

MIHAI LUPU, PREȘEDINTELE COMISIEI TRANSPORTURI DIN CAMERA DEPUTAȚILOR:

“Trebuie întărite urgent instituțiile care implementează Master Planul”



MIHAI LUPU

Instituțiile care implementează Master Planul General de Transport (MPGT) trebuie întărite urgent, ne-a declarat, la finele lunii iunie, Mihai Lupu, președintele Comisiei de Transport din Camera Deputaților.

Domnia sa a făcut această afirmație la scurt timp după ce Compania Națională de Autostrăzi (CNADNR) a anunțat că mai multe proiecte finanțate din fondurile europene puse la dispoziția țării noastre în perioada 2007-2013 nu pot fi terminate până la finalul acestui an și vor intra și în actuala perioadă de programare 2014-2020.

Întrebat cum comentează varianta MPGT care le-a fost prezentată parlamentarilor de conducerea Ministerului Transporturilor în această primăvară, Mihai Lupu a răspuns: “Parlamentarii din Comisia de Transporturi și-au dorit să existe un document strategic național pentru dezvoltarea infrastructurii noastre. Am spus de la bun început că în comisia noastră nu se fac declarații politice și că discutăm serios subiectele

fierbinți din domeniul transporturilor și cred eu că am și demonstrat acest lucru. Din păcate, deși noi am avut toată disponibilitatea de a discuta și dezbate transparent MPGT, ministrul Ioan Rus nu a dialogat cu noi și nu știm care este varianta finală a documentului pe care l-a agreat cu Comisia Europeană. Noi suntem optimiști și sperăm că noul ministru al Transporturilor va relua constructiv dialogul cu Parlamentarii. O condiție esențială pentru implementarea Master Planului este consensul politic”.

De altfel, și Comisarul european Corina Crețu a arătat, în luna mai, că împărtășește opinia parlamentarilor ca documentul să fie supus unei consultări largi a tuturor părților interesate, astfel încât să îi fie asigurată stabilitatea și independența pe termen lung. Doamna Crețu și-a reiterat, la vremea respectivă, recomandarea către autoritățile noastre ca atunci când este finalizat Master Planul de Transport să fie supus unui proces corespunzător de consultare publică.

Mihai Lupu ne-a spus că parlamentarii Comisiei Transporturi au adus la cunoștința doamnei Crețu că nu există o dezbateră parlamentară și susține că și dumneaei consideră că este nevoie de consens politic pentru implementare.

Fundamentarea costurilor, o enigmă

Domnia sa ne-a spus că principala problemă este fundamentarea costurilor proiectelor din Master Plan: “Știm metodologia aplicată, dar această fundamentare trebuie să fie corectă și transparentă. Consultantul Aecom și-a asumat în totalitate planul. Dar am solicitat ministrului Rus să ne explice de ce în 2010 un km de autostradă în zona muntoasă avea un cost de 5,9 milioane de euro și în MPGT a ajuns la 28,7 milioane de euro. În 2010 Guvernul a adoptat printr-o hotărâre standardele de cost pentru lucrările de autostrăzi. Nu am primit nici până acum un răspuns”.

Deputatul consideră că toate aspectele care țin de costurile investițiilor publice trebuie să fie discutate transparent, fără pasiuni politice. “Altfel, avem exemplu autostrăzii Transilvania, unde am cheltuit, nu se știe cum, 1,6 miliarde de euro pe 52 km”, a continuat Mihai Lupu.

Întrebat cum comentează anularea, pentru a treia oară, a licitației pentru construcția segmentului de autostradă Comarnic-Brașov, președintele Comisiei Transporturi din Camera Deputaților, ne-a răspuns: “Am solicitat conducerii CNADNR să vină la comisie și să ne prezinte ce variante are pentru acest traseu, care este prins și în

Master Plan. Până acum nu a venit (n.r. ultima săptămână a lunii iunie). Așteptăm să vedem argumentele”.

