

**CĂTRE:**

- **Primăria Comunei Liești**

În atenția Compartimentului Urbanism / Arhitect-Şef

- **Primăria Comunei Tudor Vladimirescu**

În atenția Compartimentului Urbanism / Arhitect-Şef

SESIZARE / CONTESTAȚIE

În cadrul procedurii de informare și consultare a publicului privind documentația de urbanism:

„Plan Urbanistic Zonal (PUZ) – Aeroportul Internațional Galați - Brăila”

I. DATELE DE IDENTIFICARE ȘI INTERESUL LEGITIM

Subsemnata, **SC Pechea Eolian SRL** cu sediul în Municipiul Buzău, Str. Transilvaniei, Nr.1, Etaj 5, CP120189, înregistrată la Registrul Comerțului sub nr. J20090006688106 și CUI RO26000845, reprezentată legal prin dl. Stefan Ionascu, în calitate de Administrator, denumită în continuare **Societatea 1** și

Subsemnata, **SC Smart Power Generation Beta SRL** cu sediul în Municipiul Buzău, Str. Transilvaniei, Nr.1, Etaj 5, CP120189, înregistrată la Registrul Comerțului sub nr. **J2018001309109**, CUI RO **40236591**, reprezentată legal prin dl. Stefan Ionascu, în calitate de Administrator, denumită în continuare **Societatea 2**,

și denumite împreună **Societățile**, formulăm prezenta

Sesizare și Contestație prin care solicităm REFUZUL DE APROBARE / REFACEREA documentației PUZ, bazat pe următoarele argumente de drept, de fapt și de tehnică aeronautică:

Societatea 1 dezvoltă Centrala Electrică Eoliană **376,2 MW** amplasată în zona localităților **Pechea, Cudalbi, Suhurlui și C. Negri**, proiect de importanță energetică strategică (cât jumătate din puterea unui reactor nuclear de la Cernavodă) ce urmează a fi racordat în zona Pechea la noua **Linie Electrică Aeriană (LEA) 400 kV Gutinaș – Smârdan**. Acest proiect energetic se suprapune parțial, ca regim de obstacolare, cu viitoare zone de servitute ale Aeroportului.

Stadiul dezvoltării: **autorizații de construire valabile emise în perioada 2020 – 2023**, având declarată în termen începerea lucrărilor.

Societatea 2 dezvoltă Centrală Electrică Eoliană **49,5MW** Pechea 2, în zona UAT **Pechea**, proiect ce urmează a fi racordat împreună cu CEE 376,2MW Pechea Eolian, așa cum s-a menționat mai sus. Societatea 2 deține **autorizația de construire valabilă, cu nr 22 din 02.06.2022**, având declarată în termen începerea lucrărilor.

funcțiune **CEE 38,4MW Cudalbi2** la data de 30.09.2025, fiind primul și singurul proiect eolian finanțat și prin PNRR -20%), **au modernizat (cu piatră spartă)**, exclusiv pe costurile societăților, drumuri exploatare comunale, în extravilan, pentru acces cu transporturi grele și agabaritice în lungime de **25 km**, între Slobozia Conachi și Cudalbi, ocolind intravilanul localităților Cuza Vodă, Pechea, C. Negri și Cudalbi.

Aceste proiecte energetice dezvoltate de cele două societăți se suprapun, **ca regim de obstacolare**, (inițiate înainte de proiectul Aeroportul) cu viitoare zone de servitute ale Aeroportului, pentru care dezvoltatorul Aeroportului, Asociația ADI Galați ar trebui să dovedească folosirea unor echipamente radiotehnice performante care să permită coexistența cu construcțiile existente și în derulare (inițiate înainte de proiectul Aeroportul care detine certificatele de urbanism nr 3 din 07.02.2025 în scop de studiu de fezabilitate și nr. 6 din 18.03.2025 în scop de construire aeroport,).

