



DIRECȚIA TEHNICĂ Tel: 004-0372843270, Fax: 004-(021) 315 11 31/(021) 319 09 69, Int.CFR: 91/122.0617-62/-63
 Compartiment Avize CFR pentru Terți
 Nr. 7151 / 14.10.2015

M0403/3124/19.10.2015

S. MLI
 S. P. A.
 [Signature]

TRANSPORTURILOR
 S.C. METROREX S.A.
 Nr. _____
 Data _____

Către:

S.C. METROREX S.A.

S.C. METROUL S.A.
 21 OCT 2015
 119340

Spre știință:

M.T. Direcția Investiții, Infrastructură și Reglementări Tehnice
 Sucursala Regionala de Căi Ferate București

Referitor: **Solicitare Aviz CFR pentru documentația „Plan Urbanistic Zonal – Linie de metrou „MAGISTRALA 6, 1 Mai – Otopeni pe tronson de la Stația 1 Mai existentă – Linia de Centură a municipiului București, legătura rețelei de metrou a Municipiului București cu Aeroportul Internațional Henri Coandă Otopeni”, intravilan Municipiul București”.**

Urmare cererii METROUL cu nr. 114873/21.04.2015, înregistrată la noi cu nr. 5/899723.04.2014 și a completărilor transmise ulterior din data de 21.05.2015 și cu nr. 7/1897/24.08.2015 și dovada plății din 15.09.2015, conform Ordinului M.T. nr. 158/1996, vă transmitem *Avizul C.F.R.* pentru documentația ce tratează *„Amplasament construcții subterane în vecinătatea liniilor de cale ferată magistrala 800 București Nord Gr. A – Constanța (în intervalul București Nord Gr. A – București Băneasa), secundară 301 P Grivița – Băneasa, linia Tragere I Grivița, linia Tragere II Grivița și secundară Racordare Pajura – Chitila, pe partea dreaptă și pe partea stângă, din dreptul km CF 4+350 și până în dreptul km CF 5+150”.*

I. Date generale

- Obiectiv:** P.U.Z. – Execuția liniei de metrou „MAGISTRALA 6, 1 Mai – Otopeni, legătura rețelei de metrou a Municipiului București cu Aeroportul Internațional Henri Coandă-Otopeni.
- Beneficiar:** S.C. METROREX S.A.
- Proiectant:** S.C. ATELIERUL DE URBANISM URBIS '90 S.R.L. din București (proiect nr. /11.2013).
- Amplasament:** intravilan oraș Otopeni, județul Ilfov.
- Faza:** P.U.Z.
- Sursa de finanțare:** S.C. METROREX S.A.
- Căl ferate implicate:** – magistrala 800 București Nord Gr. A – Constanța, parte din Coridorul IV Paneuropean, infrastructură feroviară publică interoperabilă, pe partea dreaptă a intervalului București Nord Gr. A – București Băneasa, linie dublă, electrificată, centralizată, aliniament, pe partea dreaptă și pe partea stângă, de la km CF 4+350, la km CF 5+150 și de la km CF 6+800, la km CF 7+020, pe lungime totală de circa 970,00 m;
 – secundară 301 P Grivița – Băneasa, infrastructură feroviară publică interoperabilă, linie simplă, neelectrificată;
 – linia Tragere I Grivița, linia Tragere II Grivița, infrastructură feroviară publică interoperabilă, linie simplă;
 – secundară 301 Q Chitila – Băneasa, Racordare Pajura – Chitila, infrastructură feroviară publică interoperabilă, linie simplă, electrificată, pe partea dreaptă și pe partea stângă a intervalului Chitila – București Băneasa;
- Documentația este însoțită de următoarele acte:**
 - Certificat de Urbanism nr. 181/R/1235138/13.05.2014, emis de Primăria Municipiului București.
 - Document de Avizare nr. R2/12/425/06.08.2015 al C.T.E – S.R.C.F. București.
 - Proces-verbal nr. 2043/02.07.2015 al comisiei întrunită la fața locului-Secția L3 București Obor.
 - Aviz preliminar nr. 20/03.10.2012-R 13.05.2014, emis de Primăria Municipiului București.
 - Plan de situație Obiect 02 Interstația 1 Mai - Pajura, Zona 1 PS Pod Constanța - Pajura (Sc. 1:1000), pe suport electronic – planșă nr. PD001 din proiectul nr. 6.01.STR1.01.PGA.1.02-PD.002 întocmit de S.C. METROUL S.A.

