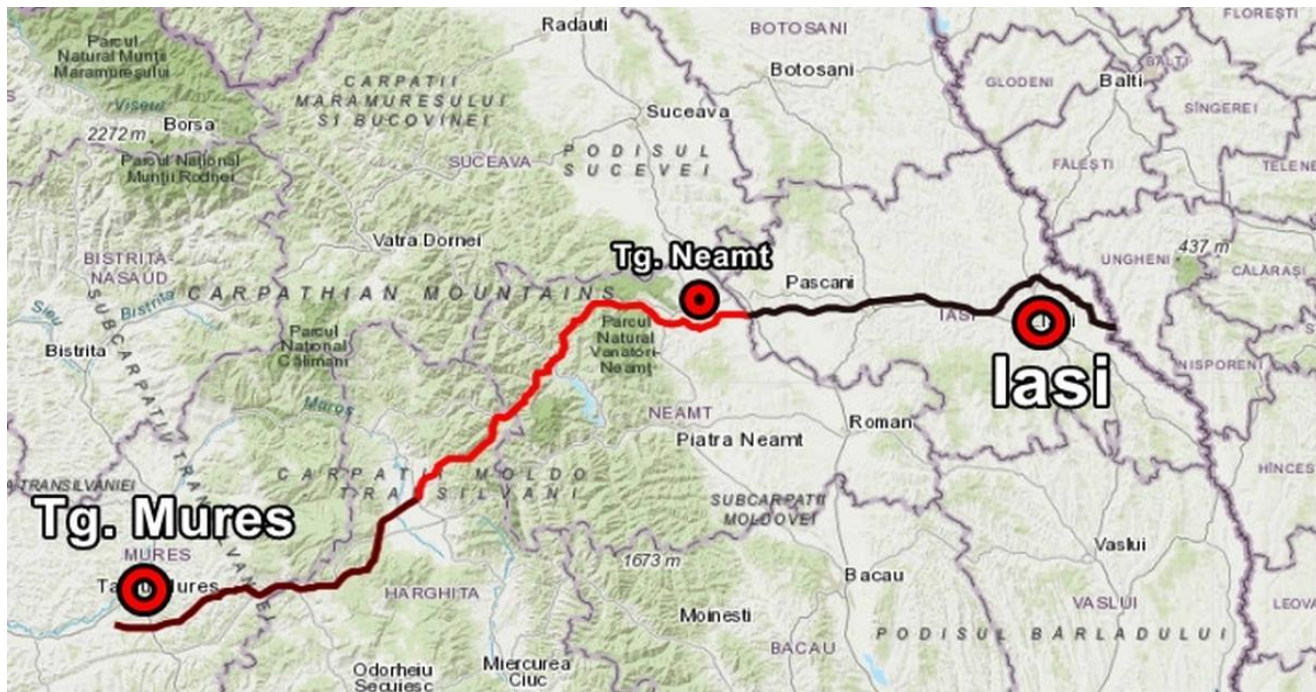




# CAMERA DE COMERȚ ȘI INDUSTRIE IAȘI

## De ce se întârzie A8?



După un sfert de secol de muncă, acțiuni și eforturi depuse de organizațiile civice, de parlamentari și medii politico-administrativ local, de comunitatea oamenilor de afaceri, de mediul academic și universitar, constatăm că Autostrada A8 este tot la stadiul de promisiune, având întârzieri mari în desfășurarea procedurilor necesare pentru începerea execuției lucrărilor.

Lipsa de voință și de decizie pentru implementarea acestui proiect este evidentă în ultimii ani în comparație cu alte proiecte vitale pentru dezvoltarea echilibrată a României.

Nu putem decât să îi felicităm pe cei care au reușit să finalizeze Aeroportul Brașov sau Podul de la Brăila, pe cei care au promovat proiecte precum Metroul Cluj-Napoca sau Drumul Expres Oradea-Arad, să apreciem amploarea și rapiditatea lucrărilor din Portul Constanța, progresul consistent al Drumului Expres Craiova-Pitești sau Galați-A2, pe cei care au lansat în timp record licitațiile șoselelor ocolitoare ale municipiilor Timișoara sau Cluj-Napoca.

Proiectul Centurii ocolitoare Cluj-Napoca la categoria de drum expres este un exemplu de viziune, profesionalism, eficacitate și care pe o distanță de 42 km are 20 noduri de legătură, 26 km bretele de racordare, 34 km de drumuri de legătură și circa 2 km de tunele, la un cost estimativ de 1 miliard euro.

