Pista are lungimea de 2.500 m și lățimea de 80 m fiind formată din 24 șiruri de la A,B,C,D,E,F,G,H,I,J,K,L,M,N,O,P,R,S,T,U,V,X,Y,Z, de câte 500 de dale pe șir cu dimensiunile dalei de 3.0 x 5.0 m și două acostamente I,II cu dimensiunile dalei de 4.0x5.0 m.

Grosimea medie a dalelor din beton ale pistei determinată prin măsurarea înălțimii carotelor este de 21.6 cm.

Structura pistei de decolare-aterizare este o structură rutieră rigidă din beton de ciment alcătuită astfel:

- strat de îmbrăcăminte din beton de ciment de 21.6 cm grosime medie;
- strat de fundație din balast de grosime între 24 cm.

Din observațiile întreprinse în teren reiese că dalele pistei nu par să aibă probleme structural semnificative sau fisuri, dar starea rostului dintre dale este precară, permițând creșterea buruienilor.

Conform studiului de oportunitate întocmit de CERTRANS LEVEL au fost identificate următoarele scenarii de proiecte de dezvoltare regională și obțineri de finanțare :

1. Construcție aeroport care să funcționeze ca aeroport comercial pentru pasageri având facilitate pentru transport de marfă (cargo) și operațiuni de aviație generală și de afaceri;

Proiectul necesită operaționalizare prin reabilitarea fondului existent și investiții în construcții noi. Principalele activități desfășurate în pentru proiectarea, construcția și operaționalizarea aeroportului constau în:

- a) Proiectare, consultanță, avizare și certificare;
- b) Reabilitare și modernizare pistă și căi de rulare existente;
- c) Construcție terminal de pasageri;
- d) Construcție terminal cargo;
- e) Turn de control și sisteme aferente;
- f) Echipamente și utilaje aeroport;
- g) Construcție clădiri administrative pentru aeroport și operatori;
- h) Parcări auto;
- i) Depozite de combustibil;
- j) Centrala electrică, Modernizare și adaptare alimentare și distribuție energie electrică;
- k) Autorizarea aeroportului de către AACR;
- l) Stație de epurare a apelor și canal deversare în râul Ialomița.

Termene de realizare estimate :

- Realizarea de studii _____ 1 an
- Obținerea avizelor _____ 9 luni
- Lucrări de demolare _____ 3 luni
- Execuția proiectului _____ 4 ani

Costuri estimative pentru dezvoltarea proiectului : 780,561,800.00 lei

La o estimare de 2,5 milioane pasageri și 6.000 tone cargo per an

- Venituri estimate- 200.122.826,72 lei/an
- Cheltuieli anuale estimate - 36.716.37,44 lei
- Venit net estimat anual - 144.547.310,28 lei.

Perioada analizată este de 49 de ani, perioada asumată ca durată maxim posibilă pentru scenariul concesionării, în scopul unei estimări fezabile a indicatorilor de trafic și a evaluării rezultatelor generate de activitatea de operare a viitorului aeroport.

2. Centru de instruire sintetică pentru piloți - simulator de zbor pentru aeronave ;

Între beneficiile realizării acestui centru de instruire amintim:

- a) facilitarea organizării de cursuri de formare la cele mai înalte standarde internaționale;
- b) generarea de venituri suplimentare;
- c) posibilitatea ca țara noastră să fie introdusă pe piața internațională a furnizorilor de servicii de pregătire pentru personalul aeronautic;

- d) sprijinirea piloților în pregătirea pentru evaluările operatorilor aerieni la cel mai înalt nivel de cunoștințe;
- e) posibilitatea ca tinerii piloți să se specializeze pe un anumit tip de avion, totodată permițând piloților cu experiență să-și facă în România pregătirea recurentă necesară menținerii licenței;
- f) costuri cu pregătirea piloților mai scăzute pentru transportatori aerieni cu baza de operare în România;
- g) dezvoltarea regională a zonei în care va fi instalat simulatorul;
- h) crearea de noi locuri de muncă.

