



Știți la fel de bine ca mine că unul dintre motivele rămânerii în urmă a României este infrastructura de transport deficitară, care nu este conectată optim la cea europeană, nici pe apă (pescajul Dunării nedragate corespunzător nu permite un trafic fluvial substanțial, iar portul Constanța este excentric față de axele majore de transport), nici aerian (comparați aeroportul Henri Coandă al nostru, cu cei 9,2 milioane de pasageri transportați în 2015, cu aeroportul din Viena, utilizat anul trecut de 22,7 milioane de călători), feroviar (liniile distruse permit doar viteze de-a dreptul interbelice) sau rutier (cioturile noastre de autostrăzi nu duc nicăieri, nefiind cuplate cu autostrăzile Ungariei, Serbiei sau Bulgariei). Din nefericire, nici sistemul de transport alternativ (desfășurat cu mijloace ecologice, neconvenționale) nu se simte mai bine, ceea ce contribuie, de asemenea, la atragerea celor mai puțini turiști străini dintre țările cu care ne putem compara. Când spunem transport alternativ, ne referim în primul rând la potecile și drumeagurile „de țară” care se pretează pentru mersul pe jos sau cu bicicleta, acest tip de infrastructură fiind cel mai ușor de realizat și, totodată, cel mai ecologic. În Europa acest sistem de transport devine din ce în ce mai la modă, atât în orașe (vezi Paris, Londra sau Amsterdam) cât și pe distanțe lungi, în spațiul rural. Deocamdată, au fost create două rețele de drumuri care străbat întregul continent, de la Atlantic până în Rusia și din Scandinavia la Mediterana.

1. Rețeaua Eurovelo, finanțată cu fonduri UE, cuprinde 15 rute întinse în 42 de țări pe 70 mii km, destinate atât mersului pe bicicletă, cât și celui pe jos. O rută din cele 15, EV6, Atlantic-Marea Neagră, trece prin România, urmând de la Porțile de Fier cursul Dunării (pe ambele maluri, atât bulgăresc cât și românesc), străbătând apoi sectorul românesc al fluviului până la Galați, atingând Delta Dunării și sfârșind pe malul Mării Negre, la Constanța. O altă rută importantă, EV11 (East Europe Route) pleacă de la Norkap, din nordul Norvegiei până la Atena, trecând prin Ungaria, pe traseul Szeged-Tokaj, paralel cu frontiera românească. Un ultim traseu, EV13 (Iron Curtain Trail), pornește de la Kirkenes din nordul Norvegiei, trecând prin Finlanda, Rusia, Estonia, Letonia, Lituania, Polonia, Germania, Cehia, Austria, Slovacia, Ungaria, Serbia, România, Bulgaria, Macedonia, Grecia și terminându-se în Turcia, la Rezevo, pe malul Mării Negre. În cifre, EV13 are 10.400 km lungime și străbate 20 de țări. Tronsonul românesc al acesteia (aproape identic cu cel al EV6) începe la frontiera sârbă pe care o urmează pe sectorul de uscat și apoi pe cursul Dunării, între Jimbolia și Drobeta Turnu-Severin, partea amenajată fiind doar cea care urmează cursul fluviului. Deci, nimic la est, în Transilvania, nici o conexiune a Europei cu Ardealul, Maramureșul și Bucovina și nici cu Bucureștiul, capitala țării și principalul oraș turistic! Pentru a înțelege importanța și atractivitatea acestui tip de infrastructură, exemplificăm cu cazul EV15, de pe Rinul German, care se estimează că va atrage în 2016 câteva sute de mii de cicliști.

2. O altă rețea transcontinentală de poteci pentru mers pe jos sau cu bicicleta, este E Paths, un grup de 12 trasee de mare distanță organizată de către European Ramblers Association (ERA, vezi <http://www.traildino.com/>), Asociația Europeană de Drumeție, care reunește peste

60 cluburi de profil din 35 de țări. Din cele 12 trasee ale rețelei, prin România sunt programate să treacă trei: E3 (European long distance path 3) este cea mai importantă, fiind o variantă a legendarului Drum al lui Iacob, ruta de pelerinaj spre Santiago de Compostella, cel mai important drum de traversare est-vest al Europei în Evul mediu, străbătut și azi de aproape 300 de mii de pelerini anual, având ramificații ce ajungeau încă din vechime până la Viena, Praga sau Budapesta. E3 de azi se întinde între Santiago de Compostella (Spania) și Ermine (Bulgaria), pe 6.950 km lungime, fiind estimat a fi parcurs în cca 350 de zile. Ruta trece prin Spania, Franța, Belgia, Luxemburg, Germania, Cehia, Polonia, Slovacia și Ungaria, urmând să intre în România pe la Borș-Oradea. Spunem “urmând”, pentru că sectorul românesc nu este marcat și amenajat, cu excepția unei bucăți de 95 km lungime, prin pădurile din Munții Banatului din județul Caraș-Severin, pe traseul: vf. Semenice-Lacul Buhui-valea Miniș-Cheile Nerei-comuna Cărbunari, traseu ce se finalizează brusc, în pădure, înainte de comuna Gârnic, la vreo 20 km distanță de Dunăre și de frontiera sârbă. De aici, preconizatul E3 va intra în Serbia, unde de asemenea nu este nimic amenajat, iar apoi în Bulgaria, unde ruta este marcată pe întreg teritoriul țării, până la destinația finală de pe malul Mării Negre. Așadar, traseul Oradea- Semenice, care va trebui să străbată Munții Apuseni, își așteaptă amenajarea...

