



DOCUMENT DE POZIȚIE **privind prioritizarea autostrăzii Ungheni - Tg. Mureș** **în Master Planul General de Transport al României**

Pentru economia de piață, mediul concurențial reprezintă elementul vital care duce atât la dezvoltare economică și socială, cât și la prosperitate.

Pentru zona de Nord-Est a României, mediul concurențial este puternic distorsionat de absența unei infrastructuri de transport corespunzătoare necesităților actuale. Este evident că orice produs deplasat din Regiunea Nord-Est către piața europeană are un preț mai ridicat din cauza cheltuielilor de transport care includ - suplimentar - combustibilul, salariul, uzura și întreținerea autovehiculului, iar peste acestea: timpul și viteza de circulație.

La această oră, chiar dacă utilizăm drumuri modernizate sau nu, circulația se face pe drumuri cu trasee sinuoase, cu pante ridicate, aglomerate, pe care circulă și biciclete, și căruțe, și tractoare. Mai mult, pe un traseu Iași - Oradea trebuie traversate cca. 120 de localități, dintre care doar 3-4 au centuri ocolitoare.

În acest fel, viteza comercială de circulație este redusă, timpul de parcurs este exagerat de mare, cheltuielile de transport cresc exponențial afectând prețul final și competitivitatea companiilor din Regiunea Nord-Est.

Efectele acestei situații se reflectă în cifrele statistice ale Regiunii Nord-Est, regiune care reprezintă cca. 20% din populația și din teritoriul României:

- 3% din investițiile străine în România
- 7% din cifra de afaceri a României
- 4,7% din exporturile României
- 29% indicele de disparitate al PIB/locuitor față de media UE
- 17% din salariul mediu al UE
- 58% din populație locuiește în mediul rural, majoritatea fără canalizare și apă curentă
- 40% drumuri de pământ, 15% drumuri asfaltate, 45% drumuri pietruite în Zona Metropolitană Iași - Pol de Dezvoltare

Pentru a încerca reducerea acestor decalaje, relansarea economică, îmbunătățirea situației sociale, dezvoltarea regiunii, se impune o reparație istorică prin creșterea investițiilor în infrastructura de transport.

În Rețeaua Europeană de Transport Rutier, România are următoarele trasee principale TEN-T Core cofinanțabile majoritar din fonduri UE:

1. Constanța - București - Pitești - Arad - Nădlac
2. Siret - Suceava - Bacău - București - Giurgiu
3. Timișoara - Sebeș - Tg. Mureș - Iași - Ungheni - Chișinău

Cu toate că aceste trasee sunt prevăzute în TEN-T ca autostrăzi, Master Planul de Transport declasează traseele 2 și 3 la nivelul de drum expres, dar mai grav: le prioritizează secvențial după anii 2025-2030.

Mai mult, traseul prevăzut pentru Moldova (Tg. Mureș - Iași - Chișinău) este înlocuit ca prioritate cu o autostradă Brașov-Bacău finanțată de la bugetul de stat, care este greu de

justificat logic, financiar și profesional, care are un efect minim pentru dezvoltarea Moldovei atât timp cât intră cu doar 70 km în Regiune (Onești-Bacău).

Distanțele dintre principalele orașe ale Regiunii și Bacău sunt cele mai mari posibile, iar ocolul pe care l-ar face transportatorii pentru a ajunge, de exemplu, la Viena ar fi de 180-200 km pe sens, respectiv 400 km în total.

Comparația distanțelor de acces pe autostrada logică, viabilă și argumentată din rețeaua TEN-T Core și varianta Bacău-Brașov este:

TEN-T Core Chișinău - Iași - Tg. Neamț - Tg. Mureș	Varianta Bacău-Brașov
Botoșani: 75 km Suceava: 70 km Piatra Neamț: 40 km Bacău: 80 km Vaslui: 60 km Cernăuți: 140 km Chișinău: 120 km	Botoșani: 160 km Suceava: 140 km Piatra Neamț: 60 km Iași: 140 km Vaslui: 75 km Cernăuți: 220 km Chișinău: 260 km

Pe de altă parte, din Master Planul elaborat rezultă concluzia că România este singura țară din UE care nu are nevoie de autostrăzi, până în 2020 propunându-și să mai finalizeze cel mult 650 km.

Media de centimetri de autostradă per locuitor este următoarea:

- România: 3 cm
- Bulgaria: 9 cm
- Ungaria: 15 cm
- Franța: 20 cm
- Germania: 25 cm

Aceleași erori majore și necunoașterea realităților sunt în Master Planul dezvoltării aeroporturilor.

