

## SAR lansează un nou avertisment

## CRIZA FINANȚĂRII SISTEMULUI DE DRUMURI

- Sectorul drumuri este cronic subfinanțat. La nivelul resurselor din ultimii ani, per total, infrastructura rutieră se degradează mai repede decât este refăcută.
- Bani care există sunt alocați prin decizii politice – fie către priorități îndoielnice, de mare prestigiu și vizibilitate dar slabă eficiență economică (cazul autostrăzilor sau podurilor fără trafic); fie împărțiți județelor discreționar, prin ignorarea criteriilor prevăzute de lege.
- Lipsa de monitorizare, control și transparență duce la costuri pe kilometru foarte diferite pentru lucrări similare executate în regiuni diferite, cu contractanți diferiți.
- Din cauza lipsei de transparență, publicul român află doar aspecte parțiale, deseori superficiale, ale politicii de drumuri, dar nu are o imagine globală a priorităților și modului cum sunt acestea transpuse în practică. Ca atare, lipsește o dezbatere publică reală a sectorului de infrastructură care va angaja cele mai mari investiții publice în România în viitorul apropiat.

Două sunt marile probleme în politica actuală de drumuri.

## 1. PRIORITĂȚI ÎNDOIELNICE ȘI SCHIMBĂTOARE

Sectorului drumuri îi sunt alocate anual în România cam 400 milioane Euro pentru întreținere și extindere. Dar cam tot acesta este și ritmul anual de depreciere al infrastructurii rutiere. Cu alte cuvinte, alergăm din greu ca să stăm pe loc. Când se reușesc progrese semnificative de reabilitare, precum cele întreprinse pe Drumurile Naționale urmând *Strategia în 15 etape* care acoperă tot teritoriul țării, asta se întâmplă probabil pe seama subfinanțării altor părți. O suplimentare de 1-200 milioane Euro pe

an ar reprezenta un mare pas înainte, permițând reabilitării să o ia înaintea degradării. Dar chiar și acești bani au fost greu de găsit când s-a făcut bugetul în ultimii ani.

Pe acest fundal, construirea a două autostrăzi aproape paralele (prin Arad pe culoarul european IV și prin Oradea în afara rețelelor europene sau maghiare), la un cost însumat de 6-7 miliarde Euro, reprezintă o opțiune greu de

---

*Alte rapoarte asupra guvernării  
produse de SAR, studii de politici  
publice și opinie publică, precum și  
revista de științe politice PolSci se  
pot găsi la [www.sar.org.ro](http://www.sar.org.ro)*

justificat. În primul rând pentru că nu avem în momentul de față trafic vest-est în România nici măcar pentru o autostradă, chiar în condițiile în care nu există taxe de drum. În al doilea rând deoarece cu banii pentru una din ele – să zicem, cei aproximativ 3 miliarde pentru "autostrada Bechtel" – s-ar putea:

- reabilita integral *toată* infrastructura stradală a tuturor celor 3,000 de localități din România (lucrare estimată de guvern în *Strategia pentru Serviciile Comunale* la 1.9 miliarde Euro) și ar mai rămâne 1 miliard pentru alte scopuri;
- sau s-ar putea finaliza mai mult de jumătate din restul de 7,000 km drumuri naționale care au rămas de reabilitat conform *Strategiei în 15 etape* (de la etapa III unde suntem acum, până la etapa X – vezi hărțile din pagina 3)

Asta pentru că nu s-a spus clar publicului cât de scumpă este comparativ o autostradă: ea costă 6-7 milioane Euro/km, în vreme ce Autoritatea Națională a Drumurilor (AND) reabilitează la standard european un drum național pentru trafic greu cu 750,000 Euro/km, deci de aproape 10 ori mai puțin. Nu e clar de ce guvernul se abate acum de la propriile priorități și, dacă are ceva resurse suplimentare, nu le investește fie în programul de reabilitare a DN, fie în acele proiecte agreate cu UE pentru care banii ISPA sunt disponibili și care s-au întârziat din vina părții române (culoarul IV).