Termene de realizare estimate :

- Realizarea de studii _____ 9 luni
- Obținerea avizelor _____ 9 luni
- Execuția proiectului _____ 2 ani

Costuri estimative pentru dezvoltarea proiectului : 65.248.200,00 lei

- Venituri estimate- 16.312.050,00 lei/an
- Cheltuieli anuale estimate - 3.262.410,00 lei
- Venit net estimat anual - 11.418,435,00 lei.

3. Hangar de mentenanță de nivel complex pentru aeronave și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingenieresc.

Considerăm oportună investiția în realizarea hangarului pentru executarea mentenanței tehnicii de aviație, în care să se desfășoare următoarele activități:

- Realizarea facilităților necesare activităților de mentenanță aeronave și de pregătire profesională;
- Executarea activităților de mentenanță de nivel complex, concomitent la aeronavele de tip A320;
- Desfășurarea în condiții optime a activităților de instruire a personalului tehnico-ingenieresc cu atribuții pe linie de mentenanță aeronave.

Hangarul va dispune de toate utilitățile specifice activităților de mentenanță aeronave și va fi prevăzut atât cu căi de acces ale aeronavelor cât și cu o platformă de mentenanță amplasată în fața hangarului

Termene de realizare estimate :

- Realizarea de studii _____ 9 luni
- Obținerea avizelor _____ 9 luni
- Execuția proiectului _____ 2 ani

Costuri estimative pentru dezvoltarea proiectului : 990.806.000,00 lei

- Venituri estimate- 36.249.000,00 lei/an
- Cheltuieli anuale estimate - 7.249.800,00 lei
- Venit net estimat anual - 25.374.300,00 lei.

Concesionarea bunurilor pentru proiectul de dezvoltare regională este motivată de necesitatea unei administrări eficiente pe termen lung a bunurilor proprietate publică pentru atragerea de venituri suplimentare la bugetul județului Ialomița și în principal pentru dezvoltarea economică a zonei. Prin concesionarea acestor bunuri se asigură o întreținere corespunzătoare a lor și ridicarea potențialului acestora prin valorificarea în

cadrul unor proiecte investiționale de amploare, fără cheltuieli din partea Consiliului Județean Ialomița, precum și asigurarea stopării degradării acestor bunuri.

Bunurile vor fi concesionate prin procedura licitației prevăzută de art. 314 din O.U.G nr. 57/2019 privind Codul Administrativ, urmând a fi utilizat de viitorul concesionar, cu destinația: Obiectiv de investiții Proiect de dezvoltare regională Alexeni:

- Aeroport de importanță regională Alexeni care să funcționeze ca aeroport comercial pentru pasageri având facilitate pentru transport de marfă (cargo) și operațiuni de aviație generală și de afaceri;
- Centru de instruire sintetică pentru piloți - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320;
- Hangar de mentenanță de nivel complex pentru aeronave și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc.

Toate activitățile de exploatare a bunurilor concesionate vor avea ca scop dezvoltarea acestor obiective investiționale cu realizarea lucrărilor de construcții, amenajare și dotare aferente care vor permite ulterior darea lor în funcțiune.

Durata concesiunii

Durata concesiunii este de 49 de ani. Durata contractului de concesiune poate fi prelungită prin legi speciale, conform prevederilor OUG nr. 57/2019 privind Codul Administrativ.

Redevența

Valoarea minima a redevenței anuale stabilite în cadrul studiului de oportunitate este de **4.108.276,51 lei/an fără TVA**.

Prețul de pornire la licitație va fi de 4.108.276,51 lei/an, dar pentru a veni în sprijinul investitorilor, Consiliul Județean Ialomița în calitate de concedent, acordă următoarea facilitate fiscală concesionarului (oferantului câștigător) în sensul că valoarea redevenței plătite pe an va fi de **10% din valoarea redevenței pe an ofertată de ofertantul câștigător**, pana la finalizarea lucrărilor de execuție, **dar nu mai mult de 6 ani pentru investiția în aeroportul de importanță regională și nu mai mult de 3,5 ani pentru celelalte obiective**(componente) ale proiectului de dezvoltare regională Alexeni. Dacă la sfârșitul perioadei stabilite de 6, investitorul nu va finaliza investiția (finalizarea lucrărilor de execuție la investiția de baza) care a făcut obiectul contractului de concesiune, acesta va plăti Consiliului Județean Ialomița întreaga valoare a redevenței pentru această perioadă.

