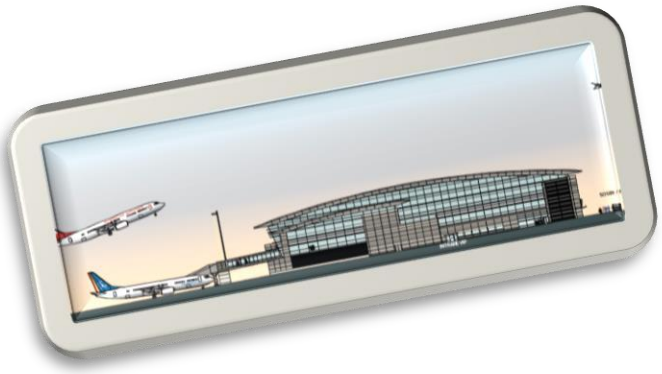
Anexa nr.1 la H.C.J. nr. 112 / 30.07.2020



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://cjialomita.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 poştal 024102, Bucureşti
- ✓ 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 Ordonanţei de Urgenţă a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul Administrativ

COLECTIV DE ELABORARE:

Director General ing. Răzvan NOVASELIV

Administrator ing. Ana-Brîndușa COCU

Expert în consultanţă tehnică aeroportuară ing. Dan VULCAN

Expert în consultanţă tehnică – inginerie civilă ing. Vlad PELIN

Expert în consultanţă tehnică – arhitectură şi 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 şi identificarea bunului care urmează să fie concesionat 13

1.1 Situația existentă 13

1.2 Amplasament şi accesibilitate 17

1.3 Suprafața terenului, categorii de folosință, conditionări legate de categoria de folosinţă 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 importanţă regională Alexeni 65

2.1.2 Centru de instruire sintetică pentru piloţi - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320 88

2.1.3 Hangar de mentenanţă 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 Opţiuni de finanţare 119

3. Motivele de ordin economic, financiar, social și de mediu, care justifică realizarea concesiunii 122

3.1 Date teritorial administrative şi de accesibilitate 122

3.2 Date geografice ale regiunii, judeţului, comunei 124

3.3 Date demografice şi economice ale regiunii, judeţului, 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 investiţional 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 – Poziţionare 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 – Dispunerea suprafeţelor ce constituie terenul de la Alexeni 21
Figura 7 - Tarla 32, parcela C53, nr. cadastral 247, Tarla 40/1, parcela N182, nr. cadastral 248, Spaţiu construit – neconstruit 26
Figura 8 - Imobile C1-C26, nr. cadastral 250- Spaţiu construit-neconstruit 27
Figura 9 - Tarla 29, parcela 147, nr. cadastral 251, Spaţiu construit – neconstruit 28
Figura 10 - Destinaţia construcţiilor Alexeni 29
Figura 11 - Tarla 32, parcela C53, nr. cadastral 247, Tarla 40/1, parcela N182, nr. cadastral 248, Structura construcţiilor 33
Figura 12 - Imobile C1-C26, nr. cadastral 250, Structura construcţiilor 34
Figura 13 - Tarla 29, parcela 147, nr. cadastral 251, Structura construcţiilor 35
Figura 14 – Imagini dale pistă 45
Figura 15 – Imagini pista betonată Alexeni 47
Figura 16 – Imagini pista şi bretele de acces 48
Figura 17 – Imagini canal pluvial 49
Figura 18 – Imagini imobil C24 - Hangar 53
Figura 19 – Imagine imobil C16 - construcţie Corp administrativ 57
Figura 20 – Imagin imobil C10 - construcţie Sala mese, P+S+M 58
Figura 21 – Imagini imobil C15 - construcţie Dormitor, cu parter 59
Figura 22 - Imagini imobil C14 - construcţie Dormitor, cu parter 59
Figura 23 – Imagini imobil C17 - Bloc şcoală, 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 – Evoluţia populaţiei 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 migratoare a populației, în județul Ialomița 141
Figura 39 - Evoluția migratoare a populației la nivel rural și urban, în județul Ialomița 142
Figura 40 - Evoluția numărului mediu al salariaților, în județul Ialomița 143
Figura 41 – Evoluţia ratei şomajului – judeţul Ialomiţa 144
Figura 42 - Ponderea diferitelor obiecte de activitate ale agenţilor economici 148
Figura 43 - Distribuţia agenţilor economici cu un număr reprezentativ de angajaţi la nivelul judeţului Ialomiţa 149
Figura 44 - Accesibilitatea transportului aerian 154
Figura 45 - RPK (revenue passenger kilometers) față de creșterea PIB-ului mondial 154
Figura 46 - Top 10 pieţe O-D în creştere 154
Figura 47 - Cele mai mari pieţe 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 – Evoluţia pasagerilor – total - 2014-2018 157
Figura 51 – Evoluţia numărului de pasageri îmbarcaţi – 2014-2018 158
Figura 52 - Evoluţia numărului de pasageri debarcaţi – 2014-2018 158
Figura 53 – Evoluţia cantităţii de mărfuri şi poştă in transportul aerian – 2014-2018 159
Figura 54 - Lanțul de transport traditional in industria aeriana de mărfuri 162
Figura 55 - Pozitionarea si evolutia pietei transportului aerian de marfuri 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 naţional de apărare 16
Tabel 2 - Categorii de folosinţă imobil cu nr. cadastral 247 24
Tabel 3 - Categorii de folosinţă imobil cu nr. cadastral 248 24
Tabel 4 - Categorii de folosinţă imobil cu nr. cadastral 250 24
Tabel 5 – Categorii de folosinţă imobil cu nr. cadastral 251 24
Tabel 6 – Destinaţie construcţie imobile 29
Tabel 7 - Elemente de identificare bunuri Alexeni 37
Tabel 8 – Informatii privind suprafaţa construită în interiorul parcelei N147 50
Tabel 9 - Informatii privind Incinta cu construcţii intravilan imobil 669 C1-C26 54
Tabel 10 - Informatii privind Parcela C53 60
Tabel 11 - Informatii privind Tarla 40/1, Parcela N 182 61
Tabel 12 - Suprafeţe 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 şi Hangar mentenanţă complexă şi centru de pregătire profesională tehnico-ingineresc 110
Tabel 15 – Volume de studii şi construcţii preliminare şi costuri estimative 111
Tabel 16 – Venituri brute estimate anual pentru aeroport 115
Tabel 17 – Cheltuieli operaţionale anuale aeroport 116
Tabel 18 - Estimarea traficului de pasageri, traficului de marfă şi 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 şi Hangar de mentenanţă de nivel complex şi crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc. 119
Tabel 22 - Densitate drumuri publice judeţe din Regiunea Sud-Muntenia 123
Tabel 23 - Populaţia după domiciliu la 1 ianuarie 2019 136
Tabel 24 - Evoluția populației județului Ialomița 137
Tabel 25 - Populaţia după domiciliu în vârstă de muncă la 1 ianuarie pe medii de rezidenţă 138
Tabel 26 - Evoluția resurselor de muncă la nivel național 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 național și la nivelul județului Ialomița 144
Tabel 32 - Evoluția ratei șomajului în județul Ialomița și la nivel național 144
Tabel 33 - Modul de folosinţă 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 turiştilor în structuri de primire turistică cu funcţiuni de cazare turistică 152
Tabel 38 – Categorii de operaţii 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 Judeţean Ialomiţa a contractat realizarea studiului de oportunitate pentru concesionare bunuri proprietate publică a Judeţului Ialomiţa, conform Ordonanţei de Urgenţă 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 Dezvoltcirii Regionale, Administrației Publice și Fondurilor Europene în domeniul public al județului Ialomița* şi 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 cărţi 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 suprafaţa de 197,8 ha având destinaţia de bază de aviaţie pentru protecţia spaţiului aerian în zona oraşului Bucureşti şi împrejurimile sale. Baza militară de aviaţie a fost abandonată în martie-aprilie 2001. Câţiva ani înainte de a fi abandonată baza a fost folosită parţial, 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 menţionate 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 interesaţi**, a opţiunilor de finanţare şi a strategiei de dezvoltare regională (în concordanţă cu strategia de dezvoltare a judeţului), Consiliul Judeţean Ialomiţa a contractat realizarea acestui studiu de oportunitate în baza O.U.G. Nr. 57/2019 privind Codul Administrativ. Astfel, studiul analizează opţiunile (funcţiunile propuse) aferente concesiunii bunurilor identificate, astfel încât concesiunea rezultată să fie realizabilă şi fezabilă, atât din punct de vedere tehnic, cât şi din punct de vedere economic legal, cu respcetarea totodată a normelor deprotecţia mediului. În acest context, s-a evidenţiat între scenariile proiectelor de dezvoltare regional, cel al realizării unui aeroport de importanţă regională.

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

- **Analiza propunerilor de investiţii primite de către Consiliul Judeţean Ialomiţa de la investitori** şi identificarea funcţiunilor propuse;
- Studii anterioare privind analiza modului de valorificare a bunurilor de la Alexeni;
- Analiza documentelor relevante existente;
- Studiul pieţei în vederea stabilirii ipotezelor pentru fundamentarea economică a concesiunii;
- Evaluarea imobiliară a terenului şi clădirilor aferente;
- Întâlniri şi discuţii între elaboratorul studiului şi reprezentanţii Consiliului Judeţean Ialomiţa pentru stabilirea de comun acord a ipotezelor de lucru;
- Analiza datelor statistice necesare.

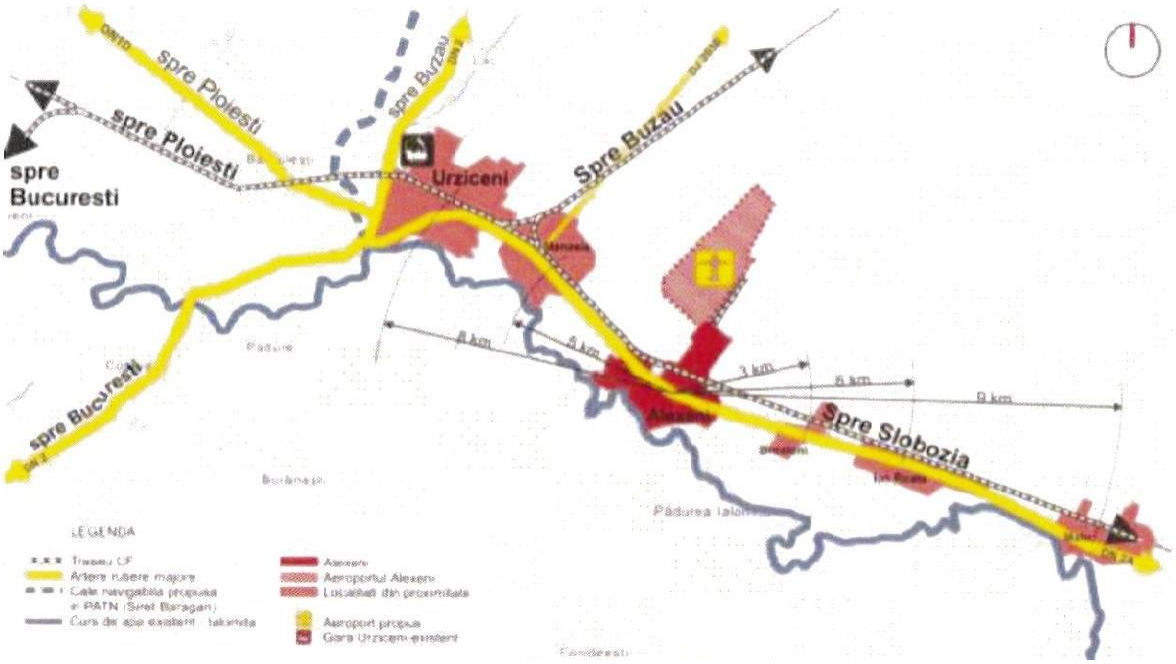


Figura 1 – Poziționare fost Aerodrom Alexeni

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 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;

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 Judeţului Ialomiţa,*

conform Ordonanţei de Urgenţă 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 şi accesibilitate;
   - suprafața terenului, categorii de folosință, conditionări legate de categoria de folosinţă;
   - 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 importantă 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 redeventei;

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.

Secţiunea 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. Secţiunea va include o analiză actuală a fostei piste de decolare-aterizare cu referiri la structura acesteia, a stării de degradare, a accesibilităţii în zonă, a regimului bunurilor.

Secţiunea aferentă *Analizei scenariilor de proiecte de dezvoltare regională* se va axa îndeosebi pe realizarea unui aeroport de importantă regională la Alexeni. Prin acest proiect de dezvoltare se poate restabili funcționalitatea ca şi aeroport comercial pentru pasageri și transport de marfă (cargo) şi operatiuni de aviaţie generală şi de afaceri. Se va ţine cont de faptul că Alexeni este cea mai bună opţiune de aeroport alternativ pentru Aeroportul Bucureşti Otopeni, datorită poziţiei şi condiţiilor meteorologice pe care le are. Căile de rulare existente vor putea fi doar partial necesare pentru operaţiunile comerciale,

dar anumite porţiuni pot fi utilizate în mod avantajos dacă sunt modificate pentru deservirea terminalului de marfa (cargo), zonei de aviaţie generală, şi platformei de întreţinerea aeronavelor. În cadrul studiului de oportunitate se vor prezenta componentele obligatoriu a fi realizate în cazul aeroportului de importanță regională prinvind investiția (proiectare contrucții – 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 considerarea a prevederilor legale în vigoare. Va fi estimat volumul de construcții preliminare și costul estimativ pentru design, proiect, asistență tehnică, mmanagementul construcției și amenajarea teritoriului.

În cadrul studiului vor fi detaliate *motivele de ordin economic, financiar, social şi de mediu*, care justifică realizarea concesiunii, această analiză fiind realizată în raport cu caracteristicile proiectului de dezvoltare şi al zonei de dezvoltare în care este amplasat obiectivul, în vederea creşterii atractivităţii economice si 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, cunoaşterii în detaliu a tuturor activelor de concesionat si pe baza analizei opţiunilor de finanţare se va stabili *nivelul minim al redevenţei* cuvenită 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 concesionării 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*.

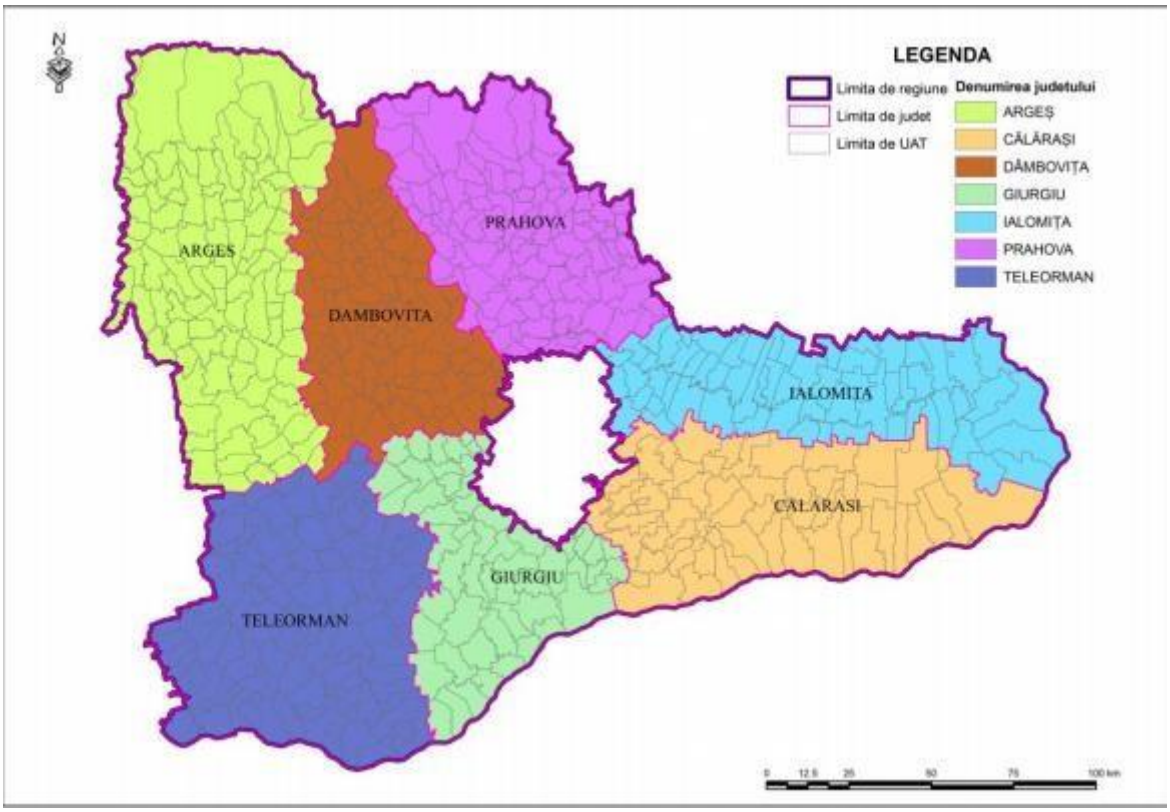
Stabilirea *duratei concesiunii* se va face pe baza prevederilor legale în vigoare cu analiza atentă a posibilității de recuperare a investiției de către un potențial concesionar și asigurarea profitabilității acestuia.

Termenele previzibile pentru realizarea procedurii de concesionare vor putea fipropuse după decizia formulată asupra modalității de concesionare a bunurilor de la Alexeni (concesionarea întregii suprafețe sau doar a unei părți din aceasta la nivel de carte funciară cu respectarea cerințelor legale în materie de concesionare) 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, Călăraşi și Ialomița). Dezvoltarea subregiunii sudice poate fi susţinută 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 Argeş, Călăraşi, Dâmboviţa, Giurgiu, Ialomiţa, Prahova, Teleorman, fiind creată în baza Legii 151/1998 prin asocierea voluntară a acestora. În conformitate cu NUTS (Nomenclatorul Unităţilor Teritoriale Statistice), instrumentul metodologic de ierarhizare a regiunilor agreat la nivelul Uniunii Europene, Regiunea Sud-Muntenia corespunde nivelului NUTS II, iar împreună cu Regiunea Bucureşti-Ilfov formează Macroregiunea 3, care corespunde nivelului NUTS I.

În acest context şi 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 judeţului Ialomiţa, Consiliul Judeţean Ialomiţa, doreşte să reintroducă în circuitul economic şi social al judeţului construcţiile neutilizate, care au aparţinut fostului aerodrom Alexeni care reprezintă un element de potenţial de creştere a atractivităţii economice a regiunii, prin reabilitarea sau reconversia lor, în confonnitate cu legislaţia î n vigoare.

În anul 2017 în baza prevederilor H .G. nr. 428/ 09.06.2017 privind modificarea anexei nr. 10 Ia Hotărârea Guvernului nr. 1705/ 2006 pentru aprobarea inventarului centralizat al bunurilor din domeniul public al statului şi pentru trecerea unor imobile din domeniul public al statului şi din administrarea Ministerului Dezvoltării Regionale , Administraţiei Publice şi Fondurilor Europene în domeniul public al judeţului Ialomiţa şi prin H.C.J Ialomiţa nr. 156/29.09.2017 privind modificarea şi completarea Anexei la Hotărârea Consiliului Judeţean Ialomiţa nr.47 din 30.09.1999 privind însuşirea inventarului bunurilor care alcătuiesc domeniul public al jude ului Ialomiţa în vederea actualizării acestuia, bunurile imobile ce au compus fostul „Aerodrom Alexeni" au fost înregistrate în inventarul domeniului public al judeţului Ialomiţa. Bunurile imobile sus menţionate, situate în comuna Alexeni, judeţul Ialomiţa, sunt identificate în următoarele cărţi funciare: 20211 UAT Alexeni, 20212 UAT Alexeni, 20213 UAT Alexeni, 20214 UAT Alexeni.

Proprietatea imobiliară ce constituie obiectul concesionării este constituită din 4 loturi de teren cu nr. cadastrale (247 – CF 20213, 248- CF 20211, 250-CF 20212, 251-CF 20214), în suprafaţa totală de 347,7177 Ha (conform măsuratorilor cadastrale) şi construcţiile aferente (locaţia fostului aeroport Alexeni, judeţul Ialomiţa), aflate în administrarea Consiliului Judeţean Ialomiţa.

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 judeţul Ialomiţa, comuna Alexeni, identificate prin CF: nr. 20211, nr. 20212, nr. 20213, nr. 20214 constând în teren şi construcţii, în temeiul reglementărilor Documentaţiei 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 construcţii, republicată, cumodificările şi 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 suprafaţă de 3.477.177,mp, situat în intravilanul şi extravilanul comunei Alexeni, precum şi construcţii le aferente, aparţin Judeţului Ialomiţa, CIF 4231776, conform Hotărârii de Guvern nr. 428/2017 şi Hotîrârii Consiliului Judeţean Ialomiţa nr. 119/31.07.2017.
- ***Regimul economic***:
  Folosinţa actuală de terenului: teren curţi-construcţii, arabil, neproductiv şi pădure, conform extraselor de carte funciară: nr. 20211, nr. 20212, nr. 20213 şi nr. 20214.
  Destinaţia terenului: Zonă specială – teren destinat activităţilor speciale.
- ***Regimul tehnic:*** conform studiilor de specialitate avizate conform legii.

Pentru bunurile situate în comuna Alexeni şi care urmează să fie concesionate a fost solicitat în data de 07.10.2019, aviz din partea Agenţiei pentru Protecţia Mediului Ialomiţa. 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 Agenţia pentru Protecţia Mediului Ialomiţa, se menţionează că în raport de ariile de interes comunitar a blocurilor fizice, a rezultat următoarea situaţie:

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

Pentru obţinerea avizelor de mediu, Agenţia pentru Protecţia Mediului Ialomiţa precizează că este necesară consultarea administratorului/custodelui siturilor respective.

Bunurile proprietate publică de la Alexeni (din inventarul bunurilor care alcătuiesc domeniul public al judeţului Ialomiţa) menţionate în tabelul următor nu se încadrează în infrastructura sistemului naţional de apărare, dovezile în acest sens fiind constituite de avizele din partea Ministerului Afacerilor Interne – Administraţia Naţională a Rezervelor de Stat şi Probleme Speciale.

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

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

La nivelul judeţului există disponibilitatea autorităţilor administraţiei publice judeţene şi locale pentru relansarea economică şi dezvoltarea durabilă a judeţului prin:

- strategii judeţene şi locale de dezvoltare economico-socială;
- facilităţi acordate prin hotărâri ale consiliilor locale;
- acces la investiţiile şi achiziţiile publice;
- interes pentru promovarea parteneriatului public – privat;
- asigurarea liberuluii acces la informaţiile de interes public;
- transparenţa actelor administrative cu caracter normativ.

1.2 Amplasament şi 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 graniţa 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 ţării, în Câmpia Bărăganului, diviziune estică a Câmpiei Române, pe cursul inferior al Ialomiţei şi la întretărierea drumurilor comerciale care leagă capitala României – Bucureşti, cu litoralul Mării Negre/Dobrogea, Moldova şi centrul ţării, judeţul Ialomiţa are o suprafaţă de 4.453 km^2 (445.289 ha.), din care : 3.736 km^2 suprafață agricolă, 258 km^2 suprafață cu vegetație forestieră, 389 km^2 terenuri cu altă destinație și aproape 69 km^2 terenuri neproductive. Situarea în centrul Câmpiei Române, determină ca suprafaţa agricolă să ocupe 84% din suprafaţa totală a judeţului, iar suprafaţa arabilă să fie de 79% din suprafaţa totală. Amplasarea judeţului asigură acces direct pe cele mai importante pieţe româneşti, cu distanţe scurte de transport (100 – 150 km) către Bucureşti, Constanţa, Galaţi, Brăila, Buzău, Ploieşti, Călăraşi, 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%).

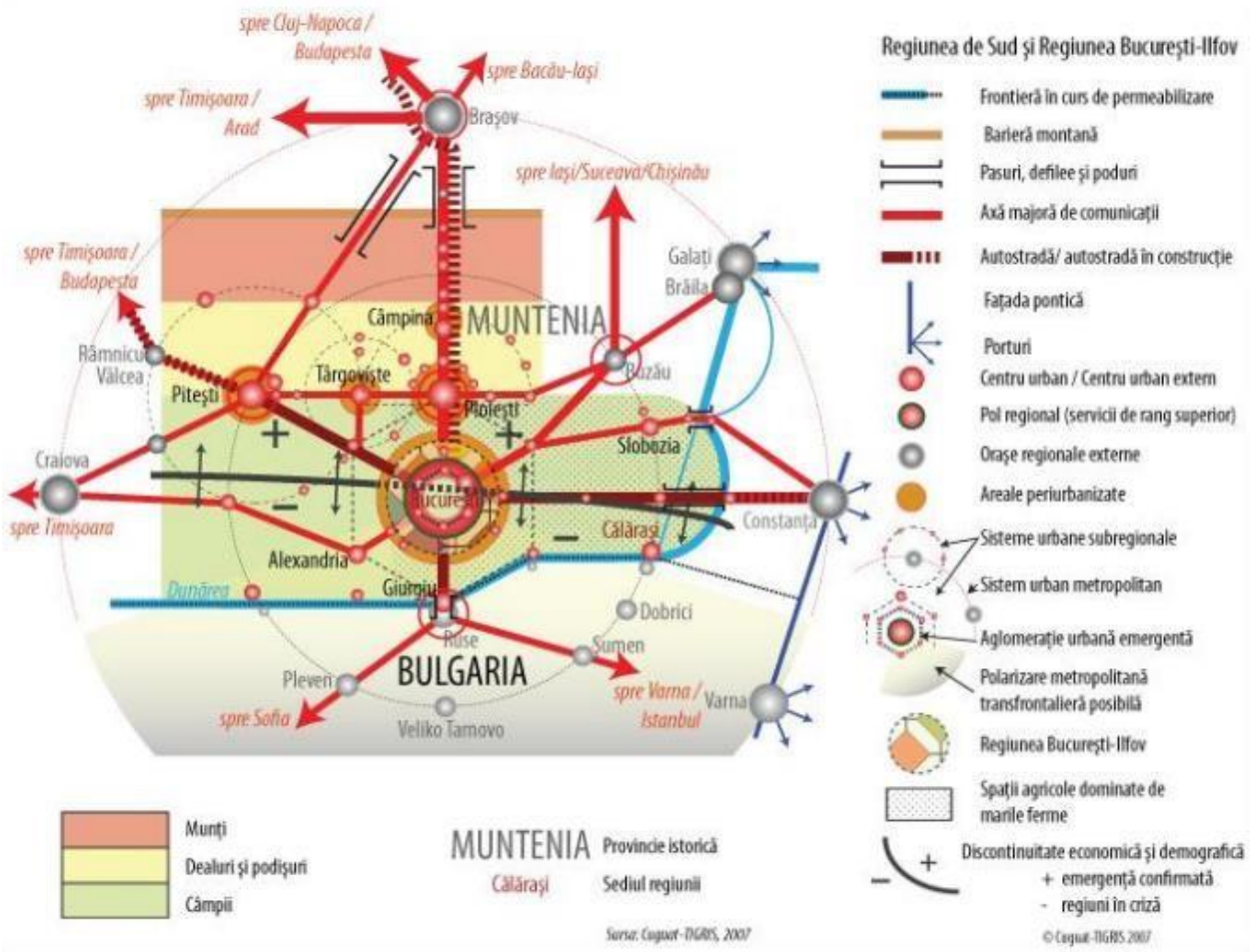
În județul Ialomița 204.293 ha. sunt amenajate pentru irigat (54,67% din suprafața arabilă), iar 182.527 ha. pentru desecare (41% din suprafața totală).

Judeţul Ialomiţa dispune de acces direct la transport rutier, feroviar şi fluvial:

- situarea pe Drumul european E60 Constanţa-Bucureşti-Ploieşti-Braşov-Oradea, parte a reţelei pan-europene de transport;
- legătură directă cu Autostrada Soarelui A2 Bucureşti-Constanţa, prin ruta Slobozia-Drajna;
- 654 km de drumuri naţionale şi judeţene modernizate, din care 20 de km constituie un tronson din autostrada Feteşti-Constanţa;
- 276 km reţea feroviară, în cea mai mare parte electrificată, care face legătura cu magistralele feroviare din sud-estul, estul şi centrul ţării;
- prezenţa fluviului Dunărea oferă posibilitatea de a avea comunicaţii fluviale cu cele 8 ţări riverane Dunării, iar prin intermediul Canalului Dunăre – Marea Neagră există acces la portul Constanţa.
- Grad ridicat de acoperire cu reţele de telecomunicaţii moderne, eficiente, acoperitoare ca arie şi calitate, cu acces la reţeaua naţională şi internaţională de telecomunicaţii.

Aerodromul Alexeni se află dispus la 6 kilometri est de oraşul Urziceni şi 3 kilometri nord-est de comuna Alexeni, capul de sud-est al pistei fiind la 1,7 kilometri nord de calea ferată şi şoseaua Urziceni-Slobozia şi 2,2 kilometri de râul Ialomiţa, deci corespunzându-i coordonatele de 44°42’35" latitudine nordică şi 26°43’21" longitudine estică. Altitudinea aerodromului faţă de nivelul mării este de 64 metri, iar dimensiunile lui sunt de 3000 x 1500 metri, având o suprafaţă totală de 450 hectare. Este prevăzut cu o pistă betonată, ce are dimensiunile de 2500 x 80 metri şi una naturală de 2500 x l00 metri, având zonele de siguranţă de la capetele pistei nivelate şi înierbate pe o lungime de 500 metri şi arate pe o lungime de 300 metri.

Prezenţa în Sudul regiunii a fluviului Dunărea îi conferă acesteia posibilitatea de a avea comunicaţii cu cele opt ţări riverane, iar, prin intermediul canalului Dunăre - Marea Neagră, are ieşire la Marea Neagră şi acces la Portul Constanţa - principala poartă maritimă a ţării.



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

Figura 4 - Accesibilitate regiunea Sud-Muntenia

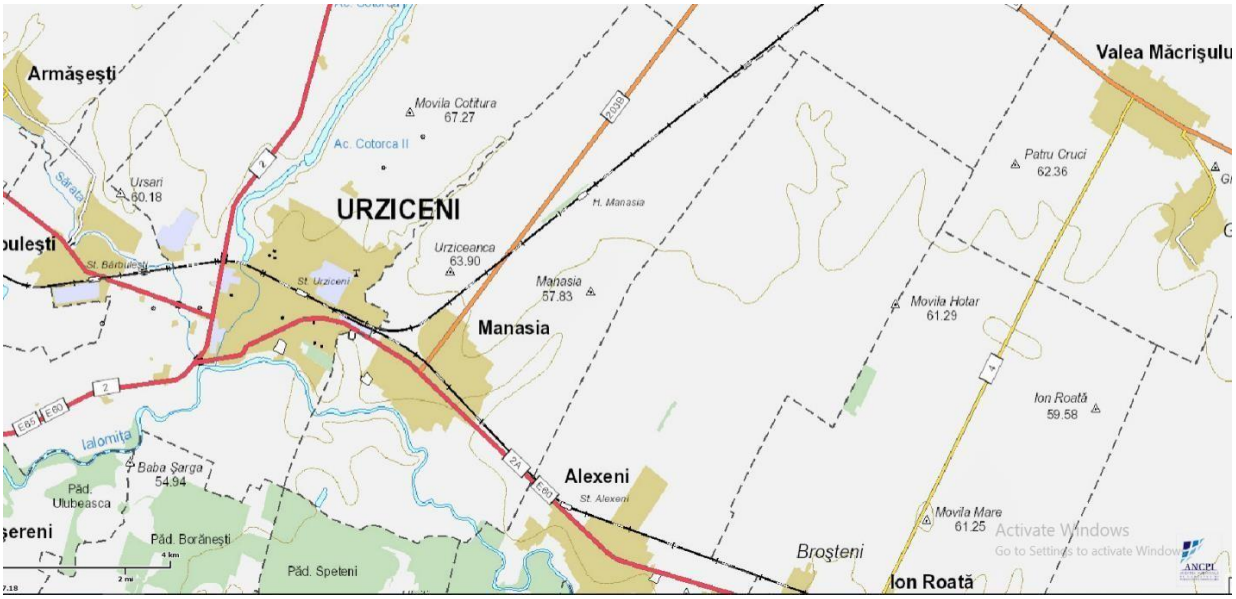
Terenul se află în proximitatea capitalei țării - București (la numai 66 km), precum și în apropierea unor importante centre urbane - la 70 de km față de Ploiești, la 60 km față de Buzău, 55 km față de Slobozia, 101 km față de Călărași și la 201 km de Constanța.

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 parţial cu gard de sârma ghimpată, iar către str. Unităţii are poarta de acces auto şi pietonală metalică şi gard metalic. Str. Unităţii este parţial asfaltată, iar în rest neamenajată. Aleile de acces ale incintei sunt betonate, neîntreţinute, stare vizuală satisfacătoare. Utilităţile zonei: curent electric, canalizare tip decantoare, apa de la puţuri 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 faţă. 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 şi construcţii se compune din 4 parcele, a căror dispunere este prezentată în imaginea următoare.

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

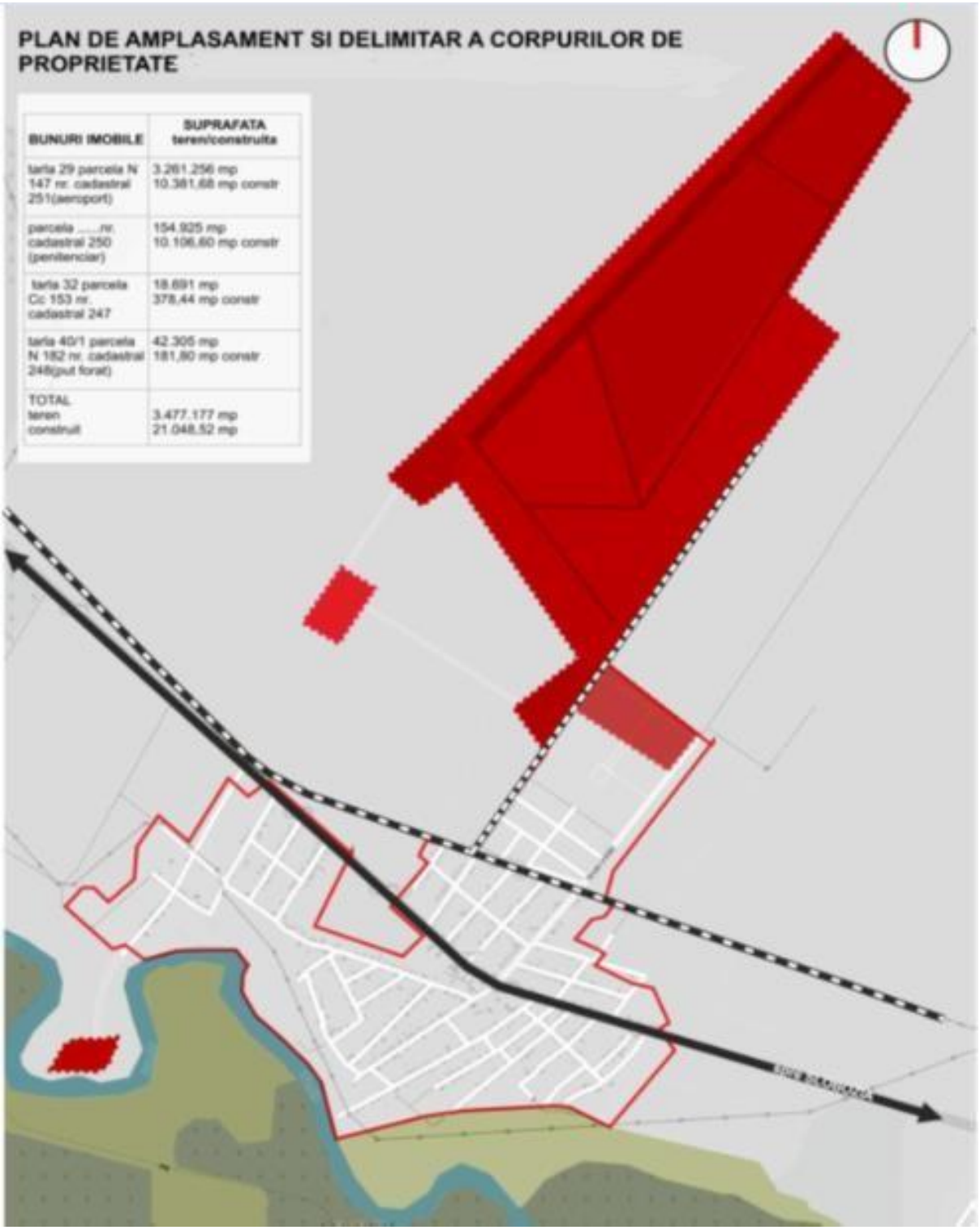


Figura 6 – Dispunerea suprafeţelor ce constituie terenul de la Alexeni

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

Parcela N 147 prezintă următoarele vecinătăţi:

- 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 protecţie – lungime 1815,51 m), domeniul public al statului (Ministerul Justiţiei – 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 protecţie – lungime de 194,81 m), domeniul privat al comunei Alexeni (perdea protecţie – 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 protecţie – lungime de 24,15 m), domeniul privat al comunei Alexeni (perdea protecţie – 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 construcţiile C1-C26, este situată în partea de N a intravilanului comunei Alexeni, fiind în legătură directă cu drumul naţional DN 2A prin strada Unităţii, aflată în intravilanul comunei.
Incinta 669 prezintă următoarele vecinătăţi:

- La Nord: domeniul privat comunei Alexeni (perdea protecţie) – 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 şi Domeniul Public al statului (zona specială) – lungime totală 328.01 m
- La Vest: Domeniul public al statului (zona specială) – lungime 65.41 m şi Domeniul public al statului (Ministerul Justiţiei – 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 Unităţii (aflată în intravilan în partea de Est a amplasamentului) prin drumul de exploatare De 154. De asemenea strada Unităţii este legată direct cu drumul naţional DN 2A. În partea de Nord a amplasamentului se face legătura cu Parcela N 147, Tarla 29 printr-un drum ce aparţine domeniului privat al comunei Alexeni.
Parcela C53 prezintă următoarele vecinătăţi:

- 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 protecţie – lungime de 105,72 m).
- La Vest: domeniul privat al comunei Alexeni (perdea protecţie – lungime de 180,96 m).

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

Parcela N 182 prezintă următoarele vecinătăţi:
- la Nord: domeniul privat al domeniului Alexeni (păşune 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 Ialomiţa (Hr 186 – lungime de 165,05 m).

1.3 Suprafața terenului, categorii de folosință, conditionări legate de categoria de folosinţă

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 folosinţă pentru Tarla 32, parcela C53, nr. cadastral 247 sunt prezentate în continuare, pe suprafeţe:

Tabel 2 - Categorii de folosinţă imobil cu nr. cadastral 247

Nr. crt.	Categorie folosinţă	Suprafaţa (mp)	Intravilan
1	Curţi, construcţii	18.691	Nu

La acest numărul cadastral 247 figurează construcţia punct dirijare apropiată.

Tabel 3 - Categorii de folosinţă imobil cu nr. cadastral 248

Nr. crt.	Categorie folosinţă	Suprafaţa (mp)	Intravilan
1	Curţi, construcţii	4.315	Nu
2	Neproductiv	33.573	Nu
3	Pădure	2.634	Nu
4	Pădure	1.783	Nu

79% din suprafaţa identificată cu numărul cadastral 268 este teren neproductiv, 11% de pădure şi 10% de curţi şi construcţii (dormitor şi grajd).

Categoriile de folosinţă pentru suprafaţa de la numărul cadastral 250 sunt prezentate în continuare, pe suprafeţe.

Tabel 4 - Categorii de folosinţă imobil cu nr. cadastral 250

Nr. crt.	Categorie folosinţă	Suprafaţa (mp)	Intravilan
1	Curţi, construcţii	154.925	Da

La acest numărul cadastral 250 figurează un număr de 26 de imobile construite, întreaga suprafaţă având ca şi categrie de folosinţă curţi, construcţii.

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

Tabel 5 – Categorii de folosinţă imobil cu nr. cadastral 251

Nr. crt.	Categorie folosinţă	Suprafaţa (mp)	Intravilan
1	Curţi, construcţii	1.126.330	Nu
1	Curţi construcţii	1.126.330	Nu
2	Arabil	761.314	Nu
3	Curţi construcţii	42.030	Nu

Nr. crt.	Categorie folosinţă	Suprafaţa (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	Curţi construcţii	369	Nu
12	Curţi construcţii	3.766	Nu
13	Neproductiv	77.663	Nu

61% din din suprafaţa identificată cu nr. cadastral 251 este reprezentată de teren arabil, iar 36% de curţi construcţii, restul de 3% fiind reprezentat de teren neproductiv.

Dintre suprafeţele construite, pista betonată (inclusiv căi de rulare), pista naturală, canalul pluvial aferent pistei, casă pompe (C17), casă pompe (C18), casă vane (C12), staţie hidrofor, deşi conform avizelor obţinute nu prezintă condiţionări de folosinţă, se recomandă să fie utilizate tot pentru dezvoltarea unui obiectiv care ar putea fi inclus în infrastructura naţională de apărare.

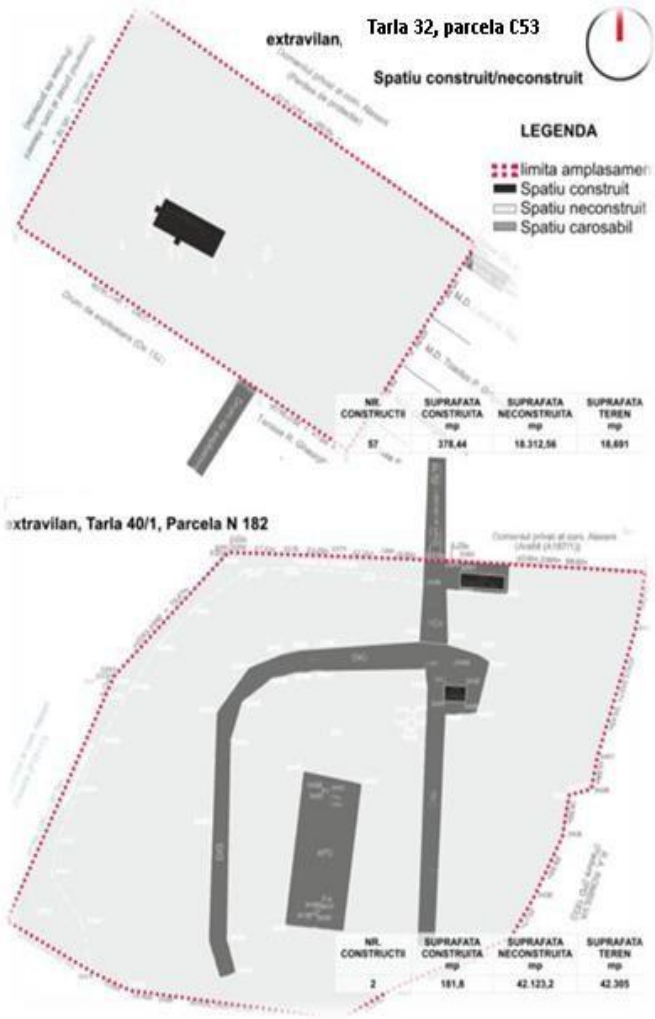


Figura 7 - Tarla 32, parcela C53, nr. cadastral 247, Tarla 40/1, parcela N182, nr. cadastral 248, Spaţiu construit – neconstruit

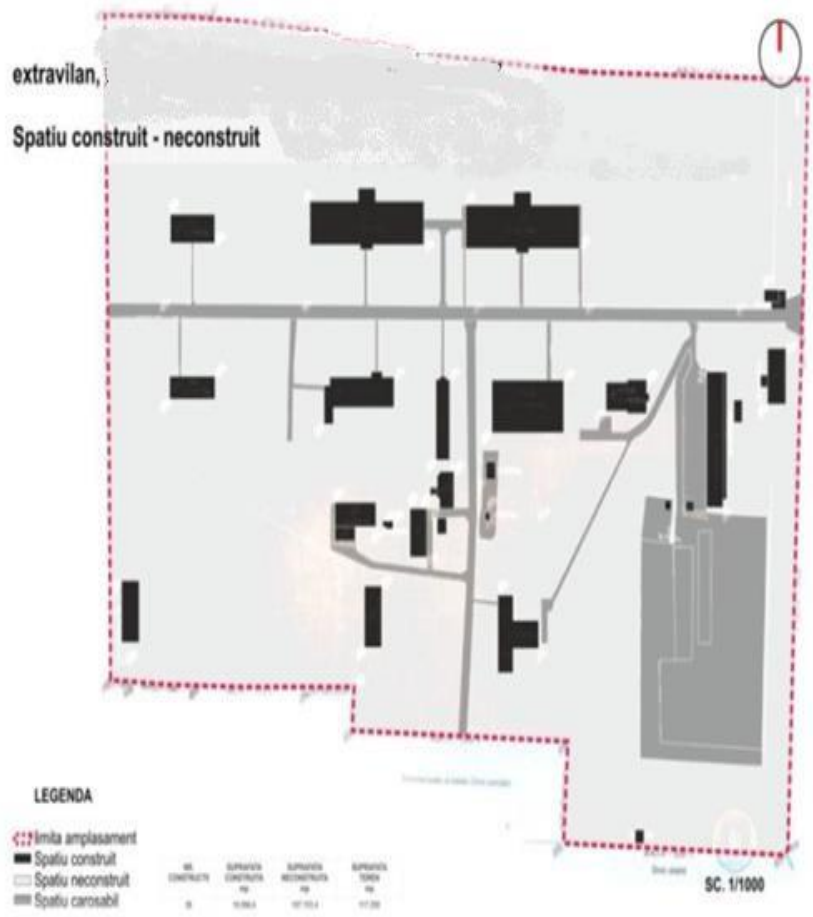


Figura 8 - Imobile C1-C26, nr. cadastral 250- Spaţiu construit-neconstruit

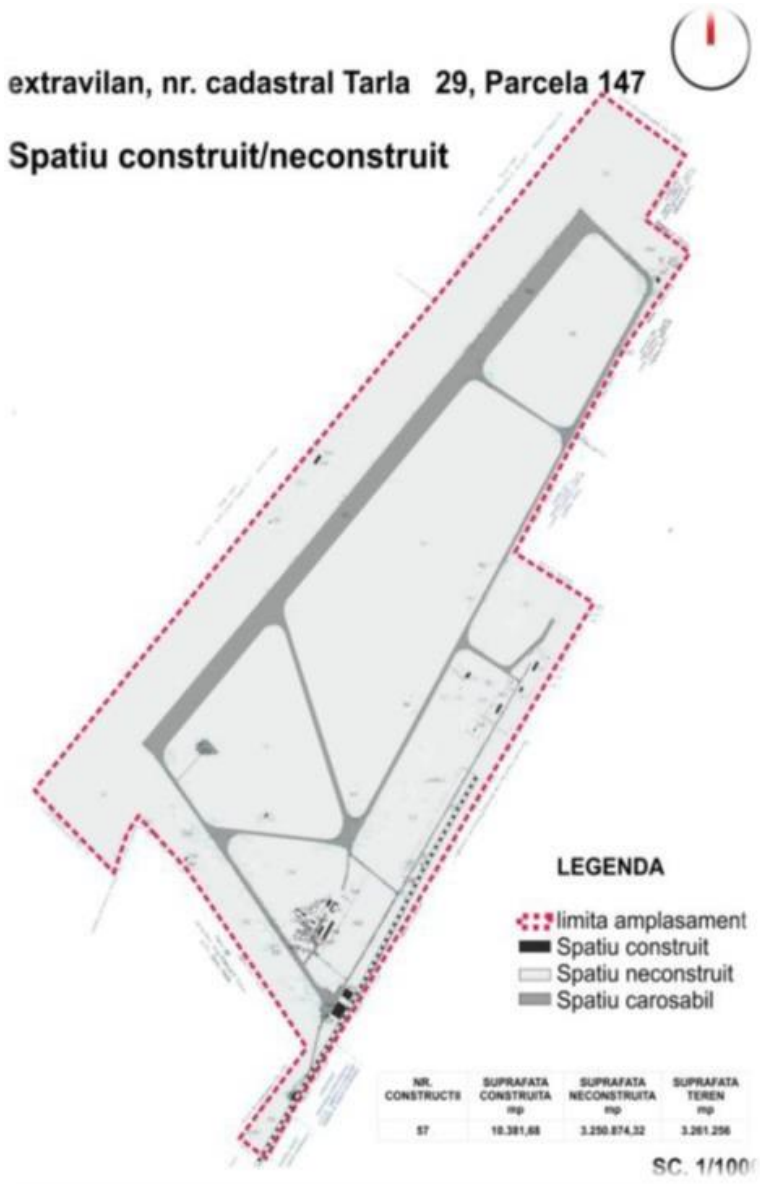


Figura 9 - Tarla 29, parcela 147, nr. cadastral 251, Spaţiu construit – neconstruit

1.4 Tipologia construcțiilor

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

- Construcţii industriale şi edilitare;
- Construcţii anexă;
- Construcţii administrative şi social culturale;
- Construcţii de locuinţe.

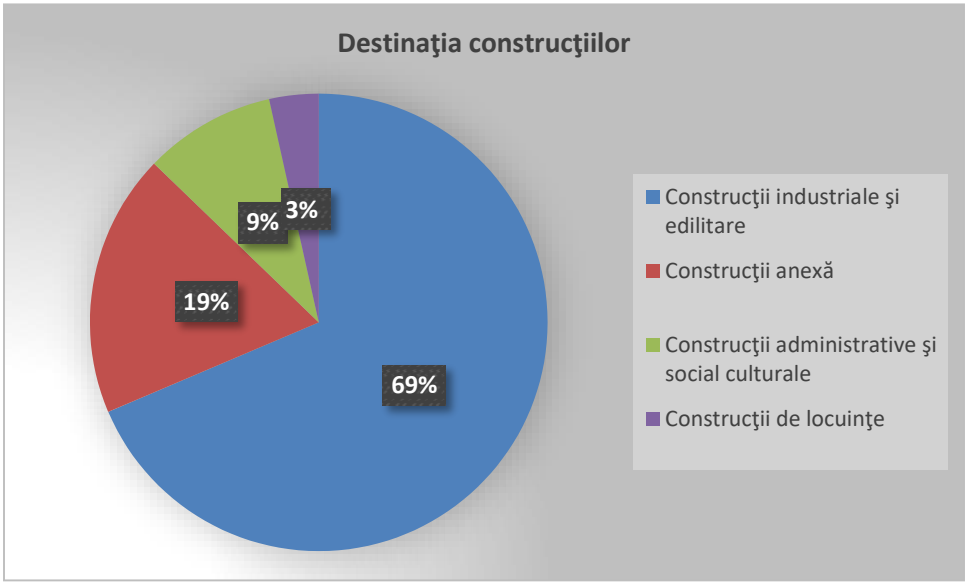


Figura 10 - Destinaţia construcţiilor Alexeni

Aproape 70% dintre construcţii au destinaţie industrială şi edilitară, construcţiile cu destinaţie de locuinţe şi construcţiile anexă ocupând o proporţie de 12% din ansamblul construit. Din pespectiva destinaţiilor actuale ale construcţiilor existente, se recomandă utilizarea lor tot pentru activităţi de natură industrial, edilitară şi administrativă.

Tabel 6 – Destinaţie construcţie imobile

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

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

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

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

Nr. crt	Nr. cadastral	Denumire Imobil	Sc la sol (mp)	Regim Înălţime	Destinaţie construcţie
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 construcţii cu o suprafață construită de 10.381,68 mp. Profilul funcțional al edificiilor este variat aici putând fi identificate spaţii destinate depozitării (majoritare), locuirii, birourilor, și anexe.

La numărul cadastral 251 pot fi identificate un număr de 26 de construcții, cu un regim de înăltime 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. Funcţiunea 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 construcţiilor

-

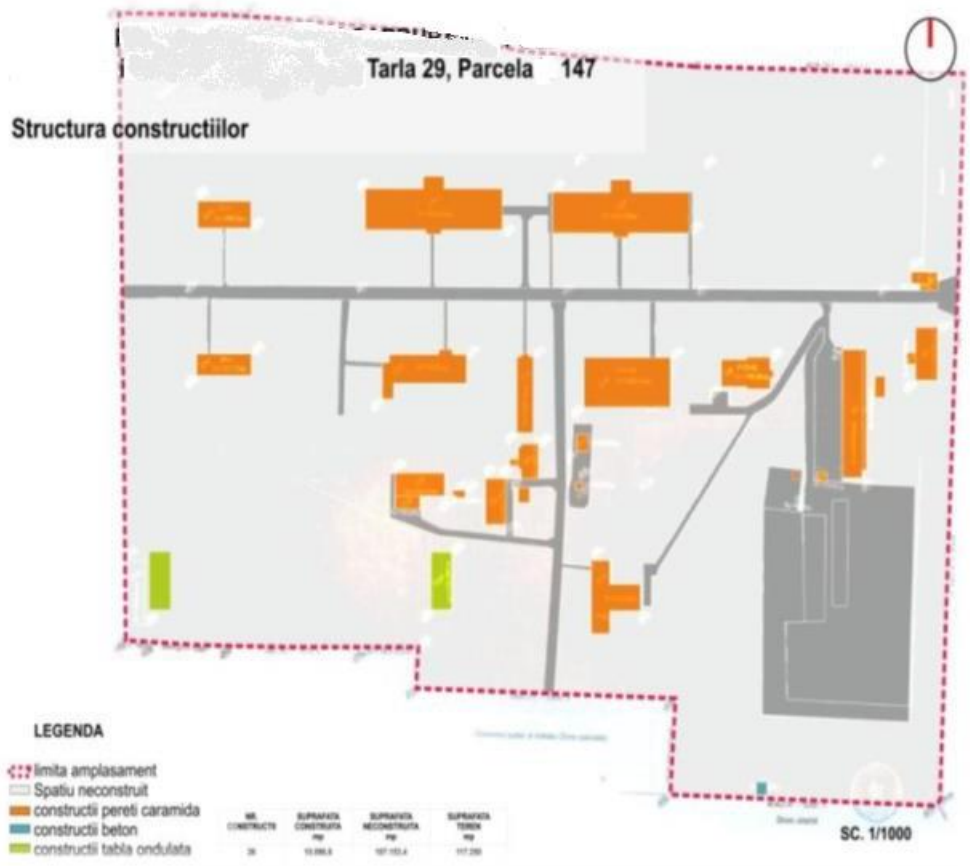


Figura 12 - Imobile C1-C26, nr. cadastral 250, Structura construcţiilor

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

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 şi construcţii fac obiectul:

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

- Dosarului nr. 62119/16.08.2017 – imobil cu nr. cadastral 248, înscris în cartea funciară 20211 UAT Alexeni, Teren extravilan, suprafaţa 42.305 mp, construcţii la sol 182 mp;
- Dosarului nr. 62120/16.08.2017 – imobil cu nr. cadastral 250, înscris în cartea funciară 20212 UAT Alexeni, Teren extravilan, suprafaţa 154.925 mp, construcţii 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, suprafaţa din acte 3.447.830 mp, din acte 3.261.256 mp, construcţii la sol 10.381,68 mp.

Bunurile nu prezintă înscrieri prvind dezmembrămintele dreptului de proprietate, drepturi reale de garanţii şi sarcini.

În tabelul următor sunt prezentat e 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	Situaţie juridică actuală
66a	0.0	Teren agricol extravilan - Tarla 29 parcela N147 - Alexeni	Suprafaţă 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 construcţii intravilan imobil 669 C1 - C26 - Alexeni	Suprafaţă teren = 154.925,00 mp, Suprafaţă 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)	Suprafaţă construită = 391,61 mp, regim de înălţime: P + 1E	2017	595,300.00	
d	1.6.8	Clădire Sală mese (C10)	Suprafaţă construită = 1.181,93 mp, regim de înălţime:S + P + M	2017	1,347,500.00	
e	1.5.2	Clădire depozit alimente (C9)	Suprafaţă construită = 392,30 mp, regim de înălţime:S + P + M	2017	270,400.00	
f	1.6.8	Clădire Popotă cadre (C13)	Suprafaţă construită = 612,38 mp, regim de înălţime: P + M	2017	465,400.00	H.G. nr. 428/09.06.2017 Carte funciară nr. 20212
g	1.6.1	Clădire dormitor (C14)	Suprafaţă construită = 1.653,05 mp, regim de înălţime: P	2017	527,400.00	
h	1.6.1	Clădire dormitor (C15)	Suprafaţă construită = 1.657,59 mp, regim de înălţime: P	2017	525,900.00	
i	1.3.1	Clădire hangar (C24)	Suprafaţă construită = 1603,42 mp, regim de înălţime: 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)	Suprafaţă construită = 312,86 mp, regim de înălţime: 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	Situaţie juridică actuală
k	1.6.7	Clădire Post control (C1) (corp gardă 2)	Suprafaţă construită = 55,19 mp, regim de înălţime: P	2017	26,300.00	Carte funciară nr. 20212
l	1.5.12	Clădire Depozit materiale tehnice (C28)	Suprafaţă construită = 571,16 mp, regim de înălţime: 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)	Suprafaţă construită = 711,87 mp, regim de înălţime: 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	Suprafaţă construită = 330,91 mp, regim de înălţime: P	2017	125,800.00	
o	1.6.8	Clădire Baie spălătorie (C19)	Suprafaţă construită = 332,41 mp, regim de înălţime: P	2017	126,300.00	
p	1.3.1	Construcţie Garaj auto (C5)	Suprafaţă construită = 690,52 mp, regim de înălţime: P	2017	67,100.00	
q	1.6.2	Bloc şcoală (C17)	Suprafaţă construită = 327,15 mp, regim de înălţime: P+1E	2017	248,600.00	
r	1.3.1	Hangar 2 (C22)	Suprafaţă construită = 970,97 mp, regim de înălţime: 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)	Suprafaţă construită = 276,93 mp, regim de înălţime: P	2017	17,100.00	H.G. nr. 428/09.06.2017 Carte funciară nr. 20212
ş	1.3.7.2	Drum betonat	Suprafaţă = 15.500,00 mp	2017	1,438,300.00	
t	1.1.5.1	Pistă betonată (inclusiv căi de	Suprafaţă = 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	Situaţie juridică actuală
		rulare), pistă naturală				Carte funciară nr. 20212
ţ	1.6.8	Teren cu construcţii extravilan C1, Tarla 32 parcela C53 - Alexeni	Suprafaţă teren = 18.691,00 mp. Suprafaţă construită = 378,44 mp	2017	412,136.55	
u	0.0	Teren cu construcţii extravilan C1 - C55, Tarla 29 parcela N147 - Alexeni	Suprafaţă teren = 1.172.500,00 mp. Suprafaţă 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 construcţii extravilan C1 - C2, Tarla 40/1 parcela N182 - Alexeni	Suprafaţă teren = 42.305,00 mp. Suprafaţă construită = 181,80 mp	2017	932,825.25	H.G. nr. 428/09.06.2017 Carte funciară nr. 20211
x	1.3.1	Ateliere + magazii (C23)	Suprafaţă construită = 195,21 mp, regim de înălţime: 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)	Suprafaţă construită = 101,84 mp, regim de înălţime: P	2017	4,100.00	
y	1.1.2.1	Baracă magazie, an 1980 (C35)	Suprafaţă construită = 453,35 mp, regim de înălţime: P	2017	18,000.00	
aa	1.1.2.1	Baracă metalică P, an 1980 (C22)	Suprafaţă construită = 331,88 mp, regim de înălţime: 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	Situaţie juridică actuală
ab	1.6.8	Cămară (C32)	Suprafaţă construită = 9,49 mp, regim de înălţime: P	2017	1,200.00	H.G. nr. 428/09.06.2017 Carte funciară nr. 20214
ac	1.4.7	Casă pompe (C17)	Suprafaţă construită = 36,94 mp, regim de înălţime: P	2017	11,400.00	
ad	1.4.7	Casă pompe (C18)	Suprafaţă construită = 24,11 mp, regim de înălţime: P	2017	7,500.00	
ae	1.4.7	Casă vane, an 1985 (C12)	Suprafaţă construită = 12,77 mp, regim de înălţime: P	2017	3,200.00	H.G. nr. 428/09.06.2017 Carte funciară nr. 20212
af	1.2.2	Căşărie (C41)	Suprafaţă construită = 100,87 mp, regim de înălţime: P	2017	32,100.00	H.G. nr. 428/09.06.2017 Carte funciară nr. 20214
ah	1.6.8	Cazare îngrijitori (C29)	Suprafaţă construită = 123,65 mp, regim de înălţime: P	2017	15,300.00	
ai	1.6.5	Centrală termică (C20)	Suprafaţă construită = 185,57 mp, regim de înălţime: P	2017	11,500.00	H.G. nr. 428/09.06.2017 Carte funciară nr. 20212
aj	1.5.2	Chioşc (C14)	Suprafaţă construită = 15,60 mp, regim de înălţime: P	2017	4,800.00	H.G. nr. 428/09.06.2017 Carte funciară nr. 20214
ak	1.6.8	Clădire (C13)	Suprafaţă construită = 16,65 mp, regim de înălţime: P	2017	5,200.00	
al	1.6.8	Clădire (C51)	Suprafaţă construită = 60,82 mp, regim de înălţime: P	2017	3,800.00	
am	1.2.7	Coteţ porci, an 1983 (C40)	Suprafaţă construită = 133,77 mp, regim de înălţime: P	2017	10,600.00	

Nr. crt.	Cod clasificare	Denumirea bunului	Elemente de identificare	An dobândire	Valoare de inventar	Situaţie juridică actuală
an	1.2.11	Crematoriu gunoi, an 1952 (C8)	Suprafaţă construită = 8,23 mp, regim de înălţime: P	2017	1,000.00	H.G. nr. 428/09.06.2017 Carte funciară nr. 20212
ao	1.4.5	Decantor (C28/1)	Suprafaţă construită = 17,13 mp, regim de înălţime: P	2017	5,300.00	H.G. nr. 428/09.06.2017 Carte funciară nr. 20214
ap	1.5.3	Depozit (C16)	Suprafaţă construită = 56,53 mp, regim de înălţime: P	2017	3,500.00	
aq	1.5.3	Depozit (C50)	Suprafaţă construită = 15,84 mp, regim de înălţime: P	2017	4,900.00	
ar	1.5.3	Depozit (C53)	Suprafaţă construită = 94,66 mp, regim de înălţime: P	2017	5,900.00	
as	1.5.7	Depozit uleiuri (C20)	Suprafaţă construită = 69,58 mp, regim de înălţime: 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	Situaţie juridică actuală
bd	2.1.16.1.2.3	Grup electrogen, an 19520 (C25)	Suprafaţa construită = 92,69 mp, regim de înălţime: P	2017	11,500.00	H.G. nr. 428/09.06.2017 Carte funciară nr. 20212
be	1.5.3	Magazie (C47)	Suprafaţa construită = 21,03 mp, regim de înălţime: P	2017	2,600.00	H.G. nr. 428/09.06.2017 Carte funciară nr. 20214
bf	1.5.3	Magazie, an 1952 (C30)	Suprafaţa construită = 23,51 mp, regim de înălţime: P	2017	2,900.00	
bg	1.5.3	Magazie, an 1952 (C31)	Suprafaţa construită = 38,34 mp, regim de înălţime: P	2017	4,700.00	
bh	1.6.4	Magazii + birouri(C34/1)	Suprafaţa construită = 90,89 mp, regim de înălţime: P	2017	11,200.00	
bi	1.6.4	Magazii + birouri (C25)	Suprafaţa construită = 444,86 mp, regim de înălţime: P	2017	82,600.00	
bj	1.2.7	Maternitate porci, an 1982 (C38)	Suprafaţa construită = 176,87 mp, regim de înălţime: P	2017	7,000.00	H.G. nr. 428/09.06.2017 Carte funciară nr. 20214
bk	1.2.11	Moară, an 1980 (C34)	Suprafaţa construită = 51,83 mp, regim de înălţime: P	2017	6,400.00	
bl	1.1.17	Pichet PSI, an 1952 (C26)	Suprafaţa construită = 19,20 mp, regim de înălţime: P	2017	2,400.00	
bm	1.1.3	Post Trafo (C23)	Suprafaţa construită = 20,08 mp, regim de înălţime: P	2017	3,700.00	H.G. nr. 428/09.06.2017 Carte funciară nr. 20212
bn	1.5.5	Punct alimentare carburanţi, an 1952 (C7)	Suprafaţa construită = 9,50 mp, regim de înălţime: P	2017	1,200.00	
bo	1.3.25	Punct comandă balizaj (C12)	Suprafaţa construită = 305,03 mp, regim de înălţime: P	2017	97,000.00	H.G. nr. 428/09.06.2017 Carte funciară nr. 20214
bp	1.3.25	Punct comandă, an 1952 (C52)	Suprafaţa construită = 43,05 mp, regim de înălţime: P	2017	2,700.00	

Nr. crt.	Cod clasificare	Denumirea bunului	Elemente de identificare	An dobândire	Valoare de inventar	Situaţie 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	
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. 20212
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	
bu	1.6.1.1	WC, an 1952 (C15)	Suprafața construită = 12,83 mp, regim de înălțime: P	2017	1,600.00	
bv	1.5.3	Depozit, an 1985 (C7)	Suprafața construită = 231,43 mp, regim de înălțime: P	2017	7,160.00	
bx	1.5.3	Depozit (C9)	Suprafața construită = 14,19 mp, regim de înălțime: P	2017	4,400.00	
by	1.5.3	Depozit (C6)	Suprafața construită = 452,92 mp, regim de înălțime: P	2017	168,100.00	
					102,706,912.85	

1.6 Situația actuală a bunurilor și descrierea lor

Din moment ce a funcţionat timp de mai multe decenii că baza de aviație, aerodromul Alexeni este conectat la reţelele regionale şi naţionale. Atât aerodromul cât și locuințele destinate personalului de deservire a aerodromului au fost conectate la rețelele de distribuție a energiei electrice şi a apei. A fost de asemenea construit un sistem de drenaj pentru deversarea apei pluviale în răul Ialomița, cel mai apropiat râu de aerodrom. Baza militară de aviație a fost abandonată în martie-aprilie 2001. Câţiva 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 lăţime de 80 m, bretele adiacente de 1000 m, hangare şi spaţii 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 faţă nu au fost semnalate probleme referitoare la infestarea solului şi subsolului cu factori poluanţi. În consecinţă valoarea proprietăţii nu a fost influenţată de probleme legate de protecţia mediului.

Pista de decolare – aterizare

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

Pista are lungimea de 2.500 m şi lăţimea de 80 m fiind formată din 24 şiruri 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 şir cu dimensiunile dalei de 3.0x5.0 m si două acostamente I,II cu dimensiunile dalei de 4.0x5.0 m.

Grosimea medie a dalelor din beton ale pistei determinată prin măsurarea înălţimii 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 fundaţie din balast de grosime intre 24 cm.

Din observaţiile intreprinse în teren reiese că dalele pistei nu par să aibă probleme structural semnificative sau fisuri, dar starea rostului dintre dale este precară, permiţand creşterea buruienilor.

Figura 14 – Imagini dale pistă

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

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

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

- Exfoliere parţială sau totală a suprafeţei dalelor
- Gropi-găuri
- Ruperea dalei la rost
- Ruperi de colţ
- Fisuri şi crăpături longitudinale, transversale şi în diagonal
- Decolmatare rosturilor
- Fisuri de colţ
- Fisuri datorate fenomenului de îngheţ-dezgheţ
- Tasarea diferenţiată a dalelor
- Plombare pe suprafaţă mică
- Fisuri de contracţie

Toate aceste degradări favorizează atât pătrunderea apelor din precipitaţii în fundaţia dalelor din beton, cât şi blocarea mişcării acestora la variaţiile de temperatură prin pătrunderea de corpuri dure (granule de piatră sau beton etc.) în locaşul 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 neîntreţinut.

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

Figura 15 – Imagini pista betonată Alexeni

Figura 16 – Imagini pista şi bretele de acces

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

Figura 17 – Imagini canal pluvial

Sistemul de colectare şi dirijare a apelor pluviale, staţia de pompare şi infrastructura de pompare, aducere şi 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 excepţii având structura constituită din fundații din beton simplu sau din cărămidă și pereți din cărămidă si acoperire tip terasă. Exceptie 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 construcţii C1-C55)

Parcela N 147, aparţinând de tarlaua nr. 29, prezintă o suprafaţă construită de 10.381,68 mp având un număr total de 57 de imobile. Construcţiile sunt dispuse pavilionar, fiind prezente funcţiuni 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 spaţii destinate depozitării (majoritare), locuirii, birourilor, și anexe.

Din punct de vedere al materialelor de construcţii predomina pereţii din cărămidă, acoperirea făcându-se în modalităţi diferite precum: acoperiş tip terasă, acoperiş tabla ondulată, acoperiş plăci azbociment. De asemenea, există cazuri izolate în care s-a folosit ca închidere pereţi din tabla ondulată (magazie, baracă metalică), pereţi din paianta (grajd vite), pereţi bolţari (depozite, 1 clădire cu funcţiune de dormitoare).

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

Tabel 8 – Informatii privind suprafaţa construită în interiorul parcelei N147

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

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

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

Nr. corp	Destinaţie	Suprafaţa ocupată - mp -	Nr. etaje	Caracteristici constructive	Descriere	Vârstă
C53	Depozit	94.66	P	Pereţi bolţari, acoperiş tip terasă	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C54	Dormitoare	355.41	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tip terasă	constructie partial demolata	necunoscuta
C55	WC AMC	15.26	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tip terasă	constructie partial demolata, fara acoperisstare nesatisfacatoare	48
TOTAL	**57**	**10.381,68**				

Figura 18 – Imagini imobil C24 - Hangar

Incinta cu construcţii intravilan imobil 669 C1-C26

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

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

Regimul predominant de înălţime este P, având cazuri izolate cu diferite funcţiuni: P+1 (bloc şcoală, bloc administrativ), P+S+M (depozit alimente, sală alimente) P+M (popota cadre). Construcţiille 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 pereţi 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. Funcţiunea predominantă în raport cu suprafața ocupată este cea de cazare (3310,64 mp).

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

Nr. Corp	Destinatie	Suprafata ocupata - mp -	Nr. Etaje	Caracteristici constructive	Descriere	Vârstă
C1	Post control	55.19	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tip terasă	2 camere, 1 hol, 1 grup sanitar, 1 terasa, stare satisfacatoare	68
C2	Corp Gardă	312.86	P	Pereţi cărămidă, acoperiş 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	Pereţi cărămidă, acoperiş tablă	Constructie partial demolata - ruina	68
C4	Magazie	118.62	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tablă	2 incaperi, stare nesatisfacatoare: fara usa, tencuieli deteriorate, urme de infiltratii	68
C5	Garaj auto	690.52	P	Pereţi cărămidă, acoperiş 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	Destinatie	Suprafata ocupata - mp -	Nr. Etaje	Caracteristici constructive	Descriere	Vârstă
C6	Punct control auto	23.55	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tablă	1 incapere, stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C7	Punct alimentare carburanţi	9.50	P	Pereţi cărămidă, acoperiş 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	Pereţi cărămidă, acoperiş 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	Pereţi cărămidă, acoperiş 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	Staţie hidrofor	52.91	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tip terasă	1 incapere, stare nesatisfacatoare	68
C12	Casă vane	12.77	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tip terasă	1 incapere, stare nesatisfacatoare	35
C13	Popotă cadre	612.38	P+M	Pereţi cărămidă, acoperiş 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	Pereţi cărămidă, acoperiş tablă	4 dormitoare, 2 cancelarii, 2 camere, 11 holuri, 6 spalatoare, 1 magazie, 5 grupuri sanitare, 3 verande	68
C15	Dormitor	1653.05	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tablă	4 dormitoare, 2 cancelarii, 2 camere,	68

Nr. Corp	Destinatie	Suprafata ocupata - mp -	Nr. Etaje	Caracteristici constructive	Descriere	Vârstă
					11 holuri, 6 spalatoare, 1 magazie, 5 grupuri sanitare, 3 verande	
C16	Corp administrativ	391.61	P+1	Pereţi cărămidă, acoperiş 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 şcoala	327.15	P+1	Pereţi cărămidă, acoperiş 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	Pereţi cărămidă, acoperiş tablă	19 camere, 6 holuri, 5 debarale, 5 grupuri sanitare, 2 verande, stare nesatisfacatoare	68
C19	Baie – Spălătorie	332.41	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tablă	10 camere, 2 holuri, 3 grupuri sanitare, 1 veranda, stare nesatisfacatoare	68
C20	Centrala termică	185.57	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tablă	1 incapere, stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C21	Clădire drenajori	276.93	P	Pereţi cărămidă, acoperiş plăci azbociment	3 incaperi, stare nesatisfacatoare	35
C22	Baracă metalică	331.88	P	Pereţi tablă ondulată, acoperiş tablă ondulată	1 incapere, stare nesatisfacatoare	40
C23	Post trafo	20.08	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tip terasă	2 incaperi, stare buna	necunoscuta
C24	Simulator zbor	330.91	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tablă	1 hangar, 6 camere, 2 holuri, 1 gr sanitar, stare nesatisfacatoare	68
C25	Grup electrogen	92.69	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tip terasă	2 camere, 1 hol, stare nesatisfacatoare	68
C26	Magazie materiale	303.11	P	Pereţi tablă ondulată, acoperiş tablă ondulată	constructie demolata	necunoscuta

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

Figura 19 – Imagine imobil C16 - construcţie Corp administrativ

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

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

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

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

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

Regimul de înălţime este de parter (P).

Tabel 10 - Informatii privind Parcela C53

Nr. Corp	Denumire	Suprafaţa construită - mp -	Grupa destinaţie	Descriere	Vârsta
C1	Punct dirijare apropiată	378,44	CAS	Construcţie 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 naţional DN 2A prin drumul de exploatare De 184/1 şi strada Baldoveni, aflate în partea de Nord a amplasamentului.

Parcela N 182 prezintă o suprafaţă construită de 181,80 mp, având un număr total de 2 imobile. Construcţiile sunt dispuse pavilionar, având funcţiuni diverse precum: cazare şi anexe (grajd). Din punct de vedere al materialelor de construcţii sunt prezenţi pereţii de cărămidă, acoperirea realizându-se în 2 moduri diferite: plăci de azbociment şi tiglă. Regimul de înălţime este parter (P).

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

Nr. Corp		Destinaţie	Suprafaţa construită - mp -	Nr. Etaje	Caracteristici constructive	Descriere	Vârsta
C1		Dormitor	64,66	P	Pereţi cărămidă, acoperiş ţiglă	fundaţie din beton, pereţi din cărămidă, fără acoperiş - ruină	necunoscută
C2		Grajd	117,14	P	Pereţi cărămidă, acoperiş plăci azbociment	Construcţie 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 Judeţean Ialomiţa în localitatea Alexeni, bunuri care anterior au servit funcţionalităţii unui aerodrom, bază de aviaţie.

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

În varianta acestui scenariu de realizare a unui aeroport de importanță regională, se vor propune şi alte două proiecte investiţionale ce vizează activităţi conexe celor de operare aeroportuară. Aceaste propuneri vin din considerentul utilizării integrale a suprafeţei de terenşi pentru obţinerea unui randament maxim al bunurilor concesionate din punctul de vedere al funcţionalităţii anterioare:

Proiectul de investiţie include:

- construcţie aeroport care să funcţioneze ca aeroport comercial pentru pasageri având facilitate pentru transport de marfă (cargo) şi operaţiuni de aviaţie generală şi de afaceri;
- Centru de instruire sintetică pentru piloţi - 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 începând 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 civilizaţiei. 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 comunicaţie pe arterele principale regionale şi europene, a integrării zonei în care sunt amplasate bunurile de la Alexeni în sistemul global al fluxurilor, valorificând tehnologia de avangardă şi tendinţele moderne de dezvoltare a nodurilor de comunicaţie, propunerea de concesionare de faţă îşi propune conturarea fundamentelor teoretice şi conceptuale ale unei propuneri arhitecturale destinate eficientizarii 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 şi pentru petrecerea timpului liber. Activitatea aeroportuară va fi susţinută prin dezvoltarea celorlalte două componente care vin să susţină activităţile de instruire a piloţilor, activităţile de mentenanţă a aeronavelor precum şi instruirea personalului ingineresc şi mecanic implicat în mentenanţa aeronavelor.

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

Realizarea unui aeroport operaţional reprezintă cea mai bună opţiune pentru realizarea de venituri mari. Totodată, activităţile comerciale care se desfăşoară pe un aeroport cu trafic de pasageri se constituie în surse importante de venit pentru noul proiect de dezvoltare. Astfel de activităţi comerciale (închiriere pentru spaţii 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 şi centru de mentenenţă 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 construcţiei unui aeroport care să funcţioneze ca aeroport comercial pentru pasageri având facilitate pentru transport de marfă (cargo) şi operaţiuni de aviaţie generală şi de afaceri. Centrul de instruire sintetică pentru piloţi şi hangarul de mentenaţă de nivel complex pentru aeronave şi centrul de pregătire tehnico-ingineresc care vin în completarea proiectului aeroportuar vor pune bazele unui centru important din punctul de vedere al transportului aerian si aeronauticii la nivel european.

Ţările europene ar fi destinaţia principală a zborurilor de pasageri din Alexeni dar şi alte destinaţii 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 pana la 1,5 mil pasageri. La ora actuală, dată fiind creşterea exponenţială a numărului de pasageri (dublarea acestuia în 2018 de la nivelul înregistrat în 2014), considerăm o posibilitate de creştere a traficului pe viitorul aerop Alexeni la 2,5 mil pasageri/an, cu posibilitatea de creştere în viitor până la o capacitate de 4 milioane de pasageri/an. Proiectarea aeroportului într-o primă etapă initial se va face pentru a permite operarea cu aeronavele tipul Boeing familia 737 şi AIRBUS familia A320 care sunt în mod normal utilizate de companiile aeriene low-cost.

Proiectul investițional îşi propune şi sublinierea caracterului polifuncţional al aeroportului, ca nod de comunicaţie şi generator de urbanitate. Totodată, prin includerea celorlalte două componente sunt reliefate tendinţele actuale de dezvoltare spre autosustenabilitate, ale activităţii aeroportuare.

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

Analiza contextului naţional şi local a activităţii aeroportuare din ţară şi internaţionale a condus autoritatea publică către iniţierea unei propuneri de concesionare a activelor de la Alexeni în vederea dezvoltării unui aeroport.

Propunerea dezvoltării unui aeroport de importanţă regională include două aspecte: aderarea la spaţiul de liberă-circulaţie Schengen şi criza aeroportului contemporan, ca efect al aderării (în cazul particular al României) şi al creşterii exponenţiale a traficului aerian în ultimii ani. Spaţiul Schengen reprezintă o zonă de mişcare liberă, unde controalele la frontierele interne ale statelor membre au fost eliminate şi a fost creată o singură frontieră externă, unde controalele se desfaşoară 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 spaţiilor de frontieră la noile acorduri internaţionale şi o componentă naturală care constă în nevoia de extindere permanentă a aeroportului ca urmare a creşterii traficului aerian. Este cazul aeroportului Henri Coandă cu o capacitate depăşită, 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 urmăritt analiza creşterii traficului aerian în raport cu capacitatea de preluare a acestei creşteri de aeroporturile care deservesc zona de sud.

Zona de studiu a fost şi este în continuare parte a Axei Tradiţionale (Istambul şi Europa Centrală) dintre Europa Centrală şi Asia Mică. Contextul particular al amplasamentului, din perspectiva evoluţiei istorice a căilor de comunicaţie în Europa de sud-est, este dat de legatura creată între Europa Centrala şi zona Asiei Mici, prin intermediul Axei Tradiţionale. Continuitatea în ceea ce priveşte dezvoltarea acestei axe este relevată de apariţia, existenţa şi dezvoltarea continuă a mijloacelor de transport care au materializat în timp relaţia dintre celedouă continente.

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

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

Pornind de la specificul amplasamentului, acela de a fi într-o zonă de interes strategic din punct de vedere al căilor de comunicaţie în Europa de sud-est, al evoluţiei coridoarelor pan-europene şi conştientizând existenţa crizei de extindere şi 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 creşte repede, iar capacitatea de tranzit de mărfuri şi de persoane nu pare să ţină pasul. **Un aeroport nou în sudul ţării este o investiţie strategică**. Şi mai must, realizarea unei centru pentru servicii de mentenanță de întreţinere şi reparaţii aeronave poate da un plus de atractivitate unui aeroport nou prin siguranţa conferită operatorilor aerieni de existența unui spaţiu adecvat de întreţinere şi reparaţii de avioane deschis tuturor.

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

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

În prezent există o taxă şi un timp de aşteptare de până la câteva ore pentru trecerea din zona aeroportuară a aeroportului Henri Coandă (Otopeni) spre staţia de mentenanţă. 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 câştiga milioane de euro din creşterea activităţii aeroportuare.

Elaboratorul prezentului studiu consider că recuperarea functionalităţii aeroportului din Alexeni poate fi un proiect cu impact pozitiv major, atât pentru Compania Naţională Aeroporturi Bucureşti, cât și pentru autorităţile județene.

Pentru activitatea aeroportuară, mentenanţa aeronavelor este un domeniu principal de competenţă şi 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 mentenanţă complexă ar oferi premise favorabile în acest sens.

2.1 Proiect de dezvoltare regională

2.1.1 Proiect de dezvoltare aeroport de importanţă regională Alexeni

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

Proiectul necesită operaţionalizare prin reabilitarea fondului existent şi investiţii în construcţii noi. Principalele activităţi desfăşurate în pentru proiectarea, construcţia şi operaţionalizarea aeroportului constau în:

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

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

Pista şi calea de rulare deja existente pot fi reabilitate şi utilizate pentru dezvoltarea unui aeroport operational la Alexeni care să preia traficul foarte ridicat de pe Aeroportul Internaţional Henri Coandă Bucureşti, pentru avioane de dimensiuni mici şi medii. Aceasta presupune şi investiţii în reabilitarea pistei existente şi construcţia unor clădiri la standardele actuale.

Noul aeroport de la Alexeni va utiliza tehnologii ecologice pentru a asigura calitatea mediului interior şi exterior, va gestiona judicios resursele naturale şi va promova generarea de energie curată necesară funcţionării terminalelor de pasageri şi mărfuri.
Design-ul aeroportului arhitectural se va adapta cerinţelor impuse de evoluţia tehnologică în domeniul aeronauticii. De asemenea, creşterea permanentă a traficului aerian impune programului un grad mare de flexibilitate în ceea ce priveşte structurarea spaţiilor şi posibilitatea de extindere în timp. Proiectul noului aeroport va trebui să găsească modalităţile prin care să ilustreze această flexibilitate impusă de cerinţele moderne.

Starea suprafeţelor de beton şi structurii granulare de susţinere a pistei trebuie să fie investigate pentru a determina gradul de deteriorare şi capacitatea de încărcare disponibilă curentă. Reţeaua 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 parţial necesare pentru operaţiunile comerciale, dar anumite porţiuni pot fi utilizate în mod avantajos dacă sunt modificate pentru deservirea terminalului de marfă (cargo), zonei de aviaţie generală şi platformei de întreţinerea aeronavelor. Zonele laterale şi de apropiere din nord-estul şi sud-vestul pistei de decolare-aterizare sunt aparent libere de orice obstacole care ar putea afecta siguranţa zborului.
Este necesară conectarea aeroportului cu drumul naţional 2A şi cu gara de cale ferata, în prezent detafectată.

Componentele obligatoriu a fi realizate pentru asigurarea operaţionalităţii aeroportului sunt:

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

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

Proiectul aeroportului Alexeni

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

Construcţie 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 şi 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.

Fundaţia continuă a gardului va avea o lăţime 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, fundaţia 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 lăţime portantă de 3,5 m și va fi încadrat de acostamente de 0,5 m lăţime pe fiecare parte. La intervale de cca. 200 - 250 m (în funcţie de vizibilitate), drumul perimetral va fi prevăzut cu platforme de încrucişare 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 fundaţie 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 facilităţilor 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 şi acostamente simetrice de 7,50 m rezultând o lăţime totală de 60 m. Pista existentă are lungimea de 2.500 m şi lăţimea de 80 m, ceea ce permite trecerea fără dificultate la noile dimensiuni. Pista este prevăzută cu 60 m stop-way şi 200 m clear-way la ambele capete. Aceste condiţii oferă piloţilor posibilitatea utilizării unei lungimi mai mari de pistă la decolare şi 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 suprafeţei pistei pentru a permite traficul aeronavelor de dimensiuni medii. În momentul de faţă acestea nu sunt admisibile pentru operare pe pista de la Alexeni. Condiţia admisibilităţii avioanelor este: ACN < PCN. CAN pentru familia de avioane B737 este 37 iar pentru A320 este 40. Putem concluziona că structura aeroportuară de staţionare, aterizare-decolare şi cea a căilor de rulare a aeronavelor nu corespunde traficului aeronavelor din clasa B737 şi A320 pentru care este proiectat noul aeroport, fiind necesare acţiuni 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 faţă 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 construcţie brut de 24.614 m² .

Dezvoltarea propusă pentru zona terminalului de mărfuri (cargo) incluzând clădirea şi platforma de parcare aeronave are în vedere asigurarea unui plan de operare în creştere 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 suprafata de 3.200 m².

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

Aviaţia generală şi de afaceri sunt unele dintre activităţile principale ale unui aeroport cu caracteristici ca ale celui de la Alexeni. O suprafaţă de 4 ha este prevăzută a fi folosită pentru dezvoltarea acestor activităţi. Propunerea include şi alte facilităţi necesare cum ar fi Turnul de Control, Remiza de Pompieri, Depozitul de Combustibil, depozite şi ateliere de lucru.

Caracteristicile principale ale componentelor aeroportului

Suprafaţa de mişcare aeroportuară

Pista de decolare aterizare:

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

Calea de rulare Alfa

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

Platforma de staţionare

Suprafaţa de staţionare va fi astfel dimensionată şi realizată încât să asigure condiţii corespunzătoare pentru:

- îmbarcarea/debarcarea pasagerilor – 4 porţi de plecare + 4 poziţii de îmbarcare/debarcare prin transport cu autobuzul "în larg",
- staţionarea aeronavelor;
- degivrarea aeronavelor;
- manevrarea a 2 avioane din clasa mediu curier şi două avioane din clasa scurt curier.

Suprafaţa de staţionare va fi amplasată astfel încât să permită extinderea ei, odată cu creşterea traficului.

Instalatiile de balizaj si iluminare

Pista de aterizare-decolare v ţi calea de rulare Alfa vor fi echipate cu instalatii de balizaj.
Instalatia de iluminat pentru platforma este prevazuta cu stalpi de iluminat echipati cuproiectoare cu tehnologie LED

Infrastructura suprafeţelor de mişcare

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 îmbunătăţirea capacităţii portate a terenului de fundaţie până la min.50-75 MN/ mc., aceasta se va executa cu tehnologiile cele mai adecvate structurii terenului destinat aeroportului.

Terminalul de pasageri, spaţiile administrative şi tehnice

Terminalul de pasageri

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

Terminalul trebuie să fie dotat minim cu următoarele facilitaţi:

- spaţii publice pentru zona de plecări;
- ghişee de check-in;
- automate de self check-in;
- spaţii publice pentru zona de sosiri;
- spaţii pentru procesarea bagajelor de cala pentru toate tipurile de dimensiuni acceptate de companiile aeriene;
- spaţii pentru procesarea bagajelor de mână;
- spaţii pentru controlul pasagerilor;
- spaţii pentru controlul personalului aeroportuar precum şi al companiilor care îşi desfăşoară activitatea în perimetrul aeroportuar;
- spaţii pentru preluarea bagajelor de cala de către pasagerii sosiţi;
- cabinet medical;
- grupuri sanitare;
- salon oficial;
- salon oficial dedicat celor cu bilete business;
- spaţii cu destinaţia" Mama şi copilul" ;
- spaţii în folosinţă structurilor AT cu toate dotările legale;
- spaţii destinate Poliţiei de Frontieră;
- spaţii destinate Vămii atât în zona de plecări cât şi în cea de sosiri;
- spaţii destinate Poliţiei în zonele publice.

Spaţiile administrative

- spaţii destinate birourilor angajaţilor aeroportului;
- sala de şedinţe;
- sală destinată şedinţelor operative sau comitetelor de urgenţă în conformitate cu legislaţia existenta;
- spaţii destinate birourilor companiilor care vor opera pe aeroport (minimum 10 spaţii cu această destinaţie).

Spaţii comerciale

- cel puţin câte un bar şi un restaurant în zonă publică de plecări;
- spaţii cu destinaţia rent a car;
- spaţii pentru ziare şi cărţi;
- spaţii pentru schimb valutar, suveniruri, etc.

Spaţii tehnice

- spaţii cu destinaţii tehnice: electrice, termice, apa, supraveghere, etc.

Turn de control

Amplasarea acestui obiectiv pe teren va ţine cont de accesul facil al autospecialelor în caz de intervenţie, de vizibilitatea controlorilor de trafic aerian şi de planul de obstacolare.
Turnul de control va trebui dimensionat pentru a cuprinde şi serviciul PNA/CNS şi serviciul meteorologic de aeroport.

Remiză pompieri şi utilaje aeroportuare

Construcţia destinată remizei pompieri şi garajul destinat autovehiculelor speciale precum şi anexă cu spaţiile tehnice şi administrative care le deservesc va fi alcătuită din două corpuri. Corpul principal, va asigura gararea a trei autovehicule pentru pompieri şi patru autovehicule speciale destinate serviciilor de administraţie specifice funcţiunii aeroportuare.

Clădire energetică

Funcţiunea clădirii: construcţie industrială cu flux tehnologic – anexa pentru instalaţii (centrala termică şi uzină electrică).

Uzina electrică

Din punct de vedere funcţional va fi împărţită în două: zona de joasă tensiune şi zona de medie tensiune.

Centrala termică

Aceasta va cuprinde: încăpere pentru trei cazane, magazie piese schimb, grup sanitar cu duş.
Pentru preluarea eventualelor ape accidentale vor fi amplasate sifoane în pardoseală.
Accesul la centrala termică se face din exterior.
Suprafaţa vitrată a centralei termice este raportată la volumul interior al acesteia, şi va fi corespunzătoare prevederilor normativelor în vigoare (5 % din volum).
Pardoseala va fi protejată antiscânteie cu răşini epoxidice aplicate pe un strat de beton sclivisit.