- Plan de situație Obiect 02 Interstația 1 Mai – Pajura, Zona 1 PS Pod Constanța - Pajura (Sc. 1:1000), pe suport topografic – planșa nr. PD001 din proiectul nr. 6.01.STR1.01PGA.1.03-PD.001 întocmit de S.C. METROUL S.A., vizat de Serviciul Cadastru feroviar al Sucursalei Regionale de Căi Ferate București.
- Plan de situație Obiect 02 Interstația 1 Mai – Pajura, Zona 1 PS Pod Constanța - Pajura (Sc. 1:1000), pe suport topografic – planșa nr. PD001 din proiectul nr. 6.01.STR1.01PGA.1.04-PD.001 întocmit de S.C. METROUL S.A., vizat de Serviciul Cadastru feroviar al Sucursalei Regionale de Căi Ferate București.
- Plan de situație Obiect 02 Interstația 1 Mai – Pajura, Zona 1 PS Pod Constanța - Pajura (Sc. 1:1000), pe suport topografic – planșa nr. PD001 din proiectul nr. 6.01.STR1.01PGA.1.09-PD.001 întocmit de S.C. METROUL S.A., vizat de Serviciul Cadastru feroviar al Sucursalei Regionale de Căi Ferate București.

II. Situația existentă și proiectată

Imobilul (terenul) care a generat P.U.Z.-ul inițial este alcătuit din terenuri ocupate în suprafață de 18.8619 ha și terenuri expropriate în suprafață de 3.4013 ha, fiind terenuri care aparțin domeniului public al unităților administrative-teritoriale sau al statului, domeniului privat al unităților administrative-teritoriale sau al statului sau a persoanelor fizice și juridice ce se află în Sectorului 1 în intravilanul Municipiului București.

Linia M6 de metrou va deservi o zonă aferentă părții de nord a Municipiului București Sector 1 și orașul Otopeni și se desfășoară între stația actual 1 Mai și limita spre Otopeni a teritoriului administrativ al Municipiului București.

Pe întreg teritoriul Municipiului București sunt dispuse căi de transport rutier de interes național, județean și local, cele feroviare sunt dispuse la limita de nord și cea de sud a orașului, iar calea aeriană de importanță națională o reprezintă Aeroportul Internațional Henri Coandă situat în orașul Otopeni.

Orașul Otopeni este situat în zona de nord a Municipiului București și datorită poziției geografice beneficiază de căi de transport terestre și aeriene de importanță națională.

Situația cablurilor CFR, instalațiilor CFR și construcțiilor feroviare din zona amplasamentului studiat, conform Proces-verbal nr. 2043/02.07.2015:

- la km CF 41327 pod CF – Pod Constanța, la km CF 7+075 pod CF – Pod Miorița (Băneasa);
- la km CF 6+908 ax stație CF Băneasa – Gara Prezidențială;
- cabluri S'B, TTR și ELF, se găsesc pe partea dreaptă și pe partea stângă, în zona de siguranță CFR – 20,00 m măsurată față de axa căii ferate cea mai aproape.

Limita zonei cadastrale CFR este cea trasată pe Planurile de situație Obiect 02 Interstația 1 Mai – Pajura, Zona 1 PS Pod Constanța - Pajura (Sc. 1:1000), planșele menționate mai sus, vizate de Serviciul Cadastru feroviar al Sucursalei Regionale de Căi Ferate București.

Prezenta documentație tratează traseul Magistralei de Metrou M6 1 Mai – Otopeni care se dezvoltă pe direcția N-NV a capitalei și este propus ca legătură directă a rețelei de metrou a orașului București cu Aeroportul Internațional Henri Coandă-Otopeni – București.

Noul traseu se realizează prin desprinderea unei ramuri din Magistrala 4, după stația de metrou 1 Mai (în funcțiune), prin prelungirea porțiunii în exploatare Gara de Nord – 1 Mai, legând Gara de Nord (București Nord Gr. A) cu Aeroportul Internațional Henri Coandă-Otopeni – București.

Traseul traversează Sectorul 1, respective cartierele Grivița, Bucureștii Noi, Piața Presei Libere, Băneasa, Privighetorilor și orașul Otopeni.

