

NOUA LEGE A DRUMURILOR, DIN PUNCT DE VEDERE FINANCIAR

ȘTEFAN LAKATOS

Inginer la Primăria Municipiului Cluj

I. Istoricul

Căile de comunicațiuni au format de mii de ani o problemă de actualitate. Interesul acestei probleme iese cu mult din cadrul preocupărilor tehnice, economice generale și financiare și trebuie să intereseze deopotrivă pe toți contribuabilii Statului, din ai căror bani se construiesc aceste drumuri. Interesul general s'a schimbat și a variat în cursul deceniilor, iar dezvoltarea lui a fost în funcție de dezvoltarea mijloacelor de locomoțiune.

Importanța drumurilor a fost recunoscută încă, din timpurile cele mai vechi. Romanii nu au economisit nici bani, nici energii și nici timp când a fost vorba să construiască drumuri, cari, mulțumită acestui fapt, trebuie să fi corespuns în gradul cel mai înalt cerințelor aceluși timp. O mare parte din aceste drumuri sunt întrebuintabile și astăzi. Imperiul roman nu ar fi putut avea viabilitate fără căi de comunicații perfecte și este în afară de orice îndoială că și-a putut menține hegemonia în mare parte, datorită împrejurării, că avea drumuri perfecte cari înlesneau comunicația până în cea mai îndepărtată provincie.

În evul mediu s'au neglijat drumurile. Construcția lor a primit un nou avânt și un impuls mai intensiv în timpul lui Napoleon, de a cărei politică de cucerire a lumii, era strâns legată și problema construcțiunei de căi de comunicații. Este

drept că inginerii acestui cuceritor lucrau în permanență, dar principiile construcției de drumuri decădeau. Napoleon avea nevoie de drumuri construite cât mai în grabă și din acest motiv se construiau în era lui, drumuri ușoare a căror durabilitate nu atingeau nici pe departe pe aceia a căilor construite de Romani.

Pe la mijlocul veacului al XIII-lea oamenii politici, conducători ai statelor cu o cultură înaintată, au constatat că drumurile deteriorate și expuse pieirei, sunt un obstacol serios în calea dezvoltării economice a Statului. În special, s'a ridicat în Franța, Norvegia și Britania, prin inginerii de căi de comunicații, problema construcției de drumuri economice. Aceasta a fost un corolar al dezvoltării intempestive a vieții economice, în general din acel timp. În Anglia revoluțiunea industrială, care a durat până la sfârșitul domniei lui George al III-lea și care a industrializat și democratizat societatea agrară a Mării Britanii, a dat producției industriale un astfel de avânt, încât drumurile și căile de comunicație existente au devenit insuficiente pentru a putea face față transporturilor bunurilor fabricate. În aceste vremuri și sub imperiul necesităților create de această stare de lucruri, genialul inginer englez Mac Adam, a avut îndrăsneța concepție, de a construi drumuri în mod ieftin, prin suprapunere de pietriș, tăvălugire și înnămolire prin apă. În acest fel au luat ființă pe la începutul veacului al 19-lea drumurile «Macadam». De atunci toate celelalte state au început reconstruirea drumurilor lor, după acest procedeu nou și ieftin. Dela această dată se înregistrează începutul marelui mișcări de construcție de drumuri în statele Europei. Circulația pe aceste drumuri era, ce e drept, ieftină, dar foarte înceată. Centrele mari industriale, cari au luat ființă în Anglia, reclamau posibilități rapide de schimb între ele. Rezolvarea acestei chestiuni nu întârzie prea mult, căci în anul 1825 Stenenson, execută în Rainhill prima sa încercare de cale ferată pentru locomotiva inventată de el.