În situaţia în care se va lua în consideraţie şi utilizarea energiilor regenerabile utilizându-se pompe de căldura sau panouri solare se va avea în vedere utilizarea acestora la: Terminalul de pasageri şi Turnul de control.
În funcţie de destinaţie încălzirea spaţiilor se va realiza cu radiatoare de tip panou sau cu ventiloconvectoare.
Agentul termic apă caldă va fi produs în centrala termică proprie cu funcţionare pe gaz metan. De asemenea, centrala termică va produce şi apă caldă menajeră necesară cu ajutorul unui boiler cu două serpentine ce este cuplat şi la o instalaţie solară.
Apa răcită va fi produsă cu ajutorul chillerelor.
Atât centrala termică, cât şi instalaţia 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 şi potabilă)

Pentru necesităţile Aeroportului sunt necesare:

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

Staţie epurare monobloc

Staţia va fi compusă din:

1. Cheson din beton armat cu diametrul interior de 3,00 m şi înălţimea de 7,0 m
2. Platforma din beton armat pentru amplasarea staţiei
3. Bazin de omogenizare
4. Bazin dezinfecţie

Parcare auto şi drum de incintă

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

Drum perimetral

Se va amenaja un drum perimetral, lăţime de 3,5 ml asfaltat, destinat lucrărilor de intervenţii şi întreţinere.

Reţele incinta (alimentare cu apă, hidranţi exteriori, iluminat, alimentare cu energie electrică, TC)

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

Cabina control acces

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

Terminalul de pasageri

Terminalul de pasageri sosiri/plecări propus este destinat asigurării transferului pasagerilor şi bagajelor la sosirea în ţară, şi la plecarea din ţară în condiţiile extinderii traficului internaţional de pasageri, cât şi extinderii traficului intern. Este o construcţie care se propune a se dezvolta de 3 nivele.

Acest transfer este însoţit de un număr de operaţii (control pasageri şi bagaje, control de siguranţă, sanitar, de paşapoarte) care diferă după destinaţia sau proveniența pasagerilor şi tipul traficului.

Pentru fluxul sosiri se va urmări rezolvarea următoarelor cerinţe funcţionale:

- Separarea fluxurilor de procesare a pasagerilor pentru sosiri internaţionale şi interne – în vederea operării simultane.
- Asigurarea spaţiilor necesare pentru organele de control: poliţia de frontieră, sănătate, spaţii care terbuie să fie prezente în terminal pentru verificarea pasagerilor
- Spaţii pentru verificarea pasagerilor la tranzit şi la sosiri interne.
- Asigurarea spaţiilor necesare pentru personalul de deservire a aerogării noi propuse.
- Asigurarea spaţiilor de servicii oferite pasagerilor, spaţii comerciale, grupuri sanitare cu posibilitatea desfăşurării unui spaţiu pentru mama şi copilul, birou informaţii turistice, schimb valutar, agenţii de închiriere maşini şi chemare taxi, telefoane, cărucioare de bagaje.
- Asigurarea spaţiilor tehnice necesare pentru buna funcţionare a aerogării şi crearea condiţiilor optime pentru confortul pasagerilor şi a celor care-şi desfăşoară activitatea aici.

Zona propusă pentru sosiri va avea următoarele grupări de încăperi, în funcţie de destinaţia acestora pentru a corespunde cerinţelor funcţionale enumerate mai sus:

- zonele de acces (în aerogară, şi dinspre pistă)
- hol pentru public cu zona de aşteptare
- holul pentru controlul documentelor de călătorie şi înaintea intrării în ţară
- spaţii comerciale şi alimentaţie publică
- grupuri sanitare (grupuri sanitare şi pentru persoane cu dizabilităţi locomotorii, spaţii pentru mama şi copilul)
- camere tehnice pentru tablouri electrice, telefonie, televiziune cu circuit închis, curenţi slabi, hidrofor, etc.
- scări de acces şi lifturi pentru public (inclusiv pentru deplasarea persoanelor cu handicap locomotor) între parter şi etaj, în plus sunt prevăzute scări pentru persoanlul aeroportului pentru accesul între parter şi etaj.

Pentru fluxul de plecări, din punct de vedere funcţional s-au urmărit rezolvarea următoarelor cerinţe:

- Separarea fluxurilor de procesare a pasagerilor pentru plecări internaţionale şi interne – în vederea operării simultane
- Asigurarea spaţiilor necesare pentru organele de control: poliţia de frontieră, sănătate, spaţii care trebuie să fie prezente în aerogară pentru verificarea pasagerilor
- Asigurarea spaţiilor necesare pentru personalul de deservire a aerogării propuse, pentru fluxul plecări
- Asigurarea spaţiilor de servicii oferite pasagerilor, spaţii comerciale, grupuri sanitare, (pe sexe şi pentru persoanele cu mobilitate redusă) spaţiu pentru mama şi copilul, birou informaţii, schimb valutar, agenţii companii aeriene, cărucioare de bagaje
- Asigurarea spaţiilor tehnice necesare pentru buna funcţionare a zonei plecări şi crearea condiţiilor optime pentru confortul pasagerilor şi a celor care-şi desfăşoară activitatea aici.

Zona propusă pentru plecări va avea următoarele grupări de încăperi, în funcţie de destinaţia acestora pentru a corespunde cerinţelor funcţionale enumerate mai sus:

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

Instalaţii de ventilare şi climatizare

Pentru realizarea microclimatului interior atât în timpul verii, cât şi iarna, holurile vor fi deservite de agregate de aer condiţionat cu recuperare având funcţionare independentă pentru fiecare spaţiu. Aceste centrale vor asigura totodată şi aerul proaspăt necesar din punct de vedere fiziologic. Celelalte spaţii vor fi climatizate cu ajutorul ventiloconvectoarelor, aerul primar fiind preparat de centrale de tratare a aerului special prevăzute în acest scop. Camerele cu destinaţie tehnologică (ex. Camera UPS) se vor climatiza cu aparate de climatizare profesionale în detenţă directă. Pentru grupurile sanitare se vor realiza instalaţii de ventilare mecanică ce vor asigura evacuarea mirosurilor şi a umidităţii.

Instalaţii sanitare şi instalaţii de combatere a incendiilor

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

Alimentarea cu apă caldă menajeră se va face de la instalaţia de preparare a apei calde menajere din centrala termică.
Din instalaţia de apă rece se alimentează şi instalaţia de preparare a apei calde menajere.

Instalaţii interioare de canalizare menajeră
Canalizarea apelor uzate de la grupurile sanitare se va face prin conducte de legătură, coloane şi colectoare orizontale din tuburi de polipropilenă ignifugată.

Instalaţia 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 distribuţie vor fi prevăzute cu circuite disponibile de rezervă minim 20% din numărul circuitelor active.

Se vor prevedea ***instalaţii interioare de stingere incendii cu hidranţi interiori şi cu sprinklere***
Timpul teoretic de acţionare a instalaţiei de hidranţi interiori este de 60 de minute.
În clădirea aerogării se va prevedea o instalaţie automată de stingere cu sprinklere, ce va fi realizată în sistem apă-apă. Instalaţia automată de sprinklere va fi controlată prin intermediul unor aparate (supape) de control şi 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 şi 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 suprafeţe exprimate în m^2:

Tabel 12 - Suprafeţe aeroport terminal pasageri

Suprafeţe nete în m^2						
Zona terminal	**Internaţional**	**Intern/ domestic**	**General**	**Total**	**Nivel**	**Observaţii**
PLECĂRI	**2881**	**1410**	**450**	**4741**		
Hol plecări	600	300	0	900	3	
Puncte check-in electronic	80	0	0	80	3	Servesc international şi domestic

Suprafeţe nete în m²						
Zona terminal	**Internaţional**	**Intern/ domestic**	**General**	**Total**	**Nivel**	**Observaţii**
Contoare check-in+Centuri+Zona de coadă	380	190	0	570	3	10 internaţional, 5 domestic
Control de securitate	216	108	0	324	2	2 poziţii international, 2 poziţii pentru domestic, 2 camere căutare
Poziţii de control a paşapoartelor	24	0	0	24	2	4 poziţii
Zona de coadă a control a paşapoartelor	72	0	0	72	2	
Sală aşteptare porţi/gates	360	288	0	648	2	300 locuri international, 200 locuri domestic
Unităţi de control porţi	36	36	0	72	2	2 unităţi international, 2 unităţi domestic
Bar/Restaurant/Café post-securitate	360	120	0	380	2	100 locuri international, 50 locuri domestic
Sală aşteptare linii aeriene VIP	72	54	0	126	2	Ptr utilizarea liniilor aeriene
Sală aşteptare VIP autorităţi	225	72	0	297	2	Ptr utilizare autorităţi
Magazine şi stand-uri duty free	216	72	0	288	2	Fără duty free ptr zboruri doemstice, doar magazine de presă şi cadouri

Suprafeţe nete în m²						
Zona terminal	**Internaţional**	**Intern/ domestic**	**General**	**Total**	**Nivel**	**Observaţii**
Spaţiu public pentru alimentare	0	0	288	288	3	Opţiuni de stat pe scaune sau în picioare
Spaţiu deschis pentru închirieri	0	0	144	144	3	Chiriaşi
Informaţii public	0	0	18	18	3	Atât pentru international cât şi 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 poziţii international
Zona de coadă control paşapoarte	216	0	0	216	1	
Poziţii control paşapoarte	48	0	0	48	1	8 poziţii
Poziţii control paşapoarte secundar	18	0	0	18	1	2 poziţii cerute
Zona de aşteptare control secundar	42	0	0	42	1	
Recuperare bagaje	1500	1200	0	2700	1	Internaţional 2 dispozitive 60 m, domestic 2 dispozitive 48 m
Depozit cărucioare în aria recuperare bagaje	30	30	0	60	1	
Verificare clienţi	300	120	0	420	1	8 poziţii 60 mp/poziţie ptr inspecţia 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

Suprafeţe nete în m^2						
Zona terminal	**Internaţional**	**Intern/ domestic**	**General**	**Total**	**Nivel**	**Observaţii**
Recepţie şi hol aşteptare	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 spaţii pentru 10 companii aeriene
Suport check-in	0	0	60	60	3	3 m^2 per poziţie
Agenţii de turism	0	0	36	36	2	Spaţiu pentru 6 oficii de turism
Birouri client şi depozitare	0	0	72	72	1	
Birouri operaţionale clienţi	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 şi găsite	0	0	36	36	1	
ZONE SERVICII	2160	1080	3165	6405		
Handling bagaje şi carusele	1920	960	0	2880	1	2 carusele ptr international 1 ptr domestic
Rampă suport	0	0	875	875	1	
Zona întreţinere	0	0	140	140	1	
Camere electrice şi mecanice	0	0	1700	1700	1	
Camere spălare	240	120	120	480	Toate	
Gunoi şi reciclare	0	0	90	90	1	
Facilităţi angajaţi	0	0	120	120	2	
Depozit autoritate aeroport	0	0	120	120	2	
ALTE ZONE ÎNCHIRIATE	0	0	548	548		

Suprafeţe nete în m²						
Zona terminal	**Internaţional**	**Intern/ domestic**	**General**	**Total**	**Nivel**	**Observaţii**
Zone poliţie şi reţinere	0	0	27	27	1	
Plan de securitate şi urgenţă	0	0	27	27	1	
Stand-uri de închiriat şi 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 şi autobuz	0	0	12	12	1	La bandă
TOTAL GENERAL NET	**8003**	**4238**	**4545**	**17334**		
CONSIDERAŢII SUPRAFAŢĂ BRUTĂ				**ADAOS**		
Impact structural				**1040**		6% din suprafaţa netă
Circulaţie verticală				**1040**		6% din suprafaţa netă
Circulaţie laterală				**5200**		30 din suprafaţa netă
TOTAL GENERAL BRUT				**24614**		

Astfel, pe nivele avem următoarele suprafeţe:

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

în total **24.614 m²**.

Platforma staţionare aeronave este concepută pentru 4 poziţii având capacitatea de a suporta aeronave de dimensiuni mari şi va fi conectată cu terminalul prin punţi de platformă. Adăugarea de punţi poate fi etapizată în funcţie de creşterea traficului cu o primă fază a suprafeţei platformei de circulaţie înspre şi de la aeronavă.

Suplimentar sunt prevăzute în această fază iniţială două poziţii pentru zboruri interne cu aeronave mai mici, o poziţie cargo şi o poziţie de degivrare.

Aeroportul Alexeni este conceput pentru un număr total de mişcări aeronave de 6.000 pentru primul an cu o creştere graduală până la 15.000 în al 19-lea an de operare şi 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 creştere 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 şi sala pentru aviaţie generală sunt localizate într-o clădire combinată pentru a reduce costurile construcţiei şi utilizarea terenului pentru întregul complex aeroportuar.

Extinderea clădirii pentru cargo, a spaţiilor pentru facilităţile de întreţinere aeronave şi depozitul de carburant apar ca şi elemente potenţiale de extindere ulterioară.

Realizarea construcţiilor 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 evoluţia tehnologică şi liberalizarea transportului aerian, programul aeroportuar a căpătat diversitate şi complexitate. Creşterea traficului de călători a influenţat evoluţia industriei aeronautice care la rândul sau a impus **schimbări în structurarea terminalelor aeroportuare**. Eficienţa transportului aerian civil şi comercial a avut drept consecinţă directă polarizarea în jurul aeroportului a numeroase terminale aparţinând tuturor infrastructurilor de transport din teritoriu. arhitectura sustenabilă este singura modalitate de a asigura, pe termen lung, un mediu sănătos şi o dezvoltare sistematizată si ecologică a programului aeroportuar.

Rolul aeroportului ca nod între diferitele infrastructuri de transport are implicaţii majore asupra formei sale, reliefând caracterul polifuncţional al aeroportului modern în general. Aeroportul modern este strucurat în entităţi interrelaţionate care adăpostesc terminale ale diferitelor mijloace de transport şi ramificaţii ale drumurilor terestre care eficientizează accesul călătorului din zona deservită către aeronavă.

Redarea funcţionalităţii staţiei de cale ferată din comuna Alexeni şi legătura directă cu intrarea în viitoarea aerogară va oferi posibilitatea transferului facil de la aeroport către alte staţii de cale ferată. Legătura dintre intrarea în aerogară şi DN 2A pentru conectarea cu staţia CF se va face printr-un drum de racord. Aeroportul va trebui să se materializeze ca un nod de comunicaţie globală cu legături atât cu reţeaua globală de transport aerian, cât şi cu reţelele rutiere şi 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 transportulrile de marfă și bagaje prin aeroporturi;
- serviciile de control antiteroriste – care garantează desfășurarea zborurilor în condiții de securitate;
- poliția transporturi – 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 aeronvelor 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 avionaele 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;
- vehicole 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.

Un management aeroportuar performant presupune și o armonizare a relațiilor dintre factorii de decizie în întreaga paletă de activități și acțiuni în cadrul aerportului, 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". In ceea ce priveste 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, tiketting, ATM, parcări, 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 acesteia 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 măsurille de securitate aeroportuară cele mai importante sunt:

- garduri perimetrale 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 intrernaționale este foarte mare și are forme de aplicare diversificate, ceea ce obligă aeroporturile să fie dotate cu echipamente de ultimă generație pentru detecțiea 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 materialeor 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 intrenaționale de securitate în aviația civilă, programul de securitate național, programul de securitate a fiecărui aeroport în parte, procedurile și regulile de lucru ale ficărui 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 reprezinta 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 aceste 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 masură, 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; clienţii 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.

Schimbarile 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 şi în managementul organizaţiilor 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 organizatii, 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 măsura se suprapun promisiunile și realizările prestatorului cu așteptările clientului. Putem spune că o organizație care are doar clienți satisfăcuți este o organizatie orientată spre client.

Globalizarea este termenul folosit la descrierea schimbărilor în societăți și în economia mondială, schimbări rezultate din dezvoltarea fara precedent a comerțul 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 managemntul 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 creaţia şi inovaţia, a intensificat concurenţa, chiar dacă într-o primă fază a redus veniturile.

Transporturile aeriene au un loc şi 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 deservesc aeroportul pentru o mai bună adaptare la cerințele mediului global.

În ce priveşte **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 organizatiei. 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 vedre 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 trebuiesc făcute tocmai datorită ritmului rapid de evoluție a tehnici 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.

Activitatile care vizeaza dezvoltarea personalului se realizeaza în concordanță cu legile în vigoare și sunt organizate si sustinute de AACR (Autoritatea Aeronautică Civilă Română) sau de cei autorizați de aceasta sa desfasoare acest tip de activitati. 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 dorinta 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 tehnici și tehnologiilor din domeniu. Managerii – considerati adevarate talente ale organizatiilor- trebuie să înțeleagă natura deosebită a managementului bazat pe cunoștințe, să posede viziune, abordări, metode și tehnici care să-i facă eficace în conducerea și derularea multiplelor și diverselor procese cu care sunt nevoiți să se confrunte în activitatea zilnica.

Activitatea care se desfășoară pe un aeroport este foarte **complexă**, datorită multiplelor activități care se realizeaza pentru asigurarea siguranței zborurilor, activitati 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;
- întreținereaaeronavelor;
- licențierea personalului aeronautic;
- instruireainițialășiperiodicăapersonaluluiaeronautic;
- 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

managmentului 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 odata cu primul zbor comercial internațional. Putem spune că Aeroportul reprezintăplaca 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 si performanta întregii activități aeroportuare. Funcţiile 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 funcţia 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-fincairă 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 facut ca produsele oferite sa devina tot mai asemănătoare in 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 intreprindă 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 piloţi - 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 piloți 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 şi 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 şi a fost lansat ca un concurent pentru Boeing 737. Este de altfel şi 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 piaţa 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 upgradate 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 simluatorului 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. Afişajele 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 in vederea obținerii compatibilității cu mai multe tipuri de avioane, făcând referire la puntea de comandă. Ultima generație de simulatoare au în componenţa 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 componenţa 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^{o} x43^{o};
- 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 manşe 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

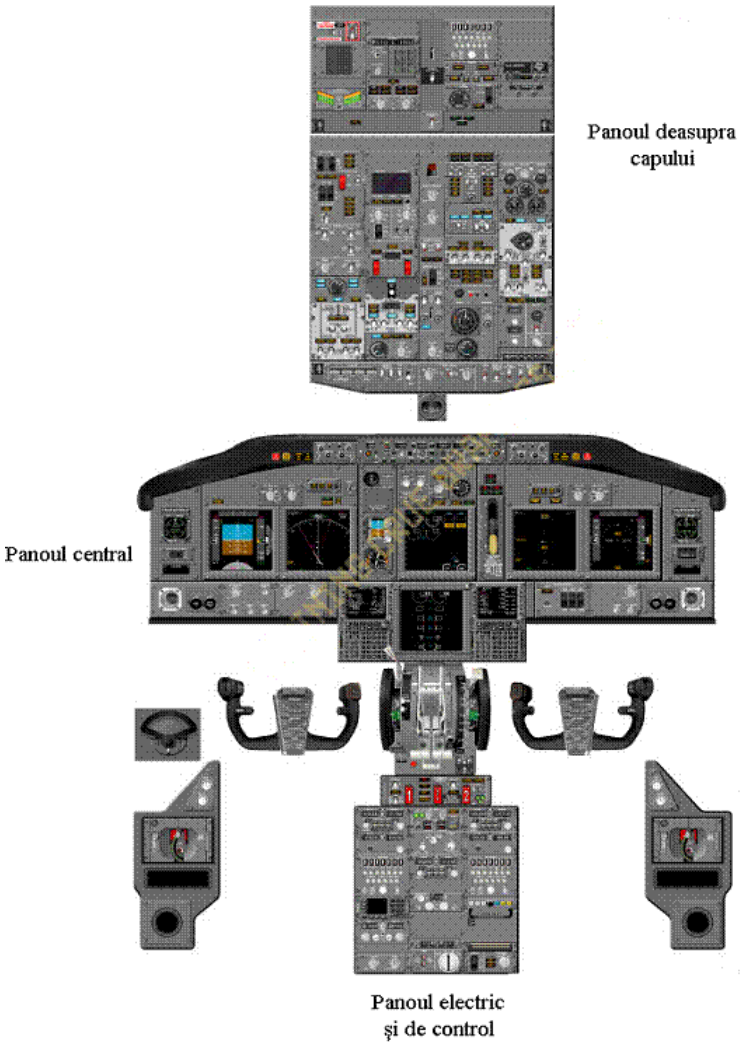


Figura 25 - Bordul în ansamblu

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 manşe;
- 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 echlibru manșă;
- Comutator amortizor de giraţie;
- 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 ţara noastră să fie introdusă pe piața internațională a furnizorilor de servicii de pregătire pentru personalul aeronautic;
- sprijinirea piloţilor în pregătirea pentru evaluările operatorilor aerieni la cel mai înalt nivel de cunoştinţe;
- posibilitatea ca tinerii piloţi să se specializeze pe un anumit tip de avion, totodată permiţând piloţilor cu experienţă să-şi facă în România pregătirea recurentă necesară menţinerii licenţei;
- costuri cu pregătirea piloților mai scăzute pentru transportatori aerieni 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 existenţa unui asemenea centru de instruire dotat cu simulator va aduce beneficii şi de ordin social. Acesta va permite mai multor tineri să practice meseria de pilot şi în acest fel va fi susţinută creşterea industriei aeronauticii româneşti.

Simulatorul va putea fi utilizat în instruirea pentru obţinerea licenţei de zbor. Un astfel de simulator asigură o platformă adecvată de instruire şi design, atât pentru efectuarea sarcinilor procedurale, cât şi pentru cele operaţionale, specific cerinţelor de instruire la sol şi în aer.

În centrul de instruire se vor putea derula cursuri şi programe de pregătire, instruire şi perfecţionare, teoretice şi practice, de zbor, atât pentru piloţii particulari, cât şi pentru piloţii comerciali.

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

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

Centrul de instruire va puteam fi un spațiu destinat instruirii piloţilor 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 si pentru antrenamentul pilotilor.

2.1.3 Hangar de mentenanţă 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 şi automatizarea crescândă a echipamentelor, integrarea şi progresul constant al tehnologiilor, fiabilitatea crescândă a sistemelor, costul din ce în ce mai ridicat al investiţiilor şi exigenţa clienţilor (din ce în ce mai puternică) în materie de siguranţă de funcţionare, s-a trecut însă de la întreţinerea şi repararea echipamentelor la mentenanţa acestora.
În general, implementarea unui serviciu de mentenanţă, ca funcţie importantă a unei organizaţii, a condus şi conduce la posibilitatea de a anticipa, de a prevedea defecţiunile şi de a planifica intervenţiile care să permită evitarea acestora.
Funcţia de mentenanţă reprezintă, în medie şi în cost direct 4% din cifra industrială de afaceri, iar dacă se includ şi costurile indirecte această valoare atinge 7-8% (urmare a impactului complementar datorat costurilor induse de non-disponibilitate). Această funcţie se dotează cu specialişti, a căror calificare este din ce în ce mai ridicată şi în domenii din ce în ce mai diferenţiate.

În industria aeronautica mentenanța a fost dintotdeauna factorul cheie pentru asigurarea siguranței zborului. De aceea procedurile de mentenanța aplicate sunt foarte restrictive și costisitoare.
Aplicarea acestor proceduri se realizează după reguli stricte implementate pentru prima data la Convenţia de la Chicago (Convenţia privind aviaţia civilă internaţională, 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" intenațional 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 facilităţi de mentenanţă și reparații pe viitorul aeroportul de la Alexeni prin intermediul unei *Hangar de mentenanţă de nivel complex pentru aeronave și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc aerospaţială* care să ofere posibilitatea de întreţinere şi reparaţii pentru aeronave de transport civile.
În prezent, în Regulamentul (CE) nr. 2042/2003, anexa III (partea 66), prerogativele asociate fiecărei categorii de licenţe de întreţinere a aeronavelor sunt descrise după cum urmează:

- licenţă de întreţinere a aeronavelor de categoria A îl autorizează pe titularul său să elibereze certificate de dare în exploatare după operaţiuni de întreţinere de linie, minore, programate, şi remedieri ale unor defecte simple, în limitele sarcinilor menţionate în mod expres în aprobare. Prerogativele de certificare se limitează la acele lucrări pe care titularul licenţei le-a efectuat personal într-o întreprindere conformă cu dispoziţiile părţii 145.

- licenţă de întreţinere a aeronavelor de categoria B1 îi permite titularului său să elibereze certificate de dare în exploatare după operaţiuni de întreţinere, inclusiv asupra structurii aeronavelor, grupurilor motopropulsoare şi asupra sistemelor mecanice şi electrice. Înlocuirea unor unităţi ce pot fi înlocuite ale sistemelor electronice de bord, care necesită doar teste simple pentru a dovedi buna stare de funcţionare, este de asemenea inclusă în prerogativele sale. Categoria B1 include în mod automat sub-categoria A corespunzătoare.

- licenţă de întreţinere a aeronavelor de categoria B2 îi permite titularului său să elibereze certificate de dare în exploatare după operaţiuni de întreţinere efectuate asupra sistemelor electronice de bord şi asupra celor electrice.

- licenţă de întreţinere a aeronavelor de categoria C îi permite titularului său să elibereze certificate de dare în exploatare după operaţiuni de întreţinere de bază pentru aeronave. Prerogativele se aplică aeronavei în integralitatea sa, în cazul unei întreprinderi conforme cu dispoziţiile părţii 145.

<u>Instruirea pentru calificările pe tipuri de aeronave:</u>

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

Mai mult, cu excepţia dispoziţiilor 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 organizaţie cu atribuţii de instruire în domeniul întreţinerii autorizată corespunzător în conformitate cu cerinţele părţii 147.

În plus, în conformitate cu regulamentul şi AMC existente, calificarea de tip autorizată în cadrul categoriilor B1 şi B2 include elemente teoretice şi practice care trebuie să îndeplinească cerinţele 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 cerinţelor de instruire practică. Instruirea practică trebuie să cuprindă o perioadă de patru luni pentru solicitanţii care nu au experienţă practică înregistrată recent pentru aeronavele cu structură şi sisteme comparabile, inclusiv motoarele, dar aceasta poate fi redusă la un minim de două săptămâni pentru solicitanţii care deţin o astfel de experienţă anterioară.

Realizarea hangarului de mentenanţă de nivel complex pentru aeronave trebuie să fie aprobată EASA Part 145 – RCAA/EASA şi FAA şi să ofere servicii de inspecţie, reparaţii, întreţinere, înlocuire, rectificare de defecte, upgrading şi testare la sol. Oportunitatea acestuia derive în primul rând din necesitatea asigurării unui grad ridicat de securitate a aeronavelor.

Considerăm oportună investiţia în realizarea hangarului pentru executarea mentenanţei tehnicii de aviaţie, în care să se desfăşoare următoarele activităţi:
- Realizarea facilitaţilor necesare activităţilor de mentenanţă aeronave şi de pregătire profesională;
- Executarea activităţilor de mentenanţă de nivel complex, concomitent la aeronavele de tip A320;
- Desfăşurarea în condiţii optime a activităţilor de instruire a personalului tehnico-ingineresc cu atribuţii pe linie de mentenanţă aeronave.

Hangarul va dispune de toate utilităţile specifice activităţilor de mentenanţă aeronave şi va fi prevăzut atât cu căi de acces ale aeronavelor cât şi cu o platformă de mentenanţă amplasată în faţa hangarului.

Terenul pe care se va realiza obiectivul propus va fi acelaşi pe care actual se află situat fostul hangar. Construirea acestui hangar pe fostul amplasamentului fostului hangar va asigura accesul pentru racordarea la utilităţi: gaz metan, energie electrică şi apă potabilă, precum şi la alte facilităţi necesare: canalizare şi drumuri de acces.
În acest sens se propun următoarele obiecte de investiţie pentru hangar mentenanţă de nivel complex pentru aeronave:
Obiectul l – Clădire hangar mentenanţă de nivel complex pentru aeronave;
Obiectul 2 – Platformă betonată (inclusiv marcaj, balizaj evacuare ape pluviale)
Obiectul 3 – Post transformare (inclusiv construcţie de protecţie);
Obiectul 4 – Grup electrogen;
Obiectul 5 – Rezervor apă şi staţie de pompare PSI;
Obiectul 6 – Puţ forat;
Obiectul 7 – Reţele canalizare;
Obiectul 8 – Centrală termică (inclusiv gospodărie combustibil);
Dotări – Mobilier.

OBIECT 1: CLĂDIRE HANGAR MENTENANŢĂ DE NIVEL COMPLEX PENTRU AERONAVE

Încadrarea construcţiei nou propuse în normative:

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

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

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

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

Forma construcţiei:

Construcţia are forma unui patrulater regulat cu dimensiunile maximale 71,30 x 47,20 m, având suprafaţa construită Sc = 3.370 mp şi suprafaţa desfăşurată Sd = 6.090 mp. Traveea este de 11,0 m şi deschiderea de 70,0 m. Înălţimea maximă a construcţiei: + 19,50 m.

Organizarea funcţională:

Parter:

1. Hala hangar: Su = 1.860 mp;
2. Atelier întreţinere aeronave Su = 420 mp.

Cuprinde: 5 încăperi de lucru destinate atelierelor reparaţii avionică, 5 încăperi de lucru destinate atelierelor avionică, fabricaţie conducte, sudură argon şi 2 ateliere pentru butelii.

3. Zonă depozitare Su = 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 ţintă, depozit materiale tehnice de aviaţie, sală asamblare avioane ţintă cu un depozit.

Etaj 1:

Zonă administrativă: Su = 850 mp. Cuprinde: birouri administrative spaţii tehnice, spaţii arhivă, spaţii pentru vestiare şi grupuri sanitare.

Etaj 2:

Zonă administrativă: Su = 850 mp. Cuprinde: simulator întreţinere, 4 birouri pentru proiectare, personal conducere, 4 birouri instruire, birou expertiză tehnică, sală de curs, spaţii pentru vestiare şi grupuri sanitare.

Sistemul constructiv al construcţiei:

Structura de rezistenţă:

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

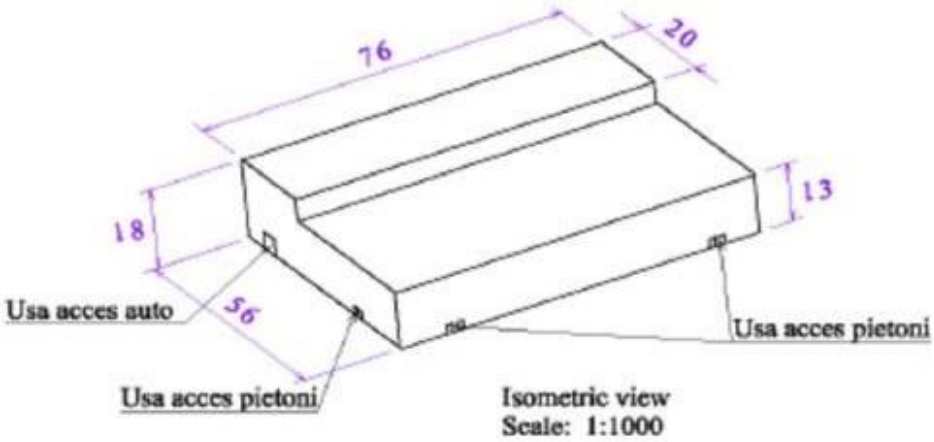
Închideri perimetrale: realizate din panouri termoizolante tristrat, formate din două foi de tablă şi nucleu din vată minerală, clasa de combustibilitate CO (A I).

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

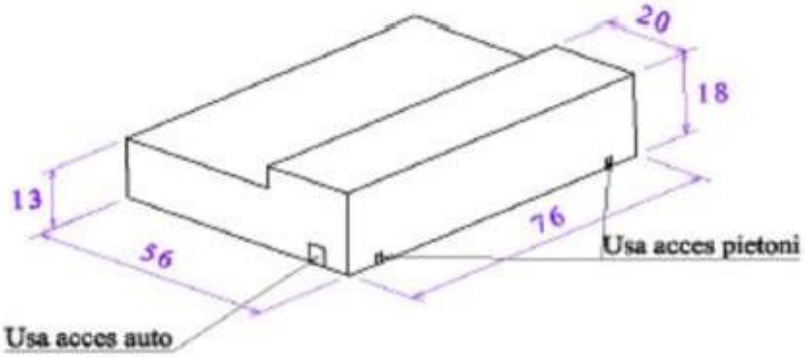
Hangarul va fi prevăzut cu două scări metalice exterioare pentru accesul pe acoperiş. Colectarea şi scurgerea apelor pluviale de pe acoperiş se va face printr-un sistem de tubulatură plasat în interiorul hangarului, pe lateralele stâlpilor de susţinere.
Pe structura tavanului se vor monta: becuri pentru iluminatul artificial, senzori sistemului de avertizare incendii, subansamble pentru instalaţia de încălzire şi ventilaţie.

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

Tâmplărie: Uşile 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 uşă pietonală şi vor avea acţionare atât electrică cât şi manuală.
- Uşi pline antiefracţie;
- Uşi de evacuare, pline, antiefracţie, prevăzute cu dispozitive de autoînchidere şi bară antipanică;
- Ferestrele exterioare vor fi din tâmplărie de aluminiu şi geam termoizolant;
- Tâmplăria interioară va fi din aluminiu sau rezistentă la foc.



Isometric view
Scale: 1:1000



Isometric view
Scale: 1:1000

-Cotele desemnează dimensiunile utile (pe interiorul hangarului);
-Toate dimensiunile sunt date în metri:
-Poziţionarea uşilor şi cotarea lor în structura hangarului se va face în corelare cu poziţionarea bolţurilor în pardoseală;
-Cota exterioară a lungimii de 76 m poate fi depăşită cu maxim 4%;
-Cota exterioară a lăţimii de 56 m poate fi depăşită cu maxim 8%;
-Înălţimea exterioară maxim admisă este de 24,5 m.

Finisaje interioare:
-Pardoseli: beton elicopterizat cu cuarţ, antistatic, antiderapant (hală hangar ateliere); gresie porţelanată antiderapantă (grupuri sanitare şi circulaţii); parchet stratificat (birouri).

- Pereţi: zugrăveli lavabile; placaje faianţă (grupurile sanitare).
- Plafoane: zugrăveli lavabile; plafoane din panouri prefabricate modulate din fibră minerală pe structură metalică.

Instalaţii electrice:
Alimentarea cu energie electrică se va realiza din reţeaua 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) şi va fi realizat monobloc. Transformatorul va avea puterea de 1000 KVA. Instalaţia electrică va fi realizată în sistem de distribuţie radial.
Sunt prevăzute:
- Instalaţiile electrice de iluminat şi prize;
- Instalaţiile electrice de forţă şi comandă;
- Instalaţia de protecţie şi împământare;
- Sistem de detecţiei semnalizare la incendiu.

Instalaţii sanitare:
Alimentarea cu apă a obiectivului se va face de la un puţ forat care se va executa în incintă.
Sunt prevăzute:
- Instalaţia interioară de distribuţie a apei reci/calde;
- Instalaţia de combatere a incendiilor, care cuprinde: instalaţia de hidranţI exteriori, instalaţia de hidranţi interiori, instalaţia de stingere cu spumă, gospodăria de apă pentru combaterea incendiilor;
- Instalaţia de canalizare care cuprinde: reţea de canalizare menajeră, instalaţie de canalizare pluvială terase şi acoperişuri, instalaţie de canalizare pluvială drumuri şi platforme.

Instalaţii termice:
Imobilul respectă cerinţa 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<Gn. Sunt prevăzute:
- Instalaţia de încălzire/răcire cu ventiloconvectoare;
- Sistemul de introducere aer proaspăt;
- Sistemul de evacuare noxe din grupurile sanitare;
- Sistemul de ventilare de avarie a hangarului;
- Instalaţia de desfumare;
- Centrala termică - sistemul de producere agent termic apă caldă 80/60° C;
- Centrala frigorifică;
- Instalaţia 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 şi piese speciale aferente: clapeţi pentru reglarea şi 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 suprafaţă de mişcare betonată pentru rulajul şi staţionarea aeronavelor, a cărei suprafaţa 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 ŞI STAŢIE DE POMPARE PSI:

Pentru asigurarea necesarului de apă pentru incendiu şi pentru consumul menajer, se vor executa două construcţii cuplate, rezervor îngropat şi staţia 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

Înălţimea la atic: 3,0 m.

Suprafaţa construită: 167 mp, suprafaţa desfăşurată: 224 mp iar volumul: cca. 500 mc.

Caracteristici constructive:

- Construcţia va fi din beton armat şi protejată cu izolaţie hidrofugă în zona subterană şi zidărie de cărămida în zona supraterană.
- Învelitoarea tip terasă necirculabilă se va realiza cu termoizolaţie din poistiren extrudat şi hidroizolaţie din două membrane lipite la rece, de 3 respectiv 4 mm grosime, cu protecţie din granule de ardezie de culoare alb sau gri pe un strat de beton de pantă.
- Tâmplăria exterioară şi interioară va fi din aluminiu cu geam termoizolator.
- Scara de acces în staţia de pompe va fi metalică.
- Pardoselile prevăzute vor fi din gresie.
- Finisajele interioare la pereţi şi tavane sunt cu vopsitorii lavabile.
- Finisajele exterioare vor fi executate din tencuieli tristrat cu polistiren.

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

În construcţia îngropată sunt prevăzute staţia de pompe şi rezervorul de apă de incendiu, iar în construcţia supraterană este prevăzută staţia de hidrofor pentru apă potabilă.

OBIECT 6 - PUŢ FORAT

Se va executa un foraj cu adâncimea proiectată de 350 m care va capta apa subterană.
La suprafaţă, forajul va fi protejat prin cabină semi-îngropată.
La trecerea în exploatare, în jurul forajului se va institui un perimetru strict de protecţie sanitară prin realizarea unei împrejmuiri din plasă de sârmă montată pe stâlpi metalici.

OBIECT 7 – REŢELE CANALIZARE

Reţeaua de canalizare menajeră va fi de tip gravitaţional. Racordarea instalaţiilor interioare la reţeaua de canalizare ape uzate menajere nou proiectată se va realiza prin intermediul căminelor de racord.

OBIECT 8- CENTRALĂ TERMICĂ

Această funcţiune 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 suprafaţă de aprox. 45,00 mp.
Centrala are în componenţa sa 2 cazane cu funcţionare cu combustibil lichid, cu arzător mixt, având o capacitate de 750 KW fiecare.
Circulaţia apei către consumatori va fi asigurată de pompe duble, în linie, cu turaţie variabilă. Pompele ce alimentează ventiloconvectoarele şi AHU sunt duble, echipate cu convertizor de frecvenţă, iar pompa de radiatoare este simplă. cu convertizor de frecvenţă.
Instalaţia va fi prevăzută cu robinete de închidere, cu armături de golire şi aerisire, precum şi cu termometre şi manometre, în punctele indicate în planuri şi, după caz, în alte puncte, în funcţie de geometria traseului de ţevi de la faţa 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 funcţionarea centralei termice timp de 14 zile în condiţiile 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 şi/sau mobilier (birouri, scaune dulapuri depozitare) în funcţie de specificul activităţii desfăşurate.
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 funcţiona şi centrul de pregătire profesională tehnico-ingineresc pentru personalul ingineresc şi mechanic implicat în activitatea de mentenanţă 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 mentenanţă se vor realiza reparaţii structural diversificate, reparaţii compelxe şi operaţiuni de mentenanţă. Între operaţiile de mentenanţă (reparaţii, întreţinere) care se vor putea efectua amintim: frezarea chimică, tratamente de suprafaţă, vopsirea, tratamente termice, testări mecanice, verificări metalografice, duritate, pirometrie, compozite, sudură, strunjire prin control numeric.

ECHIPAMENTE

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

ACREDITĂRI

Funcţionare centrului de mentenanţă va fi acreditată de către:

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

Într-o primă etapă de funcţionare a centrului de mentenanţă şi obţinerea atestărilor necesare se va asigura posibilitatea de repraţii a numitor compoenente ale aeronavelor, urmând ca ulterior, în funcţie şi de dezvoltarea industriei aviatice să se extindă gama operaţiilor de întreţinere, recondiţionare a componentelor şi chiar de producere a acestora.

Pentru buna funcţionare, este necesar ca în cadrul centrului de menttenanţă să se prevadă un laborator de încercări ale cărui caracteristici şi funcţionalităţi 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 şi a uleiurilor minerale;
    - Determinări pentru vopsele şi emailuri.
2. Încercări mecanice
    - Determinări prin conductivitate;

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

3. Control metalografic
4. Defectoscopie - control nedistructiv
    - NDT prin curenţi turbionari;
    - NDT cu ultrasunete - defectoscopie şi măsurare grosime material;
    - NDT cu lichide penetrante;
    - NDT cu particule magnetice;
    - NDT cu radiaţii penetrante;
    - NDT prin termografie cu radiaţii infraroşii;
5. Etalonari mijloace de masurare
    - Mijloace de măsurare lungimi
    - Mijloace de măsurare pentru timp/frecvenţă
    - Mijloace de măsurare pentru amplitudinea acceleraţiei şi vibraţiei
    - Mijloace de măsurare mărimi mecanice
    - Mijloace de măsurare mărimi termice
6. Încercări de compatibilitate electromagnetică
    - Măsurarea nivelului perturbaţiilor emise prin conductie la bonele de alimentare (curent continuu şi curent alternativ monofazat) în banda de frecvenţă 10KHz - 10MHz, Metoda CE 102.
    - Determinarea susceptibilităţii la impulsuri injectate în cabluri, cu semnal de test 5A şi durata minima 30 nsec, Metoda CS 115.
    - Măsurarea nivelului câmpului magnetic radiat la distanţa de 7cm, în banda de frecventa 30Hz - 100KHz, Metoda RE101.
    - Măsurarea perturbaţiilor de joasă frecvenţă emise prin conductie în firele de alimentare, în banda de frecvenţă 30Hz - 10KHz, Metoda CE101.
    - Verificarea susceptibilităţii la semnale injectate în cabluri, în banda de frecvenţă 10KHz - 200 MHz, Metoda CS114.
    - Verificarea susceptibilităţii la semnale de joasă frecvenţă injectate în cabluri, în banda de frecvenţă 30 Hz - 150 KHz, Metoda CS101.
    - Măsurarea campului electric radiat, în banda de frecvenţă 10KHz - 18 GHz, Metoda RE102;
    - Verificarea susceptibilităţii la câmp magnedic radiat, în banda de frecvenţă 30 Hz - 100 KHz, Metoda RS101.
    - Verificarea susceptibilităţii la câmp electric radiat, în banda de frecvenţă 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.

Centrul de instruire tehnico-inginerească din cadrul centrului de mentenanţă va asigura necesităţile de instruire a operatorilor NDT de nivel 1 si 2 pentru metodele si procesele de inspectie nedistructiva 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 radiaţii penetrante (RT)
- Examinare cu ultrasunete (UT)
- Examinare prin curenţi turbionari (ET)
- Examinare cu lichide penetrante (PT)
- Examinare cu particule magnetice (MT)
- Examinarea prin termografie cu radiaţii infraroşii (IRT)

În cadrul centrului se va putea realiza instruirea şi pe următoarele metode de inspecţie:

- Determinarea caracteristicilor de material – duritate. (CM(D))
- Determinarea caracteristicilor de material - conductivitate electrică (aparate cu citire directă). (CM(C))
- Verificarea grosimilor de material şi 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 şi umane aliniate la cerinţele specific din aviaţie (personal cu studii şi specializări în metode NDT), sală de curs, spaţii de inspecţie în laboratoarele NDT autorizate, de piese de instruire şi piese-test, specifice fiecărei metode NDT, pe care cursanţii vor putea experimenta şi să fie evaluaţi în metoda respective, de aparatură şi mijloace tehnice, instalaţii, utilităţi.

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 construcţiile aeroportuare la nivel naţional şi internaţional, de la costurile aferente diferitelor studii de

proiect, arhitectură, management de proiect, asistenţă tehnică, de la costurilor altor investigaţii necesare în teren, de la costurile cu lucrările de demolare şi transport, a echipamentelor aeronautice.

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

- Studii de investigaţii în zonă
- Activitatea de reabilitare a aeroportului
- Pistă şi platformă aeronave noi
- Clădiri aeroport
- Clădiri aeroport
- Echipamente aeronautice şi de navigaţie
- Proiectul şi managementul proiectului.

În continuare sunt pretentate în detaliu activităţile necesare pentru dezvoltarea aeropotului:

Studii de design/arhitectură, proiect, asistenţă tehnică, managementul construcţiei şi amenajarea teritoriului

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

Lucrări reabilitare şi construcţie suprafaţă aeronautică

1. Lucrări de demolare
2. Reabilitarea sistemului de canalizare/drenare şi 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

Investigaţiile 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 cunoaşte 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 şi curăţarea suprafeţei
   3.2. Nou strat de beton sau asfalt

Pregătirea şi curăţarea suprafeţei 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 legatură 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 colecare a apelor pe toată lungimea pistei extinse;
- Fundație pistă;
- Suprastructura din dale de beton a pistei prelungite.

5. Cale de rulare şi 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 menevrare 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 (suprafaţa pe care staționează aeronavele pentru alimentare, îmbarcare, bucle de întoarcere, etc., inclusiv aria generală de aviație)

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

7. Drum perimetral, împrejmuire incintă şi 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 şi echipamente aeronautice

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

Construcţie clădiri aeroport

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

Pentru componenta ce vizează centrul de instruire sintetică pentru piloţi dotat cu simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320 sunt necesare studii premeergătoare construcţiei şi obţinere de avize, lucrări de construcţii a clădirii P+2E, cu toate spaţiile conexe, racordarea la uilităţi, instalaţii de alimentare cu apă şi 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, obţinere de avize, lucrări construcţie hangar, platformă betonată, post transfoemare, grup electrogen, rezervor apă şi staţie de pompare PSI, puţ forat, realizarea reţelelor de canalizare, dotarea cu centrală termcă, cu dotări utilaje şi mobilier.

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

1. Realizare studiului geotehnic și a studiului topometric, a Studiului de determinare a capacităţii portante a pistei
2. Depunerea cererii pentru certificatul de urbanism
3. Obţinerea certificatului de urbanism
4. Realizarea planului de urbanism zonal
5. Elaborarea proiectului – faza DTAC (Documentaţia Tehnică pentru Autorizaţia 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. Obţinerea avizelor cerute prin certificatul de urbanism (furnizori de utilităţi, apărare civilă, mediu, prevenirea şi stingerea incendiilor – PSI, Inspectoratul de Stat în Construcţii).
8. Elaborarea proiectului – faza PT + DE
9. Verificarea tehnică a proiectului
10. Depunerea autorizaţiei pentru autorizaţia de construire
11. Lucrări de demolare cu transportul molozului la gropi ecologice
12. Începerea lucrărilor
13. Execuţia construcţiei
14. Recepţia finală

Tabel 13 – Termene estimative dezvoltare Aeroport regional Alexeni

Etape - activităţi	Termene - durate
1. Realizare studiului geotehnic și a studiului topometric, a Studiului de determinare a capacităţii portante a pistei **2. Depunerea cererii pentru certificatul de urbanism** **3. Obţinerea certificatului de urbanism** **4. Realizarea planului de urbanism zonal** **5. Elaborarea proiectului – faza DTAC (Documentaţia Tehnică pentru Autorizaţia 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**
7. Obţinerea avizelor cerute prin certificatul de urbanism (furnizori de utilităţi, apărare civilă, mediu, prevenirea şi stingerea incendiilor – PSI, Inspectoratul de Stat în Construcţii). **8. Elaborarea proiectului – faza PT + DE** **9. Verificarea tehnică a proiectului** **10. Depunerea autorizaţiei pentru autorizaţia de construire**	**9 luni**
11. Lucrări de demolare cu transportul molozului la gropi ecologice	**3 luni**
12. Începerea lucrărilor **13. Execuţia proiectului** **14. Recepţia finală**	**4 ani**

În cadrul proiectului investiţional, atât centrul de instruire sintetică pentru piloţi - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320 cât şi hangarul de mentenanţă de nivel complex pentru aeronave şi crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc pot fi abordate ca un proiect unitar investiţional 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 acelaşi timp.

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

Etape - activităţi	Termene - durate
1. Realizare studiului geotehnic și a studiului topometric **2. Depunerea cererii pentru certificatul de urbanism** **3. Obţinerea certificatului de urbanism** **4. Realizarea planului de urbanism zonal**	**9 luni**

5. Elaborarea proiectului – faza DTAC (Documentaţia Tehnică pentru Autorizaţia 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. Obţinerea avizelor cerute prin certificatul de urbanism (furnizori de utilităţi, apărare civilă, mediu, prevenirea şi stingerea incendiilor – PSI, Inspectoratul de Stat în Construcţii). **8. Elaborarea proiectului – faza PT + DE** **9. Verificarea tehnică a proiectului** **10. Depunerea autorizaţiei pentru autorizaţia de construire**	**9 luni**
12. Începerea lucrărilor **13. Execuţia proiectului** **14. Recepţia finală**	**2 ani**

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

Tabel 15 – Volume de studii şi construcţii preliminare şi costuri estimative

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

Nr. crt.	Volume de activităţi şi construcţii preliminare	Cost estimativ - lei
II	**Reabilitare şi construcţie suprafaţă aeronautică**	
	Lucrări de demolare	2,875,754.00
1	Recuperarea sistemului de canalizare/drenare şi prelungire canalizare/drenare	20,541,100.00
2	Recuperarea pistei 2,5 km	57,515,080.00
3	3.1 Pregătirea şi curăţarea suprafeţei	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 şi bretele	19,896,109.46
5	Platforma	32,865,760.00
6	Drum perimetral, împrejmuire incintă şi sistem de supraveghere video	45,190,420.00
7	**Cost total reabilitare şi construcţie suprafaţă aeronautică**	**269,265,063.46**
III	**Sisteme şi 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 mentenanţă a aeroportului	61,623,300.00
11	**Cost total sisteme aeronautice**	**90,380,840.00**
IV	**Construcţie clădiri aeroport**	
	Clădire terminal pasageri - 24.614 mp x 3000 euro/mp	303,359,181.24
12	Blocul şi turnul de control	41,082,200.00
13	Clădirea cargo - 3200 mp x 1000 euro/mp	13,146,304.00
14	Garaj, depozit şi staţia de pompieri - 2100 mp x 476 euro/mp	4,108,220.00
15	**Cost total clădiri aeroport**	**361,695,905.24**
	TOTAL COSTURI AEROPORT OPERAŢIONAL	**780,561,800.00**
V	**Centru de instruire sintetică pentru piloţi - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320**	
	Costuri de design, proiect, asistenţă tehnică, managementul construcţiei şi amenajarea teritoriului , autorizări şi avize de funcţionare	5,219,856.00
	Construcţie 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 activităţi şi construcţii preliminare	Cost estimativ - lei
VI	**Hangar de mentenanţă de nivel complex pentru aeronave și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc**	
	Costuri de design, proiect, asistenţă tehnică, managementul construcţiei şi amenajarea teritoriului, autorizări şi avize de funcţionare	7,249,800.00
	Construcţie hangar cu centru de pregătire inclus	98,597,280.00
	Dotări şi utilaje	39,148,920.00
	TOTAL COSTURI HANGAR DE MENTENANŢĂ CU CENTRU DE INSTRUIRE	**144,996,000.00**
	TOTAL COSTURI PROIECT AEROPORTUAR ŞI INVESTIŢII CONEXE DE INSTRUIRE ŞI MENTENANŢĂ 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 obţine din operarea aeroportului se încadrează în două categorii:

- Venituri aviaţie;
- Venituri non-aviaţie.

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

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

Este necesară raportarea corectă a veniturilor din fiecare categorie de activităţi, atât pentru reflectarea corectă a indicatorilor obţinuţi pe fiecare categorie principală de activităţi cât şi pentru comparabilitatea cu indicatorii medii din industrie şi cei realizaţi de aeroporturi similare ca trafic.

Veniturile estimate pentru aerportul Alexeni se bazează pe următoarele elemente:

- Costurile anuale de operare (întreţinere, investiţii, salarii angajaţi, servicii);
- Costuri de închiriere, redevenţă;
- Toate sursele de venit constând în taxe aeroport pasageri, operare staţii carburant, servicii de catering, servicii de alimentaţie, închiriere spaţii comerciale, taxe de aterizare, taxe parcare aeronave, servicii aeronave, operaţii cargo, taxe pentru aviaţia private, taxe parcare publică.

În cadrul studiului de fezabilitate trebuie să fie luate în considerare existenţa unui număr de utilităţi şi 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 şi a scenei, precum şi curăţarea acestora, întreţinere aeronautică, întreţinerea marcajului pistei şi a platformei, controlul păsărilor, întreţinerea clădirilor, resurse ale departamentului de pompieri şi întreţinerea acestuia, securitatea aeroportului.

Aceste costuri aparţin în totalitate operatorului aeroportului şi nu influenţează investiţia legată de concensiune.

Veniturile pot fi grupate pe două mari categorii: aviaţie şi non-aviaţie.

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

Venitul brut/an estimat va include venituri obţinute din:

1. Taxa pasager
2. Taxa de aterizare
   - Aeronave de pasageri
   - Aeronave cargo
   - Aviaţie generală
3. Taxe de handling
   - Aeronave de pasageri
   - Aeronave cargo
   - Aviaţie generală
4. Venituri comerciale
   - Spaţii terminal
   - Centru cargo
   - Transport terestru şi 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. Aviaţie 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. Aviaţie generală	1,889,781.20
4	Venituri comerciale	
	4.1. Spaţii terminal	2,918,044.50
	4.2. Centru cargo	161,187.22
	4.3. Transport terestru şi parcări auto	18,881,137.46
	TOTAL	**200,122,826.72**

Cheltuieli operaţionale anuale ale aeroportului vor include cheltuieli cu:

1. Salarii
    - Salarii management aeroport
    - Angajaţi
    - Taxe management şi îmbarcare
2. Subcontractanţi
    - Securitate, curăţenie, medical, facilităţi, asigurări
    - Produse staţionare

3. Alte costuri
    - Întreţinerea clădirilor
    - Întreţinerea pistei şi a drumurilor
    - Produse degivrare
    - Utilităţi
    - Menţinerea autorizării AACR

În continuare sunt prezentate valorile estimative pentru cheltuielile operaţionale ale aeroportul propus ca şi obiectiv de investiţie pentru Alexeni.

Tabel 17 – Cheltuieli operaţionale anuale aeroport

Nr. crt.	Cheltuieli operaţionale aeroport	Valoare - lei
1	Salarii	
	1.1. Salarii management aeroport	4,724,936.32
	1.2. Salarii angajaţi	4,393,378.80
	1.3. Taxe management şi îmbarcare	396,805.72
2	Subcontractanţi	
	2.1. Securitate, curăţenie, medical, facilităţi, asigurări	12,387,491.60
	2.2. Produse staţionare	459,154.00
3	Alte costuri	
	3.1. Întreţinerea clădirilor	1,449,960.00
	3.2. Întreţinerea pistei şi a drumurilor	4,591,540.00
	3.3. Produse degivrare	4,591,540.00
	3.4. Utilităţi	3,479,904.00
	Menţinerea autorizării AACR	241,660.00
	TOTAL	**36,716,370.44**

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

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

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

Costurile şi veniturile previzionate pe durata de viaţă 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 şi 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 evoluţia de pasageri din ultimii ani şi ritmul de creştere al acestora la nivelul ţării noastre. Prognoza de trafic aerian prezentată în cadrul Master Plan-ul General de Transport al României (ediţia septembrie 2014) evidenţiază o creştere 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 creştere înregistrat în ultimii 6 ani, există toate şansele ca valoarea de 30.000.000 pasageri prognozată în Master Plan să fie depăşită.

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

La evaluarea consumului de **utilităţi de bază** (electricitate, apă, canalizare şi gunoi) s-au luat în considerare cifre standard cu consultarea costurilor de existenţă din România pentru spaţii industriale şi rezidenţiale. 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 mişcări aeronave de 6.000 pentru primul an cu o creştere graduală până la 15.000 în al 19-lea an de operare şi 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 creştere 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 operaţional la 4 ani după încheierea contractului de concesiune bunuri, în urma realizării tuturor etapelor aferente investiţiei, aşadar, anul 5 al contractului de concesiune. Se face o distincţie între durata concesiunii şi durata de prognoză a activităţii aeroportuare, în sensul că anul 1 de operare al aeroportului reprezintă anul 5 al contractului de concesionare, iar anul 49 de prognoză a activităţii 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 (aşa cum prevede şi OUG 57/2019) din considerente de rentabilitate a investiţiei pentru investitor.

Tabel 18 - Estimarea traficului de pasageri, traficului de marfă şi 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 mişcări 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. Redevenţa este considerată venit pentru concedent şi 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 şi 6000 tone marfă, în situaţia 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 potenţialul de recuperare a investiţiei în aeroport.

Analiza financiară a proiectului de investiţie Aeroport Alexeni s-a realizat pe baza veniturilor, cheltuielilor şi 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%

Aşadar, conform datelor de mai sus, pentru un venit net anual de 12.227.996 lei în primul an de operare se obţine o valoare a ratei interne de rentabilitate de -98%. În anul 10, corespunzător creşterii veniturilor la 24.500.457 lei se obţine un IRR de -19%, în anul 20 la un venit net per an de 47.244.530 lei se obţine 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 investiţiei, după care IRR înregistrează valori pozitive, ajungând în anul 25 la 1% şi 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 investiţiei din perspectiva unui investitor. O suplimentare a acestei perioade cu o perioadă egală cu jumătatea perioadei de concesionare, aşadar cu 24 de ani, ceea de conduce în final la o perioadă totală de concesionare de 73 de ani ar face proiectul atractiv din punct de vedere al profitului obţinut de investitor.

Pentru Centrul de instruire sintetică pentru piloţi - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320 o estimare a veniturilor obţinute precum şi a cheltuielilor se poate realiza adecvat în urma unui studiu de fezabilitate. Baza veniturilor o constituie taxele de instruire percepute pentru obţinerea licenţelor de piloţi particulari şi comerciali şi din cursuri de pregătire, instruire şi perfecţionare a piloţilor. Cheltuielile includ cheltuielile cu salariile (personal de management, personal administrativ, instructori, cheltuielilele cu securitatea, cu curăţenia, cu utilităţile, cu asigurările, cu întreţinerea clădirilor şi echipamentelor etc.)

Pentru estimarea veniturilor posibile şi a cheltuielilor hangarului de mentenanţă de nivel complex pentru aeronave şi crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc sunt de luat în analiză tarifele pentru serviciile de reparaţii, intreţinere, mentenanţă a aeronavelor, tarifele percepute pentru autorizări

pentru procese speciale, tarifele pentru instruirea inginerilor şi mecanicilor. Şi în acest caz, pentru estimări cât mai exacte sunt necesare studii de fundamentare şi fezabilitate.
Proiecţiile estimative utilizate au avut în vedere piaţa naţională şi internaţională pentru furnizorii de astfel de servicii şi taxele aplicate în domeniu.

Mai jos sunt prezentate cu titlu exemplificativ, alăturat de costul investiţiei, veniturile care se pot obţine din funcţionarea acestora, deprecierea şi venitul financiar net actualizat.

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

	Investiţie - lei	Venituri brute anuale - lei	Cheltuieli anuale - lei	Depreciere - lei	Venit net actualizat - lei
Centru de instruire sintetică pentru piloţi - 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 mentenanţă 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 funcţiune, după etapele de proiectare şi construcţia 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 rentabilutate internă devine pozitivă, recuperarea investiţiei fiind finalizată.

2.4 Opţiuni de finanţare

În prezent nu există resurse bugetare pentru realizarea unui proiect de dezvoltare regională la Alexeni, motiv pentru care, autoritatea judeţeană analizează oportunitatea concesionării bunurilor ce aparţin fostului aerodrom Alexeni.
În acest context, dezvoltarea unui proiect de dezvoltare regională ar fi posibilă doar prin **atragere de capital privat**, prin concesionarea obiectivului către o entitate privată sau o asociere de entităţi private care să aibă ca scop finanţarea, construirea şi 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 acelaşi 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 bazau 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 rentabilitatile 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 concurenţă.

O variantă de luat în analiză pentru finanţarea proiectului de la Alexeni ar fi şi ajutorul de stat. Mai multe detalii asupra aplicabilităţii 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 treila aspect important în dezvoltarea proiectului: finanțarea. Un model de operare competitiv sincronizat cu o finanțare bună este cee ace poate conduce la succes. Consiliul Judeţean nu dispune la ora actuală de capacitatea de a susţine cel puţin partial un astfel de proiect.

Una dintre soluţiile de finanţare ar fi obligațiunile și acțiunile listate, urmate de un anunț de intenție pentru o asociere „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 actionarii 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 compania aeroportuară creată ar putea strânge finanțarea necesară pentru a construi proiectul, înstrainand până în 49% din capitalul companiei, fără îndatorarea bugetului autorității locale.

În condiţiile în care autoritatea publică ar dispune de resurse ar putea fi luată în calcul varianta înființării unei societăţi pe acţiuni, în care Consiliul Judeţean va fi partener cu concesionarul, societate care să

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

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

O altă posibilă variantă de luat în analiză, care doar o prezentăm cu tilu 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 şi 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 şi al mediului.

3.1 Date teritorial administrative şi de accesibilitate

Cele 7 judeţe ale Regiunii Sud-Muntenia în care se află amplasată comuna Alexeni reunesc 48 de aşezări urbane (din care 16 municipii şi 32 de oraşe), 519 comune şi 2019 sate, au o suprafaţă totală de 34.452,99 km², ceea ce reprezintă 14,45 % din suprafaţa ţării şi o populaţie stabilă de 3.175.826 de locuitori, la 1 iulie 2019, respectiv 14,33% din populaţia totală a României. La acelaşi moment, densitatea medie a populaţiei era de 92,18 locuitori/km². Din perspectiva suprafeţei, Regiunea Sud-Muntenia este a treia ca mărime (după Regiunile Nord-Est şi Sud-Est), iar din perspectiva populaţiei ocupă locul II la nivel naţional, după Regiunea Nord-Est. De asemenea, densitatea medie a populaţiei din Regiune este sub media naţională dar foarte apropape de aceasta (de 92,93 locuitori/km²) şi o poziţionează pe locul III în topul celor mai populate regiuni din România, după Bucureşti-Ilfov şi Nord-Est.

Judeţele cu o rată scăzută a urbanizării (Giurgiu, Teleorman, Dâmboviţa, Călăraşi, Ialomiţa) se remarcă printr-o reţea de aşezări urbane de dimensiuni mici şi medii (sub 100.000 de locuitori), care nu pot să funcţioneze ca şi centre polarizatoare pentru spaţiile rurale extinse, astfel încât aceste zone s-au aflat permanent în zona de dominaţie absolută a Municipiului Bucureşti. La polul opus, Judeţele Argeş şi Prahova dispun de doi poli urbani de dezvoltare bine reprezentaţi (Piteşti şi Ploieşti), care au asigurat o dezvoltare mai echilibrată în raport cu capitala.

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

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

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

şi 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 ţării . Regiunea este tranzitată de: Autostrada A1: Bucureşti-Piteşti, Autostrada Soarelui – A2 – Bucureşti - Constanţa, Autostrada A3: Bucureşti-Ploieşti. Existenţa autostrăzilor în regiune, creează premise favorabile dezvoltării unui proiect de dezvoltare aeroportuară din punctul de vedere al accesibilităţii 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 judeţe din Regiunea Sud-Muntenia

Judeţ	Lungime drumuri publice – km	Suprafaţa - km²	Densitate drumuri publice - km/100 km²
Argeş	3536	6862	51,53
Calarasi	1346	5088	26,45
Dambovita	1915	4054	47,24
Giurgiu	1185	3526	33,61
Ialomita	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 naţional. Din totalul lungimii căilor ferate în exploatare la nivelul regiunii, 451 km cale (36,16%) este electrificată.

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

- 16 municipii
- 32 de oraşe
- 519 comune

De asemenea, la nivelul regiunii, există 2019 sate, dintre care 47 aparţin de municipii şi oraşe, iar 1972 de comune.

Județul Ialomița are în componența sa 3 municipii încadrate, potrivit legii, ca localități de rengul II: Slobozia, Urziceni și Fetești, 4 orașe: Țăndărei, 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, judeţului, comunei

Relief

Regiunea Sud-Muntenia cuprinde trei forme majore de relief: munte 9,5 %, deal 19,8%, câmpie şi luncă 70,7%. Dacă pentru cele patru judeţe din sudul Regiunii (Ialomiţa, Călăraşi, Giurgiu şi Teleorman), forma caracteristică de relief este câmpia, celelalte trei judeţe din partea de nord (Argeş, Dâmboviţa şi Prahova) cuprind atât câmpia, cât şi dealurile şi munţii, în această zonă găsindu-se cele mai mari altitudini muntoase ale ţării: vârfurile Moldoveanu (2.544 m) şi Negoiu (2.535 m) din Masivul Făgăraş, respectiv vârful Omu (2.505 m) din Masivul Bucegi. Diferenţa de nivel fiind de peste 2400 m este repartizată proporţional, coborând în trepte de la nord la sud, din crestele Munţilor Făgăraş și Bucegi, până în Lunca Dunării.

Câmpia este forma de relief predominantă şi cuprinde în totalitate suprafaţa judeţelor Călăraşi, Giurgiu, Ialomiţa şi Teleorman.

O unitate fizico-geografică specifică regiunii este Lunca Dunării. În cuprinsul luncii interne a Dunării, se află forme pozitive de relief (grădişte sau popine şi grinduri) şi intense zone depresionare. Lunci puternic aluvionate sunt de tipul Argeşului, Ialomiţei şi Dâmboviţei, iar lunci de tipul bălţilor se întâlnesc de-a lungul Dunării.

Relieful județului Ialomița poartă amprenta situării 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. Unităţile de relief caracteristice arealului supuse proceselor geomorfologice şi de degradare a terenurilor sunt campurile şi luncile, inclusiv balta şi câmpia de subsidenţă. Zona de câmp are caracteristic acoperirea cu loess, şi 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 şes cu rare şi mici ondulaţiuni şi este presărat pe alocuri cu movile înalte de până la 7 metri şi găvane ce ating adâncimi de 4-5 metri. Un obstacol deosebit pentru agresiunea de la sud către nord îl constituie râul Ialomiţa, cu o lărgime de aproximativ 120 metri, cu viteze de curgere de 1-3 metri/secundă şi adâncimi cuprinse între 1-3 metri. Malurile râului Ialomiţa sunt abrupte, dar pot fi amenajate rapid pentru forţare, în timp ce fundul este mâlos. În jurul aerodromului, în partea de vest, nord şi est, la aproximativ 4 kilometri, există canale de irigaţie cu lăţimea de 4-6 metri şi 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, judeţul Ialomiţa, cu o suprafaţă de 37,44 ha, cuprinde un număr de 56 de stejari seculari (printre aceştia a fost identificată şi specia Quercus cerris, rar întâlnită în judeţul Ialomiţa), cu o vârstă cuprinsă între 25 şi 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 judeţului Ialomiţa.

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

Climă

Caracteristicile reliefului pe teritoriul judeţului Ialomiţa, aproape plat, specific zonei de câmpie nu determină modificări în circulaţia generală a aerului, dar formele mari de relief din vecinătatea sa în partea de nord şi nord - vest (Subcarpaţii şi Carpaţii de curbură), şi respectiv în est (valea Dunării şi podişul Dobrogei) au o mare influenţă asupra traiectoriei vânturilor dominante. Astfel în zonele de centru şi vest ale judeţului la Urziceni şi Griviţa predomină în tot cursul anului vânturile din sectorul nord-estic, cu frecvenţe de circa 26-36% primăvara, 22-25% vara, 25-29% toamna şi 22-34% iarna.

Clima judeţului Ialomiţa evoluează pe fondul general al climatului temperat continental, prezentând anumite particularităţi legate de poziţia geografică, cu un pronunţat 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^{0}C la Armășești), către Sud-Est (11,1^{0}C la Fetești). Minima absolută a ajuns până la - 32,5^{0}C la Armășești (25 ian.1942), iar maxima absolută până la +44^0 C la Amara (august 1951), fapt ce determină o amplitudine termică maximă de 76,5^{0}C.

Precipitaţiile atmosferice prezintă diferenţe destul de mari ca răspândire pe teritoriul judeţului chiar dacă relieful prezintă o uniformitate accentuată. Cantităţile medii multianuale căzute se inscriu în valori de 456,0 mm la Slobozia, 511,0 mm la Griviţa şi 402,0 mm la Feteşti. Precipitaţiile cad preponderent în perioada caldă a anului, sub forma de averse însoţite de descărcări electrice.

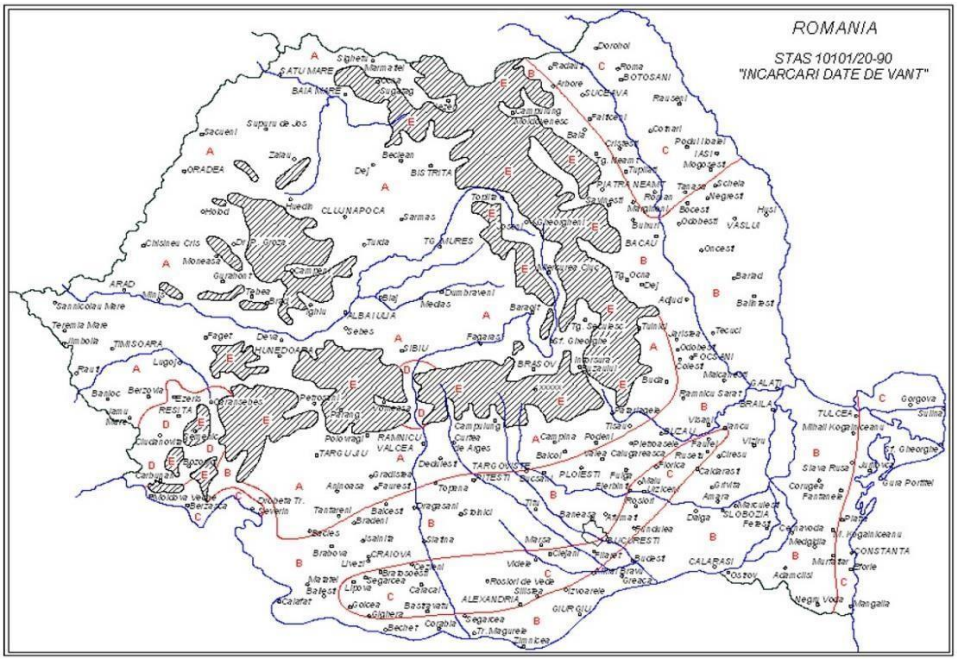
Climatul zonei Alexeni este temperat-continental cu manifestări de excese, adică secetos și cu contraste puternice de temperatură între iarnă și vară. Media anuală a izotermelor este +10 °C și -11 °C, luna cea mai rece a anului fiind ianuarie (temperatură medie -3 °C), iar cea mai caldă iulie (temperatură 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, condiţiile meteorologice (precipitaţii, vânturi) sunt de o deosebită importanţă. Vizibilitatea, un aspect foarte important în operarea aviatică este influenţată de aceste condiţii 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, bălțărețul și suhoveiul. Vânturile suferă o oarecare influență a reliefului, mai ales în ceea ce priveşte frecvența pe anumite direcţii. 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, bălțărețul 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.

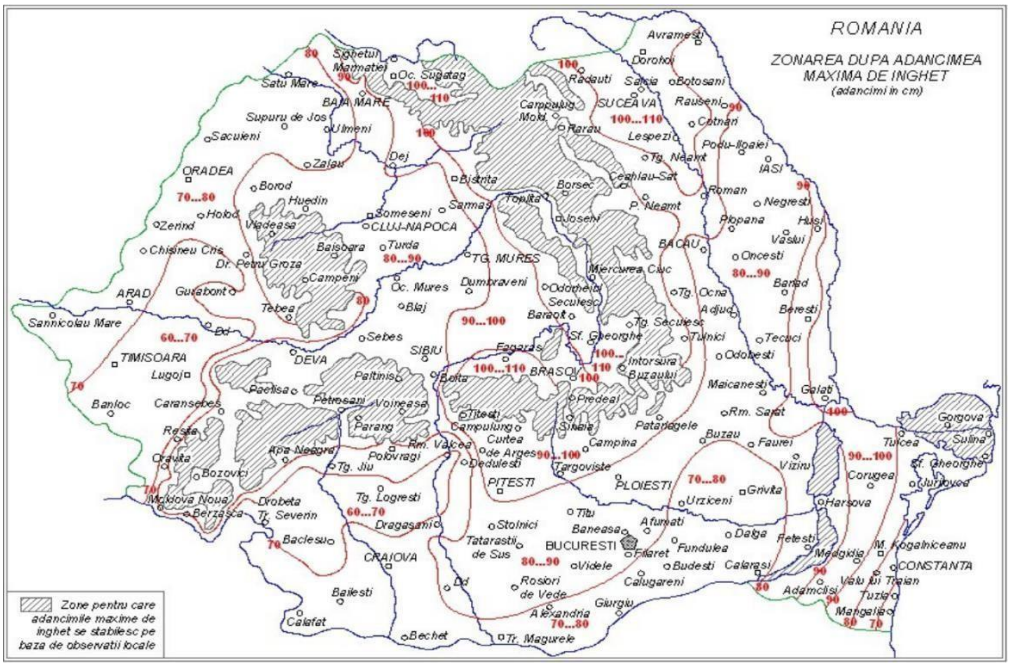
Bălțărețul este un vânt călduț, aducător de ploi repezi și scurte. Se resimte mai mult vara. Bate din direcția sud-est. Este un vânt favorabil agriculturii.

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 importanţă deosebită pentru agricultură şi a lucrărilor de construcţii ce se efectuează în perioada rece, datorită faptului că atât îngheţurile timpurii de toamnă şi cele târzii de primăvară, cât şi alternanţa fazelor de îngheţ dezgheţ au efecte negative asupra stratului superior de sol.

Numărul anual al zilelor de îngheț (≤0°C) este de 113 zile/an.



Sursa: www.constructii-neamt.ro

Figura 29 - Zonarea 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”

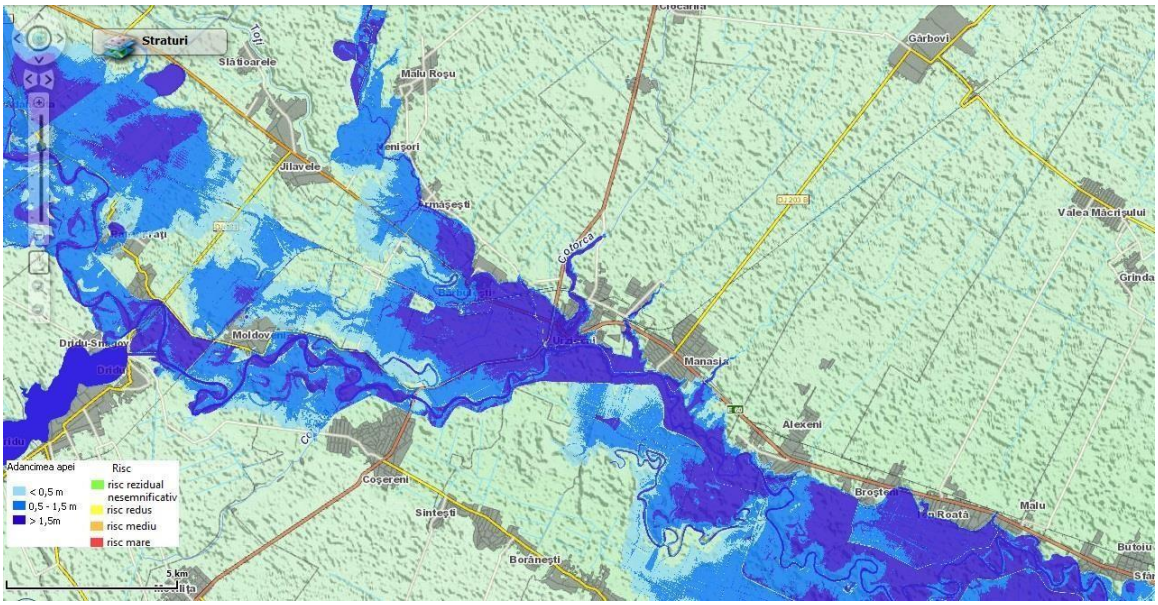
Risc de inundabilitate

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.

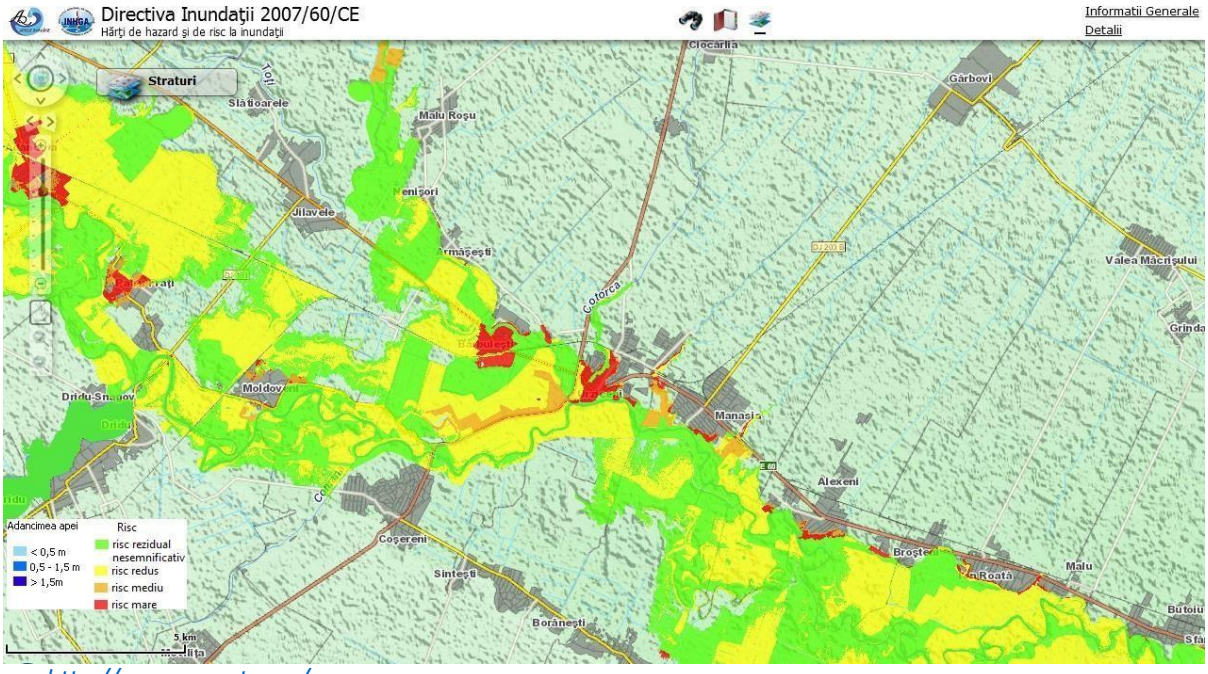
Râul Ialomiţa se caracterizează printr-un regim hidrografic de tip continental temperat, cu un maxim principal primăvara (lunile mai - iunie) ca urmare a precipitaţiilor abundente, care de regulă, în acest sezon se suprapun topirilor din bazinul superior montan. De asemenea căderile unor ploi excepţionale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



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 si 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 ploi 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 şi 2,5°C în cazul scenariului care prevede cea mai scăzută creștere a temperaturii medii globale şi între 4.0°C şi 5.0°C în cazul scenariului cu cea mai pronunțată creștere a temperaturii).

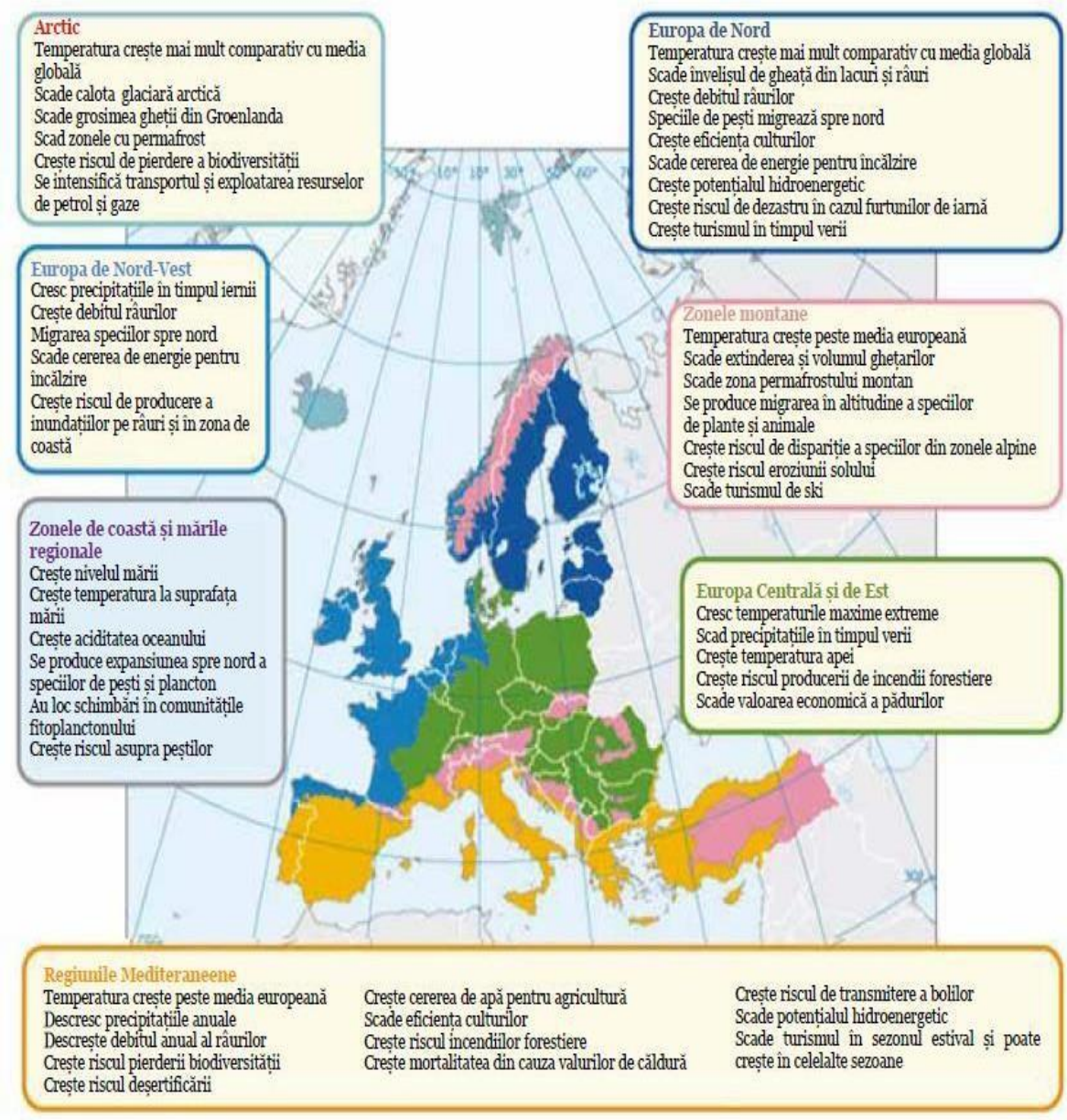
Din punct de vedere pluviometric, peste 90% din modelele climatice prognozează pentru perioada 2090-2099 secete pronunțate în timpul verii în zona României, în special în sud și sud-est (cu abateri negative față de perioada 1980-1990 mai mari de 20%). În ceea ce privește precipitațiile din timpul iernii, abaterile sunt mai mici şi 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 şi 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 ploi şi temperaturi scăzute, în timp ce sudul țării va avea parte de temperaturi ridicate, ce vor produce deşertificări în unele zone.

Previziunile 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 şi economice ale regiunii, judeţului, comunei

Cu un total de 3.194.237 persoane, Regiunea Sud-Muntenia se află pe locul 2 la nivel naţional după Regiunea Nord-Est. Aşa cum am mai precizat, densitatea medie a populaţiei din Regiune este sub media naţională dar foarte apropape de aceasta (de 92,93 locuitori/km²) şi o poziţionează pe locul III în topul

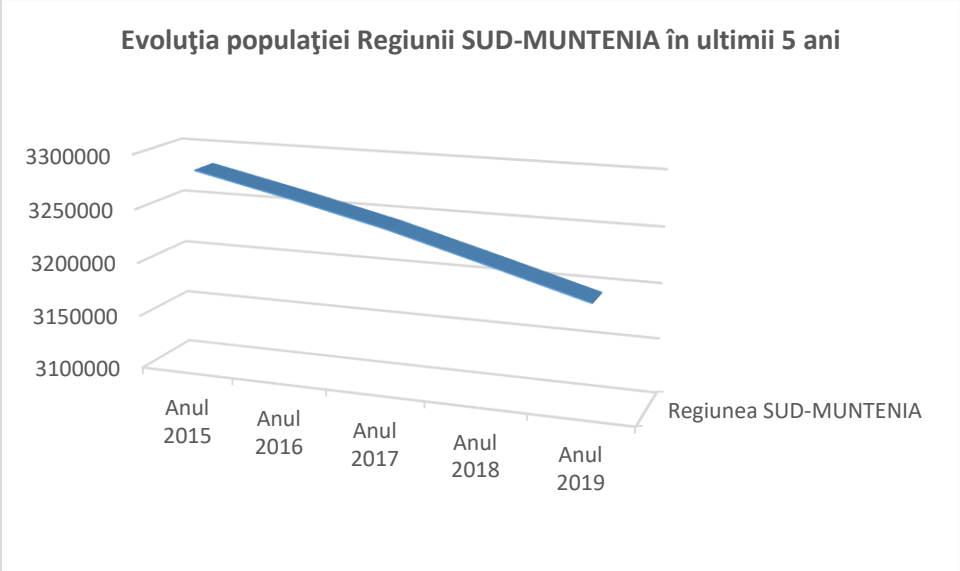
celor mai populate regiuni din România, după Bucureşti-Ilfov şi Nord-Est în funcţie de concentrarea populaţiei pe o anumită zonă. Acest aspect creează premise favorabile pentru posibilitatea de a dispune de forţă de muncă pentru dezvoltarea unui proiect investiţional de anvergura unui aeroport de importanţă regional în zona Alexeni.

Tabel 23 - Populaţia 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

Evoluţia populaţiei regiunii indică în ultimii 5 ani un trend descrescător, populaţia la nivelul anului 2019 înregistrând o scădere cu circa 2,72% faţă de anul 2015.



Sursa: INSSE

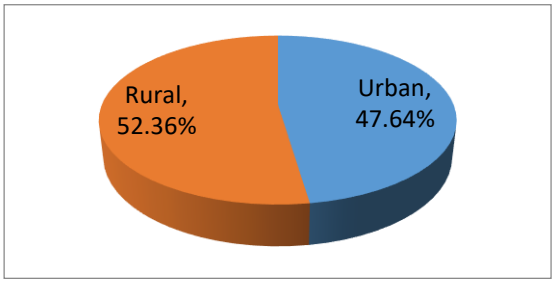
Figura 34 – Evoluţia populaţiei Regiunii Sud-Muntenia 2014-2019

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

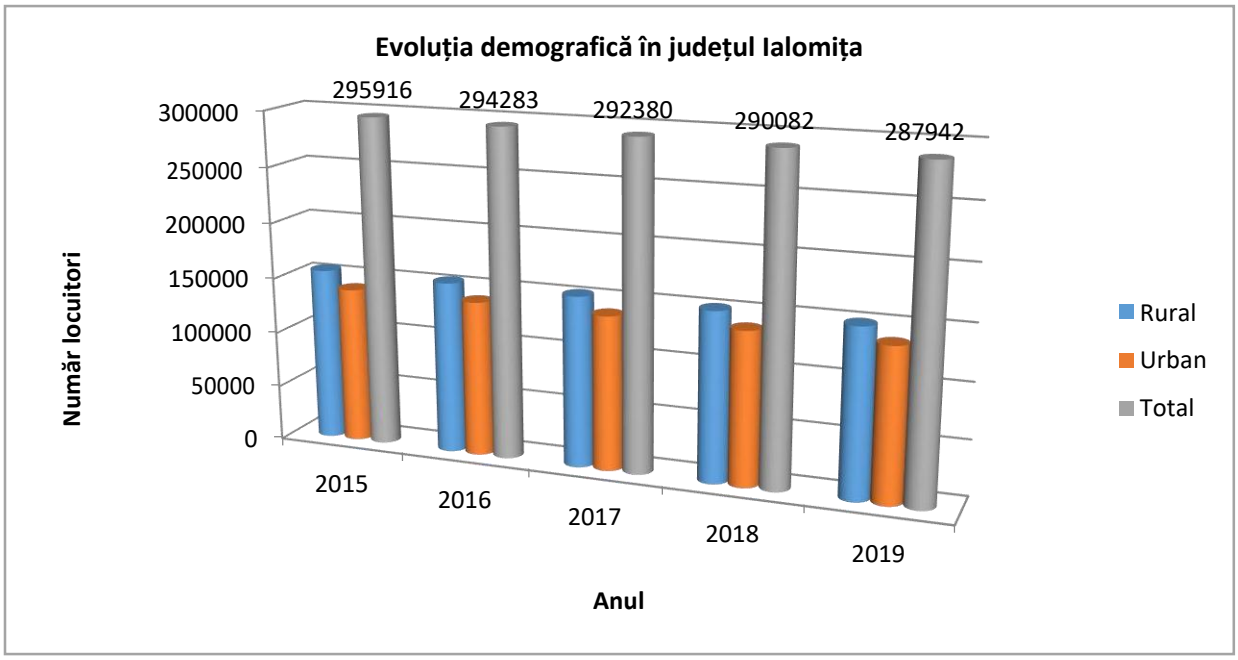
Sursa: INSSE



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

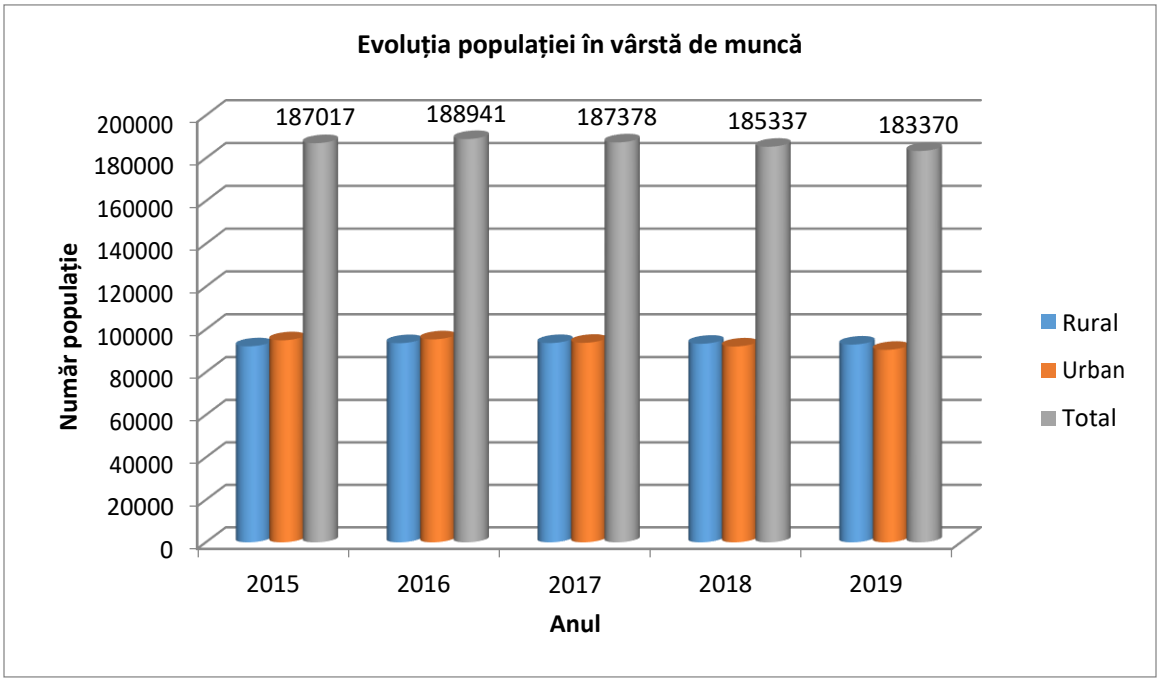
Figura 36 - Evoluția demografică a județului Ialomița în perioada 2015-2019

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 - Populaţia după domiciliu în vârstă de muncă la 1 ianuarie pe medii de rezidenţă

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 acesteia la nivel național (-2,85%) față de cea la nivel județean (-3,57%). Resursele de muncă existente la nivelul Judetului Ialomiţa au urmat trendul descrescător în perioada 2014-2018 înregistrat şi la nivel de ţară scăderea fiind mai mare decât cea la nivel naţional, -3,57% Ialomiţa versus -2,75% per total ţară.

