

Tunele rutiere pe sub Dunăre

DI Brumărel Mucă este managerul Grupului de firme MUCĂ&Co Giurgiu. Este omul care a construit o vamă, Mocănașu, spre a pune în valoare cele 4 bacuri cu împingătoare, echipate cu motoare de 1600 CP, care fac posibilă transbordarea autovehiculelor pe orice vreme, de pe un mal pe altul al Dunării. Investiția, care s-a ridicat la 12 milioane \$ a constatat în amenajarea vămii și a infrastructurii și a fost realizată prin credite bancare, din care s-au returnat în jur de 4 milioane \$. Problema nu în asta constă. Având în vedere că podului de peste Dunăre îi expiră garanția peste 18 luni, se speră că traficul va fi mult mai intens prin acest punct decât în momentul de față. Oricum, podul, chiar și la trecerea cu viteză redusă a unui tren, se clatină în anumite puncte. Aici e marea problemă.



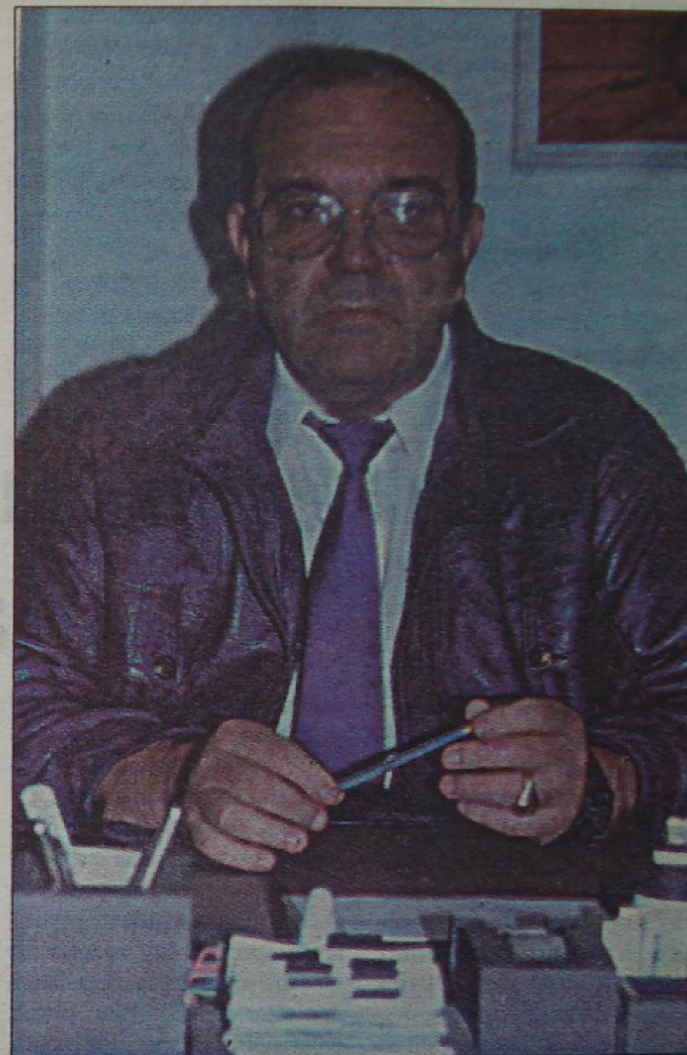
Vama Mocănașu

Din documentația noastră, am aflat că poliția de frontieră și vamă își desfășoară activitatea în sediul aparținând firmei Mucă, și pentru aceasta nu plătesc nici o chirie. Numai curentul electric consumat de aceste instituții se ridică lunar la peste 10 milioane lei. În schimb, Statul, prin organismele sale, încasează taxe vamale și alte dări fără să se sinchisească de faptul că o firmă privată face cu greu față unor astfel de cheltuieli. Mai mult, dl Nini Săpunaru l-a amenințat pe patronul amintitei societăți că, dacă tot revendică plata chiriei și întreținerii, își ia vameșii de acolo. Ce să te mai mire când respectul față de cei ce creează locuri de muncă și venit la stat este nul!

Pe baza unor studii amănunțite, elaborate de specialiști de marcă, firma Muca intenționează să construiască pe sub Dunăre două

tunele rutiere cu 2 benzi, și un tunel feroviar. Investiția este estimată la peste un miliard dolari și este finanțată de organisme financiare internaționale, nefiind nevoie de garanția statului român. Șase ani ar fi necesari pentru finalizarea construcției. Aceasta ar trece la 25 de metri sub nivelul Dunării și s-ar întinde pe aproximativ 9 km, din care jumătate pe teritoriul românesc și jumătate pe cel bulgăresc. Bulgarii și-au manifestat interesul pentru o astfel de lucrare de anvergură. În baza acestei lucrări, deloc fanteziste, pentru că s-au creat precedente, SIDEX ar încasa peste 200 milioane \$ pentru tabla furnizată, iar Șantierul Naval Giurgiu ar fi repus în funcțiune, pentru că este necesară vălurirea tablei. În total, mai bine de 15.000 locuri de muncă ar fi create și totodată transportul pe Dunăre s-ar putea face în condiții normale, pentru că este bine să se știe că navele mari nu pot trece pe sub pod decât dacă le este inundată cala sau, de cele mai multe ori, când se ridică podul (o parte din el).

Cu toate că statul român nu garantează, și banii vin de la organismele financiare internaționale, până acum instituțiile abilitate a da aprobarea concesiunii subsolului pe unde ar trebui să treacă tunelele nu s-au grăbit să-și dea avizul. Amintim faptul că zona pe unde ar trece tunelele este calcaroasă și unește Carpații cu Balcanii.



DI Brumărel Mucă, managerul care vrea să construiască aceste tunele

Echipa redacțională:

informatician Petre Drăgan, președintele CCIA Giurgiu,
inginer Copoieru Viorica, CCIA Giurgiu
Călin Constantin - director programe Top Business