Peste tot în lume politicienii sunt mai degrabă atrași de investiții mari, care aduc vizibilitate și prestigiu, așa cum sunt autostrăzile. Problema României este însă că, chiar în eventualitatea improbabilă că marile proiecte în discuție se vor finaliza, rețeaua de drumuri naționale, județene și locale pe care se desfășoară 90% din trafic se va degrada accelerat. Efectele benefice în plan economic ale construirii autostrăzilor nu se vor concretiza dacă accesul la / și de pe / acestea, în profunzimea teritoriului, va rămâne la fel de prost ca până acum, pentru că nu putem muta toată populația și operatorii economici pe cele 2-3 culoare europene ce traversează România. Politicienii de la nivel național sau local, în special cei din județe sărace aflați în preajma autostrăzii (Har-Cov, Sălaj, Bistrița, Alba) ar face bine să cântărească aceste opțiuni și, cu 1/10 din costuri, să-și reabiliteze jalnica rețea de drumuri din zonă care le ține circumscripțiile în înapoiere economico-socială.

## 2. ALOCAREA DE FONDURI CĂTRE JUDEȚE NU RESPECTĂ CRITERII CLARE

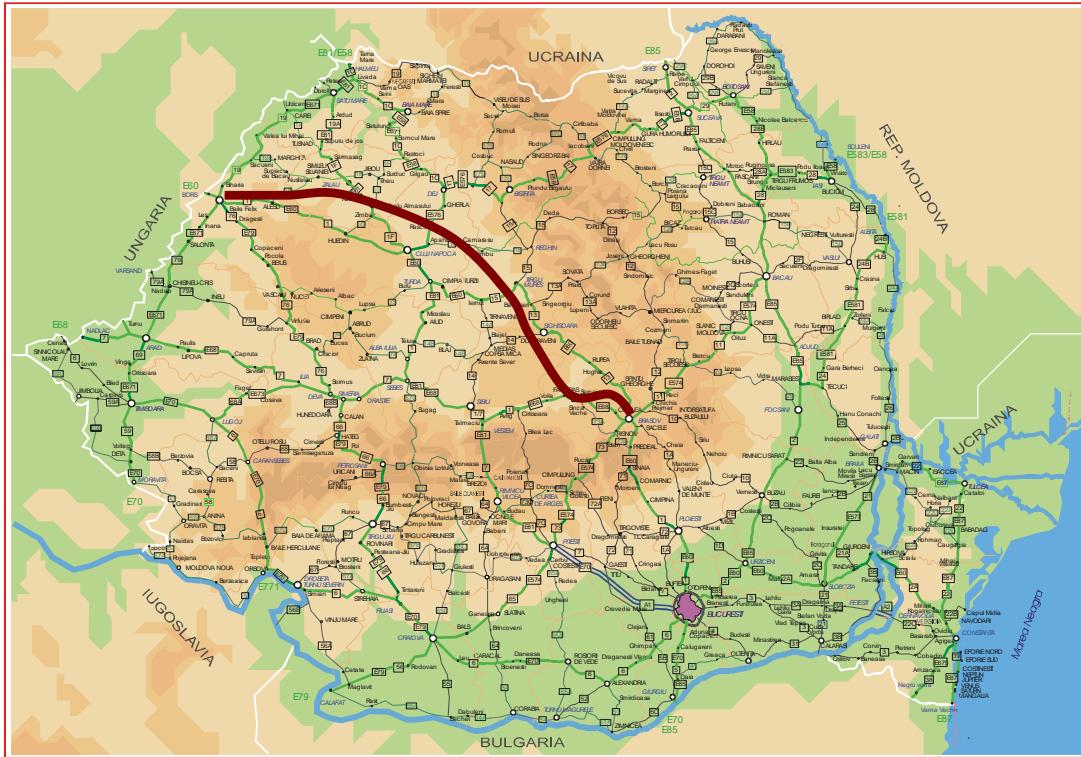
Chiar atunci când există fonduri, alocarea lor nu se face conform criteriilor prevăzute de lege. De exemplu, până în 2003 a funcționat un Fond Special al Drumurilor, din care 65% era folosit de către AND pentru lucrări pe drumuri naționale, iar 35% se distribuia consiliilor județene (și, în mod excepțional, municipiilor) pentru drumuri județene și comunale. Ideea era, conform legii, că acest 35% se împartă județelor pe baza a trei criterii: lungimea rețelei de drumuri; starea lor tehnică; traficul.