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

Judeţ	Ani				
	Anul 2014	Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018
	UM: Mii persoane				
TOTAL	**12597,7**	**12481,1**	**12562**	**12432,5**	**12238,9**
Ialomiţa	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)

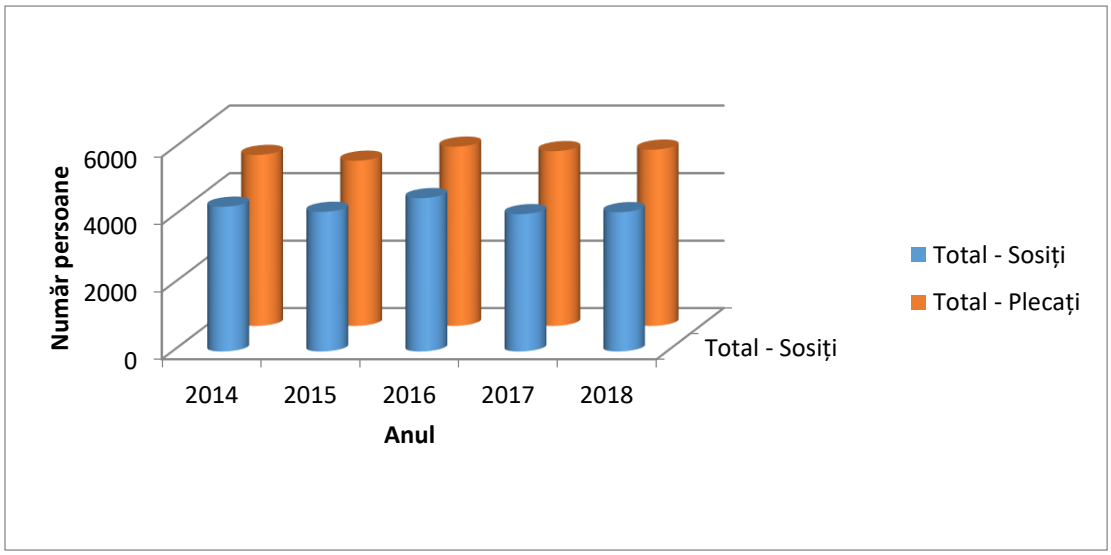
Medii de rezidenţă	Judeţ	Ani				
		Anul 2014	Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018
		UM: Număr persoane				
Total	**Ialomiţa**	**4297**	**4145**	**4550**	**4076**	**4135**
Urban	**Ialomiţa**	1628	1604	1666	1755	1733
Rural	**Ialomiţa**	2669	2541	2884	2321	2402

Sursa: INSSE

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

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

Sursa: INSSE



Sursa: INSSE

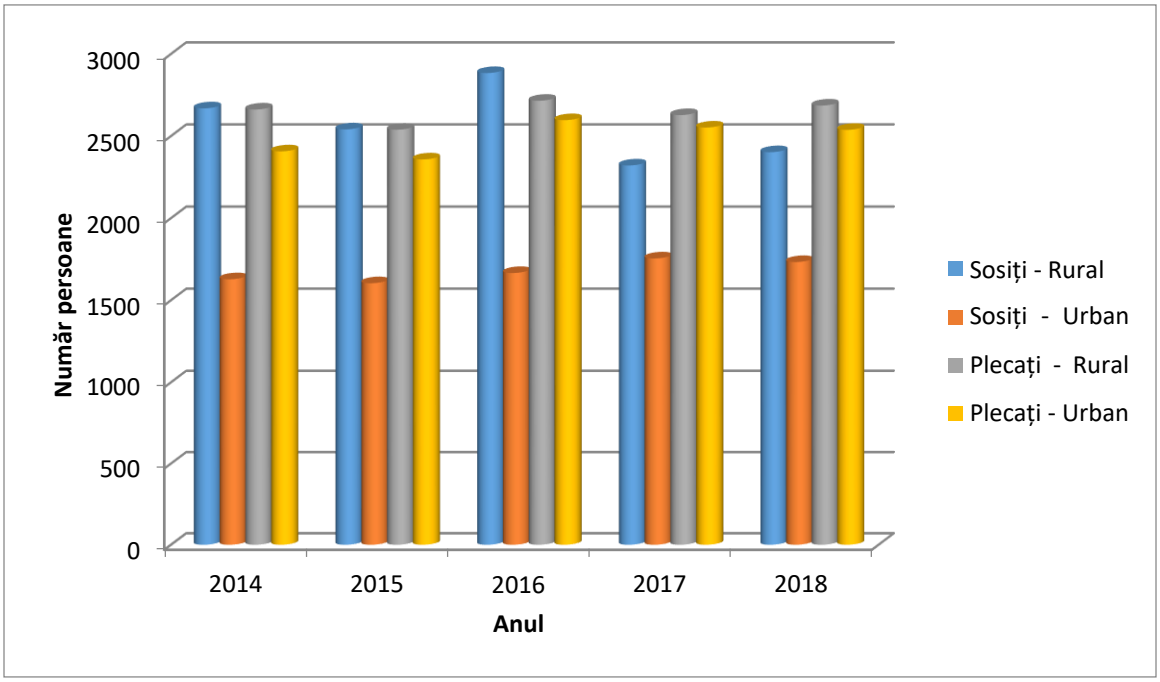
Figura 38 - Evoluția migratoare a populației, în județul Ialomița

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

Medii de rezidenţă	Judeţ	Ani				
		Anul 2014	Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018
		UM: Număr persoane				
Total	**Ialomiţa**	**-772**	**-752**	**-762**	**-1104**	**-1089**
Urban	**Ialomiţa**	-779	-754	-931	-797	-805
Rural	**Ialomiţa**	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

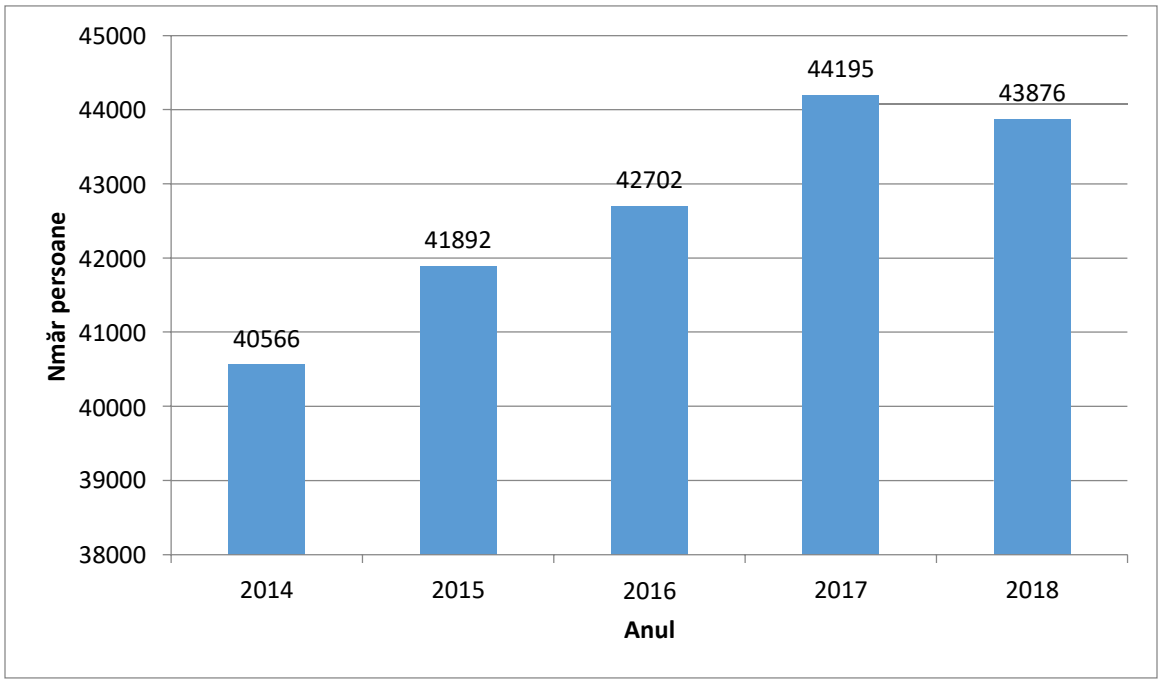
Dezvoltarea unui aeroport de importanţă regională ar putea schimba trendul negativ al soldului schimbării domiciliului din judeţul Ialomiţa prin atragerea de forţă de muncă care ar putea fi antrenată atât în ce priveşte dezvoltarea cât şi operarea ulterioară.

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

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

Sursa: INSSE



Sursa: INSSE

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

La nivelul judeţului Ialomiţa există o forţă de muncă ieftină, calificată, disponibilă, caracterizată prin:

- evidenta creştere a ponderii forţei de muncă tinere;
- posibilitatea perfecţionării profesionale prin accesarea programelor de formare, reconversie şi perfecţionare profesională;
- acoperirea nevoilor de instruire superioară prin filialele unor instituţii de învăţământ superior care funcţionează în judeţ.

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. Faţă de 2017, în 2018 se constată o creştere a ratei de ocupare a resurselor de muncă, atât la nivel naţional cât şi la nivel judeţean.

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

Ţară/judeţ	Ani				
	Anul 2014	Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018
	UM: Procente				
TOTAL	**66,9**	**66,8**	**66,2**	**67,3**	**68,7**
Ialomiţa	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

Ţară/judeţ	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

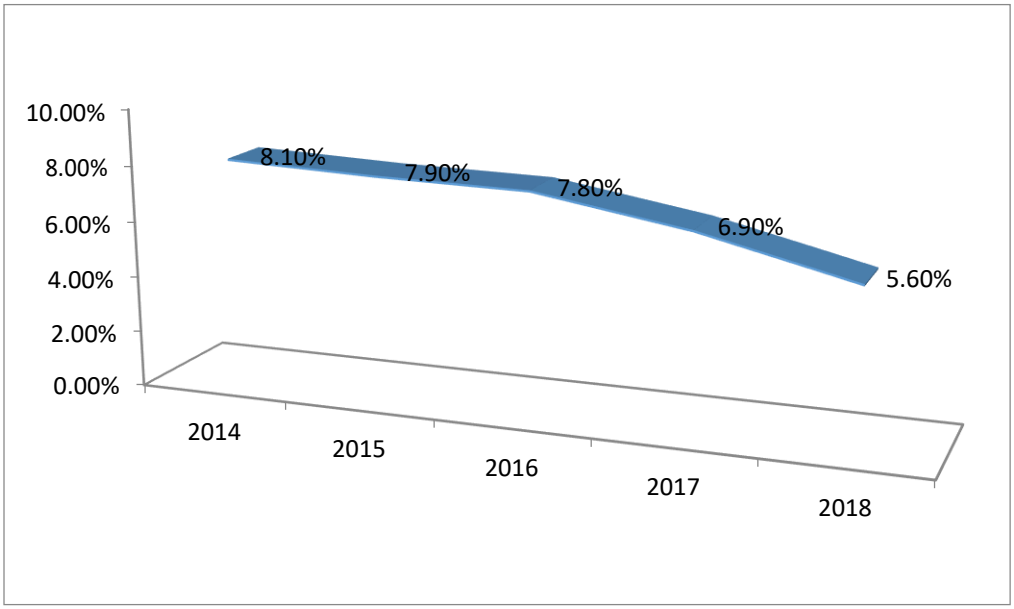


Figura 41 – Evoluţia ratei şomajului – judeţul Ialomiţa

În ciuda scăderii demografice înregistrate la nivelul judeţului, se constată o creştere a locurilor de muncă, ceee ce indică creşterea nivelului de trai a populaţiei.

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, irigaţii;
- industria alimentară: (ulei comestibil, produse şi preparate din carne, conserve de legume, fructe, carne şi mixte, lapte şi brânzeturi, făină şi produse de panificaţie, zahăr);
- industria chimică: îngrăşăminte chimice, ferite, lacuri şi vopsele, pulberi refractare pentru siderurgie, amoniac.
- industria uşoară: confecţii, marochinărie;
- industria materialelor de construcţii: cărămizi şi blocuri ceramice, produse din poliester armat cu fibră de sticlă;
- industria lemnului: prelucrare lemn, mobilă, cherestea;
- construcţii: civile şi industriale, instalaţii, reţele tehnico-edilitare, amenajări interioare şi exterioare;
- comerţ en-gros şi en-detail;
- export de produse industriale, agricole şi alimentare;
- turism balnear, de pescuit şi 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, pîine 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 şi judeţului este reprezentată de suprafeţe agricole şi 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, intermedieri 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 folosinţă a fondului funciar

Modul de folosinta a fondului funciar - 2014	**Regiunea Sud-Muntenia - ha**	**Judeţul Ialomiţa - ha**
Total	**3445299**	**445289**
Agricola	2433534	374495
Arabilă	1968944	352146
Păşuni	286449	18131
Fâneţe	108792	
Vii şi pepiniere viticole	28173	3934
Livezi şi pepiniere pomicole	41176	284
Terenuri neagricole total	1011765	70794
Păduri şi altă vegetaţie forestieră	671811	26152
Ocupată cu ape, bălţi	98040	13085
Ocupată cu constructii	141926	17202
Căi de comunicaţii şi căi ferate	66461	8716
Terenuri degradate şi neproductive	33527	5639

Sursa: INSSE

Judeţul Ialomiţa are o tradiţie agrară şi un potenţial agropedoclimatic şi de fertiliate maxim. Agricultura de mare randament se piate practica la nivelul judeţului, fiind create şi o serie de condiţii propice:

- pondere de 60% a suprafeţeţei amenajate pentru irigat din totalul suprafeţei arabile a judeţului;
- dotări tehnice specifice, acoperitoare ca gamă sistemică şi performanţe;
- potenţial deosebit de dezvoltare a zootehniei în sistem intensiv, pe suportul excedentului de produse agricole vegetale;
- oportunităţi de integrare a producţiei agricole cu alte ramuri ale economiei judeţului, din amonte şi aval de agricultură;
- resurse umane calificate, disponibile şi accesibile ca preţ al forţei de muncă;
- oportunităţi de a investi în reabilitarea sau dezvoltarea sistemelor de îmbunătăţiri funciare existente;
- dezvoltarea agriculturii asociative, prin creşterea numărului asociaţiilor de producători şi al organizaţiilor profesionale din agricultură;

- declanşarea procesului de îmbunătăţire semnificativă a infrastructurii rurale, prin accesarea fondurilor europene;
- existenţa reprezentanţilor sistemelor de asigurări agricole, atât pentru culturile şi produsele agricole, cât şi 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, intermedieri 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 judeţului Ialomiţa activează un număr de 6479 societăţi comerciale. Dintre acestea, 57 au un număr de peste 50 de angajaţi. Aceste societăţi activează în următoarele domenii: Din totalul societăţilor de 6479, 0,88% reprezintă societăţile cu mai mult de 50 de angajaţi

Industria prelucrătoare
Comerţ
Agricultură, silvicultură şi pescuit
Construcţii
Transporturi
Securitate şi pază
Hoteluri şi restaurante
Distribuţia apei
Sănătate

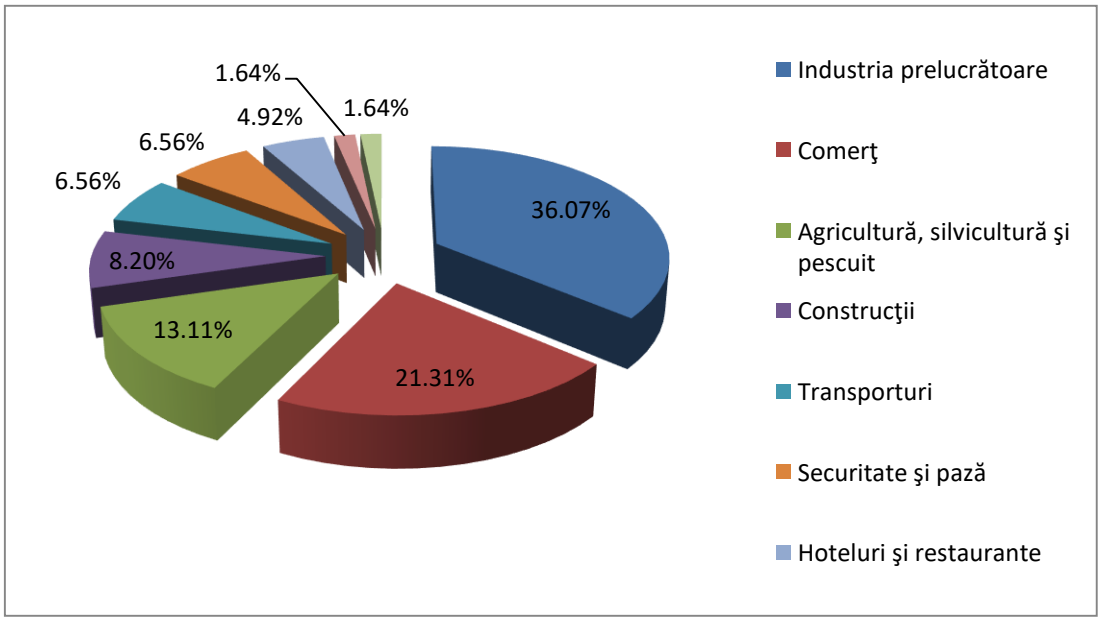
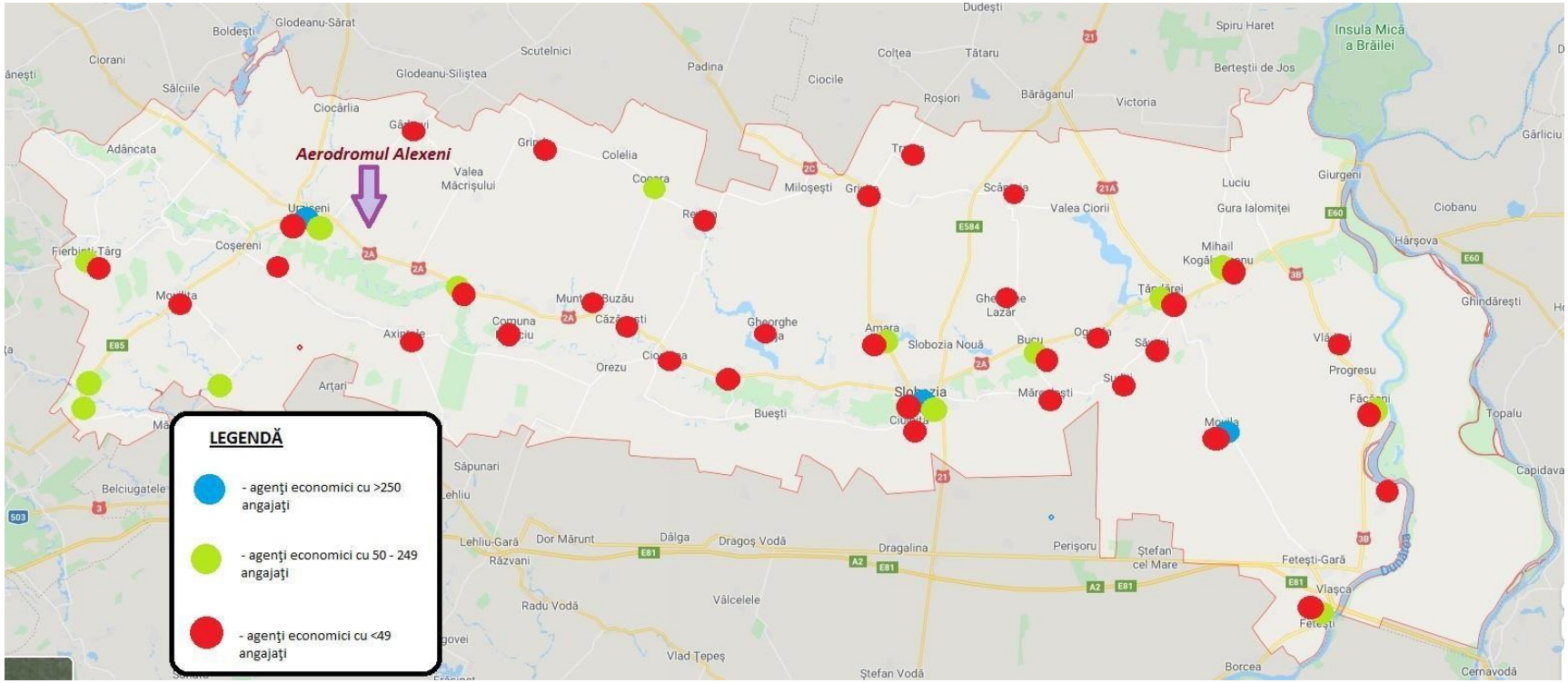


Figura 42 - Ponderea diferitelor obiecte de activitate ale agenţilor economici

Industria prelucrătoare, comerţul şi agricultura sunt principalele domenii de activitate în care activează agenţii economici cu număr mare de angajaţi.

O dispunere pe harta judeţului a societăţilor comerciale cu peste 50 de angajaţi este prezentată în figura următoare. Aşa cum se observă din cadrul acesteia, societăţile cu cel mai mare număr de angajaţi sunt concentrate în municipiile Slobozia şi Urziceni.

Figura 43 - Distribuţia agenţilor economici cu un număr reprezentativ de angajaţi la nivelul judeţului Ialomiţa



Produsul intern brut pentru Regiunea Sud-Muntenia pentru ultimii ani pentru care există date statistice agregate, evidenţiază că acesta se situează pe locul III după Regiunea Bucureşti-Ilfov şi Regiunea Nord-Vest, fapt ce creează premise favorabile pentru dezvoltarea unui proiect investiţional de anvergura dezvoltării unui nou aeroport de importanţă 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 naţional în raport cu celelalte regiuni de dezvoltare, înainte doar de cele din regiunea Nord-Est. Dezvoltarea unui proiect investiţional de tipul aeroportului d eimportanţă regional ar conduce în mod clar la creşterea 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 judeţului Ialomiţa a fost determinată de:

- evoluţia sa constant pozitivă, ca număr şi rentabilitate;
- transferul cvasitotal al proprietăţii de stat către sectorul privat, prin privatizarea întreprinderilor industriale şi de comerţ reprezentative ale judeţului şi finalizarea reformei funciare;
- preponderenţa sectorului privat în sectoarele productive ale economiei judeţului şi în realizarea principalelor produse şi servicii;
- diversificarea serviciilor, care a determinat scăderea ponderii comerţului şi creşterea serviciilor de piaţă prestate populaţiei şi întreprinderilor;
- sporirea ponderii capitalului străin sau mixt în structura agenţilor economici şi, mai ales, în realizarea investiţiilor semnificative din judeţ;
- întărirea capacităţii economico – financiare a societăţilor comerciale private, prin extinderea moderată, dar sigură, a afacerilor, amplificarea activităţilor de marketing şi sporirea profitabilităţii pe termen mediu şi lung;
- absorţia majorităţii salariaţilor de către întreprinderile mici şi mijlocii;
- lichidarea societăţilor 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, judeţul are şi 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 turiştilor în structuri de primire turistică cu funcţiuni 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 pasageri aerieni transportaţi în 2018 a atins un nivel record de 1,1 miliarde pasageri, cu aproape 63 de milioane (6%) mai mult decât în 2017 şi cu 43% mai mult decât cei 776 milioane pasageri transportaţi în anul 2010.

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

IATA este o organizaţie 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 şi 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 investiţiilor.

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 priveşte infrastructura aeroportuară, IATA menţionează 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 creşte, aceste limitări vor fi şi mai pronunţate. 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 oraşe la nivel global. Aproape 22.000 de legături dintre oraşesunt oprate în mod regulat de companiile aeriene.

Transportul pe calea aerului susţine creşterea economică şi prosperitatea prin turism şi comerţ.

Se estimează că turiştii 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 creştere a comerţului de bunuri şi servicii, o creştere a investiţiilor străine şi a altor fluxurieeconomice.

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.

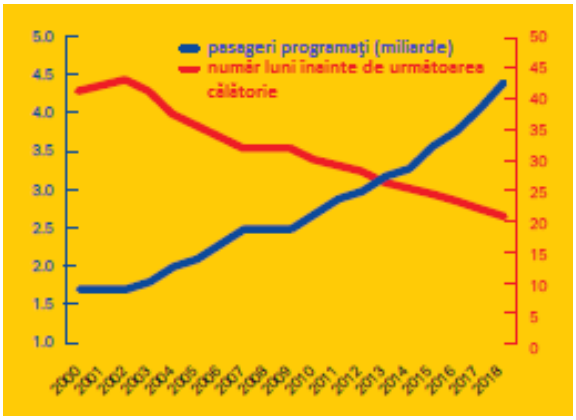


Figura 44 - Accesibilitatea transportului aerian

Cererea pasagerilor a fost din nou mare

Cererea de servicii de pasageri care utilizează transportul aerian a rămas mare şi 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.

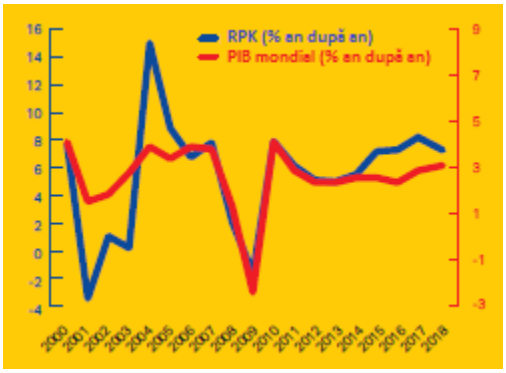


Figura 45 - RPK (revenue passenger kilometers) față de creșterea PIB-ului mondial

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.

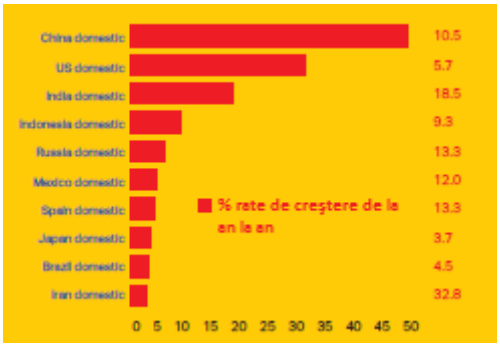


Figura 46 - Top 10 pieţe O-D în creştere

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.

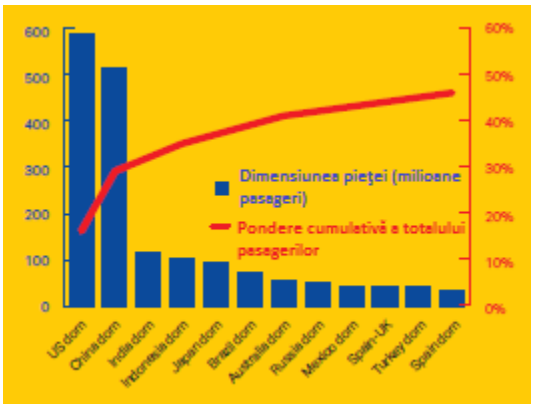


Figura 47 - Cele mai mari pieţe O-D

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.

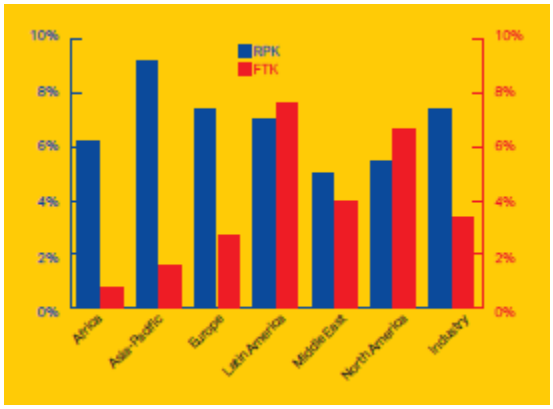


Figura 48 - Rezultate regionale ale cererii de pasageri și mărfuri

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.

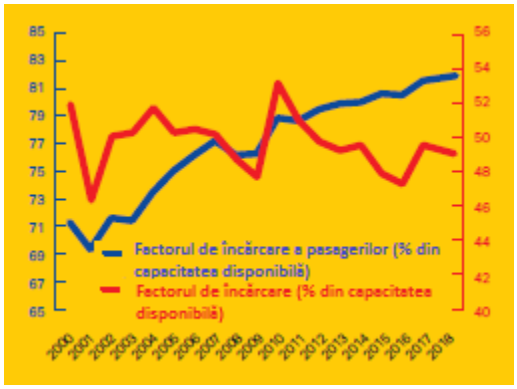


Figura 49 - Factorii din industria de încărcare a pasagerilor și a mărfurilor

Aeroportul londonez Heathrow a rămas şi în 2018 cel mai aglomerat aeroport din Uniunea Europeană cu 80 de milioane de pasageri, în creştere uşoară cu 3% comparativ cu 2017. Urmează aeroportul Charles de Gaulle din Paris cu 72 de milioane de pasageri (creştere de 4%), aeroportul Schiphol din Amsterdam cu 71 de milioane de pasageri (creştere de 4%), aeroportul din Frankfurt cu 69 de milioane de pasageri (creştere de 8%) şi aeroportul Barajas din Madrid cu 56 milioane pasageri (creştere de 9%).

În cazul primelor 30 de aeroporturi din UE, cel mai puternic ritm de creştere a numărului de pasageri a fost înregistrat de aeroportul internaţional Liszt Ferenc din Budapesta (avans de 14% până la 14,801 milioane pasageri), urmat de aeroportul internaţional din Varşovia (13% până la 17,772 milioane pasageri) şi aeroporturile din Atena, Viena şi Helsinki (toate cu o creştere de 11%), urmate de aeroportul din Milano (10%) şi aeroporturile din Praga, Lisabona şi Madrid (toate cu o creştere de 9%).

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

În rândul statelor membre, cele mai mari creşteri procentuale ale numărului pasagerilor aerieni comparativ cu 2017 au fost înregistrate în Lituania (19%), Letonia, Polonia şi Slovacia (toate cu 16%), Estonia şi Ungaria (ambele cu 14%), Malta (13%), Luxemburg (12%) şi Finlanda (11%).

Conform datelor Eurostat, un număr de 19,317 milioane de pasageri au călătorit cu avionul în România în anul 2018, în creştere cu 7,7% comparativ cu 2017. Din numărul total, doar 1,420 milioane pasageri au

călătorit în interiorul ţării, în timp ce marea majoritate (15,191 milioane) este reprezentată de pasagerii care au călătorit în UE.

Tabel 38 – Categorii de operaţii în transportul aerian comercial din România 2014-2018

Tipuri de transport	Categorii de operaţii	Unităţi 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 şi poşta - total**	**Tone**	32194	**36585**	40130	44983	48520

Sursa: INSSE

Potrivit datelor statistice agregate de INSSE pentru perioada 2014-2018 în ce priveşte transportul aerian, se constată o creştere cu 88,19% a numărului de pasageri şi o creştere cu 50,71% a cantităţii de mărfuri şi poştă transportate.

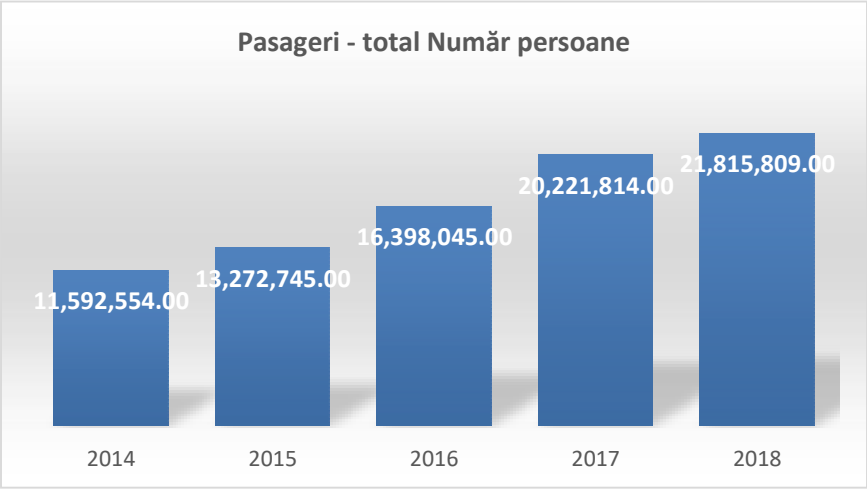


Figura 50 – Evoluţia pasagerilor – total - 2014-2018

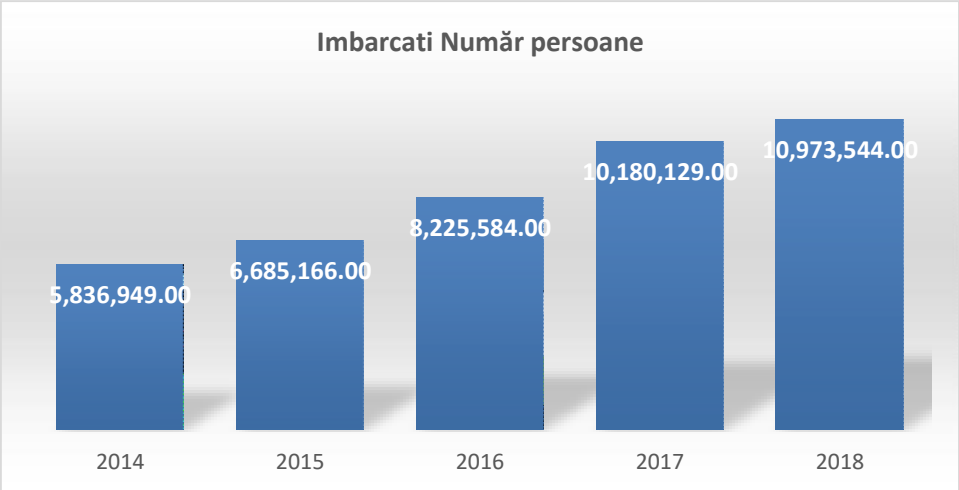


Figura 51 – Evoluţia numărului de pasageri îmbarcaţi – 2014-2018

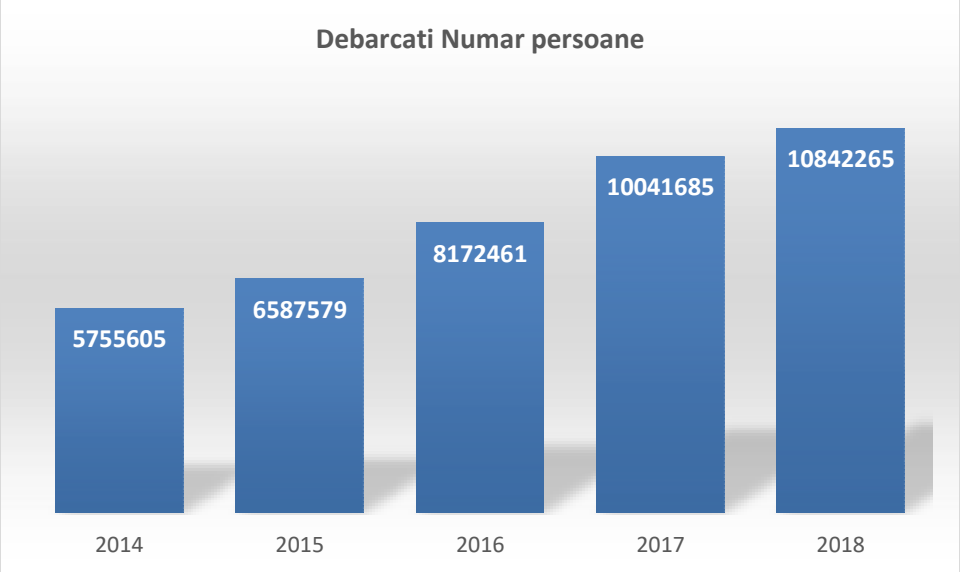


Figura 52 - Evoluţia numărului de pasageri debarcaţi – 2014-2018

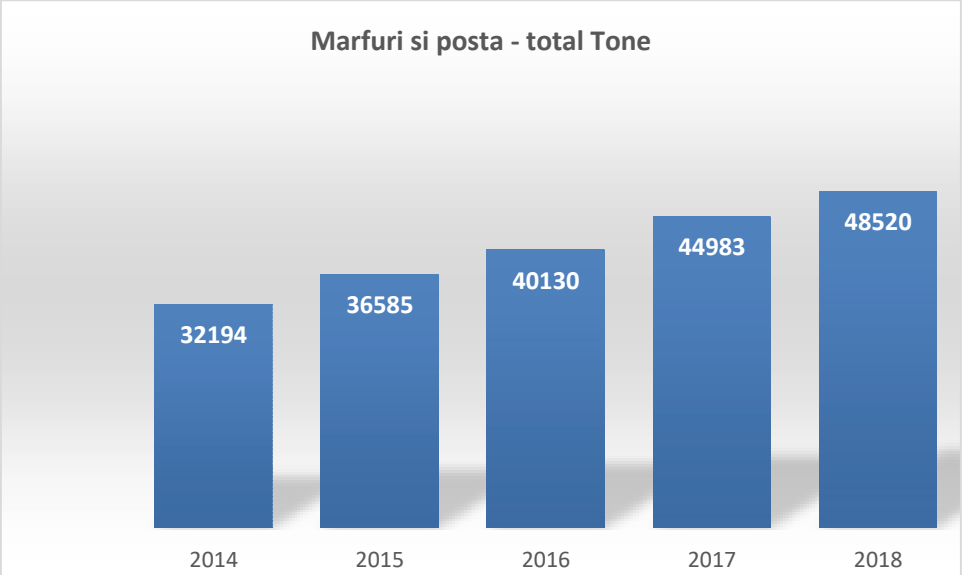


Figura 53 – Evoluţia cantităţii de mărfuri şi poştă in transportul aerian – 2014-2018

Politica comunitară privind liberalizarea transportului aerian cuprinde patru domenii principale: accesul pe piaţă, controlul capacităţii, costul biletelor de călătorie şi emiterea licenţelor de operare pentru companii. Politica a fost lansată în 1980 şi implementată în trei etape. Punctele cheie în cadrul acestui proces au fost următoarele:

- introducerea unei licenţe unice de transport aerian emisă pentru operatorii din cadrul Comunităţii;
- condiţiile de acces al transportatorilor aviatici la rute din cadrul Comunităţii;
- biletele de călătorie, inclusiv în privinţa intervenţiei directe a Comisiei Europene în cazul taxării inechitabile;
- serviciile de transport de bunuri.

Având în vedere că liberalizarea duce la crearea unei pieţe unice reale pentru transportul aerian, Comunitatea a armonizat multe reguli şi reglementări pentru a crea un cadru echitabil pentru toate liniile aeriene. În acest sens, au fost stabilite, de exemplu, standardele tehnice şi procedurile administrative comune pentru conformarea aeronavelor, şi a fost legiferată recunoaşterea reciprocă a licenţelor pentru persoanele ce lucrează în industria aeronautică civilă, permiţând recrutarea directă a piloţilor din orice Stat Membru. Comunitatea a stabilit, de asemenea, procedurile pentru aplicarea regulilor privind concurenţa pentru transportatorii aviatici şi pentru diverse tipuri de acorduri şi practici concertate.

A fost adoptată şi o Directivă privind accesul la piaţa serviciile aeroportuare la sol. Acest pachet stabileşte obiectivele şi principiile de operare pe baza a şase direcţii de acţiune: managementul în comun al spaţiului aerian, stabilirea unui organism comunitar puternic de reglementare, integrarea treptată a managementului civil şi militar, sinergia instituţională dintre Uniunea Europeană şi Eurocontrol, introducerea unei tehnologii moderne adecvate şi mai buna coordonare a politicii de resurse umane în sectorul de control al trafi culului aerian.

Dintre toate modurile de transport, cel aerian a înregistrat de departe cea mai impresionantă creştere în Uniunea Europeană în ultimii douăzeci de ani. În termeni de pasageri-kilometri, trafi cul a crescut cu o medie de 7,4% pe an între 1980 şi 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 şi liberalizare a pieţei europene au permis liniilor aeriene să revină la performanţe înalte.
Dezvoltarea ransportului aerian exacerbează totuşi probleme legate de nivelurile de saturaţie ale aeroporturilor şi sistemul supra-încărcat de control al trafi cului aerian. Liniile aeriene au probleme cu fragmentarea spaţiului aerian european, care, după părerea lor, duce la inefi cienţă şi întârzieri majore. În fi ecare an, aeroporturile europene se apropie tot mai mult de limita de capacitate. Unele dintre aeroporturile majore au atins deja punctul de saturaţie, limitând astfel accesul unor noi companii ce doresc să intre în competiţie cu transportatorii cu tradiţie.

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 internaţionale. Ele acoperă o arie de comerţ în care aeronavele sunt angajate pentru a transporta pasageri, mărfuri şi poştă.

Companiile de transport aerian operează servicii pe rute aeriene locale, regionale şi internaţionale. Ele constituie cea mai dinamică modalitate de transport.

În întreaga lume, transportul pasagerilor şi a mărfurilor în traficul internaţional se desfăşoară numai cu permisiunea autorităţilor din statul respectiv.

Fiecare stat a stabilit reguli proprii ceea ce a complicat foarte mult activitatea de transportinternaţional pe calea aerului. Chiar în prezent, după semnarea, elaborarea şi adoptarea unui mare număr de convenţii multilaterale, traficul aerian nu se desfăşoară uniform, dar se derulează normal având la bază şi unele înţelegeri bilaterale.

Transporturile aeriene civile internaţionale se organizează şi se derulează în baza unor Convenţii guvernamentale internaţionale sub egida Organizaţiei Aviaţiei Civile Internaţionale ca organism specializat al ONU.
Atât transporturile aeriene pe curse regulate cât şi transporturile aeriene cu curse charter cunosc anumite particularităţi şi structuri care trebuiesc cunoscute având în vedere faptul că implică diferenţieri de organizare şi derulare precum şi costuri şi preţuri diferite.

Mijloacele de transport aerian posedă mai multe caracteristici specifice, şi anume: rapiditate, convertibilitate, oportunitate, confort, siguranţă, accesibilitate şi economicitate.

Principalele componente ale infrastructurii sistemului de transport aerian sunt aeronavele şi aeroporturile.

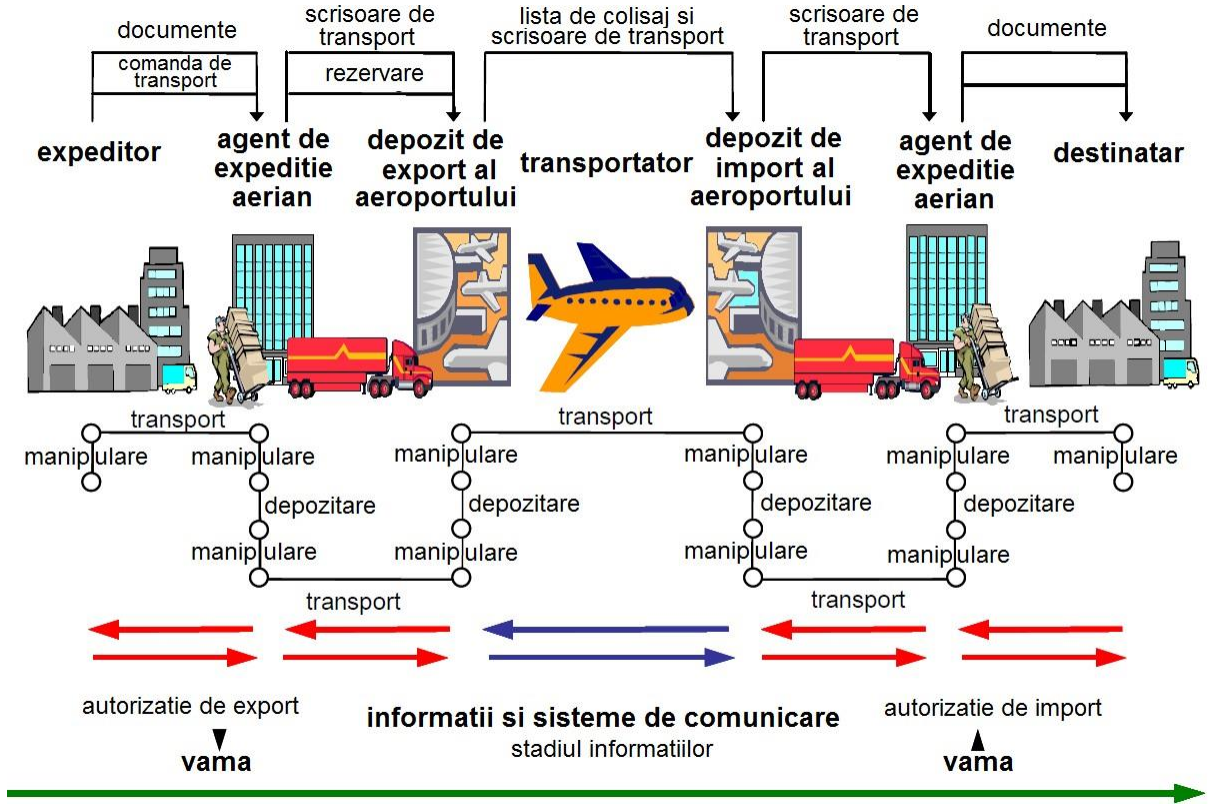


Figura 54 - Lanțul de transport traditional in industria aeriana de mărfuri

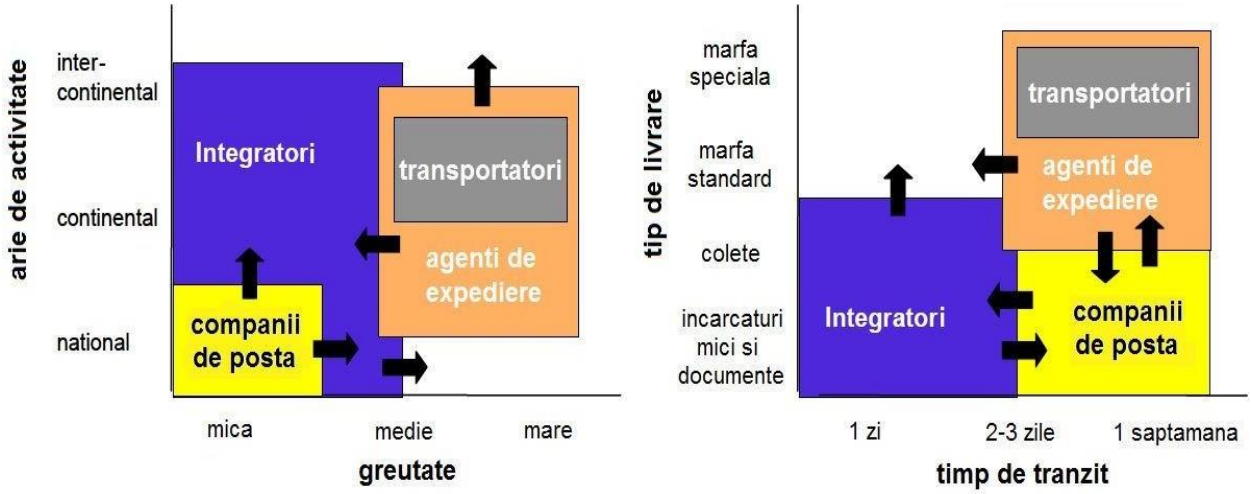


Figura 55 - Pozitionarea si evolutia pietei transportului aerian de marfuri

Cadrul legal privind aviaţia civilă comercială şi 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 priveşte reglementarea transportului aerian.

Aceste schimbări la nivel naţional au implicat şi redirecţionăriale activităţii desfăşurate de principalii actori în aviaţia civilă din România: aeroporturile şi companiile aeriene.

Reglementările care guvernează activitatea unui aeroport şi organismele internaţionale şi interne responsabile cu emiterea şi aplicarea lor sunt descrise mai jos:

- ICAO (International Civil Aviation Organization)

Organizaţie interguvernamentală, instituită prin Convenţia de la Chicago, în 7 decembrie 1944, are ca misiune principală elaborarea de norme, practici recomandat şi proceduri internaţionale în domeniile tehnice ale aviaţiei civile, precum şi promovarea măsurilor de securitate aeriană. Membrii sunt statele lumii

- IATA (International Air Transport Association)

Asociaţia mondială a companiilor de transport aerian regulat, fondată în 1919 şi reorganizată la 18 decembrie 1945, are ca misiune principală promovarea transportului aerian sigur, regulat şi economic, în beneficiul popoarelor lumii şi de dezvoltare a comerţului pe calea aerului. Este o organizaţie profesională non-profit care se ocupă cu reglementarea transportului aerian civil internaţional.

- ACI (Airports Council International)

Este unica organizaţie globală care reprezintă aeroporturile, s-a înfiinţat în 1991 şi reprezintă interesele aeroporturilor în relaţia cu guvernele lumii şi cu organismele internaţionale cum este ICAO. Dezvoltă standarde, politici şi recomandă proceduri pentru aeroporturi, furnizează informaţii şi instruire pentru ridicarea standardelor la nivel mondial. Are sediul central la Geneva şi are activitatea împărțităpe cinci regiuni (Africa, Asia –Pacific, Europa, America Latina şi Caraibe, America de Nord), fiind compus din comitete şi grupuri de lucru.

- AAR (Asociaţia Aeroporturilor din România)

S-a înfiinţat în 1999 şi reuneşte membri cu drepturi depline (aeroporturile din România) şi membri asociaţi cu activităţi în domenii conexe domeniului de activitate aeroportuar (companii aeriene, societăţi de proiectare şi construcţii, furnizori de produse şi servicii). Aeroporturilor din România reprezintă interesele membrilor în relaţia cu ACI, Ministerul Transporturilor, AACR, ROMATSA, Autoritatea Naţională Vamala, Poliţia de Frontieră, Federaţia Sindicatelor Aeroportuare din România, având şi rolul de a analiza şi propune reglementări în domeniile: aviaţia civilă, siguranţa pe aeroporturi, evoluţia traficului aerian, strategii de dezvoltare aviatică.

- AACR (Autoritatea Aeronautica Civila Romana)

Funcţionează ca regie autonomă de interes public naţional şi îşi desfaşoară activitatea pe baza Legii TransporturilorCodului Aerian, hotărârilor şi ordonanţelor guvernamentale, ordinelor ministrului transporturilor. S-a înfiinţat în 1991 în forma actuală şi este membră JAA (Joint Aviation Authorities) cu drepturi depline. Atribuţiile principale sunt implementarea standardelor şi reglementărilor europene în domeniul aviaţiei civile, elaborarea proiectelor de reglementări, punerea în aplicare şi asigurarea respectării reglementărilor aeronautice civile naţionale, licenţierea personalului aeronautic civil, certificarea aeronavelor, produselor şi pieselor asociate destinate aeronauticii civile; înmatricularea

aeronavelor civile, inspecţia şi controlul acestora, evaluarea, autorizarea şi supravegherea organizaţiilor care desfăşoară activităţi aeronautice civile în România, reglementarea şi supravegherea siguranţei operaţiunilor în domeniul traficului aerian, analizarea şi avizarea documentaţiei tehnice în cazulproiectelorde dezvoltare/modernizare pentru aeroporturile naţionale, ale proiectelor de standarde şi reglementări în domeniile aerodromurilor/aeroporturilor conexe, menţinerea standardelor de siguranţă în aviaţia civilă română la nivel european şi internaţional.

- DGAC –MTI

Are ca atribuţii specifice emiterea de reglementări privind certificarea agenţilor aeronautici civili, asigură eliberarea, prelungirea valabilităţii, validarea, echivalarea, modificarea, limitarea, suspendarea şi revocarea documentelor de certificare a agenţilor aeronautici civili. De asemenea, emite reglementări specifice privind siguranţa şi securitateaactivităţilor aeronautice civile şi supraveghează respectarea acestora, reglementărispecifice obligatorii pentru efectuarea transporturilor aeriene de mărfuri periculoase. Coordonează sistemul de securitate în domeniul aviaţiei civile, aprobă sistemele de facilităţi aeronautice la nivelul aeroporturilor civile, emite reglementări specifice privind certificarea personalului aeronautic civil, asigură organizarea şi funcţionarea serviciilor civile de navigaţie aeriană în spaţiul aerian al României, autorizează efectuarea zborurilor în spaţiul aerian naţional. Avizează efectuarea de lucrări în zonele supuse servituţilor de aeronautică civilă, asigură certificarea aerodromurilor civile şi emite reglementări specifice privind raportarea şi investigarea evenimentelor de aviaţie civilă, precum şi a actelor de intervenţie ilicită asupra aeronavelor civile. La solicitarea administratorului aeroportului, aprobă măsuri speciale pentru operarea aeronavelor civile a căror funcţionare are impact semnificativ asupra mediului.

- ROMATSA

S-a înfiinţat în 1991 şi are ca atribuţii principale organizarea şi realizarea dirijării şi controlului traficului aerian, asigurarea siguranţei, capacităţii şi eficienţei operaţionale şi economice a sistemului de trafic aerian civil, aplicarea reglementărilor specifice în mod uniform şi echitabil faţă de operatorii aerieni şi sistemele de trafic aerian adiacente, cu respectarea cerinţelor de protejare a mediului înconjurător şi de securitate naţională. ROMATSA asigură conducerea şi dezvoltarea unitară a activităţilor de dirijare a aeronavelor aparţinând utilizatorilor sau operatorilor, promovează armonizarea şi integrarea în sistemul specializat european (EUROCONTROL), iar împreună cu Ministerul Apărării Naţionale, asigură utilizarea coordonată a spaţiului aerian al României de către aviaţia civilă şi militară.

Politici şi reglementări în domeniul transportului aerian

Libertăţile aerului

Acordurile privind transportul aerian au fost definite prin Convenţia Transportului Aerian Civil de la Chicago din 1944, unde 8 guverne au purtat discuţii cu scopul promovării transportului aerian mondial şi a stabilirii procedurilor standard de operare a curselor aeriene între state. Iniţial au fost stabilite 5 libertăţi 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 şi poşta din ţara de reşedinţa spre altă ţară;
- dreptul de a transporta pasageri, mărfuri şi poşta din altă ţară spre ţara de reşedinţă;
- dreptul de a transporta pasageri, mărfuri şi poşta din ţara de reşedinţă către o a doua ţară şi, de acolo, către o a treia ţară; aici există două sub-categorii:
  -beyond fith freedompermite transportul pasagerilor din a doua ţară către a treia, iar
  -intermediate fith freedom permite transportul pasagerilor dinspre a treia ţară către a doua.

transportul pasagerilor, poştei şi mărfurilor între 2 ţări, cu o companie aeriană care nu aparţine nici uneia din cele 2 ţări, dar care operează via ţara de provenienţa a companiei; transportul pasagerilor şi mărfurilor direct între 2 state de către o companie aeriana care nu aparţine nici uneia din cele 2 ţări;

- transportul pasagerilor şi mărfurilor în interiorul unei alte ţări (cabotaj), pe o ruta care are originea sau destinaţia în ţara de reşedinţă a companiei aeriene;
- transportul pasagerilor şi mărfurilor în interiorul unei alte ţări.

Politica Spaţiului Aerian Comun Presupune:

- Liber acces pentru toate companiile aeriene;
- Capacităţi şi frecvenţe nelimitate pe toate liniile aeriene;
- Autorizarea operării în orice punct al tuturor părţilor, fără restricţii, cu posibilitatea deservirii punctelor "intermediare" şi a "punctelor mai departe" (libertatea a 5-a) şi autorizarea exploatării unui număr nelimitat de avioane de capacitate mai mică spre/dinspre puncte de intrare internaţională;
- Flexibilitate tarifară;
- Acorduri liberale în domeniul charterelor;
- Acorduri liberale în domeniul transportului cu mărfuri;
- Posibilitatea transportatorilor de a-şi converti veniturile în valută forte şi de a le repatria fără restricţii;
- Posibilitatea acordurilor de reglementări în partaj (code sharing);
- Autorizarea companiilor de a-şi asigura propriul serviciu la sol pe teritoriu străin;
- Posibilitatea încheierii libere de acorduri comerciale relative la operaţiuni aeriene;
- Exploatarea şi accesul nediscriminatoriu la sistemele de rezervări.

Reţeaua în stea "hub and spoke"

Reţeaua în stea este acea reţea care leagă aeroporturi cu trafic mic la un aeroport pivot către care converg pasagerii şi de unde aceştia, prin asigurarea zborurilor în corespondenţă, sunt dirijaţi către destinaţiile lor finale.Aceste tipuri de reţele în stea (hub-uri) cresc timpul parcurs între anumite destinaţii, în raport cu zborurile directe, însă oferă un număr mult mai mare de frecvenţe şi destinaţii (sistemul

corespunde unei strategii de concentrare o ofertei în spaţiu –un aeroport pivot şi câteva axe privilegiate şi timp –perioade de afluenţă mare care alternează cu timpi morţi).

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 şi agreată în prealabil cu autorităţile aeroportuare. Fiecare aeroport, în funcţie de infrastructura aeroportuară, trebuie să-şi definească şi publice MCT-ul, acesta fiind necesar companiilor aeriene în stabilirea orarilorde operare a curselor aeriene.

Tipuri de companii de transport aerian

- Companii aeriene tradiţionale

Companiile tradiţionale operează în general de pe aeroporturile bază în sistem de reţea HUB. Aceste tipuri de reţele în stea (hub-uri) cresc timpul parcurs între anumite destinaţii, în raport cu zborurile directe, însă oferă un număr mult mai mare de frecvenţe şi destinaţii (sistemul corespunde unei strategii de concentrare o ofertei în spaţiu –un aeroport pivot şi câteva axe privilegiate, şi timp –perioade de afluenţă mare care alternează cu timpi morţi).

- Companiile aeriene low-cost (LCC)

Au următoarele caracteristici principale:

- tarifele nu sunt reglementate;
- este impusă vânzarea directă;
- iniţial transportau doar trafic turistic. În prezent transportă şi mult trafic de business;
- mesele la bord nu sunt incluse în costul biletului;
- au o tendinţă de creştere, ponderea segmentului low cost în total trafic aerian de pasageri înregistrând creşteri semnificative în ultimii ani.

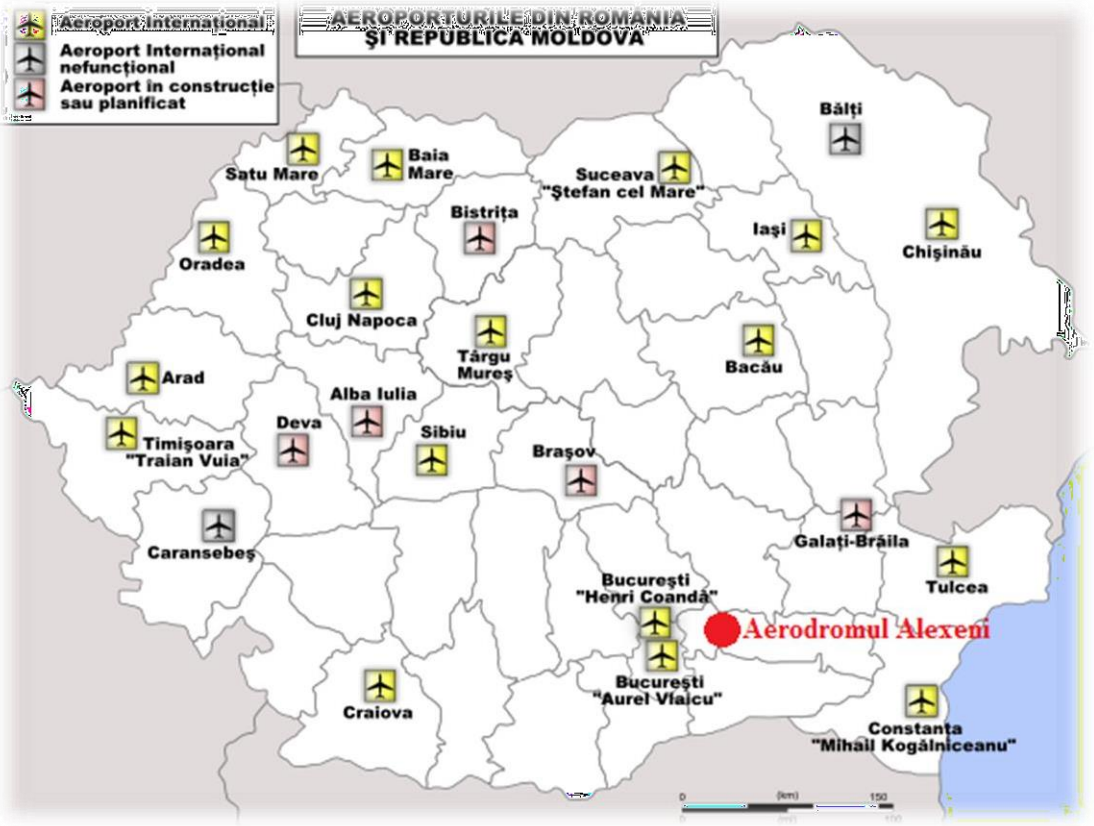
Cele mai mari companii aeriene low cost din Europa, din punct de vedere al numărului de pasageri transportaţi sunt Ryan Air, Easyjet şi Air Berlin. În România, cei mai mari transportatori low-cost sunt compania aeriană Wizzair din Ungaria şi compania aeriană românească Blue Air.

Principalele companii aeriene tradiţionale 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 priveşte 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.wkipedia.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 Internaţional Henri Coandă Bucureşti 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 Internaţional Henri Coandă Bucureşti

Nume alternativ: Aeroportul Internaţional Bucureşti Otopeni

Operator aeroport: Compania Naţională Aeroporturi Bucureşti

Airport reference code: 4 E

OACI CODE: LROP

IATA CODE: OTP

Latitudine: 44.572161

Longitudine: 26.1022178

Localizare: Oraş Otopeni, Judeţul Ilfov, 16,5 km. Nord faţă de centrul Bucureştiului

Referinţă faţă 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 şi 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.

Suprafaţă totală aeroport: 605 ha.

Platforme: 2

Suprafaţa platformelor: 274.800 m.p.

Locuri de parcare aeronave: 45

Capacitate operaţională: 39 mişcări aeronave/oră

Terminale: 2

Capacitate de procesare:

- 6.000.000 pasageri/an (Nivel de Servicii B)
- 2300 pasageri/oră de vârf/flux
- ghişee check-in: 104
- porţi 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.

Companiile 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 mişcări de aeronave (aterizări şi decolări) pe cele două aeroporturi ale Capitalei, în creştere cu 5,23% faţă de anul 2018, din care 123.407 de mişcări de aeronave pe Otopeni.

În prezent, pe Aeroportul Internaţional „Henri Coandă" Bucureşti operează 57 de companii aeriene, care transportă pasageri către 131 destinaţii.

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% faţă de 2018), respectiv 25.518 de pasageri a fost înregistrat pe Aeroportul Internaţional „Aurel Vlaicu" (+24,17%).

Un număr de 13,819 milioane de pasageri au tranzitat, în 2018, aeroportul Henri Coandă din Bucureşti, în creştere cu 7,9% comparativ cu 2017, ceea ce îl plasează pe locul 34 în clasamentul celor mai aglomerate aeroporturi din UE, în creştere faţă 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 Naţională Aeroporturi Bucureşti (CNAB), la nivelul anului 2019, pe Aeroportul Internaţional "Aurel Vlaicu" au fost înregistraşi un număr de 25.518 de pasageri cee ace reprezintă o creştere de +24,17%, faţă de anul anterior.

Statistica CNAB relevă încă o data faptul că, la nivelul anului 2019, au fost consemnate 145.002 de mişcări de aeronave (aterizări şi decolări) pe cele două aeroporturi ale Capitalei- Aeroportul Internaţional „Henri Coandă" din Bucureşti şi Aeroportul Internaţional Bucureşti-Băneasa „Aurel Vlaicu", în creştere cu 5,23% faţă de anul 2018, din care 123.407 de mişcări de aeronave pe Otopeni şi 21.595 de mişcări pe Băneasa.

Caracteristici tehnico-operaționale (*sursa: www.bucharestairports.ro*)

Indicator de locaţie şi denumire: LRBS-BUCURESTI / Băneasa - Aurel Vlaicu Cod IATA / ICAO BBU / LRBS

Poziţionare geografică: Lat. 4430,2'N Long. 2602,0' E

Cota aerodrom: 91m

Temperatura de referinţă: 24,9 C

Variaţie magnetică: 29' E (1966)

Altitudine de tranziţie: 1200m

Indicator de locaţie şi denumire: LRBS-BUCURESTI / Băneasa - Aurel Vlaicu Cod IATA / ICAO BBU / LRBS

Poziţionare geografică: Lat. 4430,2'N Long. 2602,0' E

Cota aerodrom: 91m

Temperatura de referinţă: 24,9 C

Variaţie magnetică: 29' E (1966)

Altitudine de tranziţie: 1200m

Operaţional: H24 (Administrativ, Vamă, Frontieră, Asistenţă medicală, Alimentare cu combustibil, Handling, Securitate, Degivrare).

Pistă: 3200 m

Platformă: 22 locuri

Mijloace de navigaţie: ILS, SRE, PAPI, PAR

Mijloace de salvare si lupta împotriva incendiilor specifice: pentru categoria 8 OACI

Capacitate operaţională: 15 mişcări aeronave / oră

Capacitate de procesare pasageri: 1000 pax / oră

Operational: H24 (Administrativ, Vamă, Frontieră, Asistenţă medicală, Alimentare cu combustibil, Handling, Securitate, Degivrare).

Pistă: 3200 m

Platformă: 22 locuri

Mijloace de navigaţie: ILS, SRE, PAPI, PAR

Mijloace de salvare si lupta împotriva incendiilor specifice: pentru categoria 8 OACI

Capacitate operaţională: 15 mişcări aeronave / oră

Capacitate de procesare pasageri: 1000 pax / oră

Direcţia şi distanţa de oraş: 8,5 km Nord de Bucureşti

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 faţă de localitatea Cataloi şi la 15 km faţă 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 Aeronautica 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 situate la 5 km sud de Bacău. Aeroportul a fost deschis pentru transportul public de pasageri şi bunuri pe data de 1 aprilie 1946, fiind cel mai mare din nord-estul României, deservind atât populaţia judeţului Bacău cât şi populaţia din judeţele învecinate.

Actualul sediu al aeroportului a fost deschis oficial în anul 1071. Pe 30 decembrie 1975 aeroportul din Bacău a fost desemnat prin decret prezidenţial aeroport internaţional, statut reconfirmat prin Ordinul Ministerului Transporturilor şi Infrastructurii din 2011. În 1997 aeroportul devine membru A.C.I. (Airports Council International) iar în 2005 a fost suspus unui proces de mărire şi modernizare.

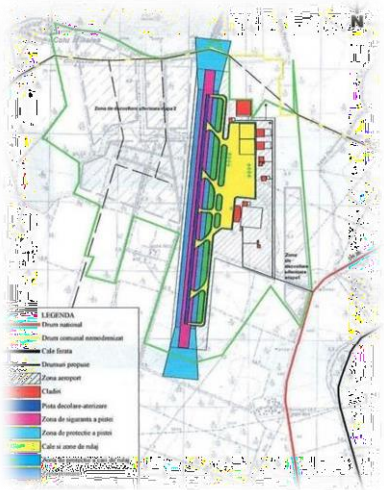
Poziţia geografică din centrul Moldovei, la mică distanţă de oraşele principale ale regiunii, conectarea uşoară la linia feroviară şi la drumul european E85 facilitează accesul populaţiei la aeroport reprezentând atuuri importante pentru dezvoltarea viitoare.

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 şi marfă cât şi 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 şi cu sistem de iluminat conform CAT II, modernizarea căilor de rulare pentru a facilita dezvoltarea viitoare a traficului, extinderea platformelor în vederea asigurării spaţiilor de parcare şi operare la sol a aeronavelor, construirea de noi facilităţi şi utilităţi PSI, Cargo, Turn de Control precum şi a reţelei de drumuri interne, amenajarea în zona publică a unei parcări cu o suprafaţă 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 aeoport 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.

Concurenţa indirectă pentru transportul aerian şi aeroporturi

Concurenţa indirectă pentru transportul aerian este reprezenatată de transportul terestru. În România, transportul rutier de pasageri şi marfă reprezintă încă un concurent important pentru companiile aeriene şi, deci, implicit pentru aeroporturi, avantajele majore fiind reprezentate de tarifele pentru pasageri şi pentru excedentul de bagaj, practicate de transportatorii rutieri (tarifele sunt mai mici şi nu se adaugă taxe suplimentare ca în cazul transportului aerian), precum şi de preluarea pasagerilor "de acasă", autocarele având foarte multe staţii pe rută, atât în România cât şi înextern.

Dezavantajul major în cazul transportului rutier îl reprezintă însă durata călătoriei, în special pentru rutele lungi: Spania, Marea Britanie, Scandinavia.

Piaţa transportului rutier de pasageri este dominată de cei doi mari operatori Atlassib şi Eurolines România.

Transportul rutier de marfă se compune din transport cargo prin curierat rapid/ companii de transport şi logistică şi firme de curierat rapid. Între companiile prezente pe piaţa din România amintim: DHL, TNT, Fan Courier, UPS

Ca şi în cazul transportului rutier de pasageri, în România sunt prezente sute decompanii care asigură transport rutier de marfă, existând o ofertă extrem de mare, dar calitatea şi condiţiile de transport asigurate de acestea sunt extrem de precare şi nu respectă reglementările în vigoareimpuse în activitatea de transport de pasageri şi marfă.

3.6 Motivele care justifică realizarea concesiunii

Amplasarea geografică favorabilă, condiţiile meteorologice ce permit un grad crescut de vizibilitate necesar operaţiunilor aeriene civile, dar şi creşterea volumului traficului aerian de pasageri şi marfă în ţara

noastră în ultimii ani sunt principalele argumente în favoarea construirii unui aeroport de pasageri şi mărfuri la Alexeni.

Proiectul de dezvoltare – Aeroport de pasageri şi mărfuri Alexeni este foarte important atât din punct de vedere al dezvoltării economice generale a tuturor județelor din România în general și a judeţelor din regiunea de dezvoltare Sud-Muntenia (Argeş, Călăraşi, Dâmboviţa, Ialomiţa, Giurgiu, Prahova şi Teleorman) în particular, cât şi a obiectivului de a asigura servicii de calitate pasagerilor, însoţitorilor acestora, companiilor aeriene care operează pe aeroport, companiilor care au activitate în aeroport sau în proximitatea acestuia. Concesionarul bunurilor de la Alexeni va avea obligaţia de a realiza pe fostul amplasament un aeroport de pasageri şi mărfuri iar conex acestuia un centru de instruire sintetică pentru piloţi dotat cu simulator pentru Airbus A320 şi un hangar de mentenanţă de nivel complex pentru aeronave şi crerea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc prin valorificarea elementelor constructive deja existente.

Aeroportul reprezintă o poartă de acces către transportul aeronautic, 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 țară 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 secondată şi de dezvoltarea unei infrastructuri de aeroporturi, care să reducă distanțele dintre oamenii și firmele din România și oportunitățile din UE. Transportul aerian de pasageri şi mărfuri reprezintă cel mai rapid şi mai sigur mod de transport.

În acest context, se poate considera oportună implantarea unu nod de circulaţie aeriană într-o zonă care prezintă un interes major din punctul de vedere al dezvoltării căilor de comunicaţie, zona din nord-estul Bucureştiului urmând astfel exemplul situaţiilor existente în marile conurbaţii din lume.

Situaţia actuală relevă faptul că, din cauza urbanizării pronunţate a zonei de nord a Capitalei, este imposibilă extinderea sistemului de instalaţii aeroportuare ale celor două aeroporturi deja existente în proximitatea sa pentru a prelua mai mult trafic, în conditiile în care creşterea traficului aerian este constantă. Se limitează astfel posibilitatea de absorbţie a intregului trafic la nivel regional. În ciuda lucrărilor de extindere a Aeroportului Internaţional Henri Coanda, există câteva probleme care nu îşi pot găsi răspunsul: gradul de urbanizare ridicat al vecinătăţii aeroportului nu permite extinderea sistemului de piste pentru a deservi aeronave de generatie nouă. De asemenea, nu există spaţiu pentru a se realiza un sistem de alei de ieşire rapidă astfel încât numărul de mişcări pe oră sa fie mărit; distanţa dintre piste nu permite operarea simultană a aeronavelor. Legătura aeroportului cu oraşul este rezolvată exclusiv prin intermediul DN1, pe cea mai aglomerata secţiune 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

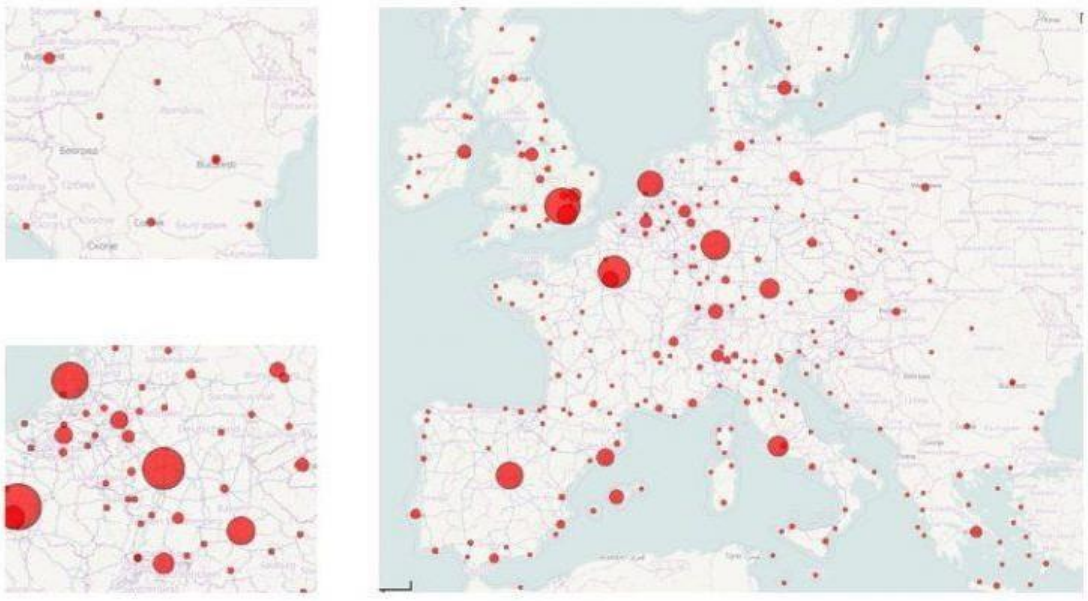
turismului se bazează pe traficul aerian. În afara faptului că furnizează o categorie înstărită de clientelă hotelurilor și serviciilor turistice, turismul de distanță lungă pune în mod decisiv o țară pe harta destinațiilor interesante.

Pentru că un aeroport nou să fie competitiv și să preia trafic din piață, el trebuie 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 promixitate.

La ora actuală dezvoltarea unui aeroport la Alexeni nu este prezăzută în masterplanuri şi nici nu au existat studii anterioare de fezabilitate, studii de piaţă analize cost beneficiu pentru acesta.

Sunt teorii care susţin că pasagerii preferă că 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. plece și să aterizeze de pe aeroporturi apropiate de reședința și respectiv destinația lor, și vor preferă 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 diferența de Europa, în SUA distanța între aeroporturi este foarte mare și există conexiuni aeriene între aproape toate destinațiile. Europa este în schimb înţesată 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 echipa 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 strânsă legatură 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 funcţie de cargo este oportună în condiţiile în care Aeroportul Henri Coandă este supraîncărcat datorită cererilor existente de servicii. De asemenea, cu excepţia Aeroportului Otopeni nu există un alt aeroport de marfă în România care ar putea asigura un volum mare de servicii de acest gen. Creşterea volumului de mărfuri transportate constituie un argument puternic pentru deschiderea unui aeroport în Alexeni.

Dezvoltarea aeroportului regional şi a celorlalte funcţiuni propuse va influenţa pozitiv întraga zonă deservită şi va conduce la:

- Creşterea numărului de locuri de muncă;
- Atragerea de captal străin;
- Crearea unei infrastructuri de transport ce va favoriza dezvoltarea economică a întregii zone deservite: industrie, agricultura, turism, servicii etc.;
- Obţinerea de venituri suplimentare la bugetul local prin colectare de taxe şi impozite;
- Crearea pe măsura creşterii traficului de pasageri din clasa turiştilor, a condiţiilor infrastructurii turistice.

Faptul că în zona propusă a dezvoltării aeroportului există cale ferată reprezintă un punct forte. Prin reluarea funcţionării activităţii feroviare de la Alexeni (în prezent staţia de cale ferată nefiind operabilă) se vor crea premise pentru o conectivitate rapidă a pasagerilor spre alte locuri şi un acces direct la capitală. Alexeni este de asemenea plasat la o distanţă de numai 5 km de gara Urziceni. Situarea Alexeni în proximitatea coridoarelor europene de transport şi accesul direct la cele mai importante pieţe româneşti, prin transport rutier (drumuri naţionale şi judeţene, cu legătură la Austrada A2), feroviar (magistrala

Bucureşti - Constanţa) şi fluvial (Dunărea şi Braţul Borcea) pledează în vederea dezvoltării unui aeroport regional la Alexeni.

O particularitate aparte, ce are multiple implicaţii de ordin socio-economic este reprezentată de faptul că regiunea Sud Muntenia este singura regiune din ţară ce conţine o regiune enclavă în partea mediană şi anume regiunea Bucureşti-Ilfov. Un alt aspect favorabil îl reprezintă şi prezenţa, în partea de sud, a fluviului Dunărea, fapt ce oferă posibilitatea de a avea conexiuni cu cele opt ţări riverane, iar prin intermediul canalului Dunăre – Marea Neagră de a avea ieşire la Marea Neagră şi acces la portul Constanţa, principala poartă maritimă a ţării.

Dezvoltarea aeroportului ar putea reprezenta pentru zona Sud-Muntenia o revigorare economică, cunoscând faptul că din punct de vedere economic zona este cotată mai slab decât alte zone de dezvoltare ale ţării. Existenţa în centrul regiunii dar nefăcând parte din aceasta a capitalei ţării, Bucureşti, parte componentă a Regiunii Bucureşti-Ilfov, constituie prin infrastructura socială şi instituţională existentă şi prin aeroportul internaţional 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 patrulaterul format de București - Ploiești - Târgoviște și Pitești. Insuficienţa resurselor financiare la nivel naţional şi regional destinate reabilitării şi modernizării infrastructurii de transport constituie una din multiplele cauze care au condus la starea precară a acesteia, având drept consecinţă slaba mobilitate a forţei de muncă, costuri ridicate în desfăşurarea activităţilor economice, dezvoltarea redusă a turismului, dar şi un nivel scăzut de atragere a investitorilor. Astfel, potenţialul de dezvoltare nu este valorificat pe deplin, fiind favorizată apariţia şi amplificarea dezechilibrelor regionale.

Reabilitarea economică a bunurilor de la Alexeni, care acum sunt abandonate şi se deteriorează în mod progresiv, este un avantaj incontestabil pentru ţara noastră.

Prin acest proiect se vizează promovarea unui transport durabil, în condiţii de siguranţă şi eficienţă, atât pentru persoane cât şi pentru mărfuri, la nivel de servicii la standardele europene. Dezvoltarea aeroportului creează premisele creşterea gradului de accesibilitate în zonă, îndeosebi pentru că majoritatea zborurilor internaţionale se efectuează din Bucureşti.

Prin dezvoltarea acestui proiect se creează o poartă aeriană nouă şi vitală pentru regiune. Persoanele care călătoresc pentru afaceri sau turism, companiile aeriene de transport de marfă şi călători precum şi agenţiile de turism se vor baza pe serviciile asigurate de acest aeroport, contribuind în acest fel la extinderea dezvoltării regionale şi naţionale precum şi al relaţiilor internaţionale. Dezvoltarea va fi posibilă datorită participării investitorilor şi corporaţiilor, va crea mari oportunităţi economice şi de afaceri, care se vor iniţia în timpul implementării proiectului şi vor evolua în pas cu creşterea volumului operaţiunilor noului aeroport, a centrului de instruire şi a hangarului de mentenanţă.

Din punct de vedere economic trebuie avută în vedere suportabilitatea investiţiilor necesare de către un posibil investitor privat, în acord cu tendinţele pieţei europene de transport aerian.

În perspectiva unor investiţii 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 operaţional reprezintă cea mai bună opţiune pentru realizarea de venituri mari şi anume prin activităţi comerciale (închiriere pentru spaţii 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 uşurinţă principalele surse de venituri ale unui aeroport, care în cazul de faţă se constituie motivaţia economică şi 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 masoarain raport cu fluxurile de ieșire. Acestea sunt legate de:

- costurile de investiții, costurile de operare;
- rambursarea împrumuturilor și dobânzile plătite;
- impozite;
- alte plăti (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 îşi au baza la aeroport şi pentru avioane care nu îşi au baza la aeroport)

- Taxe de parcare pentru avioane (pentru avioane care îşi au baza la aeroport şi pentru avioane care nu îşi 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 gunoise vor folosi cifre standard cu consultarea costului vieții în România la nivel rezidențial și industrial. Aprximativ 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 cat 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, balanţa financiară pentru un aeroport este întotdeauna pozitivă. Investitorul va trebui să realizeze anterior construcţiei aeroportului un studiu de fezabilitate şi un plan de afaceri incluzând analize

de risc, prognoze şi scenarii de dezvoltare şi alte elemente care nu pot fi scopul acestui studiu şi solicită implementarea resurselor locale, timp şi finanţare 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 perioada 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 că 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 concesionarii 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, transparență, 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 contracului.
- Impunerea unui anumit nivel al tarifelor / taxelor ce are că 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 permită 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 importanţă regională pentru transport de persoane şi mărfuri, a centrului de instruire dotat cu simulator de zbor şi a hangarului de mentenanţă complexă a aeronavelor cu centru de intruire tehnico-inginerească sunt reprezentate de locurile de muncă oferite, crearea de noi venituri la bugetul local şi bugetul consolidat într-o zonă caracterizată printr-o dezvoltare economică mai redusă în raport cu alte zone din ţară.

Realizarea proiectului de dezvoltare Aeroportul Alexeni va reprezenta un important factor pentru dezvoltarea economico-socială a regiunii şi pentru creşterea investiţiilor în zonă. Fiind un proiect de amploare, acesta va asigura noi locuri de muncă atât pe perioada construcţiei aeroportului cât şi ulterior prin operarea noului aeroport. Se estimeaza ca prin realizarea constructiei aeroportului si operarea acestuia, se va înregistra un impact pozitiv asupra judeţului Ialomiţa şi a judeţelor limitrofe, ca urmare a creării de noi locuri de muncă.

Concesiunea bunurilor pentru dezvoltarea proiectului investiţional care să includă realizarea unui aeroport de importanţă regională, centrul de instruire sintetică cu simulator pentru aeronave Airbus A320 şi hangarul de mentenanţă complexă a aeronavelor cu centru de intruire tehnico-inginerească va avea concret, ca şi efecte asupra locuitorilor din judeţul Ialomiţa şi din Regiunea Sud-Muntenia:

- Creşterea mobilităţii, cu efecte asupra gradului de coeziune teritorială, economică şi socială;
- Crearea de noi locuri de muncă;
- Creşterea nivelului de trai ca urmare a efectului de multiplicare a investiţiilor.

Prin dezvoltarea proiectului se va asigura un acces facil al tuturor potențialilor clienți ai serviciilor eroportului, se vor asigura locuri de parcare. Se va practică 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 şi a centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc se vor crea premisele specializării şi perfecţionării profesionale într-un domeniu complex cum este transportul aerian şi activităţile conexe. Prin aceste centre se va crea o plus valoare în ce priveşte investiţia în resursa umană.

Aeroportul de la Alexeni interfaţa unui mijloc de transport accesibil oricui ca dotare de infrastructură de transpor. Beneficiarii noului aeroport vor fi cei care călătoresc în interes de serviciu şi tranzitează în mod regulat acest nod, călătorii care vizitează în scop turistic zona de sud-est a Europei, cei care pleacă spre alte destinaţii turistice globale. Totodata, 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 şi internaţionale cu privire la protejarea mediului înconjurător şi anticiparea cerinţelor viitorului;

- Prevenirea şi limitarea impactului de mediu al traficului aerian şi al activităţilor aeroportuare prin:
    - Evaluarea şi monitorizarea nivelului de zgomot şi adoptarea unor măsuri pentru reducerea poluării fonice
    - Minimizarea emisiei de poluanţi la nivelul aerului, al apei şi al solului
    - Reducerea consumului de energie şi de alte resurse natural
    - Prevenirea riscurilor legate de substanţele periculoase (lichid degivrant, combustibil aeronave, uleiuri etc.) pentru mediu
    - Gestionarea adecvată a deşeurilor
- Implementarea politicilor de mediu la toate nivelurile prin:
  - Comunicarea informaţiilor privind rezultatele obţinute prin aplicarea măsurilor de protecţie a mediului înconjurător;
  - Implicarea şi motivarea angajaţilor pentru ca aceştia să fie conştienţi de impactul activităţilor desfăşurate asupra mediului înconjurător şi să se implice în protejarea acestuia.
- Menţinerea unui dialog continuu cu autorităţile competente şi cetăţenii prin:
- Schimbul de informaţii
- Respectarea în detaliu a standardelor
- Adoptarea unei atitudini proactive pentru a asigura protejarea mediului.

Poziţia geografică, condiţiile meteorologice, aşa cum au fost ele prezentate anterior recomandă dezvoltarea unui aeroport la Alexeni ca şi aeroport regional care să poată prelua o parte din traficul de pe Henri Coandă din Otopeni. Alexeni dispune de condiţii 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 condiţiilor meteorologice specifice Alexeni, fenomenele de ceaţă nu sunt frecvente. În zonă zilele cu ceaţă sunt mult mai puţine într-un an iar vântul bate preponderant pe direcţie fixă fapt deosebit de important pentru desfăşurarea în bune condiţii a operaţiilor de aterizare - decolare de aeronave.

Din punctul de vedere al dezvoltării durabile, noul aeroport va trebui să urmeze principiile arhitecturii sustenabile atât pentru a îmbunătăţi experienţa aeroportuară, calitatea mediului interior, cât şi pentru a reduce amprenta de carbon şi necesarul de energie utilizată pentru funcţionarea instalaţiilor aeroportuare.

Pentru diminuarea la minimum a impactului realizării construcţiei noului aeroport asupra mediului, se va asigura impermeabilizarea platformelor organizării de şantier şi amenajarea unui sistem de colectare a apelor pluviale şi uzate din cadrul şantierului. De asemenea, stocarea carburanţilor, uleiurilor şi materiilor prime care intră în procesul de fabricare a materialelor de construcţii (astfalt, beton) este necesar a se face în rezervoare etanşe. Pentru evitarea producerii de accidente este recomandat a se stabili accesul vehiculelor la combustibil şi la instalaţiile de producere a mixturiii asfaltice sau betonului după un flux prestabilit. Deşeurile provenite din scurgerile accidentale de pe platforma organizării de şantier pot fi colectate şi deversate într-un separator de grăsimi.

Apele uzate menajere, tehnologice şi apele pluviale rezultate de pe amplasamentul organizării de şantier vor fi colectate în fose septice care vor fi vidanjate şi transportate apoi la reţeaua de canalizare.

Sursele de poluare pentru flora şi fauna specifice perioadei de construcţie sunt emisiile de poluanţi şi zgomotul generat de traficul de şantier. Amplasarea construcţiilor şi funcţionarea ulterioară a obiectivului se va face cu aplicarea legislaţiei în vigoare privind protecţia factorilor de mediu. Nu se vor desfăşura activităţi în zonă care să polueze aerul, apa şi solul.

Operaţionalizarea aeroportului va conduce la creşterea 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 hărţi de zgomot iar ulterior planuri acţiune pentru combaterea acestuia.

