

Praguri (*bottlenecks*): România

Proiect: ISPA

Numere: Asistență tehnică pentru îmbunătățirea condițiilor de navigație în sectorul Dunăre – Călărași - Brăila (ISPA 2002/RO/16/P/PA/011)
Dunăre km.: 375-175

Buget: 1,640,000 €, din care 1,230,000 € reprezintă contribuția ISPA

Beneficiarul final: Administrația Dunării de Jos - Galați

Executanți: În 31 martie 2004, Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului a semnat un contract cu JV Technum (Belgia), Trapec S.A. (România) și Tractebel Development Engineering S.A. (Belgia).

Recomandările WWF:

WWF recomandă aplicarea „principiului precauției”; acesta presupune că niciun proiect nou de navigație pe Dunăre nu poate fi implementat înainte de realizarea unui studiu de impact asupra mediului, foarte bine fundamentat. Așadar, acest proiect trebuie suspendat și reevaluat, întrucât înainte de implementare trebuie evaluat potențialul impact la nivel local și la nivelul întregului bazin.

Recomandarea fermă a WWF este găsirea unor alternative „prietenoase pentru mediu” sau cu impact negativ minim.

Studiul de impact trebuie să includă o evaluare detaliată a impactului asupra fiecărei zone incluse în proiect. Trebuie să se acorde o importanță deosebită aspectelor referitoare la biodiversitate și statutul ariilor naturale protejate. Impactul asupra sturionilor trebuie evaluat de experții Institutului Național Delta Dunării (Autoritatea Științifică CITES din România).



Locația proiectului:

Segmentul de Dunăre este situat între orașele Călărași și Brăila, totalizând 200km. de fluviu (km375-km175).

Realitatea:

Navigația pe Dunăre în sectorul dintre Călărași și Brăila este considerată dificilă, deoarece:

- În timpul verii, când nivelul apei scade, 80% din apa Dunării se scurge prin brațul Bala (unul din brațele secundare ale Dunării) și doar 20% rămâne în brațul principal (navigabil).

- Datorită unor obstacole (în principal insule), navigația se desfășoară într-un singur sens (când nivelul apei este scăzut, navele trebuie să ocolească aproximativ 100 km). Convoaiele mari trebuie să fie dezmembrate și barjele trebuie transportate pe rând.

Proiectul urmărește:

1. Să realizeze adâncimea minimă de navigație pe brațul Dunărea Veche (2,5m adâncime, 180m lățime pentru 94% din an - potrivit Comisiei Dunării);
2. Să atenueze eroziunea malurilor pe o lungime de 4000 m;
3. Să reducă lucrările de dragare de la 700,000 m³/an (în medie) la 300,000 m³/an.

Detaliile proiectului:

Deși proiectul urmărește reducerea lucrărilor de dragare, totuși vor exista asemenea lucrări pentru îndeplinirea condițiilor de navigație, în 10 zone critice:

1. punctul critic 01 Bala-Turcescu-Caragheorghe (km 347-343);
2. punctul critic 02 Epurașu (km 341-342);
3. punctul critic 03A amonte de Șeica (km 329);
4. punctul critic 03B aval Șeica (km 327);
5. punctul critic 04A Ceacăru (km 324)
6. punctul critic 04B Fermecatu (km 322)

- 7. punctul critic 07 Fasolele (km 291);
- 8. punctul critic 08 (km 267-268);
- 9. punctul critic 09 (km 233-232);
- 10. punctul critic 10 (km 195-197).

Următoarele lucrări sunt, de asemenea, prevăzute în cadrul proiectului:

- Închiderea și deconectarea unor brațe secundare;
- Lucrări de dragare care să asigure o adâncime suplimentară de 0,5m pentru compensarea sedimentării din primul an;
- Construirea unui dig de dirijare pe brațul Bala și a unui prag de fund (la gura brațului și în aval - 300 m);
- Consolidarea malurilor (4000 m) – insula Turcescu și în sectoarele critice;
- Praguri de fund și protecția malurilor la insulele Epurașu, Seica, Ceacăru, Tiu, Fermecatu, Fasolele;
- Dragări anuale pentru întreținere între gura Bala și Giurgeni;
- Dragări anuale în brațul Borcea (aval de Călărași), pentru a facilita traficul local.

