

Punerea realității înaintea mitului: canalul navigabil al Dunării Ucrainene

Abia m-am întors din micul oraș Vâlkovo din Delta Dunării. Se obișnuia ca acesta să fie numit Veneția Ucrainei și-mi amintesc că, nu cu mult timp înainte, era plin de viață optimistă și de activitate comercială. Cu toate acestea, se pare că viața a părăsit orașul, cu canalele sale navigabile secate, puțini turiști și șomaj.

Și totuși, am văzut speranța în ochii oamenilor care trăiesc acolo. Numele acelei speranțe este canalul navigabil Dunărea-Marea Neagră, care i-a dat în primul rând naștere, iar redeschiderea sa îl va readuce la viață. Prin redeschiderea canalului navigabil prin gura de vărsare Bâstroe a Dunării, guvernul ucrainian urmărește să însuflească viața în această zonă deprimată. Oamenii din Vâlkovo și vecinii lor primesc cu bucurie această decizie oportună.

Din 1994 regiunea Bâstroe a fost închisă pentru navigație, descurajând economia și sărăcind oamenii, întrucât mijloacele de trai ale 250.000 de rezidenți în zonă au depins întotdeauna de activitatea navigației. Delta ucrainiană este leagănul a cinci porturi comerciale cu o capacitate totală de 20m tone pe an, un șantier naval și două șantiere navale de reparații. Compania Navală Dunăreană a fost inițial creată pentru a opera exclusiv în zona Dunăre-Marea Neagră.

În ultimii zece ani economia locală a suferit un declin evident, întrucât transportul naval prin cele cinci porturi a scăzut la un sfert din nivelul său anterior. Au rezultat probleme acute sociale, întrucât șomajul a crescut vertiginos și oamenii au început să părăsească zona.

Acum, când aflu de la unele grupări bine-motivate că Ucraina ar trebui să suspende activitatea de redeschidere a canalului navigabil Bâstroe, îmi amintesc de fața arsă de soare a unui marinar bătrân care a căzut ca un pește mort aruncat pe țărmul sterp, dar care s-a înviorat la perspectiva unei vieți noi oferite de redeschiderea canalului navigabil.

Cu părere de rău, o mulțime de informații neadecvate și interesate/părtinitoare și-au creat drum în mass-media referitor la construirea unui canal. Permiteți-mi să clarific de la început că nu există nici un canal sau orice altă structură artificială în construcție în zonă. Ucraina face compatibile cu navigația doar canalele naturale existente (Bâstroe și Chilia) ale Dunării.

Din 1830 până în 1958 acest canal a fost navigabil. Așa cum confirmă datele Comisiei Dunărene, în perioada 1954-1957 transportul anual prin acest canal se ridica la 800-900.000 tone. Mai târziu, până în 1990, canalul a fost rezervat pentru Marina militară sovietică și doar ocazional folosită de navele comerciale.

Proiectul prezent are două faze. Faza 1 prevede lucrări de dragare în zona bancului de nisip din apele puțin adânci ale mării, adiacente zonei tampon a rezervației biosferice și nu va avea practic nici impact ecologic advers transfrontier. Faza a II-a, planificată pentru 2005-2007, va fi aplicată doar după un studiu amănunțit de fezabilitate, incluzând rezultatele unei monitorizări atente a impactului ecologic din Faza 1. Ucraina, mai mult decât orice altă țară, este preocupată de situația ecologică din Delta Dunării. Este chiar o provocare să se încurajeze dezvoltarea economică a zonei și să se păstreze habitatul unic al terenurilor mlăștinoase, dar acest lucru este exact ceea ce face Ucraina. Pot să văd cu proprii ochi acest mariaj între economie și ecologie și bogăția naturii. Am văzut mii de păsări zbuzrând cu seninătate deasupra unei jungle de terenuri mlăștinoase, iar activitatea de dragare din zonă nu părea să le tulbure deloc. Este păcat că nu li se poate lua un interviu pentru a le întreba cum se simt!

Ucraina este perfect conștientă de frumusețea naturii din zonă. După ce s-au luat în considerare diferitele opțiuni, inclusiv dezbaterile publice lungi și înfierbântate, ca și studiile științifice și ecologice amănunțite, s-a ales opțiunea prezentă de a avea un impact minim asupra mediului înconjurător. Luând această decizie, Ucraina a căutat să armonizeze proiectul cu cerințele politicii ecologice ale Uniunii Europene și cu principiul dezvoltării raționale.