Odată cu operaţionalizarea aeroportului şi a hangarului de mentenanţă se vor genera o serie de deșeuri (deșeuri periculose-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 freatice 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 vegetaţiei.

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 reliza un studiu de evaluarea a impactului asupra mediului.

Având în vedere că lucrarile de construire nu se vor executa în imediata vecinătate a râului Ialomiţa, se consideră că perioada de execuție nu va avea un impact direct asupra calității apelor acestui râu.

Principalele surse potenţiale de poluare a apelor de suprafaţa şi 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 priveşte 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 deservesc 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 priveşte solul, sursele de poluare sunt reprezentate în timpul construcţiei 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 şi faunei pe timpul construcţiei 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 protecţia mediului care vor trebui luate pe durata execuţiei lucrărilor la proiect amintim:

- Etanşeizarea atentă a tuturor rezervoarelor de stocare a combustibililor şi carburanţilor;
- Depozitarea în spaţii închise a oricărui material sensibil la acţiunea apei, utilizat în timpul execuţiei construcţiilor ;
- Preluarea de către staţia de epurare a apei a apelor uzate din zonă crescând în acest fel gradul de protecţie a mediului;
- Folosirea oricăror substanţe toxice în procesul de construcţie se va face doar după obţinerea aprobărilor necesare, funcţie de caracteristicile acestora, inclusiv măsurile de depozitare;

- Depozitarea substanţelor inflamabile sau explozive se va face cu respectarea strictă a normelor legale specifice;
- Manipularea combustibililor se va face astfel încât să se evite scăpările şi împrăştierea acestora pe sol;
- Manipularea materialelor, a pământului şi a altor substanţe folosite astfel încât să se evite dizolvarea şi antrenarea lor de către apele de precipitaţii;
- Înlocuirea foselor utilizate în mod obişnuit 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 obţinerea aprobărilor din partea organelor abilitate;
- Pe toată durata lucrărilor de epuismente se va evita antrenarea si descărcarea particulelor solide;
- Adoptarea de măsuri pentru evitarea eroziunii hidraulice a suprafeţelor excavate sau a depozitelor temporare de pământ şi a materialelor solubile sau antrenabile de curenţii de apă;
- Elaborarea unui plan de management de mediu care va include soluţii operative pentru intervenţia în cazul unor scurgeri accidentale semnificative de compuşi chimici lichizi, antrenabili în subteran sau în corpurile de apă de suprafaţă;
- Colectarea şi descărcarea tuturor deşeurilor lichide conform indicatorilor de calitate ai acestora;
- Pentru prevenirea poluării aerului, lucrările de organizare a şantierului trebuie să fie corect concepute şi executate, cu dotări moderne în baracamente şi instalaţii, care să reducă emisia de noxe în aer, apă si pe sol;
- La ieşirea din excavaţie 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 circulaţiei în perioada de transport,
- Pentru perioada de iarnă, parcurile de utilaje şi mijloace de transport vor fi dotate cu roboţi electrici de pornire, pentru a se evita evacuarea de gaze de eşapament pe timpul unor demarări lungi sau dificile. Asemenea instalaţii se vor prevedea şi la punctele de lucru.
- Utilajele şi mijloacele de transport vor fi verificate periodic în ceea ce priveşte nivelul de monoxid de carbon si concentraţiile de emisii în gazele de eşapament şi vor fi puse în funcţiune numai după remedierea eventualelor defecţiuni.

Toate măsurile de protecţie a mediului şi populaţiei vor trebui evidenţiate 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 aviaţiei sunt cele legate de zgomot şi emisii. Emisiile de CO_2 sunt pe departe cele mai mari dintre toate. Estimările indică faptul că aviaţia produce 2-3% dintre emisiile de CO_2 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 CO_2/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 combustibilul 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 CO_2 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 Naţional de Acţiune privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în domeniul aviaţiei civile 2011-2020 urmăreşte îndeplinirea obiectivelor ce le revin operatorilor de aeronave, prin participarea la schema EU ETS, îmbunătăţirea eficienţei utilizării combustibilului de aviaţie cu cel puţin 2%/an, reducerea gazelor cu efect de seră, informarea operatorilor de aeronave cu privire la noile tehnologii promovate la nivel internaţional, precum şi plafonarea emisiilor de CO2 din activităţile din sectorul aviaţiei civile.

Printre principalele obiective ale Planul Naţional de Acţiune privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în domeniul aviaţiei civile, se află îndeplinirea angajamentului strategic asumat de UE de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră cu cel puţin 20% până în anul 2020, faţă de nivelul emisiilor din anul 1990.

Este important din punct de vedere al protecţie mediului ca dezvoltatorul proiectului investiţional să ia în considerare utilizarea tehnologiilor „prietenoase" din punct de vedere al impactului asupra mediului şi a tehnologiile eficiente energetic. Un alt aspect important care vină să susţină obiectivul UE în ce priveşte protecţia 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 investiţional

Identificarea riscurilor, împărţirea lor pe categorii şi alocarea riscurilor în cazul concesionării bunurilor de la Alexeni pentru proiectul de dezvoltare regională constând în Aeroport de importanţă regională Alexeni, Centru de instruire sintetică pentru piloţi – simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320 şi Hangar de mentenanţă de nivel complex pentru aeronave şi crerea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc sunt prezentate sintetic în tabelul următor:

Tabel 39 - Matricea riscurilor

Nr.	Denumirea riscului	Descrierea riscului	Alocare		
			Concedent	Împărţită	Concesionar/ constructor
Riscuri de planificare şi proiectare					
1.	Deficienţe de proiectare	Greşeli de proiectare care duc la creşterea costului şi duratei construcţiei			x
2.	Modificări de proiectare	Modificări ulterioare aprobării proiectului, cerute de concedent sau constructor			x

Nr.	Denumirea riscului	Descrierea riscului	Alocare		
			Concedent	Împărţită	Concesionar/ constructor
3.	Întârzieri în obţinerea avizelor/aprobărilor	Obţinerea avizelor şi aprobărilor durează mai mult decât s-a planificat			x
Riscuri de construcţie					
4.	Descoperirea de vestigii arheologice	Descoperirea de vestigii arheologice pe amplasamente împiedică realizarea construcţiei provocând întârzieri şi majorări de costuri			x
5.	Descoperirea de reţele edilitare pe amplasament	Descoperirea unor reţele edilitare, ţevi etc. de care nu se ştia poate duce la întârzieri şi majorări de costuri			x
6.	Depăşiri de costuri datorate unor circumstanţe geologice	Creşterea costurilor cu fundaţia datorită geologiei terenului de fundare			x
7.	Vicii materiale	Creşterea costurilor de construcţie datorită calităţii materialelor			x
8.	Depăşirea generală a costurilor	Costul final depăşeşte costul planificat			x
9.	Întârzierea lucrărilor	Evenimente neprevăzute duc la întârzierea lucrărilor şi mărirea costurilor			x
10.	Furmizarea utilităţilor	Întârzieri în conectarea la utilităţi			x
11.	Insolvabilitatea furnizorilor	Unul sau mai mulţi furnizori sau subcontractori devin insolvabili			x
12.	Lucrări defecte	Lucrări cu defecţiuni care duc la întârzieri şi/sau costuri suplimentare			x
13.	Probleme de personal	Litigii de muncă sau lipsa personalului calificat			x
14.	Accidente de muncă	Accidente de muncă pe şantier care duc la întârzieri			x

Nr.	Denumirea riscului	Descrierea riscului	Alocare		
			Concedent	Împărţită	Concesionar/ constructor
15.	Furt sau sabotaj	Furt de materiale de pe şantier sau distrugerea de materiale sau echipamente			x
16.	Risc privind protecţia mediului	Creşterea duratei sau costurilor datorită unor măsuri de protecţia mediului neprevăzute iniţial			x
Riscuri de întreţinere şi operare					
17.	Creşterea costului cu forţa de muncă	Creşteri de costuri cu personalul neprevăzute			x
18.	Costuri de operare şi întreţinere mai mari	Depăşirea costurilor de operare şi întreţinere prognozate			x
19.	Capacitate de management	Operatorul aeroportului nu realizează ţintele de venituri			x
20.	Risc de disponibilitate	Evenimente neprevăzute / rechiziţionare împiedică temporar utilizarea pistei, terminalelor sau unor facilităţi			x
Riscuri legate de cerere şi venituri					
21.	Înrăutăţirea condiţiilor economice generale	Crize economice neprevăzute la nivel internaţional			x
22.	Înrăutăţirea condiţiilor economice locale	Evoluţii economice neprevăzute în economia locală şi regională			x
23.	Scăderea conjuncturală a traficului aerian	Epidemii, accidente etc.			x
24.	Concurenţa	Apariţia unuia sau mai multor competitori sau intensificarea activităţii unui competitor important			x
25.	Inflaţie	Inflaţia este mai mare decât cea prognozată			x
Riscuri legislative/politice					

Nr.	Denumirea riscului	Descrierea riscului	Alocare		
			Concedent	Împărţită	Concesionar/ constructor
26.	Schimbări legislative generale	Modificări legislative care nu vizează acest proiect, dar care duc la creşteri 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 opoziţie faţă de proiect, materializată în întârzieri şi/sau costuri suplimentare			x
Riscuri financiare					
29.	Indisponibilitatea finanţării	Investitorii nu sunt capabili să asigure resursele financiare şi de capital necesare în timp util			x
30.	Insolvabilitatea constructorului	Constructorul devine insolvabil			x
31.	Finanţare suplimentară	Sunt necesare finanţări suplimentare, pentru costuri neprevăzute			x
32.	Evoluţii neprognozate ale cursului de schimb	Cursul de schimb poate influenţa costurile finanţării			x
Riscuri naturale					
33.	Forta majoră	Evenimente de forţă majoră, aşa 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 forţă majoră, împiedică sau amână executarea contractelor			x

Riscurile alocate integral sau parţial 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 substanţial proiectul). Valoarea impactului, probabilitatea de producere şi alocările procentuale sunt

estimate de către echipa de consultanţi pentru implementarea proiectului investiţional şi pot fi subiectul unor reconsiderări ulterioare.
Măsurile principale de diminuare a riscurilor vizează o selecţie riguroasă a constructorului, negocierea şi introducerea în contract a unui plan de management al riscului şi a unor clauze care să prevadă în detaliu alocarea riscurilor şi a responsabilităţilor aferente, inclusiv procentele fiecărui partener în cazul responsabilităţilor împărţite.

În cazul concesionării bunurilor unui investitor privat pentru dezvoltarea proiectului aeroportuar şi a activităţilor 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 **redevenţe**.

Art. 307 din OUG 57/2019 mai prevede că redevența obținută prin concesionare se constituie venit la bugetul de stat sau la bugetele locale, după caz.

Acelaşi articol menţionează că redevența obținută prin concesionare, 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 şi se plăteşte redevenţa obţinută prin concesionare vizează:

a) proporţionalitatea redevenţei cu beneficiile obţinute din exploatarea bunului de către concesionar;
b) valoarea de piață a bunului care face obiectul concesiunii;
c) corelarea redevenței cu durata concesiunii.

Redevenţa reprezintă şi 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 (construcţii + teren) de pe amplasamentului fostului Aerodrom Alexeni, aflate în patrimoniul Consiliului Judeţean Ialomiţa au o valuare de inventar la momentul preluării din 2017(valoare rezultată unei evaluări autorizate efectuate în 2014 când bunurile erau în proprietatea statului) dar şi 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	Suprafaţă teren = 2.088.800,00 mp	2017	46,058,040.00	5,430,780.00
b	0.0	Teren cu construcţii intravilan imobil 669 C1 - C26 - Alexeni	Suprafaţă teren = 154.925,00 mp, Suprafaţă construită = 10.106,60 mp	2017	3,415,545.00	2,620,840.00
c	1.6.4	Clădire corp administrativ (C16)	Suprafaţă construită = 391,61 mp, regim de înălţime: P + 1E	2017	595,300.00	312,800.00
d	1.6.8	Clădire Sală mese (C10)	Suprafaţă construită = 1.181,93 mp, regim de înălţime:S + P + M	2017	1,347,500.00	1,357,700.00
e	1.5.2	Clădire depozit alimente (C9)	Suprafaţă construită = 392,30 mp, regim de înălţime:S + P + M	2017	270,400.00	211,000.00
f	1.6.4	Clădire Popotă cadre (C13)	Suprafaţă construită = 612,38 mp, regim de înălţime: P + M	2017	465,400.00	244,900.00
g	1.5.2	Clădire dormitor (C14)	Suprafaţă construită = 1.657,59 mp, regim de înălţime: P	2017	527,400.00	397,400.00
h	1.6.1	Clădire dormitor (C15)	Suprafaţă construită = 1.653,05 mp, regim de înălţime: P	2017	525,900.00	475,500.00
i	1.3.1	Clădire hangar (C24)	Suprafaţă construită = 1603,42 mp, regim de înălţime: P	2017	368,400.00	572,800.00
j	1.5.2	Clădire Corp gardă 1 (C2)	Suprafaţă construită = 312,86 mp, regim de înălţime: P	2017	99,500.00	47,000.00
k	1.6.7	Clădire Post control (C1) (corp gardă 2)	Suprafaţă construită = 55,19 mp, regim de înălţime: P	2017	26,300.00	22,500.00
l	1.5.12	Clădire Depozit materiale tehnice (C28)	Suprafaţă construită = 571,26 mp, regim de înălţime: 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)	Suprafaţă construită = 711,87 mp, regim de înălţime: P	2017	226,500.00	420,800.00
n	1.6.8	Clădire simulator zbor (C24) (uzina electrică)	Suprafaţă construită = 330,91 mp, regim de înălţime: P	2017	125,800.00	207,300.00
o	1.6.8	Clădire Baie spălătorie (C19)	Suprafaţă construită = 332,41 mp, regim de înălţime: P	2017	126,300.00	164,400.00
p	1.3.1	Construcţie Garaj auto (C5)	Suprafaţă construită = 690,52 mp, regim de înălţime: P	2017	67,100.00	294,100.00
q	1.6.2	Bloc şcoală (C17)	Suprafaţă construită = 327,15 mp, regim de înălţime: P+1E	2017	248,600.00	305,100.00
r	1.3.1	Hangar 2 (C22)	Suprafaţă construită = 970,97 mp, regim de înălţime: P	2017	557,800.00	755,300.00
s	1.6.8	Clădire drenajori (C21) (uzină electrică)	Suprafaţă construită = 276,93 mp, regim de înălţime: P	2017	17,100.00	74,800.00
ş	1.3.7.2	Drum betonat	Suprafaţă = 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	Suprafaţă = 105.600,00 mp	2017	17,498,400.00	9,647,758.00
ţ	0.0	Teren cu construcţii extravilan C1, Tarla 32 parcela Cc 153 - Alexeni	Suprafaţă teren = 18.691,00 mp. Suprafaţă construită = 378,44 mp	2017	412,136.55	24,298.30
u	0.0	Teren cu construcţii extravilan C1 - C55, Tarla 29 parcela N147 - Alexeni	Suprafaţă teren = 1.172.500,00 mp. Suprafaţă construită = 10.381,68 mp	2017	25,853,206.05	1,524,243.50
v	0.0	Teren cu construcţii extravilan C1 - C2, Tarla 40/1 parcela N182 - Alexeni	Suprafaţă teren = 42.305,00 mp. Suprafaţă 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 + magazii (C23)	Suprafaţă construită = 195,21 mp, regim de înălţime: P	2017	60,400.00	133,600.00
y	1.1.2.1	Baraca grajd, an 1982 (C37)	Suprafaţă construită = 101,84 mp, regim de înălţime: P	2017	4,100.00	6,400.00
y	1.1.2.1	Baracă magazie, an 1980 (C35)	Suprafaţă construită = 453,35 mp, regim de înălţime: P	2017	18,000.00	31,600.00
aa	1.2.3	Baracă metalică P, an 1980 (C22)	Suprafaţă construită = 331,88 mp, regim de înălţime: P	2017	13,200.00	23,200.00
ab	1.6.8	Cămară (C32)	Suprafaţă construită = 9,49 mp, regim de înălţime: P	2017	1,200.00	700.00
ac	1.4.7	Casă pompe (C17)	Suprafaţă construită = 36,94 mp, regim de înălţime: P	2017	11,400.00	20,900.00
ad	1.4.7	Casă pompe (C18)	Suprafaţă construită = 24,11 mp, regim de înălţime: P	2017	7,500.00	13,600.00
ae	1.4.7	Casă vane, an 1985 (C12)	Suprafaţă construită = 12,77 mp, regim de înălţime: P	2017	3,200.00	23,000.00
af	1.2.2	Căşărie (C41)	Suprafaţă construită = 100,87 mp, regim de înălţime: P	2017	32,100.00	11,800.00
ah	1.6.8	Cazare îngrijitori (C29)	Suprafaţă construită = 123,65 mp, regim de înălţime: P	2017	15,300.00	18,200.00
ai	1.6.8	Centrală termică (C20)	Suprafaţă construită = 185,57 mp, regim de înălţime: P	2017	11,500.00	13,000.00
aj	1.5.2	Chioşc (C14)	Suprafaţă construită = 15,60 mp, regim de înălţime: P	2017	4,800.00	2,400.00
ak	1.6.8	Clădire (C13)	Suprafaţă construită = 16,65 mp, regim de înălţime: P	2017	5,200.00	2,500.00
al	1.6.8	Clădire (C51)	Suprafaţă construită = 60,82 mp, regim de înălţime: P	2017	3,800.00	9,200.00
am	1.2.7	Coteţ porci, an 1983 (C40)	Suprafaţă construită = 133,77 mp, regim de înălţime: P	2017	10,600.00	13,100.00
an	1.2.11	Crematoriu gunoi, an 1952 (C8)	Suprafaţă construită = 8,23 mp, regim de înălţime: P	2017	1,000.00	
ao	1.4.5	Decantor (C28/1)	Suprafaţă construită = 17,13 mp, regim de înălţime: P	2017	5,300.00	30,900.00
ap	1.5.7	Depozit (C16)	Suprafaţă construită = 56,53 mp, regim de înălţime: P	2017	3,500.00	41,100.00
aq	1.5.7	Depozit (C50)	Suprafaţă construită = 15,84 mp, regim de înălţime: P	2017	4,900.00	11,500.00
ar	1.5.3	Depozit (C53)	Suprafaţă construită = 94,66 mp, regim de înălţime: 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)	Suprafaţă construită = 69,58 mp, regim de înălţime: 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 aserţiuni din partea elaboratorului prezentului studiu. Considerăm că valoarea bunurilor evaluată la nivelul anului 2018 este subevaluată mai ales din punctul de vedere al construcţiilor care au avut anterior funcţiuni speciale (pista şi căile de rulare). Dat fiind nivelul de conservare în zonă, acestea nu au înregistrat deteriorări importante în ultimii ani de la evaluarea anterioară. Potenţialul bunurilor de la Alexeni (şi în primul rând al terenului) pentru dezvoltarea unui proiect investiţional care să conducă la o dezvoltare zonală reclamă laluarea în considerare a unei valori mai mari a bunurilor pentru calculul redevenţei. Potenţialul de utilizare al terenului şi bunurilor care mai pot fi reabilitate pentru dezvoltarea zonei, este elementul essential care le conferă o valoare mai mare. Din acest considerent, pentru calculul redevenţei s eva utiliza valoarea cea mai mare, respectiv valoarea bunurilor de inventar, o evaluare judicioasă asupra bunurilor.

Astfel, valoarea de piaţă la momentul concesionării este **102.706.912,85 lei.**

Pentru terenuri libere baza legală a calculului taxei de redevenţă ca urmare a concesionării este legea 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcţii actualizată prin Legea 127/2013 privind aprobarea Ordonanţei de urgenţă a Guvernului nr. 121/2011 pentru modificarea şi completarea unor acte normative prevede la:
"*Art. 17.- Limita minimă a preţului concesiunii se stabileşte, după caz, prin hotărârea consiliului judeţean, a Consiliului General al Municipiului Bucureşti sau a consiliului local, astfel încât să asigure recuperarea în* ***25 de ani*** *a preţului de vânzare al terenului, în condiţii de piaţă, la care se adaugă costul lucrărilor de infrastructură aferente*."

Ţinând cont de prevederile legislaţiei în vigoare la data întocmirii raportului de evaluare, rezultă ca taxa de redevenţă anuală în cazul concesiunii calculată pentru 49 de ani (perioada iniţială 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)

Menţionăm că taxa de redevenţă calculată este aferentă atât concesionării terenului liber, cât şi a clădirilor şi construcţiilor existente la data evaluării.

Taxa de redevenţă 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 preţului de vânzare a terenului). Această valoare a taxei de redevenţă reprezintă valoarea minimă pe care trebuie să o plătească concesionarul bunurilor de la Alexeni concedentului Consiliul Judeţean Ialomiţa.

Redevenţa pe care concesionarul trebuie să o plătească concedentului, o dată ce aeroportul va fi operaţional va reprezenta 6% din totalul veniturilor brute înregistrate de aeroport dar nu mai puţin de 4.108.276,51 lei/an echivalent a 850.012 Euro/an. Acelaşi procent de 6% din venituri pentru constituirea redevenţei se aplică şi pentru venituri înregistrate din funcţionarea centrului de instruire sintetică pentru

piloţi – simulator pentru de zbor pentru aeronave tip Airbus A320 şi hangarului de mentenanţă de nivel complex şi crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc.

Redevenţa 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 investiţii derulate pe parcursul a minimum 4 ani, din anul 5 de concesionare, odată ce aeroportul va fi operaţional valoarea redevenţei va fi de 6% din totalul veniturilor brute înregistrate de aeroport, dar nu mai puţin 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 acţionează pe riscul şi răspunderea sa, dreptul şi obligaţia de exploatare a unui bun proprietate publică în schimbul unei redevenţe. Fac obiectul contractului de concesiune în cazul de faţă bunurile ce alcătuiesc o parte din domeniul public al judeţului Ialomiţa, respectiv bunurile menţionate în inventarul bunurilor la poziţia 66(a-by).

Județul are calitatea de concedent pentru aceste bunuri de proprietate publică, fiind în acest caz fiind reprezentat de preşedintele.

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 studiului 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 obţinute:

- 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 Agenţiei pentru Protecţia Mediului Ialomiţa asupra poziţionării 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 aceloraşi 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 concurenţă*** - 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 modalităţi de atribuire a contractului de concesiune:
Licitaţia - modalitatea prin care concedentul are obligaţia 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/judeţului/comunei/oraşului/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 intenţia de a concesiona bunurile unor companii naționale, societăți naționale sau societăților aparţinând judeţului, 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 licitaţia.

Procedura de atribuire şi etapele parcurse
Anterior demarării procedurii de licitaţie este întocmit caietul de sarcini şi documentaţia 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 documentaţiei 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 şi 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 eficace 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 exploatării 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 documentaţie 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 documentaţiei 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/exploatări raționale și eficiente economic a bunului concesionat. Ponderea fiecăruia dintre criteriile menţionate 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 anunţului de licitaţie

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. Desfăşurarea licitaţiei

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 anunţului de licitaţie, 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 situaţia 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 şi 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 reprezentaţi ai consiliului judeţean. Comisia de evaluare are ca şi atribuţii:

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 stabileşte 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 şi apoi de înaintează 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 clasați 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 şi 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 (câştigători şi respinşi) 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 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 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 (câştigători şi respinşi).

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, primeşte dreptul de a exploata rezultatul lucrărilor executate şi preia toate riscurile aferente realizării şi 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.

Conţinutul contractului

Contractul de concesiune a bunurilor de la Alexeni va cuprinde clauze clare referitoare la drepturile şi obligaţiile fiecărei părţi, 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 şi de a culege rezultatele bunurilor ce fac obiectul concesiunii, potrivit naturii bunului şi scopului stabilit de părţi prin contractul de concesiune. Acesta va avea dreptul de a încasa veniturile realizate din activitatea specific aeroportuară cât şi din activităţi suplimentare desfăşurate în incinta aeroportului (publicitate, activiăţi comerciale, servicii etc.), precum şi veniturile rezultate din funcţionarea centrului de instruire sintetică pentru piloţi şi a hangarului de mentenanţă în condiţiile îndeplinirii cerinţelor legale privind desfăşurarea acestor activităţi.

În baza contractului de concesiune, concesionarul are obligaţia de a asigura operarea eficace, în regim de continuitate şi permanent a aeroportului, în conformitate cu cerinţele şi destinaţia acestuia. Astfel, concesionarul va asigura gestionarea optimă şi la un nivel corespunzător a activităţilor aeroportuare şi conexe/neaeroportuare, a centrului de instruire şi a hangarului de mentenanţă.

În analiza privind recuperarea fondurilor investite şi în determinarea profitului realizat, concesionarul trebuie să aibă în vedere că va prelua toate riscurile aferente contractului de concesiune de bunuri publice.

Nivelul de performanţă şi de calitate al activităţilor pe care concesionarul urmează să le efectueze va fi stabilit de către Concendent prin contractul de concesiune. Contractul va avea clauze privind procedurile adecvate de rezolvare a neconformităţilor în îndeplinirea cerinţelor de performanţă şi calitate stabilite în contract.

Concedentul are dreptul de a verifica îndeplinirea cerinţelor de performanţă şi calitate a activităţilor realizate de Concesionar, inclusiv de a verifica documentele relevante cu privire la aceste aspecte.

Contractul va avea prevederi clare privind obligaţia 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 concesionării 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, aceeaşi ordonanţă prevede că durata contractului de concesiune de bunuri de proprietate publică poate fi prelungită prin acordul de voinţă al părţilor, încheiat în formă scrisă, cu condiţia ca aceasta să nu depăşească 49 de ani.

Proiectul de dezvoltare a unui aeroport de importanţă regională la Alexeni alături de centrul de instruire sintetică pentru piloţi – simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320 şi a hangarului de mentenanţă de nivel complex pentru aeronave și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc este unul complex, ce necesită o investiţie considerabilă.

De la bun început, pentru a asigura pobilitatea de recuperare a investiţiei, trebuie prevăzut un număr de 49 de ani pentru concesionare, cu posibilitatea de a prelungi acest termen prin legi speciale, funcţie de durata de recuperare a investiţiei pentru concesionar, durată care s-ar putea prelungi circa jumătate din perioada iniţială a concesionării.

În Catalogul mijloace fixe 2019 şi durate normale de funcţionare, clasificarea mijloacelor fixe utilizate in economie şi 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 staţionare pentru avioane şi autovehicule. Construcţii aeroportuare, durata de amortizare este cuprinsă între 32 – 48 de ani.

Ţinând cont de faptul că pentru implementarea proiectului investiţional de la Alexeni vor fi necesari circa 4 ani, se propune ca durata iniţială 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 investiţie pentru concesionar cu cel puţin jumătate din durata iniţială, 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 menţionate la secţiunea destinată procedurii utilizate pentru atribuirea contractului de concesiune.

Dată fiind complexitatea proiectului investiţional propus pentru valorificarea bunurilor de la Alexeni, documentaţia de atribuire, caietul de sarcini trebuie întocmite astfel încât să specifice în detaliu raportat la destinația bunurilor ce fac obiectul concesiunii şi a condițiilor de exploatare a concesiunii particularităţile proiectului investiţional, cu o detaliere a datelor constructive şi de operare. Din acest considerent, pentru pregătirea documentaţiei 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	Observaţii
Pregătirea documentaţiei de atribuire (caiet de sarcini)	6 luni	Termen care permite pregătirea unei documentaţii documentate şi fundamentate de atribuire având în vedere complexitatea proiectului investiţional în cadrul căruia vor fi exploatate bunurile concesionate
Transmiterea spre publicare a anunţului de concesionare şi 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 investiţional 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 şi de numărul ofertelor transmise
Desemnarea câştigătorului şi semnarea contractului de concesiune	2 luni	

Termenele sunt estimative şi 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 dispoziţie a documentaţiei de atribuire, pentru răspunsul la eventualele solicitări de clarificări. Aceste termene estimative prezentate pot fi restrânse dacă diferitele activităţi implicate se finalizează într-un timp mai scurt.

Aşa cum am menţionat deja, procedura de licitaţie se poate desfăşura doar în condiţiile depunderii a cel puţin 2 oferte valabile. În caz contrar, procedura se anulează şi se reia iar noua procedură de licitaţie este valabilă chiar şi în situaţia în care a fost depusă cel puţin o ofertă valabilă.

Cadrul legal general

- Legea nr. 350/2001 republicată – privind amenajarea teritoriului şi urbanismul;
- Legea nr. 215/2001 a administraţiei publice locale, republicată, cu modificările şi 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 finanţele publice locale, cu modificările şi 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;
- Hotârâre nr. 525 din 27 iunie 1996 pentru aprobarea Regulamentului general de urbanism, republicată;
- Ordinul ministrului sănătăţii nr.119/2014 pentru aprobarea Normelor de igienă şi sănătate publică privind mediul de viaţă al populaţiei 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	**Legislaţie generală**
1.1	***Cadru legislativ internaţional***
1.1.1	Convenţia privind aviaţia civilă internaţională semnată la Chicago în 07.12.1944, cu unele amendamente aduse ulterior acestei convenţii
1.1.2	Convenţia internaţională Eurocontrol privind cooperarea pentru siguranţa navigaţiei aeriene, încheiată la 13 decembrie 1960. Anexa 1: Statutul agenţiei Eurocontrol din 13.12.1960
1.1.3	Acordul „DANUBE FAB" - Acordul pentru stabilirea DANUBE FAB şi Acordurile subsecvente încheiate între NSA-uri şi, 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 şi 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 şi 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 şi 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	***Cadru legislativ naţional***
1.3.1	OUG nr. 57/2019 privind codul administrativ
1.3.2	Legea nr. 257 din 22 mai 2001 - privind modul de acţiune împotriva aeronavelor care utilizează neautorizat spaţiul aerian al României
1.3.3	Hotărârea Guvernului nr. 405 din 12 august 1993 - privind înfiinţarea Autorităţii Aeronautice Civile Române, cu modificările şi 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 spaţiul aerian naţional, precum şi a condiţiilor în care decolarea şi aterizarea aeronavelor civile se pot efectua şi de pe/pe alte terenuri sau suprafeţe de apă decât aerodromurile certificate
1.3.6	Ordinul ministrului transporturilor, construcţiilor şi turismului nr. 1185 din 12 iulie 2006 - privind desemnarea Regiei Autonome "Autoritatea Aeronautică Civilă Română" ca autoritate naţională de supervizare, organism tehnic specializat pentru îndeplinirea funcţiei de supervizare a siguranţei zborului în aviaţia civilă, la nivel naţional
1.3.7	Ordinul ministrului transporturilor nr. 791 din 5 octombrie 2010 - privind împuternicirea inspectorilor aeronautici pentru supervizarea siguranţei zborului
1.3.8	Ordinul ministrului transporturilor, construcţiilor şi turismului nr. 630 19 aprilie 2007 - privind modul de reglementare a domeniului aeronauticii civile cu aeronave ultrauşoare din România
1.3.9	Ordinul Ministerului Transporturilor şi Infrastructurii nr. 1305 din 27.08.2012 - privind aprobarea tarifelor percepute de Regia Autonomă "AutoritateaAeronautică Civilă Română" pentru prestarea activităţilor pentru care i-au fost delegate competenţe de către MinisterulTransporturilor şi Infrastructurii, cu modificările și completările ulterioare

1.3.10	Ordinul ministrului transporturilor, construcţiilor şi turismului nr. 2066 din 9 noiembrie 2006 - privind delegarea unor competenţe Regiei Autonome "Autoritatea Aeronautică Civilă Română”
1.3.11	Hotărârea Guvernului nr. 21 din 14 ianuarie 2015 - privind organizarea şi funcţionarea Ministerului Transporturilor
1.4	***Reglementări ale Autorităţii Aeronautice Civile Române***
1.4.1	Legea transporturilor – legea 51/2002
1.4.2	Codul aerian – OG 29/1997, amendata şi modificată prin Legea 399/2005, OG 19/2011, L 187/2012, L 98/2014
1.4.3	H.G. 791/2009 – Hotărâre privind condiţiile pentru certificarea aeroporturilor civile internaţionale sau deschise traficului aerian internaţional
1.4.4	H. G. 1869/2005 pentru aprobarea Programului naţional de asigurare a calităţii în domeniul securităţii aeronautice - PNAC-SECA
1.4.5	OMTI nr. 914/2009 - Ordin pentru aprobarea formei şi conţinutului documentelor de certificare a aeroporturilor civile internaţionale sau deschise traficului internaţional, a procedurilor specifice de acordare, respingere sau revoare a certificării, precum şi a formularului de cerere şi a documentaţiei aferente
1.4.6	RACR – RA - Regulile aerului
1.4.7	RACR-AD-PETA - Proiectarea şi exploatarea tehnică a aerodromurilor. Ed.2/2015
1.4.8	RACR-AD-PETH - Proiectarea şi 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 agenţilor 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 şi echipamente de degivrare/antigivrare a avioanelor la sol
1.4.14	RACR - PMA1 Procedura de emitere a avizelor la documentaţiile tehnice pentru construcţii şi amenajări în zonele cu servituţi aeronautice
1.4.15	RAC- WGS 84 - Măsurarea punctelor de interes aeronautic în sistemul geodezic global WGS 84
1.4.16	RACR SACZ - Stabilirea servituţiilor aeronautice civile şi a zonelor cu servituţi aeronautice civile
1.4.17	RACR-CADT - Condiţii de avizare a documentaţiilor tehnice pentru obiectivele aflate în zone cu servituţi aeronautice civile
1.4.18	RACR - AD - AAH - Autorizarea agenţilor aeronautici de handling
1.4.19	RACR - AD - COMSS - Reglementare aeronautică civilă privind organizarea radiocomunicaţiilor operaţionale sol-sol pe aeroporturi
1.4.20	RACR - APSH - Accesul pe piaţa serviciilor de handling la sol pe aeroporturi
1.4.21	RACR - PMA1 - Procedura de emitere a avizelor la documentaţiile tehnice pentru construcţii şi amenajări în zonele cu servituţi aeronautice
1.4.22	RACR - AD - ACAA- Reglementarea aeronautică civilă romana privind asigurarea cu combustibil de aviaţie pe aerodromuri
1.4.23	RACR - TABP - Transportul aerian al bunurilor periculoase
1.4.24	RACR - PM - Protecţia mediului
1.4.25	RACR - AIS - Serviciile de informare aeronautică
1.4.26	RACR - ASMET - Asistenta meteorologică a activităţilor aeronautice civile
1.4.27	RACR-REAC - Raportarea evenimentelor de aviaţie civilă
1.4.28	Anexa 14 OACI - Vol.I – Proiectarea şi operarea aerodromurilor
1.4.29	Anexa 14 OACI - Vol.ÎI – 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 şi sistemele de control a mişcării pe suprafeţele de mişcare (SMGCS)
1.4.35	Doc 9640 OACI - Manualul pentru operaţiunile de degivrare/antigivrare
1.4.36	Doc 9870 OACI - Manualul pentru prevenirea incursiunilor la pistă
1.4.37	Doc 8400 OACI - Abrevieri şi coduri
1.4.38	Ordin al Ministrului Transporturilor Construcţiilor şi Turismului (OMTCT) nr. 159 din 24.02.2006 - pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române "Raportarea evenimentelor de aviaţie 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, ediţia 02/2006, cu modificările şi 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", Ediţia 04/2015
1.5	***Proceduri şi Instrucţiuni de Aeronautică Civilă***
1.5.1	PIAC-TABP-Proceduri şi Instrucţiuni de Aeronautică Civilă: Transportul aerian de bunuri periculoase, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorităţii Aeronautice Civile Române nr. D254/09.05.2014
1.5.2	PIAC-RAMP-Efectuarea inspecţiilor la platformă-Personalul de inspecţie la platformă - Proceduri şi Instrucţiuni de Aeronautică Civilă: Efectuarea inspecţiilor la platformă; Personalul de inspecţie la platformă, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorităţii Aeronautice Civile Române nr. D981/18.12.2014.
1.5.3	PIAC-REG- Proceduri şi Instrucţiuni de Aeronautică Civilă: Elaborarea și emiterea reglementărilor aeronautice, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române nr. D956/12.12.2014
2.	**Siguranţă. 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 şi 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 şi 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 şi 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 şi 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 şi 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 şi 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 şi 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	***Cadru legislativ național***
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 şi 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	***Proceduri şi Instrucţiuni de Aeronautică Civilă***
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	***Directive aeronautice***
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	***Circulare aeronautice***
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. Prezenta 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.	**Operaţiuni Zbor**
3.1	***Cadru legislativ european***
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 şi 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 şi 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 şi 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 şi 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 şi 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 şi 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 şi 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 şi 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 şi completările ulterioare
3.2	***Cadru legislativ naţional***
3.2.1	Legea nr. 223/2007 (versiune consolidată) - privind Statutul personalului aeronautic civil navigant profesionist din aviaţia civilă din România, cu modificările şi completările ulterioare
3.2.2	Legea nr. 111/1996 (versiune consolidată) - privind desfăşurarea în siguranţă, reglementarea, autorizarea şi controlul activităţilor nucleare

3.2.3	HG nr. 912/2010 (versiune consolidată) - pentru aprobarea procedurii de autorizare a zborurilor în spaţiul aerian naţional, precum şi a condiţiilor în care decolarea şi aterizarea aeronavelor civile se pot efectua şi de pe/pe alte terenuri sau suprafeţe de apă decât aerodromurile certificate
3.2.4	Ordin al Ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului (OMTCT) nr. 2066/2006 - privind delegarea unor competenţe 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 ultrauşoare 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, ediţia 02/2006, cu modificările şi 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 aviaţie civilă
3.2.8	Ordin al Ministrului transporturilor (OMT) nr. 1074/2008 - pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române "Limitări privind timpul de muncă şi cerinţe de odihnă pentru personalul aeronautic civil navigant
3.2.9	Ordin al Ministrului Transporturilor şi Infrastructurii (OMTI) nr. 301/2009 - pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române Operaţiuni de lucru aerian şi aviaţie generală
3.2.10	Ordin al Ministrului Transporturilor (MT) nr. 200/2015 - pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR-DEMO "Demonstraţii aeriene", ediţia 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 cerinţelor tehnice şi a procedurilor administrative referitoare la operaţiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European şi al Consiliului
3.3	***Proceduri şi Instrucţiuni de Aeronautică Civilă***
3.3.1	PIAC-CERT OPS- Proceduri şi Instrucţiuni de Aeronautică Civilă: Proceduri şi Instrucţiuni privind certificarea operatorilor aerieni
3.4	***Circulare***
3.4.1	CO: OPS MEP - Recomandările emise de Centrul de Investigaţii şi Analiză pentru Siguranţa Aviaţiei 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 şi 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 şi 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 şi 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 şi 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 şi completările ulterioare
4.2	***Cadru legislativ național***
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 şi 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 şi Locuinţei 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-NDT- Reglementarea aeronautică civilă română “Autorizarea personalului care efectuează examinări nedistructive (NDT), în aeronautica civilă şi 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 organizaţiilor distribuitoare de produse aeronautice"
4.3	***Proceduri şi Instrucţiuni de Aeronautică Civilă***
4.3.1	PIAC-AW-145- Procedură administrativă şi instrucţiuni pentru autorizarea PART 145 a organizaţiilor de întreţinere, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorităţii Aeronautice Civile Române nr. D 532/13.06.2012
4.3.2	PIAC-AW-M/F- Procedura administrativă şi instrucţiuni pentru autorizarea PART M/F a organizaţiilor de întreţinere, ediția 1/2012, amd. 1/2013, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorităţii Aeronautice Civile Române nr. D 715/30.09.2013
4.3.3	PIAC-AW-66- Procedura administrativă şi instrucţiuni pentru licenţierea PART 66 a personalului pentru întreţinerea aeronavelor, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorităţii Aeronautice Civile Române nr. D 14/10.01.2013
4.3.4	PIAC-AW-NON147- Procedura administrativă şi instrucţiuni de autorizare a cursurilor NON PART 147 pentru pregătire pe tip de aeronavă/ componente, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorităţii Aeronautice Civile Române nr. D 73/26.01.2015
4.3.5	PIAC-AW-MP- Procedura administrativă şi instrucţiuni pentru aprobarea programelor de întreţinere de către AACR, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorităţii Aeronautice Civile Române nr.D 289/11.04.2013
4.3.6	PIAC-DN-EAZ- Procedura administrativă şi instrucţiuni pentru emiterea autorizaţiei de zbor, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorităţii Aeronautice Civile Române nr.D 1179/29.11.2011
4.3.7	PIAC-DN-ACAM- Procedura administrativă şi instrucţiuni pentru monitorizarea continuităţii navigabilităţii aeronavelor, audit de produs (ACAM), aprobată prin Decizia Directorului General al Autorităţii Aeronautice Civile Române nr.D 1180/29.11.2011
4.3.8	PIAC-AW-LTS- Procedura administrativă şi instrucţiuni pentru autorizarea laboratoarelor de testări specializate pentru aeronautica civilă, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorităţii 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 capabilități 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 şi înregistrarea emiţătoarelor 406 MHz utilizate în aviaţie / 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 şi 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 şi 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 şi 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 naţional***
5.2.1	OMT nr. 577 / 2008 - Ordin nr. 577 din 5 mai 2008 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR-LPTA, "Licenţierea personalului tehnic aeronautic"
5.2.2	RACR-LPTA- „Licenţierea 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 dinRomania, Anexa nr. 2 “Licenţierea personalului aeronautic civil navigant – Aeronave ultrauşoare 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 "Licenţierea dispecerilor operaţiuni zbor", cu modificările şi completările ulterioare
5.2.7	RACR-LDOZ- Reglementare aeronautică civilă română "Licenţierea dispecerilor operaţiuni 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 " Licenţierea personalului meteorologic aeronautic "
5.2.9	RACR-LMET- Reglementare aeronautică civilă română "Licenţierea 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 spaţiul aerian repartizat aviaţiei civile, sub controlul şi dirijarea organelor de trafic aerian civile"
5.3	***Proceduri şi Instrucţiuni de Aeronautică Civilă***
5.3.1	PIAC-LDOZ- Proceduri şi Instrucţiuni de Aeronautică Civilă: Licenţierea Dispecerilor Operaţiuni Zbor, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorităţii Aeronautice Civile Române nr. D 66/23.01.2007
5.3.2	PIAC-EXAM- Proceduri şi Instrucţiuni de Aeronautică Civilă: Examinări teoretice, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorităţii Aeronautice Civile Române nr. D359/16.06.2014
5.3.3	PIAC-LMET- Proceduri şi Instrucţiuni de Aeronautică Civilă: Licenţierea personalului meteorologic aeronautic, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorităţii Aeronautice Civile Române nr. D162/24.02.2006
5.3.4	PIAC-LPAN-P- Proceduri şi Instrucţiuni de Aeronautică Civilă: Licenţierea paraşutiştilor, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorităţii Aeronautice Civile Române nr. D727/25.07.2007
5.3.5	PIAC-LCTA- Proceduri şi Instrucţiuni de Aeronautică Civilă: Licenţierea Controlorilor de Trafic Aerian, aprobat prin Decizia Directorului General al Autorităţii Aeronautice Civile Române nr. D 810/15.10.2015
5.3.6	PIAC- Partea MED- Proceduri şi Instrucţiuni de Aeronautică Civilă: PIAC- Partea MED Licenţierea medicală a personalului aeronautic
5.3.7	PIAC CPN- Proceduri şi Instrucţiuni de Aeronautică Civilă: Certificare Personal Navigant, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorităţii Aeronautice Civile Române nr. D195/08.03.2016
5.3.8	PIAC-LCITA- Proceduri şi instrucţiuni de aviaţie civilă: Licenţierea controlorilor informare trafic aerian
5.3.9	PIAC-LPAN-PPBL- Proceduri şi Instrucţiuni de Aeronautică Civilă: Licenţierea personalului aeronautic navigant - piloţi planoare şi piloţi baloane libere, aprobate prin Decizia Directorului General al Autorităţii Aeronautice Civile Române nr. D584/31.07.2015
5.3.10	PIAC-LIC- Proceduri şi Instrucţiuni de Aeronautică Civilă: Proceduri de eliberare a documentelor de certificare pentru piloții de avioane și elicoptere, aprobat prin Decizia Directorului General al Autorităţii 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 şi 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 şi 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 şi 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 şi completările ulterioare
6.1.5	Comunicarea Comisiei către Parlamentul European în conformitate cu articolul 294 alineatul (6) din Tratatul privind funcţionarea 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	***Cadru legislativ naţional***
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 şi exploatarea tehnică a aerodromurilor"
6.2.5	RACR-AD-PETA- Reglementarea aeronautică civilă română RACR-AD-PETA "Proiectarea şi 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 piaţa serviciilor de handling la sol pe aeroporturi RACR-APSH
6.2.7	RACR-APSH- Reglementare aeronautică civilă română privind accesul pe piaţa serviciilor de handling la sol pe aeroporturi
6.2.8	OMTCT nr.879/06.05.2004 -Ordin al Ministrului Transporturilor, Construcţiilor şi Turismului pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române privind metode şi echipamente de degivrare / antigivrare a avioanelor la sol RACR-ADMEDA
6.2.9	RACR-AD-MEDA- Reglementare aeronautică civilă română privind metode şi echipamente de degivrare / antigivrare a avioanelor la sol
6.2.10	OMTI nr.1121/02.11.2009 - Ordin al Ministrului Transporturilor şi Infrastructurii pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române privind asigurarea cu combustibili de aviaţie pe aerodromuri, RACR-AD-ACAA
6.2.11	RACR-AD-ACAA- Reglementare aeronautică civilă română privind asigurarea cu combustibili de aviaţie pe aerodromuri
6.2.12	OMTCT nr.2459/18.12.2006 - Ordin al Ministrului Transporturilor, Construcţiilor şi Turismului pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române privind autorizarea agenţilor aeronautici civili în domeniul aeroportuar RACR-AD-AACDA, cu modificările şi completările ulterioare
6.2.13	RACR-AD-AACDA- Autorizarea sau acceptarea agenţilor aeronautici civili în domeniul aeroportuar sau conex
6.3	***Proceduri şi Instrucţiuni de Aeronautică Civilă***
6.3.1	PIAC-AD-AADC- Proceduri şi Instrucţiuni de Aeronautică Civilă : PIAC-AD-AADC, Autorizarea aerodromurilor civile, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorităţii Aeronautice Civile Române nr. D 637 / 24.07.2012
6.3.2	PIAC-AD-SCADC- Proceduri şi Instrucţiuni de Aeronautică Civilă : PIAC-AD-SCADC, Supravegherea continuă a aerodromurilor civile, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorităţii Aeronautice Civile Române nr. D 671 / 06.08.2012

6.3.3	PIAC-AD-SCOBST- Proceduri şi Instrucţiuni de Aeronautică Civilă : PIAC-AD-SCOBST, Supravegherea şi controlul obstacolelor, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorităţii Aeronautice Civile Române nr. D 975 / 04.12.2013
6.3.4	PIAC-AD-MA- Proceduri şi Instrucţiuni de Aeronautică Civilă : PIAC-AD-MA, Mentenanţa aerodromurilor, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorităţii Aeronautice Civile nr.D 754 / 29.08.2012
6.3.5	PIAC-AD-CSMS- Proceduri şi Instrucţiuni de Aeronautică Civilă : PIAC-AD-CSMS, Cerinţe de implementare a sistemului de management al siguranţei pe aerodromurile civile, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorităţii Aeronautice Civile Române nr. D 940 / 05.12.2014
6.3.6	PIAC-AD-PSU- Proceduri şi Instrucţiuni de Aeronautică Civilă : PIAC-AD-PSU, Planul de urgenţă al aerodromului, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorităţii Aeronautice Civile nr. D 636 / 24.07.2012
6.3.7	PIAC-AD-SSI- Proceduri şi Instrucţiuni de Aeronautică Civilă : PIAC-AD-SSI, Operaţiuni de salvare şi stingerea incendiilor, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorităţii Aeronautice Civile nr. D 881 / 05.10.2012
6.3.8	PIAC-AD-MCA- Proceduri şi Instrucţiuni de Aeronautică Civilă : PIAC-AD-MCA, Modificarea condiţiilor de autorizare, aprobată prinDecizia Directorului General al Autorităţii Aeronautice Civile nr. D 879 / 05.10.2012
6.3.9	PIAC-AD-IPAD- Proceduri şi Instrucţiuni de Aeronautică Civilă : PIAC-AD-IPAD, Instruirea personalului de aerodrom, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorităţii Aeronautice Civile Române nr. D 914 / 27.11.2014
6.3.10	PIAC-AD-AACDA- Proceduri şi Instrucţiuni de Aeronautică Civilă: PIAC-AD-AACDA, Autorizarea sau acceptarea agentilor aeronautici civili in domeniul aeroportuar sau conex, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorităţii Aeronautice Civile Române nr. 115/09.02.2015
6.3.11	PIAC - AD - 139, Partea 1- Proceduri şi Instrucţiuni 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 Autorităţii Aeronautice Civile Române nr. D491/17.06.2015
6.3.12	PIAC-AD-SMGCS- Proceduri şi Instrucţiuni de Aeronautică Civilă : PIAC-AD-SMGCS, Siguranța pe suprafața de mișcare, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorităţii Aeronautice Civile Române nr. D 698/16.09.2015
6.3.13	PIAC-AD-LVP- Proceduri şi Instrucţiuni 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 şi Instrucţiuni 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 şi Instrucţiuni de Aeronautică Civilă : PIAC-AD-AAH, Autorizarea agenţilor aeronautici de handling, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorităţii Aeronautice Civile nr.D 389/11.05.2016
6.4	***Directive***
6.4.1	DA-1 - Directivă Aeroportuară : Ameliorarea stării suprafeţelor de mişcare ale aeroporturilor
6.4.2	DA-2 - Directivă Aeroportuară : Marcarea şi balizarea luminoasă a turbinelor eoliene şi a parcurilor de turbine eoliene
6.4.3	DA-3 - Directivă Aeroportuară : Cerinţe privind amplasarea şi realizarea împrejmuirilor perimetrale ale aeroporturilor
6.5	***Circulare***
6.5.1	CA – AP 1 Circulară Aeroportuară : Combaterea păsărilor pe aeroporturi şi în zonele învecinate
6.5.2	CA – AP 2 Circulară Aeroportuară : Măsuri de combatere a prezenţei animalelor pe suprafeţele de mişcare ale aerodromurilor. Împrejmuirea perimetrală a aerodromurilor
6.5.3	CA – AP 3 Circulară Aeroportuară : Determinarea şi exprimarea caracteristicilor de frânare ale suprafeţelor de mişcare ude, acoperite cu zapadă sau gheaţă
6.5.4	CA – AP 4 Circulară Aeroportuară : Structurarea şi implementarea sistemelor de management al siguranţei (SMS) pe aerodromuri
6.5.5	CA – SNA – AP nr.1 - 2010 Circulară de Aeronautică Civilă : Realizarea procedurilor de colaborare şi coordonare între furnizori de servicii de navigaţie aeriană şi 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.	**Navigaţie 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 şi 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 şi 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 şi 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 şi 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 şi 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 şi 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 şi 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 şi 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 şi completările ulterioare
7.2	***Cadru legislativ naţional***
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 comunicaţii, navigaţie, supraveghere" - volumul I "Mijloace de radionavigaţie"
7.2.4	RACR-CNS vol. I, Reglementare aeronautică civilă română "Operarea sistemelor de comunicaţii, navigaţie, supraveghere" - volumul I "Mijloace de radionavigaţie"

7.2.5	OMTI nr. 750/27.09.2011 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACRCNS "Operarea sistemelor de comunicaţii, navigaţie, supraveghere" - volumul II "Proceduri de comunicaţii"
7.2.6	RACR-CNS vol. II, Reglementare aeronautică civilă română "Operarea sistemelor de comunicaţii, navigaţie, supraveghere" - volumul II "Proceduri de comunicaţii"
7.2.7	OMT nr. 1447/16.10.2014 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACRCNS "Operarea sistemelor de comunicaţii, navigaţie, supraveghere" - volumul III "Sisteme de comunicaţii", partea I - Sisteme digitale pentru comunicaţii de date, partea II - Sisteme de comunicaţii de voce
7.2.8	RACR – CNS vol. III, Reglementare aeronautică civilă română "Operarea sistemelor de comunicaţii, navigaţie, supraveghere" - volumul III "Sisteme de comunicaţii", partea I - Sisteme digitale pentru comunicaţii de date, partea II - Sisteme de comunicaţii de voce
7.2.9	OMT nr. 162/09.03.2016 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACRCNS "Operarea sistemelor de comunicaţii, navigaţie, supraveghere" - volumul IV "Sisteme de supraveghere şi de evitare a coliziunii"
7.2.10	RACR- CNS vol. IV , Reglementare aeronautică civilă română "Operarea sistemelor de comunicaţii, navigaţie, supraveghere" - volumul IV "Sisteme de supraveghere şi de evitare a coliziunii"
7.2.11	OMT nr. 1437/14.10.2014 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACRCNS "Operarea sistemelor de comunicaţii, navigaţie, supraveghere", volumul V "Utilizarea spectrului de radiofrecvenţe aeronautice"
7.2.12	RACR-CNS vol. V, Reglementare aeronautică civilă română "Operarea sistemelor de comunicaţii, navigaţie, supraveghere", volumul V "Utilizarea spectrului de radiofrecvenţe aeronautice"
7.2.13	OMT nr. 1553/17.12.2008 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACRASMET "Asistenţa meteorologică a activităţilor aeronautice civile"
7.2.14	RACR-ASMET Reglementare aeronautică civilă română "Asistenţa meteorologică a activităţilor 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 "Hărţi aeronautice"
7.2.18	RACR – HA, Reglementare aeronautică civilă română "Hărţi aeronautice"
7.3	***Proceduri şi Instrucţiuni de Aeronautică Civilă***
7.3.1	PIAC-SSNA Partea I, Proceduri şi Instrucţiuni de Aeronautică Civilă: Supervizarea serviciilor de navigaţie aeriană, certificarea și supravegherea continua a furnizorilor de servicii de navigație aeriană, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorităţii Aeronautice Civile Române nr. D733/15.10.2014
7.3.2	PIAC-SSNA Partea I, Proceduri şi Instrucţiuni de Aeronautică Civilă: Supervizarea serviciilor de navigaţie aeriană, certificarea și supravegherea continua a furnizorilor de servicii de navigație aeriană, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorităţii Aeronautice Civile Române nr. D534/06.07.2015 – se aplică de la 05.08.2015
7.3.3	PIAC-SSNA Partea II, Proceduri şi Instrucţiuni de Aeronautică Civilă: Supervizarea serviciilor de navigaţie aeriană Partea II – Metodologia de audit, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorităţii Aeronautice Civile Române nr. D533/16.07.2013
7.3.4	PIAC-SSNA Partea III, Proceduri şi Instrucţiuni de Aeronautică Civilă: Supervizarea serviciilor de navigaţie aeriană Partea III –Interoperabilitatea sistemelor EATMN, a componentelor acestora și a procedurilor asociate, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorităţii Aeronautice Civile Române nr. D454/25. 07. 2014
7.3.5	PIAC-SSNA, Partea IV, Proceduri şi Instrucţiuni de Aeronautică Civilă: Supervizarea serviciilor de navigaţie aeriană Partea IV - Supravegherea siguranței modificărilor în ATM/ANS, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorităţii Aeronautice Civile Române nr. D96/12.02.2014
7.3.6	PIAC-ATS, Serviciile de trafic aerian, aprobat prin Decizia Directorului General al Autorităţii Aeronautice Civile nr. D759/01.10.2015
7.3.7	PIAC-CMA, Proceduri şi Instrucţiuni de Aeronautică Civilă: Coduri meteorologice aeronautice, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorităţii Aeronautice Civile nr. D250/20.03.2009

7.3.8	PIAC-BA, Proceduri şi Instrucţiuni de Aeronautică Civilă: Emiterea şi prelucrarea bazelor de informare aeronautică, Amendamentul 1/2010, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorităţii Aeronautice Civile nr. D212/12.03.2010
7.3.9	PIAC-MFRA, Proceduri şi Instrucţiuni de Aeronautică Civilă: Managementul frecvenţelor radio - aeronautice, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorităţii Aeronautice Civile nr. D265/26.03.2008
7.3.10	PIAC-CNS-ACA, Proceduri şi Instrucţiuni de Aeronautică Civilă: Alocarea codurilor de adresă ale aeronavelor, aprobată prin Decizia Directorului General al Autorităţii 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 aeriană
8.	**Protecţia mediului**
8.1	***Cadru legislativ european***
8.1.1	Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European şi al Consiliului din 10 martie 2004 de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic European (regulament-cadru), cu modificările şi completările ulterioare
8.1.2	Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European şi al Consiliului din 10 martie 2004 privind prestarea de servicii de navigaţie aeriană în cerul unic European (regulament privind prestarea de servicii), cu modificările şi 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 aviaţie menţionată 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 şi 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 si 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 şi 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 şi 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 şi 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 şi 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 şi completările ulterioare
8.2	***Cadru legislativ naţional***

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 Convenţia privind aviaţia civilă international
8.2.2	OMTI nr. 169/11.03.2011 Ordinul Ministrului Transporturilor şi Infrastructurii pentru aprobarea Planului naţional de acţiune privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în domeniul aviaţiei 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 şi 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	***Proceduri şi Instrucţiuni de Aeronautică Civilă***
8.3.1	PIAC-PM-EATU „Emiterea Autorizaţiilor pentru Utilizarea Temporară, pe aeroporturile din România, pentru avioanele civile subsonice cu reacţie, care nu corespund standardelor de zgomot OACI din Anexa 16, Vol. I, Partea a II-a, Capitolul 3
9.	**Securitatea aviaţiei civile şi facilităţi aeronautice**
9.1	***Cadru legislativ european***
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. 2320/20022, cu modificările şi 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 şi 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 şi 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 şi 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 şi 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 şi completările ulterioare
9.2	***Cadru legislativ naţional***
9.2.1	OG nr. 17/2011 Ordonanța Guvernului privind controlul calităţii în domeniul securităţii aviaţiei civile, aprobată cu modificări prin Legea nr. 149/2012
9.2.2	Legea 149/2012 pentru aprobarea Ordonanţei Guvernului nr. 17/2011 privind controlul calităţii în securitatea aviaţiei civile
9.2.3	OMTI nr. 326/2012 Ordinul ministrului transporturilor şi infrastructurii pentru aprobarea Programului naţional de pregătire în domeniul securităţii aviaţiei civile -
9.2.4	PNPSA Anexa la Ordinul ministrului transporturilor şi infrastructurii nr. 326/2012 - Programul naţional de pregătire în domeniul securităţii aviaţiei civile
9.2.5	OMTI nr. 879/2009 Ordinul ministrului transporturilor şi infrastructurii pentru aprobarea Metodologiei de executare a procedurilor de control al calităţii în domeniul securităţii aviaţiei civile
9.2.6	Metodologia de executare a procedurilor de control al calităţii în domeniul securității aviaţiei civile Anexa la OMTI 879/2009 pentru aprobarea Metodologiei de executare a procedurilor de control al calităţii în domeniul securităţii aviaţiei civile

9.2.7	OMT nr. 1547/2013 Ordinul ministrului transporturilor nr. 1547/19.12.2015 privind delegarea de competenţă şi desemnarea Regiei Autonome "Autoritatea Aeronautică Civilă Română" ca organism tehnic specializat pentru exercitarea unor atribuţii ce revin autorităţii competente în domeniul securităţii aviaţiei civile, la nivel naţional, precum şi pentru stabilirea unor măsuri necesare realizării acestei delegări de competenţe
9.2.8	HG nr. 842/2015 Hotărârea Guvernului nr. 842/07.10.2015 privind stabilirea unor contravenţii în domeniul securităţii aviaţiei civile, precum şi pentru aprobarea modelului procesului-verbal de constatare a contravenţiilor şi aplicare a sancţiunilor contravenţionale
9.2.9	OMT nr. 365/2016 Ordinul nr. 365/06.05.2016 pentru stabilirea personalului împuternicit să constate contravenţiile şi să aplice amenzile prevăzute de Hotărârea Guvernului nr. 842/2015 privind stabilirea unor contravenţii în domeniul securităţii aviaţiei civile, precum şi pentru aprobarea modelului procesuluiverbal de constatare a contravenţiilor şi aplicare a sancţiunilor contravenţionale
9.3	***Proceduri şi Instrucţiuni 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 şi sănătatea în muncă**
10.1	***Cadru legislativ naţional***
10.1.1	Legea nr.10/1995 privind calitatea în construcţii
10.1.2	Legea 307/2006 privind apărarea împotriva incendiilor
10.1.3	Legea 319/2006 Legea securităţii şi sănătăţii în muncă
10.1.4	HG 355/2007 Lege privind supravegherea sănătăţii lucrătorilor.
10.1.5	HG 601/2007 Lege pentru modificarea şi completarea unor acte normative din domeniul securităţii şi sănătăţii în muncă.
10.1.6	HG 600-473/2007 Legea privind protecţia tinerilor la locul de muncă.
10.1.7	HGR 272/94 Pentru aprobare regulament privind controlul de stat al calităţii în construcţii.
10.1.8	HGR 273/94 Pentru aprobare regulament de recepţie a lucrărilor de construcţii şi instalaţii aferente acestora.
10.1.9	HGR 766/97 Pentru aprobare regulament privind calitatea în construcţii.
10.1.10	HGR 925/95 Pentru aprobare regulament de verificare şi expertizare tehnică de calitate a proiectelor
10.1.11	HG 300/2006 Privind cerinţele minime de securitate şi sănătate pe şantierele temporare sau mobile.
10.1.12	HG 493/2006 Privind cerinţele minime de securitate şi sănătate referitoare la expunerea lucrătorilor la riscurile generate de zgomot.
10.1.13	HG 971/2006 Privind cerinţele minime pentru semnalizarea de securitate şi /sau de sănătate la locul de muncă.
10.1.14	HG 1051/2006 Privind cerinţele minime de securitate şi sănătate pentru manipularea manuală a maselor care prezintă riscuri pentru sănătate, în special de afecţiuni dorsolombare
11.	**Standarde şi 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: Acţiuni 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 Oţeluri pentru armarea betonului. Oţeluri sudabile pentru beton armat. Generalităţi

11.6	SR EN 1998-1:2004/NA:2008 Eurocod 8: Proiectarea structurilor pentru rezistenţa la cutremur
11.7	NE 012/1:2007 Executarea lucrărilor din beton şi 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 construcţii, din oţeluri de construcţie nealiate şi cu granulaţie fină. Partea 1: Condiţii tehnice de livrare. Partea 2: Dimensiuni, toleranţe la dimensiuni şi caracteristici ale profilului
11.11	SR EN 1993-1-2:2006 Eurocod 3: Proiectarea structurilor de oţel
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 oţel şi beton. Partea 1-1: Reguli generale şi reguli pentru clădiri
11.14	SR EN ISO 14688-1:2004 Cercetări şi încercări geotehnice. Identificarea şi clasificarea pământurilor
11.15	NE 008-1997 Normativ privind îmbunătăţirea 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 şi executarea adăposturilor de protecţie civilă în subsolul construcţiilor noi
11.18	NP 075-2002 Normativ pt. utilizarea materialelor geo-sintetice la lucrările de construcţii

Anexa nr. 2 la H.C.J. nr. **112** / **30.07.2020**

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 construcţii intravilan	Imobil 669 C1- C2; C5 - C26 - Alexeni; Suprafaţă teren = 154.925,00 mp. Suprafaţă 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)**	Suprafaţă construită = 391,61 mp, regim de înălţime: P + 1E.	2017	
4	110219	1.6.8.	Clădire Sală mese (C10)	Suprafaţă construită = 1.181,93 mp, regim de înălţime: S + P + M.	2017	
5	110220	1.5.2.	Clădire Depozit alimente (C9)	Suprafaţă construită = 392,30 mp, regim de înălţime: S + P + M.	2017	
6	110221	1.6.8.	Clădire Popotă cadre (C13)	Suprafaţă construită = 612,38 mp, regim de înălţime: P + M.	2017	H.G. nr. 428/09.06.2017 H.C.J. nr. 156/.29.09.2017 Carte funciară nr. 20.212 Alexeni
7	110222	1.6.1.	Clădire Dormitor (C14)	Suprafaţă construită = 1.657,59 mp, regim de înălţime: P.	2017	
8	110223	1.6.1.	Clădire Dormitor (C15)	Suprafaţă construită = 1.653,05 mp, regim de înălţime: P.	2017	
9	110224	1.3.1.	Clădire Hangar (C24)	Suprafaţă construită = 1603,42 mp, regim de înălţime: 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)	Suprafaţă construită = 312,86 mp, regim de înălţime: 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)	Suprafaţă construită = 55,19 mp, regim de înălţime: P.	2017	
12	110227	1.5.12.	Clădire Depozit materiale tehnice (C28)	Suprafaţă construită = 571,26 mp, regim de înălţime: 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)	Suprafaţă construită = 711,87 mp, regim de înălţime: 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)	Suprafaţă construită = 330,91 mp, regim de înălţime: P.	2017	
15	110230	1.6.8.	Clădire Baie spălătorie (C19)	Suprafaţă construită = 332,41 mp, regim de înălţime: P.	2017	
16	110231	1.3.1.	Construcție Garaj auto (C5)	Suprafaţă construită = 690,52 mp, regim de înălţime: P.	2017	
17	110232	1.6.2.	Bloc şcoală (C17)	Suprafaţă construită = 327,15 mp, regim de înălţime: P + 1E.	2017	
18	110233	1.3.1.	Hangar 2 (C22)	Suprafaţă construită = 970,97 mp, regim de înălţime: 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)	Suprafaţă construită = 276,93 mp, regim de înălţime: P.	2017	H.G. nr. 428/09.06.2017 H.C.J. nr. 156/ 29.09.2017 Carte funciară nr. 20.212 Alexeni
20	110235	1.3.7.2.	Drum betonat	Suprafaţă = 15.500,00 mp	2017	
21	110236	1.1.5.1.	Pistă betonată (inclusiv căi de rulare), pistă naturală	Suprafaţă = 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 construcţii extravilan	Construcția: C1, Tarla 32, parcela Cc 53 - Alexeni. Suprafaţă teren = 18.691,00 mp. Suprafaţă 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 construcţii extravilan	Construcțiile: C1 - C55, Tarla 29, parcela N147 - Alexeni; Suprafaţă 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 construcţii extravilan	Construcțiile: C1 - C2, Tarla 40/1 parcela N182- Alexeni, Suprafaţă teren = 42.305,00 mp. Suprafaţă 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)	Suprafaţă construită = 195,21 mp, regim de înălţime: 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)	Suprafaţă construită = 101,84 mp, regim de înălţime: P.	2017	
27	110239	1.1.2.1.	Baracă magazie, an 1980 (C35)	Suprafaţă construită = 453,35 mp, regim de înălţime: P.	2017	
28	110240	1.1.2.1.	Baracă metalică P, an 1980 (C22)	Suprafaţă construită = 331,88 mp, regim de înălţime: 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)	Suprafaţă construită = 9,49 mp, regim de înălţime: 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)	Suprafaţă construită = 36,94 mp, regim de înălţime: P.	2017	
31	110243	1.4.7.	Casă pompe (C18)	Suprafaţă construită = 24,11 mp, regim de înălţime: P.	2017	
32	110244	1.4.7.	Casă vane, an 1985 (C12)	Suprafaţă construită = 12,77 mp, regim de înălţime: 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.	Căşărie (C41)	Suprafaţă construită = 100,87 mp, regim de înălţime: 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)	Suprafaţă construită = 123,65 mp, regim de înălţime: P.	2017	
35	110247	1.6.5.	Centrală termică (C20)	Suprafaţă construită = 185,57 mp, regim de înălţime: 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.	Chioşc (C14)	Suprafaţă construită = 15,60 mp, regim de înălţime: 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)	Suprafaţă construită = 16,65 mp, regim de înălţime: P.	2017	
38	110250	1.6.8.	Clădire (C51)	Suprafaţă construită = 60,82 mp, regim de înălţime: P.	2017	
39	110251	1.2.7.	Coteţ porci, an 1983 (C40)	Suprafaţă construită = 133,77 mp, regim de înălţime: P.	2017	
40	110252	1.2.11.	Crematoriu gunoi, an 1952 (C8)	Suprafaţă construită = 8,23 mp, regim de înălţime: 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)	Suprafaţă construită = 17,13 mp, regim de înălţime: 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)	Suprafaţă construită = 56,53 mp, regim de înălţime: P.	2017	
43	110255	1.5.3.	Depozit (C50)	Suprafaţă construită = 15,84 mp, regim de înălţime: P.	2017	
44	110256	1.5.3.	Depozit (C53)	Suprafaţă construită = 94,66 mp, regim de înălţime: P.	2017	
45	110257	1.5.7.	Depozit uleiuri (C20)	Suprafaţă construită = 69,58 mp, regim de înălţime: P.	2017	
46	110258	1.5.3.	Depozit (C2)	Suprafaţă construită = 16,41 mp, regim de înălţime: P.	2017	

47	110259	1.5.3.	Depozit (C10)	Suprafaţă construită = 14,33 mp, regim de înălţime: 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)	Suprafaţă construită = 454,25 mp, regim de înălţime: P.	2017	
49	110261	1.5.3.	Depozit (C8)	Suprafaţă construită = 14,54 mp, regim de înălţime: P.	2017	
50	110262	1.6.1.	Dormitoare (C49)	Suprafaţă construită = 204,79 mp, regim de înălţime: P.	2017	
51	110263	1.6.1.	Dormitoare (C46)	Suprafaţă construită = 60,02 mp, regim de înălţime: P.	2017	
52	110264	1.6.4.	Dormitoare + Birouri, an 1972 (C5)	Suprafaţă construită = 213,98 mp, regim de înălţime: P.	2017	
53	110265	1.6.1.	Dormitor (C1)	Suprafaţă construită = 64,66 mp, regim de înălţime: 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)	Suprafaţă construită = 257,74 mp, regim de înălţime: 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)	Suprafaţă construită = 859,15 mp, regim de înălţime: P.	2017	
56	110268	1.2.7.	Grajd (C3)	Suprafaţă construită = 33,50 mp, regim de înălţime: P.	2017	
57	110269	2.1.16.1.2.3.	Grup electrogen, an 1952 (C25)	Suprafaţă construită = 92,69 mp, regim de înălţime: 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)	Suprafaţă construită = 21,03 mp, regim de înălţime: 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)	Suprafaţă construită = 23,51 mp, regim de înălţime: P.	2017	
60	110272	1.5.3.	Magazie, an 1952 (C31)	Suprafaţă construită = 38,34 mp, regim de înălţime: P.	2017	
61	110273	1.6.4.	Magazii + birouri (C34/1)	Suprafaţă construită = 90,89 mp, regim de înălţime: P.	2017	
62	110274	1.6.4.	Magazii + birouri (C25)	Suprafaţă construită = 444,86 mp, regim de înălţime: P.	2017	
63	110275	1.2.7.	Maternitate porci, an 1982 (C38)	Suprafaţă construită = 176,87 mp, regim de înălţime: P..	2017	H.G. nr. 428/09.06.2017 H.C.J. nr. 156/ 29.09.2017 Carte funciară nr. 20.214 Alexeni
64	110276	1.2.11.	Moară, an 1980 (C34)	Suprafaţă construită = 51,83 mp, regim de înălţime: P.	2017	
65	110277	1.1.17.	Pichet PSI, an 1952 (C26)	Suprafaţă construită = 19,20 mp, regim de înălţime: P.	2017	

66	110278	1.1.3.	Post Trafo (C23)	Suprafaţă construită = 20,08 mp, regim de înălţime: 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 carburanţi, an 1952 (C7)	Suprafaţă construită = 9,50 mp, regim de înălţime: P.	2017	
68	110280	1.3.25.	Punct comandă balizaj (C12)	Suprafaţă construită = 305,03 mp, regim de înălţime: 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)	Suprafaţă construită = 43,05 mp, regim de înălţime: P.	2017	
70	110282	1.5.14.	Punct control auto (C6)	Suprafaţă construită = 23,55 mp, regim de înălţime: 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)	Suprafaţă construită = 76,22 mp, regim de înălţime: 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)	Suprafaţă construită = 40,34 mp, regim de înălţime: P.	2017	
73	110285	1.4.7.	Stație hidrofor (C11)	Suprafaţă construită = 52,91 mp, regim de înălţime: 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)	Suprafaţă construită = 15,34 mp, regim de înălţime: 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)	Suprafaţă construită = 15,48 mp, regim de înălţime: P.	2017	
76	110288	1.6.1.1.	WC, an 1952 (C15)	Suprafaţă construită = 12,83 mp, regim de înălţime: P.	2017	H.G. nr. 428/09.06.2017 H.C.J. nr. 156/ 29.09.2017 Carte funciară nr. 20.214 Alexeni
77	110289	1.5.3.	Depozit, an 1985 (C7)	Suprafaţă construită = 231,43 mp, regim de înălţime: P.	2017	
78	110290	1.5.3.	Depozit (C9)	Suprafaţă construită = 14,19 mp, regim de înălţime: P.	2017	
79	110291	1.5.3.	Depozit (C6)	Suprafaţă construită = 452,92 mp, regim de înălţime: P.	2017	

Anexa nr. 3 la H.C.J. nr. 112 / 30.07.2020

Secţiunea III

CAIET DE SARCINI

al Concesionării bunurilor proprietate publică aferente obiectivului de investiţii Proiect de dezvoltare regională Alexeni conform prevederilor Ordonanţei de Urgenţă 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 importanţă regională Alexeni ... 45

I.2.1.1 Activităţile, studii şi etapele necesare pentru dezvoltarea aeroportului ... 45

I.2.1.2 Caracteristicile principale ale componentelor Aeroportului de importanţă regională ... 49

I.2.1.3 Managementul aeroportuar ... 59

I.2.2 Centru de instruire sintetică pentru piloţi - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A32061

I.2.3 Hangar de mentenanţă 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 eficace a bunurilor ce fac obiectul concesiunii ... 75

I.3.1 Condiţiile de exploatare a concesiunii ... 75

I.3.2 Obiectivele de ordin economic, financiar, social şi 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 Obligativitatea asigurării exploatării în regim de continuitate și permanență ... 97

II.4 Interdicția subconcesionării 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 suprafeţelor ce constituie terenul de la Alexeni 9
Figura 3 - Tarla 32, parcela C53, nr. cadastral 247, Tarla 40/1, parcela N182, nr. cadastral 248, Spaţiu construit – neconstruit..... 13
Figura 4 - Imobile C1-C26, nr. cadastral 250- Spaţiu construit-neconstruit 14
Figura 5 - Tarla 29, parcela 147, nr. cadastral 251, Spaţiu construit – neconstruit..... 15
Figura 6 - Tarla 32, parcela C53, nr. cadastral 247, Tarla 40/1, parcela N182, nr. cadastral 248, Structura construcţiilor..... 20
Figura 7 -Imobile C1-C26, nr. cadastral 250, Structura construcţiilor 20
Figura 8 - Tarla 29, parcela 147, nr. cadastral 251, Structura construcţiilor 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 - construcţie Corp administrativ 30
Figura 14 - Imagini imobil C10 - construcţie Sala mese, P+S+M 31
Figura 15 - Imagini imobil C15 - construcţie Dormitor, cu parter..... 31
Figura 16 - Imagini imobil C14 - construcţie Dormitor, cu parter 32
Figura 17 – Imagini imobil C17 - Bloc şcoală, P+1 32

Listă tabele

Tabel 1 - Bunuri Alexeni care nu se încadrează în infrastructura sistemului naţional de apărare 7
Tabel 2 - Categorii de folosinţă imobil cu nr. cadastral 247 11
Tabel 3 - Categorii de folosinţă imobil cu nr. cadastral 248 11
Tabel 4 - Categorii de folosinţă imobil cu nr. cadastral 250 11
Tabel 5 - Categorii de folosinţă imobil cu nr. cadastral 251 11
Tabel 6 - Destinaţie construcţie imobile..... 16
Tabel 7 - Informatii privind suprafaţa construită în interiorul parcelei N147 24
Tabel 8 - Informatii privind Incinta cu construcţii 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 - Suprafeţe aeroport terminal pasageri 55
Tabel 13 - Termene estimative dezvoltare Aeroport de importanţă regională Alexeni..... 73
Tabel 14 - Termene estimative dezvoltare Centru sintetic de instruire dotat cu simulator şi Hangar mentenanţă complexă şi centru de pregătire profesională tehnico-ingineresc 74

Tabel 15 - Volume de studii şi construcţii preliminare şi costuri estimative 80
Tabel 16 - Venituri brute estimate anual pentru aeroport 84
Tabel 17 - Cheltuieli operaţionale anuale aeroport 84
Tabel 18 - Estimarea traficului de pasageri, traficului de marfă şi 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 şi Hangar de mentenanţă de nivel complex şi 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 Ia Hotărârea Guvernului nr. 1705/ 2006 pentru aprobarea inventarului centralizat al bunurilor din domeniul public al statului şi pentru trecerea unor imobile din domeniul public al statului şi din administrarea Ministerului Dezvoltării Regionale, Administraţiei Publice şi Fondurilor Europene în domeniul public al judeţului Ialomiţa

şi prin H.C.J Ialomiţa nr. 156/29.09.2017 privind modificarea şi completarea Anexei la Hotărârea Consiliului Judeţean Ialomiţa nr.47 din 30.09.1999 privind însuşirea inventarului bunurilor care alcătuiesc domeniul public al jude ului Ialomiţa în vederea actualizării acestuia, bunurile imobile ce au compus fostul „Aerodrom Alexeni" au fost înregistrate în inventarul domeniului public al judeţului Ialomiţa. Bunurile imobile sus menţionate, situate în comuna Alexeni, judeţul Ialomiţa, sunt identificate în următoarele cărţi funciare: 20211 UAT Alexeni, 20212 UAT Alexeni, 20213 UAT Alexeni, 20214 UAT Alexeni.

Consiliul Judeţean Ialomiţa intenționează să reintroducă în circuitul economic şi social al judeţului construcţiile neutilizate care au aparţinut fostului "Aerodrom Alexeni" care reprezintă un element de potenţial de creştere a atractivităţii economice a regiunii, prin reabilitarea sau reconversia lor, în conformitate cu legislaţia în vigoare. În acest sens a fost întocmit *Studiul de oportunitate pentru concesionare bunuri proprietate publică a Judeţului Ialomiţa, conform Ordonanţei de Urgenţă 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 investiţionale ce vizează activităţi conexe celor de operare aeroportuară. Aceaste propuneri vin din considerentul utilizării integrale a suprafeţei de teren şi pentru obţinerea unui randament maxim al bunurilor concesionate din punctul de vedere al funcţionalităţii anterioare, proiectul de dezvoltare regională Alexeni incluzând construcția și operaționalizarea următoarelor componente:

- Aeroport care să funcţioneze ca aeroport comercial pentru pasageri având facilitate pentru transport de marfă (cargo) şi operaţiuni de aviaţie generală şi de afaceri;
- Centru de instruire sintetică pentru piloţi - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320;
- Hangar de mentenanţă 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 administrative teritorială Județul Ialomița.

Potrivit prevederilor art. 173 alin. (1) lit. c) și alin. (4) lit. a) şi art.297 alin.(l) 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 unităţilor administrativ - teritoriale pot fi date în administrare, concesionate ori închiriate.

Concesionarea bunurilor aflate în proprietatea publică a judeţului Ialomița constituie o sursă permanentă şi sigură de venituri pentru bugetul judeţului şi una dintre modalităţile 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 întreţinere corespunzătoare a lor şi ridicarea potenţialului acestora prin valorificarea în cadrul unor proiecte investiţionale de amploare, fără cheltuieli din partea Consiliului Judeţean Ialomiţa, precum şi asigurarea stopării degrădării acestor bunuri.

Bunurile vor fi concesionate prin procedura licitaţiei prevăzută de art. 314 din O.U.G nr. 57/2019 privind Codul Administrativ, urmând a fi utilizat de viitorul concesionar, cu destinaţia: Obiectiv de investiţii Proiect de dezvoltare regională Alexeni.

Obiectivul principal al concesiunii este – „**Aeroport care să funcţioneze ca aeroport comercial pentru pasageri având facilitate pentru transport de marfă (cargo) şi operaţiuni de aviaţie generală şi de afaceri**”.

Celelalte două obiective propuse - Centru de instruire sintetică pentru piloţi - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320, respective Hangar de mentenanţă de nivel complex pentru aeronave și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc sunt opţionale pentru ofertanţi.

Toate activităţile de exploatare a bunurilor concesionate vor avea ca scop dezvoltarea acestor obiective investiţionale cu realizarea lucrărilor de construcţii, amenajare şi dotare aferente care vor permite ulterior darea lor în funcţiune.

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 oraşul Urziceni şi 3 kilometri nord-est de comuna Alexeni, capul de sud-est al pistei fiind la 1,7 kilometri nord de calea ferată şi şoseaua Urziceni-Slobozia şi 2,2 kilometri de râul Ialomiţa și îi corespund coordonatele de 44°42’35" latitudine nordică şi 26°43’21" longitudine estică. Altitudinea fostului aerodrom faţă 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 şi una naturală de 2500 x 100 metri, având zonele de siguranţă de la capetele pistei nivelate şi înierbate pe o lungime de 500 metri şi 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 parţial cu gard de sârma ghimpată, iar către str. Unităţii are poarta de acces auto şi pietonală metalică şi gard metalic. Str. Unităţii este parţial asfaltată, iar în rest neamenajată. Aleile de acces ale incintei sunt betonate, neîntreţinute, stare vizuală satisfacătoare. Utilităţile zonei: curent electric, canalizare tip decantoare, apa de la puţuri proprii.

Figura 1 - Perspectiva aeriană asupra ansamblului de bunuri de la Alexeni

Pentru bunurile situate în judeţul Ialomiţa, comuna Alexeni, identificate prin CF: nr. 20211, nr. 20212, nr. 20213, nr. 20214 constând în teren şi construcţii, în temeiul reglementărilor Documentaţiei 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 construcţii, republicată, cu modificările şi 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 suprafaţă de 3.477.177,mp, situat în intravilanul şi extravilanul comunei Alexeni, precum şi construcţiile aferente, aparţin Judeţului Ialomiţa, CIF 4231776, conform Hotărârii de Guvern nr. 428/2017 şi Hotărârii Consiliului Judeţean Ialomiţa nr. 119/31.07.2017.
- ***Regimul economic***:
  Folosinţa actuală de terenului: teren curţi-construcţii, arabil, neproductiv şi pădure, conform extraselor de carte funciară: nr. 20211, nr. 20212, nr. 20213 şi nr. 20214.
  Destinaţia terenului: Zonă specială – teren destinat activităţilor speciale.
- ***Regimul tehnic:*** conform studiilor de specialitate avizate conform legii.

Pentru bunurile situate în comuna Alexeni şi care urmează să fie concesionate a fost solicitat în data de 07.10.2019, aviz din partea Agenţiei pentru Protecţia Mediului Ialomiţa. 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 Agenţia pentru Protecţia Mediului Ialomiţa, se menţionează că în raport de ariile de interes comunitar a blocurilor fizice, a rezultat următoarea situaţie:

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

Pentru obţinerea avizelor de mediu, Agenţia pentru Protecţia Mediului Ialomiţa precizează că este necesară consultarea administratorului/custodelui siturilor respective.

Bunurile proprietate publică de la Alexeni (din inventarul bunurilor care alcătuiesc domeniul public al judeţului Ialomiţa) menţionate în tabelul următor nu se încadrează în infrastructura sistemului naţional de apărare, dovezile în acest sens fiind constituite de avizele din partea Ministerului Afacerilor Interne – Administraţia Naţională a Rezervelor de Stat şi Probleme Speciale.

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

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

Bunurile din ansamblul de la Alexeni ce includ terenuri şi construcţii fac obiectul:
- Dosarului nr. 62128/16.08.2017 – imobil cu nr. cadastral 247, înscris în cartea funciară 20213 UAT Alexeni, Teren extravilan, suprafaţa 18.691 mp, construcţii la sol 378 mp;
- Dosarului nr. 62119/16.08.2017 – imobil cu nr. cadastral 248, înscris în cartea funciară 20211 UAT Alexeni, Teren extravilan, suprafaţa 42.305 mp, construcţii la sol 182 mp;
- Dosarului nr. 62120/16.08.2017 – imobil cu nr. cadastral 250, înscris în cartea funciară 20212 UAT Alexeni, Teren extravilan, suprafaţa 154.925 mp, construcţii 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, suprafaţa din acte 3.447.830 mp, din acte 3.261.256 mp, construcţii la sol 10.381,68 mp.

Bunurile nu prezintă înscrieri privind dezmembrămintele dreptului de proprietate, drepturi reale de garanţii şi 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).

Dispunerea celor 4 parcele este prezentată în imaginea următoare:

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

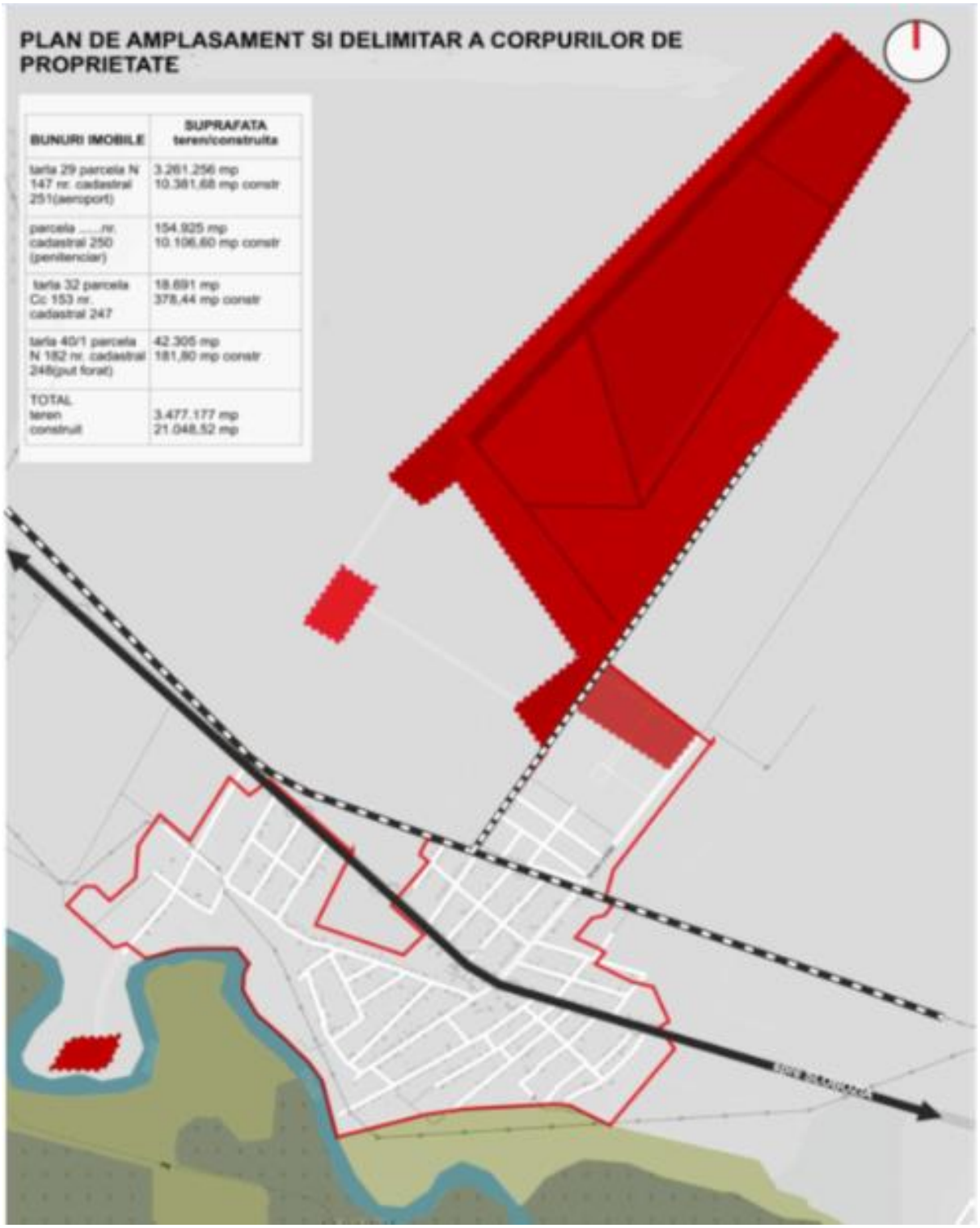


Figura 2 - Dispunerea suprafeţelor ce constituie terenul de la Alexeni

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

Parcela N 147 prezintă următoarele vecinătăţi:

- 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 protecţie – lungime 1815,51 m), domeniul public al statului (Ministerul Justiţiei – 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 protecţie – lungime de 194,81 m), domeniul privat al comunei Alexeni (perdea protecţie – 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 protecţie – lungime de 24,15 m), domeniul privat al comunei Alexeni (perdea protecţie – 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 construcţiile C1-C26, este situată în partea de N a intravilanului comunei Alexeni, fiind în legătură directă cu drumul naţional DN 2A prin strada Unităţii, aflată în intravilanul comunei.
Incinta 669 prezintă următoarele vecinătăţi:

- La Nord: domeniul privat comunei Alexeni (perdea protecţie) – 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 şi Domeniul Public al statului (zona specială) – lungime totală 328.01 m
- La Vest: Domeniul public al statului (zona specială) – lungime 65.41 m şi Domeniul public al statului (Ministerul Justiţiei – 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 Unităţii (aflată în intravilan în partea de Est a amplasamentului) prin drumul de exploatare De 154. De asemenea strada Unităţii este legată direct cu drumul naţional DN 2A. În partea de Nord a amplasamentului se face legătura cu Parcela N 147, Tarla 29 printr-un drum ce aparţine domeniului privat al comunei Alexeni.
Parcela C53 prezintă următoarele vecinătăţi:

- 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 protecţie – lungime de 105,72 m).
- La Vest: domeniul privat al comunei Alexeni (perdea protecţie – lungime de 180,96 m).

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

Parcela N 182 prezintă următoarele vecinătăţi:

- la Nord: domeniul privat al domeniului Alexeni (păşune 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 Ialomiţa (Hr 186 – lungime de 165,05 m).