În prezent, ne aflăm în etapa legală de solicitare a prelungirii acestor autorizații, prelungire impusă exclusiv de întârzierile obiective apărute în realizarea noii LEA 400 kV Smârdan – Gutinaș, aflată în sarcina Companiei Naționale Transelectrica SA.

În contradicție cu prioritatea temporală a proiectelor noastre, reglementată de articolele care prevăd aplicarea drepturilor de servitute *numai pentru proiectele noi*, respectiv RACR -ZSAC articolele 3.4.3 și 4.4. (menționate și de proiectant în RLU aferent PUZ, la filele 18 și 19), Consiliul Județean Galați, la solicitarea expresă a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară pentru dezvoltarea proiectelor de transport Galați (în continuare ADI), a trecut la blocarea preventivă dar abuzivă a dezvoltării proiectelor noastre eoliene începând din 2023, fapt ce a generat deschiderea unei serii de litigii pe rolul **Tribunalului Buzău** :Dosarele nr.: **593/2024 și 1329/2025** încheiate în favoarea Societății 1, **Dosarul 1328/2025** câștigat la fond de Societatea 1, pentru care s-a judecat recursul la 16.09.2026, cu pronunțarea la 29.09.2026 **și Dosarul 353/2026** ce se va judeca la fond pe 7.10.2026.

Faptul că în cuprinsul Memoriului aferent PUZ și al Regulamentului Local de Urbanism (RLU) se specifică expres că printre altele, PUG-urile UAT C. Negri, UAT Cudalbi și UAT Pechea, unde se dezvoltă proiectele noastre *vor fi afectate de servituțile aeroportuare*, corelat cu litigiile din instanță pe aceeași temă, demonstrează fără echivoc calitatea societății noastre de parte vătămată și îndreptățită să conteste această documentație.

Probăm cele de mai sus prin :

- ❖ Adresa ADI 32/21.07.2025 prin care solicită CJ Galați să ne respingă avizele solicitate (Anexa1);
- ❖ Adresa CJ 5478 /28.05.2026 prin care respinge prelungirea AC22 (Anexa 2)

II. MOTIVELE DE FAPT ȘI DE DREPT ALE CONTESTAȚIEI PUZ

1. Amplasarea ilegală a Aeroportului în zona de excludere militară LRD 39 (Poligonul Smârdan)

Contestăm amplasarea Aeroportului în zona periculoasă din punct de vedere aeronautic- **LRD 39**, aflată în administrarea MAPN, unde nu se poate construi un aeroport civil.

La Capitolul 1 din PUZ se menționează că " *În urma analizei entităților specializate (MAPN – Statul Major al Fortelor Aeriene, AACR și ROMATSA) a rezultat că viitorul aeroport să se poată realiza pe raza comunelor Tudor Vladimirescu și Liești "*, fără să se indice numerele și datele de

emitere a documentelor pe care se bazează această afirmație. În fapt, ADI și Proiectantul, prin documentația PUZ **ascund faptul că:**