Aspecte ecologice

Brațul stâng al Dunării, numit „Dunărea Veche”, este caracterizat prin procese active de eroziune activă și sedimentare. În această parte, râul formează meandre și un număr mare de ostroave. Datorită caracteristicilor hidro-morfologice, acest sector este foarte important pentru biodiversitate.

În lungul acestui sector al fluviului, există **7 Rezervații Naturale**, incluzând ostroave și cordoane de nisip. În acest sector au fost semnalate 95 specii de păsări, 7 specii de reptile, 4 specii de pești, protejate la nivel global, și 26 specii de plante protejate la nivel național. Toate aceste zone

protejate au fost propuse pentru a fi desemnate ca situri **Natura 2000**. În zonă, există și alte situri aflate în curs de desemnare.

Institutul Național Delta Dunării (Autoritatea Științifică CITES pentru România) consideră că sectorul cuprins între Călărași și Brăila este unul dintre cele mai importante locuri de depunere a icrelor de către sturioni, datorită caracteristicilor habitatului (substrat pietros).

Lucrările propuse a fi executate în acest proiect pot genera un impact negativ:

1. Lucrările de dragare și închiderea a brațelor secundare:

- vor afecta populațiile de pești (în special sturionii) din Dunăre, datorită pierderii arealelor de depunere a icrelor; acestea sunt deja reduse, datorită pierderii zonei de luncă;

- cele executate în apropierea ostroavelor vor afecta **fauna de fund** (inclusiv macrovertebratele bentonice, care sunt o resursă trofică importantă) și diferite **specii de pești**, în special sturionii;

- vor afecta procesele naturale de eroziune și sedimentare, în urma cărora apar și se mențin ostroavele și plajele de nisip din jurul lor, considerate zone de hrănire și staționare pentru importante specii de păsări (ex. Pelicanul creț, pelicanul comun, cormoranul pitic, diferite specii de stârci);

- vor modifica regimul de curgere al apei, generând astfel un impact negativ asupra faunei și florei (în special asupra malurilor joase ale Dunării, foarte sensibile la dragare). Acestea pot afecta luncile inundabile naturale care încă mai există în mare parte pe brațele estice ale Dunării între Călărași și Brăila (Dunărea între Călărași – Ostrov - Hârșova și brațul Dunărea Veche (Măcin) în județele Tulcea și Constanța),

precum și alimentarea cu apă a lacurilor fluviatile de pe malul estic, desemnate Rezervații Naturale (Bugeac, Oltina, Dunăreni, Vederoasa).

2. Creșterea traficului naval pe Dunăre

- va conduce la accentuarea efectelor negative deja existente ale acestor activități asupra speciilor și habitatelor protejate, asupra stării ecologice a rezervațiilor naturale, **prin nivelul crescut al poluării apei, aerului și accentuarea zgomotului.**

3. Consolidarea malurilor

- va conduce la **fragmentarea și pierderea habitatelor ripariene**, importante pentru specii de păsări rare (albinărel, Pescărelul albastru, lăstun de mal).

Beneficiile economice ale acestui proiect sunt îndoielnice, deoarece costurile dragajelor periodice de menținere a șenalului navigabil (luând în considerare procesul rapid de sedimentare) ar putea depăși costurile transportului terestru între Europa de Vest și cea de Est sau pe teritoriul României.

Statutul proiectului

Studiul de evaluare a impactului asupra mediului a fost aprobat de către Academia Română de Științe și de către Ministerul Mediului și al Dezvoltării Durabile.

WWF a adus comentarii la studiul de evaluare a impactului și a atras atenția asupra problemelor critice de mediu care nu au fost tratate corespunzător în studiul de impact.

Contact

WWF
Programul Dunăre-Carpați România

Camelia Ionescu:
cionescu@wwfdcp.ro

Orieta Hulea:
ohulea@wwfdcp.ro