Un alt drum este E4, cea mai lungă rută europeană: Ceuta (Spania), Franța, Elveția, Germania, Austria, Ungaria, România, Bulgaria, Grecia (Giteon, apoi cu feribotul în Creta) și se termină în Larnaka (Cipru), după 10.450 km și un timp estimat de parcurs de 520 zile. Românii nu au amenajat nici un km de pe acest traseu, iar bulgarii au făcut-o parțial. În România E4 va intra pe la Ártánd-Borș și va ieși prin sud, pentru că bulgarii au marcat-o începând dintr-o suburbie a Sofiei. Nu știm pe unde va merge traseul E4, dar presupunem că ar trebui să străbată Transilvania, probabil pe ruta Oradea-Cluj-Sibiu-Carpații Meridionali, pentru că doar astfel Transilvania poate fi valorificată. “There were rumours that the first 150 km had been marked. However, as of 2013, this is not correct. We will have to wait, and hope this project will get started soon” spune site-ul organizatorilor, demonstrând tuturor că românii le lipsește seriozitatea. Ca urmare, în așteptarea momentului când românii se vor urni, organizatorii au deschis o altă variantă marcată, numită “ruta vestică”, prin Serbia-Bulgaria-Grecia, care a fost dată deja în funcțiune, în timp ce românii par să nu știe (sau să nu-i intereseze?) nimic... Suspect și periculos precedent...

În fine, E8 va lega Dorsey Head (Irlanda), prin Marea Britanie, Olanda, Germania, Austria, Slovacia, Polonia, Ucraina, România și Bulgaria de Istanbul (Turcia). Deschisă în 1996, ruta are lungimea de 4.390 km și timpul de parcurgere estimat la 220 zile. În acest moment, E8 se întrerupe pe frontiera polono-ucraineană (Wolosate-Polonia, Lubnya- Ucraina), capătul sudic repornind din Munții Rodopi din Bulgaria, pe o lungime de 400 km, de la Borovec până la frontiera turcă de la Svilengrad, capătul turcesc nefiind încă finalizat. În Ucraina, ruta va urma creasta Carpaților Păduroși pe o lungime de cca 150 km, urmând a intra în România prin Munții Maramureșului (presupunem că pe la Stogu, pe creasta principală). De aici, traseul credem că ar trebui să urmeze marcajele românești de creastă (bandă roșie) de-a lungul Carpaților Orientali până în Bucegi, apoi prin Subcarpați, Câmpia Română, București, urmând a se

traversa Dunărea pe la Giurgiu, pentru a intra în Bulgaria...

Am mai găsit și o altă variantă de lucru, însă nu pe site-ul oficial, care ar ocoli Maramureșul, trecând prin Satu Mare, Munții Apuseni, Munții Banatului și de acolo în Bulgaria, dar acest traseu repetă drumul E3 și E4, așadar nu pare a fi viabil. Deci, din trei E paths, care ar urma să străbată România pe câteva mii de km, avem o bucățică de 95 km lungime, nelegată de nimic, stând de una singură în mijlocul pustietății, după modelul cioturilor noastre de autostradă care dau în câmp...Cât privește celelalte rute velo, avem 150 km de trasee marcate în Maramureș de către Biroul Județean de Turism (urmat de Asociația EcoLogic), rețea care străbate rețeaua de drumuri existentă și cca 250 km de piste (dintre care 80 km sunt recent construite de la zero) amenajate de Fundațiile Adept, Mioritics, MET și Ecotur în sudul săsesc al Transilvaniei. Din nefericire, cele două rețele sunt insulare, ele nefiind nici interconectate între ele și nici în contact cu piste de afară, cu rețeaua europeană.

Oricum, vorbim de doar vreo 4-500 km de rețele velo marcate până acum în România, în timp ce Ungaria are 2.000 mii km, Austria 10.000 km etc. E drept, pe lângă acestea mai avem rețeaua de poteci de drumeție marcate în zonele montane și deluroase. Din totalul de 11.800 km de pe hărțile din 1989 (de multe ori existenți doar teoretic sau marcați o singură dată în urmă cu zeci de ani), doar cca 10 la sută sunt în stare cu adevărat bună. S-a anunțat că CCN (Clubul de Cicloturism Napoca) lucrează la o viitoare Rețea Națională de Trasee Cicloturistice Marcate din România, iar Asociația Carpatină Ardeleană a Turiștilor (SKV) din Brașov, a lansat în 2015 proiectul „Conectarea României la rețeaua de poteci turistice europene de lungă distanță” (ERA), care va dura 36 luni și care este finanțat în proporție de 90% de guvernul elvețian, restul fiind suportat de SKV și de către Consiliul județean Brașov. Pe parcursul proiectului, SKV va fixa traseul E8 pe teritoriul nostru și va continua lucrările pentru E3, E8-ul românesc urmând a avea cca 1100 km lungime, iar E3 – 700 km. Ambele inițiative, aflate doar în stadiu de proiect ori abia demarate, sunt însă private, aparținând unor ONG-uri. Unde sunt, oare, Autoritatea Națională pentru Turism, Federația Română de Ciclism și Federația Română de Orientare?

Anual, Elveția obține doar din turismul de drumeție venituri de 1,6 miliarde franci elvețieni, asigurând totodată peste 12600 locuri de muncă în industria ospitalității. Iar noi? Noi promovăm, cu jumătate de gură, Frunze și Grădini Carpatine...