Chiar faptul că o bine cunoscută companie germană, Josef Mobius Bau A.G., care aplică tehnologii recente ecologice, a fost aleasă ca principal contractant pentru proiectul de implementare, dovedește că Ucraina este gata să plătească prețul pentru păstrarea moștenirii sale naturale.

Noi am învățat de asemenea din experiența altor națiuni în deschiderea navigației prin biorezervații, de exemplu în deltele râurilor Mississippi, Po, Rhone, Tamisa și Mekong. Am profitat de studierea practicii românești în această privință, întrucât navigația sa de-a lungul canalelor construite de om din Delta Dunării este foarte intensă.

Pe 26 august Ucraina a încheiat prima fază a proiectului, sub stricta monitorizare ecologică și asigurând mecanisme compensatoare, ca extinderea zonei centrale a rezervației biosferice.

Ucraina este deschisă pentru cooperare. Asigurăm informații relevante tuturor părților interesate – în primul rând bunei noastre vecine România.

Am primit delegații de la UNESCO și Consiliul Europei, ca și de la secretariatele convențiilor de la Berna și Ramsar. Ambasadorul român la Kiev, alături de diplomați din multe alte țări au vizitat recent delta ucrainiană și locul canalului navigabil redeschis.

Așteptăm cu nerăbdare o vizită din partea Comisiei Europene pentru a demonstra că Ucraina face tot posibilul pentru păstrarea moștenirii comune naturale europene, de care putem fi cu adevărat mândri.

Ucraina va primi desigur cu bucurie recomandările experților independenți privind aspectele ecologice ale proiectului. În același timp, noi suntem foarte preocupați de situația curentă din Delta Dunării în întregime. Avem toate motivele să afirmăm că, datorită măsurilor unilaterale și necoordonate luate de România, distribuția debitului general de apă al Dunării s-a schimbat dramatic în favoarea României în ultimul secol. În 1895, Ucraina a avut 70% din debitul de apă, în timp ce prin 2000 acesta s-a redus la 53%. În prezent, pierdem 3-4 procente din debitul de apă în fiecare an.

Această redistribuire a avut loc nu datorită unor procese naturale (natura lucrează în favoarea Ucrainei și încearcă să restabilească cursul original al apei), ci datorită lucrărilor hidrotehnice continue și sistematice efectuate de autoritățile române, fără înștiințarea Ucrainei. De menționat că Ucraina a informat România despre intenția de a redeschide canalul dunărean în octombrie 2003 și n-a primit nici o reacție până în mai 2004.

De fapt, în ultimul deceniu noi am pierdut mult din adâncimea navigabilă în partea ucrainiană a deltei și am fost siliți să căutăm o soluție care să ne permită să restabilim condițiile de navigație anterior existente.

Pe lângă aceasta, activitățile României au avut un impact advers asupra situației noastre ecologice, incluzând: aglomerarea a numeroase brațe ale râului, lacurilor și mlaștinilor din Bazinul Dunărean, înrăutățirea condițiilor pentru flora și fauna deltei și creșterea nivelului de hidrogen sulfurat în apă.

Localnicii afirmă că numărul de păsări și de pește din zonă a scăzut remarcabil în ultimul deceniu, în ciuda suspendării în această perioadă a activităților navigabile și industriale din zona Ucrainei și a înființării Rezervației Biosferice a Dunării.

Preocupările exprimate de vecina noastră sunt de înțeles, deși problema este de natură economică mai degrabă decât ecologică. În ultimii câțiva ani România a dezvoltat un monopol exclusiv asupra navigației în Delta Dunării. Când canalul navigabil alternativ va fi redeschis, făcând posibilă navigația mai puțin scumpă din Europa spre Marea Neagră și viceversa. Acest lucru se va face în deplină conformitate cu cele mai înalte standarde internaționale de protecție a mediului.

Emoțiile negative afișate cu aviditate de politicienii români în competiție, pentru a sublinia recomandările lor patriotice în alegerile electorale, nu servesc nici unui scop util. Singura cale pentru România și Ucraina de a rezolva această problemă este de a acționa în spiritul respectului și înțelegerii reciproce. Noi suntem gata să acceptăm o soluție bazată pe această abordare.

Konstyantyn Dryshchenko
Ministrul Afacerilor Externe
Kiev, Ucraina