Cu toate că autorii menționează - în trecut - că Aeroportul Iași este Hub TAROM, cea mai importantă companie ce operează în România și, deci, acest aeroport are un trend de creștere de 20%-30% anual, cea mai mare importanță se atribuie Aeroportului Bacău, acesta fiind - în viziunea autorilor - cel mai mare aeroport în 2020.

Iată cum se distorsionează cifrele pentru 3 aeroporturi din România:

An	IAȘI		BACĂU		CRAIOVA	
	<i>Pasageri interni</i>	<i>Pasageri externi</i>	<i>Pasageri interni</i>	<i>Pasageri externi</i>	<i>Pasageri interni</i>	<i>Pasageri externi</i>
2011	140.000	45.000	21.000	306.000	19.000	11.000
2020	156.000	558.000	258.000	931.000	437.000	1.574.000

În ceea ce privește Aeroportul Craiova, nu putem comenta cum acest aeroport ajunge al doilea din țară, mai mare decât Timișoara și Cluj, cum la fel nu putem comenta că Bacăul va avea mai mulți pasageri interni decât Clujul și cu 60% mai mulți pasageri externi decât Iașul.

Dar cifrele reale ne arată că în anul 2013 numărul pasagerilor de pe Aeroportul Bacău a scăzut cu 28%, de la 393.000 la 304.000, iar al celor de pe Aeroportul Iași a crescut de la 174.000 la 231.000, respectiv cu 32%.

Grav este că mai sus enunțatele concluzii reverberează asupra fondurilor prevăzute pentru dezvoltarea acestor aeroporturi:

Bacău: 87 mil. euro Craiova: 47 mil. euro Iași: 11 mil. euro

Concluzii și propuneri pentru modificarea Master Planului pentru Transportul Rutier

1. Pentru perioada 2014-2020, utilizarea întregii capacități financiare alocate infrastructurii rutiere pentru finalizarea traseului TEN-T Core Constanța - București - Pitești - Sibiu - Nădlac, începerea construcției traseului Sebeș - Tg. Mureș - Iași - Chișinău și proiectarea traseului Siret - Bacău - Giurgiu.

Această configurație - fie autostradă, fie drum expres - alături de traseele București-Brașov, Craiova-Pitești și Autostrada Transilvania, ar reprezenta o realizare istorică, permițând ca prin fiecare regiune de dezvoltare să treacă o cale rutieră rapidă și modernă, facilitând atât legături interne, cât și externe, oferind o temeinică posibilitate pentru dezvoltarea economică și socială a întregii țări.

2. Demararea urgentă a studiilor și proiectelor de execuție pentru traseul Iași - Tg. Neamț - Tg. Mureș de așa manieră încât să fie posibilă începerea lucrărilor în Planul multianual 2014-2020, facilitată în același timp o posibilă extensie N+3 a finanțării acestui plan.

3. Alocarea cu prioritate a fondurilor europene pentru autostrada Pitești - Sibiu și Iași - Tg. Neamț - Tg. Mureș, renunțând la disiparea efortului financiar pe nenumărate rute secundare, renunțând la păguboasa strategie promovată în ultimii 25 de ani, de a începe sute de proiecte și de a nu finaliza nici unul.

4. Nu în ultimul rând, trebuie fructificat faptul că în actuala situație geopolitică România reprezintă o bază de stabilitate și un exemplu de încredere a cetățenilor în principiile și etica UE. În acest sens, trebuie dezvoltat un lobby al Regiunii Nord-Est și un sistem de presiune pe mediul politico-administrativ atât la București, cât și la Bruxelles. Regiunea Nord-Est, pentru a recupera decalajul economic enorm, are nevoie de resurse financiare atât pentru mediul economic privat, cât și pentru dezvoltarea infrastructurii pe traseul rutier Chișinău - Iași - Tg. Mureș, pe cel feroviar Chișinău - Bacău - București, pe cel fluvial prin amenajarea hidroenergetică și pentru navigație a râului Prut, precum și a centrelor intermodale de transport Suceava și Iași.

5. Cu toate că în exercițiul financiar 2007-2013 Regiunea Nord-Est este campioană la absorbția fondurilor nerambursabile europene, decalajul față de nivelul de dezvoltare mediu al UE, și chiar al României, a crescut. Oricâte eforturi ar face mediul administrativ, politic, economic, universitar, social pentru dezvoltarea regiunii, în absența unei infrastructuri conectate la rețeaua europeană de transport care să permită dezvoltarea investițiilor românești și străine precum și accesul a 90% din exporturi pe piața UE, orice recuperare economică și socială este imposibilă.

Singura reparație istorică ce se poate acorda întregii Moldove o reprezintă construirea unei autorute rapide între capitalele istorice Cluj-Napoca, Iași și Chișinău, care să permită ieșirea Moldovei din impasul economic în care se află de decenii.

Paul Butnariu

Președinte

Camera de Comerț și Industrie Iași