Traseul Linia 6 de metrou – Legătura rețelei de metrou a Bucureștiului cu Aeroportul Internațional Henri Coandă-Otopeni – București s-a proiectat pe două sensuri:

- pentru sensul dus, Gara de Nord spre Aeroportul Internațional Henri Coandă-Otopeni – București, traseul se desprinde din galleria existentă, din cadrul Magistralei de metrou, Bucogi – Pod Constanța;
- pentru sensul întors, Aeroportul Internațional Henri Coandă-Otopeni – București spre Gara de Nord, desprinderea va fi făcută în fața stației de metrou 1 Mai existentă de pe Magistrala 4 de metrou, prin demontarea unei porțiuni din tunelul existent și introducerea unui aparat de cale de record într-o galerie înlocuitoare a tunelului existent.

Descrierea traseului Linia 6 de metrou – Legătura rețelei de metrou a Bucureștiului cu Aeroportul Internațional Henri Coandă-Otopeni – București pe următoarele zone:

1). Zona cuprinsă între Pod Constanța (locul de legătură cu Magistrala 4 de metrou existentă) și Piața Presei Libere (în zona Complexul EXPOZITIEI), în intervalul cuprins între km CF 4+400 și km CF 5+150 – 1.800 (pe lungime de circa 750,00 m):

subtraversează magistrala 800 București Nord Gr. A – Constanța, în intervalul București Nord Gr.A București Băneasa, în dreptul km CF 4+350, lângă pod CF Constanța pe sub care trece Calea Griviței și pe pod următoarele linii de cale ferată: secundară 301 P Grivița – Băneasa, linia Tragere I Grivița, linia Tragere II Grivița, magistrala 800 București Nord Gr. A – Constanța, secundară 301 Q Chitila – Băneasa;

Linia 6 de metrou –M6 se va executa la adâncimi variabile cuprinse între **21,90 m** și **11,88 m** în dreptul km CF 4+432 (Secțiunea transversală 2/1) și respectiv între 9,49 m și 9,42 m în dreptul km CF 5+150 (Secț. Transv. 4/1).

Pentru stația de metrou Pajura se vor executa guri de acces pe partea dreaptă și pe partea stângă a căii ferate, iar pentru comunicarea între aceste guri de acces se va realiza un tunel riștonal de acces ce va subtraversa liniile de

- în zona Complexul EXPOZIȚIEI intră în zona de protecție CFR a stației CF București Băneasa - Cap Y, în dreptul km CF 7+000, subtraversând clădirea Cării Prezidențiale Băneasa și peronul și începutul culcii podului CF Miorița.

2). Zona cuprinsă între Piața Presei Libere (în zona Complexul EXPOZIȚIEI) și Aeroportul Internațional Henri Coandă-Otopeni - București (stația Bruxelles), în intervalul cuprins între km CF 6+800 și km CF 7+020 - 1.800 (pe lungime de circa 220,00 m):

- traseul urmărește Șoseaua București - Ploiești (drumul național DN1 București - Ploiești), în zona Complexul EXPOZIȚIEI intră în zona de protecție CFR a stației CF București Băneasa - Cap Y, în dreptul km CF 7+000, subtraversând clădirea Cării Prezidențiale Băneasa și peronul la Est de aceasta și lacul Băneasa la Vest de podul Băneasa (începutul culcii podului CF Miorița);

Linia 6 de metrou M6 se va executa la adâncimi variabile cuprinse între 11,87 m și 12,22 m în dreptul km CF 7+000 (Secțiunea transversală 9/1).

- între Podul Băneasa și Bulevardul Aerogării traseul trece pe sub carosabil la Est de pasajul rutier subteran Băneasa;

- între Bulevardul Aerogării și Pod Otopeni (linia de cale ferată 301 Bb Mogoșoia - Pasărea - Centura feroviară a municipiului București) traseul este jumclat, în stânga și dreapta a Șoselei București - Ploiești (DN1);

- după traversarea liniei de cale ferată 301 Bb Mogoșoia - Pasărea - Centura Bucureștiului și intrarea în orașul Otopeni, traseul metroului se înscrie lângă Șoselei București - Ploiești (DN1) până la limita de Nord a pistei Aeroportului Internațional Henri Coandă-Otopeni - București;

- în continuare traseul subtraversează teritoriul Aeroportului Internațional Henri Coandă-Otopeni - București prin zona verde dinspre pistă și Șoseaua București - Ploiești (DN1);

- aliniamentul final al traseului este amplasat în fața parcarilor supraterane de la Aeroportul Internațional Henri Coandă-Otopeni - București corespunzătoare terminalelor de Plecare/Sosire.