- ADI deține un **Aviz NEGATIV al Statului Major al Apărării din iunie 2022**, din cauza zonelor periculoase LRD 38 și LRD 39 urmare la Cererea ADI nr. 48 din 03.05.2022 de amplasare a Aeroportului pe zona Branistea. Deși avea aviz negativ din iunie 2022 în martie 2023 ADI obținea certificat de urbanism pe amplasamentul Branistea și a trecut la blocarea proiectelor eoliene din zonele de protecție ale viitorului Aeroport și nu numai.
- Acordul de principiu nr. **C1684/02.04.2024** al Statului Major al Forțelor Aeriene pentru amplasamentul Aeroport, emis la cererea expresă a ADI cu nr. 75 din 14.03.2024 pe actualul amplasament este strict **condiționat de respectarea zonelor din AIP România**, implicit și a zonei periculoase LRD 39 în care este amplasat acum Aeroportul; Aceste avize ale MAPN se regăsesc la **Anexa 3**. Deși ADI știa că s-a amplasat în zona periculoasă LRD 39 și a obținut certificat de urbanism abia în februarie 2025, ADI și CJ Galati au trecut la blocarea puternică a proiectelor noastre din toamna anului 2024.
- ADI nu a făcut dovada că ar deține *avizul favorabil de amplasament* emis de Statului Major al Apărării, după data de 18.03.2025, menționat expres în CU6 ca necesar.
- Harta oficială ROMATSA dovedește că la data de **17.09.2026**, zonele periculoase LRD 38 și LRD 39 nu s-au modificat, așa cum se prezintă la **Anexa 4**;
- Un Plan de situație cu amplasarea Aeroportului în raport cu zonele periculoase LRD 38 și LRD 39 se prezintă la **Anexa 5**;
- Nu se poate aproba un PUZ civil în interiorul unui spațiu aerian militar periculos, activ și restricționat.

Și unul dintre proiectanții ADI pe linia Aeroportului, RAS, într-un studiu comandat de Societăți pe linia procedurilor de zbor (în scopul analizării posibilității de coexistență a parcurilor eoliene cu Aeroportul), la fila 18 a studiului (**Anexa 6**) a concluziona:

... luând în calcul faptul că în partea de Est a viitorului aeroport se află o zonă periculoasă militară (LRD 38), există o cerință operațională de restricționare a sectorului de Est pentru toate categoriile de aeronave. Drept urmare, atâta timp cât această cerință operațională rămâne aplicabilă, parcurile eoliene analizate nu vor intra în suprafețele de protecție "

Studiile au fost transmise la CJ Galati și la ADI, am solicitat întâlnire pentru discuții pe ele, dar am fost refuzați până la obținerea tuturor avizelor și studiilor de către ADI.

Oricum, **Proiectantul ar fi trebuit să analizeze singur reglementările de navigație în vigoare și să aibă propriul punct de vedere.**

Motivația că așa a primit **Tema program** de la ADI, **cerem să nu fie acceptată de organele aprobatoare** (Consiliul Local Liest și Consiliul Local T. Vladimirescu) locale și **avizatoare** (Arh Sef de la Consiliul Județean Galati) Beneficiarul ADI trebuia să transmită date inițiale și documente justificative iar analiza și propunerile trebuie să fie ale Proiectantului. Ori în toate elementele sensibile din PUZ, Proiectantul se ascunde în spatele formulei – *conform temei program primită de la Autoritatea Contractantă*.

Considerăm că Proiectantul se ascunde și prin faptul că la cap 1.3 SURSE DOCUMENTARE, la subcapitolul Legislație aplicabilă **nu sunt menționate Codul Aerian și Regulamentul RACR – ZSAC**, reglementări de bază pentru proiectarea unui aeroport.

Variantele studiate la SF

Întelegem că prin Programul de investiții al Ministerului Transporturilor pe perioada 2021-2030, la fila 210 există aprobarea ca pe zona județelor Brăila și Galați să se *analizeze oportunitatea construirii unui aeroport civil printr-un studiu de fezabilitate iar prin bugetul de stat s-au asigurat fondurile necesare*. Prin reglementările specifice se impune ca la SF să se analizeze cel puțin 2 variante.

Ne punem întrebarea : **De ce printre variantele studiate din 2022 până în prezent lipsește fostul Aerodrom Militar Ianca, jud Brăila, cu pista de decolare -aterizare și alte infrastructuri specifice existente în conservare, predat la CJ Brăila și s-a insistat 5 ani pe alte două amplasamente – Branistea și Liesti (care este la aceeași distanță de Galați precum Ianca de Brăila).**

Branistea și Liesti sunt amplasamente în zonele periculoase aferente Poligonului Militar Smârdan, despre care ADI a avut cunoștință cel puțin din iunie 2022, cu multe proiecte eoliene afectate, pentru care MAPN a dat răspunsuri negative, răspunsuri și amplasamente nefăcute publice.

