

Derzsi Pálma Londonban élő gyártásvezető egyedül próbál szerencsét a nagyvilágban ● 2.

Lorena Lopez De Lacalle, az Európai Szabad Szövetség elnöke: a régiókról ne a nemzetállamok döntsenek ● 4.

Új idény, új szabályok – kezdődik a Liga 1 labdarúgó-bajnokság ● 8.

2019. JÚLIUS 11.  
XXIX. ÉVFOLYAM, 27. SZÁM  
WWW.ERDELYINAPLO.RO

# Erdélyi Napló

FOTÓ: BIRÓ ISTVÁN/HUNTHEATER.RO

## Erdélyben is nehezen halad Thália szekere

6-7.



### Szállnak rendel-kezésünkre

**T**alán valamennyien megegyezhetünk abban, hogy egy nemzeti légitársaság nem csupán gazdasági szempontok alapján alakítja ki úti céljait, hanem a végállomások kiválasztásánál a nemzeti érdekek is hangsúlyosan szerepet játszanak. Mi sem természetesebb például, mint hogy a román Tarom számára kiemelt úti célnak számítanak azok a nyugat-európai országok és nagyvárosok, ahol nagy számban, százezres nagyságrendben élnek román vendégmunkások. És az is magától értetődőnek számít, hogy egy Bukarestből Rómába, Barcelonába vagy Londonba tartó járatot abban az esetben is fenntart a román légitársaság, ha mondjuk nem az év minden napján kifizetődő a működtetése. És ehhez akár állami támogatást is kap – persze ha mindez nem ütközik az uniós versenyszabályokba.

A hét elején jelentették be a hírt, miszerint a WizzAir a jelenlegi heti kettőhöz képest októbertől Budapestre naponta indít járatokat a marosvásárhelyi repülőtérrel. Nem véletlen, hogy a Maros-parti város légikikötőjét fenntartó megyei önkormányzat vezetőinek bejelentésével párhuzamosan budapesti sajtótájéko-

zató keretében, Magyarország külgazdasági és külügyminisztere részvételével is beszámoltak a járatbővítésről. A magyar főváros könnyebb megközelíthetősége, az utazási idő lerövidítése ugyanis nemcsak Erdély, a Székelyföld számára bír létfontossággal, hanem ugyanúgy érdekében áll az anyaországnak is. Különösen manapság, amikor egyre többen választják a légi közlekedést. Ennek megfelelően évről évre növekszik a légikikötők forgalma Erdélyben is – Budapestről nem is beszélve.

Ezzel párhuzamosan azt tapasztaljuk, hogy Romániában sem a közúti, sem a vasúti infrastruktúra fejlesztése nem tartja a lépést a növekvő mobilitási igényekkel: az autópálya-hálózat bővítése csigatempóban araszol, vonattal pedig ugyanannyi időbe telik eljutni Brassóból Budapestre, mint harminc évvel ezelőtt: több mint tizenöt órába. Ilyen körülmények között egyértelműen felértékelődnek a légi közlekedésben rejlő lehetőségek, és ezzel a magyar kormány is tisztában van. És mivel Budapest nem építhet autópályákat Erdélyben (holott ez belátható időn belül megnyújtaná a sztrádakilométereket), és egymagában a vasúti infrastruktúrát sem korszerűsítheti

(noha éppen Magyarországtól származik a Budapest és Kolozsvár közötti gyorsvasút kiépítését célzó terv), egyelőre marad a légi összeköttetés bővítése. Aminek a magyar tulajdonú fapados légitársaság révén nem is lehet különösebb akadálya, ha figyelembe vesszük a budapesti nemzetpolitika egyik alapvetését, miszerint a nemzet határai nem egyeznek meg az ország határaival.

Nem véletlen, hogy a marosvásárhelyi járatkínálat bővítését nemzetpolitikai érdekekkel magyarázta Szijjártó Péter miniszter, fontosnak nevezve, hogy a határon túli magyarokkal minél egyszerűbb és akadálymentes legyen a kapcsolattartás. Lám, itt találkoznak a gazdasági érdekek a nemzetpolitikai szempontokkal. Ráadásul ezzel kapcsolatban a román államnak sem lehet ellenvetése, hiszen a légi járatok bővítésének igazán nincs etnikai színezete. És akárcsak az Erdély egyre több megyéjére kiterjesztett gazdaságfejlesztési programmal, Magyarország ezúttal is az egész régió fejlődéséhez járul hozzá. Nem ártana, ha ezt Bukarest is belátná, és valamilyen formában megpróbálná viszonyozni – például a magyar kisebbséghez való viszonyulása terén.



Rostás Szabolcs