Stații de metrou pentru M6 în București: stația 1 Mai, Pajura, Expoziției, Piața Montreal, Gara Băneasa, Aeroport Băneasa, Tokyo, Washington, Paris, Bruxelles, Otopeni, Ion I.C. Brătianu și Aeroport Otopeni.

Disfuncționalități

- terenul este situat parțial în zona de protecție a liniei de cale ferată magistrala 800 București Nord Gr. A Constanța, în intervalul București Nord Gr.A - București Băneasa, în vecinătatea liniilor din stația CF Băneasa Cap. Y, limita zonei de protecție este la distanța de 100,00 m din axa căii ferate, cea mai aproape de construcție;

Prevederile PUZ (propuneri, reglementări):

a. *Funcțiuni propuse:* conform P.U.G. al orașului București (aprobat în 2000, menționat în Memoriu de prezentare, Surse de documentare) și U.T.R. al teritoriului studiat, pe acest teren se va construi subteran traseul Liniei 6 de metrou - Legătura rețelei de metrou a Municipiului București cu Aeroportul Internațional Henri Coandă-Otopeni - București, la adâncimile menționate la Cap. I) **Situația existentă și proiectată:**

b. *Amplasament:* Terenul este situat parțial în zona de protecție CFR (a cărei limită este situată la 100,00 m. distanță măsurată din axa căilor ferate 800, 301 P, 301Q), respectiv parțial în zona de siguranță CFR, în dreptul intervalelor cuprinse între km CF 4+400 și km CF 5+150 - L800 și km CF 6+800 și km CF 7+020 - L800.

Regimul de aliniere: se va păstra cel din proiect pentru orice nouă construcție amplasată.

Pentru orice rețea tehnică - edilitare publică (canalizare pentru evacuarea apelor menajere și apelor meteorice, cât și alte utilități), toate vor subtraversa perpendicular calea ferată, la cotele din proiectele tehnice întocmite ulterior, dacă este cazul.

c. *Accesul carosabil:* Se face prin căi de transport rutier de interes național, județean și local spre celelalte artere de circulație existente sau proiectate, conform proiectelor tehnice întocmite ulterior;

d. *Utilități:* Echiparea edilitară cu utilități pe traseul lucrărilor de construcție a metroului se va realiza pentru rețele de apă, de canalizare, electrice, de gaze, telefonie și iluminat public, prin racordare la rețelele tehnico - edilitare publice existente în zonă.

În concluzie, amenajarea lucrărilor proiectate față de axa căilor ferate întâlnite 800, 301 P, 301Q, astfel:

- parțial în zona cadastrală CFR;

- parțial în zona de siguranță CFR (a cărei limită este la 20 m distanță măsurată din axa căilor ferate publice);

- parțial în zona de protecție CFR (a cărei limită este la 100 m distanță măsurată din axa căilor ferate publice).

III. Concluzii

Având în vedere cele menționate mai sus, **Compania Națională de Căi Ferate "CFR" S.A.**

AVIZEAZĂ FAVORABIL

documentația „Plan Urbanistic Zonal - Linie de metrou "MAGISTRALA 6, 1 Mai - Otopeni pe tronson de la Stația 1 Mai existentă - Linia de Centură a municipiului București, legătura rețelei de metrou a Municipiului București cu Aeroportul Internațional Henri Coandă Otopeni", intravilan Municipiul București. Amplasament construcții în vecinătatea liniilor de cale ferată magistrala 800 București Nord Gr. A Constanța, în intervalul București Nord Gr. A - București Băneasa, secundară 301 P Grivița, Băneasa, linia Tragere I Grivița, linia Tragere II Grivița și secundară Racordare Pajura - Chitila, pe partea dreaptă și pe partea stângă, din dreptul km CF 4+350 și până în dreptul km CF 5+150. Beneficiar: S.C. METROREX S.A.", cu

1. Beneficiarul trebuie să știe că Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12/1998, aprobată cu Legea nr. 89/1999, instituie zona de siguranță a infrastructurii feroviare publice, în limită de 20,00 m măsurată de o parte și de alta a axului căii ferate. De asemenea, H. G. nr. 581/1998 precizează că "C.F.R." – S.A. are dreptul să utilizeze zona de siguranță a infrastructurii feroviare pentru amplasarea instalațiilor de semnalizare, de siguranță circulației, a instalațiilor și lucrărilor de protecție a mediului.