A trebuit să ajungem la procese pentru a avea acces la aceste informații.

Și s-au cheltuit sume de la Bugetul de Stat în acești 5 ani pentru ca ADI să impună prin Tema program aceste 2 amplasamente peste cele mai importante proiecte eoliene din zonă.

2. Formulările din RLU de la cap 6.7 privind Avizul AACR 4767/ 13.08.2025

Se prezintă incomplet și gresit drepturile obținute prin Avizul 4767/13.08.2025 (**Anexa 7**) că ar fi avizat *Zonele supuse servitutilor aeronautice civile asociate Aeroportului Internațional Galați – Brăila* în baza art 5.5. din RACR – ZSAC și a art.85 din Codul Aerian. Considerăm că prin această formulare se vrea o validare a adresei CJ Galați nr. 5478 din 28.05.2026 de respingere a prelungirii AC 22 și alte asemenea adrese, din care rezultă fără echivoc că ADI și CJ Galați **consideră că dețin drepturi de servitute prin acest aviz.**

Astfel, prin acest PUZ, așa cum este formulat obiectul PUZ-ului (contradictoriu) și motivatiile ulterioare din PUZ se încearcă să se prezinte **că s-a luat la cunoștință de aceste drepturi de servitute** prin PUZ și *nu că se instituie aceste drepturi de servitute pentru că ele sunt obținute.*

În fapt, în cadrul Avizului 4767:

- ❖ Conform **punctului 3** se menționează în mod explicit că este emis **exclusiv în scop tehnic**;
- ❖ Temeiul legal - art 5.5. din RACR – ZSAC și a art.85 din Codul Aerian sunt corespunzătoare etapei de **certificare a Aeroportului** (presupune Aeroport construit), ceea ce nu este cazul, iar în baza acestora nu se poate obține decât un aviz tehnic, preliminar pentru un proiect aflat la etapa SF;
- ❖ La pct. 4 se menționează că limita zonei de control a aerodromului = **CTR**, (la noua limită de responsabilitate între ROMATSA care va gestiona Aeroportul și MAPN care va gestiona zona de protecție LRD 39 rămasă) **nu este finală** și necesită acordurile MAPN, ROMATSA și AACR precum și o hotărâre a Consiliului pentru Managementul Spațiului Aerian. Mai mult, se precizează că după emiterea hotărârii CMSA, Beneficiarul are obligația să solicite către AACR *reaprobarea*

zonelor cu servituti aeriene. Aceasta implică faptul că **limitele de servitute nu sunt finale si vor permite ADI si CJ să comită abuzuri în continuare.**

- ❖ Conform pct. 5 , Beneficiarul si Proiectantul răspund pentru corectitudinea datelor si veridicitatea înscrisurilor cuprinse în documentatia transmisă spre avizare; Rezultă că greseala solicitării avizului AACR în baza art 5.5 din RACR - ZSAC si art. 85 din Codul Aerian **este a ADI.**
- ❖ Conform pct 7, ADI trebuia să realizeze publicitatea Avizului 4767 pe site propriu. Dar ADI nu are nici acum un site propriu.

Beneficiarul (prin Tema program) si Proiectantul (prin PUZ-ul întocmit) **nu fac nici o mentiune în PUZ că ar detine avizul AACR la PUZ-conform art. 5.7 din RACR -ZSAC si listei de avize din CU6, întrucât Avizul 4767 este în baza art.5.5 si nu art.5.7**

Invocăm si Decizia **definitivă** a Curtii de Apel Ploiesti nr.14/**13.01.2026** (**Anexa 8**) care într-un litigiu al SC Pechea Eolian su CJ Galati, în legătură cu respingerea unor proiecte eoliene datorită aceluiași Aeroport (Dosarul 1329/2025) a motivat astfel :

„interdictiile/servitutile aeronautice se instituie potrivit dispozitiilor legale relevante, prin includerea acestora în documentatiile de urbanism relevante, iar în prezent nu există vreo documentatie de urbanism aprobată , conform art. 5.7 din RACR-ZSAC, ed.1/2015 care să interzică sau să limiteze construirea în zona vizată, în considerarea viitorului aeroport Galati – Brăila”.

