

ANALIZA Transportul intre regiunile istorice, dezastruos in anul Centenarului. Zeci de ore dintr-un colt in altul al tarii, 3,8 cm de autostrada pentru fiecare om

Costel Crangan,



Cu toate progresele tehnologice din ultimi 100 de ani, in anul Centenarului este inca anevoios sa ajungi dintr-o regiune istorica a Romaniei in alta, fie ca alegi trenul, masina sau avionul.

Romania din Anul Centenarului ar trebui, cel putin in teorie, sa fie o tara cu mult mai evoluata decat in anul de gratie 1918, avand in vedere imensele progrese tehnologice pe care le-a facut omenirea in ultimul secol.

Si totusi, o analiza facuta de ziaristii de la „Adevarul” cu privire la situatiei infrastructurii de transport din Romania ne arata ca in unele aspecte suntem cam tot pe acolo pe unde eram acum o suta de ani, pe alocuri am involuat serios, iar in majoritatea cazurilor suntem cu mult in urma mediei europene. Dincolo de cifre, sta imposibilitatea unui roman de a calatori decent dintr-o parte in alta a tarii, fara sa piarda zile in sir si fara sa plateasca foarte multi bani.

Caile de fier, ruginite de coruptie

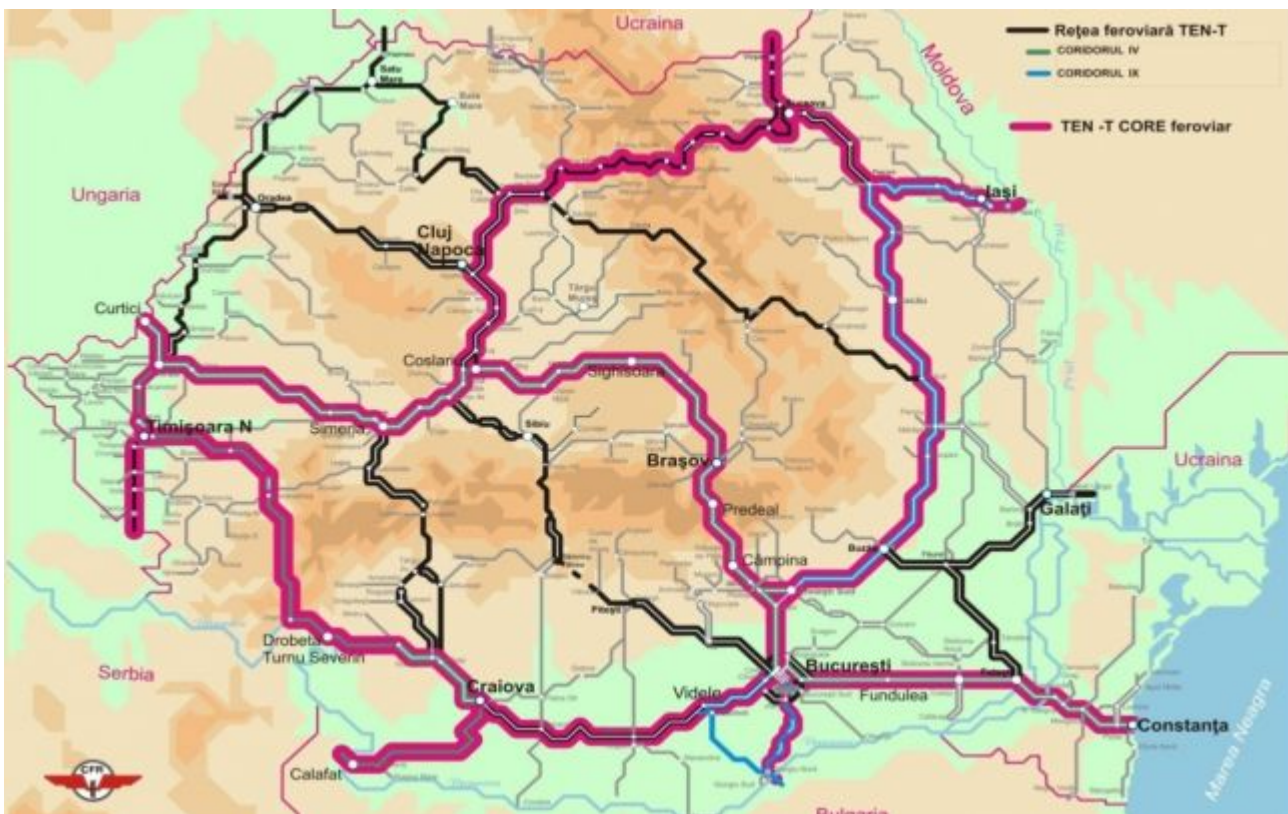
Deși între 1900 și 1989 (adică și sub puterea monarhică, dar și sub cea comunistă) dezvoltarea infrastructurii de cai ferate din România a cunoscut una dintre cele mai ridicate ritmuri de creștere din Europa, după 1989 lucrurile au luat-o razna: nu numai că nu s-a mai construit, ci nici măcar nu s-a reușit repararea la timp a liniilor existente.