În cele câteva decenii ce au urmat, construcțiunea căilor ferate a luat un avânt uimitor, mergând paralel cu dezvoltarea industrială a Europei și în vreme ce căile ferate în dezvoltarea lor continuă atingeau un grad important de rapiditate și si-

garanță, se construiau în Europa în mod neîntrerupt șosele macadam, pentru motivul că acestea erau, mai puțin costisitoare, pe când sumele reclamate pentru construcțiuni de căi ferate erau enorme și greu de procurat. Așa se explică faptul, că la un moment, când construirea de căi ferate ajunsese o problemă economică de Stat, care nu mai permitea amânare, Europa poseda deja o rețea de șosele și drumuri impetruite. Au urmat în fine câteva decenii, în care construcția liniilor ferate și-a luat desvoltarea cunoscută, atrăgând traficul șoselelor mulțumită avantajilor ce le avea în plus față de acestea: rapiditate, siguranță și efinătate. Este drept că întreținerea șoselelor macadam a reclamat sume însemnate; ele au fost însă derizorii în raport cu sumele reclamate de completarea rețelei de cale ferată. Treptat cu creșterea traficului pe căile ferate, se reducea locomoțiunea și tracțiunea pe șosele și prin urmare și uzajul acestora.

Secolul al 20-lea a creiat însă un vehicul nou, dușmanul cel mai de seamă al șoselei macadam: *automobilul*. Acest mijloc de locomoțiune mecanică obține în scurt timp prin efinătatea, posibilitatea de a fi independent în timp, ușurința în manevră și deplasare, o foarte mare popularitate. Pe măsura desvoltării și vulgarizării acestui mijloc de locomoțiune, se destrămau și se deteriorau șoselele de macadam. Curentul puternic ce se creiază între caroserie și suprafața șoselei cum și puterea de fricțiune a cauciucurilor, au ca efect smulgerea de pe suprafața macadamului a elementelor lui de legătură dislocând pietrișul și distrugându-i astfel suprafața în scurtă vreme. Cheltuielile de întreținere ale unei șosele macadam, utilizată de automobile, se urcă în așa fel încât pe porțiunile frecventate cu o medie de 50 % automobile, construcțiunea șoselelor macadam, chiar la cheltuielile reduse, nu mai prezintă rentabilitate. Cum în viața economică a Europei se constată o creștere vertiginoasă a mijloacelor cu tracțiune mecanică în defavoarea tracțiunii animale, putem afirma că a sosit sfârșitul șoselelor macadam. Inginerii de construcții de drumuri și șosele sunt puși deci înaintea unei probleme noi și anume; trebuiesc găsite, posibilitățile de a transforma actualele șosele macadam, atât de întinse — în cari este investită o considerabilă parte din

averea omenirii, — cu cheltuieli cât mai mici în șosele perfect utilizabile atât mijloacelor de tracțiune de până acum cât și mijloacelor de tracțiune automobilă. Felul cerințelor, cari se degajează, le putem rezuma în următoarele:

II. Problema zilei.

Avem nevoie de o șosea igienică, care pe lângă cheltuielile cele mai reduse de reconstrucțiune, să reclame cheltuielile cele mai reduse de întreținere și care cu toate acestea să fie durabilă, să posede o rezistență suficientă și să prezinte curbe și pante favorabile.

Problema deci, care preocupă astăzi pe constructorul de drumuri în Europa are două laturi:

1. Reconstrucțiunea vechilor șosele din macadam în raport cu cerințele vechilor și noilor vehicule,
2. Descoperirea de sisteme noi, corespunzătoare timpului, pentru construcțiunile de șosele.

III. Șoselele în România.

Dacă comparăm lungimea șoselelor construite, în general cu lungimea totală a drumurilor noastre, vom putea constata, că România poseda înainte de război puține șosele, însă drumurile lucrute în macadam aveau o bună fundație, erau bine impetruite și tăvălugite. Această constatare nu poate surprinde când ținem seama de faptul, că industrializarea României și transformarea modernă a vieții economice, nu are decât un trecut de câteva decenii. În România dezvoltarea construcției de șosele și înființarea căilor ferate au căzut cam în aceiaș epocă. Scurtul timp, trecut de atunci nu a permis construirea unei prea dezvoltate rețele a căilor de comunicații. Ținând seamă de aceste considerente, putem conchide totuși că drumurile în Vechiul Regat, au avut o dezvoltare destul de însemnată și satisfăcătoare. În acest scurt interval de timp au fost construite multe șosele din macadam, în care zace o bună parte a averii naționale. O mare parte a acestor artere

de comunicații a fost reclamată de nevoile strategice sau de cele de ordin economic. Este natural că drumurile construite au fost mult uzate în timpul și din cauza războiului. Aceasta cu atât mai mult, cu cât în acea vreme nimeni nu se putea gândi la întreținerea lor, sumele disponibile fiind reclamate de alte nevoi mai urgente. Ca și în celelalte țări ale Europei, nici România nu era în măsură în timpul războiului să aloce în buget vre-o sumă pentru întreținerea drumurilor sale, cu toate că uzura acestor drumuri, comparată cu cea din timp de pace, era cu mult mai accentuată.