Categorii de folosinţă

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

Tabel 2 - Categorii de folosinţă imobil cu nr. cadastral 247

Nr. crt.	Categorie folosinţă	Suprafaţa (mp)	Intravilan
1	Curţi, construcţii	18.691	Nu

La acest numărul cadastral 247 figurează construcţia punct dirijare apropiată.

Tabel 3 - Categorii de folosinţă imobil cu nr. cadastral 248

Nr. crt.	Categorie folosinţă	Suprafaţa (mp)	Intravilan
1	Curţi, construcţii	4.315	Nu
2	Neproductiv	33.573	Nu
3	Pădure	2.634	Nu
4	Pădure	1.783	Nu

79% din suprafaţa identificată cu numărul cadastral 268 este teren neproductiv, 11% de pădure şi 10% de curţi şi construcţii (dormitor şi grajd).

Categoriile de folosinţă pentru suprafaţa de la numărul cadastral 250 sunt prezentate în continuare, pe suprafeţe.

Tabel 4 - Categorii de folosinţă imobil cu nr. cadastral 250

Nr. crt.	Categorie folosinţă	Suprafaţa (mp)	Intravilan
1	Curţi, construcţii	154.925	Da

La acest numărul cadastral 250 figurează un număr de 26 de imobile construite, întreaga suprafaţă având ca şi categrie de folosinţă curţi, construcţii.

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

Tabel 5 - Categorii de folosinţă imobil cu nr. cadastral 251

Nr. crt.	Categorie folosinţă	Suprafaţa (mp)	Intravilan
1	Curţi, construcţii	1.126.330	Nu
1	Curţi construcţii	1.126.330	Nu
2	Arabil	761.314	Nu
3	Curţi construcţii	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	Curţi construcţii	369	Nu
12	Curţi construcţii	3.766	Nu
13	Neproductiv	77.663	Nu

61% din din suprafaţa identificată cu nr. cadastral 251 este reprezentată de teren arabil, iar 36% de curţi construcţii, restul de 3% fiind reprezentat de teren neproductiv.

Dintre suprafeţele construite, pista betonată (inclusiv căi de rulare), pista naturală, canalul pluvial aferent pistei, casă pompe (C17), casă pompe (C18), casă vane (C12), staţie hidrofor, deşi conform avizelor obţinute nu prezintă condiţionări de folosinţă, se recomandă să fie utilizate tot pentru dezvoltarea unui obiectiv care ar putea fi inclus în infrastructura naţională de apărare.

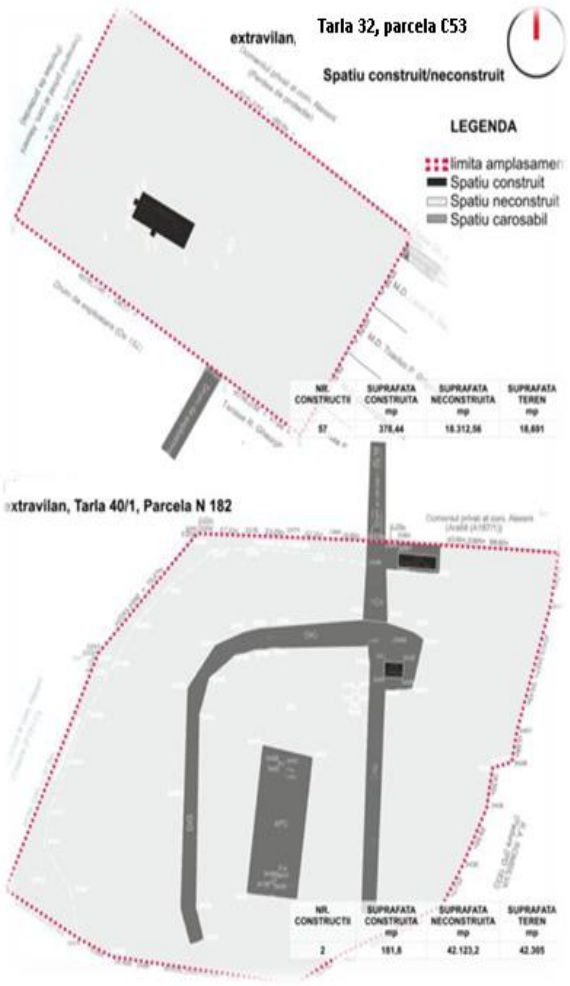


Figura 3 - Tarla 32, parcela C53, nr. cadastral 247, Tarla 40/1, parcela N182, nr. cadastral 248, Spaţiu construit – neconstruit

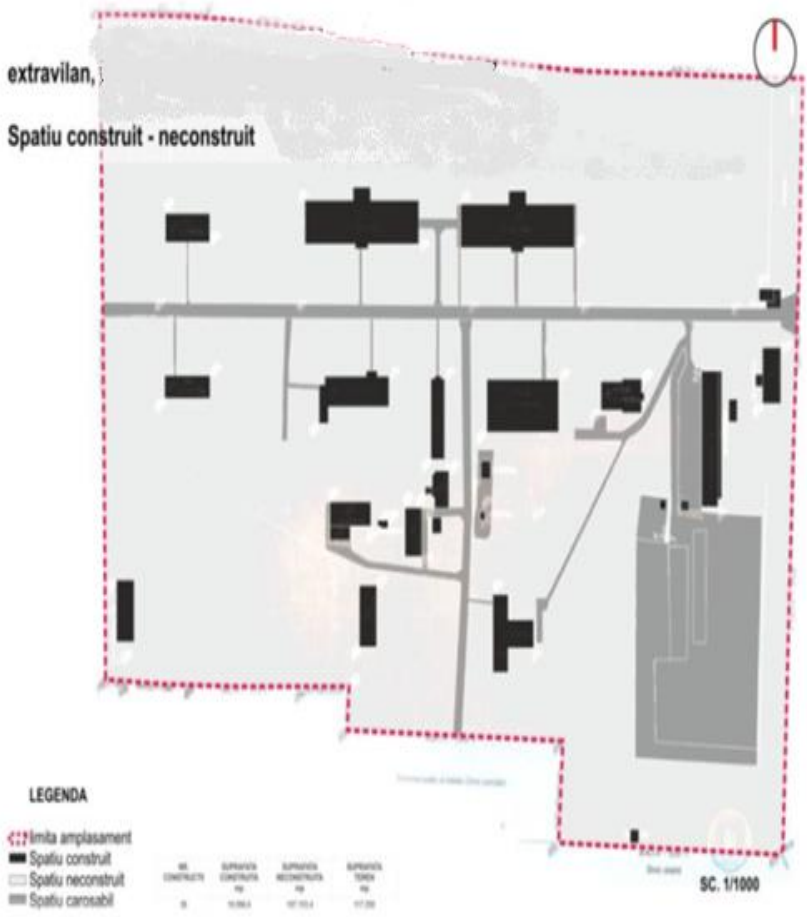


Figura 4 - Imobile C1-C26, nr. cadastral 250- Spaţiu construit-neconstruit

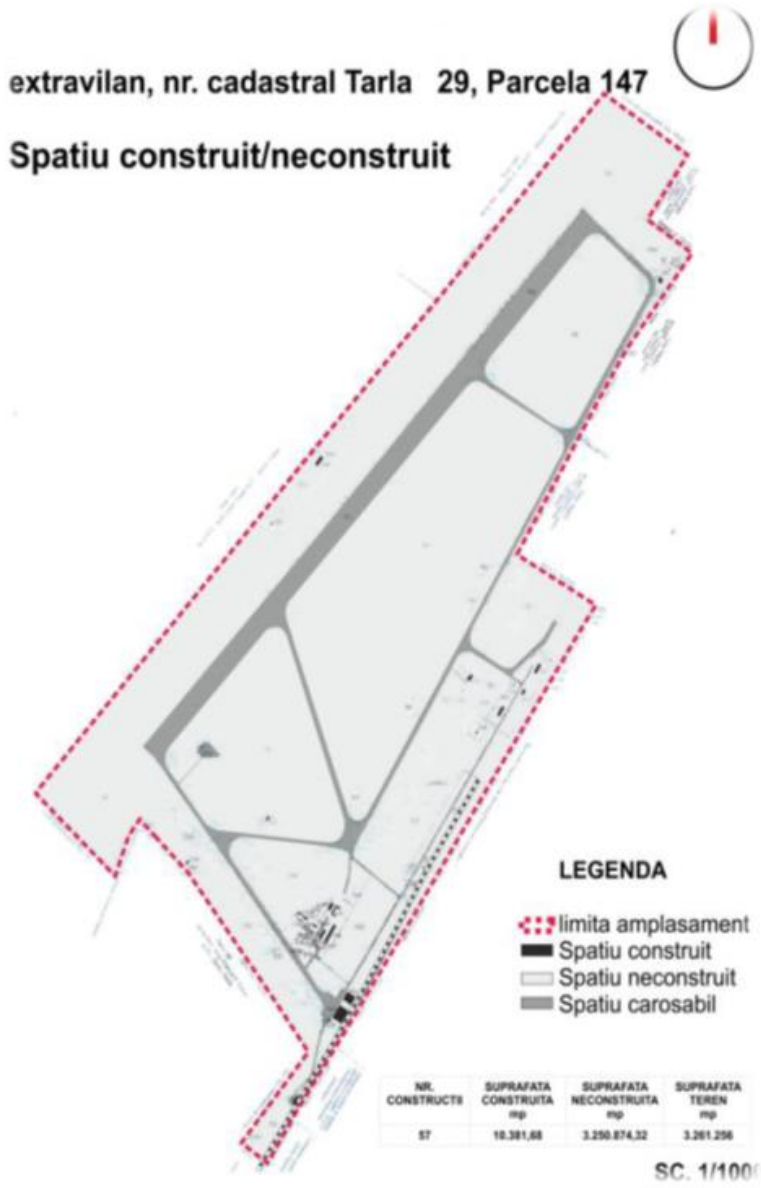


Figura 5 - Tarla 29, parcela 147, nr. cadastral 251, Spaţiu construit – neconstruit

Proprietatea imobiliară ce constituie obiectul concesionării este constituită teren şi construcţiile aferente (locaţia fostului aerodrom Alexeni, judeţul Ialomiţa), aflate în administrarea Consiliului Judeţean Ialomiţa.

Ansamblul bunurior de pe amplasamentului 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 faţă nu au fost semnalate probleme referitoare la infestarea solului şi subsolului cu factori poluanţi. În consecinţă valoarea proprietăţii nu a fost influenţată de probleme legate de protecţia mediului.

Din suprafaţa totală a bunurilor de la Alexeni 21.048,52 mp sunt ocupați de construcții. Construcţiile au ca şi destinaţie aşa cum rezultă din extrasele de carte funciară:

- Construcţii industriale şi edilitare;
- Construcţii anexă;
- Construcţii administrative şi social culturale;
- Construcţii de locuinţe.

Aproape 70% dintre construcţii au destinaţie industrială şi edilitară, construcţiile cu destinaţie de locuinţe şi construcţiile anexă ocupând o proporţie de 12% din ansamblul construit.

Profilul funcțional al edificiilor este variat aici putând fi identificate spaţii 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 - Destinaţie construcţie imobile

Nr. crt	Nr. cadastral	Denumire Imobil	Sc la sol (mp)	Regim Înălţime	Destinaţie construcţie
1	247-C1	Punct dirijare apropiata, Tarla 32, parcela C53	378,44	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
2	248-C1	Dormitor	64,66	Parter	Construcţii de locuinţe
3	248-C2	Grajd	117,14	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
4	250-C1	Post control, P	55,19	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
5	250-C2	Corp gazda, P	312,86	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
6	250-C3	Magazie, P	20,99	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
7	250-C4	Magazie, P	118,62	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
8	250-C5	Garaj auto, P	690,52	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
9	250-C6	Punct control auto, P	23,55	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
10	250-C7	Punct alimentare carburanti, P	9,50	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
11	250-C8	Crematoriu gunoi, P	8,23	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
12	250-C9	Depozit alimente, P+S+M	392,30	P+S+M	Construcţii industriale şi edilitare

Nr. crt	Nr. cadastral	Denumire Imobil	Sc la sol (mp)	Regim Înălţime	Destinaţie construcţie
13	250-C10	Sala mese, P+S+M	1.181,93	P+S+M	Construcţii industriale şi edilitare
14	250-C11	Statie hidrofor, P	52,91	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
15	250-C12	Casa vane, P	12,77	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
16	250-C13	Popota cadre, P+M	612,38	P+M	Construcţii industriale şi edilitare
17	250-C14	Dormitor, P	1.657,59	Parter	Construcţii de locuinţe
18	250-C15	Dormitor, P	1.653,05	Parter	Construcţii de locuinţe
19	250-C16	Corp administrativ, P+1	391,61	P+1E	Construcţii administrative şi social culturale
20	250-C17	Bloc scoala, P+1	327,15	P+1E	Construcţii administrative şi social culturale
21	250-C18	Infirmerie, P	711,87	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
22	250-C19	Baie - spalatorie, P	332,41	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
23	250-C20	Centrala termica, P	185,57	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
24	250-C21	Cladire drenajori, P	276,93	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
25	250-C22	Baraca metalica, P	331,88	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
26	250-C23	Post trafo, P	20,08	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
27	250-C24	Simulator zbor, P	330,91	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
28	250-C25	Grup electrogen, P	92,69	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
29	250-C26	Magazie materiale, P	303,11	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
30	251-C1	Depozit	32,62	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
31	251-C2	Depozit	16,41	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
32	251-C3	Grajd	33,50	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
33	251-C4	WC AMC	15,48	Parter	Construcţii anexă
34	251-C5	Dormitoare + Birouri	213,98	Parter	Construcţii administrative şi social culturale
35	251-C6	Depozit	452,92	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
36	251-C7	Depozit	231,43	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
37	251-C8	Depozit	14,54	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
38	251-C9	Depozit	14,19	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
39	251-C10	Depozit	14,33	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
40	251-C11	Depozit	454,25	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
41	251-C12	Punct comanda balizaj	305,03	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
42	251-C13	Cladire	16,65	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
43	251-C14	Chiosc	15,60	Parter	Construcţii administrative şi

Nr. crt	Nr. cadastral	Denumire Imobil	Sc la sol (mp)	Regim Înălţime	Destinaţie construcţie
					social culturale
44	251-C15	WC	12,83	Parter	Construcţii anexă
45	251-C16	Depozit	56,53	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
46	251-C17	Casa pompe	36,94	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
47	251-C18	Casa pompe	24,11	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
48	251-C19	Baraca metalica	62,43	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
49	251-C20	Depozit uleiuri	69,58	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
50	251-C21	Punct control carburanti lubrefianti	76,22	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
51	251-C22	Hangar 2	970,97	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
52	251-C23	Ateliere + magazii IN SPATE HANGAR2	195,21	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
53	251-C24	Hangar	1.603,42	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
54	251-C25	Magazii + birouri	444,86	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
55	251-C26	Pichet P.S.I.	19,20	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
56	251-C27	Magazie	10,30	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
57	251-C28	Depozit materiale tehnice	571,26	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
58	251-C28/1	Decantor	17,13	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
59	251-C29	Cazare ingrijitori	123,65	Parter	Construcţii administrative şi social culturale
60	251-C30	Magazie	23,51	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
61	251-C31	Magazie	38,34	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
62	251-C32	Camara	9,49	Parter	Construcţii anexă
63	251-C33	Sopron	40,34	Parter	Construcţii anexă
64	251-C34	Moara	51,83	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
65	251-C34/1	Magazii	90,89	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
66	251-C35	Baraca magazie	453,35	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
67	251-C36	Grajd	859,15	Parter	Construcţii anexă
68	251-C37	Baraca grajd	101,84	Parter	Construcţii anexă
69	251-C38	Maternitate porci	176,87	Parter	Construcţii anexă
70	251-C39	Grajd + Cotete porci	257,74	Parter	Construcţii anexă
71	251-C40	Cotet porci	133,77	Parter	Construcţii anexă
72	251-C41	Casarie	100,87	Parter	Construcţii anexă

Nr. crt	Nr. cadastral	Denumire Imobil	Sc la sol (mp)	Regim Înălţime	Destinaţie construcţie
73	251-C42	Cotet porci	49,01	Parter	Construcţii anexă
74	251-C43	Saivan oi	411,53	Parter	Construcţii anexă
75	251-C44	Grajd vite	306,18	Parter	Construcţii anexă
76	251-C45	Finar	265,18	Parter	Construcţii anexă
77	251-C46	Dormitoare	60,02	Parter	Construcţii administrative şi social culturale
78	251-C47	Magazie	21,03	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
79	251-C48	WC AMC	15,34	Parter	Construcţii anexă
80	251-C49	Dormitoare	204,79	Parter	Construcţii administrative şi social culturale
81	251-C50	Depozit	15,84	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
82	251-C51	Cladire	60,82	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
83	251-C52	Punct comanda	43,05	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
84	251-C53	Depozit	94,66	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
85	251-C54	Dormitoare	355,41	Parter	Construcţii administrative şi social culturale
86	251-C55	WC AMC	15,26	Parter	Construcţii 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 construcţii cu o suprafață construită de 10.381,68 mp. Profilul funcțional al edificiilor este variat aici putând fi identificate spaţii destinate depozitării (majoritare), locuirii, birourilor, și anexe.

La numărul cadastral 251 pot fi identificate un număr de 26 de construcții, cu un regim de înăltime 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. Funcţiunea predominantă în raport cu suprafața ocupată este cea de cazare (3310,64 mp).

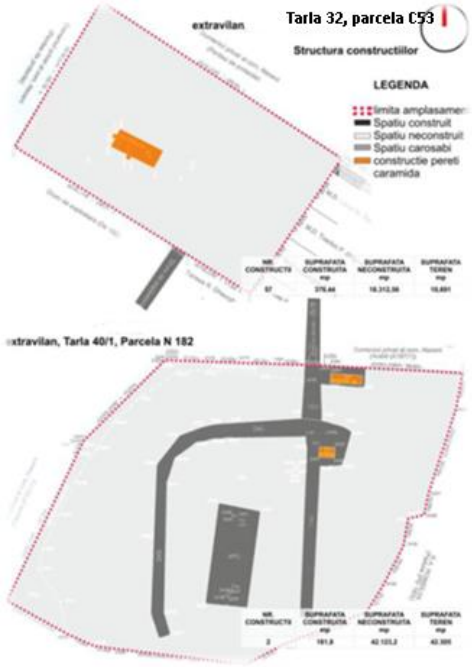


Figura 6 - Tarla 32, parcela C53, nr. cadastral 247, Tarla 40/1, parcela N182, nr. cadastral 248, Structura construcţiilor

-

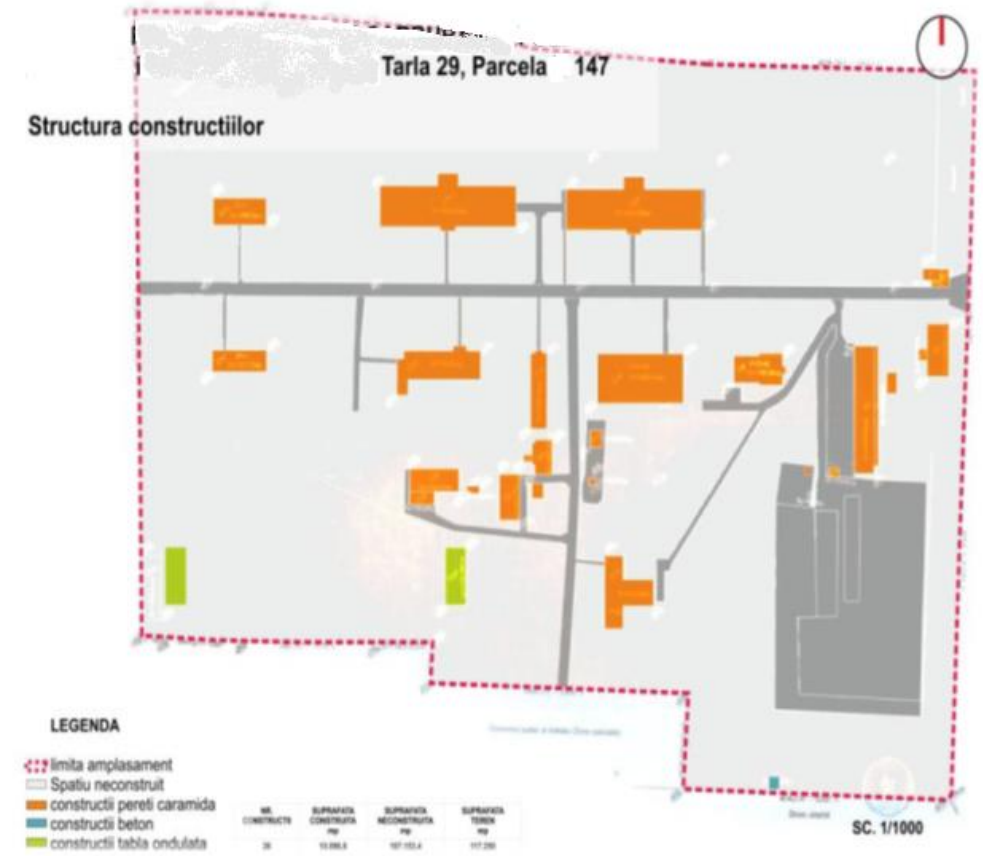


Figura 7 -Imobile C1-C26, nr. cadastral 250, Structura construcţiilor

Figura 8 - Tarla 29, parcela 147, nr. cadastral 251, Structura construcţiilor

<u>Pista de decolare – aterizare</u>

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

Pista are lungimea de 2.500 m şi lăţimea de 80 m fiind formată din 24 şiruri 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 şir cu dimensiunile dalei de 3,0x5,0 m si două acostamente I,II cu dimensiunile dalei de 4,0x5,0 m.

Grosimea medie a dalelor din beton ale pistei determinată prin măsurarea înălţimii 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 fundaţie din balast de grosime intre 24 cm.

Din observaţiile intreprinse în teren reiese că dalele pistei nu par să aibă probleme structural semnificative sau fisuri, dar starea rostului dintre dale este precară, permiţand creşterea buruienilor.

Figura 9 - Imagini pistă

Principalele tipuri de degradări specifice dalelor din beton de ciment (500 dale x 26 şiruri = 13000 dale) sunt următoarele:

- Exfoliere parţială sau totală a suprafeţei dalelor
- Gropi-găuri
- Ruperea dalei la rost
- Ruperi de colţ
- Fisuri şi crăpături longitudinale, transversale şi în diagonal
- Decolmatare rosturilor
- Fisuri de colţ
- Fisuri datorate fenomenului de îngheţ-dezgheţ
- Tasarea diferenţiată a dalelor
- Plombare pe suprafaţă mică
- Fisuri de contracţie

Toate aceste degradări favorizează atât pătrunderea apelor din precipitaţii în fundaţia dalelor din beton, cât şi blocarea mişcării acestora la variaţiile de temperatură prin pătrunderea de corpuri dure (granule de piatră sau beton etc.) în locaşul 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 neîntreţinut.

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

Figura 10 – Imagini pistă și bretele

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

Figura 11 – Imagini canal pluvial

Sistemul de colectare şi dirijare a apelor pluviale, staţia de pompare şi infrastructura de pompare, aducere şi distribuire ape pot fi reintegrate în funcţionalitatea a unui proiect de dezvoltare aeroportuară.

Ansamblul contruit a fost realizat în general cu un regim de înălțime P, cu câteva excepţii având structura constituită din fundații din beton simplu sau din cărămidă și pereți din cărămidă si 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, aparţinând de tarlaua nr. 29, prezintă o suprafaţă construită de 10.381,68 mp având un număr total de 57 de imobile. Construcţiile sunt dispuse pavilionar, fiind prezente funcţiuni 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 spaţii destinate depozitării (majoritare), locuirii, birourilor, și anexe.

Din punct de vedere al materialelor de construcţii predomina pereţii din cărămidă, acoperirea făcându-se în modalităţi diferite precum: acoperiş tip terasă, acoperiş tabla ondulată, acoperiş plăci azbociment. De asemenea, există cazuri izolate în care s-a folosit ca închidere pereţi din tabla ondulată (magazie, baracă metalică), pereţi din paianta (grajd vite), pereţi bolţari (depozite, 1 clădire cu funcţiune de dormitoare).

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

Tabel 7 - Informatii privind suprafaţa construită în interiorul parcelei N147

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

Nr. corp	Destinaţie	Suprafaţa ocupată - mp -	Nr. etaje	Caracteristici constructive	Descriere	Vârstă
C10	Depozit	14.33	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tip terasă	1 incapere, stare satisfacatoare	necunoscuta
C11	Depozit	454.25	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tip terasă	4 incaperi, stare satisfacatoare	necunoscuta
C12	Punct comandă balizaj	305.03	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tip terasă	11 camere, 3 holuri, stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C13	Clădire	16.65	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tip terasă	1 incapere, stare satisfacatoare	necunoscuta
C14	Chioşc	15.60	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tip terasă	1 incapere, stare satisfacatoare	necunoscuta
C15	WC	12.83	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tip terasă	4 incaperi, stare nesatisfacatoare	68
C16	Depozit	56.53	P	Pereţi boltari, acoperiş tip terasă	1 incapere - ruina, stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C17	Casa pompe	36.94	P	Pereţi cărămidă, acoperiş ţiglă	2 incaperi, stare satisfacatoare	necunoscuta
C18	Casa pompe	24.11	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tablă	2 incaperi, stare satisfacatoare	necunoscuta
C19	Baracă metalică	62.43	P	Pereţi tabla, acoperiş plăci azbociment	constructie demolata	necunoscuta
C20	Depozit uleiuri	69.58	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tip terasă	1 incapere, stare satisfacatoare	necunoscuta
C21	Punct control carburanţi	76.22	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tablă	4 camere, 1 veranda, 1 magazie, stare satisfacatoare	necunoscuta
C22	Hangar 2	970.97	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tablă	1 incapere, stare satisfacatoare	44
C23	Ateliere+magazii	195.21	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tip terasă	8 incaperi, stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C24	Hangar	1603.42	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tablă	1 incapere, stare nesatisfacatoare	68
C25	Magazii+birouri	444.86	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tip terasă	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C26	Pichet P.S.I	19.20	P	Pereţi cărămidă, acoperiş plăci azbociment	stare nesatisfacatoare	68
C27	Magazie	10.30	P	Pereţi tabla, acoperiş plăci azbociment	constructie demolata	68
C28	Depozit materiale tehnice	571.26	P+1+S	Pereţi cărămidă, acoperiş ţiglă	stare nesatisfacatoare	68
C 28/1	Decantor	17.13	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tip terasă	stare satisfacatoare	necunoscuta
C29	Cazare îngrijitori	123.65	P	Pereţi cărămidă, acoperiş plăci azbociment	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C30	Magazie	23.51	P	Pereţi cărămidă, acoperiş plăci azbociment	stare nesatisfacatoare	68
C31	Magazie	38.34	P	Pereţi cărămidă, acoperis placi azbociment	stare nesatisfacatoare	68

Nr. corp	Destinaţie	Suprafaţa ocupată - mp -	Nr. etaje	Caracteristici constructive	Descriere	Vârstă
C32	Cămară	9.49	P	Pereţi cărămidă, acoperiş plăci azbociment	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C33	Şopron	40.34	P	Stâlpi metalici, acoperiş plăci azbociment	stare nesatisfacatoare	40
C34	Moară	51.83	P	Pereţi cărămidă, acoperiş plăci azbociment	stare nesatisfacatoare	40
C 34/1	Magazii	90.89	P	Pereţi cărămidă, acoperiş plăci azbociment	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C35	Baracă magazine	453.35	P	Pereţi tablă ondulată, acoperiş tablă ondulată	stare nesatisfacatoare	40
C36	Grajd	859.15	P	Pereţi cărămidă, acoperiş plăci azbociment	stare nesatisfacatoare	84
C37	Baracă grajd	101.84	P	Pereţi cărămidă, acoperiş placi azbociment	stare nesatisfacatoare	68
C38	Maternitat e porci	176.87	P	Pereţi cărămidă, acoperiş placi azbociment	stare nesatisfacatoare	38
C39	Grajd+Cote ţe porci	257.74	P	Pereţi cărămidă, acoperiş placi azbociment	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C40	Coteţ porci	133.74	P	Pereţi cărămidă, acoperiş placi azbociment	stare nesatisfacatoare	37
C41	Casarie	100.87	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tip terasă	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C42	Coteţ porci	49.01	P	Pereţi cărămidă, acoperiş placi azbociment	constructie demolata	68
C43	Saivan oi	411.53	P	Pereţi cărămidă, acoperiş placi azbociment	constructie demolata	38
C44	Grajd vite	306.18	P	Pereţi paianta, acoperiş plăci azbocimnet	constructie demolata	necunoscuta
C45	Fânar	265.18	P	Stâlpi metalici, acoperiş plăci azbociment	constructie demolata	necunoscuta
C46	Dormitoare	60.02	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tablă	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C47	Magazie	21.03	P	Pereţi cărămidă, acoperiţ carton asfaltat	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C48	WC AMC	15.34	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tip terasă	stare nesatisfacatoare	48
C49	Dormitoare	204.79	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tip terasă	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C50	Depozit	15.84	P	Pereţi bolţari, acoperiş tip terasă	stare satisfacatoare	necunoscuta
C51	Clădire	60.82	P	Pereţi cărămidă, acoperiş carton asfaltat	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C52	Punct comandă	43.05	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tip terasă + tablă	stare nesatisfacatoare	68
C53	Depozit	94.66	P	Pereţi bolţari, acoperiş tip terasă	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C54	Dormitoare	355.41	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tip terasă	constructie partial demolata	necunoscuta
C55	WC AMC	15.26	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tip terasă	constructie partial demolata, fara acoperisstare	48

Nr. corp	Destinaţie	Suprafaţa ocupată - mp -	Nr. etaje	Caracteristici constructive	Descriere	Vârstă
					nesatisfacatoare	
TOTAL	**57**	**10.381,68**				

Figura 12 - Imagine hangar

Incinta cu construcţii intravilan imobil 669 C1-C26

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

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

Regimul predominant de înălţime este P, având cazuri izolate cu diferite funcţiuni: P+1 (bloc şcoală, bloc administrativ), P+S+M (depozit alimente, sală alimente) P+M (popota cadre). Construcţiille 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 pereţi din tablă ondulată (magazine materiale), pereţi din beton (crematoriu gunoi). Profilul funcțional al edificiilor este specific unei baze militare fiind prezente funcțiuni de cazare, sănătate, administrative, depozitare, alimentație etc. Funcţiunea predominantă în raport cu suprafața ocupată este cea de cazare (3310,64 mp).

Tabel 8 - Informatii privind Incinta cu construcţii intravilan imobil 669 C1-C26

Nr. Corp	Destinatie	Suprafata ocupata - mp -	Nr. Etaje	Caracteristici constructive	Descriere	Vârstă
C1	Post control	55.19	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tip terasă	2 camere, 1 hol, 1 grup sanitar, 1 terasa, stare satisfacatoare	68
C2	Corp Gardă	312.86	P	Pereţi cărămidă, acoperiş 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	Destinatie	Suprafata ocupata - mp -	Nr. Etaje	Caracteristici constructive	Descriere	Vârstă
					usi lipsa, geamuri sparte	
C3	Magazie	20.99	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tablă	Constructie partial demolata - ruina	68
C4	Magazie	118.62	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tablă	2 incaperi, stare nesatisfacatoare: fara usa, tencuieli deteriorate, urme de infiltratii	68
C5	Garaj auto	690.52	P	Pereţi cărămidă, acoperiş 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	Pereţi cărămidă, acoperiş tablă	1 incapere, stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C7	Punct alimentare carburanţi	9.50	P	Pereţi cărămidă, acoperiş 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	Pereţi cărămidă, acoperiş 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	Pereţi cărămidă, acoperiş 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	Staţie hidrofor	52.91	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tip terasă	1 incapere, stare nesatisfacatoare	68
C12	Casă vane	12.77	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tip terasă	1 incapere, stare nesatisfacatoare	35
C13	Popotă cadre	612.38	P+M	Pereţi cărămidă, acoperiş 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	68

Nr. Corp	Destinatie	Suprafata ocupata - mp -	Nr. Etaje	Caracteristici constructive	Descriere	Vârstă
					electrica lipsa, finisaje deteriorate, usi lipsa, geamuri sparte	
C14	Dormitor	1657.59	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tablă	4 dormitoare, 2 cancelarii, 2 camere, 11 holuri, 6 spalatoare, 1 magazie, 5 grupuri sanitare, 3 verande	68
C15	Dormitor	1653.05	P	Pereţi cărămidă, acoperiş 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	Pereţi cărămidă, acoperiş 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 şcoala	327.15	P+1	Pereţi cărămidă, acoperiş 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	Pereţi cărămidă, acoperiş tablă	19 camere, 6 holuri, 5 debarale, 5 grupuri sanitare, 2 verande, stare nesatisfacatoare	68
C19	Baie – Spălătorie	332.41	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tablă	10 camere, 2 holuri, 3 grupuri sanitare, 1 veranda, stare nesatisfacatoare	68
C20	Centrala termică	185.57	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tablă	1 incapere, stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C21	Clădire drenajori	276.93	P	Pereţi cărămidă, acoperiş plăci azbociment	3 incaperi, stare nesatisfacatoare	35
C22	Baracă metalică	331.88	P	Pereţi tablă ondulată, acoperiş tablă ondulată	1 incapere, stare nesatisfacatoare	40
C23	Post trafo	20.08	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tip terasă	2 incaperi, stare buna	necunoscuta
C24	Simulator zbor	330.91	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tablă	1 hangar, 6 camere, 2 holuri, 1 gr sanitar, stare nesatisfacatoare	68
C25	Grup electrogen	92.69	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tip terasă	2 camere, 1 hol, stare nesatisfacatoare	68
C26	Magazie	303.11	P	Pereţi tablă	constructie demolata	necunoscuta

Nr. Corp	Destinatie	Suprafata ocupata - mp -	Nr. Etaje	Caracteristici constructive	Descriere	Vârstă
	materiale			ondulată, acoperiş tablă ondulată		
TOTAL 26		**10.106,60**				

Figura 13 - Imagine imobil C16 - construcţie Corp administrativ

Figura 14 - Imagini imobil C10 - construcţie Sala mese, P+S+M

Figura 15 - Imagini imobil C15 - construcţie Dormitor, cu parter

Figura 16 - Imagini imobil C14 - construcţie Dormitor, cu parter

Figura 17 – Imagini imobil C17 - Bloc şcoală, P+1

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

Regimul de înălţime este de parter (P).

Tabel 9 - Informatii privind Parcela C53

Nr. Corp	Denumire	Suprafaţa construită - mp -	Grupa destinaţie	Descriere	Vârsta
C1	Punct dirijare apropiată	378,44	CAS	Construcţie 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 naţional DN 2A prin drumul de exploatare De 184/1 şi strada Baldoveni, aflate în partea de Nord a amplasamentului.

Parcela N 182 prezintă o suprafaţă construită de 181,80 mp, având un număr total de 2 imobile. Construcţiile sunt dispuse pavilionar, având funcţiuni diverse precum: cazare şi anexe (grajd). Din punct de vedere al

materialelor de construcţii sunt prezenţi pereţii de cărămidă, acoperirea realizându-se în 2 moduri diferite: plăci de azbociment şi tiglă. Regimul de înălţime este parter (P).

Tabel 10 - Informatii privind Tarla 40/1, Parcela N 182

Nr. Corp		Destinaţie	Suprafaţa construită - mp -	Nr. Etaje	Caracteristici constructive	Descriere	Vârsta
C1		Dormitor	64,66	P	Pereţi cărămidă, acoperiş ţiglă	fundaţie din beton, pereţi din cărămidă, fără acoperiş - ruină	necunoscută
C2		Grajd	117,14	P	Pereţi cărămidă, acoperiş plăci azbociment	Construcţie 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	Suprafaţă teren = 2.088.800,00 mp	2017	46,058,040.00	5,430,780.00
b	0.0	Teren cu construcţii intravilan imobil 669 C1 - C26 - Alexeni	Suprafaţă teren = 154.925,00 mp, Suprafaţă construită = 10.106,60 mp	2017	3,415,545.00	2,620,840.00
c	1.6.4	Clădire corp administrativ (C16)	Suprafaţă construită = 391,61 mp, regim de înălţime: P + 1E	2017	595,300.00	312,800.00
d	1.6.8	Clădire Sală mese (C10)	Suprafaţă construită = 1.181,93 mp, regim de înălţime:S + P + M	2017	1,347,500.00	1,357,700.00
e	1.5.2	Clădire depozit alimente (C9)	Suprafaţă construită = 392,30 mp, regim de înălţime:S + P + M	2017	270,400.00	211,000.00
f	1.6.4	Clădire Popotă cadre (C13)	Suprafaţă construită = 612,38 mp, regim de înălţime: P + M	2017	465,400.00	244,900.00
g	1.5.2	Clădire dormitor (C14)	Suprafaţă construită = 1.657,59 mp, regim de înălţime: P	2017	527,400.00	397,400.00
h	1.6.1	Clădire dormitor (C15)	Suprafaţă construită = 1.653,05 mp, regim de înălţime: P	2017	525,900.00	475,500.00
i	1.3.1	Clădire hangar (C24)	Suprafaţă construită = 1603,42 mp, regim de înălţime: P	2017	368,400.00	572,800.00
j	1.5.2	Clădire Corp gardă 1 (C2)	Suprafaţă construită = 312,86 mp, regim de înălţime: 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)	Suprafaţă construită = 55,19 mp, regim de înălţime: P	2017	26,300.00	22,500.00
l	1.5.12	Clădire Depozit materiale tehnice (C28)	Suprafaţă construită = 571,26 mp, regim de înălţime: S + P + 1E	2017	393,800.00	236,100.00
m	1.6.2	Clădire Infirmerie (C18)	Suprafaţă construită = 711,87 mp, regim de înălţime: P	2017	226,500.00	420,800.00
n	1.6.8	Clădire simulator zbor (C24) (uzina electrică)	Suprafaţă construită = 330,91 mp, regim de înălţime: P	2017	125,800.00	207,300.00
o	1.6.8	Clădire Baie spălătorie (C19)	Suprafaţă construită = 332,41 mp, regim de înălţime: P	2017	126,300.00	164,400.00
p	1.3.1	Construcţie Garaj auto (C5)	Suprafaţă construită = 690,52 mp, regim de înălţime: P	2017	67,100.00	294,100.00
q	1.6.2	Bloc şcoală (C17)	Suprafaţă construită = 327,15 mp, regim de înălţime: P+1E	2017	248,600.00	305,100.00
r	1.3.1	Hangar 2 (C22)	Suprafaţă construită = 970,97 mp, regim de înălţime: P	2017	557,800.00	755,300.00
s	1.6.8	Clădire drenajori (C21) (uzină electrică)	Suprafaţă construită = 276,93 mp, regim de înălţime: P	2017	17,100.00	74,800.00
ş	1.3.7.2	Drum betonat	Suprafaţă = 15.500,00 mp	2017	1,438,300.00	1,438,129.00
t	1.1.5.1	Pistă betonată (inclusiv căi de rulare),	Suprafaţă = 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				
ţ	0.0	Teren cu construcţii extravilan C1, Tarla 32 parcela Cc 153 - Alexeni	Suprafaţă teren = 18.691,00 mp. Suprafaţă construită = 378,44 mp	2017	412,136.55	24,298.30
u	0.0	Teren cu construcţii extravilan C1 - C55, Tarla 29 parcela N147 - Alexeni	Suprafaţă teren = 1.172.500,00 mp. Suprafaţă construită = 10.381,68 mp	2017	25,853,206.05	1,524,243.50
v	0.0	Teren cu construcţii extravilan C1 - C2, Tarla 40/1 parcela N182 - Alexeni	Suprafaţă teren = 42.305,00 mp. Suprafaţă construită = 181,80 mp	2017	932,825.25	54,996.50
x	1.3.1	Ateliere + magazii (C23)	Suprafaţă construită = 195,21 mp, regim de înălţime: P	2017	60,400.00	133,600.00
y	1.1.2.1	Baraca grajd, an 1982 (C37)	Suprafaţă construită = 101,84 mp, regim de înălţime: P	2017	4,100.00	6,400.00
y	1.1.2.1	Baracă magazie, an 1980 (C35)	Suprafaţă construită = 453,35 mp, regim de înălţime: P	2017	18,000.00	31,600.00
aa	1.2.3	Baracă metalică P, an 1980 (C22)	Suprafaţă construită = 331,88 mp, regim de înălţime: P	2017	13,200.00	23,200.00
ab	1.6.8	Cămară (C32)	Suprafaţă construită = 9,49 mp, regim de înălţime: 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)	Suprafaţă construită = 36,94 mp, regim de înălţime: P	2017	11,400.00	20,900.00
ad	1.4.7	Casă pompe (C18)	Suprafaţă construită = 24,11 mp, regim de înălţime: P	2017	7,500.00	13,600.00
ae	1.4.7	Casă vane, an 1985 (C12)	Suprafaţă construită = 12,77 mp, regim de înălţime: P	2017	3,200.00	23,000.00
af	1.2.2	Căşărie (C41)	Suprafaţă construită = 100,87 mp, regim de înălţime: P	2017	32,100.00	11,800.00
ah	1.6.8	Cazare îngrijitori (C29)	Suprafaţă construită = 123,65 mp, regim de înălţime: P	2017	15,300.00	18,200.00
ai	1.6.8	Centrală termică (C20)	Suprafaţă construită = 185,57 mp, regim de înălţime: P	2017	11,500.00	13,000.00
aj	1.5.2	Chioşc (C14)	Suprafaţă construită = 15,60 mp, regim de înălţime: P	2017	4,800.00	2,400.00
ak	1.6.8	Clădire (C13)	Suprafaţă construită = 16,65 mp, regim de înălţime: P	2017	5,200.00	2,500.00
al	1.6.8	Clădire (C51)	Suprafaţă construită = 60,82 mp, regim de înălţime: P	2017	3,800.00	9,200.00
am	1.2.7	Coteţ porci, an 1983 (C40)	Suprafaţă construită = 133,77 mp, regim de înălţime: P	2017	10,600.00	13,100.00
an	1.2.11	Crematoriu gunoi, an 1952 (C8)	Suprafaţă construită = 8,23 mp, regim de înălţime: P	2017	1,000.00	
ao	1.4.5	Decantor (C28/1)	Suprafaţă construită = 17,13 mp, regim de înălţime: P	2017	5,300.00	30,900.00
ap	1.5.7	Depozit (C16)	Suprafaţă construită = 56,53 mp, regim de înălţime: P	2017	3,500.00	41,100.00
aq	1.5.7	Depozit (C50)	Suprafaţă construită = 15,84 mp, regim de înălţime: P	2017	4,900.00	11,500.00
ar	1.5.3	Depozit (C53)	Suprafaţă construită = 94,66 mp, regim de înălţime: P	2017	5,900.00	
as	1.5.7	Depozit uleiuri (C20)	Suprafaţă construită = 69,58 mp, regim de înălţime: P	2017	21,500.00	50,600.00
aş	1.5.3	Depozit (C2)	Suprafaţa construită = 16,41 mp, regim de înălţime: P	2017	1,000.00	6,800.00
at	1.5.3	Depozit (C10)	Suprafaţa construită = 14,33 mp, regim de înălţime: P	2017	4,400.00	6,000.00
aâ	1.5.3	Depozit (C11)	Suprafaţa construită = 454,25 mp, regim de înălţime: P	2017	168,600.00	330,400.00
au	1.5.3	Depozit (C8)	Suprafaţa construită = 14,54 mp, regim de înălţime: 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 funcţionat timp de mai multe decenii că bază de aviație, fostul Aerodrom Alexeni este conectat la reţelele regionale şi naţionale. Atât aerodromul cât și locuințele destinate personalului de deservire a aerodromului au fost conectate la rețelele de distribuție a energiei electrice şi a apei. A fost de asemenea, construit un sistem de drenaj pentru deversarea apei pluviale în răul Ialomița, cel mai apropiat râu de fostul aerodrom. Baza militară de aviație a fost abandonată în martie-aprilie 2001. Câţiva 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 importanţă 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 funcţioneze ca aeroport comercial pentru pasageri având facilitate pentru transport de marfă (cargo) şi operaţiuni de aviaţie generală şi de afaceri**”.

Celelate obiective propuse pentru investiție

- Centru de instruire sintetică pentru piloţi - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320 respectiv sau alte tipuri de aeronave,
- Hangar de mentenanţă de nivel complex pentru aeronave și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc

sunt opționale pentru ofertanți.

La Alexeni se consideră oportună concentrarea investiţiei spre dezvoltarea facilităţilor oferite de un aeroport dedicat în special transportatorilor low-cost.

Proiectul architectural al aeroportului de la Alexeni se va axa pe un design simplu. Spaţiile interioare ale clădirilor aeroportului vor reflecta standardele de performanţă ale companiilor aeriene low-cost: niveluri mai mici de serviciu în termeni de spaţiu per persoană şi o capacitate totală anuală mai mare per metro pătrat de spaţiu, asociată cu timpul mai redus de staţionare al pasagerilor date fiind operaţiunile rapide asupra aeronavelor, deoarece spaţiul total solicitat per pasager este în mod direct legat de timpul mediu în care oamenii stau într-un spaţiu. Se va pune accent pe spaţiile comune largi de aşteptare pentru a minimiza spaţiul total alocat acestei funcţiuni. Aeroportul de importanţă regională de la Alexeni nu va presupune spaţii largi comerciale, costisitoare, în ciuda faptului că activităţile din retail pot reprezenta importante surse de venituri, construirea unor astfel de spaţii este în mod particular costisitoare; măsurile de securitate, dificultăţile generale şi întârzierile accesului multiplică costurile construcţiei. De

asemenea, este costisitoare trecerea produselor comerciale şi 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 interesaţi pentru realizarea unui astfel de proiect investițional.

Oportunitatea dezvoltării la Alexeni a unui Aeroport de importanță regională derivă și din necesitatea dezvoltării infrastructurii de comunicaţie pe arterele principale regionale şi europene, a integrării zonei în care sunt amplasate bunurile de la Alexeni în sistemul global al fluxurilor, valorificând tehnologia de avangardă şi tendinţele moderne de dezvoltare a nodurilor de comunicaţie. 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 susţinută prin dezvoltarea celorlalte două obiective investiţionale care vin să susţină activităţile de instruire a personalului aeronautic navigant, activităţile de mentenanţă a aeronavelor precum şi instruirea personalului ingineresc şi mecanic implicat în mentenanţa aeronavelor.

Concesionarea bunurilor de la Alexeni pentru realizarea unui aeroport operaţional reprezintă cea mai bună opţiune pentru realizarea de venituri mari. Activităţile comerciale care se desfăşoară pe un aeroport cu trafic de pasageri se constituie în surse importante de venit pentru noul proiect de dezvoltare. Astfel de activităţi comerciale (închiriere pentru spaţii 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 şi centrul de mentenenţă vor fi de asemenea generatoare de venituri din contravaloarea serviciilor de instruire şi mentenanţă oferite.

Destinația bunurilor ce fac obiectul concesiunii o reprezintă activitățile aeroportuare și de aviație generală: construirea unui aeroport care să funcţioneze ca aeroport comercial pentru pasageri având facilitate pentru transport de marfă (cargo) şi operaţiuni de aviaţie generală şi de afaceri.

Ţările europene ar fi destinaţia principală a zborurilor de pasageri din Alexeni dar şi alte destinaţii 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 pana la 1,5 mil pasageri. La ora actuală, dată fiind creşterea exponenţială a numărului de pasageri (dublarea acestuia în 2018 de la nivelul înregistrat în 2014), considerăm o posibilitate de creştere a traficului pe viitorul aerop Alexeni la 2,5 mil pasageri/an, cu posibilitatea de creştere în viitor până la o capacitate de 4 milioane de pasageri/an. Proiectarea aeroportului într-o primă etapă initial se va face pentru a permite operarea cu aeronavele tipul Boeing familia 737 şi 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 creşterii traficului aerian în raport cu capacitatea de preluare a acestei creşteri de aeroporturile care deservesc zona de sud a ţării.

Amplasamentul bunurilor de la Alexeni a fost şi este în continuare parte a Axei Tradiţionale (Istanbul și Europa Centrală) dintre Europa Centrală şi Asia Mică. Poziţionarea pe coridorul IX pan-european

(coridor Helsinki) care face legătura între Marea Baltică (Helsinki) şi Adrianopol şi la intersectia dintre coridoarele IV şi VII, plasează zona Alexeni în aria de dezvoltare a reţelelor 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 comunicaţie în Europa de sud-est, al evoluţiei coridoarelor pan-europene şi conştientizând existenţa crizei de extindere şi 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 investiţie strategică. Şi mai mult, realizarea unei centru pentru servicii de mentenanță de întreţinere şi reparaţii aeronave va da un plus de atractivitate unui aeroport nou prin siguranţa conferită operatorilor aerieni de existența unui spaţiu adecvat de întreţinere şi reparaţii de avioane deschis tuturor.

Obiectivele investiţiei 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 şi un nivel professional ridicat;
- creşterea numărului locurilor de muncă;
- creşterea nivelului de instruire în domeniul aviaţiei şi 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 şi impozite; atragerea de fonduri suplimentare la bugetul de stat, rezultate în urma administrării optime a terenurilor, prin perceperea redevenței prevăzute în contractele de concesiune;
- creşterea posibilităţii de a călători mai mult.

Recuperarea functionalităţii fostului Aerodrom Alexeni va fi un proiect cu impact pozitiv major pentru autorităţile județene.

Pentru activitatea aeroportuară, mentenanţa aeronavelor este un domeniu principal de competenţă şi 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 mentenanţă complexă ar oferi premise favorabile în acest sens.

Proiectul necesită operaţionalizare prin reabilitarea fondului existent şi investiţii în construcţii noi. Principalele activităţi desfăşurate în pentru proiectarea, construcţia şi operaţionalizarea aeroportului de importanţă regională de la Alexeni constau în:

- Proiectare, consultanţă, avizare şi certificare;
- Reabilitare şi modernizare pistă şi căi de rulare existente sau refacere, după caz;
- Construcţie terminal de pasageri;
- Construcţie terminal cargo;
- Turn de control şi sisteme aferente;
- Echipamente şi utilaje aeroport;
- Construcţie clădiri administrative pentru aeroport şi operatori;

- Parcări auto;
- Depozite de combustibil;
- Centrala electrică, Modernizare şi adaptare alimentare şi distribuţie energie electrică;
- Autorizarea aeroportului de către AACR;
- Staţie de epurare a apelor şi canal deversare în râul Ialomiţa;
- 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 piloţi - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320, dacă este cazul.

Aeroportul poate fi realizat astfel încât să asigure zboruri interne şi internationale şi zboruri de marfă cu aeronave de capacitate medie. Pentru operarea avioane de tipul Boeing familia 737 şi 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 capacităţii portante şi ulterior decizia asupra gradului de consolidare a pistei sau de refacere în totalitate a acesteia.

Pista şi calea de rulare deja existente pot fi reabilitate şi utilizate pentru dezvoltarea unui aeroport operaţional la Alexeni destinat avioanelor de dimensiuni mici şi medii. Aceasta presupune şi investiţii în reabilitarea/refacerea pistei existente şi construcţia unor clădiri la standardele actuale.

Starea suprafeţelor de beton şi structurii granulare de susţinere a pistei trebuie să fie investigate pentru a determina gradul de deteriorare şi capacitatea de încărcare disponibilă curentă. Reţeaua 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 parţial necesare pentru operaţiunile comerciale, dar anumite porţiuni pot fi utilizate în mod avantajos dacă sunt modificate pentru deservirea terminalului de marfă (cargo), zonei de aviaţie generală şi platformei de întreţinerea aeronavelor. Zonele laterale şi de apropiere din nord-estul şi sud-vestul pistei de decolare-aterizare sunt aparent libere de orice obstacole care ar putea afecta siguranţa zborului.

Pentru creşterea accesibilităţii la aeroport aste necesară în viitor conectarea aeroportului cu drumul naţional 2A şi cu gara de cale ferată, în prezent dezafectată.

Redarea funcţionalităţii staţiei de cale ferată din comuna Alexeni şi legătura directă cu intrarea în viitoarea aerogară va oferi posibilitatea transferului facil de la aeroport către alte staţii de cale ferată. Legătura dintre intrarea în aerogară şi DN 2A pentru conectarea cu staţia CF se va face printr-un drum de racord. Aeroportul va trebui să se materializeze ca un nod de comunicaţie globală cu legături atât cu reţeaua globală de transport aerian, cât şi cu reţelele rutiere şi feroviare.

Componentele obligatoriu a fi realizate pentru asigurarea operaţionalităţii aeroportului din cadrul Proiectului de dezvoltare regională Alexeni sunt:

- Suprafaţa de mişcare aeroportuară (DP, canalizare pluvială, drenaje, marcaje, consolidări, construcţii aferente)
- Terminal pasageri şi office pentru personalul aeroportului
- Turn control
- Remiză pompieri şi utilaje aeroportuare

- Clădire energetică (Uzina electrică + Centrala termică)
- Gospodărie de apă (incendiu + potabilă)
- Staţie epurare monobloc
- Parcare auto – 500 locuri şi drum de incintă
- Drum perimetral
- Reţele incintă (alimentare cu apă, hidranţi 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 importanţă regională Alexeni

Nivelul de reconstruire structurală a aeroportului va fi stabilit în urma unor teste si studii corespunzătoare. Arhitectura pentru pista de decolare-aterizare şi întreaga zonă de operaţiuni aeriene va lua în considerare utilizarea pistei, zonelor laterale şi de apropiere existente. Se are în vedere restaurarea şi modernizarea sistemului existent de drenaj, după investigații preliminare.

I.2.1.1 Activităţile, studii şi etapele necesare pentru dezvoltarea aeroportului

Acestea sunt reprezentate de:

Studii de design/arhitectură, proiect, asistenţă tehnică, managementul construcţiei şi amenajarea teritoriului

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

Lucrări reabilitare şi construcţie suprafaţă aeronautică

1. Lucrări de demolare
2. Reabilitarea sistemului de canalizare/drenare şi 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

Investigaţiile 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 cunoaşte 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 şi curăţarea suprafeţei
   3.2. Nou strat de beton sau asfalt

Pregătirea şi curăţarea suprafeţei 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 legatură 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 colecare a apelor pe toată lungimea pistei extinse;
- Fundație pistă;
- Suprastructura din dale de beton a pistei prelungite.

5. Cale de rulare şi 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 menevrare 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 (suprafaţa pe care staționează aeronavele pentru alimentare, îmbarcare, bucle de întoarcere, etc., inclusiv aria generală de aviație)

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

7. Drum perimetral, împrejmuire incintă şi 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 şi echipamente aeronautice

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

Construcţie clădiri aeroport

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

Construcţie drum tehnologic perimetral şi 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 şi 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.

Fundaţia continuă a gardului va avea o lăţime 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, fundaţia 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 lăţime portantă de 3,5 m și va fi încadrat de acostamente de 0,5 m lăţime pe fiecare parte. La intervale de cca. 200 - 250 m (în funcţie de vizibilitate), drumul perimetral va fi prevăzut cu platforme de încrucişare 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 fundaţie 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 facilităţilor 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 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 şi acostamente simetrice de 7,50 m rezultând o lăţime totală de 60 m. Pista existentă are lungimea de 2.500 m şi lăţimea de 80 m, ceea ce permite trecerea fără dificultate la noile dimensiuni. Pista este prevăzută cu 60 m stop-way şi 200 m clear-way la ambele capete. Aceste condiţii oferă piloţilor posibilitatea utilizării unei lungimi mai mari de pista la decolare şi 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 suprafeţei 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 faţă aeronavele de dimensiuni medii nu sunt admisibile pentru operare pe pista de la Alexeni. Condiţia admisibilităţii avioanelor este: ACN < PCN. CAN pentru familia de avioane B737 este 37 iar pentru A320 este 40. Putem concluziona că structura aeroportuară de staţionare, aterizare-decolare şi cea a căilor de rulare a aeronavelor nu corespunde traficului aeronavelor din clasa B737 şi A320 pentru care este proiectat noul aeroport, fiind necesare acţiuni 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 faţă 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 construcţie brut de minim 24.614 m² .

Dezvoltarea propusă pentru zona terminalului de mărfuri (cargo) ce include clădirea şi platforma de parcare aeronave are în vedere asigurarea unui plan de operare în creştere 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 suprafata minimă de 3.200 m².

I.2.1.2 Caracteristicile principale ale componentelor Aeroportului de importanţă regională

Caracteristicile principale ale componentelor aeroportului sunt redate exemplificativ în continuare:

Suprafaţa de mişcare aeroportuară

Pista de decolare aterizare:

- capacitatea portantă minim PCN = 65 R/D/W/T;

dimensionată şi realizată astfel încât să poată permită decolarea aterizarea avioanelor din clasa mediu curier de tipul Boeing familia 737 şi AIRBUS familia A320 și/sau alte aeronave similare compatibile cu facilitățile aeroportului;

- să îndeplinească condiţiile de certificare în categoria 4D / III C;
- să respecte profilurile impuse de regulamentele aeronautice;
- să poată fi utilizată în condiţii meteo specifice zonei.

Calea de rulare Alfa

- capacitatea portantă minim PCN = 65 R/D/W/T;

dimensionată şi realizată astfel încât să poată permită rularea către platforma de îmbarcare- debarcare a avioanelor din clasa mediu curier de tipul Boeing familia 737 şi AIRBUS familia A320 și/sau alte aeronave similare compatibile cu facilitățile aeroportului;

- să respecte profilurile impuse de regulamentele aeronautice;
- să poată fi utilizată în condiţii meteo specifice zonei.

Platforma de staţionare

Suprafaţa de staţionare va fi astfel dimensionată şi realizată încât să asigure condiţii corespunzătoare pentru:

- îmbarcarea/debarcarea pasagerilor – 4 porţi de plecare + 4 poziţii de îmbarcare/debarcare prin transport cu autobuzul "în larg",
- staţionarea aeronavelor;
- degivrarea aeronavelor;
- manevrarea a 2 avioane din clasa mediu curier şi două avioane din clasa scurt curier.

Suprafaţa de staţionare va fi amplasată astfel încât să permită extinderea ei, odată cu creşterea traficului.

Instalațiile de balizaj si 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 suprafeţelor de mişcare

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 îmbunătăţirea capacităţii portate a terenului de fundaţie până la min.50-75 MN/ mc., aceasta se va executa cu tehnologiile cele mai adecvate structurii terenului destinat aeroportului.

Terminalul de pasageri, spaţiile administrative şi tehnice

Terminalul de pasageri

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

Terminalul trebuie să fie dotat minim cu următoarele facilitaţi:

- spaţii publice pentru zona de plecări;
- ghişee de check-in;
- automate de self check-in;
- spaţii publice pentru zona de sosiri;
- spaţii pentru procesarea bagajelor de cală pentru toate tipurile de dimensiuni acceptate de companiile aeriene;
- spaţii pentru procesarea bagajelor de mână;
- spaţii pentru controlul pasagerilor;
- spaţii pentru controlul personalului aeroportuar precum şi al companiilor care îşi desfăşoară activitatea în perimetrul aeroportuar;
- spaţii pentru preluarea bagajelor de cala de către pasagerii sosiţi;
- cabinet medical;

- grupuri sanitare;
- salon oficial;
- salon oficial dedicat celor cu bilete business;
- spaţii cu destinaţia" Mama şi copilul" ;
- spaţii în folosinţă structurilor AT cu toate dotările legale;
- spaţii destinate Poliţiei de Frontieră;
- spaţii destinate Vămii atât în zona de plecări cât şi în cea de sosiri;
- spaţii destinate Poliţiei în zonele publice.

Terminalul de pasageri sosiri/plecări propus este destinat asigurării transferului pasagerilor şi bagajelor la sosirea în ţară şi la plecarea din ţară în condiţiile extinderii traficului internaţional de pasageri, cât şi extinderii traficului intern. Este o construcţie care se propune a se dezvolta pe 3 nivele. Acest transfer este însoţit de un număr de operaţii (control pasageri şi bagaje, control de siguranţă, sanitar, de paşapoarte) care diferă după destinaţia sau provenienţa pasagerilor şi tipul traficului.

Pentru fluxul sosiri se va urmări rezolvarea următoarelor cerinţe funcţionale:

- Separarea fluxurilor de procesare a pasagerilor pentru sosiri internaţionale şi interne – în vederea operării simultane;
- Asigurarea spaţiilor necesare pentru organele de control: poliţia de frontieră, sănătate, spaţii care trebuie să fie prezente în terminal pentru verificarea pasagerilor;
- Spaţii pentru verificarea pasagerilor la tranzit şi la sosiri interne;
- Asigurarea spaţiilor necesare pentru personalul de deservire a aerogării noi propuse;
- Asigurarea spaţiilor de servicii oferite pasagerilor, spaţii comerciale, grupuri sanitare cu posibilitatea desfăşurării unui spaţiu pentru mama şi copilul, birou informaţii turistice, schimb valutar, agenţii de închiriere maşini şi chemare taxi, telefoane, cărucioare de bagaje;
- Asigurarea spaţiilor tehnice necesare pentru buna funcţionare a aerogării şi crearea condiţiilor optime pentru confortul pasagerilor şi a celor care-şi desfăşoară activitatea aici.

Zona propusă pentru sosiri va avea următoarele grupări de încăperi, în funcţie de destinaţia acestora pentru a corespunde cerinţelor funcţionale enumerate mai sus:

- Zonele de acces (în aerogară şi dinspre pistă);
- Hol pentru public cu zona de aşteptare;
- Holul pentru controlul documentelor de călătorie şi înaintea intrării în ţară;
- Spaţii comerciale şi alimentaţie publică;
- Grupuri sanitare (grupuri sanitare şi pentru persoane cu dizabilităţi locomotorii, spaţii pentru mama şi copilul);
- Camere tehnice pentru tablouri electrice, telefonie, televiziune cu circuit închis, curenţi slabi, hidrofor etc.;
- Scări de acces şi lifturi pentru public (inclusiv pentru deplasarea persoanelor cu handicap locomotor) între parter şi etaj, în plus sunt prevăzute scări pentru persoanlul aeroportului pentru accesul între parter şi etaj.

Pentru fluxul de plecări, din punct de vedere funcţional s-au urmărit rezolvarea următoarelor cerinţe:

- Separarea fluxurilor de procesare a pasagerilor pentru plecări internaţionale şi interne – în vederea operării simultane;
- Asigurarea spaţiilor necesare pentru organele de control: poliţia de frontieră, sănătate, spaţii care trebuie să fie prezente în aerogară pentru verificarea pasagerilor;
- Asigurarea spaţiilor necesare pentru personalul de deservire a aerogării propuse, pentru fluxul plecări;
- Asigurarea spaţiilor de servicii oferite pasagerilor, spaţii comerciale, grupuri sanitare, (pe sexe şi pentru persoanele cu mobilitate redusă) spaţiu pentru mama şi copilul, birou informaţii, schimb valutar, agenţii companii aeriene, cărucioare de bagaje;
- Asigurarea spaţiilor tehnice necesare pentru buna funcţionare a zonei plecări şi crearea condiţiilor optime pentru confortul pasagerilor şi a celor care-şi desfăşoară activitatea aici.

Zona propusă pentru plecări va avea următoarele grupări de încăperi, în funcţie de destinaţia acestora pentru a corespunde cerinţelor funcţionale enumerate mai sus:

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

Instalaţii de ventilare şi climatizare

Pentru realizarea microclimatului interior atât în timpul verii, cât şi iarna, holurile vor fi deservite de agregate de aer condiţionat cu recuperare având funcţionare independentă pentru fiecare spaţiu. Aceste centrale vor asigura totodată şi aerul proaspăt necesar din punct de vedere fiziologic. Celelalte spaţii vor fi climatizate cu ajutorul ventiloconvectoarelor, aerul primar fiind preparat de centrale de tratare a aerului special prevăzute în acest scop. Camerele cu destinaţie tehnologică se vor climatiza cu aparate de climatizare profesionale în detenţă directă. Pentru grupurile sanitare se vor realiza instalaţii de ventilare mecanică ce vor asigura evacuare a mirosurilor şi a umidităţii.

Instalaţii sanitare şi instalaţii de combatere a incendiilor

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

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

Din instalaţia de apă rece se alimentează şi instalaţia de preparare a apei calde menajere.

Instalaţii interioare de canalizare menajeră
Canalizarea apelor uzate de la grupurile sanitare se va face prin conducte de legătură, coloane şi colectoare orizontale din tuburi de polipropilenă ignifugată.

Instalaţia 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 distribuţie vor fi prevăzute cu circuite disponibile de rezervă minim 20% din numărul circuitelor active.

Se vor prevedea *instalaţii interioare de stingere incendii cu hidranţi interiori şi cu sprinklere*
Timpul teoretic de acţionare a instalaţiei de hidranţi interiori este de 60 de minute.
În clădirea aerogării se va prevedea o instalaţie automată de stingere cu sprinklere, ce va fi realizată în sistem apă-apă. Instalaţia automată de sprinklere va fi controlată prin intermediul unor aparate (supape) de control şi 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 şi va avea acces dinspre exterior.

Spaţiile administrative

- Spaţii destinate birourilor angajaţilor aeroportului;
- Sala de şedinţe;
- Sală destinată şedinţelor operative sau comitetelor de urgenţă în conformitate cu legislaţia existenta;
- Spaţii destinate birourilor companiilor care vor opera pe aeroport (minimum 10 spaţii cu această destinaţie).

Spaţii comerciale

- Cel puţin câte un bar şi un restaurant în zona publică de plecări;
- Spaţii cu destinaţia rent a car;
- Spaţii pentru ziare şi cărţi;
- Spaţii pentru schimb valutar, suveniruri, etc.

Spaţii tehnice

- Spaţii cu destinaţii tehnice: electrice, termice, apa, supraveghere, etc.

Turn de control

Amplasarea acestui obiectiv pe teren va ţine cont de accesul facil al autospecialelor în caz de intervenţie, de vizibilitatea controlorilor de trafic aerian şi de planul de obstacolare.
Turnul de control va trebui dimensionat pentru a cuprinde şi serviciul PNA/CNS şi serviciul meteorologic de aeroport.

Remiză pompieri şi utilaje aeroportuare

Construcţia destinată remizei pompieri şi garajul destinat autovehiculelor speciale precum şi anexa cu spaţiile tehnice şi administrative care le deservesc va fi alcătuită din două corpuri. Corpul principal va asigura gararea a trei autovehicule pentru pompieri şi patru autovehicule speciale destinate serviciilor de administraţie specifice funcţiunii aeroportuare.

Clădire energetică

Funcţiunea clădirii: construcţie industrială cu flux tehnologic – anexa pentru instalaţii (centrala termică şi uzină electrică).

Uzina electrică

Din punct de vedere funcţional va fi împărţită în două: zona de joasă tensiune şi zona de medie tensiune.

Centrala termică

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

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

Accesul la centrala termică se face din exterior.

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

Pardoseala va fi protejată antiscânteie cu răşini epoxidice aplicate pe un strat de beton sclivisit.

În situaţia în care se va lua în consideraţie şi utilizarea energiilor regenerabile utilizându-se pompe de căldura sau panouri solare se va avea în vedere utilizarea acestora la: Terminalul de pasageri şi Turnul de control.

În funcţie de destinaţie încălzirea spaţiilor se va realiza cu radiatoare de tip panou sau cu ventiloconvectoare.

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

Apa răcită va fi produsă cu ajutorul chillerelor.

Atât centrala termică, cât şi instalaţia 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 şi potabilă)

Pentru necesităţile Aeroportului sunt necesare:

1. Rezervor apa incendiu dimensionat în conformitate cu reglementările în vigoare. Rezervorul va fi o construcţie îngropată în teren prevăzut cu staţie de pompare şi hidrofor.
2. Rezervor de apă 100.000 metri cubi + camera de vane, pompe.
3. Cabina puţ forat.

Staţie epurare monobloc

Staţia va fi compusă din:

1. Cheson din beton armat cu diametrul interior de 3,00 m şi înălţimea de 7,0 m
2. Platforma din beton armat pentru amplasarea staţiei
3. Bazin de omogenizare
4. Bazin dezinfecţie

Parcare auto şi drum de incintă

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

Drum perimetral

Se va amenaja un drum perimetral, lăţime de 3,5 ml asfaltat, destinat lucrărilor de intervenţii şi întreţinere.

Reţele incinta (alimentare cu apă, hidranţi exteriori, iluminat, alimentare cu energie electrică, transformator curent - TC)

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

Cabina control acces

Dimensionarea acestora trebuie să aibă în vedere posibilitatea controlării angajaţilor aeroportului şi/sau ai companiilor care au acces în perimetrul aeroportuar dar şi a echipamentele care intră în zonă (în cadrul acestor zone se vor verifica produsele de catering, materialele şi 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 - Suprafeţe aeroport terminal pasageri

Suprafeţe nete în m²						
Zona terminal	**Internaţional**	**Intern/ domestic**	**General**	**Total**	**Nivel**	**Observaţii**
PLECĂRI	**2881**	**1410**	**450**	**4741**		
Hol plecări	600	300	0	900	3	
Puncte check-in electronic	80	0	0	80	3	Servesc internaţional şi domestic
Contoare check-in+Centuri+Zona de coadă	380	190	0	570	3	10 internaţional, 5 domestic

Suprafeţe nete în m^2						
Zona terminal	**Internaţional**	**Intern/ domestic**	**General**	**Total**	**Nivel**	**Observaţii**
Control de securitate	216	108	0	324	2	2 poziţii internaţional, 2 poziţii pentru domestic, 2 camere căutare
Poziţii de control a paşapoartelor	24	0	0	24	2	4 poziţii
Zona de coadă a control a paşapoartelor	72	0	0	72	2	
Sală aşteptare porţi/gates	360	288	0	648	2	300 locuri internaţional, 200 locuri domestic
Unităţi de control porţi	36	36	0	72	2	2 unităţi internaţional, 2 unităţi domestic
Bar/Restaurant/Café post-securitate	360	120	0	380	2	100 locuri internaţional, 50 locuri domestic
Sală aşteptare linii aeriene VIP	72	54	0	126	2	Ptr utilizarea liniilor aeriene
Sală aşteptare VIP autorităţi	225	72	0	297	2	Ptr utilizare autorităţi
Magazine şi stand-uri duty free	216	72	0	288	2	Fără duty free ptr zboruri domestice, doar magazine de presă şi cadouri
Spaţiu public pentru alimentare	0	0	288	288	3	Opţiuni de stat pe scaune sau în picioare
Spaţiu deschis pentru închirieri	0	0	144	144	3	Chiriaşi
Informaţii public	0	0	18	18	3	Atât pentru international cât şi 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 poziţii internaţional
Zona de coadă control paşapoarte	216	0	0	216	1	
Poziţii control paşapoarte	48	0	0	48	1	8 poziţii
Poziţii control paşapoarte secundar	18	0	0	18	1	2 poziţii cerute
Zona de aşteptare control secundar	42	0	0	42	1	
Recuperare bagaje	1500	1200	0	2700	1	Internaţional 2

Suprafeţe nete în m^2						
Zona terminal	**Internaţional**	**Intern/ domestic**	**General**	**Total**	**Nivel**	**Observaţii**
						dispozitive 60 m, domestic 2 dispozitive 48 m
Depozit cărucioare în aria recuperare bagaje	30	30	0	60	1	
Verificare clienţi	300	120	0	420	1	8 poziţii 60 mp/poziţie ptr inspecţia 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
Recepţie şi hol aşteptare	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 spaţii pentru 10 companii aeriene
Suport check-in	0	0	60	60	3	3 m^2 per poziţie
Agenţii de turism	0	0	36	36	2	Spaţiu pentru 6 oficii de turism
Birouri client şi depozitare	0	0	72	72	1	
Birouri operaţionale clienţi	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 şi găsite	0	0	36	36	1	
ZONE SERVICII	2160	1080	3165	6405		
Handling bagaje şi carusele	1920	960	0	2880	1	2 carusele ptr international, 1 ptr domestic
Rampă suport	0	0	875	875	1	
Zona întreţinere	0	0	140	140	1	
Camere electrice şi mecanice	0	0	1700	1700	1	
Camere spălare	240	120	120	480	Toate	
Gunoi şi reciclare	0	0	90	90	1	
Facilităţi angajaţi	0	0	120	120	2	
Depozit autoritate aeroport	0	0	120	120	2	
ALTE ZONE ÎNCHIRIATE	0	0	548	548		
Zone poliţie şi reţinere	0	0	27	27	1	
Plan de securitate şi urgenţă	0	0	27	27	1	

Suprafeţe nete în m^2						
Zona terminal	**Internaţional**	**Intern/ domestic**	**General**	**Total**	**Nivel**	**Observaţii**
Stand-uri de închiriat şi 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 şi autobuz	0	0	12	12	1	La bandă
TOTAL GENERAL NET	**8003**	**4238**	**4545**	**17334**		
CONSIDERAŢII SUPRAFAŢĂ BRUTĂ				**ADAOS**		
Impact structural				**1040**		6% din suprafaţa netă
Circulaţie verticală				**1040**		6% din suprafaţa netă
Circulaţie laterală				**5200**		30 din suprafaţa netă
TOTAL GENERAL BRUT				**24614**		

Astfel, pe nivele avem următoarele suprafeţe:

- Primul nivel – Sosiri şi Handling bagaje – 16073 m^2;
- Al doilea nivel – Plecări şi săli de aşteptare – 4665 m^2;
- Al treilea nivel – Check in Plecări – 3877 m^2,

în total **24.614 m^2**.

Platforma staţionare aeronave va fi concepută pentru minim 4 poziţii având capacitatea de a suporta aeronave de dimensiuni mari şi va fi conectată cu terminalul prin punţi de platformă. Adăugarea de punţi poate fi etapizată în funcţie de creşterea traficului cu o primă fază a suprafeţei platformei de circulaţie înspre şi de la aeronavă.

Suplimentar vor prevăzute în această fază iniţială de dezvoltare a aeroporului două poziţii pentru zboruri interne cu aeronave mai mici, o poziţie cargo şi o poziţie de degivrare.

Aeroportul Alexeni este conceput pentru un număr total de mişcări aeronave de 6.000 pentru primul an cu o creştere graduală până la 15.000 în al 19-lea an de operare şi 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 creştere 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 şi sala pentru aviaţie generală vor fi localizate într-o clădire combinată pentru a reduce costurile construcţiei şi utilizarea terenului pentru întregul complex aeroportuar.

Extinderea clădirii pentru cargo, a spaţiilor pentru facilităţile de întreţinere aeronave şi depozitul de carburant apar ca şi elemente potenţiale de extindere ulterioară.

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

I.2.1.3 Managementul aeroportuar

Operaţionalizarea Aeroportului de importanţă 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 îşi 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 directa coordonare a Ministerului Transporturilor, Infrastructurii şi Comunicaţiilor (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 transportulrile de marfă și bagaje prin aeroporturi;
- serviciile de control antiteroriste – care garantează desfășurarea zborurilor în condiții de securitate;
- poliția transporturi – 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 capacităţilor și abilităților. Concesionarul va asigura personalul care să deservească noul aeroport. Activităţile care vizează dezvoltarea personalului se vor realiza în concordanță cu legile în vigoare și vor fi organizate şi susţinute de AACR (Autoritatea Aeronautică Civilă Română) sau de cei autorizați de aceasta să desfăşoare acest tip de activităţi.

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 aeronvelor 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 avionaele 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;
- vehicole 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 instalaţii, echipamente şi utilaje moderne, capabile să satisfacă cerinţele de trafic aerian în condiţii de siguranţă şi securitate. În ceea ce priveşte măsurille de securitate aeroportuară cele mai importante sunt:

- garduri perimetrale 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 di dotat cu echipamente de ultimă generație pentru detecțiea 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 materialeor 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 aceste se pot realiza printr-un management modern și de calitate.

După ce aeroportul va deveni operaţional se va asigra posibilitatea generării de venituri “no aviation” din: chirii din spaţii comerciale – Duty Free, Duty Pay, retail, alimentaţie 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 şi continuu cu comunitatea companiilor aeriene potenţiale de a opera pe viitorul aeroport de la Alexeni, cu autorităţile locale şi centrale.

I.2.2 Centru de instruire sintetică pentru piloţi - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320

O altă componentă/obiectiv de investiţii a Proiectului de dezvoltare regională Alexeni, **opţională pentru ofertanţii la procedura de atribuire a contractului de concesiune** o reprezintă acest centru de instruire care va crea infrastructura necesară formării și pregătirii piloților. Odată contruit, 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. Afişajele 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 in vederea obținerii compatibilității cu mai multe tipuri de avioane, făcând referire la puntea de comandă. Ultima generație de simulatoare au în componenţa 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^o x 43^o;
- 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 manşe 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 manşe;
- 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 echlibru manșă;
- Comutator amortizor de giraţie;
- 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 principala 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 şi design, atât pentru efectuarea sarcinilor procedurale, cât şi pentru cele operaţionale, specific cerinţelor de instruire la sol şi în aer.

În cadrul centrului de instruire se va putea asigura pregătirea de specialitate, specializarea şi perfecţionarea personalului pentru prestarea activităţilor aeronautice civile. Centrul de instruire va fi destinat derulării cursurilor şi programelor de pregătire, instruire şi perfecţionare, teoretice şi practice, de zbor, atât pentru piloţii particulari, cât şi pentru piloţii comerciali. Instruirea piloţilor se va realiza după standardele de pregătire a zborurilor FAA.

Proiectul centrului de instruire sintetică include construcţia clădirii aferente amplasării simulatorului de zbor şi a centrului de instruire cu toate spaţiile 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 spaţii pentru birouri şi toate utilităţile aferente (spaţii tehnice pentru tablouri electrice, telefonie, televiziune cu circuit închis, curenţi slabi etc., grupuri sanitare, instalaţii sanitare, instalaţii interioare de canalizare menajeră).

Pentru componenta ce vizează centrul de instruire sintetică pentru piloţi dotat cu simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320 sunt necesare studii premergătoare construcţiei şi obţinere de avize, lucrări de construcţii a clădirii P+2E, cu toate spaţiile conexe, racordarea la uilităţi, instalaţii de alimentare cu apă şi canalizare dotarea cu echipamente, simulator.

I.2.3 Hangar de mentenanţă 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, **opţională pentru ofertanţii 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 mentenanţă de nivel complex pentru aeronave trebuie să fie aprobată EASA Part 145 – RCAA/EASA şi FAA şi să ofere servicii de inspecţie, reparaţii, întreţinere, înlocuire, rectificare de defecte, upgrading şi 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 desfăşoare următoarele activităţi:

- Realizarea facilitaţilor necesare activităţilor de mentenanţă aeronave şi de pregătire profesională;
- Executarea activităţilor de mentenanţă de nivel complex, concomitent la aeronavele de tip A320;

- Desfăşurarea în condiţii optime a activităţilor de instruire a personalului tehnico-ingineresc cu atribuţii pe linie de mentenanţă aeronave.

Hangarul va dispune de toate utilităţile specifice activităţilor de mentenanţă aeronave şi va fi prevăzut atât cu căi de acces ale aeronavelor cât şi cu o platformă de mentenanţă amplasată în faţa hangarului.

Terenul pe care se va realiza obiectivul propus poate fi acelaşi cu cel pe care se află situat hangarul al fostului Aerodrom Alexeni sau pe alt spaţiu aferent bunurilor concesionate, funcţie de decizia Concesionarului asupra construcţiei. Construirea hangarului pe amplasamentul fostului hangar va asigura accesul pentru racordarea la utilităţi: gaz metan, energie electrică şi apă potabilă, precum şi la alte facilităţi necesare: canalizare şi drumuri de acces.

Se propun următoarele obiecte de investiţie pentru hangar mentenanţă de nivel complex pentru aeronave:
Obiectul 1 – Clădire hangar mentenanţă de nivel complex pentru aeronave;
Obiectul 2 – Platformă betonată (inclusiv marcaj, balizaj, evacuare ape pluviale);
Obiectul 3 – Post transformare (inclusiv construcţie de protecţie);
Obiectul 4 – Grup electrogen;
Obiectul 5 – Rezervor apă şi staţie de pompare PSI;
Obiectul 6 – Puţ forat;
Obiectul 7 – Reţele canalizare;
Obiectul 8 – Centrală termică (inclusiv gospodărie combustibil);
Dotări – Mobilier.

Caracteristici constructive şi structurale
Obiect 1: Clădire Hangar mentenanţă de nivel complex pentru aeronave
Construcția va fi încadrată în categoria de importanţă (conf. HG 766/1997) - B (deosebită), clasa de importanţă (conf. P 100-1/2013) – IT;
Gradul de rezistenţă 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 particularităţile constructive ale hangarului, la nivel orientativ, acestea urmând a fi stabilite definitiv în urma realizării proiectului tehnic al contrucţiei, sarcina Concesionarului.
Construcția va avea forma unui patrulater regulat cu dimensiunile maximale 71,30 x 47,20 m, având suprafaţa construită Sc = 3.370 mp şi suprafaţa desfăşurată Sd = 6.090 mp. Traveea este de 11,0 m şi deschiderea de 70,0 m. Înălţimea maximă a construcţiei: + 19,50 m.

Regimul de construcţie al clădirii va fi P+2E.

La parterul construcției se vor prevedea:
1. Hala hangar: Su = 1.860 mp;

2. Atelier întreţinere aeronave Su = 420 mp ce va cuprinde: 5 încăperi de lucru destinate atelierelor reparaţii avionică, 5 încăperi de lucru destinate atelierelor avionică, fabricaţie conducte, sudură argon şi 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 ţintă, depozit materiale tehnice de aviaţie, sală asamblare avioane ţintă cu un depozit.

La etajul 1 va fi prevăzută o zonă administrativă cu suprafaţa de 850 mp ce va include birouri, spaţii tehnice, spaţii arhivă, spaţii pentru vestiare şi grupuri sanitare.

La etajul 2 va fi prevăzută o zonă administrativă cu suprafaţa de 850 mp ce va include: simulator întreţinere, 4 birouri pentru proiectare, personal conducere, 4 birouri instruire, birou expertiză tehnică, sală de curs, spaţii pentru vestiare şi grupuri sanitare.

Structura de rezistenţă a hangarului va cuprinde:
- fundaţii tip reţea de grinzi din beton, fundaţii izolate din beton armat pentru stâlpi de beton metalici;
- suprastructură monovolum, mixtă, cu stâlpi din beton armat/beton armat şi metalici şi acoperiş realizat dintr-o reţea tridimensională metalică rezemată pe contur;
- suprastructura zonei - anexe tehnice (P+2E): structura metalică cu planşee din tablă profilată şi suprabetonare pentru suportul pardoselilor.

Închiderile perimetrale vor fi realizate din panouri termoizolante tristrat, formate din două foi de tablă şi nucleu din vată minerală, clasa de combustibilitate CO (A I).
Sistemul de acoperiş va fi de tip şarpantă 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 acoperiş. Colectarea şi scurgerea apelor pluviale de pe acoperiş se va face printr-un sistem de tubulatură plasat în interiorul hangarului, pe lateralele stâlpilor de susţinere.

Pe structura tavanului se vor monta: becuri pentru iluminatul artificial, senzorii sistemului de avertizare incendii, subansamble pentru instalaţia de încălzire şi ventilaţie.

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

<u>Uşile</u>

- Uşile 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 uşă pietonală şi vor avea acţionare atât electrică cât şi manuală;
- Uşile vor fi pline, antiefracţie;
- Uşile de evacuare - pline, antiefracţie, prevăzute cu dispozitive de autoînchidere şi bară antipanică;
- Ferestrele exterioare vor fi din tâmplărie de aluminiu şi geam termoizolant;
- Tâmplăria interioară va fi din aluminiu sau rezistentă la foc.

Poziţionarea uşilor şi cotarea lor în structura hangarului se va face în corelare cu poziţionarea bolţurilor în pardoseală:

-Cota exterioară a lungimii de 76 m poate fi depăşită cu maxim 4%;

-Cota exterioară a lăţimii de 56 m poate fi depăşită cu maxim 8%;

-Înălţimea exterioară maxim admisă este de 24,5 m.

Finisaje interioare

-Pardoseli: beton elicopterizat cu cuarţ, antistatic, antiderapant (hală hangar ateliere); gresie porţelanată antiderapantă (grupuri sanitare şi circulaţii); parchet stratificat (birouri).

- Pereţi: zugrăveli lavabile; placaje faianţă (grupurile sanitare).
- Plafoane: zugrăveli lavabile; plafoane din panouri prefabricate modulate din fibră minerală pe structură metalică.

Instalaţii electrice

Alimentarea cu energie electrică se va realiza din reţeaua 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) şi va fi realizat monobloc. Transformatorul va avea puterea de 1000 KVA. Instalaţia electrică va fi realizată în sistem de distribuţie radial.

Sunt prevăzute:

- Instalaţiile electrice de iluminat şi prize;
- Instalaţiile electrice de forţă şi comandă;
- Instalaţia de protecţie şi împământare;
- Sistem de detecţiei semnalizare la incendiu.

Instalaţii sanitare

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

Vor fi prevăzute:

- Instalaţia interioară de distribuţie a apei reci/calde;
- Instalaţia de combatere a incendiilor, care cuprinde: instalaţia de hidranţI exteriori, instalaţia de hidranţi interiori, instalaţia de stingere cu spumă, gospodăria de apă pentru combaterea incendiilor;
- Instalaţia de canalizare care cuprinde: reţea de canalizare menajeră, instalaţie de canalizare pluvială terase şi acoperişuri, instalaţie de canalizare pluvială drumuri şi platforme.

Instalaţii termice

Imobilul va respecta cerinţa de izolare termică, conform normativ C107/l-2005, respectiv coeficientul de izolare termică efectiv realizat este mai mic decât coeficientul de izolare termică normat, G<Gn. Sunt prevăzute:

- Instalaţia de încălzire/răcire cu ventiloconvectoare;
- Sistemul de introducere aer proaspăt;
- Sistemul de evacuare noxe din grupurile sanitare;
- Sistemul de ventilare de avarie a hangarului;
- Instalaţia de desfumare;
- Centrala termică - sistemul de producere agent termic apă caldă 80/60° C;
- Centrala frigorifică;
- Instalaţia 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 şi piese speciale aferente: clapeţi pentru reglarea şi 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 suprafaţă de mişcare betonată pentru rulajul şi staţionarea aeronavelor, a cărei suprafaţa 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 şi staţie de pompare PSI

Pentru asigurarea necesarului de apă pentru incendiu şi pentru consumul menajer, se vor executa două construcţii cuplate, rezervor îngropat şi staţia 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
- Înălţimea la atic: 3,0 m.
- Suprafaţa construită: 167 mp, suprafaţa desfăşurată: 224 mp iar volumul: cca. 500 mc.

Caracteristici constructive ale rezervorului de apă și stației de pompare:

- Construcţia va fi din beton armat şi protejată cu izolaţie hidrofugă în zona subterană şi zidărie de cărămida în zona supraterană;

- Învelitoarea tip terasă necirculabilă se va realiza cu termoizolaţie din polistiren extrudat şi hidroizolaţie din două membrane lipite la rece, de 3 respectiv 4 mm grosime, cu protecţie din granule de ardezie de culoare alb sau gri pe un strat de beton de pantă;
- Tâmplăria exterioară şi interioară va fi din aluminiu cu geam termoizolator;
- Scara de acces în staţia de pompe va fi metalică;
- Pardoselile prevăzute vor fi din gresie;
- Finisajele interioare la pereţi şi tavane sunt cu vopsitorii lavabile;
- Finisajele exterioare vor fi executate din tencuieli tristrat cu polistiren.

În construcţia îngropată vor fi prevăzute staţia de pompe şi rezervorul de apă de incendiu, iar în construcţia suprateranăva fi prevăzută staţia de hidrofor pentru apă potabilă.

Obiect 6 - Puţ forat

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

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

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

Obiect 7 – Reţele canalizare

Reţeaua de canalizare menajeră va fi de tip gravitaţional. Racordarea instalaţiilor interioare la reţeaua de canalizare ape uzate menajere nou proiectată se va realiza prin intermediul căminelor de racord.

Obiect 8 - Centrală termică

Această funcţiune 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 suprafaţă de aprox. 45,00 mp.

Centrala va avea în componenţa sa 2 cazane cu funcţionare cu combustibil lichid, cu arzător mixt, având o capacitate de 750 KW fiecare.

Circulaţia apei către consumatori va fi asigurată de pompe duble, în linie, cu turaţie variabilă. Pompele ce alimentează ventiloconvectoarele şi AHU vor fi duble, echipate cu convertizor de frecvenţă, iar pompa de radiatoare va fi simplă, cu convertizor de frecvenţă.

Instalaţia va fi prevăzută cu robinete de închidere, cu armături de golire şi aerisire, precum şi cu termometre şi manometre, în punctele indicate în planuri şi, după caz, în alte puncte, în funcţie de geometria traseului de ţevi de la faţa 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 funcţionarea centralei termice timp de 14 zile în condiţiile 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.

<u>Dotări - Mobilier</u>

Fiecare încăpere va fi dotată cu bancuri de lucru şi/sau mobilier (birouri, scaune dulapuri depozitare) în funcţie de specificul activităţii desfăşurate.
Conform reglementărilor, tipurile de activități certificate în cadrul hangarului vor fi lucrari 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 mentenanţă se vor realiza reparaţii structural diversificate, reparaţii complexe şi operaţiuni de mentenanţă. Între operaţiile de mentenanţă (reparaţii, întreţinere) care se vor putea efectua amintim: frezarea chimică, tratamente de suprafaţă, vopsirea, tratamente termice, testări mecanice, verificări metalografice, duritate, pirometrie, compozite, sudură, strunjire prin control numeric.

