



## Transporturile au înghițit 12 miliarde de euro în patru ani, dar nu se vede nimic pe șosele sau pe căile ferate

Autor: Andreea Neferu 15.11.2011



Bugetul de stat pe 2012 alocă pentru Ministerul Transporturilor și Infrastructurii 14,8 miliarde de lei (3,4 miliarde de euro la un curs de 4,3 lei/euro), ceea ce înseamnă cel mai mare buget al instituției din istoria ultimilor 20 de ani.

În perioada 2009-2012 Transporturile au avut și vor avea la dispoziție un buget total de cheltuieli de circa 12 miliarde de euro, bani pentru care România plătește dobânzi de 7% anual și care încarcă datoria publică an de an, potrivit calculului ZF.

De ce banii pe care îi primește în fiecare an Ministerul Transporturilor nu se văd și în rețeaua de transport, iar drumul cu trenul pe ruta București-Constanța durează două ore și jumătate, la fel ca și în urmă cu 20 de ani, deși a stat cinci ani în reabilitări și a "înghițit" peste 900 de milioane de euro? Iar exemplele de acest tip pot continua.

Unde se risipesc acești bani? Poate că Ministerul Transporturilor are acte justificative pentru cheltuielile și investițiile din ultimii ani, dar acești bani nu se văd concret, în realizări.

Cu cele 12 miliarde de euro, Ministerul Transporturilor ar fi putut construi aproape 2.000 de kilometri de autostrăzi, dacă se ia în calcul cel mai scump standard de cost pentru construcția de astfel de drumuri, de 6,1 milioane de euro la munte. Cu toate acestea, România are în prezent doar 334 de kilometri de autostrăzi, dintre care peste 100 construiți înainte de '89.

"Suma pe care a avut-o Ministerul Transporturilor la dispoziție în acești ani este impresionantă, practic reprezintă valoarea pieței construcțiilor pentru un an și jumătate. Există o nemulțumire și în zona de business, în condițiile în care infrastructura nu s-a dezvoltat la nivelul dinamicii solicitate de Comisia Europeană și chiar la cel asumat de autorități", spune Laurențiu Plosceanu, președinte al Asociației Antreprenorilor de Construcții (ARACO).

**MILIARDE DE EURO**

Bugetul de cheltuieli al Ministerului  
Transporturilor și Infrastructurii în

**Două treimi din bani merg pe la infrastructura rutieră**

SURSE: Ministerul Finanțelor, calcule ale ZF

perioada 2009-2012 (mld. euro)			
An	Bugetul	An	Bugetul
2009	2,8	2011	3,3
2010	2,7	2012	3,4

NOTĂ: Sumele au fost transformate din lei în euro la cursul mediu de schimb al BNR din anii respectivi. Pentru 2012 s-a luat în calcul un curs de 4,3 lei/euro.

Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România (CNADNR) a primit cei mai mulți bani de la Ministerul Transporturilor în 2011. Astfel, din cele 14,3 miliarde de lei care figurează în execuția preliminară a bugetului pe 2011, 9,6 miliarde de lei au fost alocați CNADNR, echivalentul a două treimi din bugetul total de cheltuieli al Transporturilor, potrivit calculului ZF pe baza bugetului de venituri și cheltuieli rectificat pe 2011 al CNADNR.

Cu toate acestea, anul acesta nu s-au inaugurat decât un tronson de 14 de kilometri din autostrada Soarelui, pe care se circulă pe două benzi pe sens, iar în decembrie ar trebui să fie deschise circulației autostrada Arad-Timișoara, cu o lungime de 32 de kilometri. Acestea sunt însă investiții demarate în urmă cu câțiva ani, care trebuia finalizate în 2010 sau la începutul acestui an. Mai mult, deși în decembrie Ministerul Transporturilor trebuia să taie o panglică de inaugurare și pe autostrada București-Ploiești, finalizarea acestui tronson a fost amânată pentru câteva luni.

### Plăți de sute de milioane de euro

Cine sunt însă companiile care au încasat anul acesta cei mai mulți bani de la CNADNR, instituția aflată sub autoritatea Ministerului Transporturilor care, an de an, primește pe mână cei mai mulți bani?

Constructorul Spedition UMB, controlat de Dorinel Umbrărescu, a luat în perioada ianuarie-iulie 2011 cei mai mulți bani de la CNADNR, peste 177 de milioane de euro, suma fiind cu 10% mai mare decât cifra de afaceri pe care compania a raportat-o în 2010.

De altfel, Spedition UMB a fost în ultimul an unul dintre campionii contractelor cu statul, în condițiile în care a câștigat proiecte de cel puțin 488 de milioane de euro, fiind astfel unul dintre cei mai activi jucători locali pe segmentul infrastructurii, potrivit unei analize a ZF. Austriecii de la Strabag, care au încasat peste 100 de milioane de euro, dar și Romstrade, companie controlată de Nelu Iordache, care au primit de la CNADNR peste 70 de milioane de euro, completează podiumul celor mai mari plăți.