IV. Felul de tracțiune.

În ce privește circulațiunea pe șosele, comparată cu cea de dinainte de războiu, nu putem constata vre-o schimbare esențială. Pe marea întindere a drumurilor — abstracție făcând de unele șosele care leagă între ele localități mai de seamă — nu putem constata o dezvoltare însemnată a tracțiunii mecanice. Dacă în general se poate constata o mărire de trafic, aceasta se reduce însă tot la vehicule cu tracțiune animală și dacă, cum am zis trecem cu vederea faptul că automobilul face legătura între centre importante și nu prea îndepărtate unul de altul, putem stabili că vehiculul cel mai frecvent este și astăzi cel tras de animal. În orașele mai mari și în apropierea acestora natural că au avut loc mici schimbări și se poate vorbi aci și de o dezvoltare oarecare a automobilismului, dar aceasta nu ne îndreptățește încă, să ne ocupăm pentru moment cu acest fenomen: tracțiunea mecanică pe drumurile noastre. Tot ce se poate face acum cu ocaziunea fixării pavajului, este să se cerceteze în deaproape aceste linii, fiindcă este de presupus că circulația automobilelor pe aceste porțiuni, se va desvolta vertiginos.

V. Drumurile.

Nu trebuie însă să uităm acele șosele, cari își au importanța lor din punct de vedere al legăturilor dintre State, adică cele cari ne leagă de Statele limitofe, nici porțiunile din aceste

traseuri internaționale, cari duc prin orașe. Aceste drumuri, cari se prezintă azi ca șosele perfect construite în macadam, urmează neapărat să fie modernizate. Și reconstruirea nu trebuie să se facă numai la suprafața șoselei ci în multe părți și acolo unde situația geografică și de teren o permit, trebuie executate modificări în traseul vechiu. În mod exact, țara posedă patru din astfel de șosele, cari reclamă o modernizare și anume :

1. București—Oradea—Budapesta.
2. București—Cernăuți—Lemberg.
3. București—Belgrad.
4. București—Sofia.

Societatea internațională de construcții de șosele cum și Automobil Clubul Internațional, reclamă modernizarea acestor artere de comunicație. Celelalte șosele pot continua a fi întrebuințate ca șosele din macadam de oarece acest mod de construcție de drumuri este încă astăzi — ținând seamă de împrejurările de circulație actuale — cea mai efină și corespunzătoare.

La o bună parte a drumurilor statului nu sunt terminate însă nici lucrările de pământ — ba în multe părți aceste lucrări nici nu sunt începute — și din această cauză se impune, ca în primul rând să se construiască și să se termine acest fel de drumuri. Este natural că nici construcțiile lucrărilor de artă, legate de aceste drumuri (poduri, viaducte, pasagi de nivel, cantoane etc.) nu pot fi amânate.

Fără îndoială că în ultimii 4—5 ani se poate constata în întreaga lume o dezvoltare și un progres remarcabil în direcțiunea construcțiilor de drumuri și șosele. În primul rând activitatea s'a concentrat la refacerea șoselelor deteriorate în timpul și din cauza războiului. Dezvoltarea vertiginoasă a automobilului a impus, ca drumurile vechi, macadam, să fie prevăzute cu un pavaj nou.

Vechea teorie și politica construcției de drumuri a decăzut din cauza noilor împrejurări și în special din cauza eșirei la

suprafață a noului vehicul: automobilul. Se impun deci directive noi. Aceste directive și concepții noi vor trebui, în primul rând să elucideze problema în sensul ca: finanțarea lucrărilor de drumuri și șosele să fie posibilă și rentabilă.