În antiteză, proiectul actual al segmentului A8 Moțca-Ungheni are 93 km, din care porțiunea de la km 59 la km 91 reprezintă și centura ocolitoare nord a municipiului Iași, este estimat la sub 1 miliard euro și - pe întreaga distanță - are prevăzute numai 8-9 noduri de legătură dintre care:

- 2 noduri la Moțca-Pășcani + 1 nod pe A7,
- 1 nod la Târgu Frumos,
- 1 nod la Podu Iloaiei,
- 1 nod la Dumești-Lețcani,
- 1 nod la Rediu-Horlești,
- 1 nod la Vulturi-Sculeni,
- 1 nod la Golăiești.

Este revoltător și de neînțeles ca, după 25 de ani de tergiversări, să se prezinte un proiect de autostradă în care PRACTIC să nu existe IAȘI, Ruginoasa, Valea Lupului, Popricani, să fie mai ușor de ajuns de pe autostradă la Sculeni decât în Iași, să nu existe o racordare directă la traversarea DN 24C care să permită accesul pe A8 a zonei Popricani - Vlădeni - Trifești - Bivolari - Șipote plus sud-estul județului Botoșani, să nu existe o legătură directă cu Valea Lupului, să nu existe un nod de legătură amplasat direct pe cel mai aglomerat și "ucigător" Drum European E583 și, culmea absurdului, să nu existe o legătură directă și rapidă cu un aeroport internațional de peste 1,5 milioane pasageri!

Se poate explica rațional și rezonabil cum 42 km de Drum Expres în județul Cluj pot costa cât 93 km de Autostradă în județul Iași?

Poate cineva să dea o justificare onestă și sustenabilă de ce la Cluj-Napoca (cca. 300 de mii locuitori) pe o șosea ocolitoare se pot crea 20 (douăzeci) noduri de legătură, iar la Iași (tot circa 300 de mii de locuitori), pe același tip de șosea ocolitoare și pe distanță relativ similară, sunt "suficiente și justificate economic" doar 3 (trei)?

Având în vedere cele de mai sus, facem un apel ferm și responsabil la toți cei ce răspund de proiectarea, avizarea și aprobarea acestei investiții capitale să mărească numărul nodurilor și drumurilor de legătură!

Astfel, pentru ca traseul A8 să fie util și eficace, propunem:

- nod și drum de legătură cu Ruginoasa, localitate de cea mai mare importanță istorico-turistică.
- la nodul proiectat la Dumești-Lețcani, execuția unei bretele de legătură și cu E583.
- nod de legătura în zona DJ 248B și execuția unui drum de legătura cu Valea Lupului.
- bretea la traversarea DN 24C, în zona Popricani.
- drum de legătura din capăt Copou (La Castel), pe lângă pădurea Breazu, până la sensul giratoriu Vulturi.
- menținerea drumului de legătură pentru Aeroportul Internațional Iași.

Sușținem fără rezerve și inițiativa de extindere la 4 benzi în profil de drum național a șoselei de la sensul giratoriu Vulturi până la str. C.A. Rosetti și ramificația acesteia către viitorul Spital Regional de Urgență și Aeroport.

Facem mențiunea că de la Iași - în spiritul altruismului istoric al acestui oraș - a plecat propunerea ca Autostrada Tg. Mureș - Iași să se modifice în Tg. Mureș - Ungheni - Chișinău.

Ori, aceasta inițiativă nu trebuie să se transforme într-o nouă nedreptate istorică, ci alături de condiția ca fiecare capitală actuală de județ să se afle la maxim 70-80 km de autostrada mediană a Moldovei A8, să poată oferi și condiții egale de competitivitate cu restul țării pentru exportatorii Regiunii Nord-Est ale căror produse pleacă în proporție de 70-80% către UE și mai ales pentru transportatorii care se confruntă cu încă o "graniță Schengen" prin cele 15-18 ore necesare pentru traversarea a peste 125 de localități situate pe cei 600 km de la Iași la Oradea!

Cu speranța că acest apel va fi receptat pozitiv și însușit de către toți cei responsabili, suntem conștienți că va dura mai bine de un deceniu până vom avea o autostradă A8 integral executată și care să facă utilă din punct de vedere economic pentru toată regiunea și Autostrada A7.

Așa că oricum am privi harta centrelor regionale, locomotive ale dezvoltării economico-sociale din România, singurul pol de dezvoltare european și singurul mare centru universitar care va rămâne izolat mulți ani de acum înainte este municipiul Iași.

Fără o autostradă directă, aflată în stadiul de proiect ciuntit și întârziat, fără o cale ferată circulabilă cu o viteză decentă și cu un tonaj eficient, fără un nod intermodal de transport, fără o șosea ocolitoare pe partea de est sau de sud, fără un Prut navigabil, singura "fereastră de oportunitate" rămâne investiția ieșenilor în Aeroportul Internațional Iași.

*Qui prodest?*

**Paul Butnariu, Președinte  
Camera de Comerț și Industrie Iași**