Sume importante au încasat și italienii, fie că vorbim de Astaldi, Tirena Scavi, Impresa Pizzarotti, Impregillo sau Itinera. De altfel, un semnal de bună cooperare cu italienii a fost dat în urmă cu 10 ani, pe vremea când primar al Capitalei era președintele Traian Băsescu. Atunci, Astaldi a câștigat alături de spaniolii de la FCC Construcción contractul pentru construcția Pasajului Basarab, al cărui cost final s-a ridicat la circa 240 de milioane de euro.

Raportând numai sumele cheltuite pentru autostrăzi în perioada 2005-2010, reiese că CNADNR a făcut plăți de 2,3 miliarde de euro către drumari, însă în aceeași perioadă au fost livrați doar 89 de kilometri de autostrăzi.

În 2009 CNADNR a plătit aproape 2,8 mld. lei (650,4 mil. euro) constructorilor care se ocupau de puținele șantiere de autostrăzi din țară. În acel an a fost inaugurat și primul tronson al Autostrăzii Transilvania, de 42 km. Și în 2010, deși s-au luat o serie de măsuri de austeritate, iar statul a fost nevoit să "strângă cureaua" pentru a achita împrumutul de 20 mld. euro de la FMI, CNADNR a plătit pentru construcția de autostrăzi aproape 2,4 mld. lei (566 mil. euro), însă numai 10 km de astfel de drumuri au fost livrați, tot în cadrul Autostrăzii Transilvania.

TOP 10 PLĂȚI REALIZATE DE CNADNR ÎNTRE 1 IANUARIE-31 IULIE 2011. MULȚI BANI PE CONSOLIDĂRI ȘI REABILITĂRI				
Poz.	Firma	Valoare (mil. lei)	Obiectul plăților	Informații despre firmă
1.	Spedition UMB	177,4	Consolidare DN7, reabilitare DN 12, DN 15, Dn 24, DN 1H, DN 2D, modernizare DN 72 autostrada Timișoara-Lugoj, autostrada București-Brasov	Dorinel Umbrărescu controlează constructorii Spedition UMB și Tehnostrade și a câștigat în ultimul an contracte cu statul de cel puțin 488 mil. euro, fiind unul dintre cei mai activi, dar și discreți jucători locali pe segmentul infrastructurii.
2.	Strabag	103,3	Autostrada Orăștie-Sibiu, reabilitare DN 19, DN 15, Dn 15A, DN 14, autostrada Deva-Orăștie	Austriecii de la Strabag sunt prezenți pe piața locală din 1994, iar în ultimul an au câștigat două contracte de construcție de autostrăzi.
3.	Romstrade	73,4	Modernizare 67C, reabilitare DN66, DN 6, centura orașului Caracal, autostrada Nădlac-Arad, fluidizare trafic pe DN 1 și centura rutieră din nordul Capitalei	Firma controlată de Nelu Iordache a fost în 2009 cel mai mare constructor român din perspectiva cifrei de afaceri, însă în 2010 și-a înjumătățit afacerile până la 135 mil. euro.
4.	Astaldi-Max Boegl	56,3	Autostrada Medgidia-Constanța	Italienii de la Astaldi și nemții de la Max Boegl au construit și stadionul Arena National din Capitală, iar de curând au câștigat și tronsonul Cernavodă-Medgidia, pe care lucraseră inițial francezii de la Colas.
5.	Astaldi	37,5	Reabilitare DN 79, DN 66, centura Pitești, autostrada Orăștie-Sibiu	Este una dintre cele mai mari firme de construcții de pe piața locală, fiind implicată în ultimii ani în mai multe proiecte strategice de infrastructură. Semnalul de bună cooperare cu italienii a fost dat în urmă cu 10 ani, pe vremea când primar al Capitalei era președintele Traian Băsescu. Atunci, Astaldi a primit construcția pasajului Basarab alături de spanioli de la FCC Construcción.
6.	Tirena Scavi	34,1	Centura Cluj Nord-Est, autostrada Lugoj-Deva, reabilitare DN 6	Autostrada București-Moara Vlăsiei este principalul proiect de infrastructură pe care italienii de la Tirena trebuie să-l finalizeze în următoarea perioadă.
7.	Impresa Pizzarotti	33,8	Autostrada București-Brasov	Italienii sunt deja obișnuiți cu autostrăzile, având în vedere că lucrează cu Pizzarotti la tronsonul București-Moara Vlăsiei.
8.	FCC Construcción - Astaldi	32,9	Autostrada Arad-Timișoara	Spanioli de la FCC au mai colaborat cu italienii de la Astaldi pentru pasajul Basarab, care a costat 240 mil. euro.
9.	Impregillo	26,8	Autostrada Orăștie-Sibiu	Italienii construiesc și un lot de 22 km din autostrada Orăștie-Sibiu, pentru care Comisia Europeană a aprobat deja finanțarea.
10.	Itinera	26,3	Reabilitare DN 6	Se numără printre puținele firme italiene care nu au primit un contract de construcție de autostrăzi.

**Notă:** Sumele afișate în coloana „Obiectul plății” se referă doar la o parte din contractele pentru care fiecare companie a încasat bani. Sumele au fost transformate din lei în euro la un curs mediu de schimb de 4,79 lei/euro pentru primele șapte luni.