Observații: • Se va ține cont de faptul că pe linia de cale ferată magistrală București Nord Gr. A – Constanța, parte din Culoarul IV Paneuropean, s-au executat lucrări de reabilitare conform Legii nr. 363/26.09.2006 privind aprobarea "Planului de amenajare a teritoriului național – Secțiunea I – Rețele de transport, B. Rețeaua de căi ferate, 1. Linii de cale ferată convenționale, cu viteza până la 160 km/h pe trasee reabilitate"; Proiectul tehnic al zonei studiate pentru construirea acestei noi linii de metrou se va corobora cu proiectul de reabilitare al liniei de cale ferată 800 menționată mai sus;

2. Suntem de acord cu propunerile prezentului P.U.Z. privind realizarea noii linii de metrou "MAGISTRALA 6. 1 Mai – Otopeni, legătura rețelei de metrou a Municipiului București cu Aeroportul Internațional Henri Coandă - Otopeni", care se dezvoltă pe direcția N-NV a capitalei București, traversând cartierele Grivița, Bucureștii Noi, Piața Presei Libere, Băncasa, Privighetorilor și orașul Otopeni, între limita de sud - magistrala 800 București Nord Gr. A - Constanța, în intervalul București Nord Gr. A - București Băncasa și alte linii de cale ferată implicate și limita de nord - Aeroportul Internațional Henri Coandă Otopeni - București, cu rezolvarea circulațiilor locale adiacente liniei M6 și realizarea legăturii cu celelalte trasee de metrou existente;

3. De asemenea, facem următoarele precizări de care se va ține cont și acorda o deosebită atenție:
- trebuie bine determinată poziția construcțiilor de la suprafață (gurile de ieșire ale stațiilor de metrou) și/sau a celor subterane (stații de metrou, pasaje pietonale, tunel pietonal de acces, etc.) față de construcțiile feroviare supratereane și/sau subterane întâlnite;

pe traseul liniei de metrou M6, în zonele de intersecție cu căile ferate întâlnite, se pot găsi rețele abandonate și/sau existente, care nu apar în evidențe sau care au trasee deviate față de evidențe și care pot genera avarii cu implicații asupra nivelului și direcției la suprastructura căilor ferate care vor trebui monitorizate în continuu;

în zonele de intersecție și subtraversare a traseului liniei de metrou M6 cu căile ferate întâlnite, se va stabili un sistem de urmărire/monitorizare pe timpul lucrărilor care se execută subteran și/sau supraterean, sub supravegherea și îndrumarea reprezentanților CFR, care vor acorda asistență tehnică, pe baza unui contract sau comandă scrisă, contra cost, având în vedere că acestea se execută sub circulație;

- beneficiarul și constructorul lucrării răspund de respectarea prevederilor instrucțiilor și ordinelor în vigoare CFR și răspund de siguranța circulației feroviare din zonele implicate;

4. Se va respecta cu strictețe zona cadastrală CFR și zona de siguranță CFR. Se interzice încălcarea (ocuparea) terenului din zonă cadastrală CFR;

5. Beneficiarul lucrării și avizului va suporta toate costurile pentru lucrările propuse, cheltuielile determinate de acestea căii ferate, inclusiv contravaloarea restricțiilor de viteză și reducerile de capacitate necesare executării lucrărilor sub circulație și/sau pentru lucrările cu specific feroviar rezultate ulterior ca urmare a execuției acestor lucrări proiectate;

6. Nu vor fi afectate elementele infrastructurii feroviare, se va asigura protecția cablurilor și instalațiilor CF din zona lucrărilor dacă situația o impune;

7. Pe timpul execuției lucrărilor supratereane și după, se va asigura și respecta gabaritul căii ferate de liberă trecere (conform STAS 4392-84 modificat "Căi ferate normale. Gabarite" și instrucțiilor CFR);

8. Pe timpul lucrărilor supratereane, este interzis ca utilajele folosite să intre în gabaritul liniilor de cale ferată;

9. În general, C.N.C.F. "C.F.R." – S.A. nu recomandă amplasarea construcțiilor în zona de protecție a căii ferate (fâșie de 100 m la stânga și la dreapta căii ferate). Calea ferată, ca factor agresiv, creează neajunsuri acestor amplasamente: vibrații produse de circulația trenurilor, etc. și nu-si asumă răspunderea, pe toată durata de existență a construcțiilor, pentru eventualele degradări ale construcțiilor, determinate de acestea;

