

Pentru că podurilor spre bulgari le expiră perioada de garanție,

Românul Mucă vrea să sape trei tunele pe sub Dunăre

El a adus deja proiectul său la cunoștința președintelui, premierului și ministrului transporturilor ♦ Investiția inițială este de 800 milioane de dolari

Dacă Parisul tot are parte de Sena, Londra Tamisa, Bucureștiul de Dimbovița, iar anglo-cezii se bucură de Eurotunelul construit sub alul Mîneicii, iată că și un giurgiuvean dorește să înzestreze Dunărea cu un tunel. Îngur că Muzeul invențiilor inutile este plin de exponate ciudate, dar poate altfel s-ar fi scris la dacă Arhimede ar fi fost un pasionat al tunelurilor și nu s-ar fi cufundat în cada sa. Mucă Brumărel, giurgiuveanul care are ambiția să străduiască un tunel pe sub Dunăre, este un omaj care ar putea să se bucure liniștit de ele "business"-ului său de la Vama Măcă-unde, cu cele patru bacuri ale sale, asigurarea autovehiculelor între Giurgiu și România. Numai că, spre deosebire de "cetățeanul în Tecuci", eroul versurilor leșeanului Mihail Chi, care avea un motor care nu-l folosea nic, Mucă Brumărel este hotărât ca tunelul giurgiuvean să fie mai mult decît folositor. "A unguirul au reușit să facă un astfel de la Budapesta, nu văd de ce noi nu am fi re?", se încurajează omul care este decis lupte cu toată armata birocrățiilor pentru strui un tunel pentru mileniul trei.

Dea acestui tunel a încolțit de o bună buime vreme în mintea patronului de la Vama Mașu, aflată la doi pași de piciorul podului "Prieteniei", care de 50 de ani îi leagă pe români de țara vecină, ea fiind concretizată în data de 10 a acestui an printr-un proiect elaborat de p de specialiști, printre care dr. ing. Marius prof. dr. ing. Andrei Silvan, dr. ing. Dragoș rescu, coordonat de inginerul Alexandru anu. O dată finalizat proiectul, Mucă



Brumărel s-a și pus pe treabă și în ziua de 7 aprilie, însoțit de adresele nr. 4052, 17/2581 și 1283, l-a trimis celor mai autorizați demnitari care ar fi putut da un verdict, respectiv președintele Emil Constantinescu, primul-ministru Radu Vasile și ministrul transporturilor Traian Băsescu. Pînă în prezent, rezultatul a fost nul pentru că giurgiuveanul nu a primit nici un răspuns din partea celor trei demnitari. Iar spre deosebire de alți investitori, care au tot soiul de idei, dar au nevoie de bani, proprietarul firmei "Mucă&CO" nu a solicitat nici un leu pentru proiectul său, ci numai o aprobare pentru concesionarea terenului de pe fundul Dunării pe unde ar trebui să treacă tunelul.

"În situația în care astăzi primesc aprobarea, cel tirziu în luna august pot demara lucrările la tunel, deoarece pînă atunci va trebui să comand efectuarea studiului de fezabilitate și proiectul de execuție", ne-a mărturisit Mucă Brumărel, pentru care finanțarea propriu-zisă a lucrărilor, estimate la peste 800 milioane dolari, nu constituie un obstacol. Cît privește proiectul, acesta prevede

construirea, la o adîncime de 25 metri, a trei tunele - două rutiere și unul feroviar - care subtraversează Dunărea pe o lungime de 1.200 metri. "Am calculat că, la o viteză de înaintare zilnică de 10 metri, în doi ani primul tunel rutier poate fi dat în folosință, după care urmează să se treacă la executarea celui de-al doilea tunel, cel feroviar", a precizat omul care susține că are posibilitatea de a obține credite de la băncile străine pentru finanțarea proiectului său. De altfel, Mucă Brumărel este convins că executarea celor trei tunele va salva o serie de societăți comerciale aflate, în prezent, în dificultate. "La lucrări vor participa 46 de firme și vor avea de muncă peste 11.000 de oameni, dintre care acum mulți sînt șomeri". Astfel, potrivit calculelor făcute, Sidex Galați ar încasa aproape 200 milioane dolari pentru livrarea tablei necesare tunelelor, iar Șantierul Naval din Giurgiu, care în prezent are porțile închise și unde ar urma să fie roluită tabla, ar reveni la viață. Mai mult, proiectul prevede montarea, la baza tunelului, care are diametrul de 9 metri și este prevăzut cu o cămașă de beton cu o grosime de 50 cm, a unor conducte pentru transportul gazelor sau produselor petroliere. "Reprezentanții Primăriei și ai Prefecturii din Ruse sînt interesați de acest proiect și nu văd de ce nu ar fi interesate și autoritățile române, mai ales că tunelul este amplasat pe coridoarele paneuropene nr. 4 și 9, iar podului «Prieteniei» îi expiră anul viitor termenul de garanție de 50 de ani", își argumentează proiectul Mucă Brumărel. "Îi doresc succes în realizarea tunelului", ne-a replicat Traian Băsescu, ministrul transporturilor, care a argumentat, citind din rapoartele primite,



că "traficul mediu, lunar, pe podul Giurgiu-Ruse este de 4.000 de autovehicule, în timp ce al firmei Mucă este de 200 de autovehicule".

Cert este că, în încăpăținarea sa de a da viață unui proiect, ce se vrea o copie la scară, a mult mai celebrului Eurotunel, Mucă Brumărel așteaptă o mină întinsă din partea guvernanților, mai ales că nu dorește să secătuiască bugetul țării. Dimpotrivă. Bineînțeles că proiectul, ca mai

toate lucrurile, nu este perfect și mai comportă unele ajustări, dar are dreptul la șansa de a fi, cel puțin, luat în seamă. "Conflictul din Iugoslavia a demonstrat că podurile sînt vulnerabile și pot fi bombardate, în timp ce un tunel amplasat sub Dunăre nu poate avea o asemenea soartă", a mai pus la bătaie un argument pentru realizarea proiectului său giurgiuveanul Mucă Brumărel.

LAURENȚIU SOLOMON