Dar institutia statului - CJ Galati nu pune în aplicare decizii definitive ale instantelor de judecată si caută să-si acopere greselile prin acest PUZ, aprobat de un Consiliu Local, considerând, asa cum au arătat gresit avocatii CJ în procese, că AACR are dreptul **să aprobe zonele de servitute** desi peste tot este reglementat că AACR avizează si nu aprobă.

3. Încălcarea înălțimilor minime de siguranță deasupra localității Tudor Vladimirescu

Panta de numai **2%** pentru profilul de decolare-aterizare, menționată pe *Plan de situatie – suprafete OLS si zonele de protectie CNS, anexă la Avizul AACR nr. 4767*, implică în mod direct aprobarea unui culoar care traversează localitatea Tudor Vladimirescu la **înălțimi sub 300 de metri**, (mai exact circa **112 m**) încălcând limita minimă de siguranță reglementată imperativ de **Codul Aerian al României** pentru zborul deasupra zonelor populate.

Si față de LEA 220 kV sunt probleme de coexistență **fiind traversată la înălțimea de circa 11,4 m peste linie**. Proiectantul mentionează în Memoriu, la cap 2.6 că ar fi primit o adresă nr. 34470 din 22.07.2024 în care se mentionează că *locatia aeroportului nu intersectează linia de 220 -400 kV ce apartine CNTEE Transelectrica*. Dar cu **obstacolul** LEA 220 kV de sub culuarul de decolare/aterizare cum stăm ? La astfel de înălțimi mici, de 11 m **există risc mare chiar si de arc electric între LEA si aeronavă.**

Anexăm profilul de zbor cu calculul înălțimilor în cauză (**Anexa 9**)

Reglementările **RACR-ZSAC** permit si pante mai mari . Solicităm proiectantului să prezinte motivația tehnică a acestei pante atipice de 2%. **Aceasta reprezintă creșterea nemotivată a riscului de catastrofă aviatică și poluare fonică direct deasupra populației civile.**

Solicităm să se refacă documentatia aferentă obtinerii Avizul 4767/13.08.2025 si să se reavizeze.

Conform **Legii nr. 350/2001**, documentația PUZ are obligația de a prelua fidel limitele din Avizul de Oportunitate.

Planurile prezentate în dezbateri publice la obținerea avizului de oportunitate au fost cele anexă la Avizul **tehnic** AACR nr. 4767/13.08.2025, așa cum le-am descărcat și noi de pe site AACR.

Proiectantul a modificat și a omis în mod nelegal în Harta de la PUZ, elementele esențiale de la Avizul de Oportunitate astfel:

- **Lipsește limita CTR de responsabilitate pentru Aeroport** care este și limita exterioară a zonei de servitute IV, conform Nota dde la Planul de situație – Definierea limitei CTR, anexă la Avizul 4767 (și de la Avizul de oportunitate) – Zona IV “Zona IV se extinde în orice direcție **până la limita CTR**”.

Lipsește cu desăvârșire elementele radiotehnice critice, ca descriere în Memoriu, ca amplasare pe plan și ca zone de servitute ce vor fi generate de aceste echipamente; În Planul de situație – Zone de referință asociate Aeroportului, anexă la avizul 4767 se prezintă în Tabelul cu Inventar de coordonate, Mijloace CNS, echipamentele radiotehnice și amplasarea lor: i) DVOR/DME; ii) ILS – LOC 36; iii) ILS – GP 36; iv) DME; v) WM – GS03.