Din cifrele puse la dispoziție de Societatea Națională Căile Ferate Române (SNCFR) pe site-ul propriu rezultă că nu mai puțin de 9.906 km din cei 20.730 de kilometri de linii (am inclus aici absolut toate liniile, chiar și pe cele de manevră din stații) au depășit termenul la care ar fi trebuit să fie reparate capital. De altfel, în ultimii 15 ani au fost modernizați doar 400 de kilometri de linii (București-Constanța, București-Predeal și Frontiera-Curtici), cu costuri exorbitante, ce depășesc 1,6 miliarde de euro.

De departe, cea mai complicată este situația la linia București-Constanța (225 km), pentru care s-a cheltuit 913 milioane de euro, respectiv o medie de 4 milioane de euro/km, aproape dublu față de normativul UE cu privire la plafonul de cost maximal (2,18 milioane de euro/km). Afacerea este în investigația DNA, care a anunțat în aprilie 2018 că sunt vizate persoane până la rang de ministru și că este suspectată o mită de peste 20 de milioane de euro.

De altfel, în ultimii 10 ani SNCFR a fost zguduită de numeroase scandaluri de corupție, fiind instrumentate de DNA și DIICOT, în nu mai puțin de 119 dosare cu prejudicii extinse, pentru fapte precum luare de mită, trafic de influență, abuz în serviciu, delapidare șamd.

Revenind la investiția uriașă de linia București-Constanța, trebuie spus că pentru cele 14 trenuri zilnice (cate 7 pe sens) durata de parcurs este în prezent între 2 ore și 2 ore și 32 de minute (viteza medie de 90-112 km/h). Asta pe hartă, căci în realitate trenul face aproape trei ore în 90% dintre cazuri.



Harta feroviara a Romaniei FOTO SNCFR

Spre o completa intelegere a eficientei investitiei, este de amintit relatarea consilierului regal Constantin Argentoianu, care in 28 martie 1938 nota in jurnalul sau ca a mers de la Bucuresti la Constanta, cu trenul, in doua ore si 30 de minute. E drept, linia era aproape noua, insa si acum este, in teorie, intr-o stare macar la fel de buna, fara a mai vorbi ca locomotivele si vagoanele sunt cu mult mai performante.

Cu trenul, dar cu viteza bicicletei

Strict prin prisma timpului consumat de pasageri in tren, legatura pe cale ferata dintre toate provinciile romanesti a „inghetat”, practic, la nivelul anului 1918. Astfel, de la Cluj-Napoca la Craiova („capitalele” a doua regiuni istorice importante) exista un singur tren direct, care face aproape 10 ore (asta daca nu intarzie), mergand cu o viteza medie de 42 km/h.

Adica la fel cum merge plutonul de biciclisti in Turul Romania (in marile tururi cicliste media orara umileste de-a dreptul SNCFR).



Cale ferata FOTO Clubul Feroviar Roman

Daca insa vrei sa ajungi din Cluj in alt punct al Olteniei, de exemplu in Turnu Severin, vei face 10 ore pana in Craiova, apoi vei fi nevoit sa mai astepti in gara doua ore, urmand sa cobori in Severin dupa un drum de alte doua ore, desi mereu exista intarzieri. In situatia ideala, vei face aproximativ 14 ore cu trenul (cu tot cu asteptat) de la Cluj-Napoca pana la Severin. Poti incerca varianta Cluj-Timisoara, apoi Timisoara-Severin, dar timpul de asteptare in gara din Timisoara este fie prea lung, fie prea scurt (si poti rata „legatura”).