După încheierea contractului de concesiune, ofertantul câștigător are obligația pentru restul de 90% din valoarea redevenței pe anul în curs, de a constitui garanție pentru această sumă printr-un instrument de garantare emis de o instituție de credit din România sau din alt stat sau de o societate de asigurări, în condițiile legii, autorizată să emită asemenea garanții pe teritoriul Uniunii Europene sau (pentru celelalte societăți) cotate cel puțin cu ratingul BBB-/Baa3 sau echivalent.

Aceasta va fi irevocabilă și va prevedea că plata sumei datorate de concesionar se va executa necondiționat, respectiv la prima cerere a concedentului, pe baza declarației acestuia cu privire la culpa concesionarului.

Criterii de Atribuire

Criteriile de atribuire au fost stabilite conform prevederilor art.318 și sunt următoarele :

F1. Nivelul redevenței	35 puncte
F2. Capacitatea economico-financiară a ofertanților	25 puncte
a) Planul de afaceri.....	10 puncte
b) Experiența similară	5 puncte
c) Cifra de afaceri	10 puncte
F3. Protecția mediului înconjurător	
- Plan de măsuri privind protecția mediului pe perioada investiției.....	5 puncte
F4. Condiții specifice impuse de natura bunului concesionat	
- Durata de dezvoltare a proiectului	35 puncte
TOTAL	100 puncte

Pentru atribuirea contractului de concesiune prin proiectul de hotărâre se propune constituirea unei **comisii de evaluare a ofertelor** în următoarea structură:

- **Președinte - Proca Gheorghe** – Director Executiv - Direcția Achiziții și Patrimoniu
- **Secretarul Comisiei - Teodorescu Gabriela Virginia** - Șef Serviciu Juridic- Direcția Coordonare Organizare
- **Membrii:**
- **Băicoianu Ionica** – Director Executiv- Direcția Coordonare Organizare
- **Moroianu Mihaela**- Director Executiv adj. - Direcția Buget Finanțe;
- **Vlad Cristian** – Director Executiv – Direcția Investiții și Servicii Publice ;
- **Brașoveanu Diana Valentina** - Șef Serviciu Amenajarea Teritoriului și Urbanism ;
- un reprezentant din partea Administrației Județene a Finanțelor Publice Ialomița;

- **Invitați** care beneficiază de un vot consultativ:
- un reprezentant din partea Agenției de Protecția Mediului Ialomița;
- un reprezentant din partea Autorității Aeronautice Civile Române;
- un reprezentant din partea Primăriei Alexeni.

MEMBRII SUPLEANȚI:

- Președinte - Dogaru Iulian Grigoriu** – Director Executiv adj - Direcția Achiziții și Patrimoniu
- **Secretarul Comisiei – Novac Ramona Florentina** - Consilier Juridic- Direcția Coordonare Organizare
- **Membrii:**
- **Oancea Diana Geanina** – consilier- - Direcția Achiziții și Patrimoniu
- **Radu Constanța** - Consilier. - Direcția Buget Finanțe;
- **Ilie Anca Emilia** – Consilier – Direcția Investiții și Servicii Publice ;
- **Banu Nicolae Cătălin** - Consilier Serviciu Amenajarea Teritoriului și Urbanism ;
- un reprezentant din partea Administrației Județene a Finanțelor Publice Ialomița;

- **Invitați** care beneficiază de un vot consultativ:
- un reprezentant din partea Agenției de Protecția Mediului Ialomița;
- un reprezentant din partea Autorității Aeronautice Civile Române;
- un reprezentant din partea Primăriei Alexeni.

Comisia de evaluare a ofertelor îndeplinește atribuțiile și își desfășoară activitatea în conformitate cu prevederile art.317 din OUG.57/2019 - privind Codul Administrativ.

Față de cele de mai sus propunem dezbateră proiectului de hotărâre privind **concesionarea prin licitație a unor bunuri aparținând domeniului public al județului Ialomița, pentru realizarea obiectivului de investiții proiect de dezvoltare regională Alexeni** și aprobarea acesteia în forma și conținutul din proiect.

DIRECTOR EXECUTIV,

Gheorghe PROCA