În Memoriul la PUZ și RLU se menționează succint existența unui singur echipament radiotehnic **ILS**.

5. Obiectul PUZ (cap 1.2) solicită în mod abuziv instituirea drepturilor de servitute exclusiv pe ZONA I

Singura formă legală de instituire a drepturilor de servitute în favoarea Aeroportului (cu terenurile aferente ce formează Fondul Dominant, după detinerea drepturilor de suprafață de către ADI) **este PUZ aprobat care să aibă ca obiect și instituirea drepturilor de servitute, așa cum a stabilit și Curtea de Apel Ploiești** prin Decizia 14 din 13.01.2026 definitivă.

Ori capitolul 1.2 Obiectul PUZ este formulat în mod contradictoriu, **prin care proiectantul nu-și asumă nici o responsabilitate**.

Tot acest capitol descrie **solicitările din tema program**, transmisă de Autoritatea Contractantă (Asociația ADI) la proiectant din care reiese că pe linia servitutilor se cere numai **Instituirea zonei de servitute pe direcția de aterizare Nord și Sud (adică numai zona I)** în contradicție cu Harta de reglementări urbanistice și cu alte capitole din PUZ în care se descriu toate cele 4 zone de servitute. Clarificarea ar fi necesară pentru a nu se interpreta că **celelalte zone au fost stabilite (impuse)** de AACR prin Avizul 4767 și nu le trebuie aprobarea consiliului local.

Nici aspectul **impunerea unor restricții aeronautice nu este asumat de proiectant** ci de ADI. Astfel, se menționează: “**Conform aceleiași teme program, în vederea dezvoltării Aeroportului, sunt de interes următoarele corelări cu documente de interes național / regional / local:**

- ❖ Master Plan General Transport al României
- ❖ Strategia de dezvoltare a Regiunii Sud -Est
- ❖ PUG-urile **localităților asupra cărora se impun restricții aeronautice**”

Nu există stabilit exact, **de către proiectant** care este Obiectul PUZ? Se prezintă ce a avut în vedere dar nu se prezintă **ce se vrea prin acest PUZ** întocmit de Proiectant.

Obiectul PUZ-ului trebuie să asigure cadrul legal, tehnic și urbanistic necesar pentru delimitarea zonei de utilitate publică (culuarul de expropriere), instituirea tuturor servituților aeronautice, aprobarea introducerii în intravilan corp aparte și declanșarea procedurilor de expropriere prin CJ Galati / Statul Român.

.Solicităm să se refacă acest capitol și să ni se pună la dispoziție **Tema program emisă de ADI** pentru a putea verifica aspectele care sunt asumate de proiectant.

6. Lipsa studiilor de fundamentare care au stat la baza întocmirii PUZ

La cap. 1.3 SURSE DOCUMENTARE se menționează adresa CJ cu nr. 9675/**26.07.2024** prin care s-au transmis datele inițiale, inclusiv cele despre parcurile eoliene.

Considerăm că aceasta este **veche (2 ani)** în raport cu PUZ-ul supus dezbaterii publice la 1 sept.2026 și solicităm **actualizarea informațiilor**.

Constatăm că se prezintă unele studii ca fiind efectuate, însă nu se menționează numărul și data emiterii acestora. În special Studiul de obstacolare, de importanță majoră prin care CJ și ADI caută să scoată proiectele noastre din *Lista cu obstacolele aferente Aeroportului*, în special prin neemiterea prelungirii autorizațiilor de construire.

În mod normal toate studiile de fundamentare **ar trebui să fie finalizate**, deci să se prezinte numărul, data, să fie anexate la PUZ și să poată fi puse la dispoziția publicului interesat.

