

Ce urmăresc de fapt americanii cu proiectul Gdansk-Constanța

13 octombrie 2020



Americanii nu vor construi autostrada și calea ferată Gdansk-Constanța ci doar vor sprijini, din motive strategice NATO, proiectele relevante din Inițiativa Celor Trei Mări, susține Mihai Alexandru Crăciun, fondatorul comunității online și al asociației „Construim România”. Această inițiativă reunește 12 state UE din Europa Centrală și de Est și are ca scop accelerarea dezvoltării infrastructurii, inclusiv a celei de transport, între Marea Baltică, Marea Neagră și Marea Adriatică. SUA a decis să includă în lista proiectelor strategice militare proiectele Via Carpatia și Rail2Sea ale Inițiativei Celor Trei Mări. Rutele celor două proiecte, devenite de acum strategice, au fost reconfirmate între altele inclusiv la Summitul Three Seas de la București din 2018, a spus Crăciun.

Opinia vine la câteva zile după ce ambasadorul SUA în România, Adrian Zuckerman, a declarat, cu ocazia semnării Acordului interguvernamental dintre România și Statele Unite, de la Departamentul Energiei, că SUA vor să lege Portul Constanța de Marea Baltică printr-un proiect de infrastructură uriaș. Proiectul prevede construcția unei

autostrăzi și a unei căi ferate care vor lega Marea Neagră de Marea Baltică. „Vom începe derularea unui nou proiect pentru România, împreună cu Polonia, pentru construirea unei autostrăzi și căi ferate, care să lege Constanța, de la Marea Neagră, cu Gdansk, de la Marea Baltică. Acest proiect de infrastructură va reprezenta un beneficiu uriaș pentru economiile României și Poloniei, dar și pentru economiile din regiune, ani buni de acum încolo”, a declarat Adrian Zuckerman. Imediat, în presa română au apărut articole care susțin că americanii vor finanța cele două proiecte.

Crăciun a desființat aceste texte. “Nu pot să nu mă întreb cum își poate cineva închipui că strategia militară a NATO este să se bazeze pe deplasarea rapidă a trupelor în lungul flancului estic printr-o țară non-NATO și ex-URSS ca Ucraina? La fel, nu pot să nu mă întreb cum își poate închipui cineva că SUA ar construi o cale ferată nouă în Europa, în condițiile în care rețeaua feroviară din SUA geme de subfinanțare, de subdezvoltare și de tehnologii de secol XIX, precum șine prinse în cuie pe linii magistrale, cu viteze medii de circulație similare țărilor nedezvoltate, având în același timp fix zero kilometri de linie de mare viteză? Și nu, Acela Express de pe Coasta de Est și Brightline din Florida nu sunt trenuri de mare viteză, întrucât circulă la viteze maxime sub 200km/h, pe linii convenționale. În fapt, în SUA se fac mari presiuni din partea statelor ca Guvernul Federal să finanțeze construcția de linii de mare viteză, similar National Interstate and Defense Highways Act, care a fondat în 1956 sistemul de autostrăzi federale americane. Există chiar o propunere legislativă pentru o finanțare federală de 240 de miliarde USD pentru trenuri de mare viteză. Și asta pentru că puținele inițiative actuale de construcție a trenuri de mare viteză în SUA sunt exclusiv private, dar în cele mai multe progresul este lent sau deloc. Cum ar suna pentru americani, într-un asemenea context, știrea că SUA nu construiește căi ferate în SUA, ci în Europa?!” a spus Crăciun.