În realitate împărțirea fondurilor n-a respectat aceste criterii – vezi Fig. 1 din pagina 4, cu date publicate în premieră de SAR. Cum anume s-a făcut de fapt distribuția nu putem ști, dar se vede ușor din figură că nici lungimea sau starea rețelei, nici intensitatea traficului, nici sărăcia/bogația relativă a unui județ (adică nevoia de ajutor) n-au contat. Începând din 2003 Fondul Special a fost desființat, fiind contopit în bugetul general, deci de acum este și mai dificil de urmărit cum și încotro merg resursele. Însă e greu de crezut că practica instituită se va schimba.

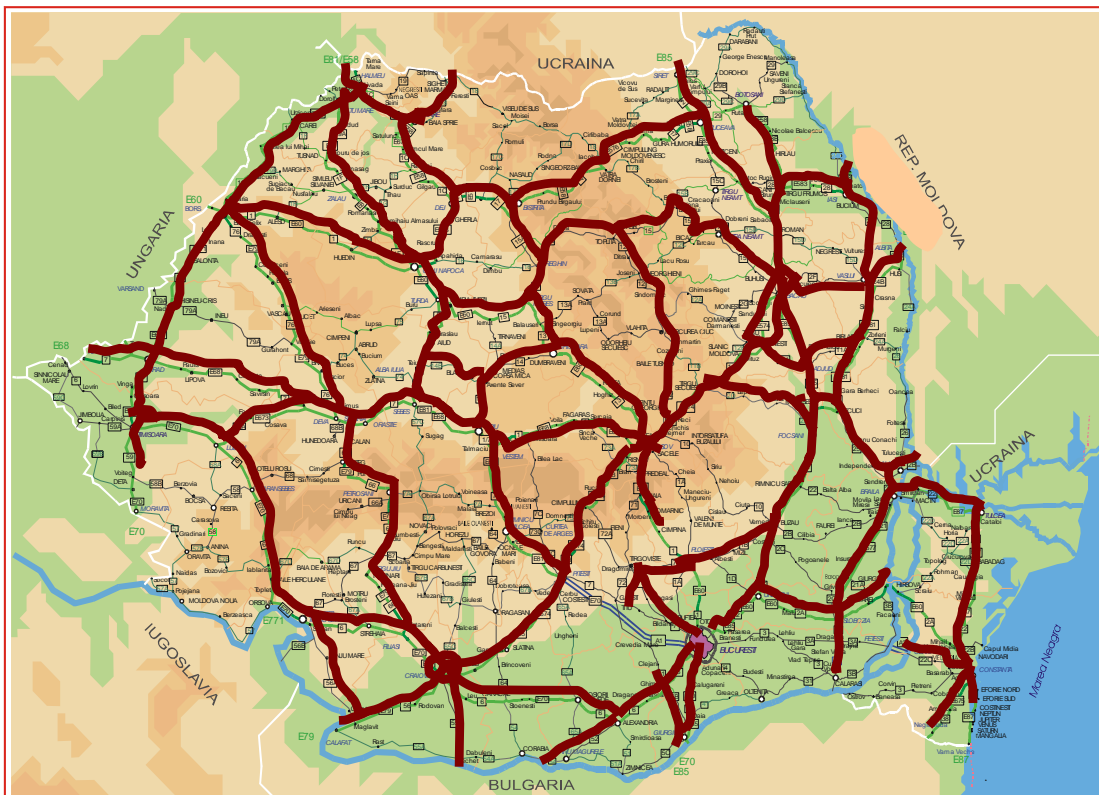
Acest mod impredictibil și discreționar de a bugeta, care nu crează stimulente la nivel local de a face eforturi de cofinanțare și strategii proprii multi-aniuale, ci dimpotrivă, încurajează pe cei din teritoriu să dezvolte "legături speciale" la centru pentru a ieși în avantaj în detrimentul altora, duce și ea la alocări ineficiente ale resurselor.

CU ACEIAȘI BANI PUTEM FACE...

ASTA...



... SAU ASTA. MAI PUTEM ÎNCĂ ALEGE.



**Fig. 1. Alocarea pe judete a banilor din Fondul Special al Drumurilor, 2002 - care au fost criteriile?**