Observăm că la studiile de fundamentare **finalizate**, aferente PUZ **se prezintă în mod greșit** : Master Planul, Strategia de dezvoltare a Regiunii de SE, PUG-urile, PUZ-urile în curs, autorizațiile de construire ale parcurilor eoliene. Adică nici un studiu de fundamentare a PUZ-ului analizat, **specific acestuia NU ESTE FINALIZAT**.

Cele 8 studii de fundamentare specifice menționate ca fiind *în curs de executie* și cu alte denumiri decât cele solicitate expres (ca minime) în certificatul de urbanism, rezultă că nu sunt realizate.

În concluzie nici un studiu de fundamentare specific PUZ Aeroport nu este finalizat și PUZ-ul nu ar fi trebuit supus dezbaterii publice.

7. Lipsă concepție privind exproprierea terenurilor necesare

Nu am regăsit în PUZ concepția privind exproprierea terenurilor necesare Aeroportului. Se menționează numai că este în responsabilitatea beneficiarului, ca și în certificatul de urbanism. Adică, prin aprobarea PUZ, consiliile locale împuternicesc ADI să facă exproprierea **desi este o persoană juridică de drept privat și care are ca președinte pe Președintele CJ Galati**.

Având în vedere că Beneficiarul ADI este o persoană juridică **de drept privat**, exproprierea nu se poate face direct în favoarea acesteia. Atunci în favoarea cui se va face (CJ / UAT) și cum se vor transmite drepturile (cel puțin suprafața) către ADI? Solicităm să se clarifice acest aspect.

În ordinea legală și tehnico-economică din România, **Studiul de Fezabilitate (SF) trebuie întocmit ÎNAINTE de Planul Urbanistic Zonal (PUZ).**

Mai exact, cele două documentații se suprapun parțial ca perioadă de elaborare, însă **SF-ul pornește primul și fundamentează PUZ-ul**. Nu poți aproba un PUZ corect și legal pentru un aeroport fără datele din Studiul de Fezabilitate. Aceasta înseamnă că SF-ul inițiat prin CU 3 din 07.02.2025 ar trebui să fie finalizat înainte de supunerea spre dezbateră publică a PUZ-ului, ceea ce nu este cazul.

Solicităm să se finalizeze SF-ul și să se aprobe amplasamentul și indicatorii tehnico-economici înainte de supunerea spre dezbateră publică a PUZ.

Aceasta vine în contradicție cu etapele menționate la **cap 4.1 din PUZ** : Etapa 1 -**Aprobare PUZ** și Etapa 2 - **Elaborare SF**.

Argumentele concrete pentru această succesiune:

a). SF-ul stabilește „ce” și „unde” se construiește, iar PUZ-ul „reglementează”

Studiul de Fezabilitate determină elementele geometrice și tehnice critice ale aeroportului:

- **Lungimea și orientarea pistei** în funcție de roza vânturilor.
- **Dimensiunile exacte** ale terminalului, platformelor și turnului de control.
- **Amplasamentul exact** pe coordonate Stereo 70.
- **Studiul de obstacolare în special pe culuarul de decolare/aterizare.**

Fără aceste date din SF, urbanistii care realizează PUZ-ul nu pot ști ce suprafață de teren să includă în noul intravilan special (corp aparte) și unde anume să deseneze zonele de servitute aeronautică. Exemplu de lipsa de calcule aprofundate – situațiile de la cap 3, cu trecerea peste LEA la 12 m și 112 m peste localitate.

b. Corelarea cu exproprierea (Legea 255/2010)

Pentru un proiect gestionat de o Asociație ADI, exproprierea pentru utilitate publică se face în baza **Legii 255/2010**.