VI. Finanțarea.

Statele străine au găsit mijlocul finanțării lucrărilor mari în legătură cu programul drumurilor prin contractare de împrumuturi pentru acest scop. Dobânzile și amortizările însemnate, legate de aceste împrumuturi mari, au ridicat în așa fel ratele de plată, în cât, construcțiunea de drumuri, a devenit o întreprindere nerentabilă.

Timpul lung de amortizare a împrumuturilor pe lungă durată nu se putea pune în acord cu durata și rezistența drumului construit, astfel că, aceste împrumuturi afectau și grevau budgetul Statului. Construcțiunea de drumuri trebuie să fie privită de Stat ca o întreprindere, care numai atunci poate fi rentabilă, când cotele de amortizare ale sumei investite nu trec timpul duratei drumului construit. În limbajul curent și economic aceasta înseamnă că, drumul sau șoseaua construită să-și amortizeze suma investită.

Cum, prin urmare, împrumuturi pe scurtă durată grevează în mod prea dăunător budgetul Statului, și cum cele pe lungă durată sunt neraționale, trebuiesc căutate, neapărat, soluții noi, de ordin financiar. Este în afară de orice discuțiune că utilizând capitalul intern, regenerarea drumurilor se prezintă mai economică, presupunându-se că pentru acest scop capitalul necesar, se va putea găsi în interior.

Contribuabilii însă nu mai pot fi grevați în acest scop de oarece depresiunea economică care se resimte în întreaga lume, nu mai permite o mărire a dărilor și contribuțiilor.

Din acest punct de vedere, era mai logic, ca dările așa numite de drumuri, să fie întrebuințate pentru construirea de șosele. Aceasta însă, era posibil numai în cazul, că Statul organiza, pentru finanțarea drumurilor, o casă specială. Ideia a prins întâi în Anglia și tot acolo ea a fost pusă, pentru

prima oară, în aplicare. Atât construcția, întreținerea cât și finanțarea drumurilor, au fost încredințate unui organ special, care este independent de orice Minister și care casă specială, își are budgetul său de sine stătător.

Dările directe pentru drumuri, prevăzute în trecut în bugete, cu scopul construirii și menținerii drumurilor s'au dovedit cu timpul insuficiente, așa că, ținându-se seamă de împrejurările schimbate și de noile cerințe, a fost necesar să se avizeze la mărirea fondurilor pentru construcția de drumuri. A fost nevoie și de găsirea unei baze morale din moment ce se tindea la mărirea legală și dreaptă, a fondului de construcție și a veniturilor acestei case speciale. Pentru procurarea mijloacelor necesare construcției și reconstrucției drumurilor, vom găsi în principiul mai jos arătat, posibilitatea reală: Acei cetățeni, cari utilizează în mod imediat drumurile, urmează a suporta și cheltuielile de construcție sau refacere și întreținere ale acestora. Și cum drumurile sunt uzate în mod diferit, în raport cu felul vehicurilor, urmează dela sine, că și proprietarii diferitelor vehicule trebuie impuși în mod diferit. O trăsură sau căruță cu doi cai sau două vite, va uza macadamul și suprafața șoselei mult mai puțin ca un automobil, având absolut același tonagiu. Un auto-camion prevăzut cu bandaje de gumă și o încărcătură de cinci tone, va produce pe calea parcursă o uzură mult mai însemnată, ca de exemplu aceia produsă de un car cu aceeași încărcătură, trasă însă de bivoli. Este deci echitabil ca proprietarul auto-camionului să contribuie cu o sumă mult mai mare la mărirea fondului de construcție, al drumurilor decât proprietarul carului cu bivoli. Noile legi, în baza cărora se lucrează și sub regimul cărora se procedează în statele înaintate la mărirea acestui fond, sunt bazate pe principiul enunțat mai sus.

VII. Noua Lege a drumurilor.

În zilele de 26 și 27 Iulie 1929, Senatul și Camera Deputaților României au votat noua Lege a drumurilor, concepută după exemplul legiurilor străine, dar cu respectarea împrejurărilor speciale ale țării noastre. Spiritul nou ca și conside-

rentele și conținutul acestei noi Legi, corespund în general legiurilor Europene referitoare la construcții de drumuri și deschide posibilitatea ca rețeaua de drumuri a României să poată fi dezvoltată în raport cu cerințele și în spiritul timpului în care trăim, aceasta cu atât mai mult cu cât asigură și posibilitatea financiară în acest scop.