Comarnic-Brașov, în aer

Mihai Lupu ne-a declarat că autostrada București – Brașov este absolut necesară, asigurând o legătură importantă cu zona Transilvaniei. “Dacă nu construim o autostradă până la Brașov, ruta cu cel mai mare trafic din țară, atunci pe unde să construim?”, a comentat domnia sa, menționând că o a doua rută importantă este Pitești-Sibiu.

La jumătatea lunii iunie, conducerea CNADNR a anunțat că, în urma finalizării negocierii pentru atribuirea contractului de concesiune cu asocierea Vinci-Strabag-Aktor, a decis să anuleze procedura pentru atribuirea contractului de concesiune de lucrări publice pentru proiectarea, construcția, finanțarea, operarea și întreținerea autostrăzii București-Brașov, tronsonul Comarnic-Brașov.

CNADNR și-a găsit și țapi ispășitori: antreprenorul general, care nu a reușit să asigure finanțarea cu instituțiile financiare internaționale și deficitul bugetar, care ar fi „sărit” din limite odată cu realizarea autostrăzii.

Oficialii companiei susțin: „Contractul de concesiune este încadrat, conform metodologiei Euro-

Surse de Finanțare - Fond de Coeziune (suma 2.773 mil.euro) - perioada de programe 2014-2020

Proiecte fazate

Nr. crt	Modul de transport	Denumire proiect	An începere lucrări / An finalizare	Valoare estimată (Preț 2014) mil EURO cu TVA	An de execuție a lucrărilor						Impact cumulativ 2020 sau 2030	Rest buget (mii euro)
					2015	2016	2017	2018	2019	2020		
1	Autostrada	Lugoj - Deva (loturile 2, 3 și 4)	2015/2016	180.88	90.44	90.44					180.88	2442.12
2	Autostrada	Sebeș - Turda	2015/2016	221.2	110.60	110.60					221.2	2220.92
3	Autostrada	Cp. Turzii - Tg. Mureș	2015/2017	451.65	150.55	150.55	150.55				451.65	1769.27
4	Drum Național	Modernizare CB (A1-DN7, A2-DN2)	2015/2017	57.49	19.16	19.16	19.16				57.49	1711.79
5	Autostrada	Timișoara - Lugoj (lotul 2)	2015/2016	45.12	22.56	22.56					45.12	1666.66
Total general proiecte fazate				956.34	393.31	393.31	169.71				956.34	

Proiecte noi (Core) identificat în MPTG - Autostrăzi

Nr. crt	Modul de transport	Denumire proiect	An începere lucrări / An finalizare	Valoare estimată (Preț 2014) mil EURO cu TVA	An de execuție a lucrărilor						Impact cumulativ 2020 sau 2030	Rest buget (mii euro)
					2015	2016	2017	2018	2019	2020		
1	Autostrada	Sibiu - Pitești	2017/2020	2075.23			560.31	207.52	311.28	933.85	2075.23	-408.56
2	Autostrada	Bacău - Pașcani	2017/2018	602.04				144.49	240.82	198.67	602.04	-1010.61
3	Autostrada	Tg. Neamț - Iași - Ungheni	2017/2019	1400.83			336.20	560.33	462.27		1400.83	-2411.44
Total general Autostrăzi Core				4078.10			896.51	912.34	1014.38	1132.53	4078.10	

stat „on Government balance sheet” (n.r. în balanța Guvernului). În aceste condiții și având în vedere costul semnificativ al proiectului, în situația în care Autoritatea Contractantă (rezultată din asocierea CNADNR cu Ministerul Transporturilor și Infrastructurii în 2012) ar încheia contractul de concesiune cu ofertantul declarat câștigător, aceasta ar putea duce la nerespectarea angajamentelor pe care România le-a încheiat cu CE, FMI, Banca Mondială în privința țintei de deficit bugetar și a datoriei publice. De asemenea, ofertantul declarat câștigător nu a reușit să obțină implicarea instituțiilor financiare internaționale (BEI, BERD, IFC etc.) în finanțarea proiectului de concesiune. Pe de altă parte, în ipoteza unei finanțări acordate exclusiv de finanțatori privați, costurile pentru realizarea proiectului ar crește”.