Conform acestuia, Via Carpatia este un proiect de autostradă menită să unească portul Lituanian Klaipeda cu Salonic în Grecia, Constanța în România și Svilengrad în Bulgaria (granița cu Turcia). Ramura de conexiune spre Gdansk nu este inclusă în Via Carpatia, dar aceasta nu privește România, ci acordul similar dintre SUA și Polonia. Pe teritoriul României Via Carpatia are traseul Oradea – Arad – Sibiu – București – Constanța. Pentru ca acest traseu să fie complet la profil de autostradă, în acest moment lipsesc Autostrada Oradea – Arad, tunelele de pe A1 Lugoj – Deva lot 3, A1 Sibiu – Pitești și la alegere A0 Nord sau A0 Sud, adică unul dintre cele două sectoare de autostradă de centură a Bucureștiului dintre Bolintin și Pasărea. ”Atât și nimic mai mult este inclus pe teritoriul României în “autostrada pe care o fac americanii”! Vorbim deci de o suprapunere aproape totală cu coridorul TEN-T format din A1 și A2 (Curtici – Arad – Sibiu – București – Constanța) finanțat deja prin împrumuturi și fonduri nerambursabile de la UE, singurul beneficiu al României fiind declararea ca prioritară a autostrăzii Oradea – Arad. Rail2Sea este într-adevăr un proiect de interconectare feroviară a porturilor Gdansk și Constanța, proiect sub egida căruia cele două porturi, dimpreună cu PKP Cargo și CFR Marfă au

semnat un memorandum de înțelegere încă din 21 iulie 2017. Traseul pe teritoriul României este pe căi ferate existente (!!), nicidecum noi (!!), care sunt sau urmează să fie modernizate. Concret, începând din 2019 este vorba de tronsonul Curtici – Arad – Timișoara, urmat de Magistrala 900 (Timișoara – Drobeta Turnu-Severin – Craiova – București), Centura Feroviară București și apoi de Magistrala 800 București – Constanța. Linia face parte și din rețeaua TEN-T core a Uniunii Europene și, în condițiile în care tronsoanele Curtici – Arad, respectiv București – Constanța sunt deja modernizate, practic includerea în parteneriatul strategic cu SUA pune la dispoziție României o dublă finanțare, UE și SUA, pentru Magistrala 900 Timișoara – București. Ceea ce nu e rău deloc”, a mai afirmat Crăciun.

Referindu-se la finanțarea proiectului, fondatorul Construim România susține că americanii sunt dispuși să finanțeze România – adică să o împrumute, cu dobândă, nu să-i dea – în limita a 7 miliarde de dolari, dacă și numai dacă țara noastră cumpără produse și servicii americane, cu prioritate în domeniul energiei (de exemplu Centrala de la Cernavodă) și al infrastructurii (de exemplu Via Carpatia și Rail2Sea). ”7 miliarde dolari pentru toate proiectele, nu pentru fiecare. Adică, între altele, suma nu acoperă nici măcar costul integral super optimist de numai 8 miliarde USD pentru reactoarele 3 și 4 de la Cernavodă. Bani nu au fost și nu vor fi acordați României!!! Ei sunt la dispoziția EXIM Bank în SUA și dacă România va decide să construiască, de exemplu, Autostrada Oradea – Arad cu un constructor american, atunci banii pentru construcția ei pot fi împrumutați de la EXIM Bank. Nu au fost comunicate detalii, dar cel mai probabil nici un dolar din această finanțare nu va trece prin România. În schimb decontările facturilor se vor face în SUA, direct între EXIM Bank și companiile americane care vor construi sau vor furniza tehnologie în România. Desigur, mai apoi o bună parte din bani ar ajunge totuși în România prin salarii și prin plata subcontractorilor locali de către companiile americane. Ceea ce este o veste mai mult decât bună, pentru că înseamnă locuri de muncă și injecție de fonduri în România”, a mai afirmat Crăciun. Conform acestuia, știrea de săptămâna trecută este că România a primit accesul la o finanțare substanțială de 7 miliarde dolari pentru a accesa o tehnologie și o expertiză de top, respectiv cea a companiilor americane. Mai mult, finanțarea și tehnologiile americane sunt puse la dispoziția României pentru proiecte pe care țara noastră își dorește oricum să le realizeze.

Sursa: <https://www.cotidianul.ro/>