Statul avea de mult nevoie de această nouă Lege a drumurilor, căci cea veche, croită într'un spirit strâmt, forma un obstacol serios pentru orice posibilitate de dezvoltare a drumurilor. De altfel era și o imposibilitate tehnică, să te orientezi în labirintul vechilor legiferări de drumuri.

Regimul drumurilor a fost la noi în țară, bazat pe următoarele Legi:

1. Legea drumurilor românească din anul 1906.
2. Legea drumurilor maghiară din anul 1890.
3. Legea drumurilor austriace din anul 1885.
4. Legea administrativă rusească din anul 1868.

Cu alte cuvinte, provinciile alipite și-au menținut legiferările lor privitoare la drumuri. Ar fi trebuit, ca noua Lege, să fie rezultanta contopirii celor patru legiferări, dar aceasta s'a dovedit imposibil neputându-se găsi punctul de unificare al acestor Legi. Pe lângă aceasta, ele erau concepute într'un spirit înapoiat. O eșire din acest haos, ne prezintă noua Lege a drumurilor, care desființează prestația prevăzută de vechile Legi, ține seama de dezvoltarea vertiginoasă a tracțiunii mecanice și ne dă și soluțiuni practice și posibilități imediate pentru rezolvarea problemei financiare a construcțiunii drumurilor.

Construcțiunea drumurilor este tratată de noua lege ca o problemă de sine stătătoare. Legea prevede pentru finanțarea, construcția, întreținerea și administrarea drumurilor, crearea unei Case Autonome, cu administrație și buget de sine stătător. Acest buget este prevăzut cu venituri independente de cele ale Statului. Aceste venituri formează capitolul care va trebui să preocupe în deosebi pe cei ce folosesc șoselele, deoarece ele vor fi suportate de aceștia.

Capitolele la venituri au următoarea compoziție:

1. Lei 1.50 de fiecare kgr. benzină ușoară

2. Lei 0.50 de fiecare kgr. benzină denaturată
 - » 0.30 » » » motorină
3. » 2.— » » » ulei mineral consumat în țară
 - » 4.— » » » ulei mineral importat
4. 10 % asupra valorii cauciucurilor și bandajelor
5. Lei 5.— de fiecare tonă de mărfuri încărcată în vagoane sau în vasele de transport pe apă
6. Lei 2.50 de fiecare tonă minereuri, piatră și granit încărcate în vagoane sau în vasele de transport pe apă.

Scutite de taxele de mai sus sunt:

a) bicicletele, motocicletele, automobilele și autocamioanele cari trec incidental granița țării. Ele nu plătesc nici pentru plinul de benzină, nici pentru cauciucuri vre-o taxă.

b) transporturile militare.

c) transporturile în regie al căilor ferate române, cum și bagajele sub 50 kg.

7. Statul va contribui din bugetul său cu o sumă minimă anuală de lei 200.000.000 care se va vărsa în rate trimestriale anticipate de câte minimum lei 50.000.000.

8. Pentru eliberarea permiselor de circulație ale vehiculelor cu tracțiune mecanică se vor percepe următoarele taxe:

a) pentru o bicicletă lei 500.

b) pentru un automobil până la 15 C. P. lei 1.500.

c) pentru un automobil peste 15 C. P. lei 2.500.

d) pentru auto-camioane taxa dublă, adică lei 3.000 resp. lei 5000.

e) lei 1.000 de fiecare remorca cu bandaje de gumă, lei 2.000 cu roți din fier.

9. Taxele ce vor plăti antreprenorii de transporturi pe șosele vor fi fixate ulterior.

10. Oricine utilizează șoselele sau drumurile, din orice motiv, (de ex.: reclame, conducte în aer sau subterane, linii industriale, tramvaie electrice, hambare, și alte construcțiuni, ca debite de vânzare, etc.) va trebui să contribuie la întreținerea acestora prin plata unei taxe.