Intre Cluj si Timisoara, de asemenea, trenul merge incet (sub jumatate din viteza europeana medie), cu o medie cu 51km/h, iar de la Galati la Cluj (distanța care se parcurge numai pe ocolite, prin Iasi si Suceava) drumul dureaza aproape 15 ore, media fiind de doar 49 km/h.

Aceeasi situatie e si in ceea ce priveste drumul dintre Cluj si Bucuresti: daca alegi un tren de noapte faci, in

teorie, 10 ore si jumătate. In practica, orice om care circula pe acea ruta stie ca intarzierea este in medie de cel putin o ora.

Relevanta este, tot spre comparatie a situatiei la un secol distanta, o relatare din anul 1912, din saptamanalul „Dunarea”, care aparea la Galati, si care descrie calatoria cu trenul pe tocmai inaugurata cale ferata Galati-Barlad. Ei bine, acum 106 ani, calatoria dura doua ore si 34 de minute, adica exact la fel ca in zilele noastre, viteza medie fiind de 42 km/h. E graitor si faptul ca prima cale ferata construita in Romania (Bucuresti-Giurgiu) este inchisa de 13 ani desi are o valoare istorica imensa.

Specialistii in infrastructura de transport sunt de parere ca harababura din sistemul feroviar este cauzata de influenta politicului.

„Sistemul feroviar din Romania se afla de multi ani intr-o criza profunda. Cauzele crizei sunt multiple si, din pacate, majoritatea acestora sunt de natura subiectiva. Nu este pentru prima data cand Caile Ferate Romane trec printr-o astfel de criza, dar de aceasta data nu razboiul este de vina, ci politica gresita dusa in ultimii 27 de ani. Caile ferate trebuie sa fie o institutie complet autonoma a statului, avandu-si conducerea ei speciala, cu un consiliu de administratie cu totul in afara luptelor politice”, spune inginerul Octavian Udriste, presedintele Tren Club Roman, membru al Academiei de Stiinte Tehnice a Romaniei, membru al consiliului director al Asociatiei Inginerilor Feroviari din Romania si fost director tehnic si general al Metrorex.



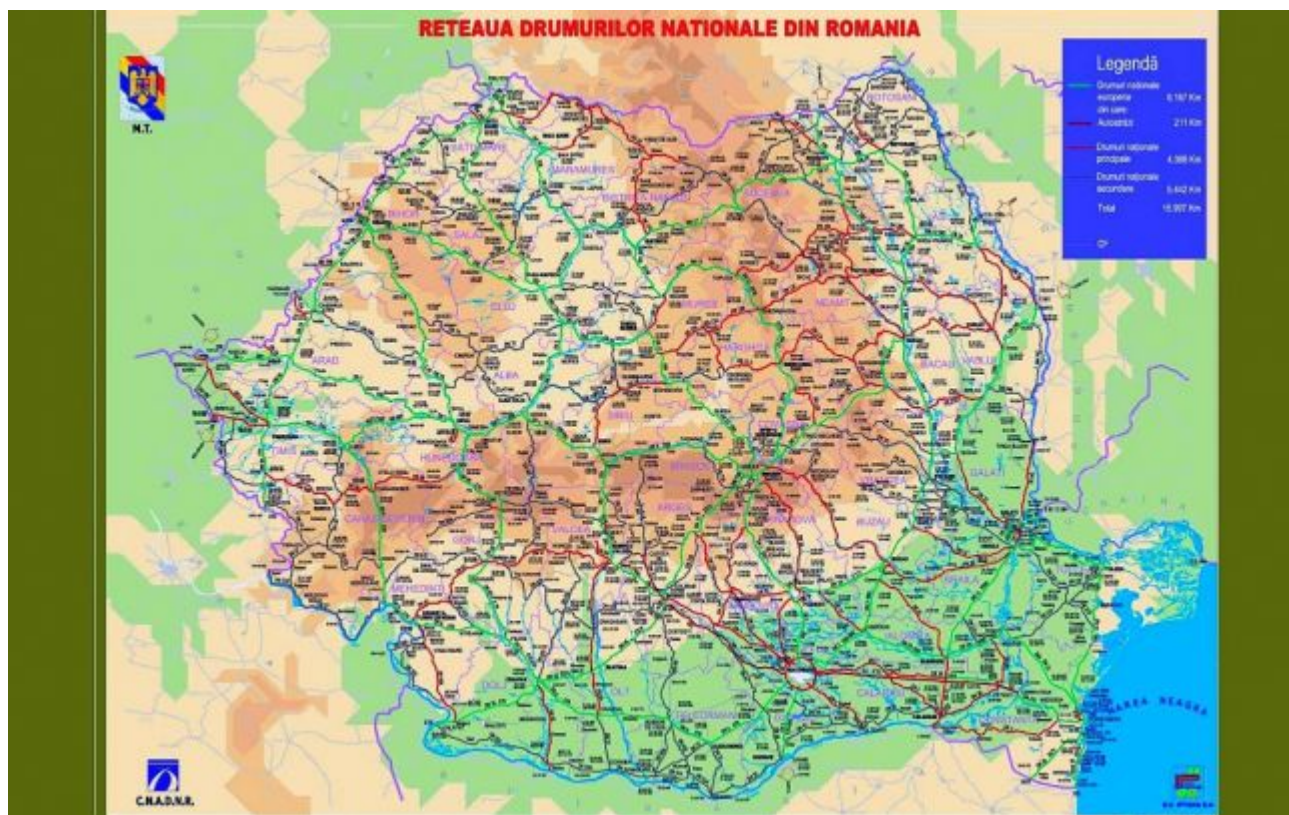
Inginerul Octavian Udriste FOTO Arhiva Adevarul