Ei au mai afirmat că Ministerul Finanțelor Publice a refuzat să emită o scrisoare de susținere a proiectului și a suportării costurilor aferente contractului de concesiune din bugetul de stat, date fiind riscurile cu privire la depășirea țintei de deficit bugetar stabilită și calificarea scrisorii de susținere ca o garanție de stat.

Conform CNADNR, la motivele sus-menționate s-a adăugat și faptul că ofertantul câștigător, alături de potențialii finanțatori privați, au solicitat unele modificări ale unor clauze ale contractului de concesiune. Acceptarea acestor solicitări ar fi însemnat chiar modificarea procedurii de atribuire și a condițiilor care au stat la baza depunerii ofertelor, conform sursei citate.

Un alt motiv al anulării contractului a fost faptul că prezentarea publică a proiectului a generat o puternică reacție negativă, mai ales în privința costurilor prezentate, au mai spus cei de la CNADNR.

Alternativa pentru finalizarea autostrăzii București-Brașov

În ciuda acestui eșec, oficialii CNADNR insistă că autostrada București - Brașov (din care face parte și tronsonul Comarnic - Brașov), rămâne o prioritate în MPTG. Ei au anunțat că proiectul autostrăzii va fi continuat și dezvoltat în paralel cu realizarea autostrăzii Sibiu - Pitești.

Ei au mai arătat, în iunie: „Pe sectorul Ploiești- Comarnic sunt deja patru benzi. Tronsonul de autostradă Comarnic - Brașov este



Conform variantei revizuite a Master Planului, necesarul de finanțare pentru perioada 2014-2020 este de 12,5 miliarde de euro. În această perioadă sunt programate proiectele de autostrăzi Comarnic-Brașov (1,2 miliarde euro), Pitești-Craiova (1,1 miliarde euro) și Constanța-Brăila (246 milioane euro). Cele 12 proiecte de autostrăzi prinse în Master Plan sunt Sibiu-Pitești, Bacău-Paşcani, Comarnic-Brașov, Sibiu-Brașov, Suplacu de Barcău-Borș, Târgu Neamț-Iași-Ungheni, Nădășelu-Suplacu de Barcău, Craiova-Pitești, Târgu Mureș-Târgu Neamț, inel București, Brașov-Bacău și Ploiești-Comarnic.

împărțit în 5 sectoare. Sectoarele 1 și 5 (dinspre Comarnic, respectiv dinspre Brașov, cu o lungime totală de aproximativ 10 km, la care se adaugă și drumuri de legătură) vor fi scoase la licitație, cu finanțare de la Bugetul de Stat. Pentru sectoarele 2, 3 și 4, care reprezintă partea cea mai dificilă a proiectului, va fi scoasă la licitație actualizarea studiilor geotehnice, cu finanțare tot de la Bugetul de Stat”.

În paralel, pentru fluidizarea traficului pe DN1, CNADNR avea, în iunie, în lucru Studiile de Fezabilitate (SF) referitoare la variantele de ocolire Comarnic și Bușteni. După finalizarea SF-urilor vor fi scoase la licitație lucrările de construcție, cu finanțare de la Bugetul de Stat.

Tot pentru fluidizarea traficului, la ieșirea din Sinaia spre Brașov este proiectat un sens giratoriu.

CNADNR a mai dat asigurări că vor fi finalizate SF-urile privind Va-

rianta de Ocolire Câmpina, modernizarea drumului existent pe Valea Doftanei (DJ 102I) și a drumului forestier până în Săcele, astfel încât în 2016 să înceapă lucrările pentru a avea un drum național modern între Câmpina și Săcele.

Finalizarea acestor două mari proiecte prevăzute în MPGT, Pitești – Sibiu și Comarnic – Brașov, înseamnă atât închiderea Culoarului IV Pan European, cât și dezvoltarea socio-economică a mai multor regiuni importante ale țării.