11. Pentru cazul de arendare a părților laterale, taxele se vor fixa dela caz la caz. Aceste părți nu se pot arenda pentru vamă sau pășunat.

12. Recolta pomilor roditori de pe părțile laterale ale drumurilor, ca și veniturile din utilizarea arborilor uscați.

13. Toate veniturile din demontarea podurilor și viaductelor devenite inutilizabile și din vânzarea lor prin licitație publică.

14. Antreprenorii, industriașii și comercianții, cari își fac transporturile cu mijloace proprii, vor plăti taxe speciale pentru cazul când aceste transporturi au un caracter permanent.

Drumurile Statului primesc prin urmare în sensul noiei legi o administrațiune autonomă cu un buget propriu, care va permite fixarea unui program de construcțiuni de drumuri pe mai mulți ani și executarea acestui program, prin faptul că, pe deoparte, această instituție autonomă va fi scoasă de sub fluctuațiunile politice iar pe de altă parte, încasările certe și bine fixate, o vor pune la adăpost de alocațiunile întâmplătoare și în funcție de dispoziția bugetară a Statului.

La prima vedere, posibilitățile de venituri ale fondului de construcții și întreținerea drumurilor ar părea injuste. În realitate însă corespund în totul echității. Ar fi nedrept să se greveze automobilele cu o taxă fixă anuală, căci un automobil circulă mai mult timp și cu o încărcătură mai mare ca altul. Este în afară de orice îndoială, cu cât un automobil va parcurge o mai mare distanță și va avea o încărcătură mai mare cu atât va întrebuința mai multă benzină, ulei și cauciucuri. Este deci just ca acestea să fie supuse taxelor corespunzătoare.

Tot astfel este și cazul benzinei denaturate care își găsește întrebuințarea în industrii, fabrici etc., căci, în totdeauna în apropierea acestor fabrici, se creiază centre de circulație pe drumurile cari duc la aceste industrii. Este drept deci ca aceste industrii să fie obligate a participa într'un grad mai mare la întreținerea drumurilor. Aceleași motive pledează pentru taxarea mărfurilor încărcate în vagoane sau în vasele de transport pe apă. Uzura șoselelor și arterelor de comunicație cari duc la punctele de încărcare, este cunoscută, astfel că, proprietarul acestor bunuri destinate încărcării, urmează dela sine să ia parte la greutatea legate de refacerea

drumului. De altfel aceste taxe sunt de o extrem de mică importanță față de taxele pe căile ferate.

Cât de necesară a fost creierea casei autonome a drumurilor de Stat și cât de arzătoare necesitatea de a ajunge la tratamentul și modernizarea șoselelor și drumurilor o vor dovedi datele statistice. Lungimea totală a drumurilor românești este de 106.000 km. din care 58.600 km. sunt șosele din macadam, restul drumuri naturale. Din cele împietruite aproximativ 17 la sută sunt în stare bună; restul într'o stare mijlocie și chiar rele. Dacă comparăm lungimea totală a șoselelor bune cu suprafața țării ajungem la tristul rezultat de a stabili 62 m. drumuri bune la câte 1 kilometru pătrat. Numai comparând aceste cifre cu cele din alte state ne putem da seama de grozăvia lor. În statele înaintate la fiecare kilometru pătrat sunt câte 1000 m. drumuri bune.

Cautând motivele cari au dus la distrugerea în acest hal, a drumurilor noastre, le vom găsi în faptul că bugetele Statului în timpul și după război (până în 1929) nu prevedeau nici a zecea parte din sumele cari erau necesare pentru simpla întreținere a drumurilor împietruite. În ultimi șapte ani nu au fost disponibile pentru întreținerea acestor drumuri decât în medie 76.000.000,— Lei. Pentru întreținerea tuturor podurilor de pe aceste drumuri și șosele în ultimi șapte ani au fost disponibile în medie 25,5 milioane Lei. Deci bugetul statului nu a avut pentru drumuri și poduri mai mult de Lei 100 milioane anual, pe când întreținerea acestor lucrări ar fi necesitat anual suma de Lei 900.000.000.— Dar și cu aceste 900 milioane Lei nu se poate face decât întreținerea în bună stare, a drumurilor de Stat, a podurilor și a viaductelor pe când podurile distruse în timpul războiului, ar fi trebuit să fie reconstruite numai în mod progresiv. Se vede din aceste cifre că serviciile de poduri și șosele nu au primit decât 11 la sută din sumele absolut necesare. Era deci fatal să se ajungă la distrugerea completă a drumurilor noastre naționale.