Echipamente

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

Acreditări

Funcţionarea centrului de mentenanţă va fi acreditată de către:

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

Pentru buna funcţionare, este necesar ca în cadrul centrului de mentenanţă să se prevadă un *laborator de încercări* ale cărui caracteristici şi funcţionalităţi sunt prezentate în cele ce urmează:
Capabilităţi laborator
1. Analize chimice
    - Analiza compozitie bai galvanice;
    - Analiza ape reziduale;
    - Analiza ape demineralizate;
    - Analiza produselor petroliere albe şi a uleiurilor minerale;
    - Determinări pentru vopsele şi emailuri.
2. Încercări mecanice
    - Determinări prin conductivitate;
    - Prin duritate, determină rezistenţa la rupere;
    - NDT vizual.
3. Control metalografic
4. Defectoscopie - control nedistructiv

- NDT prin curenţi turbionari;
- NDT cu ultrasunete - defectoscopie şi măsurare grosime material;
- NDT cu lichide penetrante;
- NDT cu particule magnetice;
- NDT cu radiaţii penetrante;
- NDT prin termografie cu radiaţii infraroşii;

5. Etalonari mijloace de masurare
   - Mijloace de măsurare lungimi
   - Mijloace de măsurare pentru timp/frecvenţă
   - Mijloace de măsurare pentru amplitudinea acceleraţiei şi vibraţiei
   - Mijloace de măsurare mărimi mecanice
   - Mijloace de măsurare mărimi termice

6. Încercări de compatibilitate electromagnetică
   - Măsurarea nivelului perturbaţiilor emise prin conductie la bonele de alimentare (curent continuu şi curent alternativ monofazat) în banda de frecvenţă 10KHz - 10MHz, Metoda CE 102.
   - Determinarea susceptibilităţii la impulsuri injectate în cabluri, cu semnal de test 5A şi durata minima 30 nsec, Metoda CS 115.
   - Măsurarea nivelului câmpului magnetic radiat la distanţa de 7cm, în banda de frecventa 30Hz - 100KHz, Metoda RE101.
   - Măsurarea perturbaţiilor de joasă frecvenţă emise prin conductie în firele de alimentare, în banda de frecvenţă 30Hz - 10KHz, Metoda CE101.
   - Verificarea susceptibilităţii la semnale injectate în cabluri, în banda de frecvenţă 10KHz - 200 MHz, Metoda CS114.
   - Verificarea susceptibilităţii la semnale de joasă frecvenţă injectate în cabluri, în banda de frecvenţă 30 Hz - 150 KHz, Metoda CS101.
   - Măsurarea campului electric radiat, în banda de frecvenţă 10KHz - 18 GHz, Metoda RE102;
   - Verificarea susceptibilităţii la câmp magnedic radiat, în banda de frecvenţă 30 Hz - 100 KHz, Metoda RS101.
   - Verificarea susceptibilităţii la câmp electric radiat, în banda de frecvenţă 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 funcţiona şi **centrul de pregătire profesională tehnico-ingineresc pentru personalul ingineresc şi mecanic** implicat în activitatea de mentenanţă 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:

Funcţionarea centrului de pregătire va permite eliberarea de licenţe de întreţinere a aeronavelor.
În prezent, în Regulamentul (CE) nr. 2042/2003, anexa III (partea 66), prerogativele asociate fiecărei categorii de licenţe de întreţinere a aeronavelor sunt descrise după cum urmează:

- licenţă de întreţinere a aeronavelor de categoria A îl autorizează pe titularul său să elibereze certificate de dare în exploatare după operaţiuni de întreţinere de linie minore, programate şi remedieri ale unor defecte simple, în limitele sarcinilor menţionate în mod expres în aprobare. Prerogativele de certificare se limitează la acele lucrări pe care titularul licenţei le-a efectuat personal într-o întreprindere conformă cu dispoziţiile părţii 145.

- licenţă de întreţinere a aeronavelor de categoria B1 îi permite titularului său să elibereze certificate de dare în exploatare după operaţiuni de întreţinere, inclusiv asupra structurii aeronavelor, grupurilor motopropulsoare şi asupra sistemelor mecanice şi electrice. Înlocuirea unor unităţi ce pot fi înlocuite ale sistemelor electronice de bord, care necesită doar teste simple pentru a dovedi buna stare de funcţionare, este de asemenea inclusă în prerogativele sale. Categoria B1 include în mod automat sub-categoria A corespunzătoare.

- licenţă de întreţinere a aeronavelor de categoria B2 îi permite titularului său să elibereze certificate de dare în exploatare după operaţiuni de întreţinere efectuate asupra sistemelor electronice de bord şi asupra celor electrice.

- licenţă de întreţinere a aeronavelor de categoria C îi permite titularului său să elibereze certificate de dare în exploatare după operaţiuni de întreţinere de bază pentru aeronave. Prerogativele se aplică aeronavei în integralitatea sa, în cazul unei întreprinderi conforme cu dispoziţiile părţii 145.

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

Mai mult, cu excepţia dispoziţiilor 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 organizaţie cu

atribuţii de instruire în domeniul întreţinerii autorizată corespunzător în conformitate cu cerinţele părţii 147.

În plus, în conformitate cu regulamentul şi AMC existente, calificarea de tip autorizată în cadrul categoriilor B1 şi B2 include elemente teoretice şi practice care trebuie să îndeplinească cerinţele 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 cerinţelor de instruire practică. Instruirea practică trebuie să cuprindă o perioadă de patru luni pentru solicitanţii care nu au experienţă practică înregistrată recent pentru aeronavele cu structură şi sisteme comparabile, inclusiv motoarele, dar aceasta poate fi redusă la un minim de două săptămâni pentru solicitanţii care deţin o astfel de experienţă anterioară.

Centrul de instruire tehnico-inginerească din cadrul centrului de mentenanţă va asigura necesităţile de instruire a operatorilor NDT de nivel 1 si 2 pentru metodele si procesele de inspectie nedistructiva 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 radiaţii penetrante (RT)
- Examinare cu ultrasunete (UT)
- Examinare prin curenţi turbionari (ET)
- Examinare cu lichide penetrante (PT)
- Examinare cu particule magnetice (MT)
- Examinarea prin termografie cu radiaţii infraroşii (IRT)

În cadrul centrului se va putea realiza instruirea şi pe următoarele metode de inspecţie:

- Determinarea caracteristicilor de material – duritate. (CM(D))
- Determinarea caracteristicilor de material - conductivitate electrică (aparate cu citire directă). (CM(C))
- Verificarea grosimilor de material şi 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 şi umane aliniate la cerinţele specifice din aviaţie (personal cu studii şi specializări în metode NDT), sală de curs, spaţii de inspecţie în laboratoarele NDT autorizate, de piese de instruire şi piese-test, specifice fiecărei metode NDT, pe care cursanţii vor putea experimenta şi să fie evaluaţi în metoda respective, de aparatură şi mijloace tehnice, instalaţii, utilităţi.
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, obţinere de avize, lucrări construcţie hangar, platformă betonată, post transformare, grup electrogen, rezervor apă şi staţie de pompare PSI, puţ forat, realizarea reţelelor de canalizare, dotarea cu centrală termcă, cu dotări utilaje şi mobilier.

I.2.4 Durata estimativă de realizare a Proiectului de dezvoltare regională Alexeni

Principalele etape necesare dezvoltării proiectului investiţional de la Alexeni constau în:

1. Realizare studiului geotehnic și a studiului topometric, a Studiului de determinare a capacităţii portante a pistei
2. Depunerea cererii pentru certificatul de urbanism
3. Obţinerea certificatului de urbanism
4. Realizarea planului de urbanism zonal
5. Elaborarea proiectului – faza DTAC (Documentaţia Tehnică pentru Autorizaţia 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. Obţinerea avizelor cerute prin certificatul de urbanism (furnizori de utilităţi, apărare civilă, mediu, prevenirea şi stingerea incendiilor – PSI, Inspectoratul de Stat în Construcţii).
8. Elaborarea proiectului – faza PT + DE
9. Verificarea tehnică a proiectului
10. Depunerea autorizaţiei pentru autorizaţia de construire
11. Lucrări de demolare cu transportul molozului la gropi ecologice
12. Începerea lucrărilor
13. Execuţia construcţiei
14. Recepţia finală

Durata estimativă de realizare a Proiectului de dezvoltare regională Alexeni a fost apreciată în cadrul studiului de oportunitate pentru concesionarea bunurilor şi include parcurgerea tuturor etapelor până la operaţionalizarea obiectivelor de investiţii propuse. Duratele prezentate în tabelele următoare sunt estimative. În cadrul ofertei depuse, Ofertantul va prezenta propriul grafic fizic de realizare a investiţiei, luând în considerare toate etapele care trebuie parcurse în dezvoltarea proiectului.

Tabel 13 - Termene estimative dezvoltare Aeroport de importanţă regională Alexeni

Etape - activităţi	Termene - durate
1. Realizare studiului geotehnic și a studiului topometric, a Studiului de determinare a capacităţii portante a pistei **2. Depunerea cererii pentru certificatul de urbanism** **3. Obţinerea certificatului de urbanism** **4. Realizarea planului de urbanism zonal** **5. Elaborarea proiectului – faza DTAC (Documentaţia Tehnică pentru Autorizaţia 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 - activităţi	Termene - durate
economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice)	
7. Obţinerea avizelor cerute prin certificatul de urbanism (furnizori de utilităţi, apărare civilă, mediu, prevenirea şi stingerea incendiilor – PSI, Inspectoratul de Stat în Construcţii). 8. Elaborarea proiectului – faza PT + DE 9. Verificarea tehnică a proiectului 10. Depunerea autorizaţiei pentru autorizaţia de construire	9 luni
11. Lucrări de demolare cu transportul molozului la gropi ecologice	3 luni
12. Începerea lucrărilor 13. Execuţia proiectului 14. Recepţia finală	4 ani

În cadrul proiectului investiţional, atât centrul de instruire sintetică pentru piloţi - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320 cât şi hangarul de mentenanţă de nivel complex pentru aeronave şi crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc pot fi abordate ca un proiect unitar investiţional a cărui execuţie 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 acelaşi timp. Aceste două obiective/componente investiţionale sunt opţionale.

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

Etape - activităţi	Termene - durate
1. Realizare studiului geotehnic și a studiului topometric 2. Depunerea cererii pentru certificatul de urbanism 3. Obţinerea certificatului de urbanism 4. Realizarea planului de urbanism zonal 5. Elaborarea proiectului – faza DTAC (Documentaţia Tehnică pentru Autorizaţia 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)	9 luni
7. Obţinerea avizelor cerute prin certificatul de urbanism (furnizori de utilităţi, apărare civilă, mediu, prevenirea şi stingerea incendiilor – PSI, Inspectoratul de Stat în Construcţii). 8. Elaborarea proiectului – faza PT + DE 9. Verificarea tehnică a proiectului 10. Depunerea autorizaţiei pentru autorizaţia de construire	9 luni

12.	**Începerea lucrărilor**	**2 ani**
13.	**Execuţia proiectului**	
14.	**Recepţia finală**	

I.3 Condiţiile de exploatare a concesiunii şi obiectivele de ordin economic, financiar, social şi de mediu urmărite de către concedent privind exploatarea eficace a bunurilor ce fac obiectul concesiunii

I.3.1 Condiţiile de exploatare a concesiunii

Bunurile proprieatate publică de la Alexeni se vor concesiona în vederea realizării **Proiectului de dezvoltare regională Alexeni** constând în construcţie şi operaţionalizarea următoarelor obiective de investiţie/componente:

Aeroport care să funcţioneze ca aeroport comercial pentru pasageri având facilitate pentru transport de marfă (cargo) şi operaţiuni de aviaţie generală şi de afaceri; aeroportul va fi destinat curselor low-cost şi opţional

- Centru de instruire sintetică pentru piloţi - 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 şi permanentă a bunurilor concesionate conform destinaţiei lor specificată prin contractul de concesiune. Schimbarea destinaţiei bunurilor duce la pierderea concesiunii.

Este interzisă subconcesionarea în totalitate sau în parte a bunurilor concesionate, precum şi constituirea de garanţii asupra acestora.

Concesionarul are obligaţia de a dezvolta componentele Proiectului de dezvoltare regională Alexeni, pentru care îi revine obligaţia de a obţine toate aprobările, avizele şi autorizaţiile necesare realizării investiţiilor şi desfăşurării activităţilor, în conformitate cu prevederile legale. Finanţarea obiectivului de investiţii Proiect de dezvoltare regională Alexeni astfel este sarcina exclusivă a concesionarului.

Concesionarul are obligaţia de a executa lucrările necesare funcționării componentelor Proiectului de dezvoltare regională Alexeni pe cheltuiala proprie.

Concesionarul are dreptul de a folosi şi de a culege fructele, respectiv productele bunurilor care fac obiectul concesiunii, potrivit naturii bunurilor şi obiectivelor stabilite de Consiliul Judeţean Ialomiţa în calitate de Concedent al bunurilor.

Concesionarul va suporta cheltuielile necesare proiectării, construirii, exploatării şi întreţinerii componentelor obiectivului de investiţii 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 şi îndeplinirea următoarelor cerinţe:

- Obţinerea tuturor autorizaţiilor, avizelor şi reglementărilor cerute de lege pentru realizarea componentelor proiectului de dezvoltare regională Alexeni pe cheltuiala proprie;
- Construcţia, dotarea, amenajarea şi operaţionalizarea aeroportului comercial pentru pasageri cu facilitate de transport marfă (cargo) şi operaţiuni de aviaţie generală şi de afaceri;
- Desfăşurarea activităţilor aeroportuare pe aeroportul devenit funcţional;
- Construcţia, dotarea, amenajarea şi asigurarea funcţionării centrului de instruire sintetică pentru piloţi - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320, dacă este cazul;
- Construcţia, dotarea, amenajarea şi asigurarea funcţionării hangarului de mentenanţă de nivel complex pentru aeronave şi a centrului de pregătire tehnico-ingineresc, dacă este cazul;
- Securitatea lucrărilor efectuate şi protecţia mediului pe perioada construcţiei componentelor proiectului investiţional.

Desfăşurarea activităţilor specifice pentru exploatarea bunurilor concesionate trebuie să asigure:

- Construcţia, dotarea, amenajarea şi operaţionalizarea componentelor proiectului de dezvoltare regională Alexeni în interesul concesionarului şi a comunităţii locale;
- Protejarea domeniului public a Consiliului Judeţean Ialomiţa şi punerea în valoare a acestuia;
- Protecţia şi conservarea mediului natural şi construit în conformitate cu reglementările legale în vigoare;
- Protecţia sănătăţii şi 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 obligaţia asigurării personalului care va fi implicat în dezvoltarea obiectivelor investiţionale şi în funcţionarea 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 necorespunătoare (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 prudenţa şi diligenţa unui bun proprietar, conform obiectivelor concedentului, fară a diminua în orice mod potenţialul şi valoarea socio-economică a bunurilor oferite în concesiune.

Concesionarul va plăti toate taxele, spezele si alte comisioane aferente concesiunii bunurilor pe întreaga durata a contractului de concesiune.

Concesionarul va depune toate diligenţele necesare asigurării în bune condiţii a funcţionării aeroportului, odată ce acesta va fi operaţional, precum şi a celorlalte componente ale proiectului de dezvoltarea regională Alexeni, dacă decide asupra şi realizării acestora.

Concesionarul are obligaţia de a executa lucrările de construire în termenul stabilit prin autorizaţia de construire pentru obiectivele de investiţii ale Proiectului de dezvoltare regională Alexeni.

Concesionarul este obligat să asigure condiţiile de siguranţă în exploatare ale obiectivelor investiţiei.

Concesionarul are obligaţia întreţinerii bunurilor rezultate în urma investiţiilor impuse prin prezentul caiet de sarcini, pe întreaga perioadă a derulării contractului de concesiune (lucrări de întreţinere, curăţenie, deszăpezire etc).

Concesionarul este obligat ca pe durata exploatării bunurilor ce fac obiectul concesiunii şi realizării investiţiilor să respecte condiţiile privind protecţia muncii.

Concedentul are dreptul să inspecteze bunurile concesionate, verificând respectarea obligaţiilor asumate de concesionar conform ofertei depuse de acesta, precum şi modul în care este satisfăcut interesul public.

Concedentul are dreptul să verifice stadiul de realizare a investiţiilor, verificând respectarea obligaţiilor asumate de concesionar.

I.3.2 Obiectivele de ordin economic, financiar, social şi 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 şi a celorlalte obiective de investiţie propuse va influenţa pozitiv întreaga zonă deservită şi va conduce la:

- Creşterea numărului de locuri de muncă;
- Atragerea de captal străin;
- Crearea unei infrastructuri de transport ce va favoriza dezvoltarea economică a întregii zone deservite: industrie, agricultura, turism, servicii etc.;
- Obţinerea de venituri suplimentare la bugetul local prin colectare de taxe şi impozite;
- Crearea pe măsura creşterii traficului de pasageri din clasa turiştilor, a condiţiilor 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 strânsă legatură 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 funcţie de cargo este oportună în condiţiile în care Aeroportul Henri Coandă este supraîncărcat datorită cererilor existente de servicii. De asemenea, cu excepţia Aeroportului Henri Coandă nu există un alt aeroport de marfă în România care ar putea asigura un volum mare de servicii de acest gen. Creşterea 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 cotată mai slab decât alte zone de dezvoltare ale ţării. Existenţa în centrul regiunii dar nefăcând parte din aceasta a capitalei ţării, Bucureşti, parte componentă a Regiunii Bucureşti-Ilfov, constituie prin infrastructura socială şi instituţională existentă şi prin aeroportul internaţional Henri Coandă, un real avantaj.

Reabilitarea economică a bunurilor de la Alexeni, care acum sunt abandonate şi se deteriorează în mod progresiv, este un avantaj incontestabil pentru zonă şi pentru ţara noastră.

Prin acest proiect se vizează promovarea unui transport durabil, în condiţii de siguranţă şi eficienţă, atât pentru persoane cât şi pentru mărfuri, la nivel de servicii la standardele europene. Dezvoltarea aeroportului creează premisele creşterea gradului de accesibilitate în zonă, îndeosebi pentru că majoritatea zborurilor internaţionale se efectuează din Bucureşti.

Prin dezvoltarea acestui proiect se creează o poartă aeriană nouă şi vitală pentru regiune. Persoanele care călătoresc pentru afaceri sau turism, companiile aeriene de transport de marfă şi călători precum şi agenţiile de turism se vor baza pe serviciile asigurate de acest aeroport, contribuind în acest fel la extinderea dezvoltării regionale şi naţionale precum şi al relaţiilor internaţionale. Dezvoltarea va fi posibilă datorită participării investitorilor şi corporaţiilor, va crea mari oportunităţi economice şi de afaceri, care se vor iniţia în timpul implementării proiectului şi vor evolua în pas cu creşterea volumului operaţiunilor noului aeroport, a centrului de instruire şi a hangarului de mentenanţă.

Realizarea unui aeroport la Alexeni cu funcţie de cargo este oportună în condiţiile în care Aeroportul Henri Coandă este supraîncărcat datorită cererilor existente de servicii. De asemenea, cu excepţia Aeroportului Otopeni nu există un alt aeroport de marfă în România care ar putea asigura un volum

mare de servicii de acest gen. Creşterea volumului de mărfuri transportate constituie un argument puternic pentru deschiderea unui aeroport în Alexeni.

Centrul de instruire şi hangarul de mentenanţă vor crea oportunităţi deosebite pentru aviaţie şi aeronautică, generând la rândul lor venituri pentru regiune.

Financiar

Realizarea Aeroportului de importanţă regională Alexeni reprezintă cea mai bună opţiune pentru realizarea de venituri mari şi anume prin activităţi comerciale (închiriere pentru spaţii 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 masoarain raport cu fluxurile de ieșire. Acestea sunt legate de:

- costurile de investiții, costurile de operare;
- rambursarea împrumuturilor și dobânzile plătite;
- impozite;
- alte plăti (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 îşi au baza la aeroport şi pentru avioane care nu îşi au baza la aeroport)
- Taxe de parcare pentru avioane (pentru avioane care îşi au baza la aeroport şi pentru avioane care nu îşi 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 funcţionarea 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 gunoise 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 cat 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 investiţiei

În continuare, sunt prezentate pe capitole de activităţi şi lucrări **costurile estimative implicate de proiectul investiţional propus** pentru valorificarea bunurilor de la Alexeni care se intenţionează a se concesiona, astfel cum au fost evaluate în cadrul studiului de oportunitate pentru concesionarea bunurilor de fezabilitate asupra obiectivelor deja menţionate. Indicatorii economico-financiari ai proiectului rezultaţi în urma elaborării studiului de fezabilitate vor conduce la o evaluare mai adecvată a acestui proiect investiţional.

Tabel 15 - Volume de studii şi construcţii preliminare şi costuri estimative

Nr. crt.	Volume de activităţi şi construcţii preliminare	Cost estimativ - lei
I	**Costuri de design, proiect, asistenţă tehnică, managementul construcţiei şi amenajarea teritoriului**	
1	Arhitectural	5.443.391,50
2	Civil	2.957.918,40

Nr. crt.	Volume de activităţi şi construcţii preliminare	Cost estimativ - lei
3	Structural	2,957.918,40
4	Studiu mecanic şi electric +IT	3.286.576,00
5	Peisagistică	246.493,20
6	SF, Proiect Tehnic, Documentaţia tehnică (D.T.A.C.), Avize şi acorduri, Certificat de Urbanism, Plan Urbanistic Zonal (P.U.Z), Asistenţă tehnică, Studiu geotehnic, Studiu topometric, Studiu determinat capacitate portantă pistă, Verificare Tehnică Proiect, Managementul construcţiei	42.725.488,00
7	Expertiza terenului şi protecţia ariei	1.027.055,00
8	Studii de mediu	575.150,80
	Cost total design arhitectural şi ingineresc + managementul construcţiei	**59.219.991,30**
II	**Reabilitare şi construcţie suprafaţă aeronautică**	
	Lucrări de demolare	2.875.754,00
1	Recuperarea sistemului de canalizare/drenare şi prelungire canalizare/drenare	20.541.100,00
2	Recuperarea pistei 2,5 km	57.515.080,00
3	3.1 Pregătirea şi curăţarea suprafeţei	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 şi bretele	19.896.109,46
5	Platforma	32.865.760,00
6	Drum perimetral, împrejmuire incintă şi sistem de supraveghere video	45.190.420,00
7	**Cost total reabilitare şi construcţie suprafaţă aeronautică**	**269.265.063,46**
III	**Sisteme şi 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 mentenanţă a aeroportului	61.623.300,00
11	**Cost total sisteme aeronautice**	**90.380.840,00**
IV	**Construcţie clădiri aeroport**	
	Clădire terminal pasageri - 24.614 mp x 3000 euro/mp	303.359.181,24
12	Blocul şi turnul de control	41.082.200,00
13	Clădirea cargo - 3200 mp x 1000 euro/mp	13.146.304,00
14	Garaj, depozit şi staţia de pompieri - 2100 mp x 476 euro/mp	4.108.220,00
15	**Cost total clădiri aeroport**	**361.695.905,24**
	TOTAL COSTURI AEROPORT OPERAŢIONAL	**780.561.800,00**
V	**Centru de instruire sintetică pentru piloţi - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320**	

Nr. crt.	Volume de activităţi şi construcţii preliminare	Cost estimativ - lei
	Costuri de design, proiect, asistenţă tehnică, managementul construcţiei şi amenajarea teritoriului , autorizări şi avize de funcţionare	5.219.856,00
	Construcţie 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 mentenanţă de nivel complex pentru aeronave și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc**	
	Costuri de design, proiect, asistenţă tehnică, managementul construcţiei şi amenajarea teritoriului, autorizări şi avize de funcţionare	7.249.800,00
	Construcţie hangar cu centru de pregătire inclus	98.597.280,00
	Dotări şi utilaje	39.148.920,00
	TOTAL COSTURI HANGAR DE MENTENANŢĂ CU CENTRU DE INSTRUIRE	**144.996.000,00**
	TOTAL COSTURI PROIECT AEROPORTUAR ŞI INVESTIŢII CONEXE DE INSTRUIRE ŞI MENTENANŢĂ AERONAUTICĂ	**990.806.000,00**

Ofertantul va prezenta în cadrul ofertei depuse valoarea investiţiilor propuse pentru Proiectul de dezvoltare regională Alexeni valoare ce nu va putea fi sub valoarea prezentată în tabelul anterior pentru cele 3 obiective de investiţii, astfel cum a fost estimată în cadrul studiului de oportunitate pentru concesionarea bunurilor proprietate publică.

Venituri estimate proiect

Estimarea veniturilor aeroportului de importantă 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 obţine din operarea aeroportului se încadrează în două categorii:

- Venituri aviaţie;
- Venituri non-aviaţie.

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

În funcţie de volumul de pasageri, aeroportul va putea genera venituri non aviaţie din: retail, servicii, restaurante şi baruri, magazine, parcare şi acces pasageri.

Este necesară raportarea corectă a veniturilor din fiecare categorie de activităţi, atât pentru reflectarea corectă a indicatorilor obţinuţi pe fiecare categorie principală de activităţi cât şi pentru comparabilitatea cu indicatorii medii din industrie şi cei realizaţi de aeroporturi similare ca trafic.

Veniturile estimate pentru aerportul Alexeni se bazează pe următoarele elemente:

- Costurile anuale de operare (întreţinere, investiţii, salarii angajaţi, servicii);
- Costuri de închiriere, redevenţă;
- Toate sursele de venit constând în taxe aeroport pasageri, operare staţii carburant, servicii de catering, servicii de alimentaţie, închiriere spaţii comerciale, taxe de aterizare, taxe parcare aeronave, servicii aeronave, operaţii cargo, taxe pentru aviaţia private, taxe parcare publică.

În cadrul studiului de fezabilitate trebuie să fie luate în considerare existenţa unui număr de utilităţi şi 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 şi a scenei, precum şi curăţarea acestora, întreţinere aeronautică, întreţinerea marcajului pistei şi a platformei, controlul păsărilor, întreţinerea clădirilor, resurse ale departamentului de pompieri şi întreţinerea acestuia, securitatea aeroportului.

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

Venitul brut/an estimat va include venituri obţinute din:

1. Taxa pasager
2. Taxa de aterizare
    - Aeronave de pasageri
    - Aeronave cargo
    - Aviaţie generală
3. Taxe de handling
    - Aeronave de pasageri
    - Aeronave cargo
    - Aviaţie generală
4. Venituri comerciale
    - Spaţii terminal
    - Centru cargo
    - Transport terestru şi 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. Aviaţie 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. Aviaţie generală	1.889.781,20
4	Venituri comerciale	
	4.1. Spaţii terminal	2.918.044,50
	4.2. Centru cargo	161.187,22
	4.3. Transport terestru şi parcări auto	18.881.137,46
	TOTAL	**200.122.826,72**

Cheltuieli operaţionale anuale ale aeroportului vor include cheltuieli cu:

1. Salarii
    - Salarii management aeroport
    - Angajaţi
    - Taxe management şi îmbarcare
2. Subcontractanţi
    - Securitate, curăţenie, medical, facilităţi, asigurări
    - Produse staţionare

3. Alte costuri
    - Întreţinerea clădirilor
    - Întreţinerea pistei şi a drumurilor
    - Produse degivrare
    - Utilităţi
    - Menţinerea autorizării AACR

În continuare sunt prezentate valorile estimative pentru cheltuielile operaţionale ale aeroportul propus ca şi obiectiv de investiţie pentru Alexeni.

Tabel 17 - Cheltuieli operaţionale anuale aeroport

Nr. crt.	Cheltuieli operaţionale aeroport	Valoare - lei
1	Salarii	
	1.1. Salarii management aeroport	4.724.936,32

Nr. crt.	Cheltuieli operaţionale aeroport	Valoare - lei
	1.2. Salarii angajaţi	4.393.378,80
	1.3. Taxe management şi îmbarcare	396.805,72
2	Subcontractanţi	
	2.1. Securitate, curăţenie, medical, facilităţi, asigurări	12.387.491,60
	2.2. Produse staţionare	459.154,00
3	Alte costuri	
	3.1. Întreţinerea clădirilor	1.449.960,00
	3.2. Întreţinerea pistei şi a drumurilor	4.591.540,00
	3.3. Produse degivrare	4.591.540,00
	3.4. Utilităţi	3.479.904,00
	Menţinerea autorizării AACR	241.660,00
	TOTAL	**36.716.370,44**

Deprecierea este considerată la valoarea de **18.859.146,00 lei**.

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

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

Costurile şi veniturile previzionate pe durata de viaţă 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 şi 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 evoluţia de pasageri din ultimii ani şi ritmul de creştere al acestora la nivelul ţării noastre. Prognoza de trafic aerian prezentată în cadrul Master Plan-ul General de Transport al României (ediţia septembrie 2014) evidenţiază o creştere 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 creştere înregistrat în ultimii 6 ani, există toate şansele ca valoarea de 30.000.000 pasageri prognozată în Master Plan să fie depăşită.

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

La evaluarea consumului de **utilităţi de bază** (electricitate, apă, canalizare şi gunoi) s-au luat în considerare cifre standard cu consultarea costurilor de existenţă din România pentru spaţii industriale şi rezidenţiale. 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 mişcări aeronave de 6.000 pentru primul an cu o creştere graduală până la 15.000 în al 19-lea an de operare şi 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 creştere 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 operaţionalizarea aeroportului în maxim 6 ani după încheierea contractului de concesiune bunuri, în urma realizării tuturor etapelor aferente investiţiei. Se face o distincţie între durata concesiunii şi durata de prognoză a activităţii aeroportuare, în sensul că anul 1 de operare al aeroportului reprezintă anul 5 al contractului de concesionare.

Pentru a asigura pobilitatea de recuperare a investiţiei, trebuie prevăzut un număr de 49 de ani pentru concesionare, cu posibilitatea de a prelungi acest termen prin legi speciale, funcţie de durata de recuperare a investiţiei pentru concesionar, durată care s-ar putea prelungi cu circa jumătate din perioada iniţială a concesionării.

În Catalogul mijloace fixe 2019 şi durate normale de funcţionare, clasificarea mijloacelor fixe utilizate in economie şi 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 staţionare pentru avioane şi autovehicule, construcţii aeroportuare, durata de amortizare este cuprinsă între 32 – 48 de ani.

Ţinând cont de faptul că pentru implementarea proiectului investiţional de la Alexeni vor fi necesari circa 4 ani, se propune ca durata iniţială 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 investiţie pentru concesionar cu cel puţin jumătate din durata iniţială, ceea ce va conduce la o durată totală a concesiunii de 73 de ani.

Tabel 18 - Estimarea traficului de pasageri, traficului de marfă şi 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 mişcări 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. Redevenţa 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 şi 6000 tone marfă, în situaţia 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 potenţialul de recuperare a investiţiei în aeroport.

Analiza financiară a proiectului de investiţie Aeroport Alexeni s-a realizat pe baza veniturilor, cheltuielilor şi 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 obţine o valoare a ratei interne de rentabilitate de -98%. În anul 10, corespunzător creşterii veniturilor la 24.500.457 lei se obţine un IRR de -19%, în anul 20 la un venit net per an de 47.244.530 lei se obţine 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 investiţiei, după care IRR înregistrează valori pozitive, ajungând în anul 25 la 1% şi 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 investiţiei din perspectiva unui investitor. O suplimentare a acestei perioade cu o perioadă egală cu jumătatea perioadei de concesionare, aşadar cu 24 de ani, ceea de conduce în final la o perioadă totală de concesionare de 73 de ani ar face proiectul atractiv din punct de vedere al profitului obţinut de investitor.

Pentru Centrul de instruire sintetică pentru piloţi - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320 o estimare a veniturilor obţinute precum şi a cheltuielilor se poate realiza adecvat în urma unui studiu de fezabilitate. Baza veniturilor o constituie taxele de instruire percepute pentru obţinerea licenţelor de piloţi particulari şi comerciali şi din cursuri de pregătire, instruire şi perfecţionare a piloţilor. Cheltuielile includ cheltuielile cu salariile (personal de management, personal administrativ, instructori, cheltuielilele cu securitatea, cu curăţenia, cu utilităţile, cu asigurările, cu întreţinerea clădirilor şi echipamentelor etc.)

Pentru estimarea veniturilor posibile şi a cheltuielilor hangarului de mentenanţă de nivel complex pentru aeronave şi crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc sunt de luat în analiză tarifele pentru serviciile de reparaţii, intreţinere, mentenanţă a aeronavelor, tarifele percepute pentru autorizări pentru procese speciale, tarifele pentru instruirea inginerilor şi mecanicilor. Şi în acest caz, pentru estimări cât mai exacte sunt necesare studii de fundamentare şi fezabilitate.
Proiecţiile estimative utilizate au avut în vedere piaţa naţională şi internaţională pentru furnizorii de astfel de servicii şi taxele aplicate în domeniu.

Mai jos sunt prezentate cu titlu exemplificativ, alăturat de costul investiţiei, veniturile care se pot obţine din funcţionarea acestora.

Tabel 21 - Indicatori financiari Centru de instruire sintetică dotat cu simulator pentru Airbus A320 şi Hangar de mentenanţă de nivel complex şi crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc.

	Investiţie - lei	Venituri brute anuale - lei	Cheltuieli anuale - lei	Depreciere - lei	Venit net actualizat - lei
Centru de instruire sintetică pentru piloţi - 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 mentenanţă de nivel complex pentru aeronave şi 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 investiţionale, după primul an de punere în funcţiune, după etapele de proiectare şi construcţia 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 investiţiei 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 şi bugetul consolidat într-o zonă caracterizată printr-o dezvoltare economică mai redusă în raport cu alte zone din ţară.

Realizarea proiectului de dezvoltare va reprezenta un important factor pentru dezvoltarea economico-socială a regiunii şi pentru creşterea investiţiilor în zonă. Fiind un proiect de amploare, acesta va asigura noi locuri de muncă atât pe perioada construcţiei aeroportului cât şi ulterior prin operarea noului aeroport. Se estimeaza ca prin realizarea constructiei aeroportului si operarea acestuia, se va înregistra

un impact pozitiv asupra judeţului Ialomiţa şi a judeţelor limitrofe, ca urmare a creării de noi locuri de muncă.

Concesiunea bunurilor pentru dezvoltarea proiectului investiţional care să includă realizarea unui aeroport de importanţă regională, va avea concret, ca şi efecte asupra locuitorilor din judeţul Ialomiţa şi din Regiunea Sud-Muntenia:

- Creşterea mobilităţii, cu efecte asupra gradului de coeziune teritorială, economică şi socială;
- Crearea de noi locuri de muncă;
- Creşterea nivelului de trai ca urmare a efectului de multiplicare a investiţiilor.

Prin dezvoltarea proiectului se va asigura un acces facil al tuturor potențialilor clienți ai serviciilor aeroportului, se vor asigura locuri de parcare. Se va practică 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 şi a centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc se vor crea premisele specializării şi perfecţionării profesionale într-un domeniu complex cum este transportul aerian şi activităţile conexe. Prin aceste centre se va crea o plus valoare în ce priveşte investiţia în resursa umană.

Aeroportul de la Alexeni va constitui interfaţa unui mijloc de transport accesibil oricui ca dotare de infrastructură de transport. Beneficiarii noului aeroport vor fi cei care călătoresc în interes de serviciu şi tranzitează în mod regulat acest nod, călătorii care vizitează în scop turistic zona de sud-est a Europei, cei care pleacă spre alte destinaţii turistice globale. Totodata, tranzitul sau transportul de mărfuri va include printre beneficiari firme.

Mediu

În vederea asigurării protejării mediului, Aeroportul Alexeni va urmări:

- Respectarea reglementărilor europene şi internaţionale cu privire la protejarea mediului înconjurător şi anticiparea cerinţelor viitorului;
- Prevenirea şi limitarea impactului de mediu al traficului aerian şi al activităţilor aeroportuare prin:
    - Evaluarea şi monitorizarea nivelului de zgomot şi adoptarea unor măsuri pentru reducerea poluării fonice
    - Minimizarea emisiei de poluanţi la nivelul aerului, al apei şi al solului
    - Reducerea consumului de energie şi de alte resurse natural
    - Prevenirea riscurilor legate de substanţele periculoase (lichid degivrant, combustibil aeronave, uleiuri etc.) pentru mediu
    - Gestionarea adecvată a deşeurilor
- Implementarea politicilor de mediu la toate nivelurile prin:
    - Comunicarea informaţiilor privind rezultatele obţinute prin aplicarea măsurilor de protecţie a mediului înconjurător;
    - Implicarea şi motivarea angajaţilor pentru ca aceştia să fie conştienţi de impactul activităţilor desfăşurate asupra mediului înconjurător şi să se implice în protejarea acestuia.
- Menţinerea unui dialog continuu cu autorităţile competente şi cetăţenii prin:

- Schimbul de informaţii
- 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 îmbunătăţi experienţa aeroportuară, calitatea mediului interior, cât şi pentru a reduce amprenta de carbon şi necesarul de energie utilizată pentru funcţionarea instalaţiilor 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 investiţii 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 şi pe răspunderea sa, bunurile proprietate publică ce fac obiectul concesiunii, potrivit obiectivelor stabilite de concedent şi însuşite de concesionar, care are dreptul de a folosi şi de a culege fructele şi productele bunurilor ce fac obiectul concesiunii, potrivit naturii bunului şi scopului stabilit de părţi 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 şi 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 dispoziţie juridică asupra bunurilor concesionate.

Concesionarul i se va permite să dobândească în proprietatea sa fructele precum şi, în limitele prevăzute de lege productele bunurilor concesionate, ceea ce semnifică exercitarea de către concesionar a unui drept de dispoziţie materială asupra bunurilor.

Titularul dreptului de concesiune poate efectua orice acte materiale sau juridice necesare asigurării exploatării bunurilor concesionate. Cu toate acestea, sub sancţiunea nulităţii absolute, concesionarul nu poate înstrăina şi 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 aparţin acestuia şi vor fi utilizate de acesta pe durata contractului de concesiune în vederea obiectivului de investiţii Proiect de dezvoltare regională Alexeni şi care rămân proprietatea concesionarului după încetarea contractului de concesiune. Acestea vor fi menţionate în cadrul contractului de concesiune

II.2 Obligațiile privind protecţia mediului, stabilite conform legislației în vigoare

Evaluarea efectelor pe care Proiectul de dezvoltare regională Alexeni ar urma să îl aibă asupra populaţiei, apei, aerului, solului, florei şi faunei, peisajului, patrimoniului istoric şi cultural naţional va trebui realizată în cadrul unui raport la studiul de evaluare a impactului asupra mediului pentru obiectivele de investiţii propuse.

Toate obligaţiile privind protecţia mediului, stabilite conform legislaţiei in vigoare pe parcursul derulării contractului de concesionare, în faza desfăşurării activităţilor propuse cad în sarcina concesionarului, motiv pentru care acesta va obţine pe cheltuiala sa avize, acorduri si autorizaţii de funcţionare pe care are obligaţia să le respecte.

Nerespectarea acestora atrage după sine sancţionarea si/sau aplicarea de către factorii interesaţi de amenzi contravenţionale.

Pentru diminuarea la minimum a impactului realizării construcţiei noului aeroport asupra mediului, se va asigura impermeabilizarea platformelor organizării de şantier şi amenajarea unui sistem de colectare a apelor pluviale şi uzate din cadrul şantierului. De asemenea, stocarea carburanţilor, uleiurilor şi materiilor prime care intră în procesul de fabricare a materialelor de construcţii (astfalt, beton) este necesar a se face în rezervoare etanşe. Pentru evitarea producerii de accidente este recomandat a se stabili accesul vehiculelor la combustibil şi la instalaţiile de producere a mixturiii asfaltice sau betonului după un flux prestabilit. Deşeurile provenite din scurgerile accidentale de pe platforma organizării de şantier pot fi colectate şi deversate într-un separator de grăsimi.

Apele uzate menajere, tehnologice şi apele pluviale rezultate de pe amplasamentul organizării de şantier vor fi colectate în fose septice care vor fi vidanjate şi transportate apoi la reţeaua de canalizare.

Sursele de poluare pentru flora şi fauna specifice perioadei de construcţie sunt emisiile de poluanţi şi zgomotul generat de traficul de şantier. Amplasarea construcţiilor şi funcţionarea ulterioară a obiectivului se va face cu aplicarea legislaţiei în vigoare privind protecţia factorilor de mediu. Nu se vor desfăşura activităţi în zonă care să polueze aerul, apa şi solul.

Operaţionalizarea aeroportului va conduce la creşterea 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 hărţi de zgomot iar ulterior planuri acţiune pentru combaterea acestuia.

Odată cu operaţionalizarea aeroportului şi a hangarului de mentenanţă se vor genera o serie de deșeuri (deșeuri periculose-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 freatice 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 vegetaţiei.

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 lucrarile de construire nu se vor executa în imediata vecinătate a râului Ialomiţa, se consideră că perioada de execuție nu va avea un impact direct asupra calității apelor acestui râu.

Principalele surse potenţiale de poluare a apelor de suprafaţa şi 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 priveşte 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 deservesc 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 priveşte solul, sursele de poluare sunt reprezentate în timpul construcţiei 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 şi faunei pe timpul construcţiei 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 protecţia mediului care vor trebui luate pe durata execuţiei lucrărilor la proiect amintim:

- Etanşeizarea atentă a tuturor rezervoarelor de stocare a combustibililor şi carburanţilor;
- Depozitarea în spaţii închise a oricărui material sensibil la acţiunea apei, utilizat în timpul execuţiei construcţiilor ;
- Preluarea de către staţia de epurare a apei a apelor uzate din zonă crescând în acest fel gradul de protecţie a mediului;
- Folosirea oricăror substanţe toxice în procesul de construcţie se va face doar după obţinerea aprobărilor necesare, funcţie de caracteristicile acestora, inclusiv măsurile de depozitare;
- Depozitarea substanţelor inflamabile sau explozive se va face cu respectarea strictă a normelor legale specifice;
- Manipularea combustibililor se va face astfel încât să se evite scăpările şi împrăştierea acestora pe sol;
- Manipularea materialelor, a pământului şi a altor substanţe folosite astfel încât să se evite dizolvarea şi antrenarea lor de către apele de precipitaţii;
- Înlocuirea foselor utilizate în mod obişnuit 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 obţinerea aprobărilor din partea organelor abilitate;
- Pe toată durata lucrărilor de epuismente se va evita antrenarea si descărcarea particulelor solide;
- Adoptarea de măsuri pentru evitarea eroziunii hidraulice a suprafeţelor excavate sau a depozitelor temporare de pământ şi a materialelor solubile sau antrenabile de curenţii de apă;
- Elaborarea unui plan de management de mediu care va include soluţii operative pentru intervenţia în cazul unor scurgeri accidentale semnificative de compuşi chimici lichizi, antrenabili în subteran sau în corpurile de apă de suprafaţă;
- Colectarea şi descărcarea tuturor deşeurilor lichide conform indicatorilor de calitate ai acestora;
- Pentru prevenirea poluării aerului, lucrările de organizare a şantierului trebuie să fie corect concepute şi executate, cu dotări moderne în baracamente şi instalaţii, care să reducă emisia de noxe în aer, apă si pe sol;
- La ieşirea din excavaţie 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 circulaţiei în perioada de transport,
- Pentru perioada de iarnă, parcurile de utilaje şi mijloace de transport vor fi dotate cu roboţi electrici de pornire, pentru a se evita evacuarea de gaze de eşapament pe timpul unor demarări lungi sau dificile. Asemenea instalaţii se vor prevedea şi la punctele de lucru.
- Utilajele şi mijloacele de transport vor fi verificate periodic în ceea ce priveşte nivelul de monoxid de carbon si concentraţiile de emisii în gazele de eşapament şi vor fi puse în funcţiune numai după remedierea eventualelor defecţiuni.

Toate măsurile de protecţie a mediului şi populaţiei vor trebui evidenţiate 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 aviaţiei sunt cele legate de zgomot şi emisii. Emisiile de CO_2 sunt pe departe cele mai mari dintre toate. Estimările indică faptul că aviaţia produce 2-3% dintre emisiile de CO_2 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 şi exterior, va gestiona judicios resursele naturale şi va promova generarea de energie curată necesară funcţionării terminalelor de pasageri şi mărfuri. Design-ul aeroportului arhitectural se va adapta cerinţelor impuse de evoluţia tehnologică în domeniul aeronauticii. De asemenea, creşterea permanentă a traficului aerian impune programului un grad mare de flexibilitate în ceea ce priveşte structurarea spaţiilor şi posibilitatea de extindere în timp. Proiectul noului aeroport va trebui să găsească modalităţile prin care să ilustreze această flexibilitate impusă de cerinţele moderne.

Proiectul de dezvoltare regional Alexeni se va realiza cu respectarea prevederilor legale la nivel naţional şi european în domeniul protecţiei 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 Convenţia privind aviaţia civilă international, publicată în MO nr. 628 din 13 septembrie 2007
- OMTI nr. 169/11.03.2011 Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii pentru aprobarea Planului naţional de acţiune privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în domeniul aviaţiei 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”, Ediţia 03/2007 Reglementare aeronautică civilă română “Protecția Mediului"
- PIAC-PM-EATU, editia 02/2013 „Emiterea Autorizaţiilor pentru Utilizarea Temporară, pe aeroporturile din România, pentru avioanele civile subsonice cu reacţie, 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 aviaţie menţionată 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 tarifare pentru serviciile de navigație aeriană
- Regulamentul (UE) nr. 525/2013 al Parlamentului European si 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 şi obiectivelor de performanţă în concordanţă cu obiectivele de performanţă la nivelul Uniunii Europene adoptate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 691/2010 şi pregătirea celei de a doua perioade de referinţă privind performanţa, 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 performanţă 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 funcţionarea 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 in 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 Obligativitatea asigurării exploatării în regim de continuitate şi permanenţă

Concesionarul este obligat să asigure exploatarea în regim de continuitate şi permanenţă a bunurilor proprietate publică aferente obiectivului de investiţii proiect de dezvoltare regională Alexeni concesionate pe durata contractului de concesiune.

II.4 Interdicţia subconcesionării bunului concesionat

Este interzisă subconcesionarea în totalitate sau în parte a bunurilor proprietate publică aferente obiectivului de investiţii Proiect de dezvoltare regională Alexeni concesionate. După finalizarea procedurii de licitaţie şi încheierea contractului de concesiune, concesionarul are obligaţia de a exploata în mod direct, pe riscul şi răspunderea sa bunurile proprietate publică aferente obiectivului de investiţii proiect de dezvoltare regională Alexeni ce fac obiectul concesiunii.

II.5 Condiţiile în care concesionarul poate închiria bunul concesionat pe durata concesiunii

Concesionarul are dreptul de a închiria bunurile proprietate publică concesionate, aferente obiectivului de investiţii Proiect de dezvoltare regională Alexeni, cu respectarea prevederilor legale în vigoare şi doar dacă activităţile 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 secţiunea referitoare la estimarea veniturilor obiectivului investiţional – Aeroport de importanţă regională Alexeni, pentru a asigura pobilitatea de recuperare a investiţiei, 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 investiţiei pentru concesionar, durată care s-ar putea prelungi cu circa jumătate din perioada iniţială a concesionării.

Clasificarea mijloacelor fixe utilizate in economie şi duratele normale de functionare ale acestora corespund cu duratele de amortizare în ani, aferente regimului de amortizare linear, în Catalogul mijloace fixe 2019 şi durate normale de funcţionare Astfel, pentru pistele pentru aeroporturi si platforme de staţionare pentru avioane şi autovehicule, construcţii aeroportuare, durata de amortizare este cuprinsă între 32 – 48 de ani.

Luând în considerare că pentru implementarea proiectului investiţional de la Alexeni vor fi necesari circa 6 ani, se propune ca durata iniţială 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 investiţie pentru concesionar cu cel puţin jumătate din durata iniţială, 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, aşa cum o impune O.U.G. 57/2019 privind Codul Administrativ.

II.7 Redevenţa minimă și modul de calcul al acesteia

Valoarea minima a redevenţei anuale stabilite în cadrul studiului de oportunitate este de 4.108.276,51 lei/an fără TVA.

Valoarea de piaţă la momentul concesionării bunurilor proprietate publică de la Alexeni este de 102.706.912,85 lei.

Bunurile (construcţii + teren) de pe amplasamentului fostului Aerodrom Alexeni, aflate în patrimoniul Consiliului Judeţean Ialomiţa au o valuare de inventar la momentul preluării din 2017(valoare rezultată unei evaluări autorizate efectuate în 2014 când bunurile erau în proprietatea statului) dar şi 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, aşa cum reiese şi 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 construcţiilor care au avut anterior funcţiuni speciale (pista şi căile de rulare). Dat fiind nivelul de conservare în zonă, acestea nu au înregistrat deteriorări importante în ultimii ani de la evaluarea anterioară. Potenţialul bunurilor de la Alexeni (şi în primul rând al terenului) pentru dezvoltarea unui proiect investiţional care să conducă la o dezvoltare zonală impune luarea în considerare a unei valori mai mari a bunurilor pentru calculul redevenţei. Potenţialul de utilizare al terenului şi bunurilor care mai pot fi reabilitate pentru dezvoltarea zonei, este elementul esenţial care le conferă o valoare mai mare. Din acest considerent, pentru calculul redevenţei 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 redevenţă ca urmare a concesionării este legea 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcţii actualizată prin Legea 127/2013 privind aprobarea Ordonanţei de urgenţă a Guvernului nr. 121/2011 pentru modificarea şi completarea unor acte normative prevede la:

"*Art. 17.- Limita minimă a preţului concesiunii se stabileşte, după caz, prin hotărârea consiliului judeţean, a Consiliului General al Municipiului Bucureşti sau a consiliului local, astfel încât să asigure recuperarea în **25 de ani** a preţului de vânzare al terenului, în condiţii de piaţă, la care se adaugă costul lucrărilor de infrastructură aferente*."

Ţinând cont de prevederile legislaţiei în vigoare la data întocmirii raportului de evaluare, rezultă ca **taxa de redevenţă anuală** în cazul concesiunii calculată pentru 49 de ani (perioada iniţială a concesionării) este de:

102.706.912,85 lei / 25 ani = **4.108.276,51 lei/an**

Taxa de redevenţă calculată este aferentă atât concesionării terenului liber, cât şi a clădirilor şi construcţiilor existente la data evaluării. Această valoare a taxei de redevenţă reprezintă valoarea minimă pe care trebuie să o plătească concesionarul bunurilor de la Alexeni concedentului Consiliul Judeţean Ialomiţa.

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 (ofertantului 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**. 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 instituţie de credit din România sau din alt stat sau de o societate de asigurări, în condiţiile legii, autorizată să emită asemenea garanţii pe teritoriul Uniunii Europene sau (pentru celelalte societăţi) cotată cel puţin cu ratingul BBB-/Baa3 sau echivalent.

Aceasta va fi irevocabilă şi va prevedea că plata sumei datorate de concesionar se va executa necondiţionat, respectiv la prima cerere a concedentului, pe baza declaraţiei 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 ofertate, urmând a fi prelungită anual şi actualizată cu valoarea de 90% din redevenţa corespunzătoare fiecărui an. Valabilitatea instrumentului de garantare încheiat pentru ultimul an va fi de 14 luni.

Redevenţa pe care concesionarul trebuie să o plătească concedentului, odată ce aeroportul va fi operaţional, după efectuarea lucrărilor de investiţii la obiectivele aferente Proiectului de dezvoltarea regională Alexeni, va reprezenta 6% din totalul veniturilor brute înregistrate de aeroport dar nu mai puţin de valoarea ofertată a redevenţei. Acelaşi procent de 6% din venituri pentru constituirea redevenţei se aplică şi pentru venituri înregistrate din funcţionarea centrului de instruire sintetică pentru piloţi – simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320 şi hangarului de mentenanţă de nivel complex şi crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc, în cazul dezvoltării şi acestor obiective investiţionale de către ofertant.

II.8 Natura și cuantumul garanțiilor solicitate de concedent

Garanţia de participare la licitaţia publică

Garanţia de participare la licitaţia 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 retrage oferta

înainte de desemnarea câstigătorului. Garanţia de participare se restituie, la cererea scrisă a ofertanţilor, în termen de 7 zile de la semnarea contractului de concesiune cu ofertantul declarant câştigător, în baza unei solicitări scrise depuse la sediul Consiliului Judeţean Ialomiţa.

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.

Garanţia de bună execuţie

Concesionarul are obligaţia ca în termen de 60 de zile de la data semnării contractului de concesiune, să constituie garanţia de bună execuţie a contractului, în cuantum de 10% din valoarea anuală a redevenţei ofertate. Suma depusă drept garanţie va fi indexată, începând cu al doilea an contractual, cu indicele de inflaţie anual comunicat de Institutul Naţional de Statistică.

Garanția de bună execuție se constituie printr-un instrument de garantare emis de o instituţie de credit din România sau din alt stat sau de o societate de asigurări, în condiţiile legii, autorizată să emită asemenea garanţii pe teritoriul Uniunii Europene sau (pentru celelalte societăţi) cotată cel puţin 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 Judeţean Ialomiţa şi punerea în valoare a acestuia, precum și protecţia şi conservarea mediului natural şi construit în conformitate cu reglementările legale în vigoare.

Concesionarul este obligat ca pe durata exploatării bunurilor ce fac obiectul concesiunii şi realizării investiţiilor să respecte condiţiile privind protecţia muncii.

Concesionarul este obligat să asigure condiţiile de siguranţă în exploatare ale obiectivelor investiţiei.

Concesionarul se obligă să folosească bunul concesionat cu prudenţa şi diligenţa unui bun proprietar, conform obiectivelor concedentului, fară a diminua în orice mod potenţialul şi valoarea socio-economică a bunurilor oferite în concesiune.

Proiectul de dezvoltare regional Alexeni se va realiza cu respectarea prevederilor legale la nivel naţional şi european în domeniul protecţiei mediului pentru infrastructurilor aeroportuare menţionate la punctul II.2 din prezentul caiet de sarcini şi 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 şi ora din anunţul de licitaţie, riscurile legate de transmiterea ofertei, inclusiv forţa 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 şi ora stabilite în anunțul de participare pentru desfășurarea licitației de concesiune.

III.3 Oferta depusă la o altă adresa 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 şi străine cu participaţie de capital autohton, străin sau mixt, asocieri de persoane juridice române și străine cu participaţie de capital autohton, străin sau mixt, consorții de societăți comerciale şi care îndeplinesc condiţiile de înscriere şi calificare solicitate prin documentaţia de atribuire, având experiență de minim 20 de ani în management aeroportuar şi minim 10 ani în formare de personal personalul aeronautic civil navigant, şi 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 şi sigilate, unul exterior care va conţine documentele prevăzute în instrucțiunile privind modul de elaborare și prezentare a ofertelor şi unul interior care va conţine 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 anunţul de licitaţie şi este confidenţială 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 garanţiei de participare la licitaţie va fi ataşată plicului exterior. Neconstituirea garanției de participare până la data și ora limită de depunere a ofertelor, atrage după sine descalificarea ofertantului. Garanţia de participare se restituie, la cererea scrisă a ofertanţilor, în termen de 7 zile de la semnarea contractului de concesiune cu ofertantul declarant câştigător, în baza unei solicitări scrise depuse la sediul Consiliului Judeţean Ialomiţa. Constituirea garanției de bună execuţie 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 condiţiile iniţiale în termen de 20 de zile de la publicarea unui nou anunţ. 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 câştigător 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, licitaţia se anulează şi se repetă după publicare unui nou anunţ, în aceleaşi condiţii, cu obligativitatea pentru respectivul ofertant de a plăti daune interese, constând din valoarea garanţiei de participare la licitaţie.

IV. Clauze referitoare la încetarea contractului de concesiune de bunuri proprietate publică

Contractului de concesiune a bunurilor proprietate publică aferente obiectivului de investiţii proiect de dezvoltare regională Alexeni încetează în următoarele situaţii:

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 şi prealabile în sarcina acestuia, în caz de dezacord fiind competentă instanţa 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 şi condiţiilor 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 situaţii.

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.

Anexa nr. 4 la H.C.J. nr. 112 / 30.07.2020

Servicii de elaborare a caietului de sarcini, a documentației de atribuire și a draft-ului de contract de concesiune în vederea concesionării bunurilor proprietate publică aferente obiectivului de investiţii proiect de dezvoltare regională Alexeni conform prevederilor Ordonanţei de Urgenţă a Guvernului nr.57/2019 privind Codul Administrativ

Elaborator:
CERTRANS LEVEL SRL

Beneficiar:
CONSILIUL JUDEŢEAN IALOMIŢA

DOCUMENTAȚIA DE ATRIBUIRE

pentru

Concesionarea bunurilor proprietate publică aferente obiectivului de investiţii Proiect de dezvoltare regională Alexeni conform prevederilor Ordonanţei de Urgenţă 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 investiţii proiect de dezvoltare regională Alexeni conform prevederilor Ordonanţei de Urgenţă 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

Secţiunea II – Instrucțiuni privind organizarea și desfășurarea procedurii de concesionare..... 9

Secțiunea III - Caietul de sarcini al Concesionării bunurilor proprietate publică aferente obiectivului de investiţii Proiect de dezvoltare regională Alexeni conform prevederilor Ordonanţei de Urgenţă 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 importanţă regională Alexeni 57

I.2.1.1 Activităţile, studii şi etapele necesare pentru dezvoltarea aeroportului 57

I.2.1.2 Caracteristicile principale ale componentelor Aeroportului de importanţă regională..... 61

I.2.1.3 Managementul aeroportuar 70

I.2.2 Centru de instruire sintetică pentru piloţi - 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 concesiunii85

I.3.1 Condiţiile de exploatare a concesiunii 85

I.3.2 Obiectivele de ordin economic, financiar, social şi 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 Obligativitatea 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 suprafeţelor ce constituie terenul de la Alexeni 114

Figura 3 - Tarla 32, parcela C53, nr. cadastral 247, Tarla 40/1, parcela N182, nr. cadastral 248, Spaţiu construit – neconstruit 114

Figura 4 - Imobile C1-C26, nr. cadastral 250- Spaţiu construit-neconstruit 114

Figura 5 - Tarla 29, parcela 147, nr. cadastral 251, Spaţiu construit – neconstruit 114

Figura 6 - Tarla 32, parcela C53, nr. cadastral 247, Tarla 40/1, parcela N182, nr. cadastral 248, Structura construcţiilor 114

Figura 7 -Imobile C1-C26, nr. cadastral 250, Structura construcţiilor 114

Figura 8 - Tarla 29, parcela 147, nr. cadastral 251, Structura construcţiilor 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 - construcţie Corp administrativ 114

Figura 14 - Imagini imobil C10 - construcţie Sala mese, P+S+M 114

Figura 15 - Imagini imobil C15 - construcţie Dormitor, cu parter 114

Figura 16 - Imagini imobil C14 - construcţie Dormitor, cu parter 114

Figura 17 – Imagini imobil C17 - Bloc şcoală, P+1 114

Tabel 1 - Bunuri Alexeni care nu se încadrează în infrastructura sistemului naţional de apărare 115

Tabel 2 - Categorii de folosinţă imobil cu nr. cadastral 247 115

Tabel 3 - Categorii de folosinţă imobil cu nr. cadastral 248 115

Tabel 4 - Categorii de folosinţă imobil cu nr. cadastral 250 115

Tabel 5 - Categorii de folosinţă imobil cu nr. cadastral 251 115

Tabel 6 - Destinaţie construcţie imobile 115

Tabel 7 - Informatii privind suprafaţa construită în interiorul parcelei N147 115

Tabel 8 - Informatii privind Incinta cu construcţii 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 - Suprafeţe aeroport terminal pasageri 115
Tabel 13 - Termene estimative dezvoltare Aeroport de importanţă regională Alexeni 115
Tabel 14 - Termene estimative dezvoltare Centru sintetic de instruire dotat cu simulator şi Hangar mentenanţă complexă şi centru de pregătire profesională tehnico-ingineresc 115
Tabel 15 - Volume de studii şi construcţii preliminare şi costuri estimative 115
Tabel 16 - Venituri brute estimate anual pentru aeroport 115
Tabel 17 - Cheltuieli operaţionale anuale aeroport 115
Tabel 18 - Estimarea traficului de pasageri, traficului de marfă şi 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 şi Hangar de mentenanţă de nivel complex şi 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. Părţile contractante 128
II. Obiectul contractului de concesiune 129
III. Termenul contractului de concesiune 131
IV. Redevenţa 131
V. Plata redevenţei 132
VI. Documentele contractului 132
VII. Drepturile părţilor 132
VIII. Obligaţiile părţilor 134
IX. Încetarea/rezilierea contractului de concesiune 137
X. Garanţia de bună execuţie 138
XI. Clauze contractuale referitoare la obligaţiile de mediu între Concedent şi Concesionar 139

XII. Declaraţii şi garanţii 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: ……

Secţiunea II – Instrucţiuni privind organizarea şi desfăşurarea procedurii de concesionare

II. 1. Prin Hotărârea Consiliului Judeţean nr. …./…2020 s-a aprobat Studiul de oportunitate, întocmit în temeiul dispoziţiilor Ordonanţei de Urgenţă a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul Administrativ în vederea concesionării bunurilor proprietate publică aferente obiectivului de investiţii 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 licitaţie, cu respectarea prevederilor Ordonanţei de Urgenţă 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 aceloraşi 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) Anunţul de licitaţie se publică în Monitorul Oficial al României, Partea a VI-a, într-un cotidian de circulaţie naţională şi într-unul de circulaţie locală şi pe pagina de internet a Consiliului Judeţean Ialomiţa.

(2) Anunţul de licitaţie 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 şi de a obţine documentaţia 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 Muncipiului 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 totuşi obligaţia de a răspunde la solicitarea de clarificare în măsura în care perioada necesară pentru elaborarea şi 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 şi străine cu participaţie de capital autohton, străin sau mixt, asocieri de persoane juridice române și străine cu participaţie de capital autohton, străin sau mixt, consorții de societăți comerciale şi care îndeplinesc condiţiile de înscriere şi calificare solicitate prin documentaţia de atribuire, **având experiență de minim 20 de ani în management**

aeroportuar şi minim 10 ani în formare de personal personalul aeronautic civil navigant, şi 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 şi 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 şi până la data (inclusiv ora şi minutul) limită stabilită în anunţul de participare şi în documentaţia de licitaţie de concesiune. Ofertele sosite după această dată sau după ora de deschidere menţionată în anunţul de participare şi în documentaţia de licitaţie de concesionare, 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 licitaţie 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 condiţiilor iniţiale (punctele 1)-13), art. 314 din OUG 57/2019 privind Codul Administrativ) **în termen de 20 de zile de la** publicarea unui nou anunţ.

(7) În cazul organizării unei noi licitații (după ce în urma primei publicări a anunţului de licitaţie nu au fost depuse cel puţin 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 funcţioneze ca aeroport comercial pentru pasageri având facilitate pentru transport de marfă (cargo) şi operaţiuni de aviaţie generală şi de afaceri**”, celelate obiective propuse pentru investiție fiind opționale pentru ofertanți respectiv - Centru de instruire sintetică pentru piloţi - 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 şi evaluate de către Comisia de evaluare alcătuită de concedent.
(2) Comisia de evaluare este stabilită prin Hotărâre de Consiliu Judeţean.
(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 concesionării bunurilor, aceștia neavând calitatea de membrii. Aceștia beneficiază de un vot consultativ.
(6) **Comisia de evaluare este formată din 7 membrii şi 3 invitaţi**. Comisia de evaluare îşi exercită atribuţiile în prezenţa tuturor membrilor săi, sub conducerea preşedintelui. Comisia de evaluare va avea următoarea structură:

- **Președinte** - Direcția Achiziții și Patrimoniu
- **Membrii**:
    - secretarul Comisiei, un reprezentant din partea Direcţiilor CJI;
    - un reprezentant din partea Direcţiilor CJI;
    - un reprezentant din partea Direcţiilor CJI;
    - un reprezentant din partea Direcţiilor CJI;
    - un reprezentant din partea Direcţiilor CJI;
    - un reprezentant din partea Direcţiilor CJI.

Membrii Supleanți:

- **Președinte** - un reprezentant din partea Direcţiilor CJI;
- **Membrii**:
    - Secretar al Comisiei, un reprezentant din partea Direcţiilor CJI;

- un reprezentant din partea Direcţiilor CJI;
- un reprezentant din partea Direcţiilor CJI;
- un reprezentant din partea Direcţiilor CJI;
- un reprezentant din partea Direcţiilor CJI;
- un reprezentant din partea Direcţiilor CJI;

(7) Membrii comisiei de evaluare, supleanții și invitații vor da o declaraţie de compatibilitate, confidenţialitate şi imparţialitate înainte de şedinţa 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 obligaţia de a lua toate măsurile necesare pentru a evita situaţiile de natură să determine apariţia unui conflict de interese şi/sau manifestarea concurenţei neloiale.

(2) Nerespectarea principiilor care stau la baza atribuirii contractului de concesiune se sancţionează potrivit dispoziţiilor legale în vigoare.

(3) Persoana care a participat la întocmirea documentaţiei de atribuire are dreptul de a fi ofertant, dar numai în cazul în care implicarea sa în elaborarea documentaţiei de atribuire nu este de natură să defavorizeze concurenţa.

(4) Persoanele care sunt implicate direct în procesul de verificare/evaluare a ofertelor nu au dreptul de a fi ofertant sub sancţiunea excluderii din procedura de atribuire.

(5) Nu au dreptul să fie implicate în procesul de verificare/evaluare a ofertelor următoarele persoane:

- soţ/soţie, rudă sau afin până la gradul al II-lea inclusiv cu ofertantul, persoană fizică;
- soţ/soţie, rudă sau afin până la gradul al II-lea inclusiv cu persoane care fac parte din consiliul de administraţie, organul de conducere ori de supervizare al unuia dintre ofertanţi, persoane juridice, terţi susţinători sau subcontractanţi propuşi;
- persoane care deţin părţi sociale, părţi de interes, acţiuni din capitalul subscris al unuia dintre ofertanţi, terţi susţinători sau subcontractanţi propuşi sau persoane care fac parte din consiliul de administraţie, organul de conducere ori de supervizare al unuia dintre ofertanţi, terţi susţinători sau subcontractanţi propuşi;
- membri în cadrul consiliului de administraţie/organului de conducere sau de supervizare al ofertantului şi/sau acţionari ori asociaţi semnificativi persoane care sunt soţ/soţie, rudă sau afinitate până la gradul al II-lea inclusiv ori care se află în relaţii comerciale cu persoane cu funcţii de decizie în cadrul entităţii contractante.

(6) Nu pot fi nominalizate de către ofertant pentru executarea contractului persoane care sunt soţ/soţie, rudă sau afinitate până la gradul al II-lea inclusiv ori care se află în relaţii comerciale cu persoane cu funcţii de decizie în cadrul entităţii 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 prezenţi la şedinţa de deschidere a ofertelor. Reprezentanţii sau împuterniciţii (pe baza împuternicirii) ofertanţilor au posibilitatea de a participa la şedinţa 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 prezenţa ofertanţilor 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 concesionare 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 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*.
(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 contestaţii ale ofertanţilor declaraţi necâştigători se depun în termen de 5 zile calculate începând cu ziua comunicării rezultatului procedurii de licitaţie pentru concesionare, la sediul Consiliului Judeţean Ialomiţa.
(2) Comisia de soluţionare a contestaţiilor va analiza şi instrumenta contestaţiile în termne de maxim 10 zile de la data înregistrării lor.
(3) După finalizarea acestei proceduri, concedentul va invita ofertantul câştigător 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 câştigător, în formă scrisă.
(11) Conţinutul contractului de concesiune este anexat prezentei documentaţii de licitaţie.
(12) Refuzul ofertantului declarant câştigător de a încheia contractul de concesiune atrage pierderea garanţiei depusă pentru participarea la licitaţie.
(13) În cazul în care ofertantul declarant câştigător refuză încheierea contractului, licitaţia publică va fi anulată, iar concedentul va relua procedura de licitaţie publică de la etapa publicării anunţului, în condiţiile legii, studiul de oportunitate pentru concesionarea bunurilor păstrându-şi 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 licitaţie publică de la etapa publicării anunţului, în condiţiile legii, studiul de oportunitate pentru concesionarea bunurilor păstrându-şi valabilitatea.
(15) 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 şase 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.

Secţiunea III - Caietul de sarcini al Concesionării bunurilor proprietate publică aferente obiectivului de investiţii Proiect de dezvoltare regională Alexeni conform prevederilor Ordonanţei de Urgenţă 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 Ia Hotărârea Guvernului nr. 1705/ 2006 pentru aprobarea inventarului centralizat al bunurilor din domeniul public al statului şi pentru trecerea unor imobile din domeniul public al statului şi din administrarea Ministerului Dezvoltării Regionale, Administraţiei Publice şi Fondurilor Europene în domeniul public al judeţului Ialomiţa şi prin H.C.J Ialomiţa nr. 156/29.09.2017 privind modificarea şi completarea Anexei la Hotărârea Consiliului Judeţean Ialomiţa nr.47 din 30.09.1999 privind însuşirea inventarului bunurilor care alcătuiesc domeniul public al jude ului Ialomiţa în vederea actualizării acestuia, bunurile imobile ce au compus fostul „Aerodrom Alexeni" au fost înregistrate în inventarul domeniului public al judeţului Ialomiţa. Bunurile imobile sus menţionate, situate în comuna Alexeni, judeţul Ialomiţa, sunt identificate în următoarele cărţi funciare: 20211 UAT Alexeni, 20212 UAT Alexeni, 20213 UAT Alexeni, 20214 UAT Alexeni.

Consiliul Judeţean Ialomiţa intenționează să reintroducă în circuitul economic şi social al judeţului construcţiile neutilizate care au aparţinut fostului "Aerodrom Alexeni" care reprezintă un element de potenţial de creştere a atractivităţii economice a regiunii, prin reabilitarea sau reconversia lor, în conformitate cu legislaţia în vigoare. În acest sens a fost întocmit *Studiul de oportunitate pentru concesionare bunuri proprietate publică a Judeţului Ialomiţa, conform Ordonanţei de Urgenţă 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 investiţionale ce vizează activităţi conexe celor de operare aeroportuară. Aceaste propuneri vin din considerentul utilizării integrale a suprafeţei de teren şi pentru obţinerea unui randament maxim al bunurilor concesionate din punctul de vedere al funcţionalităţii anterioare, proiectul de dezvoltare regională Alexeni incluzând construcția și operaționalizarea următoarelor componente:

- Aeroport care să funcţioneze ca aeroport comercial pentru pasageri având facilitate pentru transport de marfă (cargo) şi operaţiuni de aviaţie generală şi de afaceri;
- Centru de instruire sintetică pentru piloţi - 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 Informaţii 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 administrative teritorială Județul Ialomița.

Potrivit prevederilor art. 173 alin. (1) lit. c) și alin. (4) lit. a) şi art.297 alin.(l) 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 unităţilor administrativ - teritoriale pot fi date în administrare, concesionate ori închiriate.

Concesionarea bunurilor aflate în proprietatea publică a judeţului Ialomița constituie o sursă permanentă şi sigură de venituri pentru bugetul judeţului şi una dintre modalităţile 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 întreţinere corespunzătoare a lor şi ridicarea potenţialului acestora prin valorificarea în cadrul unor proiecte investiţionale de amploare, fără cheltuieli din partea Consiliului Judeţean Ialomiţa, precum şi asigurarea stopării degrădării acestor bunuri.

Bunurile vor fi concesionate prin procedura licitaţiei prevăzută de art. 314 din O.U.G nr. 57/2019 privind Codul Administrativ, urmând a fi utilizat de viitorul concesionar, cu destinaţia: Obiectiv de investiţii Proiect de dezvoltare regională Alexeni.

Obiectivul principal al concesiunii este – „**Aeroport care să funcţioneze ca aeroport comercial pentru pasageri având facilitate pentru transport de marfă (cargo) şi operaţiuni de aviaţie generală şi de afaceri**”.

Celelalte două obiective propuse - Centru de instruire sintetică pentru piloţi - 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 opţionale pentru ofertanţi.

Toate activităţile de exploatare a bunurilor concesionate vor avea ca scop dezvoltarea acestor obiective investiţionale cu realizarea lucrărilor de construcţii, amenajare şi dotare aferente care vor permite ulterior darea lor în funcţiune.

I.1 Descrierea şi 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 oraşul Urziceni şi 3 kilometri nord-est de comuna Alexeni, capul de sud-est al pistei fiind la 1,7 kilometri nord de calea ferată şi şoseaua Urziceni-Slobozia şi 2,2 kilometri de râul Ialomiţa și îi corespund coordonatele de 44°42’35" latitudine nordică şi 26°43’21" longitudine estică. Altitudinea fostului aerodrom faţă 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 şi una naturală de 2500 x 100 metri, având zonele de siguranţă de la capetele pistei nivelate şi înierbate pe o lungime de 500 metri şi 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 parţial cu gard de sârma ghimpată, iar către str. Unităţii are poarta de acces auto şi pietonală metalică şi gard metalic. Str. Unităţii este parţial asfaltată, iar în rest neamenajată. Aleile de acces ale incintei sunt betonate, neîntreţinute, stare vizuală satisfacătoare. Utilităţile zonei: curent electric, canalizare tip decantoare, apa de la puţuri proprii.

Figura 1 - Perspectiva aeriană asupra ansamblului de bunuri de la Alexeni

Pentru bunurile situate în judeţul Ialomiţa, comuna Alexeni, identificate prin CF: nr. 20211, nr. 20212, nr. 20213, nr. 20214 constând în teren şi construcţii, în temeiul reglementărilor Documentaţiei 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 construcţii, republicată, cu modificările şi 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 suprafaţă de 3.477.177,mp, situat în intravilanul şi extravilanul comunei Alexeni, precum şi construcţiile aferente, aparţin Judeţului Ialomiţa, CIF 4231776, conform Hotărârii de Guvern nr. 428/2017 şi Hotărârii Consiliului Judeţean Ialomiţa nr. 119/31.07.2017.
- ***Regimul economic***:
  Folosinţa actuală de terenului: teren curţi-construcţii, arabil, neproductiv şi pădure, conform extraselor de carte funciară: nr. 20211, nr. 20212, nr. 20213 şi nr. 20214.
  Destinaţia terenului: Zonă specială – teren destinat activităţilor speciale.
- ***Regimul tehnic:*** conform studiilor de specialitate avizate conform legii.

Pentru bunurile situate în comuna Alexeni şi care urmează să fie concesionate a fost solicitat în data de 07.10.2019, aviz din partea Agenţiei pentru Protecţia Mediului Ialomiţa. 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 Agenţia pentru Protecţia Mediului Ialomiţa, se menţionează că în raport de ariile de interes comunitar a blocurilor fizice, a rezultat următoarea situaţie:

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

Pentru obţinerea avizelor de mediu, Agenţia pentru Protecţia Mediului Ialomiţa precizează că este necesară consultarea administratorului/custodelui siturilor respective.

Bunurile proprietate publică de la Alexeni (din inventarul bunurilor care alcătuiesc domeniul public al judeţului Ialomiţa) menţionate în tabelul următor nu se încadrează în infrastructura sistemului naţional de apărare, dovezile în acest sens fiind constituite de avizele din partea Ministerului Afacerilor Interne – Administraţia Naţională a Rezervelor de Stat şi Probleme Speciale.

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

Poziţia din inventar	**Denumire din avize**	**Denumire bun din inventarul CJ Ialomiţa**	**Suprafaţă totală - mp**	**Suprafaţă construită - mp**
66v	teren extravilan cu construcţii în suprafaţă de 42.305 mp	Teren cu construcţii extravilan C1- C2, Tarla 40/1 parcela N182 – Alexeni	42.305	181,80
66b	teren extravilan cu construcţii în suprafaţă de 154.925 mp	Teren cu construcţii intravilan imobil 669 C1 – C26 – Alexeni	154.925	10.106,6
66ţ	teren extravilan cu construcţii în suprafaţă de 18.691 mp	Teren cu construcţii extravilan C1, Tarla 32 parcela C53 –	18.691	378,44

Poziţia din inventar	Denumire din avize	Denumire bun din inventarul CJ Ialomiţa	Suprafaţă totală - mp	Suprafaţă construită - mp
		Alexeni		
66a	teren extravilan cu construcţii în suprafaţă de 2.088.761 mp	Teren agricol extravilan Tarla 29 parcela N147 – Alexeni	2.088.761	10.381,68
66u	teren extravilan cu construcţii în suprafaţă de 1.172.495	Teren cu construcţii extravilan C1 – C55, Tarla 29 parcela N147 – Alexeni	1.172.495	

Bunurile din ansamblul de la Alexeni ce includ terenuri şi construcţii fac obiectul:
- Dosarului nr. 62128/16.08.2017 – imobil cu nr. cadastral 247, înscris în cartea funciară 20213 UAT Alexeni, Teren extravilan, suprafaţa 18.691 mp, construcţii la sol 378 mp;
- Dosarului nr. 62119/16.08.2017 – imobil cu nr. cadastral 248, înscris în cartea funciară 20211 UAT Alexeni, Teren extravilan, suprafaţa 42.305 mp, construcţii la sol 182 mp;
- Dosarului nr. 62120/16.08.2017 – imobil cu nr. cadastral 250, înscris în cartea funciară 20212 UAT Alexeni, Teren extravilan, suprafaţa 154.925 mp, construcţii 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, suprafaţa din acte 3.447.830 mp, din acte 3.261.256 mp, construcţii la sol 10.381,68 mp.

Bunurile nu prezintă înscrieri privind dezmembrămintele dreptului de proprietate, drepturi reale de garanţii şi 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).

Dispunerea celor 4 parcele este prezentată în imaginea următoare:

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

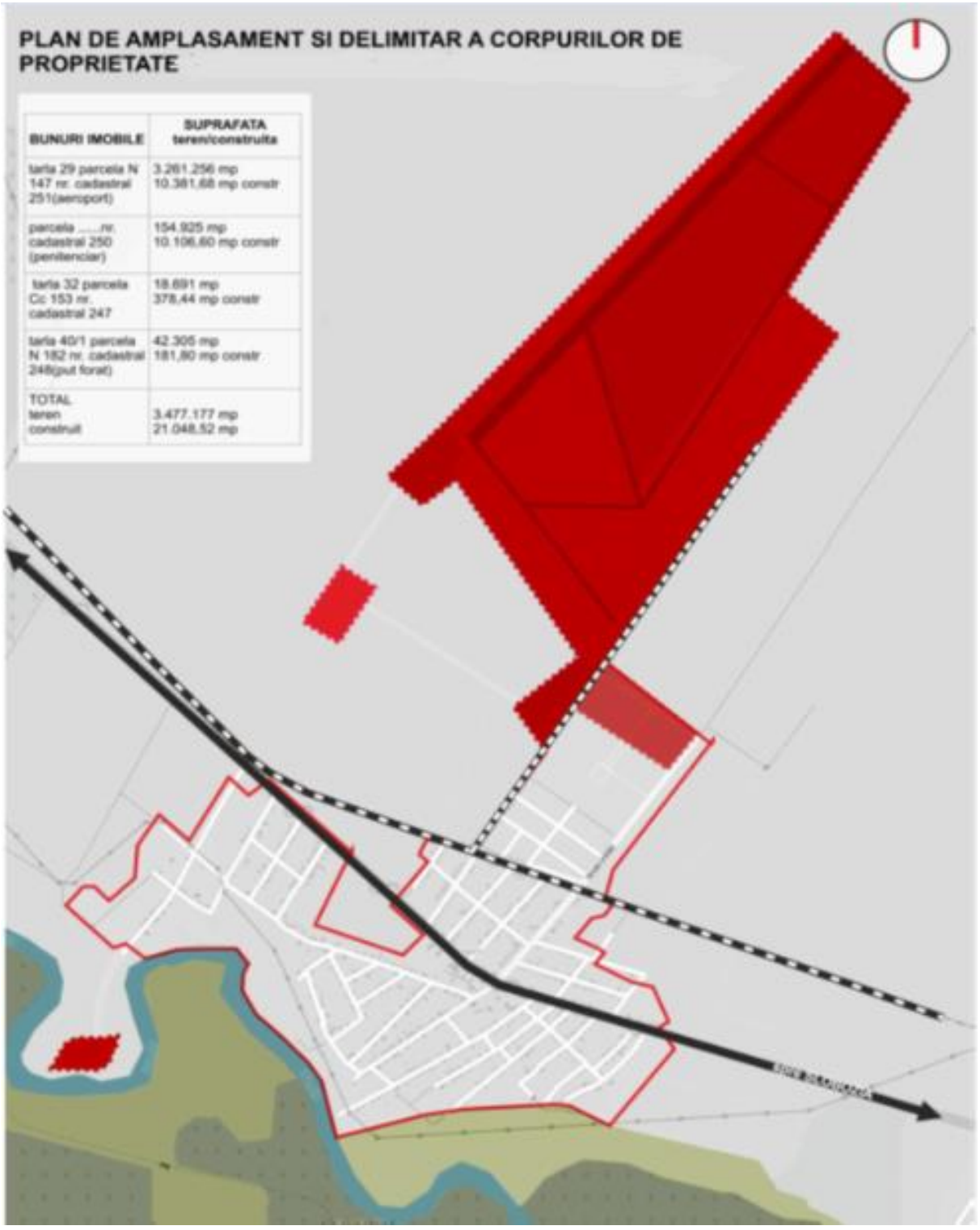


Figura 2 - Dispunerea suprafeţelor ce constituie terenul de la Alexeni

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

Parcela N 147 prezintă următoarele vecinătăţi:

- 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 protecţie – lungime 1815,51 m), domeniul public al statului (Ministerul Justiţiei – 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 protecţie – lungime de 194,81 m), domeniul privat al comunei Alexeni (perdea protecţie – 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 protecţie – lungime de 24,15 m), domeniul privat al comunei Alexeni (perdea protecţie – 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 construcţiile C1-C26, este situată în partea de N a intravilanului comunei Alexeni, fiind în legătură directă cu drumul naţional DN 2A prin strada Unităţii, aflată în intravilanul comunei.
Incinta 669 prezintă următoarele vecinătăţi:

- La Nord: domeniul privat comunei Alexeni (perdea protecţie) – 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 şi Domeniul Public al statului (zona specială) – lungime totală 328.01 m
- La Vest: Domeniul public al statului (zona specială) – lungime 65.41 m şi Domeniul public al statului (Ministerul Justiţiei – 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 Unităţii (aflată în intravilan în partea de Est a amplasamentului) prin drumul de exploatare De 154. De asemenea strada Unităţii este legată direct cu drumul naţional DN 2A. În partea de Nord a amplasamentului se face legătura cu Parcela N 147, Tarla 29 printr-un drum ce aparţine domeniului privat al comunei Alexeni.
Parcela C53 prezintă următoarele vecinătăţi:

- 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 protecţie – lungime de 105,72 m).

- La Vest: domeniul privat al comunei Alexeni (perdea protecţie – lungime de 180,96 m).

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

Parcela N 182 prezintă următoarele vecinătăţi:

- la Nord: domeniul privat al domeniului Alexeni (păşune 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 Ialomiţa (Hr 186 – lungime de 165,05 m).

Categorii de folosință

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

Tabel 2 - Categorii de folosinţă imobil cu nr. cadastral 247

Nr. crt.	Categorie folosinţă	Suprafaţa (mp)	Intravilan
1	Curţi, construcţii	18.691	Nu

La acest numărul cadastral 247 figurează construcţia punct dirijare apropiată.

Tabel 3 - Categorii de folosinţă imobil cu nr. cadastral 248

Nr. crt.	Categorie folosinţă	Suprafaţa (mp)	Intravilan
1	Curţi, construcţii	4.315	Nu
2	Neproductiv	33.573	Nu
3	Pădure	2.634	Nu
4	Pădure	1.783	Nu

79% din suprafaţa identificată cu numărul cadastral 268 este teren neproductiv, 11% de pădure şi 10% de curţi şi construcţii (dormitor şi grajd).

Categoriile de folosinţă pentru suprafaţa de la numărul cadastral 250 sunt prezentate în continuare, pe suprafeţe.

Tabel 4 - Categorii de folosinţă imobil cu nr. cadastral 250

Nr. crt.	Categorie folosinţă	Suprafaţa (mp)	Intravilan
1	Curţi, construcţii	154.925	Da

La acest numărul cadastral 250 figurează un număr de 26 de imobile construite, întreaga suprafaţă având ca şi categrie de folosinţă curţi, construcţii.

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

Tabel 5 - Categorii de folosinţă imobil cu nr. cadastral 251

Nr. crt.	Categorie folosinţă	Suprafaţa (mp)	Intravilan
1	Curţi, construcţii	1.126.330	Nu
1	Curţi construcţii	1.126.330	Nu
2	Arabil	761.314	Nu
3	Curţi construcţii	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	Curţi construcţii	369	Nu
12	Curţi construcţii	3.766	Nu
13	Neproductiv	77.663	Nu

61% din din suprafaţa identificată cu nr. cadastral 251 este reprezentată de teren arabil, iar 36% de curţi construcţii, restul de 3% fiind reprezentat de teren neproductiv.

Dintre suprafeţele construite, pista betonată (inclusiv căi de rulare), pista naturală, canalul pluvial aferent pistei, casă pompe (C17), casă pompe (C18), casă vane (C12), staţie hidrofor, deşi conform avizelor obţinute nu prezintă condiţionări de folosinţă, se recomandă să fie utilizate tot pentru dezvoltarea unui obiectiv care ar putea fi inclus în infrastructura naţională de apărare.

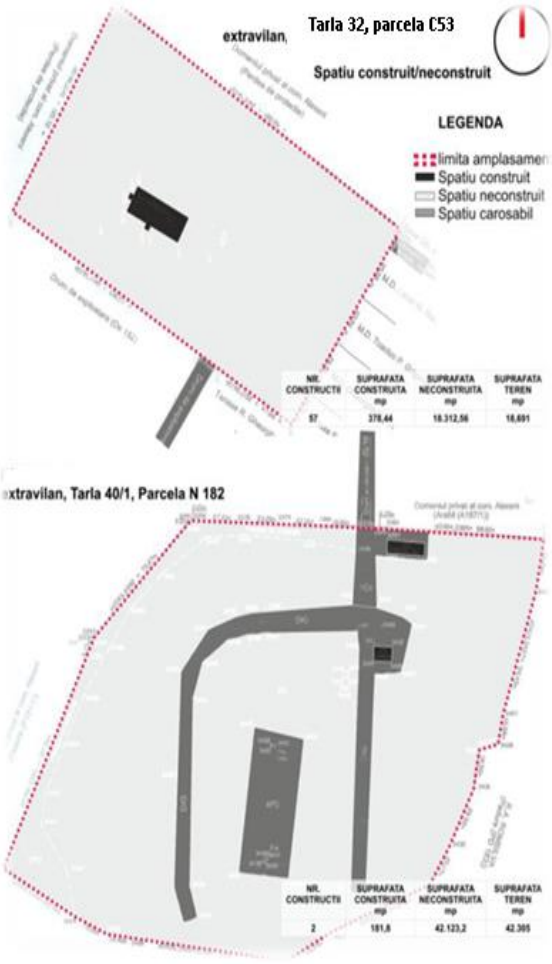


Figura 3 - Tarla 32, parcela C53, nr. cadastral 247, Tarla 40/1, parcela N182, nr. cadastral 248, Spaţiu construit – neconstruit

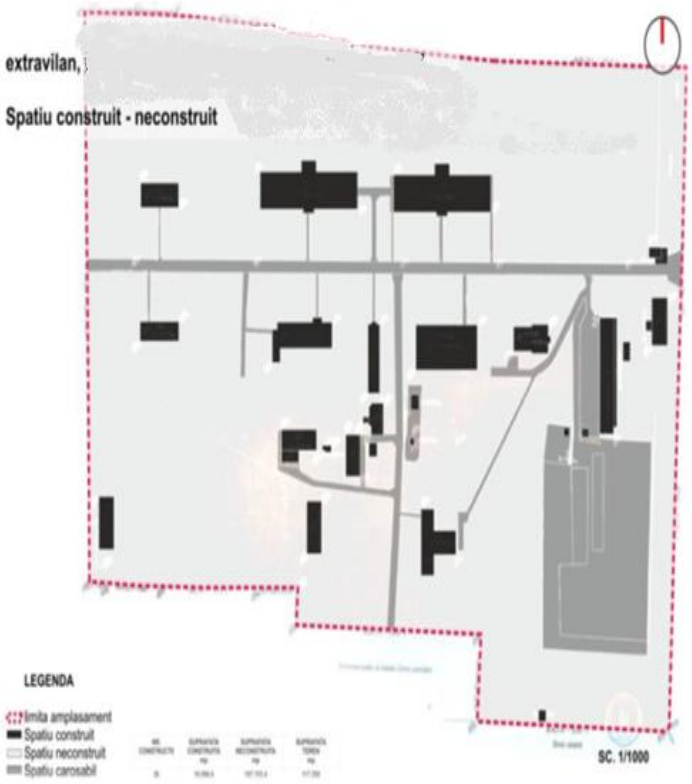


Figura 4 - Imobile C1-C26, nr. cadastral 250- Spaţiu construit-neconstruit

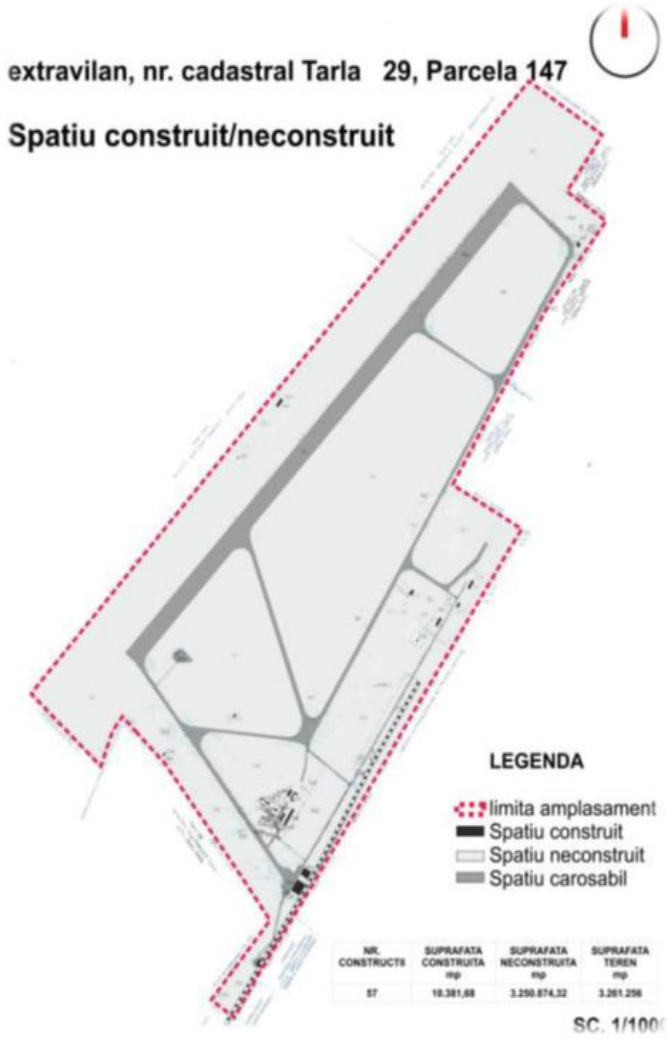


Figura 5 - Tarla 29, parcela 147, nr. cadastral 251, Spaţiu construit – neconstruit

Proprietatea imobiliară ce constituie obiectul concesionării este constituită teren şi construcţiile aferente (locaţia fostului aerodrom Alexeni, judeţul Ialomiţa), aflate în administrarea Consiliului Judeţean Ialomiţa.