În Raportul final al Master Planului General de Transport, sectorul de autostradă Comarnic – Brașov face parte din proiectele prevăzute pentru demararea studiilor de fezabilitate, cât și a lucrărilor de execuție în prima perioadă de programare, respectiv 2014-2020, mai spune CNADNR, care susține că, în urma discuțiilor cu reprezentanții Comisiei Europene, s-a convenit

aprobarea listei extinse de proiecte în momentul activării clauzei de reformă structurală.

„În Master Planul General de Transport, sursele de finanțare pentru proiectul Comarnic- Brașov sunt provenite din parteneriat public privat, cu posibilitatea ca acest proiect sa fie finanțat dintr-un mix de fonduri (fonduri structurale, buget de stat și împrumuturi) în momentul activării clauzei de reformă structurală”, a mai spus conducerea companiei.

Referitor la valoarea proiectului, CNADNR afirmă că determinarea valorii estimate a proiectului s-a realizat utilizând standardul de cost pe kilometru, ce a fost folosit pentru toate proiectele de autostradă identificate în MPGT. Lungimea totală a sectorului de autostradă este de 58 km, iar valoarea estimată pentru această intervenție este de 997 milioane de euro fără TVA.

Presupunând că MPGT este avizat de Comisia Europeană în forma cunoscută de parlamentari sau cu modificări minore, Mihai Lupu a spus că principala problemă ce trebuie rezolvată urgent pentru o bună implementare este armonizarea instituțiilor statului și stabilirea de responsabilități clare.

„Foarte important este participarea capitalului românesc la marile proiecte de infrastructură. Și acum tot constructorii români fac lucrările, dar în calitate de subantreprenori și de foarte multe ori nu-și primesc banii. Mulți au intrat în insolvență”, apreciază domnul Lupu.

Proiecte întârziate, finanțate în a doua perioadă de programare

Domnul Lupu a pus la îndoială capacitatea CNADNR de a manageria și gestiona marile proiecte de infrastructură, amintind că la pri-

Surse de Finanțare - Fond de Coeziune (suma 2.773 mil.euro) - perioada de programe 2014-2020

Proiecte noi (Core) identificate în MPGT - Drum Express

Nr. crt	Modul de transport	Denumire proiect	An începere lucrări / An finalizare	Valoare estimată (Preț 2014) mil EURO cu TVA	An de execuție a lucrărilor						Impact cumulativ 2020 sau 2030	Rest buget (mii euro)	
					2015	2016	2017	2018	2019	2020			
1	Drum Expres	Modernizare Centura de sud București - 4 benzi	2016/2017	218.24		87.30	130.94					218.24	-2629.68
2	Drum Expres	Ploiești - Buzău	2018/2020	315.95				78.99	126.38	101.10		315.95	-2945.63
3	Drum Expres	Focșani - Bacău	2018/2020	531.09				132.77	212.44	169.95		531.09	-3476.72
4	Drum Expres	Buzău - Focșani	2018/2020	350.13				87.53	140.05	112.04		350.13	-3826.85
Total general Drum Expres Core				1415.41				299.29	478.87	383.09			

Proiecte noi (Core) identificate în MPGT - Transregio/Eurotrans

Nr. crt	Modul de transport	Denumire proiect	An începere lucrări / An finalizare	Valoare estimată (Preț 2014) mil EURO cu TVA	An de execuție a lucrărilor						Impact cumulativ 2020 sau 2030	Rest buget (mii euro)	
					2015	2016	2017	2018	2019	2020			
1	Euro-Trans	Timișoara - Moravița	2017/2018	35.58	1.10			15.36	20.15			36.58	-3863.43
Total general Eurotrans Core				35.58	1.10			14.63	20.85			36.58	