Cum prin bugetul Statului nu se putea obține nici măcar sumele necesare întreținerii drumurilor, era natural ca Statul, urmând pilda străinătăței (este adevărat însă, cinci ani mai

târziu) să încredințeze misiunea regenerării drumurilor și podurilor «Casei Autonome a Drumurilor de Stat». Să cercetăm acum care este suma ce Casa Autonomă va fi în măsură să-și asigure pentru bugetul ei, în baza posibilităților de venituri arătate mai sus. Dacă urmărim statistica de consumațiune a anului 1928 și luăm aceasta ca bază a calculelor noastre vom ajunge la următoarele cifre:

1. taxă pe benzină ușoară	75.000 t.	à	1500 Lei	106.5 mil.
2. benzină denaturată	35.000 » »		500 »	17.5 »
3. motorină	111.500 » »		300 »	33.4 »
4. ulei mineral	40.000 » »		2000 »	80.0 »
5. 10 % asupra val. cauciucurilor și bandajelor				10.0 »
6. învagonarea 1.800.000 vagoane mărfuri	50 »			90.0 »
7. din alte venituri, eventuale				13.0 »

Total în milioane Lei . . . 350.5

Statul contribuind cu o sumă anuală de minimum Lei 200.000.000. «Casa Autonomă a Drumurilor de Stat» va dispune anual în scopul întreținerii și modernizării drumurilor și podurilor, de o sumă de Lei 505.5 milioane față de o sută de milioane cât erau până acum disponibile în acest scop. Dar și această sumă nu reprezintă decât 60 la sută din cele 900 milioane câte ar fi necesare. Avem însă dreptul de a crede și spera, că fondul va avea anual o urcare, nu numai fiindcă statistica de consumație a cauciucurilor, uleiului, benzinei etc. arată în ultimul timp o urcare progresivă, dar și pentru faptul că prin îmbunătățirea drumurilor, se va ajunge, în mod natural și la o înviorare a vieții economice în general și, ca urmare, la o mărire a veniturilor. De altfel se poate constata un raport intim între starea drumurilor și numărul automobilelor ce le parcurg. Cu cât drumurile sunt mai bune cu atât numărul de automobile ce le parcurg este mai mare.

Dar fondurile anuale în sumă de Lei 550.5 milioane au și posibilitatea, în caz de trebuință, să formeze anuitățile unui împrumut pe lungă durată. Aceasta este punctul cardinal al importanței financiare ce o prezintă noua Lege, fiindcă permite să se întrebuițeze în acest scop anual 550.5 milioane în locul celor 100 milioane prevăzute până acum în buget.

În acest fel este obținută deocamdată posibilitatea de a se salva șoselele noastre din macadam dela totala lor ruinare. În urmă se va putea trece la complectarea drumurilor încă neterminate și cu ajutorul împrumuturilor pe lungă durată, făcute în condițiuni avantajoase, s'ar putea trece, în fine, la modernizarea șoselelor din macadam.

Problema grea a construcției drumurilor românești este încă departe de soluționarea ei definitivă. Nici în restul Europei însă chestiunea aceasta nu e de mai puțină actualitate. Noua lege a drumurilor, dă posibilitatea de a salva vechile drumuri de distrugerea totală, de a reface și construi alte drumuri, permitând în acelaș timp modernizarea acelor porțiuni de șosele, cari sunt mai frecventate de vehicule cu tracțiune mecanică.

Soluționarea părței financiare a problemei construcției drumurilor românești, deschide și perspectivele unei noi conjuncturi în politica de construcții de drumuri. Cum în țară avem puține firme de construcții de drumuri cu cunoștințe de specialitate și experiență, este clar că întreprinderile străine vor avea partea lor și nu cea mai mică, în programul de lucru al acestor drumuri.