10. Nu suntem de acord cu înființarea de noi treceri la nivel cu calca ferată;

11. Este interzis, în zona de protecție a căii ferate, chiar și temporar, depozitarea de pământ, gunoaie, deșeuri, moloz sau a materialelor de construcții, manipularea și depozitarea substanțelor inflamabile, explozibile și a celor ce contravin Normelor de protecție a mediului și a Normelor de pază împotriva incendiilor;

12. Valoarea oricărui prejudiciu adus infrastructurii, suprastructurii sau rețelelor și instalațiilor căii ferate va fi suportată de beneficiarul avizului;

13. Pagubele înregistrate la "CFR" – S.A. ca urmare a consecințelor unor deranjamente, incendii sau explozii produse de și la beneficiar, vor fi suportate de către beneficiarul avizului;

14. Precizăm că, pe perioada executării lucrărilor și după darea în exploatare a acestora, răspunderea materială și penală pentru orice degradare a instalațiilor și construcțiilor CF produsă din cauza proiectării, construcției, întreținerii sau exploatării necorespunzătoare a construcțiilor care fac obiectul prezentului aviz cade în sarcina beneficiarului.

Definirea instalațiilor și construcțiilor CF precum și asigurarea circulației feroviare la capacitatea inițială

15. La fază următoare de proiectare (D.T.A.C.), pentru obținerea autorizației de construcție, se va solicita obligatoriu Avizul CFR, acord M.T., în baza unei documentații tehnice elaborată în conformitate cu prevederile Ordinului M.T. nr. 158/1996 privind amplasarea de construcții de orice fel, în zona de protecție a infrastructurii feroviare publice (limita ei este la 100,00 m distanță față de axul căii ferate);

16. Prezentul aviz este valabil numai dacă, nu sunt modificări ale amplasamentului și ale elementelor constructive;

17. Nerespectarea condițiilor menționate la punctele 1-16 din prezentul aviz, duce la anularea acestui aviz;

18. Nerespectarea celor menționate la punctele 1-16 din prezentul aviz, constituie contravenții sau infracțiuni, după caz, ce sunt sancționate conform:

- contravențiile, conform « H.G.nr. 203 din 12 mai 1994 pentru stabilirea și sancționarea contravențiilor privind transporturile pe căile ferate române », cu toate modificările ulterioare, iar infracțiunile, conform « Legii nr.289 din 11 octombrie 2005 privind unele măsuri pentru prevenirea și combaterea fenomenului infracțional în domeniul transportului pe calea ferată »;

19. Prezentul aviz este valabil pe durata de valabilitate a Certificatului de Urbanism care însoțește documentația.

În cazul în care beneficiarul începe lucrarea în termenul de valabilitate al Certificatului de Urbanism, avizul își prelungește valabilitatea pe durata de valabilitate a Autorizației de Construire emisă conform legii.

Prezentul aviz își pierde valabilitatea, beneficiarul fiind obligat să obțină un nou aviz, dacă:

- Certificatul de Urbanism care însoțește documentația a expirat și nu a fost obținută Autorizației de Construire emisă conform legii;

- Nu au fost începute lucrările, respectiv nu au fost terminate lucrările în termenul de valabilitate al Autorizației de Construire emisă în baza Certificatului de Urbanism care a însoțit documentația;

- Beneficiarul a adus modificări construcțiilor față de documentația care a făcut obiectul avizului și care nu se mai înscrie în limitele avizului acordat;


20. Documentația vizată spre neschimbare care însoțește avizul conține 113 fișe.

Director General Adjunct Tehnic Dezvoltare
Macurie Alexandru MOLDOVAN



Director Direcția Tehnică
Petru CEȘA

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Petru CEȘA', written over a faint rectangular stamp.

CĂTRE:	
<input checked="" type="checkbox"/>	Departament PROIECTARE
<input type="checkbox"/>	Departament CONSULTANTA
<input type="checkbox"/>	Departament ECONOMIC
<input type="checkbox"/>	Serviciu MARKETING
<input type="checkbox"/>	Compartiment AQ
<input type="checkbox"/>	Oficiul JURIDIC
<input type="checkbox"/>	Birou RESURSE UMANE
<input type="checkbox"/>	Compartiment IT
DIRECTOR GENERAL 	

A. L. Anuțoiu