Proiecte noi (Core) în MPGT - Variante de ocolire

Nr. crt	Modul de transport	Denumire proiect	An începere lucrări / An finalizare	Valoare estimată (Preț 2014) mil EURO cu TVA	An de execuție a lucrărilor						Impact cumulativ 2020 sau 2030	Rest buget (mii euro)	
					2015	2016	2017	2018	2019	2020			
1	Rutier / VO	Rm Vâlcea	2016/2017	65.47				27.50	36.01			65.47	-3928.90
2	Rutier / VO	Timișoara	2016/2017	59.52				25.00	32.74			59.52	-3988.42
3	Rutier / VO	Giurgiu	2016/2017	26.78				11.25	14.73			26.78	-4015.20
Total general Variante de Ocolire Core				151.78				63.75	83.48			151.78	
Total general Proiecte Fond de Coeziune				6638.20	393.31	480.61	1275.54	1315.96	1493.24	1515.62		6638.20	

mele dezbateri asupra MPGT exista o ordine de prioritați pentru realizarea autostrăzilor, cu București-Brașov în plin plan, iar în primăvară au ajuns prioritare alte segmente din zona Moldovei. Situația a generat suspiciuni că lista de prioritați a fost făcută după interese locale.

Capacitatea slabă de gestionare a proiectelor este arătată, în opinia deputatului, de decizia de a finanța și din actuala perioadă de programare o parte din proiectele care beneficiază deja de fonduri europene în perioada 2007-2013 și care nu pot fi finalizate în acest an.

La jumătatea lunii iunie, Narcis Neaga, directorul general al CNADNR, a anunțat: "Având în vedere că proiectele de reabilitare se pot desfășura pe mai multe perioade de finanțare și ținând seama de unele întârzieri justificate în desfășurarea proiectelor, CNADNR SA a solicitat Ministerului Fondurilor Europene fazarea unor proiecte, astfel încât să nu se piardă finanțarea acestora. Considerăm că doar prezentarea strictă a rapoartelor de progres nu este suficientă pentru analiza unei situații. Prin fazarea proiectelor care se suprapun pe cele două perioade de programare POS-T 2007- 2013, POIM 2014-2020, CNADNR SA a asigurat tranziția financiară și tehnică între cele două programe operaționale, evitându-se, astfel, decommiterea (n.r. pierderea) fondurilor europene nerambursabile și asigurarea unei continuități în implementarea acestora".

Conform situației prezentate de domnia sa, pentru construcția Variantei de Ocolire a orașului Târgu Jiu compania a depus cererea de finanțare luând în considerare fazarea proiectului, obiectul aplicației fiind exclusiv Faza I, cu finanțarea din Fondul European de Dezvol-



tare Regională prin Programul Operațional Sectorial Transport (POS-T) 2007-2013. Pe cale de consecință, în data de 16.12.2014, a fost semnat contractul de finanțare nr. 254, prin care se asigură fondurile corespondente lucrărilor executate până la finele anului 2015. Lucrările aferente fazei a II-a vor face obiectul unei cereri de finanțare distincte, ce urmează să fie depusă în momentul lansării apelului de proiecte cu finanțare din Programul Operațional Infrastructură Mare (POIM) 2014-2020, eligibilitatea cheltuielilor pentru faza a II-a fiind asigurată din noua perioadă de programare, afirmă oficialul CNADNR.

Reabilitarea Podului rutier peste Oituz la Poiana Sărată este un alt proiect pentru care compania a elaborat o cerere de finanțare, care a fost deja aprobată de către Autoritatea de Management pentru Programul Operațional Sectorial Transport 2007-2013, iar la finele lunii iunie era așteptată Nota de Aprobare pentru finanțarea acestui obiectiv din POS-T 2007-2013.

La reabilitarea podului Giurgiu, peste Dunăre, pe DN 5, a fost semnat contractul de finanțare nr. 255 în data de 16.12.2014, asi-

gurându-se finanțare nerambursabilă din Fondul European de Dezvoltare Regională. "Având în vedere imposibilitatea finalizării proiectului în integralitatea sa în cadrul perioadei de programare 2007-2013, CNADNR SA a transmis către Autoritatea de Management pentru POS-T 2007-2013 propunerea de fazare a proiectului în vederea evitării decommiterii fondurilor europene, fiind încadrat ca un obiectiv ce se suprapune pe două perioade de programare, respectiv: POS-T 2007-2013 și POIM 2014-2020", a mai spus Narcis Neaga.