Ansamblul bunurior de pe amplasamentului 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 faţă nu au fost semnalate probleme referitoare la infestarea solului şi subsolului cu factori poluanţi. În consecinţă valoarea proprietăţii nu a fost influenţată de probleme legate de protecţia mediului.

Din suprafaţa totală a bunurilor de la Alexeni 21.048,52 mp sunt ocupați de construcții. Construcţiile au ca şi destinaţie aşa cum rezultă din extrasele de carte funciară:

- Construcţii industriale şi edilitare;
- Construcţii anexă;
- Construcţii administrative şi social culturale;
- Construcţii de locuinţe.

Aproape 70% dintre construcţii au destinaţie industrială şi edilitară, construcţiile cu destinaţie de locuinţe şi construcţiile anexă ocupând o proporţie de 12% din ansamblul construit.

Profilul funcțional al edificiilor este variat aici putând fi identificate spaţii 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 - Destinaţie construcţie imobile

Nr. crt	Nr. cadastral	Denumire Imobil	Sc la sol (mp)	Regim Înălţime	Destinaţie construcţie
1	247-C1	Punct dirijare apropiata, Tarla 32, parcela C53	378,44	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
2	248-C1	Dormitor	64,66	Parter	Construcţii de locuinţe
3	248-C2	Grajd	117,14	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
4	250-C1	Post control, P	55,19	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
5	250-C2	Corp gazda, P	312,86	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
6	250-C3	Magazie, P	20,99	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
7	250-C4	Magazie, P	118,62	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
8	250-C5	Garaj auto, P	690,52	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
9	250-C6	Punct control auto, P	23,55	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
10	250-C7	Punct alimentare carburanti, P	9,50	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
11	250-C8	Crematoriu gunoi, P	8,23	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
12	250-C9	Depozit alimente, P+S+M	392,30	P+S+M	Construcţii industriale şi edilitare
13	250-C10	Sala mese, P+S+M	1.181,93	P+S+M	Construcţii industriale şi edilitare
14	250-C11	Statie hidrofor, P	52,91	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
15	250-C12	Casa vane, P	12,77	Parter	Construcţii industriale şi edilitare

Nr. crt	Nr. cadastral	Denumire Imobil	Sc la sol (mp)	Regim Înălţime	Destinaţie construcţie
16	250-C13	Popota cadre, P+M	612,38	P+M	Construcţii industriale şi edilitare
17	250-C14	Dormitor, P	1.657,59	Parter	Construcţii de locuinţe
18	250-C15	Dormitor, P	1.653,05	Parter	Construcţii de locuinţe
19	250-C16	Corp administrativ, P+1	391,61	P+1E	Construcţii administrative şi social culturale
20	250-C17	Bloc scoala, P+1	327,15	P+1E	Construcţii administrative şi social culturale
21	250-C18	Infirmerie, P	711,87	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
22	250-C19	Baie - spalatorie, P	332,41	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
23	250-C20	Centrala termica, P	185,57	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
24	250-C21	Cladire drenajori, P	276,93	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
25	250-C22	Baraca metalica, P	331,88	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
26	250-C23	Post trafo, P	20,08	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
27	250-C24	Simulator zbor, P	330,91	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
28	250-C25	Grup electrogen, P	92,69	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
29	250-C26	Magazie materiale, P	303,11	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
30	251-C1	Depozit	32,62	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
31	251-C2	Depozit	16,41	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
32	251-C3	Grajd	33,50	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
33	251-C4	WC AMC	15,48	Parter	Construcţii anexă
34	251-C5	Dormitoare + Birouri	213,98	Parter	Construcţii administrative şi social culturale
35	251-C6	Depozit	452,92	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
36	251-C7	Depozit	231,43	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
37	251-C8	Depozit	14,54	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
38	251-C9	Depozit	14,19	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
39	251-C10	Depozit	14,33	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
40	251-C11	Depozit	454,25	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
41	251-C12	Punct comanda balizaj	305,03	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
42	251-C13	Cladire	16,65	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
43	251-C14	Chiosc	15,60	Parter	Construcţii administrative şi social culturale
44	251-C15	WC	12,83	Parter	Construcţii anexă
45	251-C16	Depozit	56,53	Parter	Construcţii industriale şi edilitare

Nr. crt	Nr. cadastral	Denumire Imobil	Sc la sol (mp)	Regim Înălţime	Destinaţie construcţie
46	251-C17	Casa pompe	36,94	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
47	251-C18	Casa pompe	24,11	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
48	251-C19	Baraca metalica	62,43	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
49	251-C20	Depozit uleiuri	69,58	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
50	251-C21	Punct control carburanti lubrefianti	76,22	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
51	251-C22	Hangar 2	970,97	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
52	251-C23	Ateliere + magazii IN SPATE HANGAR2	195,21	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
53	251-C24	Hangar	1.603,42	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
54	251-C25	Magazii + birouri	444,86	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
55	251-C26	Pichet P.S.I.	19,20	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
56	251-C27	Magazie	10,30	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
57	251-C28	Depozit materiale tehnice	571,26	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
58	251-C28/1	Decantor	17,13	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
59	251-C29	Cazare ingrijitori	123,65	Parter	Construcţii administrative şi social culturale
60	251-C30	Magazie	23,51	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
61	251-C31	Magazie	38,34	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
62	251-C32	Camara	9,49	Parter	Construcţii anexă
63	251-C33	Sopron	40,34	Parter	Construcţii anexă
64	251-C34	Moara	51,83	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
65	251-C34/1	Magazii	90,89	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
66	251-C35	Baraca magazie	453,35	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
67	251-C36	Grajd	859,15	Parter	Construcţii anexă
68	251-C37	Baraca grajd	101,84	Parter	Construcţii anexă
69	251-C38	Maternitate porci	176,87	Parter	Construcţii anexă
70	251-C39	Grajd + Cotete porci	257,74	Parter	Construcţii anexă
71	251-C40	Cotet porci	133,77	Parter	Construcţii anexă
72	251-C41	Casarie	100,87	Parter	Construcţii anexă
73	251-C42	Cotet porci	49,01	Parter	Construcţii anexă
74	251-C43	Saivan oi	411,53	Parter	Construcţii anexă

Nr. crt	Nr. cadastral	Denumire Imobil	Sc la sol (mp)	Regim Înălţime	Destinaţie construcţie
75	251-C44	Grajd vite	306,18	Parter	Construcţii anexă
76	251-C45	Finar	265,18	Parter	Construcţii anexă
77	251-C46	Dormitoare	60,02	Parter	Construcţii administrative şi social culturale
78	251-C47	Magazie	21,03	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
79	251-C48	WC AMC	15,34	Parter	Construcţii anexă
80	251-C49	Dormitoare	204,79	Parter	Construcţii administrative şi social culturale
81	251-C50	Depozit	15,84	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
82	251-C51	Cladire	60,82	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
83	251-C52	Punct comanda	43,05	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
84	251-C53	Depozit	94,66	Parter	Construcţii industriale şi edilitare
85	251-C54	Dormitoare	355,41	Parter	Construcţii administrative şi social culturale
86	251-C55	WC AMC	15,26	Parter	Construcţii 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 construcţii cu o suprafață construită de 10.381,68 mp. Profilul funcțional al edificiilor este variat aici putând fi identificate spaţii destinate depozitării (majoritare), locuirii, birourilor, și anexe.

La numărul cadastral 251 pot fi identificate un număr de 26 de construcții, cu un regim de înăltime 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 construcţii 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. Funcţiunea 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 construcţiilor

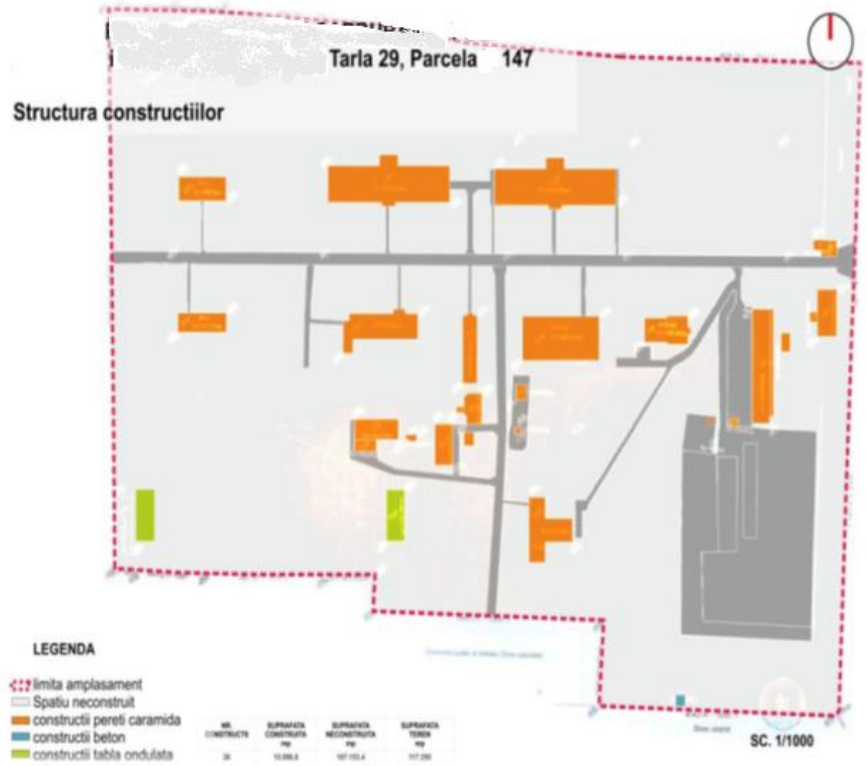


Figura 7 -Imobile C1-C26, nr. cadastral 250, Structura construcţiilor

Figura 8 - Tarla 29, parcela 147, nr. cadastral 251, Structura construcţiilor

Pista de decolare – aterizare

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

Pista are lungimea de 2.500 m şi lăţimea de 80 m fiind formată din 24 şiruri 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 şir cu dimensiunile dalei de 3,0x5,0 m si două acostamente I,II cu dimensiunile dalei de 4,0x5,0 m.

Grosimea medie a dalelor din beton ale pistei determinată prin măsurarea înălţimii 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 fundaţie din balast de grosime intre 24 cm.

Din observaţiile intreprinse în teren reiese că dalele pistei nu par să aibă probleme structural semnificative sau fisuri, dar starea rostului dintre dale este precară, permiţand creşterea buruienilor.

Figura 9 - Imagini pistă

Principalele tipuri de degradări specifice dalelor din beton de ciment (500 dale x 26 şiruri = 13000 dale) sunt următoarele:

- Exfoliere parţială sau totală a suprafeţei dalelor
- Gropi-găuri
- Ruperea dalei la rost
- Ruperi de colţ
- Fisuri şi crăpături longitudinale, transversale şi în diagonal
- Decolmatare rosturilor
- Fisuri de colţ
- Fisuri datorate fenomenului de îngheţ-dezgheţ
- Tasarea diferenţiată a dalelor
- Plombare pe suprafaţă mică
- Fisuri de contracţie

Toate aceste degradări favorizează atât pătrunderea apelor din precipitaţii în fundaţia dalelor din beton, cât şi blocarea mişcării acestora la variaţiile de temperatură prin pătrunderea de corpuri dure (granule de piatră sau beton etc.) în locaşul 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 neîntreţinut.

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

Figura 10 – Imagini pistă și bretele

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

Figura 11 – Imagini canal pluvial

Sistemul de colectare şi dirijare a apelor pluviale, staţia de pompare şi infrastructura de pompare, aducere şi 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 excepţii având structura constituită din fundații din beton simplu sau din cărămidă și pereți din cărămidă si 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 construcţii C1-C55)

Parcela N 147, aparţinând de tarlaua nr. 29, prezintă o suprafaţă construită de 10.381,68 mp având un număr total de 57 de imobile. Construcţiile sunt dispuse pavilionar, fiind prezente funcţiuni 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 spaţii destinate depozitării (majoritare), locuirii, birourilor, și anexe.

Din punct de vedere al materialelor de construcţii predomina pereţii din cărămidă, acoperirea făcându-se în modalităţi diferite precum: acoperiş tip terasă, acoperiş tabla ondulată, acoperiş plăci azbociment. De asemenea, există cazuri izolate în care s-a folosit ca închidere pereţi din tabla ondulată (magazie, baracă metalică), pereţi din paianta (grajd vite), pereţi bolţari (depozite, 1 clădire cu funcţiune de dormitoare).

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

Tabel 7 - Informatii privind suprafaţa construită în interiorul parcelei N147

Nr. corp	Destinaţie	Suprafaţa ocupată - mp -	Nr. etaje	Caracteristici constructive	Descriere	Vârstă
C1	Depozit	32.62	P	Pereţi caramidă, acoperiş carton asfaltat	Constructie partial demolata - ruina	68
C2	Depozit	16.41	P	Pereţi bolţari, acoperiş tip terasă	1 incapere, stare nesatisfacatoare (un perete demolat)	68
C3	Grajd	33.50	P	Pereţi caramidă, acoperiş carton asfaltat	ruina, stare nesatisfacatoare	68
C4	WC AMC	15.48	P	Pereţi caramidă, acoperiş tip terasă	4 incaperi, stare nesatisfacatoare	48
C5	Dormitoare + Birouri	213.98	P	Pereţi caramidă, acoperiş tip terasă, 10 camere, 1 grup sanitar	Stare nesatisfăcătoare: pardoseli	48
C6	Depozit	452.92	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tip terasă	4 incaperi, stare satisfacatoare	necunoscuta
C7	Depozit	231.43	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tip terasă	2 incaperi, stare satisfacatoare	35
C8	Depozit	14.54	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tip terasă	1 incapere, stare satisfacatoare	necunoscuta
C9	Depozit	14.19	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tip terasă	1 incapere, stare satisfacatoare	necunoscuta
C10	Depozit	14.33	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tip terasă	1 incapere, stare satisfacatoare	necunoscuta
C11	Depozit	454.25	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tip terasă	4 incaperi, stare satisfacatoare	necunoscuta
C12	Punct comandă balizaj	305.03	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tip terasă	11 camere, 3 holuri, stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C13	Clădire	16.65	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tip terasă	1 incapere, stare satisfacatoare	necunoscuta
C14	Chioşc	15.60	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tip terasă	1 incapere, stare satisfacatoare	necunoscuta
C15	WC	12.83	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tip terasă	4 incaperi, stare nesatisfacatoare	68
C16	Depozit	56.53	P	Pereţi boltari, acoperiş tip terasă	1 incapere - ruina, stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C17	Casa pompe	36.94	P	Pereţi cărămidă, acoperiş ţiglă	2 incaperi, stare satisfacatoare	necunoscuta
C18	Casa pompe	24.11	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tablă	2 incaperi, stare satisfacatoare	necunoscuta
C19	Baracă	62.43	P	Pereţi tabla, acoperiş plăci	constructie	necunoscuta

Nr. corp	Destinaţie	Suprafaţa ocupată - mp -	Nr. etaje	Caracteristici constructive	Descriere	Vârstă
	metalică			azbociment	demolata	
C20	Depozit uleiuri	69.58	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tip terasă	1 incapere, stare satisfacatoare	necunoscuta
C21	Punct control carburanţi	76.22	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tablă	4 camere, 1 veranda, 1 magazie, stare satisfacatoare	necunoscuta
C22	Hangar 2	970.97	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tablă	1 incapere, stare satisfacatoare	44
C23	Ateliere+magazii	195.21	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tip terasă	8 incaperi, stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C24	Hangar	1603.42	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tablă	1 incapere, stare nesatisfacatoare	68
C25	Magazii+birouri	444.86	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tip terasă	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C26	Pichet P.S.I	19.20	P	Pereţi cărămidă, acoperiş plăci azbociment	stare nesatisfacatoare	68
C27	Magazie	10.30	P	Pereţi tabla, acoperiş plăci azbociment	constructie demolata	68
C28	Depozit materiale tehnice	571.26	P+1+S	Pereţi cărămidă, acoperiş ţiglă	stare nesatisfacatoare	68
C 28/1	Decantor	17.13	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tip terasă	stare satisfacatoare	necunoscuta
C29	Cazare îngrijitori	123.65	P	Pereţi cărămidă, acoperiş plăci azbociment	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C30	Magazie	23.51	P	Pereţi cărămidă, acoperiş plăci azbociment	stare nesatisfacatoare	68
C31	Magazie	38.34	P	Pereţi cărămidă, acoperis placi azbociment	stare nesatisfacatoare	68
C32	Cămară	9.49	P	Pereţi cărămidă, acoperiş plăci azbociment	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C33	Şopron	40.34	P	Stâlpi metalici, acoperiş plăci azbociment	stare nesatisfacatoare	40
C34	Moară	51.83	P	Pereţi cărămidă, acoperiş plăci azbociment	stare nesatisfacatoare	40
C 34/1	Magazii	90.89	P	Pereţi cărămidă, acoperiş plăci azbociment	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C35	Baracă magazine	453.35	P	Pereţi tablă ondulată, acoperiş tablă ondulată	stare nesatisfacatoare	40
C36	Grajd	859.15	P	Pereţi cărămidă, acoperiş plăci azbociment	stare nesatisfacatoare	84
C37	Baracă grajd	101.84	P	Pereţi cărămidă, acoperiş placi azbociment	stare nesatisfacatoare	68
C38	Maternitate porci	176.87	P	Pereţi cărămidă, acoperiş placi azbociment	stare nesatisfacatoare	38
C39	Grajd+Cote ţe porci	257.74	P	Pereţi cărămidă, acoperiş placi azbociment	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C40	Coteţ porci	133.74	P	Pereţi cărămidă, acoperiş placi azbociment	stare nesatisfacatoare	37

Nr. corp	Destinaţie	Suprafaţa ocupată - mp -	Nr. etaje	Caracteristici constructive	Descriere	Vârstă
C41	Casarie	100.87	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tip terasă	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C42	Coteţ porci	49.01	P	Pereţi cărămidă, acoperiş placi azbociment	constructie demolata	68
C43	Saivan oi	411.53	P	Pereţi cărămidă, acoperiş placi azbociment	constructie demolata	38
C44	Grajd vite	306.18	P	Pereţi paianta, acoperiş plăci azbocimnet	constructie demolata	necunoscuta
C45	Fânar	265.18	P	Stâlpi metalici, acoperiş plăci azbociment	constructie demolata	necunoscuta
C46	Dormitoare	60.02	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tablă	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C47	Magazie	21.03	P	Pereţi cărămidă, acoperiţ carton asfaltat	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C48	WC AMC	15.34	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tip terasă	stare nesatisfacatoare	48
C49	Dormitoare	204.79	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tip terasă	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C50	Depozit	15.84	P	Pereţi bolţari, acoperiş tip terasă	stare satisfacatoare	necunoscuta
C51	Clădire	60.82	P	Pereţi cărămidă, acoperiş carton asfaltat	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C52	Punct comandă	43.05	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tip terasă + tablă	stare nesatisfacatoare	68
C53	Depozit	94.66	P	Pereţi bolţari, acoperiş tip terasă	stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C54	Dormitoare	355.41	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tip terasă	constructie partial demolata	necunoscuta
C55	WC AMC	15.26	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tip terasă	constructie partial demolata, fara acoperisstare nesatisfacatoare	48
TOTAL	**57**	**10.381,68**				

Figura 12 - Imagine hangar

Incinta cu construcţii intravilan imobil 669 C1-C26

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

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

Regimul predominant de înălţime este P, având cazuri izolate cu diferite funcţiuni: P+1 (bloc şcoală, bloc administrativ), P+S+M (depozit alimente, sală alimente) P+M (popota cadre). Construcţiille 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 pereţi din tablă ondulată (magazine materiale), pereţi din beton (crematoriu gunoi). Profilul funcțional al edificiilor este specific unei baze militare fiind prezente funcțiuni de cazare, sănătate, administrative, depozitare, alimentație etc. Funcţiunea predominantă în raport cu suprafața ocupată este cea de cazare (3310,64 mp).

Tabel 8 - Informatii privind Incinta cu construcţii intravilan imobil 669 C1-C26

Nr. Corp	Destinatie	Suprafata ocupata - mp -	Nr. Etaje	Caracteristici constructive	Descriere	Vârstă
C1	Post control	55.19	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tip terasă	2 camere, 1 hol, 1 grup sanitar, 1 terasa, stare satisfacatoare	68
C2	Corp Gardă	312.86	P	Pereţi cărămidă, acoperiş 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	Pereţi cărămidă, acoperiş tablă	Constructie partial demolata - ruina	68
C4	Magazie	118.62	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tablă	2 incaperi, stare nesatisfacatoare: fara usa, tencuieli deteriorate, urme de infiltratii	68
C5	Garaj auto	690.52	P	Pereţi cărămidă, acoperiş 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	Pereţi cărămidă, acoperiş tablă	1 incapere, stare nesatisfacatoare	necunoscuta

Nr. Corp	Destinatie	Suprafata ocupata - mp -	Nr. Etaje	Caracteristici constructive	Descriere	Vârstă
C7	Punct alimentare carburanţi	9.50	P	Pereţi cărămidă, acoperiş 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	Pereţi cărămidă, acoperiş 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	Pereţi cărămidă, acoperiş 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	Staţie hidrofor	52.91	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tip terasă	1 incapere, stare nesatisfacatoare	68
C12	Casă vane	12.77	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tip terasă	1 incapere, stare nesatisfacatoare	35
C13	Popotă cadre	612.38	P+M	Pereţi cărămidă, acoperiş 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	Pereţi cărămidă, acoperiş tablă	4 dormitoare, 2 cancelarii, 2 camere, 11 holuri, 6 spalatoare, 1 magazie, 5 grupuri sanitare, 3 verande	68
C15	Dormitor	1653.05	P	Pereţi cărămidă, acoperiş 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	Pereţi cărămidă, acoperiş 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	Destinatie	Suprafata ocupata - mp -	Nr. Etaje	Caracteristici constructive	Descriere	Vârstă
C17	Bloc şcoala	327.15	P+1	Pereţi cărămidă, acoperiş 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	Pereţi cărămidă, acoperiş tablă	19 camere, 6 holuri, 5 debarale, 5 grupuri sanitare, 2 verande, stare nesatisfacatoare	68
C19	Baie – Spălătorie	332.41	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tablă	10 camere, 2 holuri, 3 grupuri sanitare, 1 veranda, stare nesatisfacatoare	68
C20	Centrala termică	185.57	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tablă	1 incapere, stare nesatisfacatoare	necunoscuta
C21	Clădire drenajori	276.93	P	Pereţi cărămidă, acoperiş plăci azbociment	3 incaperi, stare nesatisfacatoare	35
C22	Baracă metalică	331.88	P	Pereţi tablă ondulată, acoperiş tablă ondulată	1 incapere, stare nesatisfacatoare	40
C23	Post trafo	20.08	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tip terasă	2 incaperi, stare buna	necunoscuta
C24	Simulator zbor	330.91	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tablă	1 hangar, 6 camere, 2 holuri, 1 gr sanitar, stare nesatisfacatoare	68
C25	Grup electrogen	92.69	P	Pereţi cărămidă, acoperiş tip terasă	2 camere, 1 hol, stare nesatisfacatoare	68
C26	Magazie materiale	303.11	P	Pereţi tablă ondulată, acoperiş tablă ondulată	constructie demolata	necunoscuta
TOTAL 26		**10.106,60**				

Figura 13 - Imagine imobil C16 - construcţie Corp administrativ

Figura 14 - Imagini imobil C10 - construcţie Sala mese, P+S+M

Figura 15 - Imagini imobil C15 - construcţie Dormitor, cu parter

Figura 16 - Imagini imobil C14 - construcţie Dormitor, cu parter

Figura 17 – Imagini imobil C17 - Bloc şcoală, P+1

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

Regimul de înălţime este de parter (P).

Tabel 9 - Informatii privind Parcela C53

Nr. Corp	Denumire	Suprafaţa construită - mp -	Grupa destinaţie	Descriere	Vârsta
C1	Punct dirijare apropiată	378,44	CAS	Construcţie 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 naţional DN 2A prin drumul de exploatare De 184/1 şi strada Baldoveni, aflate în partea de Nord a amplasamentului.

Parcela N 182 prezintă o suprafaţă construită de 181,80 mp, având un număr total de 2 imobile. Construcţiile sunt dispuse pavilionar, având funcţiuni diverse precum: cazare şi anexe (grajd). Din punct de vedere al materialelor de construcţii sunt prezenţi pereţii de cărămidă, acoperirea realizându-se în 2 moduri diferite: plăci de azbociment şi tiglă. Regimul de înălţime este parter (P).

Tabel 10 - Informatii privind Tarla 40/1, Parcela N 182

Nr. Corp		Destinaţie	Suprafaţa construită - mp -	Nr. Etaje	Caracteristici constructive	Descriere	Vârsta
C1		Dormitor	64,66	P	Pereţi cărămidă, acoperiş ţiglă	fundaţie din beton, pereţi din cărămidă, fără acoperiş - ruină	necunoscută
C2		Grajd	117,14	P	Pereţi cărămidă, acoperiş plăci azbociment	Construcţie 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.

Anexa nr. 4 la H.C.J. nr. _____/_____

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	Suprafaţă teren = 2.088.800,00 mp	2017	46,058,040.00	5,430,780.00
b	0.0	Teren cu construcţii intravilan imobil 669 C1 - C26 - Alexeni	Suprafaţă teren = 154.925,00 mp, Suprafaţă construită = 10.106,60 mp	2017	3,415,545.00	2,620,840.00
c	1.6.4	Clădire corp administrativ (C16)	Suprafaţă construită = 391,61 mp, regim de înălţime: P + 1E	2017	595,300.00	312,800.00
d	1.6.8	Clădire Sală mese (C10)	Suprafaţă construită = 1.181,93 mp, regim de înălţime:S + P + M	2017	1,347,500.00	1,357,700.00
e	1.5.2	Clădire depozit alimente (C9)	Suprafaţă construită = 392,30 mp, regim de înălţime:S + P + M	2017	270,400.00	211,000.00
f	1.6.4	Clădire Popotă cadre (C13)	Suprafaţă construită = 612,38 mp, regim de înălţime: P + M	2017	465,400.00	244,900.00
g	1.5.2	Clădire dormitor (C14)	Suprafaţă construită = 1.657,59 mp, regim de înălţime: P	2017	527,400.00	397,400.00
h	1.6.1	Clădire dormitor (C15)	Suprafaţă construită = 1.653,05 mp, regim de înălţime: P	2017	525,900.00	475,500.00
i	1.3.1	Clădire hangar (C24)	Suprafaţă construită = 1603,42 mp, regim de înălţime: P	2017	368,400.00	572,800.00
j	1.5.2	Clădire Corp gardă 1 (C2)	Suprafaţă construită = 312,86 mp, regim de înălţime: P	2017	99,500.00	47,000.00
k	1.6.7	Clădire Post control (C1) (corp gardă 2)	Suprafaţă construită = 55,19 mp, regim de înălţime: P	2017	26,300.00	22,500.00
l	1.5.12	Clădire Depozit materiale tehnice (C28)	Suprafaţă construită = 571,26 mp, regim de înălţime: S + P + 1E	2017	393,800.00	236,100.00
m	1.6.2	Clădire Infirmerie (C18)	Suprafaţă construită = 711,87 mp, regim de înălţime: 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)	Suprafaţă construită = 330,91 mp, regim de înălţime: P	2017	125,800.00	207,300.00
o	1.6.8	Clădire Baie spălătorie (C19)	Suprafaţă construită = 332,41 mp, regim de înălţime: P	2017	126,300.00	164,400.00
p	1.3.1	Construcţie Garaj auto (C5)	Suprafaţă construită = 690,52 mp, regim de înălţime: P	2017	67,100.00	294,100.00
q	1.6.2	Bloc şcoală (C17)	Suprafaţă construită = 327,15 mp, regim de înălţime: P+1E	2017	248,600.00	305,100.00
r	1.3.1	Hangar 2 (C22)	Suprafaţă construită = 970,97 mp, regim de înălţime: P	2017	557,800.00	755,300.00
s	1.6.8	Clădire drenajori (C21) (uzină electrică)	Suprafaţă construită = 276,93 mp, regim de înălţime: P	2017	17,100.00	74,800.00
ş	1.3.7.2	Drum betonat	Suprafaţă = 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	Suprafaţă = 105.600,00 mp	2017	17,498,400.00	9,647,758.00
ţ	0.0	Teren cu construcţii extravilan C1, Tarla 32 parcela Cc 153 - Alexeni	Suprafaţă teren = 18.691,00 mp. Suprafaţă construită = 378,44 mp	2017	412,136.55	24,298.30
u	0.0	Teren cu construcţii extravilan C1 - C55, Tarla 29 parcela N147 - Alexeni	Suprafaţă teren = 1.172.500,00 mp. Suprafaţă construită = 10.381,68 mp	2017	25,853,206.05	1,524,243.50
v	0.0	Teren cu construcţii extravilan C1 - C2, Tarla 40/1 parcela N182 - Alexeni	Suprafaţă teren = 42.305,00 mp. Suprafaţă construită = 181,80 mp	2017	932,825.25	54,996.50
x	1.3.1	Ateliere + magazii (C23)	Suprafaţă construită = 195,21 mp, regim de înălţime: P	2017	60,400.00	133,600.00
y	1.1.2.1	Baraca grajd, an 1982 (C37)	Suprafaţă construită = 101,84 mp, regim de înălţime: 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)	Suprafaţă construită = 453,35 mp, regim de înălţime: P	2017	18,000.00	31,600.00
aa	1.2.3	Baracă metalică P, an 1980 (C22)	Suprafaţă construită = 331,88 mp, regim de înălţime: P	2017	13,200.00	23,200.00
ab	1.6.8	Cămară (C32)	Suprafaţă construită = 9,49 mp, regim de înălţime: P	2017	1,200.00	700.00
ac	1.4.7	Casă pompe (C17)	Suprafaţă construită = 36,94 mp, regim de înălţime: P	2017	11,400.00	20,900.00
ad	1.4.7	Casă pompe (C18)	Suprafaţă construită = 24,11 mp, regim de înălţime: P	2017	7,500.00	13,600.00
ae	1.4.7	Casă vane, an 1985 (C12)	Suprafaţă construită = 12,77 mp, regim de înălţime: P	2017	3,200.00	23,000.00
af	1.2.2	Căşărie (C41)	Suprafaţă construită = 100,87 mp, regim de înălţime: P	2017	32,100.00	11,800.00
ah	1.6.8	Cazare îngrijitori (C29)	Suprafaţă construită = 123,65 mp, regim de înălţime: P	2017	15,300.00	18,200.00
ai	1.6.8	Centrală termică (C20)	Suprafaţă construită = 185,57 mp, regim de înălţime: P	2017	11,500.00	13,000.00
aj	1.5.2	Chioşc (C14)	Suprafaţă construită = 15,60 mp, regim de înălţime: P	2017	4,800.00	2,400.00
ak	1.6.8	Clădire (C13)	Suprafaţă construită = 16,65 mp, regim de înălţime: P	2017	5,200.00	2,500.00
al	1.6.8	Clădire (C51)	Suprafaţă construită = 60,82 mp, regim de înălţime: P	2017	3,800.00	9,200.00
am	1.2.7	Coteţ porci, an 1983 (C40)	Suprafaţă construită = 133,77 mp, regim de înălţime: P	2017	10,600.00	13,100.00
an	1.2.11	Crematoriu gunoi, an 1952 (C8)	Suprafaţă construită = 8,23 mp, regim de înălţime: P	2017	1,000.00	
ao	1.4.5	Decantor (C28/1)	Suprafaţă construită = 17,13 mp, regim de înălţime: P	2017	5,300.00	30,900.00
ap	1.5.7	Depozit (C16)	Suprafaţă construită = 56,53 mp, regim de înălţime: P	2017	3,500.00	41,100.00
aq	1.5.7	Depozit (C50)	Suprafaţă construită = 15,84 mp, regim de înălţime: P	2017	4,900.00	11,500.00
ar	1.5.3	Depozit (C53)	Suprafaţă construită = 94,66 mp, regim de înălţime: P	2017	5,900.00	
as	1.5.7	Depozit uleiuri (C20)	Suprafaţă construită = 69,58 mp, regim de înălţime: 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 funcţionat timp de mai multe decenii că bază de aviație, fostul Aerodrom Alexeni este conectat la reţelele regionale şi naţionale. Atât aerodromul cât și locuințele destinate personalului de deservire a aerodromului au fost conectate la rețelele de distribuție a energiei electrice şi a apei. A fost de asemenea, construit un sistem de drenaj pentru deversarea apei pluviale în răul Ialomița, cel mai apropiat râu de fostul aerodrom. Baza militară de aviație a fost abandonată în martie-aprilie 2001. Câţiva 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 importanţă 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 funcţioneze ca aeroport comercial pentru pasageri având facilitate pentru transport de marfă (cargo) şi operaţiuni de aviaţie generală şi de afaceri**”.
Celelate obiective propuse pentru investiție
- Centru de instruire sintetică pentru piloţi - 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 investiţiei spre dezvoltarea facilităţilor oferite de un aeroport dedicat în special transportatorilor low-cost.

Proiectul architectural al aeroportului de la Alexeni se va axa pe un design simplu. Spaţiile interioare ale clădirilor aeroportului vor reflecta standardele de performanţă ale companiilor aeriene low-cost: niveluri mai mici de serviciu în termeni de spaţiu per persoană şi o capacitate totală anuală mai mare per metro pătrat de spaţiu, asociată cu timpul mai redus de staţionare al pasagerilor date fiind operaţiunile rapide asupra aeronavelor, deoarece spaţiul total solicitat per pasager este în mod direct legat de timpul mediu în care oamenii stau într-un spaţiu. Se va pune accent pe spaţiile comune largi de aşteptare pentru a minimiza spaţiul total alocat acestei funcţiuni. Aeroportul de importanţă regională de la Alexeni nu va presupune spaţii largi comerciale, costisitoare, în ciuda faptului că activităţile din retail pot reprezenta importante surse de venituri, construirea unor astfel de spaţii este în mod particular costisitoare; măsurile de securitate, dificultăţile generale şi întârzierile

accesului multiplică costurile construcţiei. De asemenea, este costisitoare trecerea produselor comerciale şi 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 interesaţi pentru realizarea unui astfel de proiect investițional.

Oportunitatea dezvoltării la Alexeni a unui Aeroport de importanță regională derivă și din necesitatea dezvoltării infrastructurii de comunicaţie pe arterele principale regionale şi europene, a integrării zonei în care sunt amplasate bunurile de la Alexeni în sistemul global al fluxurilor, valorificând tehnologia de avangardă şi tendinţele moderne de dezvoltare a nodurilor de comunicaţie. 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 susţinută prin dezvoltarea celorlalte două obiective investiţionale care vin să susţină activităţile de instruire a personalului aeronautic navigant, activităţile de mentenanţă a aeronavelor precum şi instruirea personalului ingineresc şi mecanic implicat în mentenanţa aeronavelor.

Concesionarea bunurilor de la Alexeni pentru realizarea unui aeroport operaţional reprezintă cea mai bună opţiune pentru realizarea de venituri mari. Activităţile comerciale care se desfăşoară pe un aeroport cu trafic de pasageri se constituie în surse importante de venit pentru noul proiect de dezvoltare. Astfel de activităţi comerciale (închiriere pentru spaţii 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 şi centrul de mentenenţă vor fi de asemenea generatoare de venituri din contravaloarea serviciilor de instruire şi mentenanţă oferite.

Destinația bunurilor ce fac obiectul concesiunii o reprezintă activitățile aeroportuare și de aviație generală: construirea unui aeroport care să funcţioneze ca aeroport comercial pentru pasageri având facilitate pentru transport de marfă (cargo) şi operaţiuni de aviaţie generală şi de afaceri.

Ţările europene ar fi destinaţia principală a zborurilor de pasageri din Alexeni dar şi alte destinaţii 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 pana la 1,5 mil pasageri. La ora actuală, dată fiind creşterea exponenţială a numărului de pasageri (dublarea acestuia în 2018 de la nivelul înregistrat în 2014), considerăm o posibilitate de creştere a traficului pe viitorul aerop Alexeni la 2,5 mil pasageri/an, cu posibilitatea de creştere în viitor până la o capacitate de 4 milioane de pasageri/an. Proiectarea aeroportului într-o primă etapă initial se va face pentru a permite operarea cu aeronavele tipul Boeing familia 737 şi 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 creşterii traficului aerian în raport cu capacitatea de preluare a acestei creşteri de aeroporturile care deservesc zona de sud a ţării.

Amplasamentul bunurilor de la Alexeni a fost şi este în continuare parte a Axei Tradiţionale (Istanbul și Europa Centrală) dintre Europa Centrală şi Asia Mică. Poziţionarea pe coridorul IX pan-european (coridor Helsinki) care face legătura între Marea Baltică (Helsinki) şi Adrianopol şi la intersectia dintre coridoarele IV şi VII, plasează zona Alexeni în aria de dezvoltare a reţelelor 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 comunicaţie în Europa de sud-est, al evoluţiei coridoarelor pan-europene şi conştientizând existenţa crizei de extindere şi 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 investiţie strategică. Şi mai mult, realizarea unei centru pentru servicii de mentenanță de întreţinere şi reparaţii aeronave va da un plus de atractivitate unui aeroport nou prin siguranţa conferită operatorilor aerieni de existența unui spaţiu adecvat de întreţinere şi reparaţii de avioane deschis tuturor.

Obiectivele investiţiei 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 şi un nivel professional ridicat;
- creşterea numărului locurilor de muncă;
- creşterea nivelului de instruire în domeniul aviaţiei şi 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 şi impozite; atragerea de fonduri suplimentare la bugetul de stat, rezultate în urma administrării optime a terenurilor, prin perceperea redevenței prevăzute în contractele de concesiune;
- creşterea posibilităţii de a călători mai mult.

Recuperarea functionalităţii fostului Aerodrom Alexeni va fi un proiect cu impact pozitiv major pentru autorităţile județene.

Pentru activitatea aeroportuară, mentenanţa aeronavelor este un domeniu principal de competenţă şi 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 mentenanţă complexă ar oferi premise favorabile în acest sens.

Proiectul necesită operaţionalizare prin reabilitarea fondului existent şi investiţii în construcţii noi. Principalele activităţi desfăşurate în pentru proiectarea, construcţia şi operaţionalizarea aeroportului de importanţă regională de la Alexeni constau în:

- Proiectare, consultanţă, avizare şi certificare;
- Reabilitare şi modernizare pistă şi căi de rulare existente sau refacere, după caz;
- Construcţie terminal de pasageri;
- Construcţie terminal cargo;
- Turn de control şi sisteme aferente;
- Echipamente şi utilaje aeroport;

- Construcţie clădiri administrative pentru aeroport şi operatori;
- Parcări auto;
- Depozite de combustibil;
- Centrala electrică, Modernizare şi adaptare alimentare şi distribuţie energie electrică;
- Autorizarea aeroportului de către AACR;
- Staţie de epurare a apelor şi canal deversare în râul Ialomiţa;
- 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 piloţi - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320, dacă este cazul.

Aeroportul poate fi realizat astfel încât să asigure zboruri interne şi internationale şi zboruri de marfă cu aeronave de capacitate medie. Pentru operarea avioane de tipul Boeing familia 737 şi 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 capacităţii portante şi ulterior decizia asupra gradului de consolidare a pistei sau de refacere în totalitate a acesteia.

Pista şi calea de rulare deja existente pot fi reabilitate şi utilizate pentru dezvoltarea unui aeroport operaţional la Alexeni destinat avioanelor de dimensiuni mici şi medii. Aceasta presupune şi investiţii în reabilitarea/refacerea pistei existente şi construcţia unor clădiri la standardele actuale.

Starea suprafeţelor de beton şi structurii granulare de susţinere a pistei trebuie să fie investigate pentru a determina gradul de deteriorare şi capacitatea de încărcare disponibilă curentă. Reţeaua 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 parţial necesare pentru operaţiunile comerciale, dar anumite porţiuni pot fi utilizate în mod avantajos dacă sunt modificate pentru deservirea terminalului de marfă (cargo), zonei de aviaţie generală şi platformei de întreţinerea aeronavelor. Zonele laterale şi de apropiere din nord-estul şi sud-vestul pistei de decolare-aterizare sunt aparent libere de orice obstacole care ar putea afecta siguranţa zborului.

Pentru creşterea accesibilităţii la aeroport aste necesară în viitor conectarea aeroportului cu drumul naţional 2A şi cu gara de cale ferată, în prezent dezafectată.

Redarea funcţionalităţii staţiei de cale ferată din comuna Alexeni şi legătura directă cu intrarea în viitoarea aerogară va oferi posibilitatea transferului facil de la aeroport către alte staţii de cale ferată. Legătura dintre intrarea în aerogară şi DN 2A pentru conectarea cu staţia CF se va face printr-un drum de racord. Aeroportul va trebui să se materializeze ca un nod de comunicaţie globală cu legături atât cu reţeaua globală de transport aerian, cât şi cu reţelele rutiere şi feroviare.

Componentele obligatoriu a fi realizate pentru asigurarea operaţionalităţii aeroportului din cadrul Proiectului de dezvoltare regională Alexeni sunt:

- Suprafaţa de mişcare aeroportuară (DP, canalizare pluvială, drenaje, marcaje, consolidări, construcţii aferente)
- Terminal pasageri şi office pentru personalul aeroportului
- Turn control
- Remiză pompieri şi utilaje aeroportuare

- Clădire energetică (Uzina electrică + Centrala termică)
- Gospodărie de apă (incendiu + potabilă)
- Staţie epurare monobloc
- Parcare auto – 500 locuri şi drum de incintă
- Drum perimetral
- Reţele incintă (alimentare cu apă, hidranţi exteriori, iluminat, alimentare cu energie electrică, TC)
- Cabina control acces

În continuare sunt prezentate succint particularităţile 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 importanţă regională Alexeni

Nivelul de reconstruire structurală a aeroportului va fi stabilit în urma unor teste si studii corespunzătoare. Arhitectura pentru pista de decolare-aterizare şi întreaga zonă de operaţiuni aeriene va lua în considerare utilizarea pistei, zonelor laterale şi de apropiere existente. Se are în vedere restaurarea şi modernizarea sistemului existent de drenaj, după investigații preliminare.

I.2.1.1 Activităţile, studii şi etapele necesare pentru dezvoltarea aeroportului

Acestea sunt reprezentate de:

Studii de design/arhitectură, proiect, asistenţă tehnică, managementul construcţiei şi amenajarea teritoriului

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

Lucrări reabilitare şi construcţie suprafaţă aeronautică

1. Lucrări de demolare

2. Reabilitarea sistemului de canalizare/drenare şi 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

Investigaţiile 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 cunoaşte 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 şi curăţarea suprafeţei
    3.2. Nou strat de beton sau asfalt

Pregătirea şi curăţarea suprafeţei 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 legatură 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 colecare a apelor pe toată lungimea pistei extinse;
- Fundație pistă;
- Suprastructura din dale de beton a pistei prelungite.

5. Cale de rulare şi 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 menevrare 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 (suprafaţa pe care staționează aeronavele pentru alimentare, îmbarcare, bucle de întoarcere, etc., inclusiv aria generală de aviație)

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

7. Drum perimetral, împrejmuire incintă şi 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 şi echipamente aeronautice

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

Construcţie clădiri aeroport

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

Construcţie 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 şi 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.

Fundaţia continuă a gardului va avea o lăţime 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, fundaţia 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 lăţime portantă de 3,5 m și va fi încadrat de acostamente de 0,5 m lăţime pe fiecare parte. La intervale de cca. 200 - 250 m (în funcţie de vizibilitate), drumul perimetral va fi prevăzut cu platforme de încrucişare 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 fundaţie 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 facilităţilor 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 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 şi acostamente simetrice de 7,50 m rezultând o lăţime totală de 60 m. Pista existentă are lungimea de 2.500 m şi lăţimea de 80 m, ceea ce permite trecerea fără dificultate la noile dimensiuni. Pista este prevăzută cu 60 m stop-way şi 200 m clear-way la ambele capete. Aceste condiţii oferă piloţilor posibilitatea utilizării unei lungimi mai mari de pista la decolare şi 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 suprafeţei 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 faţă aeronavele de dimensiuni medii nu sunt admisibile pentru operare pe pista de la Alexeni. Condiţia admisibilităţii avioanelor este: ACN < PCN. CAN pentru familia de avioane B737 este 37 iar pentru A320 este 40. Putem concluziona că structura aeroportuară de staţionare, aterizare-decolare şi cea a căilor de rulare a aeronavelor nu corespunde traficului aeronavelor din clasa B737 şi A320 pentru care este proiectat noul aeroport, fiind necesare acţiuni 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 faţă 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 construcţie brut de minim 24.614 m² .

Dezvoltarea propusă pentru zona terminalului de mărfuri (cargo) ce include clădirea şi platforma de parcare aeronave are în vedere asigurarea unui plan de operare în creştere 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 suprafata minimă de 3.200 m².

I.2.1.2 Caracteristicile principale ale componentelor Aeroportului de importanţă regională

Caracteristicile principale ale componentelor aeroportului sunt redate exemplificativ în continuare:

Suprafaţa de mişcare aeroportuară

Pista de decolare aterizare:

- capacitatea portantă minim PCN = 65 R/D/W/T;

dimensionată şi realizată astfel încât să poată permită decolarea aterizarea avioanelor din clasa mediu curier de tipul Boeing familia 737 şi AIRBUS familia A320 și/sau alte aeronave similare compatibile cu facilitățile aeroportului;

- să îndeplinească condiţiile de certificare în categoria 4D / III C;
- să respecte profilurile impuse de regulamentele aeronautice;
- să poată fi utilizată în condiţii meteo specifice zonei.

Calea de rulare Alfa

- capacitatea portantă minim PCN = 65 R/D/W/T;

dimensionată şi realizată astfel încât să poată permită rularea către platforma de îmbarcare-debarcare a avioanelor din clasa mediu curier de tipul Boeing familia 737 şi AIRBUS familia A320 și/sau alte aeronave similare compatibile cu facilitățile aeroportului;

- să respecte profilurile impuse de regulamentele aeronautice;
- să poată fi utilizată în condiţii meteo specifice zonei.

Platforma de staţionare

Suprafaţa de staţionare va fi astfel dimensionată şi realizată încât să asigure condiţii corespunzătoare pentru:

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

Suprafaţa de staţionare va fi amplasată astfel încât să permită extinderea ei, odată cu creşterea traficului.

Instalațiile de balizaj si 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 suprafeţelor de mişcare

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 îmbunătăţirea capacităţii portate a terenului de fundaţie până la min.50-75 MN/ mc., aceasta se va executa cu tehnologiile cele mai adecvate structurii terenului destinat aeroportului.

Terminalul de pasageri, spaţiile administrative şi tehnice

Terminalul de pasageri

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

Terminalul trebuie să fie dotat minim cu următoarele facilitaţi:

- spaţii publice pentru zona de plecări;
- ghişee de check-in;
- automate de self check-in;
- spaţii publice pentru zona de sosiri;
- spaţii pentru procesarea bagajelor de cală pentru toate tipurile de dimensiuni acceptate de companiile aeriene;
- spaţii pentru procesarea bagajelor de mână;
- spaţii pentru controlul pasagerilor;
- spaţii pentru controlul personalului aeroportuar precum şi al companiilor care îşi desfăşoară activitatea în perimetrul aeroportuar;
- spaţii pentru preluarea bagajelor de cala de către pasagerii sosiţi;
- cabinet medical;
- grupuri sanitare;
- salon oficial;
- salon oficial dedicat celor cu bilete business;
- spaţii cu destinaţia" Mama şi copilul" ;
- spaţii în folosinţă structurilor AT cu toate dotările legale;
- spaţii destinate Poliţiei de Frontieră;
- spaţii destinate Vămii atât în zona de plecări cât şi în cea de sosiri;
- spaţii destinate Poliţiei în zonele publice.

Terminalul de pasageri sosiri/plecări propus este destinat asigurării transferului pasagerilor şi bagajelor la sosirea în ţară şi la plecarea din ţară în condiţiile extinderii traficului internaţional de pasageri, cât şi extinderii traficului intern. Este o construcţie care se propune a se dezvolta pe 3 nivele. Acest transfer este însoţit de un număr de operaţii (control pasageri şi bagaje, control de siguranţă, sanitar, de paşapoarte) care diferă după destinaţia sau provenienţa pasagerilor şi tipul traficului.

Pentru fluxul sosiri se va urmări rezolvarea următoarelor cerinţe funcţionale:

- Separarea fluxurilor de procesare a pasagerilor pentru sosiri internaţionale şi interne – în vederea operării simultane;
- Asigurarea spaţiilor necesare pentru organele de control: poliţia de frontieră, sănătate, spaţii care trebuie să fie prezente în terminal pentru verificarea pasagerilor;
- Spaţii pentru verificarea pasagerilor la tranzit şi la sosiri interne;
- Asigurarea spaţiilor necesare pentru personalul de deservire a aerogării noi propuse;
- Asigurarea spaţiilor de servicii oferite pasagerilor, spaţii comerciale, grupuri sanitare cu posibilitatea desfăşurării unui spaţiu pentru mama şi copilul, birou informaţii turistice, schimb valutar, agenţii de închiriere maşini şi chemare taxi, telefoane, cărucioare de bagaje;
- Asigurarea spaţiilor tehnice necesare pentru buna funcţionare a aerogării şi crearea condiţiilor optime pentru confortul pasagerilor şi a celor care-şi desfăşoară activitatea aici.

Zona propusă pentru sosiri va avea următoarele grupări de încăperi, în funcţie de destinaţia acestora pentru a corespunde cerinţelor funcţionale enumerate mai sus:

- Zonele de acces (în aerogară şi dinspre pistă);
- Hol pentru public cu zona de aşteptare;
- Holul pentru controlul documentelor de călătorie şi înaintea intrării în ţară;
- Spaţii comerciale şi alimentaţie publică;
- Grupuri sanitare (grupuri sanitare şi pentru persoane cu dizabilităţi locomotorii, spaţii pentru mama şi copilul);
- Camere tehnice pentru tablouri electrice, telefonie, televiziune cu circuit închis, curenţi slabi, hidrofor etc.;
- Scări de acces şi lifturi pentru public (inclusiv pentru deplasarea persoanelor cu handicap locomotor) între parter şi etaj, în plus sunt prevăzute scări pentru persoanlul aeroportului pentru accesul între parter şi etaj.

Pentru fluxul de plecări, din punct de vedere funcţional s-au urmărit rezolvarea următoarelor cerinţe:
- Separarea fluxurilor de procesare a pasagerilor pentru plecări internaţionale şi interne – în vederea operării simultane;
- Asigurarea spaţiilor necesare pentru organele de control: poliţia de frontieră, sănătate, spaţii care trebuie să fie prezente în aerogară pentru verificarea pasagerilor;
- Asigurarea spaţiilor necesare pentru personalul de deservire a aerogării propuse, pentru fluxul plecări;
- Asigurarea spaţiilor de servicii oferite pasagerilor, spaţii comerciale, grupuri sanitare, (pe sexe şi pentru persoanele cu mobilitate redusă) spaţiu pentru mama şi copilul, birou informaţii, schimb valutar, agenţii companii aeriene, cărucioare de bagaje;
- Asigurarea spaţiilor tehnice necesare pentru buna funcţionare a zonei plecări şi crearea condiţiilor optime pentru confortul pasagerilor şi a celor care-şi desfăşoară activitatea aici.

Zona propusă pentru plecări va avea următoarele grupări de încăperi, în funcţie de destinaţia acestora pentru a corespunde cerinţelor funcţionale enumerate mai sus:
- Zonele de acces (în aerogară şi spre pistă);
- Hol pentru public cu zona de aşteptare şi check-in;
- Holul pentru controlul documentelor de călătorie înaintea ieşirii din ţară;

- Holuri de regrupare în zona aflată sub control (zona sterilă) pentru cei care pleacă din ţară;
- Spaţii de aşteptare în zona aflată sub control (separat pentru VIP şi clasa business);
- Spaţii comerciale şi alimentaţie publică;
- Grupuri sanitare (grupuri sanitare şi pentru persoane cu mobilitate redusă);
- Camere tehnice pentru tablouri electrice, telefonie, televiziune cu circuit închis, curenţi slabi etc.;
- Scări de acces pentru public între parter şi etaj, lifturi pentru deplasarea persoanelor cu handicap locomotor (între parter şi etaj), şi scări pentru personalul aeroportului între parter şi etaj.

Instalaţii de ventilare şi climatizare
Pentru realizarea microclimatului interior atât în timpul verii, cât şi iarna, holurile vor fi deservite de agregate de aer condiţionat cu recuperare având funcţionare independentă pentru fiecare spaţiu. Aceste centrale vor asigura totodată şi aerul proaspăt necesar din punct de vedere fiziologic. Celelalte spaţii vor fi climatizate cu ajutorul ventiloconvectoarelor, aerul primar fiind preparat de centrale de tratare a aerului special prevăzute în acest scop. Camerele cu destinaţie tehnologică se vor climatiza cu aparate de climatizare profesionale în detenţă directă. Pentru grupurile sanitare se vor realiza instalaţii de ventilare mecanică ce vor asigura evacuare a mirosurilor şi a umidităţii.

Instalaţii sanitare şi instalaţii de combatere a incendiilor
Alimentarea cu apă rece se va face din reţeaua exterioară de apă potabilă prin branşamente din polietilenă de înaltă densitate PEHD.
Alimentarea cu apă caldă menajeră se va face de la instalaţia de preparare a apei calde menajere din centrala termică.
Din instalaţia de apă rece se alimentează şi instalaţia de preparare a apei calde menajere.

Instalaţii interioare de canalizare menajeră
Canalizarea apelor uzate de la grupurile sanitare se va face prin conducte de legătură, coloane şi colectoare orizontale din tuburi de polipropilenă ignifugată.

Instalaţia 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 distribuţie vor fi prevăzute cu circuite disponibile de rezervă minim 20% din numărul circuitelor active.

Se vor prevedea *instalaţii interioare de stingere incendii cu hidranţi interiori şi cu sprinklere*
Timpul teoretic de acţionare a instalaţiei de hidranţi interiori este de 60 de minute.
În clădirea aerogării se va prevedea o instalaţie automată de stingere cu sprinklere, ce va fi realizată în sistem apă-apă. Instalaţia automată de sprinklere va fi controlată prin intermediul unor aparate (supape) de control şi 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 şi va avea acces dinspre exterior.

Spaţiile administrative
- Spaţii destinate birourilor angajaţilor aeroportului;

- Sala de şedinţe;
- Sală destinată şedinţelor operative sau comitetelor de urgenţă în conformitate cu legislaţia existenta;
- Spaţii destinate birourilor companiilor care vor opera pe aeroport (minimum 10 spaţii cu această destinaţie).

Spaţii comerciale

- Cel puţin câte un bar şi un restaurant în zona publică de plecări;
- Spaţii cu destinaţia rent a car;
- Spaţii pentru ziare şi cărţi;
- Spaţii pentru schimb valutar, suveniruri, etc.

Spaţii tehnice

- Spaţii cu destinaţii tehnice: electrice, termice, apa, supraveghere, etc.

Turn de control

Amplasarea acestui obiectiv pe teren va ţine cont de accesul facil al autospecialelor în caz de intervenţie, de vizibilitatea controlorilor de trafic aerian şi de planul de obstacolare.
Turnul de control va trebui dimensionat pentru a cuprinde şi serviciul PNA/CNS şi serviciul meteorologic de aeroport.

Remiză pompieri şi utilaje aeroportuare

Construcţia destinată remizei pompieri şi garajul destinat autovehiculelor speciale precum şi anexa cu spaţiile tehnice şi administrative care le deservesc va fi alcătuită din două corpuri. Corpul principal va asigura gararea a trei autovehicule pentru pompieri şi patru autovehicule speciale destinate serviciilor de administraţie specifice funcţiunii aeroportuare.

Clădire energetică

Funcţiunea clădirii: construcţie industrială cu flux tehnologic – anexa pentru instalaţii (centrala termică şi uzină electrică).

Uzina electrică

Din punct de vedere funcţional va fi împărţită în două: zona de joasă tensiune şi zona de medie tensiune.

Centrala termică

Aceasta va cuprinde: încăpere pentru trei cazane, magazie piese schimb, grup sanitar cu duş.
Pentru preluarea eventualelor ape accidentale vor fi amplasate sifoane în pardoseală.
Accesul la centrala termică se face din exterior.
Suprafaţa vitrată a centralei termice este raportată la volumul interior al acesteia şi va fi corespunzătoare prevederilor normativelor în vigoare (5 % din volum).
Pardoseala va fi protejată antiscânteie cu răşini epoxidice aplicate pe un strat de beton sclivisit.

În situaţia în care se va lua în consideraţie şi utilizarea energiilor regenerabile utilizându-se pompe de căldura sau panouri solare se va avea în vedere utilizarea acestora la: Terminalul de pasageri şi Turnul de control.
În funcţie de destinaţie încălzirea spaţiilor se va realiza cu radiatoare de tip panou sau cu ventiloconvectoare.
Agentul termic apă caldă va fi produs în centrala termică proprie cu funcţionare pe gaz metan. De asemenea, centrala termică va produce şi apă caldă menajeră necesară cu ajutorul unui boiler cu două serpentine ce este cuplat şi la o instalaţie solară.
Apa răcită va fi produsă cu ajutorul chillerelor.
Atât centrala termică, cât şi instalaţia 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 şi potabilă)

Pentru necesităţile Aeroportului sunt necesare:
1. Rezervor apa incendiu dimensionat în conformitate cu reglementările în vigoare. Rezervorul va fi o construcţie îngropată în teren prevăzut cu staţie de pompare şi hidrofor.
2. Rezervor de apă 100.000 metri cubi + camera de vane, pompe.
3. Cabina puţ forat.

Staţie epurare monobloc

Staţia va fi compusă din:
1. Cheson din beton armat cu diametrul interior de 3,00 m şi înălţimea de 7,0 m
2. Platforma din beton armat pentru amplasarea staţiei
3. Bazin de omogenizare
4. Bazin dezinfecţie

Parcare auto şi drum de incintă

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

Drum perimetral

Se va amenaja un drum perimetral, lăţime de 3,5 ml asfaltat, destinat lucrărilor de intervenţii şi întreţinere.

Reţele incinta (alimentare cu apă, hidranţi exteriori, iluminat, alimentare cu energie electrică, transformator curent - TC)

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

Cabina control acces

Dimensionarea acestora trebuie să aibă în vedere posibilitatea controlării angajaţilor aeroportului şi/sau ai companiilor care au acces în perimetrul aeroportuar dar şi a echipamentele care intră în zonă (în cadrul acestor zone se vor verifica produsele de catering, materialele şi 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 - Suprafeţe aeroport terminal pasageri

Suprafeţe nete în m²						
Zona terminal	**Internaţional**	**Intern/ domestic**	**General**	**Total**	**Nivel**	**Observaţii**
PLECĂRI	**2881**	**1410**	**450**	**4741**		
Hol plecări	600	300	0	900	3	
Puncte check-in electronic	80	0	0	80	3	Servesc internaţional şi domestic
Contoare check-in+Centuri+Zona de coadă	380	190	0	570	3	10 internaţional, 5 domestic
Control de securitate	216	108	0	324	2	2 poziţii internaţional, 2 poziţii pentru domestic, 2 camere căutare
Poziţii de control a paşapoartelor	24	0	0	24	2	4 poziţii
Zona de coadă a control a paşapoartelor	72	0	0	72	2	
Sală aşteptare porţi/gates	360	288	0	648	2	300 locuri internaţional, 200 locuri domestic
Unităţi de control porţi	36	36	0	72	2	2 unităţi internaţional, 2 unităţi domestic
Bar/Restaurant/Café post-securitate	360	120	0	380	2	100 locuri internaţional, 50 locuri domestic
Sală aşteptare linii aeriene VIP	72	54	0	126	2	Ptr utilizarea liniilor aeriene
Sală aşteptare VIP autorităţi	225	72	0	297	2	Ptr utilizare autorităţi
Magazine şi stand-uri duty free	216	72	0	288	2	Fără duty free ptr zboruri domestice, doar magazine de presă şi cadouri
Spaţiu public pentru alimentare	0	0	288	288	3	Opţiuni de stat pe scaune sau în picioare
Spaţiu deschis pentru închirieri	0	0	144	144	3	Chiriaşi
Informaţii public	0	0	18	18	3	Atât pentru international cât şi pentru domestic
Banda pentru plecări	340	170	0	510	3	La exterior acoperită

Suprafeţe nete în m^2						
Zona terminal	**Internaţional**	**Intern/ domestic**	**General**	**Total**	**Nivel**	**Observaţii**
SOSIRI	**2962**	**1748**	**0**	**4710**		
Control sănătate	12	0	0	12	1	2 poziţii internaţional
Zona de coadă control paşapoarte	216	0	0	216	1	
Poziţii control paşapoarte	48	0	0	48	1	8 poziţii
Poziţii control paşapoarte secundar	18	0	0	18	1	2 poziţii cerute
Zona de aşteptare control secundar	42	0	0	42	1	
Recuperare bagaje	1500	1200	0	2700	1	Internaţional 2 dispozitive 60 m, domestic 2 dispozitive 48 m
Depozit cărucioare în aria recuperare bagaje	30	30	0	60	1	
Verificare clienţi	300	120	0	420	1	8 poziţii 60 mp/poziţie ptr inspecţia 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
Recepţie şi hol aşteptare	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 spaţii pentru 10 companii aeriene
Suport check-in	0	0	60	60	3	3 m^2 per poziţie
Agenţii de turism	0	0	36	36	2	Spaţiu pentru 6 oficii de turism
Birouri client şi depozitare	0	0	72	72	1	
Birouri operaţionale clienţi	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 şi găsite	0	0	36	36	1	
ZONE SERVICII	2160	1080	3165	6405		
Handling bagaje şi carusele	1920	960	0	2880	1	2 carusele ptr international, 1 ptr domestic
Rampă suport	0	0	875	875	1	
Zona întreţinere	0	0	140	140	1	
Camere electrice şi mecanice	0	0	1700	1700	1	

Suprafeţe nete în m^2						
Zona terminal	**Internaţional**	**Intern/ domestic**	**General**	**Total**	**Nivel**	**Observaţii**
Camere spălare	240	120	120	480	Toate	
Gunoi şi reciclare	0	0	90	90	1	
Facilităţi angajaţi	0	0	120	120	2	
Depozit autoritate aeroport	0	0	120	120	2	
ALTE ZONE ÎNCHIRIATE	0	0	548	548		
Zone poliţie şi reţinere	0	0	27	27	1	
Plan de securitate şi urgenţă	0	0	27	27	1	
Stand-uri de închiriat şi 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 şi autobuz	0	0	12	12	1	La bandă
TOTAL GENERAL NET	**8003**	**4238**	**4545**	**17334**		
CONSIDERAŢII SUPRAFAŢĂ BRUTĂ				**ADAOS**		
Impact structural				**1040**		6% din suprafaţa netă
Circulaţie verticală				**1040**		6% din suprafaţa netă
Circulaţie laterală				**5200**		30 din suprafaţa netă
TOTAL GENERAL BRUT				**24614**		

Astfel, pe nivele avem următoarele suprafeţe:

- Primul nivel – Sosiri şi Handling bagaje – 16073 m^2;
- Al doilea nivel – Plecări şi săli de aşteptare – 4665 m^2;
- Al treilea nivel – Check in Plecări – 3877 m^2,

în total **24.614 m^2**.

Platforma staţionare aeronave va fi concepută pentru minim 4 poziţii având capacitatea de a suporta aeronave de dimensiuni mari şi va fi conectată cu terminalul prin punţi de platformă. Adăugarea de punţi poate fi etapizată în funcţie de creşterea traficului cu o primă fază a suprafeţei platformei de circulaţie înspre şi de la aeronavă.

Suplimentar vor prevăzute în această fază iniţială de dezvoltare a aeroporului două poziţii pentru zboruri interne cu aeronave mai mici, o poziţie cargo şi o poziţie de degivrare.

Aeroportul Alexeni este conceput pentru un număr total de mişcări aeronave de 6.000 pentru primul an cu o creştere graduală până la 15.000 în al 19-lea an de operare şi 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 creştere 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 şi sala pentru aviaţie generală vor fi localizate într-o clădire combinată pentru a reduce costurile construcţiei şi utilizarea terenului pentru întregul complex aeroportuar.

Extinderea clădirii pentru cargo, a spaţiilor pentru facilităţile de întreţinere aeronave şi depozitul de carburant apar ca şi elemente potenţiale de extindere ulterioară.

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

I.2.1.3 Managementul aeroportuar

Operaţionalizarea Aeroportului de importanţă 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 îşi 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 directa coordonare a Ministerului Transporturilor, Infrastructurii şi Comunicaţiilor (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 transportulrile de marfă și bagaje prin aeroporturi;
- serviciile de control antiteroriste – care garantează desfășurarea zborurilor în condiții de securitate;
- poliția transporturi – 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 capacităţilor și abilităților. Concesionarul va asigura personalul care să deservească noul aeroport. Activităţile care vizează dezvoltarea personalului se vor realiza în concordanță cu legile în vigoare și vor fi organizate şi susţinute de AACR (Autoritatea Aeronautică Civilă Română) sau de cei autorizați de aceasta să desfăşoare acest tip de activităţi.

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 aeronvelor 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 avionaele 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;
- vehicole 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 instalaţii, echipamente şi utilaje moderne, capabile să satisfacă cerinţele de trafic aerian în condiţii de siguranţă şi securitate. În ceea ce priveşte măsurille de securitate aeroportuară cele mai importante sunt:

- garduri perimetrale 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 di dotat cu echipamente de ultimă generație pentru detecțiea 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 materialeor 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 aceste se pot realiza printr-un management modern și de calitate.

După ce aeroportul va deveni operaţional se va asigra posibilitatea generării de venituri “no aviation” din: chirii din spaţii comerciale – Duty Free, Duty Pay, retail, alimentaţie 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 şi continuu cu comunitatea companiilor aeriene potenţiale de a opera pe viitorul aeroport de la Alexeni, cu autorităţile locale şi centrale.

I.2.2 Centru de instruire sintetică pentru piloţi - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320

O altă componentă/obiectiv de investiţii a Proiectului de dezvoltare regională Alexeni, **opţională pentru ofertanţii la procedura de atribuire a contractului de concesiune** o reprezintă acest centru de instruire care va crea infrastructura necesară formării și pregătirii piloților. Odată contruit, 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. Afişajele 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 in vederea obținerii compatibilității cu mai multe tipuri de avioane, făcând referire la puntea de comandă. Ultima generație de simulatoare au în componenţa 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^{o} x 43^{o};
- 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 manşe 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 manşe;
- 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 echlibru manșă;
- Comutator amortizor de giraţie;
- 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 principala 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 şi design, atât pentru efectuarea sarcinilor procedurale, cât şi pentru cele operaţionale, specific cerinţelor de instruire la sol şi în aer.

În cadrul centrului de instruire se va putea asigura pregătirea de specialitate, specializarea şi perfecţionarea personalului pentru prestarea activităţilor aeronautice civile. Centrul de instruire va fi destinat derulării cursurilor şi programelor de pregătire, instruire şi perfecţionare, teoretice şi practice, de zbor, atât pentru piloţii particulari, cât şi pentru piloţii comerciali. Instruirea piloţilor se va realiza după standardele de pregătire a zborurilor FAA.

Proiectul centrului de instruire sintetică include construcţia clădirii aferente amplasării simulatorului de zbor şi a centrului de instruire cu toate spaţiile 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 spaţii pentru birouri şi toate utilităţile aferente (spaţii tehnice pentru tablouri electrice, telefonie, televiziune cu circuit închis, curenţi slabi etc., grupuri sanitare, instalaţii sanitare, instalaţii interioare de canalizare menajeră).

Pentru componenta ce vizează centrul de instruire sintetică pentru piloţi dotat cu simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320 sunt necesare studii premergătoare construcţiei şi obţinere de avize, lucrări de construcţii a clădirii P+2E, cu toate spaţiile conexe, racordarea la uilităţi, instalaţii de alimentare cu apă şi 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, **opţională pentru ofertanţii 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 şi FAA şi să ofere servicii de inspecţie, reparaţii, întreţinere, înlocuire, rectificare de defecte, upgrading şi 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 desfăşoare 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 acelaşi cu cel pe care se află situat hangarul al fostului Aerodrom Alexeni sau pe alt spaţiu aferent bunurilor concesionate, funcţie de decizia Concesionarului asupra construcţiei. Construirea hangarului pe amplasamentul fostului hangar va

asigura accesul pentru racordarea la utilităţi: gaz metan, energie electrică şi apă potabilă, precum şi la alte facilităţi necesare: canalizare şi drumuri de acces.

Se propun următoarele obiecte de investiție pentru hangar mentenanţă 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 particularităţile constructive ale hangarului, la nivel orientativ, acestea urmând a fi stabilite definitiv în urma realizării proiectului tehnic al contrucţiei, sarcina Concesionarului.
Construcția va avea forma unui patrulater regulat cu dimensiunile maximale 71,30 x 47,20 m, având suprafața construită Sc = 3.370 mp și suprafața desfășurată Sd = 6.090 mp. Traveea este de 11,0 m și deschiderea de 70,0 m. Înălțimea maximă a construcției: + 19,50 m.

Regimul de construcţie al clădirii va fi P+2E.

La parterul construcției se vor prevedea:
1. Hala hangar: Su = 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 perimetrale 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 acoperiş. Colectarea şi scurgerea apelor pluviale de pe acoperiş se va face printr-un sistem de tubulatură plasat în interiorul hangarului, pe lateralele stâlpilor de susţinere.

Pe structura tavanului se vor monta: becuri pentru iluminatul artificial, senzorii sistemului de avertizare incendii, subansamble pentru instalaţia de încălzire şi ventilaţie.

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.

<u>Uşile</u>

- 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.

Poziţionarea uşilor şi cotarea lor în structura hangarului se va face în corelare cu poziţionarea bolţurilor în pardoseală:
-Cota exterioară a lungimii de 76 m poate fi depăşită cu maxim 4%;
-Cota exterioară a lăţimii de 56 m poate fi depăşită cu maxim 8%;
-Înălţimea exterioară maxim admisă este de 24,5 m.

<u>Finisaje interioare</u>

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

- Pereți: zugrăveli lavabile; placaje 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/l-2005, respectiv coeficientul de izolare termică efectiv realizat este mai mic decât coeficientul de izolare termică normat, G<Gn.

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 şi piese speciale aferente: clapeţi pentru reglarea şi 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 cărămida 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 împrejmuiri 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 lucrari 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 mentenanţă se vor realiza reparaţii structural diversificate, reparaţii complexe şi operaţiuni de mentenanţă. Între operaţiile de mentenanţă (reparaţii, întreţinere) care se vor putea efectua amintim: frezarea chimică, tratamente de suprafaţă, vopsirea, tratamente termice, testări mecanice, verificări metalografice, duritate, pirometrie, compozite, sudură, strunjire prin control numeric.

Echipamente

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

Acreditări

Funcţionarea centrului de mentenanţă va fi acreditată de către:

- Autoritatea Aeronautică Civilă Română

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

Pentru buna funcţionare, este necesar ca în cadrul centrului de mentenanţă să se prevadă un *laborator de încercări* ale cărui caracteristici şi funcţionalităţi sunt prezentate în cele ce urmează:

Capabilităţi laborator

1. Analize chimice
    - Analiza compozitie bai galvanice;
    - Analiza ape reziduale;
    - Analiza ape demineralizate;
    - Analiza produselor petroliere albe şi a uleiurilor minerale;
    - Determinări pentru vopsele şi emailuri.
2. Încercări mecanice
    - Determinări prin conductivitate;
    - Prin duritate, determină rezistenţa la rupere;
    - NDT vizual.
3. Control metalografic
4. Defectoscopie - control nedistructiv
    - NDT prin curenţi turbionari;
    - NDT cu ultrasunete - defectoscopie şi măsurare grosime material;
    - NDT cu lichide penetrante;
    - NDT cu particule magnetice;
    - NDT cu radiaţii penetrante;
    - NDT prin termografie cu radiaţii infraroşii;
5. Etalonari mijloace de masurare
    - Mijloace de măsurare lungimi
    - Mijloace de măsurare pentru timp/frecvenţă
    - Mijloace de măsurare pentru amplitudinea acceleraţiei şi vibraţiei
    - Mijloace de măsurare mărimi mecanice
    - Mijloace de măsurare mărimi termice
6. Încercări de compatibilitate electromagnetică
    - Măsurarea nivelului perturbaţiilor emise prin conductie la bonele de alimentare (curent continuu şi curent alternativ monofazat) în banda de frecvenţă 10KHz - 10MHz, Metoda CE 102.
    - Determinarea susceptibilităţii la impulsuri injectate în cabluri, cu semnal de test 5A şi durata minima 30 nsec, Metoda CS 115.
    - Măsurarea nivelului câmpului magnetic radiat la distanţa de 7cm, în banda de frecventa 30Hz - 100KHz, Metoda RE101.
    - Măsurarea perturbaţiilor de joasă frecvenţă emise prin conductie în firele de alimentare, în banda de frecvenţă 30Hz - 10KHz, Metoda CE101.

- Verificarea susceptibilităţii la semnale injectate în cabluri, în banda de frecvenţă 10KHz - 200 MHz, Metoda CS114.
- Verificarea susceptibilităţii la semnale de joasă frecvenţă injectate în cabluri, în banda de frecvenţă 30 Hz - 150 KHz, Metoda CS101.
- Măsurarea campului electric radiat, în banda de frecvenţă 10KHz - 18 GHz, Metoda RE102;
- Verificarea susceptibilităţii la câmp magnedic radiat, în banda de frecvenţă 30 Hz - 100 KHz, Metoda RS101.
- Verificarea susceptibilităţii la câmp electric radiat, în banda de frecvenţă 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 funcţiona şi **centrul de pregătire profesională tehnico-ingineresc pentru personalul ingineresc şi mecanic** implicat în activitatea de mentenanţă 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)

<u>Instruirea pentru calificările pe tipuri de aeronave:</u>

Funcţionarea centrului de pregătire va permite eliberarea de licenţe de întreţinere a aeronavelor.

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

- licenţă de întreţinere a aeronavelor de categoria A îl autorizează pe titularul său să elibereze certificate de dare în exploatare după operaţiuni de întreţinere de linie minore, programate şi remedieri ale unor defecte simple, în limitele sarcinilor menţionate în mod expres în aprobare. Prerogativele de certificare se limitează la acele lucrări pe care titularul licenţei le-a efectuat personal într-o întreprindere conformă cu dispoziţiile părţii 145.

- licenţă de întreţinere a aeronavelor de categoria B1 îi permite titularului său să elibereze certificate de dare în exploatare după operaţiuni de întreţinere, inclusiv asupra structurii aeronavelor, grupurilor motopropulsoare şi asupra sistemelor mecanice şi electrice. Înlocuirea unor unităţi ce pot fi înlocuite ale sistemelor electronice de bord, care necesită doar teste simple pentru a dovedi buna stare de funcţionare, este de asemenea inclusă în prerogativele sale. Categoria B1 include în mod automat sub-categoria A corespunzătoare.

- licenţă de întreţinere a aeronavelor de categoria B2 îi permite titularului său să elibereze certificate de dare în exploatare după operaţiuni de întreţinere efectuate asupra sistemelor electronice de bord şi asupra celor electrice.

- licenţă de întreţinere a aeronavelor de categoria C îi permite titularului său să elibereze certificate de dare în exploatare după operaţiuni de întreţinere de bază pentru aeronave. Prerogativele se aplică aeronavei în integralitatea sa, în cazul unei întreprinderi conforme cu dispoziţiile părţii 145.

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

Mai mult, cu excepţia dispoziţiilor 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 organizaţie cu atribuţii de instruire în domeniul întreţinerii autorizată corespunzător în conformitate cu cerinţele părţii 147.

În plus, în conformitate cu regulamentul şi AMC existente, calificarea de tip autorizată în cadrul categoriilor B1 şi B2 include elemente teoretice şi practice care trebuie să îndeplinească cerinţele 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 cerinţelor de instruire practică. Instruirea practică trebuie să cuprindă o perioadă de patru luni pentru solicitanţii care nu au experienţă practică înregistrată recent pentru aeronavele cu structură şi sisteme comparabile, inclusiv motoarele, dar aceasta poate fi redusă la un minim de două săptămâni pentru solicitanţii care deţin o astfel de experienţă anterioară.

Centrul de instruire tehnico-inginerească din cadrul centrului de mentenanţă va asigura necesităţile de instruire a operatorilor NDT de nivel 1 si 2 pentru metodele si procesele de inspectie nedistructiva 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 radiaţii penetrante (RT)
- Examinare cu ultrasunete (UT)
- Examinare prin curenţi turbionari (ET)
- Examinare cu lichide penetrante (PT)
- Examinare cu particule magnetice (MT)
- Examinarea prin termografie cu radiaţii infraroşii (IRT)

În cadrul centrului se va putea realiza instruirea şi pe următoarele metode de inspecţie:

- Determinarea caracteristicilor de material – duritate. (CM(D))

- Determinarea caracteristicilor de material - conductivitate electrică (aparate cu citire directă). (CM(C))
- Verificarea grosimilor de material şi 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 şi umane aliniate la cerinţele specifice din aviaţie (personal cu studii şi specializări în metode NDT), sală de curs, spaţii de inspecţie în laboratoarele NDT autorizate, de piese de instruire şi piese-test, specifice fiecărei metode NDT, pe care cursanţii vor putea experimenta şi să fie evaluaţi în metoda respective, de aparatură şi mijloace tehnice, instalaţii, utilităţi.
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, obţinere de avize, lucrări construcţie hangar, platformă betonată, post transformare, grup electrogen, rezervor apă şi staţie de pompare PSI, puţ forat, realizarea reţelelor de canalizare, dotarea cu centrală termcă, cu dotări utilaje şi mobilier.

I.2.4 Durata estimativă de realizare a Proiectului de dezvoltare regională Alexeni

Principalele etape necesare dezvoltării proiectului investiţional de la Alexeni constau în:

1. Realizare studiului geotehnic și a studiului topometric, a Studiului de determinare a capacităţii portante a pistei
2. Depunerea cererii pentru certificatul de urbanism
3. Obţinerea certificatului de urbanism
4. Realizarea planului de urbanism zonal
5. Elaborarea proiectului – faza DTAC (Documentaţia Tehnică pentru Autorizaţia 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. Obţinerea avizelor cerute prin certificatul de urbanism (furnizori de utilităţi, apărare civilă, mediu, prevenirea şi stingerea incendiilor – PSI, Inspectoratul de Stat în Construcţii).
8. Elaborarea proiectului – faza PT + DE
9. Verificarea tehnică a proiectului
10. Depunerea autorizaţiei pentru autorizaţia de construire
11. Lucrări de demolare cu transportul molozului la gropi ecologice
12. Începerea lucrărilor
13. Execuţia construcţiei
14. Recepţia finală

Durata estimativă de realizare a Proiectului de dezvoltare regională Alexeni a fost apreciată în cadrul studiului de oportunitate pentru concesionarea bunurilor şi include parcurgerea tuturor etapelor până la operaţionalizarea obiectivelor de investiţii propuse. Duratele prezentate în tabelele următoare sunt estimative. În cadrul ofertei depuse, Ofertantul va prezenta propriul grafic fizic de realizare a investiţiei, luând în considerare toate etapele care trebuie parcurse în dezvoltarea proiectului.

Tabel 13 - Termene estimative dezvoltare Aeroport de importanţă regională Alexeni

Etape - activităţi	Termene - durate
1. Realizare studiului geotehnic și a studiului topometric, a Studiului de determinare a capacităţii portante a pistei **2. Depunerea cererii pentru certificatul de urbanism** **3. Obţinerea certificatului de urbanism** **4. Realizarea planului de urbanism zonal** **5. Elaborarea proiectului – faza DTAC (Documentaţia Tehnică pentru Autorizaţia 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**
7. Obţinerea avizelor cerute prin certificatul de urbanism (furnizori de utilităţi, apărare civilă, mediu, prevenirea şi stingerea incendiilor – PSI, Inspectoratul de Stat în Construcţii). **8. Elaborarea proiectului – faza PT + DE** **9. Verificarea tehnică a proiectului** **10. Depunerea autorizaţiei pentru autorizaţia de construire**	**9 luni**
11. Lucrări de demolare cu transportul molozului la gropi ecologice	**3 luni**
12. Începerea lucrărilor **13. Execuţia proiectului** **14. Recepţia finală**	**4 ani**

În cadrul proiectului investiţional, atât centrul de instruire sintetică pentru piloţi - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320 cât şi hangarul de mentenanţă de nivel complex pentru aeronave şi crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc pot fi abordate ca un proiect unitar investiţional a cărui execuţie 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 acelaşi timp. Aceste două obiective/componente investiţionale sunt opţionale.

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

Etape - activităţi	Termene - durate
1. Realizare studiului geotehnic și a studiului topometric **2. Depunerea cererii pentru certificatul de urbanism** **3. Obţinerea certificatului de urbanism** **4. Realizarea planului de urbanism zonal** **5. Elaborarea proiectului – faza DTAC (Documentaţia Tehnică pentru Autorizaţia 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. Obţinerea avizelor cerute prin certificatul de urbanism (furnizori de utilităţi, apărare civilă, mediu, prevenirea şi stingerea incendiilor – PSI, Inspectoratul de Stat în Construcţii). **8. Elaborarea proiectului – faza PT + DE** **9. Verificarea tehnică a proiectului** **10. Depunerea autorizaţiei pentru autorizaţia de construire**	**9 luni**
12. Începerea lucrărilor **13. Execuţia proiectului** **14. Recepţia finală**	**2 ani**

I.3 Condiţiile de exploatare a concesiunii şi obiectivele de ordin economic, financiar, social şi de mediu urmărite de către concedent privind exploatarea eficace a bunurilor ce fac obiectul concesiunii

I.3.1 Condiţiile de exploatare a concesiunii

Bunurile proprieatate publică de la Alexeni se vor concesiona în vederea realizării **Proiectului de dezvoltare regională Alexeni** constând în construcţie şi operaţionalizarea următoarelor obiective de investiţie/componente:

Aeroport care să funcţioneze ca aeroport comercial pentru pasageri având facilitate pentru transport de marfă (cargo) şi operaţiuni de aviaţie generală şi de afaceri; aeroportul va fi destinat curselor low-cost şi opţional

- Centru de instruire sintetică pentru piloţi - 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 şi permanentă a bunurilor concesionate conform destinaţiei lor specificată prin contractul de concesiune. Schimbarea destinaţiei bunurilor duce la pierderea concesiunii.

Este interzisă subconcesionarea în totalitate sau în parte a bunurilor concesionate, precum şi constituirea de garanţii asupra acestora.

Concesionarul are obligaţia de a dezvolta componentele Proiectului de dezvoltare regională Alexeni, pentru care îi revine obligaţia de a obţine toate aprobările, avizele şi autorizaţiile necesare realizării investiţiilor şi desfăşurării activităţilor, în conformitate cu prevederile legale. Finanţarea obiectivului de investiţii Proiect de dezvoltare regională Alexeni astfel este sarcina exclusivă a concesionarului.

Concesionarul are obligaţia de a executa lucrările necesare funcționării componentelor Proiectului de dezvoltare regională Alexeni pe cheltuiala proprie.

Concesionarul are dreptul de a folosi şi de a culege fructele, respectiv productele bunurilor care fac obiectul concesiunii, potrivit naturii bunurilor şi obiectivelor stabilite de Consiliul Judeţean Ialomiţa în calitate de Concedent al bunurilor.

Concesionarul va suporta cheltuielile necesare proiectării, construirii, exploatării şi întreţinerii componentelor obiectivului de investiţii 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 şi îndeplinirea următoarelor cerinţe:

- Obţinerea tuturor autorizaţiilor, avizelor şi reglementărilor cerute de lege pentru realizarea componentelor proiectului de dezvoltare regională Alexeni pe cheltuiala proprie;
- Construcţia, dotarea, amenajarea şi operaţionalizarea aeroportului comercial pentru pasageri cu facilitate de transport marfă (cargo) şi operaţiuni de aviaţie generală şi de afaceri;
- Desfăşurarea activităţilor aeroportuare pe aeroportul devenit funcţional;
- Construcţia, dotarea, amenajarea şi asigurarea funcţionării centrului de instruire sintetică pentru piloţi - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320, dacă este cazul;
- Construcţia, dotarea, amenajarea şi asigurarea funcţionării hangarului de mentenanţă de nivel complex pentru aeronave şi a centrului de pregătire tehnico-ingineresc, dacă este cazul;
- Securitatea lucrărilor efectuate şi protecţia mediului pe perioada construcţiei componentelor proiectului investiţional.

Desfăşurarea activităţilor specifice pentru exploatarea bunurilor concesionate trebuie să asigure:

- Construcţia, dotarea, amenajarea şi operaţionalizarea componentelor proiectului de dezvoltare regională Alexeni în interesul concesionarului şi a comunităţii locale;
- Protejarea domeniului public a Consiliului Judeţean Ialomiţa şi punerea în valoare a acestuia;
- Protecţia şi conservarea mediului natural şi construit în conformitate cu reglementările legale în vigoare;
- Protecţia sănătăţii şi 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 obligaţia asigurării personalului care va fi implicat în dezvoltarea obiectivelor investiţionale şi în funcţionarea 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 necorespunătoare (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 prudenţa şi diligenţa unui bun proprietar, conform obiectivelor concedentului, fară a diminua în orice mod potenţialul şi valoarea socio-economică a bunurilor oferite în concesiune.

Concesionarul va plăti toate taxele, spezele si alte comisioane aferente concesiunii bunurilor pe întreaga durata a contractului de concesiune.

Concesionarul va depune toate diligenţele necesare asigurării în bune condiţii a funcţionării aeroportului, odată ce acesta va fi operaţional, precum şi a celorlalte componente ale proiectului de dezvoltarea regională Alexeni, dacă decide asupra şi realizării acestora.

Concesionarul are obligaţia de a executa lucrările de construire în termenul stabilit prin autorizaţia de construire pentru obiectivele de investiţii ale Proiectului de dezvoltare regională Alexeni.

Concesionarul este obligat să asigure condiţiile de siguranţă în exploatare ale obiectivelor investiţiei.

Concesionarul are obligaţia întreţinerii bunurilor rezultate în urma investiţiilor impuse prin prezentul caiet de sarcini, pe întreaga perioadă a derulării contractului de concesiune (lucrări de întreţinere, curăţenie, deszăpezire etc).

Concesionarul este obligat ca pe durata exploatării bunurilor ce fac obiectul concesiunii şi realizării investiţiilor să respecte condiţiile privind protecţia muncii.

Concedentul are dreptul să inspecteze bunurile concesionate, verificând respectarea obligaţiilor asumate de concesionar conform ofertei depuse de acesta, precum şi modul în care este satisfăcut interesul public.

Concedentul are dreptul să verifice stadiul de realizare a investiţiilor, verificând respectarea obligaţiilor asumate de concesionar.

I.3.2 Obiectivele de ordin economic, financiar, social şi 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 şi a celorlalte obiective de investiţie propuse va influenţa pozitiv întreaga zonă deservită şi va conduce la:

- Creşterea numărului de locuri de muncă;
- Atragerea de captal străin;
- Crearea unei infrastructuri de transport ce va favoriza dezvoltarea economică a întregii zone deservite: industrie, agricultura, turism, servicii etc.;
- Obţinerea de venituri suplimentare la bugetul local prin colectare de taxe şi impozite;
- Crearea pe măsura creşterii traficului de pasageri din clasa turiştilor, a condiţiilor 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 legatură 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 funcţie de cargo este oportună în condiţiile în care Aeroportul Henri Coandă este supraîncărcat datorită cererilor existente de servicii. De asemenea, cu excepţia Aeroportului Henri Coandă nu există un alt aeroport de marfă în România care ar putea asigura un volum mare de servicii de acest gen. Creşterea 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 cotată mai slab decât alte zone de dezvoltare ale ţării. Existenţa în centrul regiunii dar nefăcând parte din aceasta a capitalei ţării, Bucureşti, parte componentă a Regiunii Bucureşti-Ilfov, constituie prin infrastructura socială şi instituţională existentă şi prin aeroportul internaţional Henri Coandă, un real avantaj.

Reabilitarea economică a bunurilor de la Alexeni, care acum sunt abandonate şi se deteriorează în mod progresiv, este un avantaj incontestabil pentru zonă şi pentru ţara noastră.

Prin acest proiect se vizează promovarea unui transport durabil, în condiţii de siguranţă şi eficienţă, atât pentru persoane cât şi pentru mărfuri, la nivel de servicii la standardele europene. Dezvoltarea aeroportului creează premisele creşterea gradului de accesibilitate în zonă, îndeosebi pentru că majoritatea zborurilor internaţionale se efectuează din Bucureşti.

Prin dezvoltarea acestui proiect se creează o poartă aeriană nouă şi vitală pentru regiune. Persoanele care călătoresc pentru afaceri sau turism, companiile aeriene de transport de marfă şi călători precum şi agenţiile de turism se vor baza pe serviciile asigurate de acest aeroport, contribuind în acest fel la extinderea dezvoltării regionale şi naţionale precum şi al relaţiilor internaţionale. Dezvoltarea va fi posibilă datorită participării investitorilor şi corporaţiilor, va crea mari oportunităţi

economice şi de afaceri, care se vor iniţia în timpul implementării proiectului şi vor evolua în pas cu creşterea volumului operaţiunilor noului aeroport, a centrului de instruire şi a hangarului de mentenanţă.