Conform procedurii:

- i. **SF-ul** stabilește indicatorii tehnico-economici și definește coridorul de expropriere (lista de parcele și proprietari).
- ii. Indicatorii din SF se aprobă prin Hotărâre de Consiliu Județean (HCJ) sau Hotărâre de Guvern (HG).
- iii. **PUZ-ul** preia exact acest coridor delimitat de SF și îi dă forță juridică urbanistică, interzicând orice alte construcții private pe acele terenuri și instituind drepturi de servitute aeriană pe zonele întocmite în corelare cu RACR -ZSAC

c). Avizul Autorității Aeronautice Civile Române (AACR)

Pentru a iniția PUZ-ul, este nevoie de un aviz preliminar, **tehnic** care să avizeze zonele de servitute aeronautică propuse și, ulterior,

- **la PUZ** se solicită avizul favorabil de amplasament de la AACR, menționat expres prin art.5.7 din RACR ZSAC.

- **la Certificare** se solicită avizul favorabil de amplasament de la AACR menționat expres la art. 5.5 din RACR -ZSAC și art 85 din Codul Aerian

III. CONCLUZII ȘI SOLICITĂRI

În temeiul argumentelor expuse, solicităm autorităților publice avizatoare și aprobatoare:

1. **RESPINGEREA / REFACEREA documentației PUZ** din forma actuală și oprirea procedurii de avizare până la clarificarea definitivă a spațiului aerian cu MAPN și ROMATSA .
2. **Respingerea/Suspendarea PUZ până la:**
 - a) Finalizarea studiilor de fundamentare specifice PUZ;
 - b) Actualizarea informațiilor privind proiectele afectate – Lista obstacolelor din viitoarele zone de servitute , din care să reiasă că proiectele noastre eoliene autorizate (CEE Cudalbi, CEE Suhurlui, CEE Pechea 1 si CEE Pechea 2) sunt pe această Listă, alături de LEA 220 kV si LEA 400 kV.
 - c) Finalizarea Studiului de fezabilitate înainte de depunerea PUZ în dezbatere publică;
 - d) Obținerea Avizului AACR la PUZ, conform art. 5.7 din RACR ZSAC si conform listei de avize din CU 6.
 - e) Introducerea în PUZ a mențiunii privind inițierea în etapa următoare si aprobarea de PUZ-uri pe UAT-urile afectate de viitoare servituti aeronautice
 - f) Refacerea **obiectului PUZ** asumat de proiectant cu instituirea tuturor drepturilor de servitute pe toate cele 4 zone, limitate de CTR si cu conceptia de obtinere a drepturilor de detinere terenuri de către ADI
 - g) Reavizarea tehnica la AACR a profilului de decolare /aterizare astfel încât înălțimea de zbor peste localitatea tudor Vladimirescu să fie peste 300m înălțime iar la LEA 220 , 400 kV asa cum se va conveni cu CNTEE Transelectrica (Avizul Transelectrica la CU6 nu din 2024)

În caz contrar, orice act administrativ de aprobare a acestui PUZ va fi profund nelegal, fiind grevat de vicii de formă, dezinformarea publicului și lipsa avizelor favorabile necondiționate, urmând a fi atacat cu acțiune în anulare în instanța de contencios administrativ.

IV. ANEXE

1. Adresa ADI 32 /21.07.2025 solicitare la CJ să ne blocheze proiectele
2. Adresa CJ 5478 / 28.05.206 de respingere a prelungirii AC 22
3. Avizele MAPN din iunie 2022 si C1684/02.04.2024
4. Harta Romatsa – 17.09.2026
5. Plan situatie Aeroportt_LRD 39
6. Extras din Studiul RAS
7. Avizul AACR 4767 /13.08.2026 cu anexe
8. Decizia 14/13.01.2026 Curtea de Apel Ploiesti (extras)
9. Profil de zbor peste LEA 220 si localitatea Tudor Vladimirescu

Semnătura,

Pечеа Eolian SRL


Digitally signed by
STEFAN IONASCU
Date: 2026.09.23
08:49:47 +03'00'
Ionascu Stefan

Smart Power Generation Beta SRL


Digitally signed by
STEFAN IONASCU
Date: 2026.09.23
08:50:35 +03'00'
Ionascu Stefan