Modernizarea Centurii București A2 – DN2 avea, în iunie, în curs de elaborare cererea de finanțare ce urma să fie depusă la Autoritatea de Management pentru finanțarea fazei I din fonduri alocate prin POS-T 2007-2013. Cererea de finanțare va prevedea realizarea proiectului în două faze, fiind încadrat ca un obiectiv ce se suprapune pe două perioade de programare.

Pentru reabilitarea DN 76 (E79) Deva – Oradea, Ministerul Transporturilor a emis, în data de 11.12.2013, Ordinul nr. 1513, prin care se aprobă depunerea de cereri de rambursare și prin care se acordă finanțare nerambursabilă din

Fondul European de Dezvoltare Regională. Cum nici acest proiect nu va fi gata în anul curent, a fost depusă cererea de finanțare pentru două perioade de programare.

Și faza II a proiectului de modernizare a DN 73 Pitești – Câmpulung – Brașov va fi încheiată cu fonduri europene alocate perioadei 2014-2020, iar construcția Variantei de Ocolire a municipiului Brașov, Tronson I (DN1 – DN11), II (DN11 – DN13) și III (DN13 – DN1) se află în aceeași situație.

Conform CNADNR, pentru construcția Variantei de Ocolire a municipiului Caracal, în data de 18.11.2010 a fost semnat contractul de finanțare nr. 40, prin care se acordă finanțare nerambursabilă din Fondul European de Dezvoltare Regională. La finele anului trecut, ministerul a transmis cererea de fazare a investiției.

Modernizarea Centurii București A1 – DN 7 are, de asemenea, costurile defalcate pe două perioade de programare, iar reabilitarea DN 56, Craiova – Calafat, va fi încheiată cu fonduri europene din perioada 2014-2020.

Alte proiecte fazate sunt reabilitarea DN 66 Rovinari - Petroșani, km 48+900 – km 126+000, construcția Variantei de Ocolire Carei, realizarea Variantei de Ocolire a orașului Săcuieni, construcția Variantei de Ocolire Craiova Sud, reabilitarea DN 14 Sibiu - Mediaș – Sighișoara, modernizarea DN 29, Suceava – Botoșani, reabilitarea DN 1H, Zalău – Aleșd. Pentru acest ultim proiect, în data de 09.02.2010 a fost semnat contractul de finanțare nr. 31/09.02.2010, prin care se acordă fonduri nerambursabile. Recepția la terminarea lucrărilor aferente lotului 2 a avut loc în data de 06.11.2013, iar lucrările aferente lotului 1 erau programate la recepția la finele lunii iunie 2015.

Surse de finanțare - FEDR (suma 2.111 mil.euro) - perioada de programare 2014-2020

Proiecte ITI Tulcea Delta Dunarii - Drumuri Expres

Nr. crt	Modul de transport	Denumire proiect	An începere lucrări / An finalizare	Valoare estimată (Preț 2014) mil EURO cu TVA	An de execuție a lucrărilor						Impact cumulativ 2020 sau 2030	Rest buget (mii euro)	
					2015	2016	2017	2018	2019	2020			
1	Drum Expres	Constanța - Tulcea - Brăila (+Pod peste Dunare) Faza I - Pod peste Dunăre + reabilitare ovidiu - Tulcea (109 km)*	2022/2024	1415.93		103.59	115.93					246.65	
Total General Drumuri Expres ITI Tulcea - Delta Dunării				1415.93	0.00	103.59	115.93	0.00	0.00	0.00	0.00	246.65	

Surse de finanțare - FEDR (suma 2.111 mil.euro) - perioada de programare 2014-2020