Intr-un document transmis autoritatilor romane la sfarsitul anului trecut, inginerul Udriste atragea atentia ca situatia cailor ferate este jalnica si ca acest lucru este de neinteles cata vreme studiile de mediu au aratat ca trenurile sunt mijloacele de transport cel mai putin poluante. Astfel, potrivit UNIFE (Asociatia Industriei Feroviare Europene - recunoscuta de UE ca partener) din totalul emisiilor de dioxid de carbon produse de transporturi, doar 1,2% provine de la sistemul feroviar, desi acesta asigura 18% din volumul de marfuri transportate la nivel european.

Plus 610% masini versus plus 18% sosele

Raportul „DG Move”, prezentat de Uniunea Europeana in 2016, plaseaza Romania pe ultimul loc la infrastructura rutiera la raportul dintre numarului de kilometri de drumuri esentiale (autostrada, drum european, drum national) si numarul de locuitori. La trenuri am ratat „la mustata” ultimul loc, dar numai pentru ca Cipru si Malta nu au deloc cale ferata.

Potrivit datelor publicate de Ministerul Transporturilor, in anul 1897 in Muntenia si Moldova existau, la 5,9 milioane de locuitori si zero automobile, exact 37.959 km de drumuri publice, dintre care 24.029 km erau pietruiti (metoda standard de modernizare in acele vremuri). La 1915, cu o populatie de 7,5 milioane de suflete si cateva sute de masini, retea de drumuri ajunge la 44.220 km, dintre care 38.700 km pietruiti.



Harta drumurilor de importanta nationala SURSA CNADNR

Evolutia este realmente spectaculoasa pana in 1930, cand cifrele oficiale indica 103.360 km de drumuri publice, la o populatie de 18 milioane de locuitori si un numar insignifiant, de ordinul miilor, la capitolul autovehicule. Cam 50% dintre aceste drumuri erau pietruite, doar 446 km erau cu asfalt, iar drumurile nationale insumau 12.785 kilometri.

Dupa 60 de ani, respectiv in 1990, Romania dispunea de o retea totala de drumuri in lungime de 72.816 km (nationale - 14.683 km, judetene si comunale - 58.133 km). Dintre acestea, erau modernizati 16.592 km, iar 20.544 km aveau imbracaminti asfaltice usoare. Alti 35.680 km de drum erau pietruiti si/sau din pamant (49% din totalul drumurilor).