Realizarea unui aeroport la Alexeni cu funcţie de cargo este oportună în condiţiile în care Aeroportul Henri Coandă este supraîncărcat datorită cererilor existente de servicii. De asemenea, cu excepţia Aeroportului Otopeni nu există un alt aeroport de marfă în România care ar putea asigura un volum mare de servicii de acest gen. Creşterea volumului de mărfuri transportate constituie un argument puternic pentru deschiderea unui aeroport în Alexeni.

Centrul de instruire şi hangarul de mentenanţă vor crea oportunităţi deosebite pentru aviaţie şi aeronautică, generând la rândul lor venituri pentru regiune.

Financiar

Realizarea Aeroportului de importanţă regională Alexeni reprezintă cea mai bună opţiune pentru realizarea de venituri mari şi anume prin activităţi comerciale (închiriere pentru spaţii 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 masoarain raport cu fluxurile de ieșire. Acestea sunt legate de:

- costurile de investiții, costurile de operare;
- rambursarea împrumuturilor și dobânzile plătite;
- impozite;
- alte plăti (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 îşi au baza la aeroport şi pentru avioane care nu îşi au baza la aeroport)
- Taxe de parcare pentru avioane (pentru avioane care îşi au baza la aeroport şi pentru avioane care nu îşi 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 funcţionarea 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 gunoise 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 cat 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 investiţiei

În continuare, sunt prezentate pe capitole de activităţi şi lucrări **costurile estimative implicate de proiectul investiţional propus** pentru valorificarea bunurilor de la Alexeni care se intenţionează a se concesiona, astfel cum au fost evaluate în cadrul studiului de oportunitate pentru concesionarea bunurilor de fezabilitate asupra obiectivelor deja menţionate. Indicatorii economico-financiari ai proiectului rezultaţi în urma elaborării studiului de fezabilitate vor conduce la o evaluare mai adecvată a acestui proiect investiţional.

Tabel 15 - Volume de studii şi construcţii preliminare şi costuri estimative

Nr. crt.	Volume de activităţi şi construcţii preliminare	Cost estimativ - lei
I	**Costuri de design, proiect, asistenţă tehnică, managementul construcţiei şi amenajarea teritoriului**	
1	Arhitectural	5.443.391,50
2	Civil	2.957.918,40
3	Structural	2,957.918,40
4	Studiu mecanic şi electric +IT	3.286.576,00
5	Peisagistică	246.493,20
6	SF, Proiect Tehnic, Documentaţia tehnică (D.T.A.C.), Avize şi acorduri, Certificat de Urbanism, Plan Urbanistic Zonal (P.U.Z), Asistenţă tehnică, Studiu geotehnic, Studiu topometric, Studiu determinat capacitate portantă pistă, Verificare Tehnică Proiect, Managementul construcţiei	42.725.488,00
7	Expertiza terenului şi protecţia ariei	1.027.055,00
8	Studii de mediu	575.150,80
	Cost total design arhitectural şi ingineresc + managementul construcţiei	**59.219.991,30**
II	**Reabilitare şi construcţie suprafaţă aeronautică**	
	Lucrări de demolare	2.875.754,00
1	Recuperarea sistemului de canalizare/drenare şi prelungire canalizare/drenare	20.541.100,00
2	Recuperarea pistei 2,5 km	57.515.080,00
3	3.1 Pregătirea şi curăţarea suprafeţei	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 şi bretele	19.896.109,46
5	Platforma	32.865.760,00
6	Drum perimetral, împrejmuire incintă şi sistem de supraveghere video	45.190.420,00
7	**Cost total reabilitare şi construcţie suprafaţă aeronautică**	**269.265.063,46**
III	**Sisteme şi 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 mentenanţă a aeroportului	61.623.300,00
11	**Cost total sisteme aeronautice**	**90.380.840,00**
IV	**Construcţie clădiri aeroport**	
	Clădire terminal pasageri - 24.614 mp x 3000 euro/mp	303.359.181,24
12	Blocul şi turnul de control	41.082.200,00
13	Clădirea cargo - 3200 mp x 1000 euro/mp	13.146.304,00
14	Garaj, depozit şi staţia de pompieri - 2100 mp x 476 euro/mp	4.108.220,00
15	**Cost total clădiri aeroport**	**361.695.905,24**
	TOTAL COSTURI AEROPORT OPERAŢIONAL	**780.561.800,00**

Nr. crt.	Volume de activităţi şi construcţii preliminare	Cost estimativ - lei
V	**Centru de instruire sintetică pentru piloţi - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320**	
	Costuri de design, proiect, asistenţă tehnică, managementul construcţiei şi amenajarea teritoriului , autorizări şi avize de funcţionare	5.219.856,00
	Construcţie 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 mentenanţă de nivel complex pentru aeronave și crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc**	
	Costuri de design, proiect, asistenţă tehnică, managementul construcţiei şi amenajarea teritoriului, autorizări şi avize de funcţionare	7.249.800,00
	Construcţie hangar cu centru de pregătire inclus	98.597.280,00
	Dotări şi utilaje	39.148.920,00
	TOTAL COSTURI HANGAR DE MENTENANŢĂ CU CENTRU DE INSTRUIRE	**144.996.000,00**
	TOTAL COSTURI PROIECT AEROPORTUAR ŞI INVESTIŢII CONEXE DE INSTRUIRE ŞI MENTENANŢĂ AERONAUTICĂ	**990.806.000,00**

Ofertantul va prezenta în cadrul ofertei depuse valoarea investiţiilor propuse pentru Proiectul de dezvoltare regională Alexeni valoare ce nu va putea fi sub valoarea prezentată în tabelul anterior pentru cele 3 obiective de investiţii, astfel cum a fost estimată în cadrul studiului de oportunitate pentru concesionarea bunurilor proprietate publică.

Venituri estimate proiect

Estimarea veniturilor aeroportului de importantă 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 obţine din operarea aeroportului se încadrează în două categorii:

- Venituri aviaţie;
- Venituri non-aviaţie.

În categoria veniturilor din activităţi de aviaţie poate fi considerat orice venit asociat direct sau indirect cu operarea aeronavelor şi de asemenea având orice în comun cu aeronavele (pasageri, combustibil, cargo), incluzând veniturile care provin din furnizarea infrastructurii şi

serviciilor necesare pentru operaţiunile de zbor şi orice activitate comercială în perimetrul aeroporturilor cât şi servicii către alte companii care nu fac parte din activitatea operaţionala a aeroportului.

În funcţie de volumul de pasageri, aeroportul va putea genera venituri non aviaţie din: retail, servicii, restaurante şi baruri, magazine, parcare şi acces pasageri.

Este necesară raportarea corectă a veniturilor din fiecare categorie de activităţi, atât pentru reflectarea corectă a indicatorilor obţinuţi pe fiecare categorie principală de activităţi cât şi pentru comparabilitatea cu indicatorii medii din industrie şi cei realizaţi de aeroporturi similare ca trafic.

Veniturile estimate pentru aerportul Alexeni se bazează pe următoarele elemente:

- Costurile anuale de operare (întreţinere, investiţii, salarii angajaţi, servicii);
- Costuri de închiriere, redevenţă;
- Toate sursele de venit constând în taxe aeroport pasageri, operare staţii carburant, servicii de catering, servicii de alimentaţie, închiriere spaţii comerciale, taxe de aterizare, taxe parcare aeronave, servicii aeronave, operaţii cargo, taxe pentru aviaţia private, taxe parcare publică.

În cadrul studiului de fezabilitate trebuie să fie luate în considerare existenţa unui număr de utilităţi şi 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 şi a scenei, precum şi curăţarea acestora, întreţinere aeronautică, întreţinerea marcajului pistei şi a platformei, controlul păsărilor, întreţinerea clădirilor, resurse ale departamentului de pompieri şi întreţinerea acestuia, securitatea aeroportului.

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

Venitul brut/an estimat va include venituri obţinute din:

1. Taxa pasager
2. Taxa de aterizare
    - Aeronave de pasageri
    - Aeronave cargo
    - Aviaţie generală
3. Taxe de handling
    - Aeronave de pasageri
    - Aeronave cargo
    - Aviaţie generală
4. Venituri comerciale
    - Spaţii terminal
    - Centru cargo
    - Transport terestru şi 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. Aviaţie 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. Aviaţie generală	1.889.781,20
4	Venituri comerciale	
	4.1. Spaţii terminal	2.918.044,50
	4.2. Centru cargo	161.187,22
	4.3. Transport terestru şi parcări auto	18.881.137,46
	TOTAL	**200.122.826,72**

Cheltuieli operaţionale anuale ale aeroportului vor include cheltuieli cu:

1. Salarii
    - Salarii management aeroport
    - Angajaţi
    - Taxe management şi îmbarcare
2. Subcontractanţi
    - Securitate, curăţenie, medical, facilităţi, asigurări
    - Produse staţionare

3. Alte costuri
    - Întreţinerea clădirilor
    - Întreţinerea pistei şi a drumurilor
    - Produse degivrare
    - Utilităţi
    - Menţinerea autorizării AACR

În continuare sunt prezentate valorile estimative pentru cheltuielile operaţionale ale aeroportul propus ca şi obiectiv de investiţie pentru Alexeni.

Tabel 17 - Cheltuieli operaţionale anuale aeroport

Nr. crt.	Cheltuieli operaţionale aeroport	Valoare - lei
1	Salarii	
	1.1. Salarii management aeroport	4.724.936,32
	1.2. Salarii angajaţi	4.393.378,80
	1.3. Taxe management şi îmbarcare	396.805,72

Nr. crt.	Cheltuieli operaţionale aeroport	Valoare - lei
2	Subcontractanţi	
	2.1. Securitate, curăţenie, medical, facilităţi, asigurări	12.387.491,60
	2.2. Produse staţionare	459.154,00
3	Alte costuri	
	3.1. Întreţinerea clădirilor	1.449.960,00
	3.2. Întreţinerea pistei şi a drumurilor	4.591.540,00
	3.3. Produse degivrare	4.591.540,00
	3.4. Utilităţi	3.479.904,00
	Menţinerea autorizării AACR	241.660,00
	TOTAL	**36.716.370,44**

Deprecierea este considerată la valoarea de **18.859.146,00 lei**.

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

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

Costurile şi veniturile previzionate pe durata de viaţă 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 şi 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 evoluţia de pasageri din ultimii ani şi ritmul de creştere al acestora la nivelul ţării noastre. Prognoza de trafic aerian prezentată în cadrul Master Plan-ul General de Transport al României (ediţia septembrie 2014) evidenţiază o creştere 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 creştere înregistrat în ultimii 6 ani, există toate şansele ca valoarea de 30.000.000 pasageri prognozată în Master Plan să fie depăşită.

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

La evaluarea consumului de **utilităţi de bază** (electricitate, apă, canalizare şi gunoi) s-au luat în considerare cifre standard cu consultarea costurilor de existenţă din România pentru spaţii industriale şi rezidenţiale. 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 mişcări aeronave de 6.000 pentru primul an cu o creştere graduală până la 15.000 în al 19-lea an de operare şi 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 creştere 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 operaţionalizarea aeroportului în maxim 6 ani după încheierea contractului de concesiune bunuri, în urma realizării tuturor etapelor aferente investiţiei. Se face o distincţie între durata concesiunii şi durata de prognoză a activităţii aeroportuare, în sensul că anul 1 de operare al aeroportului reprezintă anul 5 al contractului de concesionare.

Pentru a asigura pobilitatea de recuperare a investiţiei, trebuie prevăzut un număr de 49 de ani pentru concesionare, cu posibilitatea de a prelungi acest termen prin legi speciale, funcţie de durata de recuperare a investiţiei pentru concesionar, durată care s-ar putea prelungi cu circa jumătate din perioada iniţială a concesionării.

În Catalogul mijloace fixe 2019 şi durate normale de funcţionare, clasificarea mijloacelor fixe utilizate in economie şi 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 staţionare pentru avioane şi autovehicule, construcţii aeroportuare, durata de amortizare este cuprinsă între 32 – 48 de ani.

Ţinând cont de faptul că pentru implementarea proiectului investiţional de la Alexeni vor fi necesari circa 4 ani, se propune ca durata iniţială 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 investiţie pentru concesionar cu cel puţin jumătate din durata iniţială, ceea ce va conduce la o durată totală a concesiunii de 73 de ani.

Tabel 18 - Estimarea traficului de pasageri, traficului de marfă şi 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 mişcări 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. Redevenţa 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 şi 6000 tone marfă, în situaţia 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 potenţialul de recuperare a investiţiei în aeroport.

Analiza financiară a proiectului de investiţie Aeroport Alexeni s-a realizat pe baza veniturilor, cheltuielilor şi 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 obţine o valoare a ratei interne de rentabilitate de -98%. În anul 10, corespunzător creşterii veniturilor la 24.500.457 lei se obţine un IRR de -19%, în anul 20 la un venit net per an de 47.244.530 lei se obţine 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 investiţiei, după care IRR înregistrează valori pozitive, ajungând în anul 25 la 1% şi 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 investiţiei din perspectiva unui investitor. O suplimentare a acestei perioade cu o perioadă egală cu jumătatea perioadei de concesionare, aşadar cu 24 de ani, ceea de conduce în final la o perioadă totală de concesionare de 73 de ani ar face proiectul atractiv din punct de vedere al profitului obţinut de investitor.

Pentru Centrul de instruire sintetică pentru piloţi - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320 o estimare a veniturilor obţinute precum şi a cheltuielilor se poate realiza adecvat în urma unui studiu de fezabilitate. Baza veniturilor o constituie taxele de instruire percepute pentru obţinerea licenţelor de piloţi particulari şi comerciali şi din cursuri de pregătire, instruire şi perfecţionare a piloţilor. Cheltuielile includ cheltuielile cu salariile (personal de management, personal administrativ,

instructori, cheltuielilele cu securitatea, cu curăţenia, cu utilităţile, cu asigurările, cu întreţinerea clădirilor şi echipamentelor etc.)

Pentru estimarea veniturilor posibile şi a cheltuielilor hangarului de mentenanţă de nivel complex pentru aeronave şi crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc sunt de luat în analiză tarifele pentru serviciile de reparaţii, intreţinere, mentenanţă a aeronavelor, tarifele percepute pentru autorizări pentru procese speciale, tarifele pentru instruirea inginerilor şi mecanicilor. Şi în acest caz, pentru estimări cât mai exacte sunt necesare studii de fundamentare şi fezabilitate.
Proiecţiile estimative utilizate au avut în vedere piaţa naţională şi internaţională pentru furnizorii de astfel de servicii şi taxele aplicate în domeniu.

Mai jos sunt prezentate cu titlu exemplificativ, alăturat de costul investiţiei, veniturile care se pot obţine din funcţionarea acestora.

Tabel 21 - Indicatori financiari Centru de instruire sintetică dotat cu simulator pentru Airbus A320 şi Hangar de mentenanţă de nivel complex şi crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc.

	Investiţie - lei	**Venituri brute anuale - lei**	**Cheltuieli anuale - lei**	**Depreciere - lei**	**Venit net actualizat - lei**
Centru de instruire sintetică pentru piloţi - 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 investiţionale, după primul an de punere în funcţiune, după etapele de proiectare şi construcţia 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 investiţiei 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 şi bugetul consolidat într-o zonă caracterizată printr-o dezvoltare economică mai redusă în raport cu alte zone din ţară.

Realizarea proiectului de dezvoltare va reprezenta un important factor pentru dezvoltarea economico-socială a regiunii şi pentru creşterea investiţiilor în zonă. Fiind un proiect de amploare, acesta va asigura noi locuri de muncă atât pe perioada construcţiei aeroportului cât şi ulterior prin operarea noului aeroport. Se estimeaza ca prin realizarea constructiei aeroportului si operarea acestuia, se va înregistra un impact pozitiv asupra judeţului Ialomiţa şi a judeţelor limitrofe, ca urmare a creării de noi locuri de muncă.

Concesiunea bunurilor pentru dezvoltarea proiectului investiţional care să includă realizarea unui aeroport de importanţă regională, va avea concret, ca şi efecte asupra locuitorilor din judeţul Ialomiţa şi din Regiunea Sud-Muntenia:

- Creşterea mobilităţii, cu efecte asupra gradului de coeziune teritorială, economică şi socială;
- Crearea de noi locuri de muncă;
- Creşterea nivelului de trai ca urmare a efectului de multiplicare a investiţiilor.

Prin dezvoltarea proiectului se va asigura un acces facil al tuturor potențialilor clienți ai serviciilor aeroportului, se vor asigura locuri de parcare. Se va practică 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 şi a centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc se vor crea premisele specializării şi perfecţionării profesionale într-un domeniu complex cum este transportul aerian şi activităţile conexe. Prin aceste centre se va crea o plus valoare în ce priveşte investiţia în resursa umană.

Aeroportul de la Alexeni va constitui interfaţa unui mijloc de transport accesibil oricui ca dotare de infrastructură de transport. Beneficiarii noului aeroport vor fi cei care călătoresc în interes de serviciu şi tranzitează în mod regulat acest nod, călătorii care vizitează în scop turistic zona de sud-est a Europei, cei care pleacă spre alte destinaţii turistice globale. Totodata, tranzitul sau transportul de mărfuri va include printre beneficiari firme.

Mediu

În vederea asigurării protejării mediului, Aeroportul Alexeni va urmări:

- Respectarea reglementărilor europene şi internaţionale cu privire la protejarea mediului înconjurător şi anticiparea cerinţelor viitorului;
- Prevenirea şi limitarea impactului de mediu al traficului aerian şi al activităţilor aeroportuare prin:
    - Evaluarea şi monitorizarea nivelului de zgomot şi adoptarea unor măsuri pentru reducerea poluării fonice
    - Minimizarea emisiei de poluanţi la nivelul aerului, al apei şi al solului
    - Reducerea consumului de energie şi de alte resurse natural
    - Prevenirea riscurilor legate de substanţele periculoase (lichid degivrant, combustibil aeronave, uleiuri etc.) pentru mediu

- Gestionarea adecvată a deşeurilor

- Implementarea politicilor de mediu la toate nivelurile prin:
  - Comunicarea informaţiilor privind rezultatele obţinute prin aplicarea măsurilor de protecţie a mediului înconjurător;
  - Implicarea şi motivarea angajaţilor pentru ca aceştia să fie conştienţi de impactul activităţilor desfăşurate asupra mediului înconjurător şi să se implice în protejarea acestuia.
- Menţinerea unui dialog continuu cu autorităţile competente şi cetăţenii prin:
- Schimbul de informaţii
- 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 îmbunătăţi experienţa aeroportuară, calitatea mediului interior, cât şi pentru a reduce amprenta de carbon şi necesarul de energie utilizată pentru funcţionarea instalaţiilor aeroportuare.

II. Condiţii 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 investiţii 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 şi pe răspunderea sa, bunurile proprietate publică ce fac obiectul concesiunii, potrivit obiectivelor stabilite de concedent şi însuşite de concesionar, care are dreptul de a folosi şi de a culege fructele şi productele bunurilor ce fac obiectul concesiunii, potrivit naturii bunului şi scopului stabilit de părţi 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 şi 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 dispoziţie juridică asupra bunurilor concesionate.

Concesionarul i se va permite să dobândească în proprietatea sa fructele precum şi, în limitele prevăzute de lege productele bunurilor concesionate, ceea ce semnifică exercitarea de către concesionar a unui drept de dispoziţie materială asupra bunurilor.

Titularul dreptului de concesiune poate efectua orice acte materiale sau juridice necesare asigurării exploatării bunurilor concesionate. Cu toate acestea, sub sancţiunea nulităţii absolute, concesionarul nu poate înstrăina şi 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 aparţin acestuia şi vor fi utilizate de acesta pe durata contractului de concesiune în vederea obiectivului de investiţii Proiect de dezvoltare regională Alexeni şi care rămân proprietatea concesionarului după încetarea contractului de concesiune. Acestea vor fi menţionate în cadrul contractului de concesiune.

II.2 Obligaţiile privind protecţia mediului, stabilite conform legislaţiei în vigoare

Evaluarea efectelor pe care Proiectul de dezvoltare regională Alexeni ar urma să îl aibă asupra populaţiei, apei, aerului, solului, florei şi faunei, peisajului, patrimoniului istoric şi cultural naţional va trebui realizată în cadrul unui raport la studiul de evaluare a impactului asupra mediului pentru obiectivele de investiţii propuse.

Toate obligaţiile privind protecţia mediului, stabilite conform legislaţiei in vigoare pe parcursul derulării contractului de concesionare, în faza desfăşurării activităţilor propuse cad în sarcina concesionarului, motiv pentru care acesta va obţine pe cheltuiala sa avize, acorduri si autorizaţii de funcţionare pe care are obligaţia să le respecte.

Nerespectarea acestora atrage după sine sancţionarea si/sau aplicarea de către factorii interesaţi de amenzi contravenţionale.

Pentru diminuarea la minimum a impactului realizării construcţiei noului aeroport asupra mediului, se va asigura impermeabilizarea platformelor organizării de şantier şi amenajarea unui sistem de colectare a apelor pluviale şi uzate din cadrul şantierului. De asemenea, stocarea carburanţilor, uleiurilor şi materiilor prime care intră în procesul de fabricare a materialelor de construcţii (astfalt, beton) este necesar a se face în rezervoare etanşe. Pentru evitarea producerii de accidente este recomandat a se stabili accesul vehiculelor la combustibil şi la instalaţiile de producere a mixturiii asfaltice sau betonului după un flux prestabilit. Deşeurile provenite din scurgerile accidentale de pe platforma organizării de şantier pot fi colectate şi deversate într-un separator de grăsimi.

Apele uzate menajere, tehnologice şi apele pluviale rezultate de pe amplasamentul organizării de şantier vor fi colectate în fose septice care vor fi vidanjate şi transportate apoi la reţeaua de canalizare.

Sursele de poluare pentru flora şi fauna specifice perioadei de construcţie sunt emisiile de poluanţi şi zgomotul generat de traficul de şantier. Amplasarea construcţiilor şi funcţionarea ulterioară a obiectivului se va face cu aplicarea legislaţiei în vigoare privind protecţia factorilor de mediu. Nu se vor desfăşura activităţi în zonă care să polueze aerul, apa şi solul.

Operaţionalizarea aeroportului va conduce la creşterea 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 hărţi de zgomot iar ulterior planuri acţiune pentru combaterea acestuia.

Odată cu operaţionalizarea aeroportului şi a hangarului de mentenanţă se vor genera o serie de deșeuri (deșeuri periculose-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 freatice 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 vegetaţiei.

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 lucrarile de construire nu se vor executa în imediata vecinătate a râului Ialomiţa, se consideră că perioada de execuție nu va avea un impact direct asupra calității apelor acestui râu.

Principalele surse potenţiale de poluare a apelor de suprafaţa şi 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 priveşte 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 deservesc 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 priveşte solul, sursele de poluare sunt reprezentate în timpul construcţiei 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 şi faunei pe timpul construcţiei 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 protecţia mediului care vor trebui luate pe durata execuţiei lucrărilor la proiect amintim:

- Etanşeizarea atentă a tuturor rezervoarelor de stocare a combustibililor şi carburanţilor;
- Depozitarea în spaţii închise a oricărui material sensibil la acţiunea apei, utilizat în timpul execuţiei construcţiilor ;
- Preluarea de către staţia de epurare a apei a apelor uzate din zonă crescând în acest fel gradul de protecţie a mediului;
- Folosirea oricăror substanţe toxice în procesul de construcţie se va face doar după obţinerea aprobărilor necesare, funcţie de caracteristicile acestora, inclusiv măsurile de depozitare;
- Depozitarea substanţelor inflamabile sau explozive se va face cu respectarea strictă a normelor legale specifice;
- Manipularea combustibililor se va face astfel încât să se evite scăpările şi împrăştierea acestora pe sol;
- Manipularea materialelor, a pământului şi a altor substanţe folosite astfel încât să se evite dizolvarea şi antrenarea lor de către apele de precipitaţii;
- Înlocuirea foselor utilizate în mod obişnuit 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 obţinerea aprobărilor din partea organelor abilitate;
- Pe toată durata lucrărilor de epuismente se va evita antrenarea si descărcarea particulelor solide;
- Adoptarea de măsuri pentru evitarea eroziunii hidraulice a suprafeţelor excavate sau a depozitelor temporare de pământ şi a materialelor solubile sau antrenabile de curenţii de apă;
- Elaborarea unui plan de management de mediu care va include soluţii operative pentru intervenţia în cazul unor scurgeri accidentale semnificative de compuşi chimici lichizi, antrenabili în subteran sau în corpurile de apă de suprafaţă;
- Colectarea şi descărcarea tuturor deşeurilor lichide conform indicatorilor de calitate ai acestora;
- Pentru prevenirea poluării aerului, lucrările de organizare a şantierului trebuie să fie corect concepute şi executate, cu dotări moderne în baracamente şi instalaţii, care să reducă emisia de noxe în aer, apă si pe sol;
- La ieşirea din excavaţie 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 circulaţiei în perioada de transport,

- Pentru perioada de iarnă, parcurile de utilaje şi mijloace de transport vor fi dotate cu roboţi electrici de pornire, pentru a se evita evacuarea de gaze de eşapament pe timpul unor demarări lungi sau dificile. Asemenea instalaţii se vor prevedea şi la punctele de lucru.
- Utilajele şi mijloacele de transport vor fi verificate periodic în ceea ce priveşte nivelul de monoxid de carbon si concentraţiile de emisii în gazele de eşapament şi vor fi puse în funcţiune numai după remedierea eventualelor defecţiuni.

Toate măsurile de protecţie a mediului şi populaţiei vor trebui evidenţiate 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 aviaţiei sunt cele legate de zgomot şi emisii. Emisiile de CO_2 sunt pe departe cele mai mari dintre toate. Estimările indică faptul că aviaţia produce 2-3% dintre emisiile de CO_2 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 şi exterior, va gestiona judicios resursele naturale şi va promova generarea de energie curată necesară funcţionării terminalelor de pasageri şi mărfuri. Design-ul aeroportului arhitectural se va adapta cerinţelor impuse de evoluţia tehnologică în domeniul aeronauticii. De asemenea, creşterea permanentă a traficului aerian impune programului un grad mare de flexibilitate în ceea ce priveşte structurarea spaţiilor şi posibilitatea de extindere în timp. Proiectul noului aeroport va trebui să găsească modalităţile prin care să ilustreze această flexibilitate impusă de cerinţele moderne.

Proiectul de dezvoltare regional Alexeni se va realiza cu respectarea prevederilor legale la nivel naţional şi european în domeniul protecţiei 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 Convenţia privind aviaţia civilă international, publicată în MO nr. 628 din 13 septembrie 2007
- OMTI nr. 169/11.03.2011 Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii pentru aprobarea Planului naţional de acţiune privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în domeniul aviaţiei 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”, Ediţia 03/2007 Reglementare aeronautică civilă română “Protecția Mediului"

- PIAC-PM-EATU, editia 02/2013 „Emiterea Autorizaţiilor pentru Utilizarea Temporară, pe aeroporturile din România, pentru avioanele civile subsonice cu reacţie, 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 aviaţie menţionată 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 tarifare pentru serviciile de navigație aeriană
- Regulamentul (UE) nr. 525/2013 al Parlamentului European si 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 şi obiectivelor de performanţă în concordanţă cu obiectivele de performanţă la nivelul Uniunii Europene adoptate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 691/2010 şi pregătirea celei de a doua perioade de referinţă privind performanţa, 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 performanţă 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 funcţionarea 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 in 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 Obligativitatea asigurării exploatării în regim de continuitate şi permanenţă

Concesionarul este obligat să asigure exploatarea în regim de continuitate şi permanenţă a bunurilor proprietate publică aferente obiectivului de investiţii proiect de dezvoltare regională Alexeni concesionate pe durata contractului de concesiune.

II.4 Interdicţia subconcesionării bunului concesionat

Este interzisă subconcesionarea în totalitate sau în parte a bunurilor proprietate publică aferente obiectivului de investiţii Proiect de dezvoltare regională Alexeni concesionate. După finalizarea procedurii de licitaţie şi încheierea contractului de concesiune, concesionarul are obligaţia de a exploata în mod direct, pe riscul şi răspunderea sa bunurile proprietate publică aferente obiectivului de investiţii 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 investiţii Proiect de dezvoltare regională Alexeni, cu respectarea prevederilor legale în vigoare şi doar dacă activităţile 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 secţiunea referitoare la estimarea veniturilor obiectivului investiţional – Aeroport de importanţă regională Alexeni, pentru a asigura pobilitatea de recuperare a investiţiei, 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 investiţiei pentru concesionar, durată care s-ar putea prelungi cu circa jumătate din perioada iniţială a concesionării.

Clasificarea mijloacelor fixe utilizate in economie şi duratele normale de functionare ale acestora corespund cu duratele de amortizare în ani, aferente regimului de amortizare linear, în Catalogul mijloace fixe 2019 şi durate normale de funcţionare Astfel, pentru pistele pentru aeroporturi si platforme de staţionare pentru avioane şi autovehicule, construcţii aeroportuare, durata de amortizare este cuprinsă între 32 – 48 de ani.

Luând în considerare că pentru implementarea proiectului investiţional de la Alexeni vor fi necesari circa 6 ani, se propune ca durata iniţială 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 investiţie pentru concesionar cu cel puţin jumătate din durata iniţială, 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, aşa cum o imoune O.U.G. 57/2019 privind Codul Administrativ.

II.7 Redevenţa minimă şi modul de calcul al acesteia

Valoarea minima a redevenţei anuale stabilite în cadrul studiului de oportunitate este de 4.108.276,51 lei/an fără TVA.

Valoarea de piaţă la momentul concesionării bunurilor proprietate publică de la Alexeni este de 102.706.912,85 lei.

Bunurile (construcţii + teren) de pe amplasamentului fostului Aerodrom Alexeni, aflate în patrimoniul Consiliului Judeţean Ialomiţa au o valuare de inventar la momentul preluării din 2017(valoare rezultată unei evaluări autorizate efectuate în 2014 când bunurile erau în proprietatea statului) dar şi 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, aşa cum reiese şi 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 construcţiilor care au avut anterior funcţiuni speciale (pista şi căile de rulare). Dat fiind nivelul de conservare în zonă, acestea nu au înregistrat deteriorări importante în ultimii ani de la evaluarea anterioară. Potenţialul bunurilor de la Alexeni (şi în primul rând al terenului) pentru dezvoltarea unui proiect investiţional care să conducă la o dezvoltare zonală impune luarea în considerare a unei valori mai mari a bunurilor pentru calculul redevenţei. Potenţialul de utilizare al terenului şi bunurilor care mai pot fi reabilitate pentru dezvoltarea zonei, este elementul esenţial care le conferă o valoare mai mare. Din acest considerent, pentru calculul redevenţei 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 redevenţă ca urmare a concesionării este legea 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcţii actualizată prin Legea 127/2013 privind aprobarea Ordonanţei de urgenţă a Guvernului nr. 121/2011 pentru modificarea şi completarea unor acte normative prevede la:
"*Art. 17.- Limita minimă a preţului concesiunii se stabileşte, după caz, prin hotărârea consiliului judeţean, a Consiliului General al Municipiului Bucureşti sau a consiliului local, astfel încât să asigure recuperarea în* ***25 de ani*** *a preţului de vânzare al terenului, în condiţii de piaţă, la care se adaugă costul lucrărilor de infrastructură aferente*."
Ţinând cont de prevederile legislaţiei în vigoare la data întocmirii raportului de evaluare, rezultă ca **taxa de redevenţă anuală** în cazul concesiunii calculată pentru 49 de ani (perioada iniţială a concesionării) este de:

102.706.912,85 lei / 25 ani = **4.108.276,51 lei/an**

Taxa de redevenţă calculată este aferentă atât concesionării terenului liber, cât şi a clădirilor şi construcţiilor existente la data evaluării. Această valoare a taxei de redevenţă reprezintă valoarea

minimă pe care trebuie să o plătească concesionarul bunurilor de la Alexeni concedentului Consiliul Judeţean Ialomiţa.

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 (ofertantului 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**. 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 instituţie de credit din România sau din alt stat sau de o societate de asigurări, în condiţiile legii, autorizată să emită asemenea garanţii pe teritoriul Uniunii Europene sau (pentru celelalte societăţi) cotată cel puţin cu ratingul BBB-/Baa3 sau echivalent.

Aceasta va fi irevocabilă şi va prevedea că plata sumei datorate de concesionar se va executa necondiţionat, respectiv la prima cerere a concedentului, pe baza declaraţiei 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 ofertate, urmând a fi prelungită anual şi actualizată cu valoarea de 90% din redevenţa corespunzătoare fiecărui an. Valabilitatea instrumentului de garantare încheiat pentru ultimul an va fi de 14 luni.

Redevenţa pe care concesionarul trebuie să o plătească concedentului, odată ce aeroportul va fi operaţional, după efectuarea lucrărilor de investiţii la obiectivele aferente Proiectului de dezvoltarea regională Alexeni, va reprezenta 6% din totalul veniturilor brute înregistrate de aeroport dar nu mai puţin de valoarea ofertată a redevenţei. Acelaşi procent de 6% din venituri pentru constituirea redevenţei se aplică şi pentru venituri înregistrate din funcţionarea centrului de instruire sintetică pentru piloţi – simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320 şi hangarului de mentenanţă de nivel complex şi crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc, în cazul dezvoltării şi acestor obiective investiţionale de către ofertant.

II.8 Natura și cuantumul garanțiilor solicitate de concedent

Garanţia de participare la licitaţia publică

Garanţia de participare la licitaţia 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 câstigătorului. Garanţia de participare se restituie, la cererea scrisă a ofertanţilor, în termen de 7 zile de la semnarea contractului de concesiune cu ofertantul declarant câştigător, în baza unei solicitări scrise depuse la sediul Consiliului Judeţean Ialomiţa.

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.

Garanţia de bună execuţie

Concesionarul are obligaţia ca în termen de 60 de zile de la data semnării contractului de concesiune, să constituie garanţia de bună execuţie a contractului, în cuantum de 10% din valoarea anuală a redevenţei ofertate. Suma depusă drept garanţie va fi indexată, începând cu al doilea an contractual, cu indicele de inflaţie anual comunicat de Institutul Naţional de Statistică.

Garanția de bună execuție se constituie printr-un instrument de garantare emis de o instituţie de credit din România sau din alt stat sau de o societate de asigurări, în condiţiile legii, autorizată să emită asemenea garanţii pe teritoriul Uniunii Europene sau (pentru celelalte societăţi) cotată cel puţin cu ratingul BBB-/Baa3 sau echivalent.

II.9 Condiţiile speciale impuse de natura bunurilor ce fac obiectul concesiunii, cum sunt: protejarea secretului de stat, materiale cu regim special, condiţii de siguranţă în exploatare, condiţii privind folosirea şi conservarea patrimoniului sau cele privind protejarea şi punerea în valoare a patrimoniului cultural naţional, după caz, protecţia mediului, protecţia muncii, condiţii impuse de acordurile şi convenţiile internaţionale la care România este parte

Pe durata contractului de concesiune, Concesionarul va avea obligația protejării domeniului public a Consiliului Judeţean Ialomiţa şi punerea în valoare a acestuia, precum și protecţia şi conservarea mediului natural şi construit în conformitate cu reglementările legale în vigoare.

Concesionarul este obligat ca pe durata exploatării bunurilor ce fac obiectul concesiunii şi realizării investiţiilor să respecte condiţiile privind protecţia muncii.

Concesionarul este obligat să asigure condiţiile de siguranţă în exploatare ale obiectivelor investiţiei.

Concesionarul se obligă să folosească bunul concesionat cu prudenţa şi diligenţa unui bun proprietar, conform obiectivelor concedentului, fară a diminua în orice mod potenţialul şi valoarea socio-economică a bunurilor oferite în concesiune.

Proiectul de dezvoltare regional Alexeni se va realiza cu respectarea prevederilor legale la nivel naţional şi european în domeniul protecţiei mediului pentru infrastructurilor aeroportuare menţionate la punctul II.2 din prezentul caiet de sarcini şi a oricăror altor prevederi legale aplicabile în domeniu.

III. Condiţiile de valabilitate pe care trebuie să le îndeplinească ofertele

III.1 Oferta va fi transmisă (depusă) până la data şi ora din anunţul de licitaţie, riscurile legate de transmiterea ofertei, inclusiv forţa 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 şi ora stabilite în anunțul de participare pentru desfășurarea licitației de concesiune.

III.3 Oferta depusă la o altă adresa 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 şi străine cu participaţie de capital autohton, străin sau mixt, asocieri de persoane juridice române și străine cu participaţie de capital autohton, străin sau mixt, consorții de societăți comerciale şi care îndeplinesc condiţiile de înscriere şi calificare solicitate prin documentaţia de atribuire, având experiență de minim 20 de ani în management aeroportuar şi minim 10 ani în formare de personal personalul aeronautic civil navigant, şi 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 şi sigilate, unul exterior care va conţine documentele prevăzute în instrucțiunile privind modul de elaborare și prezentare a ofertelor şi unul interior care va conţine 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 anunţul de licitaţie şi este confidenţială 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 garanţiei de participare la licitaţie va fi ataşată plicului exterior. Neconstituirea garanției de participare până la data și ora limită de depunere a ofertelor, atrage după sine descalificarea ofertantului. Garanţia de participare se restituie, la cererea scrisă a ofertanţilor, în termen de 7 zile de la semnarea contractului de concesiune cu ofertantul declarant câştigător, în baza unei solicitări scrise depuse la sediul Consiliului Judeţean Ialomiţa. Constituirea garanției de bună execuţie 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 condiţiile iniţiale în termen de 20 de zile de la publicarea unui nou anunţ. 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 câştigător 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, licitaţia se anulează şi se repetă după publicare unui nou anunţ, în aceleaşi condiţii, cu obligativitatea pentru respectivul ofertant de a plăti daune interese, constând din valoarea garanţiei de participare la licitaţie.

IV. Clauze referitoare la încetarea contractului de concesiune de bunuri proprietate publică

Contractului de concesiune a bunurilor proprietate publică aferente obiectivului de investiţii proiect de dezvoltare regională Alexeni încetează în următoarele situaţii:

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 şi prealabile în sarcina acestuia, în caz de dezacord fiind competentă instanţa 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 şi condiţiilor 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 situaţii.

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 suprafeţelor ce constituie terenul de la Alexeni

Figura 3 - Tarla 32, parcela C53, nr. cadastral 247, Tarla 40/1, parcela N182, nr. cadastral 248, Spaţiu construit – neconstruit

Figura 4 - Imobile C1-C26, nr. cadastral 250- Spaţiu construit-neconstruit

Figura 5 - Tarla 29, parcela 147, nr. cadastral 251, Spaţiu construit – neconstruit

Figura 6 - Tarla 32, parcela C53, nr. cadastral 247, Tarla 40/1, parcela N182, nr. cadastral 248, Structura construcţiilor

Figura 7 -Imobile C1-C26, nr. cadastral 250, Structura construcţiilor

Figura 8 - Tarla 29, parcela 147, nr. cadastral 251, Structura construcţiilor

Figura 9 - Imagini pistă

Figura 10 – Imagini pistă şi bretele

Figura 11 – Imagini canal pluvial

Figura 12 - Imagine hangar

Figura 13 - Imagine imobil C16 - construcţie Corp administrativ

Figura 14 - Imagini imobil C10 - construcţie Sala mese, P+S+M

Figura 15 - Imagini imobil C15 - construcţie Dormitor, cu parter

Figura 16 - Imagini imobil C14 - construcţie Dormitor, cu parter

Figura 17 – Imagini imobil C17 - Bloc şcoală, P+1

Listă tabele

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

Tabel 2 - Categorii de folosinţă imobil cu nr. cadastral 247

Tabel 3 - Categorii de folosinţă imobil cu nr. cadastral 248

Tabel 4 - Categorii de folosinţă imobil cu nr. cadastral 250

Tabel 5 - Categorii de folosinţă imobil cu nr. cadastral 251

Tabel 6 - Destinaţie construcţie imobile

Tabel 7 - Informatii privind suprafaţa construită în interiorul parcelei N147

Tabel 8 - Informatii privind Incinta cu construcţii 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 - Suprafeţe aeroport terminal pasageri

Tabel 13 - Termene estimative dezvoltare Aeroport de importanţă regională Alexeni

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

Tabel 15 - Volume de studii şi construcţii preliminare şi costuri estimative

Tabel 16 - Venituri brute estimate anual pentru aeroport

Tabel 17 - Cheltuieli operaţionale anuale aeroport

Tabel 18 - Estimarea traficului de pasageri, traficului de marfă şi 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 şi Hangar de mentenanţă de nivel complex şi 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 licitaţie publică deschisă "***Concesionarea bunurilor proprietate publică aferente obiectivului de investiţii proiect de dezvoltare regională Alexeni*** " – Inscripţia **"A NU SE DESCHIDE ÎNAINTE DE DATA…X …. ORA…Y+2**. Plicul exterior, închis corespunzător și netransparent va trebui să conțină:

A. O fișa cu informații privind ofertantul şi o declarație de participare, semnată de ofertant, fără îngroșări, ștersături sau modificări:

A.1. Fișa 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 ţara în care ofertantul este stabilit, din care să reiasă informaţiile 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

depuse depuse în copie conform cu originalul sau original. Persoanele juridice străine vor prezenta orice documente edificatoare eliberate de instituţiile autorizate ale ţării de origine (certificate de atestare fiscală, alte documente echivalente etc.) prin care să dovedească faptul că şi-a îndeplinit obligaţiile de plată a impozitelor, taxelor sau a contribuţiilor la bugetul general consolidat, în conformitate cu legislaţia naţională a ţării de rezidenţă a ofertantului sau a ţării 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/depuse de împuterniții 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 însoţite de traducerea autorizata în limba română.

B.10. **Cazierul judiciar** al operatorului economic şi 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 in cadrul acestuia, asa 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 garanţiei de participare la procedura de licitaţie publică în valoare de 100.000 lei.

- Garanția poate fi constituită în una din metodele:
- Prin instrument de garantare emis de o instituţie de credit din România sau din alt stat sau de o societate de asigurări, în condiţiile legii. Instrumentul de garantare se

prezintă în cuantumul şi având perioada de valabilitate solicitată în documentaţia de atribuire;
- Ordin de plată în contul RO 67TREZ3915006XXX000121, deschis la Trezoreria Municipiului Slobozia.

Garanţia de participare va fi constituită în suma şi pentru perioada de valabilitate prevăzută în prezenta documentaţie de atribuire, respectiv 90 de zile.
Ordinul de plată sau instrumentul de garantare emise în altă limbă decât româna vor fi însoţite 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 retrage oferta înainte de desemnarea câștigătorului. Garanţia de participare se restituie, la cererea scrisă a ofertanţilor, în termen de 7 zile de la semnarea contractului de concesiune cu ofertantul declarant câştigător, în baza unei solicitări scrise depuse la sediul Consiliului Judeţean Ialomiţa.

(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 declarant 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 anunţul de licitaţie. 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 (proiecţii financiare: prognoza veniturilor şi cheltuielilor), planul operaţional (analiza costurilor de operare şi costurilor de întreţinere). 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 investiţiei şi funcţionării obiectivelor de investiţii;

- **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 protecţia 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 şi cu prezentarea documentelor jusitificative;
- 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 prezența un plan de măsuri de proiecţie a mediului atât pentru perioada de efectuare a lucrărilor de investiţii cât și pe perioada de exploatare a obiectivelor de investiţii. În cursul lucrărilor de amenajare și după terminarea acestora, concesionarul are obligaţia să nu afecteze în niciun fel suprafeţele de teren din afara celor alocate pentru concesiune. Concesionarul are obligaţia de a deţine, pe cheltuiala să, toate acordurile și avizele impuse de legislaţia mediului.

Oferta financiară va cuprinde:

- **Oferta de preț privind redevența** – Formular nr. 4 cu anexa:
  - Anexa 4.1 la Formularul de ofertă - Graficul fizic şi valoric de realizarea a

Formularul de ofertă financiară este anexat în prezenta documentaţie de licitaţie la Formulare.

(11) Nivelul minim al redevenţei 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 ConsiliulJudeţean Ialomiţa. Bunurile (construcţii + teren) de pe amplasamentului fostului Aerodrom Alexeni, aflate în patrimoniul Consiliului Judeţean Ialomiţa au o valuare de inventar la momentul preluării din 2017(valoare rezultată în urma unei evaluări autorizate efectuate în 2014 când bunurile erau în proprietatea statului) dar şi 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. Ambele valori sunt precizate în cadrul caietului de saricni. Valoarea bunurilor evaluată la nivelul anului 2018 este subevaluată mai ales din punctul de vedere al construcţiilor care au avut anterior funcţiuni speciale (pista şi

căile de rulare). Dat fiind nivelul de conservare în zonă, acestea nu au înregistrat deteriorări importante în ultimii ani de la evaluarea anterioară. Potenţialul bunurilor de la Alexeni (şi în primul rând al terenului) pentru dezvoltarea unui proiect investiţional care să conducă la o dezvoltare zonală reclamă la luarea în considerare a unei valori mai mari a bunurilor pentru calculul redevenţei. Potenţialul de utilizare al terenului şi bunurilor care mai pot fi reabilitate pentru dezvoltarea zonei, este elementul esenţial care le conferă o valoare mai mare. Din acest considerent, pentru calculul redevenţei 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) Documentaţiile trebuie să fie depuse în termenul prevăzut în anunţ.

(16) La data deschiderii ofertelor, documentele depuse să fie în termen.

Secţiunea V - Informaţii detaliate şi complete privind criteriile de atribuire aplicate pentru stabilirea ofertei câştigătoare, precum şi ponderea lor

Comisia de evaluare va stabili punctajul fiecărei oferte şi va declara câştigătoare oferta cu punctajul cel mai mare, aplicând criteriile şi algoritmul de calcul de mai jos:

F1. Nivelul redevenţei ----------**35** puncte
F2. Capacitatea economico-financiară a ofertanţilor ----------**25** puncte
a) Planul de afaceri----------10 puncte
b) Experienţa similară ---------- 5 puncte
c) Cifra de afaceri ----------10 puncte
F3. Protecţia mediului înconjurător
– Plan de măsuri privind protecţia mediului pe perioada investiţiei--------**5** puncte
F4. Condiţii 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 redevenţei** pentru concesionarea bunurilor proprietate publică aferente obiectivului de investiţii proiect de dezvoltare regională Alexeni.
  Algoritmul de calcul al punctajului pentru F1 este:
  Oferta care propune cel mai mare nicel al redevenţei ($Redevenţa_{MAX}$) primeşete punctajul maxim de 35 de puncte. Fiecare dintre celelalte oferte de redevenţă ($Redevenţa_1$, $Redevenţa_2$,..., $Redevenţa_n$) va primi un punctaj calculat astfel:

$$Punctaj=(Redevenţa_n/Redevenţa_{MAX}) \text{ X } 35$$

- **F2** reprezintă suma punctajelor acumulate pentru indicatorii de la punctele a), b) şi c) de la criteriul 2 - **Capacitatea economico-financiară** a ofertanţilor.
  Algoritmul de calcul al punctajului pentru F2 este:

F1= Punctaj a) +Punctaj b) + Punctaj c)

a) Planul de afaceri privind investiţiile 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 (proiecţii financiare: prognoza veniturilor şi cheltuielilor), planul operaţional (analiza costurilor de operare şi costurilor de întreţinere).
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 aviatic 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 experienţa în derularea unor investiţii similare vor primi 0 puncte la acest factor.

c) *Cifra de afaceri*

Cifra de afaceri reprezintă totalitatea afacerilor unei societăţi, evaluate la preţurile pieţei sau suma totală a veniturilor din operaţiuni 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 bilanţurile contabile ale exerciţiului financiar din ultimii 3 ani, prezentându-se în acest sens bilanţurile contabile aferente anilor 2017, 2018, 2019.

Algoritmul de calcul al punctajului pentru pct.c) este:

Ofertanul cu cea mai mare medie a cifrei de afaceri pe ultimii 3 ani va primi punctajul maxim de **10 puncte**. Fiecare dintre ceilalţi ofertanţi pentru care se analizează cifra de afaceri (Cifra de afaceri$_1$, Cifra de afaceri$_2$,..., Cifra de afaceri$_n$) va primi un punctaj calculat astfel:

$$\text{Punctaj} = (\text{Cifra de afaceri}_n / \text{Cifra de afaceri}_{MAX}) \times 10$$

- **F3** se referă la prezentarea unui Plan de măsuri privind protecţia mediului pe perioada investiţiei.

  Algoritmul de calcul al punctajului pentru F3 este:

  Oferta care va prezenta un Plan de măsuri privind protecţia mediului pe perioada investiţiei primeşte **5 puncte**.

  Ofertele care nu prezintă un Plan de măsuri privind protecţia mediului pe perioada investiţiei vor fi punctate cu 0 puncte.

- **F4** se referă la anumite condiţii specifice impuse de natura bunului concesionat şi acestea vizează durata de dezvoltare a Proiectului de dezvoltare regional Alexeni. În acest sens se va prezenta graficul fizic de realizare a investiţiei de către ofertanţi.

  Algoritmul de calcul al punctajului pentru F1 este:

  Oferta care prezintă durata cea mai mica de realizare a investiţiei(Durata$_{MIN}$), cu respectarea prevederilor caietului de sarcini, primeşte punctajul maxim la acest

factor şi anume 35 puncte. Fiecare dintre celelalte oferte ($Durata_1$, $Durata_2$,…, $Durata_n$) va primi un punctaj calculat astfel:

$$Punctaj = (Durata_{MIN} / Durata_n) \times 35$$

Punctajul acumulat de fiecare ofertă se va calcula după următoarea formulă:

Punctaj total = F1 + F2 + F3 + F4

Se va clasa pe primul loc şi va fi declarată câştigătoare oferta care acumulează cel mai mare număr de puncte după aplicarea formulei de calcul mai sus menţionate.

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 dupa 30 zile de la începerea acestor tratative neoficiale, concedentul și concesionarul nu reușesc să resolve 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.

Instanța competentă în soluționarea litigiilor apărute: Tribunalul Ialomița, Slobozia, b-dul. Cosminului, nr. 12, cod postal: 920030, judetul Ialomita, 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

Informaţii 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 productele 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 mobiliară, 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 investiţii proiect de dezvoltare regională Alexeni

Nr. _____ din___/_____/2020

I. Părţile contractante

1. **JUDEŢUL IALOMIŢA**, persoană juridică de drept public cu sediul în Municipiul Slobozia, Piaţa Revoluţiei, nr.1, jud. Ialomiţa, 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 poştal 920032, e-mail: cji@cicnet.ro, reprezentat prin domnul **Victor MORARU, Preşedinte al Consiliului Judeţean Ialomiţa**, în calitate de **Concedent**, pe de o parte, şi

2. _____, cu sediul în cu sediul _____, identificată prin cod unic de înregistrare RO _____ şi număr de înregistrare la Registrul Comerţului .....
_____, 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 Judeţean Ialomiţa 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 Ialomiţa 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 ofertate 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 aparţinut Concesionarului şi au fost utilizate de către acesta pe durata Concesiunii.
5. **Zile** - desemnează, dacă nu se prevede altfel, zile calendaristice, iar orice termen convenit pe zile se calculează „zi cu zi” fară întrerupere, după sistemul inclusiv, cu includerea zilei de început şi a celei în care se împlineşte termenul, indiferent dacă este sau nu este o zi lucrătoare ori dacă băncile sunt ori nu sunt active şi indiferent de

orice sărbătoare legală sau religioasă.

6. **Forţa majoră** - desemnează acel eveniment imprevizibil, insurmontabil şi exterior activităţii Părţilor, intervenit pe parcursul executării contractului, care împiedică singur (fără concursul unor alţi factori), partea sau părţile să-şi îndeplinească parţial sau total obligaţiile asumate prin contract şi neexigibile la data ivirii evenimentului. Sunt considerate a fi cazuri de forţă majoră (fară limitare la exemplele descrise): catastrofe naturale sau alte evenimente (cutremur, inundaţii, furtuni, trăsnete, incendii, explozii), evenimente sociale (război, revolte, greve ilegale, acte de sabotaj). Nu sunt considerare cazuri de forţă majoră: actul sau refuzul de a emite un act al unei autorităţi publice, indiferent de motiv chiar si în situaţia unui abuz, blocajul financiar.
7. **Cazul fortuit** - desemnează acea împrejurare internă, previzibilă în mod obiectiv, care îşi are cauza în câmpul de activitate a celui chemat să răspundă, fiind intrinsecă lucrurilor acestuia, împrejurare care nu este imputabilă părţii.
8. **Încălcarea Contractului** - desemnează oricare din actele sau faptele (comisiunea sau omisiunea) prin care una din Părţile Contractului sau persoanele pentru care una din Părţi este ţinută să răspundă, nu execută sau execută necorespunzător sau întârzie executarea oricărei obligaţii contractuale proprii sau împiedică executarea obligaţiei celeilalte Părţi, cu excepţia situaţilor în care îşi exercită cu bună credinţă un drept contractual sau este prezentă o cauză de exonerare reglementată în acest Contract.
9. Prin **interes naţional sau local**, în sensul prezentului contract de concesiune, se înţelege o împrejurare externă cu caracter excepţional, 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 corespuzătoare 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 investiţii „Proiect de dezvoltare regională Alexeni”, bunuri înregistrate în inventarul domeniului public al județului Ialomița, conform prevederilor Ordonanţei de Urgenţă 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 funcţioneze ca aeroport comercial pentru pasageri având facilitate pentru transport de marfă (cargo) şi operaţiuni de aviaţie generală şi de afaceri
  şi după caz:
- Centru de instruire sintetică pentru piloţi - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320 sau Boieng 737, precum și alte tipuri de aeronave;

- Hangar de mentenanţă 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 părţi se va face în prezenţa unui reprezentant al primăriei pe raza căreia se află bunurile concesionate.

a) Concesionarul va fi înştiinţat 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/împuternicit 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 împuternicit al acestuia, la procesul de predare-preluare a bunurilor datorită rezilierii contractului, procesul verbal va fi semnat în lipsă, bunurile trecând în administrarea Consiliului Judeţean Ialomiţa, libere de orice sarcini, procesul verbal fiind opozabil Concesionarului.
d) În mod similar se procedează şi în cazul refuzării semnării procesului verbal de către Concesionar sau reprezentantul împuternicit al acestuia.
e) Procesul verbal se întocmeşte în 3 (trei) exemplare şi se transmite Concesionarului şi 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 şi documentaţia de atribuire reprezintă parte integrantă a contractului, condiţiile sale fiind acceptate integral de către concesionar. Caietul de sarcini are caracter obligatoriu, clauzele sale completându-se cu cele convenite de părţi în prezentul contract.

(3) Contractul de concesiune încheiat în scris și înregistrat la primăria pe raza cărora se află bunurile proprietate publică ce fac obiectul concesiunii şi 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 şi libere de orice sarcini Concedentului, la încetarea Contractului de Concesiune, constând în terenul cu o suprafață totală de 3.477.177 mp şi bunurile rezultate în urma obiectivului de investiţii 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. Redevenţa

Art. 4
(1) Redevenţa este în cuantum de _____ lei astfel cum a fost ofertată în formularul de ofertă.
(2) **Valoarea redevenţei** plătită pe an de către Concesionar **va fi de 10%** din valoarea redevenţei pe an ofertată de Concesionar în formularul de ofertă, până la finalizarea lucrărilor de execuţie pentru obiectivele investiţionale ale Proiectului de dezvoltare regională Alexeni, dar nu mai mult de 6 ani pentru investiţia în Aeroportul de importanţă regională.
(3) Dacă la sfârşitul perioadei stabilite de 6 ani, Concesionarul nu va finaliza investiţia (finalizarea lucrărilor de execuţie la investiţia de bază - *Aeroport care să funcţioneze ca aeroport comercial pentru pasageri având facilitate pentru transport de marfă (cargo) şi operaţiuni de aviaţie generală şi de afaceri*) care a făcut obiectul Contractului de Concesiune, Concesionarul va plăti Concedentului întreaga valoare a redevenţei pentru această perioadă.
(4) După încheierea contractului de concesiune Concesionarul are obligaţia ca pentru restul de 90% din valoarea redevenţei pe anul în curs, să constituie garanţie pentru această sumă printr-un instrument de garantare emis de o instituţie de credit din România sau din alt stat sau de o societate de asigurări, în condiţiile legii, autorizată să emită asemenea garanţii pe teritoriul Uniunii Europene sau (pentru celelalte societăţi) cotată cel puţin cu ratingul BBB-/Baa3 sau echivalent, **termenul de constituire a garanției fiind același ca la plata redevenței conform art.5 alin.(1).**
(5) Garanţia pentru suma echivalentă restului de 90% din valoarea redevenţei pe anul în curs va fi irevocabilă şi va prevedea că plata sumei datorate de Concesionar se va executa necondiţionat, respectiv la prima cerere a Concedentului, pe baza declaraţiei 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 redevenţei ofertate, urmând a fi prelungită anual şi actualizată cu valoarea de 90% din redevenţa corespunzătoare fiecărui an. Valabilitatea instrumentului de garantare încheiat pentru ultimul an va fi de 14 luni.
(7) Redevenţa datorată de concesionar se indexează anual, cu indicele preţurilor de consum comunicat de Institutul Naţional de Statistică, corespunzător lunii semnării contractului, din anul respectiv.
(8) Redevenţa pe care Concesionarul trebuie să o plătească Concedentului, odată ce aeroportul va fi operaţional va reprezenta 6% din totalul veniturilor anuale brute înregistrate de aeroport dar nu mai puţin de _____lei/an, astfel cum a fost ofertată în formularul de ofertă actulizată cu indicele preţului de consum la nivelul anului de concesiune. Acelaşi procent de 6% din veniturile brute pentru constituirea redevenţei se aplică şi pentru veniturile anuale brute înregistrate din funcţionarea centrului de instruire sintetică pentru piloţi – simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320 şi hangarului de mentenanţă de nivel complex şi crearea centrului de pregătire profesională tehnico-ingineresc, după darea lor în folosinţă, dacă este cazul.

V. Plata redevenţei

Art. 5

(1) Plata redevenţei 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 condiţiile prevăzute la art. 4 din prezentul contract, pe baza facturii emise de Concedent.

(2) Garanția precizată anterior va putera 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 pînă 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 pînă la data 30 iunie și 31 octombrie.

(5) Neplata redevenţei în termen de **30 de zile** de la împlinirea termenului prevăzut la alin. (1) atrage după sine transmiterea de către Concedent a unei somaţii de plată, către Concesionar.

(6) Dacă în termen de **15 zile** de la transmiterea somaţiei de plată, Concesionarul nu a efectuat plata, atunci contractul este reziliat de plin drept fără a fi nevoie de nicio altă formalitate sau de intervenţia unei instanţe judecătoreşti, prezenta clauză echivalând unui pact comisoriu conform art. 1553 din Codul Civil şi se procedează la revenirea bunurilor la dispoziţia Concedentului fără nicio obligaţie a acestuia faţă de Concesionar.

(7) Concesionarul rămâne obligat şi după rezilierea contractului la plata redevenţei datorate până la momentul retragerii Concesiunii, precum şi la plata de penalităţi de întârziere calculate potrivit art. 15 din prezentul contract datorate până la plata integrală a sumelor din concesionare.

(8) Nu se admite achitarea redevenţei de terţe persoane juridice, în numele concesionarului.

VI. Documentele contractului

Art. 6

(1) Fac parte integrantă din prezentul Contract:

- Anexa nr. 1 – Documentaţia de atribuire a concesiunii care cuprinde şi caietul de sarcini
- Anexa nr.2 - Oferta Concesionarului;
- Anexa nr. 3 - Procesul - Verbal de predare a obiectului Concesiunii;
- Anexa nr. 4 - Titlul de garanţie constituit printr-un instrument de garantare emis în condiţiile legii de o societate bancară sau o societate de asigurări;
- Anexa nr. 5 – Bunuri proprii ale Concedentului.

VII. Drepturile părţilor

Art. 7 Drepturile Concesionarului

(1) Concesionarul are dreptul de a exploata în mod direct, pe riscul şi pe răspunderea sa, bunurile ce fac obiectul Contractului de Concesiune, potrivit obiectivelor stabilite de către Concedent.

(2) Concesionarul are dreptul de a folosi şi de a culege fructele, respectiv productele bunurilor care fac obiectul Concesiunii, potrivit naturii bunurilor şi obiectivelor stabilite de părţi prin prezentul Contract.
(3) Concesionarul are dreptul de a primi bunurile concesionate la termen şi în condiţiile 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 necorespunătoare (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 investiţii Proiectului de dezvoltare regională Alexeni, cu respectarea prevederilor legale în vigoare şi doar dacă activităţile 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 obligaţiilor asumate de Concesionar prin prezentul Contract şi conform ofertei depuse de acesta, precum şi modul în care este satisfăcut interesul public.
(2) Concedentul are dreptul să verifice stadiul de realizare a investiţiilor, verificând respectarea obligaţiilor 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 şi în prezenţa reprezentantului acestuia, cu excepţia cazurilor când Concesionarul îşi dă acordul în scris, cu privire la verificarea în absenţa sa sau când aceasta are rolul de constata situaţii 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 excepţionale legate de interesul naţional sau local, după caz. În cazul în care modificarea unilaterală a contractului de concesiune îi aduce un prejudiciu, concesionarul are dreptul să primească fară întârziere o justă despăgubire.
(5) Concedentul are toate drepturile corelative obligaţiilor asumate expres de către Concesionar ori care îi revin acestuia în temeiul unei dispoziţii 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 îşi manifeste intenţia de a dobândi unele bunuri ale Concesionarului şi de a solicita acestuia încheierea unui/unor contracte de vânzare-cumpărare cu privire la aceste bunuri.

VIII. Obligaţiile părţilor

Art. 9 Obligaţiile Concesionarului

(1) Concesionarul are obligativitatea asigurării exploatării în regim de continuitate, eficacitate şi permanenţă 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 licitaţia publică în condiţiile stabilite prin Contract. Schimbarea destinaţiei 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 garanţie în condiţiile prevăzute la capitolul IX. Garanţia de bună execuţie. 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 obligaţia de a constitui garanţie pentru restul de 90% din valoarea redevenței pe anul în curs, în condiţiile prevăzute la art. 4 din prezentul Contract.
(5) Concesionarul are obligaţia să plătească redevenţa la termenul şi în condiţiile prevăzute la cap. III şi penalităţile/majorările calculate de concedent în caz de nerespectare a termenelor de plată.
(6) Concesionarul are obligaţia de a dezvolta componentele Proiectului de dezvoltare regională Alexeni, pentru care îi revine obligaţia de a obţine toate aprobările, avizele şi autorizaţiile necesare realizării investiţiilor şi desfăşurării activităţilor, în conformitate cu prevederile legale. Finanţarea obiectivului de investiţii Proiect de dezvoltare regională Alexeni astfel cum a fost menţionat la art. 1, alin. (3) este sarcina exclusivă a Concesionarului. Concesionarul are obligaţia de a executa lucrările necesare funcționării componentelor Proiectului de dezvoltare regională Alexeni pe cheltuiala proprie.
(7) Concesionarul va suporta cheltuielile necesare proiectării, construirii, exploatării şi întreţinerii componentelor obiectivului de investiţii ce vor fi construite pe terenul ce face obiectul Contractului de Concesiune.
(8) Concesionarul va realiza documentaţiile tehnice: proiect arhitectură, documentaţii urbanistice, proiect tehnic, detalii de execuţie, 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 şi îndeplinirea următoarelor cerinţe:

- Obţinerea tuturor autorizaţiilor, avizelor şi reglementărilor cerute de lege pentru realizarea componentelor Proiectului de dezvoltare regională Alexeni pe cheltuiala proprie;
- Construcţia, dotarea, amenajarea şi operaţionalizarea aeroportului comercial pentru pasageri cu facilitate de transport marfă (cargo) şi operaţiuni de aviaţie generală şi de afaceri;
- Desfăşurarea activităţilor aeroportuare pe aeroportul devenit funcţional;
- Construcţia, dotarea, amenajarea şi asigurarea funcţionării centrului de instruire sintetică pentru piloţi - simulator de zbor pentru aeronave tip Airbus A320, dacă este cazul;

- Construcţia, dotarea, amenajarea şi asigurarea funcţionării hangarului de mentenanţă de nivel complex pentru aeronave şi a centrului de pregătire tehnico-ingineresc, dacă este cazul;
- Securitatea lucrărilor efectuate şi protecţia mediului pe perioada construcţiei componentelor proiectului investiţional.

(11) Desfăşurarea activităţilor specifice pentru exploatarea bunurilor concesionate trebuie să asigure:

- Construcţia, dotarea, amenajarea şi operaţionalizarea componentelor proiectului de dezvoltare regională Alexeni în interesul concesionarului şi a comunităţii locale;
- Protejarea domeniului public a Consiliului Judeţean Ialomiţa şi punerea în valoare a acestuia;
- Protecţia şi conservarea mediului natural şi construit în conformitate cu reglementările legale în vigoare;
- Protecţia sănătăţii şi igienei publice în conformitate cu reglementările specific în vigoare.

(12) Concesionarul are obligaţia asigurării personalului care va fi implicat în dezvoltarea obiectivelor investiţionale şi în funcţionarea acestora.

(13) Concesionarul se obligă să folosească bunul concesionat cu prudenţa şi diligenţa unui bun proprietar, conform obiectivelor concedentului, fară a diminua în orice mod potenţialul şi valoarea socio-economică a bunurilor oferite în Concesiune.

(14) Concesionarul este obligat să continuie exploatarea bunurilor în noile condiţii stabilite de concedent, în mod unilateral, potrivit potrivit art. 8, punctul (5) din prezentul Contract de Concesiune, fără a putea solicita încetarea acestuia, dacă este posibilă continuarea exploatării acestora cu aceeaşi destinaţie 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 şi Concesionar cu privire la suma despăgubirii, aceasta va fi stabilită de către instanţa judecătorească competentă. Dezacordul nu exclude îndeplinirea obligaţiilor contractuale de către Concesionar.

(15) Concesionarul va realiza investiţiile în valoare de minim _____lei, pe perioada specificată în oferta depusă.

(16) În cazul în care Concesionarul sesizează existenţa unor cauze sau iminenţa 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 continuităţii exploatării bunurilor.

(17) Concesionarul nu va întreprinde niciun alt fel de activitate în legătură cu bunurile concesionate, decât cu aprobarea prealabilă a Concedentului şi doar dacă activitatea în cauză nu contravine obiectului concesiunii.

(18) Concesionarul va plăti toate taxele, spezele si alte comisioane aferente Concesiunii pe întreaga durata a prezentului Contract.

(19) Concesionarul are obligaţia de a comunica concedentului şi să solicite acestuia să intervină în cazurile în care este tulburat de terţi 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 garanţii reale asupra bunurilor ce fac obiectul Concesiunii.

(22) Obligaţiile asumate prin prezentul Contract se completează cu obligaţiile asumate de către concesionar prin oferta care este parte integrantă a Contractului.

(23) Concesionarul va respecta condiţiile de exploatare a concesiunii şi obiectivele de ordin economic, financiar, social şi de mediu, începând de la preluarea bunurilor până la încetarea contractului de concesiune, respectiv refacerea cadrului natural după realizarea lucrărilor de orice fel (investiţie, organizare de şantier, intervenţie, exploatare, demolare etc.) şi menţinerea acestuia în condiţii normale, utilizarea de echipamente nepoluante pentru mediul ambiant şi lipsite de riscuri pentru personalul de exploatare şi întreţinere, precum şi pentru aşezările umane.
(24) Concesionarul va depune toate diligenţele necesare asigurării în bune condiţii a funcţionării aeroportului, odată ce acesta va fi operaţional, precum şi a celorlalte componente ale Proiectului de dezvoltarea regională Alexeni.
(25) Concesionarul are obligaţia de a executa lucrările de construire în termenul stabilit prin autorizaţia de construire pentru obiectivele de investiţii ale Proiectului de dezvoltare regională Alexeni. Concesionarul va respecta specificaţiile tehnice stabilite prin documentaţiile de urbanism.
(26) Concesionarul este obligat ca la finalizarea lucrărilor de execuţie ale obiectivelor prevăzute în proiectul de dezvoltare regională Alexeni să prezinte Concedentului procesul verbal de recepţie a lucrărilor executate; la recepţia lucrărilor vor fi invitaţi şi reprezentanţi ai Concedentului, din personalul de specialitate (tehnic, urbanism).
(27) Concesionarul este obligat să pună la dispoziţia organelor de control ale Concedentului toate evidenţele şi informaţiile solicitate, legate de obiectul Concesiunii.
(28) Concesionarul va lua toate măsurile necesare pentru ca prin lucrările realizate să nu afecteze proprietăţile vecine; Concesionarul este direct răspunzator pentru defecţiunile/degrădarile/distrugerile şi alte asemenea şi va suporta exclusiv prejudiciile create.
(29) Concesionarul este obligat să respecte condiţiile de mediu impuse de protecţia mediului. Concesionarul va respecta prevederile OUG nr. 195/2005 privind protectia mediului, cu modificarile şi completările ulterioare, sau a altor prevederi legale în vigoare.
(30) Concesionarul este obligat să asigure condiţiile de siguranţă în exploatare ale obiectivelor investiţiei.
(31) Concesionarul este obligat ca pe durata exploatării bunurilor ce fac obiectul concesiunii şi realizării investiţiilor să respecte condiţiile privind protecţia muncii.
(32) Concesionarul are obligaţia întreţinerii bunurilor rezultate în urma investiţiilor impuse prin caietul de sarcini, pe întreaga perioadă a derulării Contractului de Concesiune (lucrări de întreţinere, curăţenie, deszăpezire 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 şi libere de orice sarcini. La finalizarea termenului concesiunii, părţile vor stabili de comun acord modalitatea de utilizare în continuare a bunurilor de către proprietarul investiţei şi modul de exploatare în continuare a bunurilor care au rezultat în urma investiţiilor.
(35) Concesionarul are obligaţia să respecte legile române pe toată durata Concesiunii în toate acţiunile pe care le întreprinde pentru realizarea Contractului.
(36) Concesionarul are obligaţia de a înscrie în cartea funciară dreptul de concesiune dobândit pe cheltuiala sa.

Art. 10 Obligaţiile Concedentului

(1) Concedentul este obligat să pună la dispoziţia Concesionarului, de la data începerii Concesiunii, bunurile libere de orice sarcini, aşa cum se prevede în Caietul de sarcini.
(2) Concedentul este obligat să nu îl tulbure pe Concesionar în exerciţiul drepturilor rezultate din prezentul Contract de Concesiune.
(3) Concedentul nu are dreptul să modifice unilateral Contractul de Concesiune, exceptând situaţia prevazută la art.8 alin (5) sau alte situaţii prevazute expres de lege.
(4) Concedentul este obligat să notifice Concesionarului apariţia oricăror împrejurări de natură să aducă atingere drepturilor Concesionarului.

IX. Încetarea/rezilierea contractului de concesiune

Art. 11
(1) Prezentul Contract încetează în următoare situaţii:
a) în cazul nerealizării obiectului Concesiunii sau prin schimbarea destinaţiei bunurilor concesionate;
b) în cazul nerealizării programului de investiţii angajate de Concesionar prin oferta depusă;
c) la expirarea duratei stabilite în Contractul de Concesiune, dacă Părţile nu hotărăsc prelungirea contractului în condiţiile prezentate mai sus la articolul 3, alin (2).
d) în cazul în care interesul naţional sau local o impune, prin denunţarea unilaterală de către Concedent, în baza unei notificări prealabile semnată de preşedintele Consiliului Judeţean Ialomiţa, menţionând motivele care au determinat această măsură. Notificarea de denunţare unilaterală a Contractului duce la încetarea de drept a Concesiunii la data comunicării acesteia, nefiind necesară nicio altă formalitate sau cerere adresată instanţelor judecătoreşti. În acest caz, Concedentul va plăti o despăgubire justă şi prealabilă constând în contravaloarea investiţiilor realizate de Concesionar cu acordul expres al Concedentului şi 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 şi nu permite în niciun caz Concesionarului să folosească bunul după primirea notificării de încetare unilaterală a Contractului.
e) în cazul imposibilităţii obiective a concesionarului de a exploata bunurile concesionate prin renunţare, fără plata unei despăgubiri. Renunţarea la concesionarea bunurilor din partea Concesionarului, fără plata unei despăgubiri, la deteriorarea, dintr-o cauză de forţa majoră, a bunurilor concesionate sau în cazul imposibilităţi 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 situaţiei intervenite, despre imposibilitatea obiectivă de realizare a activităţii.
f) prin dizolvarea, lichidarea ori falimentul persoanei juridice a Concesionarului.

(2) **Rezilierea contractului intervine:**
a) în cazul nerespectării obligaţiilor contractuale de către Concesionar, prin reziliere unilaterală de către Concedent, cu plata unei despăgubiri în sarcina Concesionarului şi anume plata unei redevenţe anuale la valoarea ofertată de Concesionar şi a eventualelor penalităţi de întârziere aferente în sarcini Concesionarului cu o notificare prealabilă de 15 zile. Încălcarea oricăreia din obligaţiile prevăzute la art. 9, a celor asumate prin Ofertă şi/sau stabilite în Caietul de sarcini, precum şi a altor obligaţii, astfel cum reies din prezentul Contract, dau dreptul Concedentului să declare Contractul reziliat de plin drept, fară a fi necesară nici o altă formalitate sau intervenţie a unei instanţe judecătoreşti, fiind suficientă o adresă scrisă prin care se aduc la cunoştinţa

Concesionarului motivele încetării Contractului.

b) în cazul nerespectării obligaţiilor 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 obligaţia pentru Concesionar de a plăti o sumă echivalentă unei redevenţe anuale, la nivelul ofertat de Concesionar.

(3) În cazul nerespectării din culpă a obligaţiilor asumate de către una dintre Părţi prin Contractul de Concesiune sau a incapacităţii îndeplinirii acestora, cealaltă parte este îndreptăţită să solicite tribunalului în a cărui raza teritorială se află sediul Concedentului să se pronunţe cu privire la rezilierea Contractului, cu plata unei despăgubiri, dacă părţile nu stabilesc altfel.

(4) La încetarea Contractului de Concesiune, bunurile care au făcut obiectul Concesiunii revin de drept în posesia Concedentului, fară nicio altă formalitate prealabilă. Concedentul, prin reprezentanţii săi, va întocmi un proces-verbal prin care se va constata situaţia bunurilor de retur (a celor rezultate în urma realizării investiţiilor aferente Proiectului de dezvoltare regională Alexeni) la data încetării Concesiunii şi va decide asupra modalităţii 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. Garanţia de bună execuţie

Art. 12

(1) În conformitate cu art. 9, punctul (3), Concesionarul are obligaţia ca în termen de 60 de zile de la data semnării Contractului de Concesiune, să constituie garanţia de bună execuţie a contractului, în cuantum de 10% din valoarea anuală a redevenţei ofertate. Suma depusă drept garanţie va fi indexată, începând cu al doilea an contractual, cu indicele de inflaţie anual comunicat de Institutul Naţional de Statistică.

(2) Garanția de bună execuție se constituie printr-un instrument de garantare emis de o instituţie de credit din România sau din alt stat sau de o societate de asigurări, în condiţiile legii, autorizată să emită asemenea garanţii pe teritoriul Uniunii Europene sau (pentru celelalte societăţi) cotată cel puţin cu ratingul BBB-/Baa3 sau echivalent.

(3) Garanţia de bună execuţie va fi valabilă pe toată durata contractului și va rămâne în vigoare pe întreaga perioadă a Contractului.

(4) Din această sumă sunt reţinute, dacă este cazul, redevenţa restantă şi penalităţile de întârziere datorate concedentului de către concesionar, în baza Contractului de Concesiune şi a dispoziţiilor legale în vigoare.

(4) În momentul încălcării de către Concesionar a uneia din obligaţiile 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 îndreptăţit să încaseze şi să-şi însuşească sumele relevante din garanţia de bună execuție. Concedentul va fi îndreptăţit să execute garanţia cu precădere în cazul nerespectării de către Concesionar a obligaţiei de plată a redevenţei precum şi a celorlalte obligaţii financiare asumate prin Contract.

(5) După ce Concedentul îşi va fi exercitat dreptul de a executa în parte sau în totalitate garanţia depusă de Concesionar, acesta din urmă, în termen de 15 zile, va reîntregi garanţia până la nivelul iniţial, în caz de executare parţială, iar în caz de executare a întregii garanţii, Concesionarul va depune o nouă garanţie în cuantumul stabilit iniţial, în acelaşi termen prevăzut mai sus.

(5) În cazul în care Concesionarul nu se va conforma obligaţiilor de mai sus, Concedentul va fi îndreptăţit să rezilieze Contractul în condiţiile 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 obligaţiilor sale contractuale, Concedentul va elibera garanţia, cu excepţia situaţiilor în care, conform Contractului, Concedentul va fi îndreptăţit să reţină parte sau totalitatea garanţiei.
(7) Garanţia va fi restituită la terminarea Contractului şi a Concesiunii. La momentul încetării Concesiunii, din această sumă depusă ca garanţie Concedentul va reţine, dacă este cazul, penalităţile şi/sau alte sume datorate către Concesionar, în baza contractului.

XI. Clauze contractuale referitoare la obligaţiile de mediu între Concedent şi Concesionar

Art. 13
(1) Responsabilităţile de mediu revin Concesionarului.
(2) Concesionarul trebuie să exploateze bunurile în conformitate cu normele de mediu impuse de legislaţia în vigoare, acesta fiind singurul responsabil pentru orice daună produsă terţilor sau pentru nerespectarea normelor în această materie.
(3) Concesionarul va lua toate măsurile necesare pentru respectarea tuturor prevederilor legale privind protecţia mediului pe întreaga durata a prezentului Contract şi pentru a obţine toate aprobările şi avizele necesare cerute de legislaţia de mediu pentru utilizarea bunurilor concesionate, efectuării investiţiilor asumate, precum sialtor activităţi strict aferente folosinţei bunurilor concesionate.

XII. Declaraţii şi garanţii

Art. 14
(1) Concesionarul declară şi garantează concedentului următoarele:
a) Concesionarul este o societate comercială legal constituită sau un consorţiu/asociere de societăţi comerciale legal constituit/(ă);
b) Concesionarul are puteri depline şi autoritatea să semneze prezentul contract, precum şi să îşi asume şi să respecte obligaţiile prevăzute în contract;
c) Concesionarul a întreprins toate diligenţele şi acţiunile necesare conform legilor în vigoare şi documentelor sale statutare pentru a obţine autorizarea semnării prezentului Contract, asumării şi îndeplinirii obligaţiilor prevăzute de acesta;
d) Concesionarul deţine capacitatea funcţională şi financiară necesare derulării contractului şi îndeplinirii obligaţiilor asumate prin acesta asumându-și în totalitate riscurile contractului;
e) Prezentul contract instituie obligaţii legale, întemeiate şi deplin acceptate de Concesionar;
f) Semnarea şi derularea contractului, precum şi îndeplinirea obligaţiilor prevăzute de acesta nu vor intra în contradicţie şi nu vor avea ca rezultat încălcarea prevederilor documentelor statutare ale Concesionarului, a prevederilor unor contracte sau înţelegeri la care concesionarul este parte, sau a prevederilor legale în vigoare;
g) Nu există nicio acţiune în justiţie, proces aflat pe rol sau investigaţie judiciară sau extrajudiciară, în desfăşurare sau iminentă, îndreptate împotriva Concesionarului care ar putea ca avea efect neîndeplinirea de către Concesionar a uneia dintre obligaţiile asumate prin Contract, sau care ar putea afecta în orice mod derularea contractului conform obiectivelor Cncedentului;

(2) Concesionarul va garanta şi va apăra pe Concedent, inclusiv angajaţii şi împuterniciţii acestuia, împotriva oricăror reclamaţii, pretenţii sau revendicări din partea unor terţe părţi

precum şi împotriva unor daune şi/sau pagube, costuri şi/sau cheltuieli ivite ca urmare a nerespectării de către Concesionar a legilor în vigoare şi/sau a prevederilor prezentului Contract;
(3) Concesionarul va notifica de îndată Concedentului orice situaţii în urma cărora declaraţiile şi/sau garanţiile de mai sus nu mai pot fi susţinute.

XIII. Răspunderea contractuală. Despăgubiri

Art. 15
(1) Nerespectarea în tot sau în parte, ori executarea necorespunzătoare de către Părţile contractante a obligaţiilor cuprinse în prezentul contract atrage răspunderea contractuală a părţii în culpă. Răspunderea contractuală naşte obligaţia reparării întregului prejudiciu cauzat, precum şi plata de daune interese, după caz.
(2) Concesionarul se află de drept în culpă în următoarele situaţii:

a) Orice declaraţie sau garanţie dată de Concesionar prin acest contract se dovedeşte 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 terţ;
d) Concesionarul abandonează obiectul Concesiunii fară înştiinţarea prealabilă a Concedentului;
e) Concesionarul nu îşi îndeplineşte obligaţia de plată a redevenţei conform art. 4 şi/sau a oricărei obligaţii financiare asumate prin Contract;
f) Concesionarul nu îşi îndeplineşte obligaţia de constituire a garanţiei sau de reîntregire a acesteia în caz de execuţie de către concedent;
g) Concesionarul nu îşi recunoaşte obligaţiile asumate prin Contract.

(3) Părţile sunt de acord că Forţa majoră exclude răspunderea contractuală pentru încălcarea Contractului, în condiţii cumulative prevăzute la art. 20.
(4) Părţile recunosc, de asemenea, incidenţa exoneratoare de răspundere a evenimentelor, care constituie Cazuri fortuite, ivite pe parcursul executării prezentului Contract. Părţile sunt de acord că fapta terţului exclude încălcarea Contractului.
(5) Răspunderea Concedentului este exclusă în toate situaţiile în care acesta exercită un drept contractual. Astfel Concesionarul nu-1 va ţine răspunzător pe Concedent pentru limitări şi pierderi sau lipsa câştigului în toate situaţiile în care Concedentul intervine pentru apărarea dreptului de proprietate asupra bunurilor concesionate sau pentru asigurarea îndeplinirii obiectivelor Concesiunii.
(6) Pentru nerespectarea obligaţiei impusă de art. 4 alin. (2), concesionarul va plăti penalizări de întârziere, de la scadenţă până în momentul plăţii, în cuantum de 0,15 % pentru fiecare zi de întârziere, stabilite în conformitate cu prevederile art. 1535 alin.(l), din Legea nr. 287/2009, privind Codul Civil.
(7) Nerespectarea de către Concesionar a oricăror obligaţii contractuale nonfinanciare (cu titlu de exemplu: efectuarea anumitor investiţii etc.) obligă pe acesta la plata unei penalităţi de 0,1% calculate la valoarea redevenţei anuale ofertată şi indexată pentru fiecare zi de întârziere de la data împlinirii termenului de executare până la îndeplinirea efectivă şi corectă a obligaţiei.
(8) În cazul încetării anticipate a valabilităţii Contractului, prin reziliere din culpa Concesionarului, acesta va fi obligat, fară a lua în considerare alte drepturi sau măsuri reparatorii aflate la dispoziţia Concedentului, la plata către Concedent a unei penalităţi egale cu:

a) suma redevenţei, a costurilor administrative şi a costurilor proprii, pentru perioada

cuprinsă între data rezilierii şi 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 obligaţiei de predare a bunurilor concesionate, la expirarea duratei concesiunii, indiferent de cauză, fară a reprezenta o prelungire a duratei Concesiunii, obligă pe acesta la plata către Concedent a unei penalităţi de întârziere egale cu dublul redevenţei calculate anual şi a tuturor costurilor administrative şi a celor proprii pentru fiecare lună sau partea din lună în care acesta continuă să folosească bunurile concesionate.

(10) Denunţarea unilaterală a contractului, altfel decât în condiţiile stabilite de art. 11 atrage, de asemenea, plata de daune-interese din partea denunţătorului.

(11) Concedentul nu va putea fi obligat la plata vreunei despăgubiri pentru prejudiciile suferite de Concesionar cu excepţia a situaţiilor prevăzute la art. 11, alin. (1) litera d).

(12) Nerespectarea prevederilor contractuale în mod culpabil, să dreptul Concedentului, în condiţiile art. 1553 alin. (2) partea finală din Codul Civil, să rezilieze de drept contractul, fără altă formalitate şi fără intervenţia instanţelor 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 şi Concesionarul vor încerca să soluţioneze amiabil prin negociere, orice neînţelegere sau dispută care se poate ivi între ei în cadrul sau în legătură cu îndeplinirea contractului.

(2) Dacă dupa 30 zile de la începerea acestor tratative neoficiale, Concedentul și Concesionarul nu reușesc să resolve 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 excepţionale legate de interesul naţional 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 şi Concesionar cu privire la valoarea despăgubirii, aceasta va fi stabilită de instanţa judecătorească competentă. Acest dezacord nu poate în niciun caz să permită Concesionarului să nu îşi execute obligaţiile 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 şi are drept consecinţă încetarea contractului de concesiune din culpa Concesionarului. Decăderea din drepturi se pronunţă de către instanţa de judecată. Aceasta sancţiune se aplică în cazul când Concesionarul:

a) nerespectarea culpabilă a prevederile Contractului de Concesiune în mod repetat;

b) abandonează sau întrerupe activităţile legate de realizarea obiectului Concesiunii;

c) alte situaţii care conduc la nerealizarea obiectului Concesiunii.

În situaţiile prevăzute mai sus, Concedentul va transmite o somaţie scrisă Concesionarului, cu menţionarea situaţiilor care pot conduce la decăderea sa din drepturi. Prin somaţie se va acorda un termen pentru înlăturarea deficienţelor. În cazul în care situaţiile se menţin şi după expirarea acestui termen, se va sesiza instanţa de judecată.

(2) Decăderea din drepturi a Concesionarului conduce la încetarea de drept a Contractului de Concesiune şi 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 Judeţean Ialomiţa o impun şi se aprobă prin hotărâre a Consiliului Judeţean.

(3) Preţul răscumpărării se stabileşte de comun acord între părţi iar în caz de dezacord, Părţile se vor adresa instanţei de judecată.

XVIII. Forţa majoră

Art. 20

(1) Niciuna dintre Părţile contractante nu răspunde de neexecutarea la termen sau/şi de executarea în mod necorespunzător - total sau parţial - a oricărei obligaţii care îi revine în baza prezentului Contract, dacă neexecutarea sau executarea necorespunzătoare a obligaţiei respective a fost cauzată de forţa majoră, astfel cum este definită în prezentul Contract.

(2) Forţa majoră va putea fi invocată de către o Parte numai în condiţiile în care sunt îndeplinite cumulativ cele de mai jos:

a) Forţa majoră este notificată în scris în termen de maxim 2 zile de la ivirea Forţei majore, sau - dacă Forţa majoră împiedică o comunicare scrisă - în termen de 1 zi de la încetarea efectelor Forţei majore;

b) Forţa majoră este probată în termen de cel mult 15 de zile de la încetarea efectelor Forţei majore prin document oficial emis de către o autoritate competentă;

c) Partea care invocă Forţa majoră nu înregistra obligaţii cu termen de executare depăşit, indiferent dacă până la acea dată i-a fost ori nu i-a fost comunicată vreo notificare din partea contractantului;

d) Partea care invocă Forţa majoră a luat toate măsurile necesare şi posibile în mod rezonabil pentru limitarea consecinţelor negative ale Forţei majore;

e) Forţa majoră este singura cauză ori cauza determinantă a neexecutării obligaţiilor contractuale.

(3) Orice riscuri datorate unor evenimente de forţă majoră sunt în sarcina Concesionarului.

XIX. Notificări

Art. 21
(1) Orice corespondenţă 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 poştală, ea va fi transmisă, prin scrisoare recomandată, cu confirmare de primire şi se consideră primită de destinatar la data menţionată de oficiul poştal primitor pe această confirmare.
(2) În cazul în care are loc o schimbare în adresa Părţilor (inclusiv număr de telefon sau de fax) aşa cum sunt menţionate 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 corespondenţe va fi data primirii, ce va fi dovedită de Partea căreia i s-a adresat corespondenţa respectivă.
(3) Notificările verbale nu se iau în considerare de nici una dintre Părţi, dacă nu sunt confirmate, prin intermediul uneia dintre modalităţile 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 obţine traduceri în altă limbă, legalizate, în cazul în care acestea sunt necesare în scopul înregistrării acestui Contract la cererea autorităţilor relevante. Părţile convin să accepte negocierea unui text contractual rezonabil pentru modificarea, suplimentarea ori substituirea oricăror asemenea prevederi nevalabile, ilegale sau neaplicabile cu prevederi legale, aplicabile şi valabile, care să producă, pe cât posibil, rezultatul economic intenţionat anterior de către părţi.
(2) Prezentul Contract, împreună cu anexele sale fac parte integrantă din cuprinsul său, reprezentând voinţa părţilor şi înlătură orice altă înţelegere verbală dintre acestea, anterioară sau ulterioară încheierii lui.
(3) În cazul în care Părţile îşi încalcă obligaţiile lor, neexercitarea de partea care suferă vreun prejudiciu a dreptului de a cere executarea întocmai sau prin echivalent bănesc a obligaţiei respective nu înseamnă ca ea a renunţat la acest drept al său.
(4) Nicio prevedere a prezentului contract nu va fi interpretată în sensul constituirii unui parteneriat sau asociere în participaţiune de către Părţi.
(5) Neexecutarea sau întârzierea de către oricare parte contractantă de a-şi exercita anumite drepturi în cadrul prezentului contract, nu echivalează cu renunţarea la aceste drepturi sau cu o încurajare tacită a încălcării Contractului.
(6) Prezentul contract este destinat exclusiv beneficiului părţilor semnatare; nici o clauză a acestui Contract nu va fi interpretată ca instituind drepturi sau obligaţii în sarcina altor persoane decât părţile Contractului, în afara de cazurile expres stipulate.
(7) Încetarea prezentului Contract nu va avea ca efect degrevarea de obligaţii a părţilor în cazul în care, prin natura lor, obligaţiile respective rămân în vigoare şi după încetarea Contractului. De asemenea, părţile rămân răspunzătoare pentru orice fapte/ acte întreprinse de către o parte pe perioada desfăşurării contractului ale căror rezultate care s-ar ivi după încetarea Contractului şi care ar avea efecte prejudiciabile pentru cealaltă parte.
(8) Prezentul Contract intră în vigoare la data semnării sale.

CONCEDENT **CONCESIONAR**