Proiecte fazate

Nr. crt	Modul de transport	Denumire proiect	An începere lucrări / An finalizare	Valoare estimată (Preț 2014) mil EURO cu TVA	An de execuție a lucrărilor						Impact cumulativ 2020 sau 2030	Rest buget (mii euro)	
					2015	2016	2017	2018	2019	2020			
1	Drum Național	Reabilitare DN6 Alexandria - Craiova	2015/2015	36.52	36.52							36.52	1944.48
2	Drum Național	VO Caracal	2015/2015	10.39	10.39							10.39	1934.09
3	Drum Național	VO Săcuieni	2015/2015	3.47	3.47							3.47	1930.62
4	Drum Național	VO Carei	2015/2015	11.82	11.82							11.82	1918.80
5	Drum Național	VO Mihăilești	2015/2015	8.56	8.56							8.56	1910.25
6	Drum Național	VO Tecuci	2015/2015	12.97	12.97							12.97	1897.28
7	Drum Național	Modernizare DN 5 București - Adunații C.	2015/2015	10.04	10.04							10.04	1887.23
8	Drum Național	Reabilitare DN 56 Craiova - Calafat	2015/2015	23.96	23.96							23.96	1863.27
9	Drum Național	Reabilitarea DN 66 (Rovinari - Petroșani)	2015/2015	37.34	37.34							37.34	1825.94
10	Drum Național	Modernizare DN 73 Pitești - Brașov	2015/2015	47.33	47.33							47.33	1778.61
11	Drum Național	VO Tg. Jiu	2015/2015	20.84	20.84							20.84	1757.76
12	Drum Național	Reabilitare DN 76 (Deva - Oradea)	2015/2015	114.81	114.81							114.81	1642.95
Total general proiecte faza FEDR				338.0488	338.049							338.05	

Proiecte noi (Cprehensive) identificate în MPGT - Autostrazi

Nr. crt	Modul de transport	Denumire proiect	An începere lucrări / An finalizare	Valoare estimată (Preț 2014) mil EURO cu TVA	An de execuție a lucrărilor						Impact cumulativ 2020 sau 2030	Rest buget (mii euro)
					2015	2016	2017	2018	2019	2020		
1	Autostrazi	Sibiu - Brasov	2017/2019	1012.39				242.97	404.95	334.09	1012.39	630.57
2	Autostrazi	Suplacu de Barcau - Bors (-Oradea)	2017/2019	377.49				90.60	151.00	124.57	377.49	253.07
3	Autostrazi	Nadasel - Suplacu de Barcau	2017/2020	1243.16			335.65	124.32	186.47	559.42	1243.16	-990.09
Total general autostrazi FEDR				2633.04			335.65	457.89	742.43	1018.08	2633.04	

Proiecte noi (Cprehensive) identificate în MPGT - Drumuri Expres

Nr. crt	Modul de transport	Denumire proiect	An începere lucrări / An finalizare	Valoare estimată (Preț 2014) mil EURO cu TVA	An de execuție a lucrărilor						Impact cumulativ 2020 sau 2030	Rest buget (mii euro)
					2015	2016	2017	2018	2019	2020		
1	Drum Expres	Legătura A3 - Aeroport Henri Coandă	2017/2019	53.46			22.45	29.40			53.46	-1043.55
Total general Drumuri Expres FEDR				53.46			22.45	29.40			53.46	

Proiecte PPP - Autostrăzi

Nr. crt	Modul de transport	Denumire proiect	An începere lucrări / An finalizare	Valoare estimată (Preț 2014) mil EURO cu TVA	An de execuție a lucrărilor						Impact cumulativ 2020 sau 2030	Rest buget (mii euro)
					2015	2016	2017	2018	2019	2020		
1	Autostrada	Comarnic - Brașov (faza II)	2017/2020	776.18			209.57	77.62	116.43	349.28	776.18	
2	Autostrada	Comarnic - Brașov (faza I) - VO Comarnic	2016/2017	66.36			27.87	36.5			66.36	
3	Autostrada	Comarnic - Brașov (faza I) - VO Sinaia	2017/2021	168.09			70.60	92.45			168.09	
4	Autostrada	Comarnic - Brașov (faza I) - VO Busteni	2017/2022	151.03			63.43	83.07			151.03	
5	Autostrada	Comarnic - Brașov (faza I) - VO Azuga	2017/2023	75.54			31.73	41.55			75.54	
6	Autostrada	Pitești Craiova	2017/2020	1115.27		334.58	446.11	301.12			1115.27	
Total general Autostrăzi - PPP				2352.48		334.58	849.31	632.31			2352.48	