Daca va pune pe ganduri scaderea de mai bine de 30.000 de kilometri fata de 1930, aflati ca ea vine in proportie de 99% din faptul simplu ca in timpul si dupa al Doilea Razboi Mondial Romania a pierdut parti importante din teritoriul national (Basarabia, Cadrialterul, Bucovina de Nord. De asemenea, s-au mai desfiintat o serie de drumuri ca urmare a stramutarii unor localitati, prin comasare (mai ales in perioada 1960-1980).



Autostrada pe portiunea Sebes-Alba FOTO Adevarul

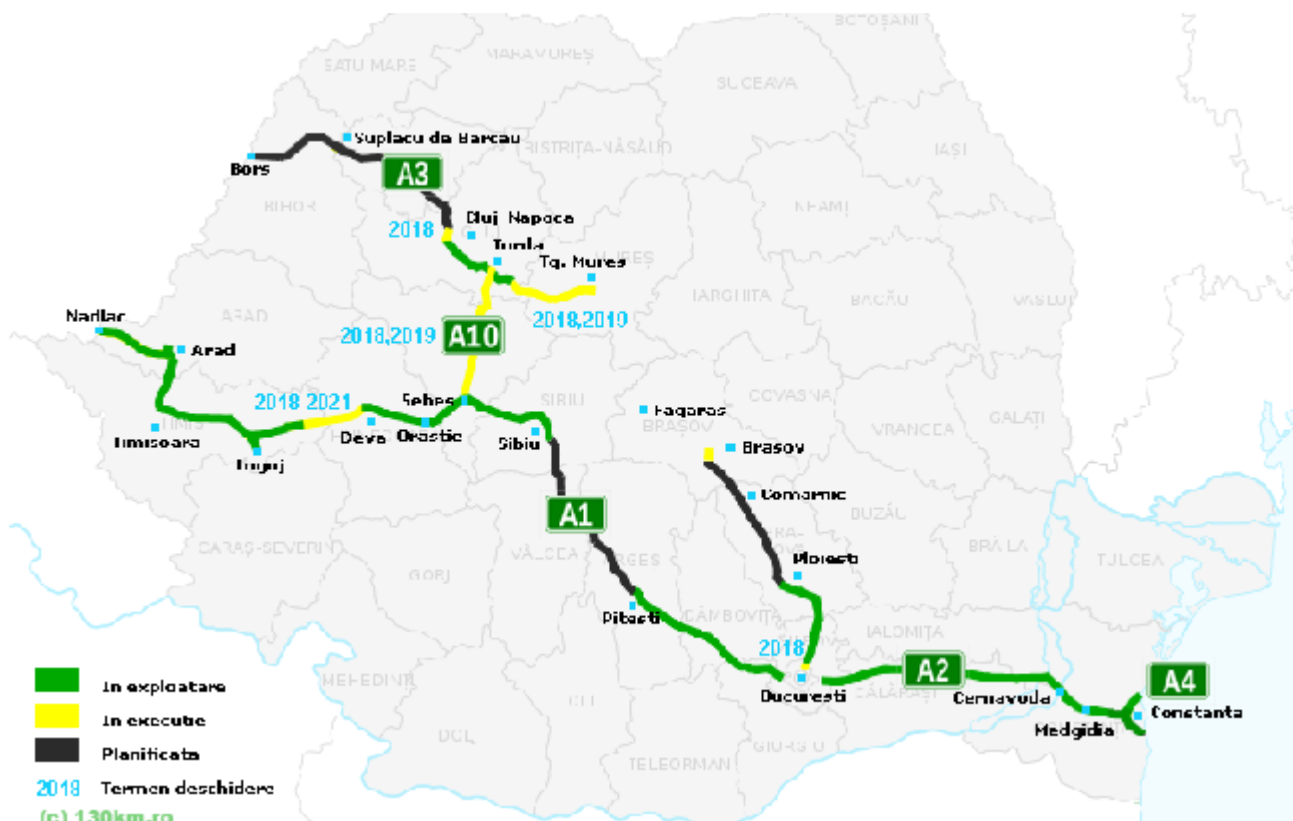
In 27 de ani, reseaua totala de drumuri a crescut cu 13.264 km, respectiv pana la 86.080 km (nu sunt incluse aici strazile din interiorul localitatilor): 17.612 km fiind drumuri nationale, din care 747 km de autostrazi, 35.361 km drumuri judetene si 33.107 km drumuri comunale. Nu mai putin de 31.084 km de drumuri publice (36% din total) sunt in sa fel ca la 1900, adica pietruite - 20.660 km si chiar din pamant - 10.424 km.

Asta in conditiile in care Registrul Auto Roman consemneaza o crestere a numarului de autovehicule de la 1,25 milioane in 1990, la 7,7 milioane in 2018. Adica de 610%, fata de o dezvoltare de nici 18% la reseaua de drumuri.

Cel mai grav este ca Romaniei ii lipseste conexiunea rutiera adecvata intre diversele regiuni importante. Spre exemplu, Moldova nu este legata de restul tarii de nicio autostrada sau drum express, desi in regiune se afla doua orase (Iasi si Galati) din top 10 cele mai populate localitati din tara, precum si patru puncte vamale care asigura 80% din traficul de persoane si de marfuri cu statele non-UE.

3,8 centimetri de autostrada pentru fiecare roman

Romania are in exploatare doar 747 de kilometri de autostrada (adica aproximativ 3,8 centimetri pentru fiecare roman, tinand cont ca populatia Romaniei este de aproximativ 19,7 milioane de locuitori), impartiti in sapte autostrazi.



Autostrazile din Romania. SURSA INFOGRAFIC: www.130.ro

Doua dintre acestea sunt considerate finalizate: A2 Bucuresti-Constanta (cu o lungime de 201 km, a fost inceputa in 1987 si a fost terminata in 2012) si A4 (ByPass Constanța; 22 km realizati in 2011-2013).

Alte cinci sunt in curs de executie. Cea mai avansata este A1 (Bucuresti-Nadlac) din care sunt in folosinta, pe segmente, 362,6 km (133,8 km, pe portiunea Bucuresti-Pitesti, facuti intre 1972-1989; 82,1 km intre Sibiu si Orastie; 32,5 km intre Orastie si Deva; Deva-Lugoj - 42,5 km; Lugoj-Timisoara -35,1 km si Timisoara-Arad - 33,6 km). Se mai lucreaza (cu portiuni insumand 161 km deschise traficului) la A3 (Transilvania), A6 (Lugoj-Calafat), A10 (Sebes-Turda) si A11 (Arad-Oradea).

Potrivit informatiilor furnizate de Compania Nationala de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR), in ultimii trei ani (2015, 2016 si 2017) s-au dat in folosinta aproape 63 de kilometri de autostrada, cel mai mare tronson fiind pe Timisoara-Lugoj (25,6 km) dat in exploatare in 2015. In 2017 s-au finalizat doua tronsoane insumand 23,8 km.

Pe apa suntem in aer, iar in aer... la apa

Evident, se poate vorbi despre alternative: transportul pe apa si cel in aer. Daca este sa ne referim strict la transportul de pasageri, pe apa suntem insa... in aer, dat fiind ca cifrele centralizate de Institutul National de Statistica (INS) arata ca in anul 2017 au platit bilete pentru navele interne 128.000 de pasageri, fata de 1,3 milioane de oameni in 1989. Scaderea este dramatica.

In ceea ce priveste asigurarea transportului aerian, Romania este, evident, foarte departe de media europeana. Datele aceluiasi INS arata ca in 2017 au fost transportati pe calea aerului, pe cursele interne, 2,5 milioane de pasageri (pe cursele externe au fost aproape 15 milioane).

Zborurile pe linii interne inseamna 139 de calatorii la 1.000 de locuitori, in vreme ce media europeana data de Eurostat este de 441 de calatorii la mia de locuitori.

Una din cauzele acestui „scor” de 3,5 ori mai slab decat media europeana este lipsa de aeroporturi. Mai apoi, lipsa de „legaturi” intre marile orase. O alta problema este pretul ridicat al biletelor de avion, rezolvata in unele cazuri doar de aparitia unor curse low-cost, pentru care insa biletul trebuie achizitionat din timp, asa incat pretul sa fie acceptabil.

Va mai recomanda si:

FOTO Fantomele de pe marginea caii ferate. Cum se fac praf si pulbere garile istorice de pe linia Galati-Barlad

Fostul ministru de Finante Sebastian Vladescu, urmarit penal pentru luare de mita si trafic de influenta

Protest: un mars auto gigantic va avea loc sambata. Moldova vrea si cere autostrada!
