



CAMERA DE COMERȚ ȘI INDUSTRIE IAȘI

MEMORANDUM

RÂUL PRUT AUTOSTRADA ALBASTRĂ A UNIUNII EUROPENE

**O nouă axă strategică de dezvoltare
pentru frontiera estică a Uniunii Europene**

- Document concept -



Uniunea Europeană

2030 ↗ +25%

2050 ↗ +50%



CUPRINS

Preambul

Viziunea și obiectivul strategic al documentului.

Rezumat executiv

Sinteza principalelor argumente și concluzii.

Capitolul 1 - Evoluția conceptului de amenajare complexă a râului Prut

Fundamentarea istorică, tehnică și instituțională a proiectului.

Capitolul 2 - O nouă paradigmă pentru dezvoltarea frontierei estice a Uniunii Europene

Contextul geopolitic, economic și instituțional.

Capitolul 3 - Prutul - o oportunitate strategică pentru Europa

Avantajele geografice, economice și strategice ale râului Prut.

Capitolul 4 - Beneficiile Proiectului

Impactul economic, energetic, social, de mediu și geopolitic.

Capitolul 5 - O investiție pentru Europa secolului XXI

Dimensiunea europeană și valoarea strategică a Proiectului în perspectiva noii generații de investiții europene.

Preambul

Acest document nu este despre Prut.

Râul Prut este instrumentul prin care propunem **o nouă viziune** asupra dezvoltării frontierei estice a Uniunii Europene.

Europa traversează **una dintre cele mai profunde transformări** din ultimele decenii. Războiul din Ucraina, perspectiva extinderii Uniunii Europene, obiectivele de decarbonizare, necesitatea consolidării securității și rezilienței, precum și competiția economică globală impun **o nouă abordare** asupra marilor proiecte de infrastructură.



În acest context, prezentul document propune o analiză strategică a oportunității amenajării complexe a râului Prut. El nu reprezintă un studiu de fezabilitate și nici o documentație tehnică. Scopul său este de a demonstra, prin **argumente pertinente**, că acest proiect merită analizat și evaluat în contextul noilor priorități ale Uniunii Europene.

Documentul își propune să deschidă un **dialog** între instituțiile europene și naționale, mediul academic, comunitatea de afaceri și societatea civilă asupra unei oportunități strategice **care depășește interesul unei singure țări**. Analizele tehnice, economice și de mediu vor aparține etapelor următoare. Rolul acestui document este acela de a demonstra că **există suficiente argumente** pentru ca proiectul să intre în atenția și agenda europeană.

Transformarea acestei viziuni istorice, considerată mult timp utopică, devine mai mult decât un concept de infrastructură: devine **un proiect european viabil al timpurilor noastre**, conceput pentru generațiile viitoare, astfel încât frontiera estică a Uniunii Europene să constituie un spațiu al conectivității, competitivității, cooperării, securității, biodiversității și dezvoltării durabile în secolul XXI.

Iași, Septembrie 2026

Paul Butnariu
Președinte
Camera de Comerț și Industrie Iași

Rezumat executiv

Marile investiții europene ale secolului XXI nu vor fi doar cele care modernizează infrastructurile existente, ci cele care creează **noi axe de dezvoltare** pentru regiunile cu cel mai mare potențial insuficient valorificat. În această perspectivă, prezentul document propune analiza oportunității amenajării complexe a râului Prut ca **proiect strategic de interes european**.

Pentru prima dată în ultimele decenii, **contextul geopolitic, economic și instituțional** al Europei **converge** în favoarea unui asemenea proiect. Războiul din Ucraina, perspectiva extinderii Uniunii Europene către est și obiectivele privind mobilitatea durabilă și decarbonizarea creează condițiile proiectării unei noi generații de investiții strategice. În același timp, Uniunea Europeană urmărește creșterea transportului pe căile navigabile interioare cu 25% până în 2030 și cu 50% până în 2050.

Puține râuri din Europa **reunesc simultan** avantajele geografice, hidrotehnice, economice și geopolitice ale Prutului. Al doilea afluent al Dunării și cea mai lungă frontieră fluvială externă a Uniunii Europene, **Prutul oferă acces direct** la rețeaua europeană de navigație interioară și deservește o macroregiune cu peste 11 milioane de locuitori. Aceste atuuri justifică analiza sa ca proiect strategic de interes european.

Actualul Proiect nu pornește de la zero. Primul reper istoric relevant și documentat al ideii de Prut navigabil i-a aparținut președintelui Camerei de Comerț și Industrie Galați, ing. Ion Popovici. Proiectul, realizat în perioada 1922-1924, a fost înaintat oficial Legației Poloniei de la București, iar apoi a fost preluat și continuat într-o variantă inginerască, elaborată cu date tehnice concrete în **1927**, de către un eminent hidrotehnician polonez, prof. Maksymilian Matakiewicz, rector al Institutului Politehnic din Lvov.

Pe Prut se transportau încă din perioada interbelică circa **200.000 de tone de mărfuri anual**, iar amenajarea hidrotehnică Stânca-Costești (baraj, hidrocentrală și lac de acumulare cu o lungime de aproximativ 70 km și un volum de circa 1,4 mld. m³ de apă) demonstrează, de aproape cinci decenii, viabilitatea dezvoltării unor infrastructuri hidrotehnice complexe. Totodată, amenajarea complexă a râului Prut poate constitui elementul central al **primei axe navigabile europene extracarpatică** între Marea Baltică și Marea Neagră, pe traseul Vistula - San - Nistru - Prut - Dunăre, care să lege Portul Gdańsk (circa 80 mil. to./an) de Portul Galați (circa 1,5 mil.to./an) și de Portul Constanța (circa 70 mil. to./an).

Cei aproximativ 2.000 km ai acestei axe navigabile **ar reduce cu aproximativ 50% traseul actual** dintre Canalul Suez și Gdańsk prin Strâmtoarea Gibraltar.

Amenajarea complexă a râului Prut **integrează într-un singur proiect** navigația interioară, producerea de energie regenerabilă, administrarea resurselor de apă, modernizarea agriculturii, Blue Economy și protecția biodiversității. Totodată, proiectul ar extinde rețeaua europeană de căi navigabile interioare cu încă aproximativ **500 km**, reprezentând una dintre cele mai importante creșteri a rețelei fluviale europene din ultimele decenii.

Proiectul poate contribui la **recuperarea decalajelor istorice** de dezvoltare și la transformarea frontierei estice a Uniunii Europene dintr-o zonă periferică într-un nou spațiu de cooperare europeană. În această viziune, Prutul poate deveni noua axă strategică de consolidare a frontierei estice a UE și un prim sector al coridorului european navigabil Gdansk-Galați-Constanța.

Capitolul 1

Evoluția conceptului de amenajare complexă a râului Prut

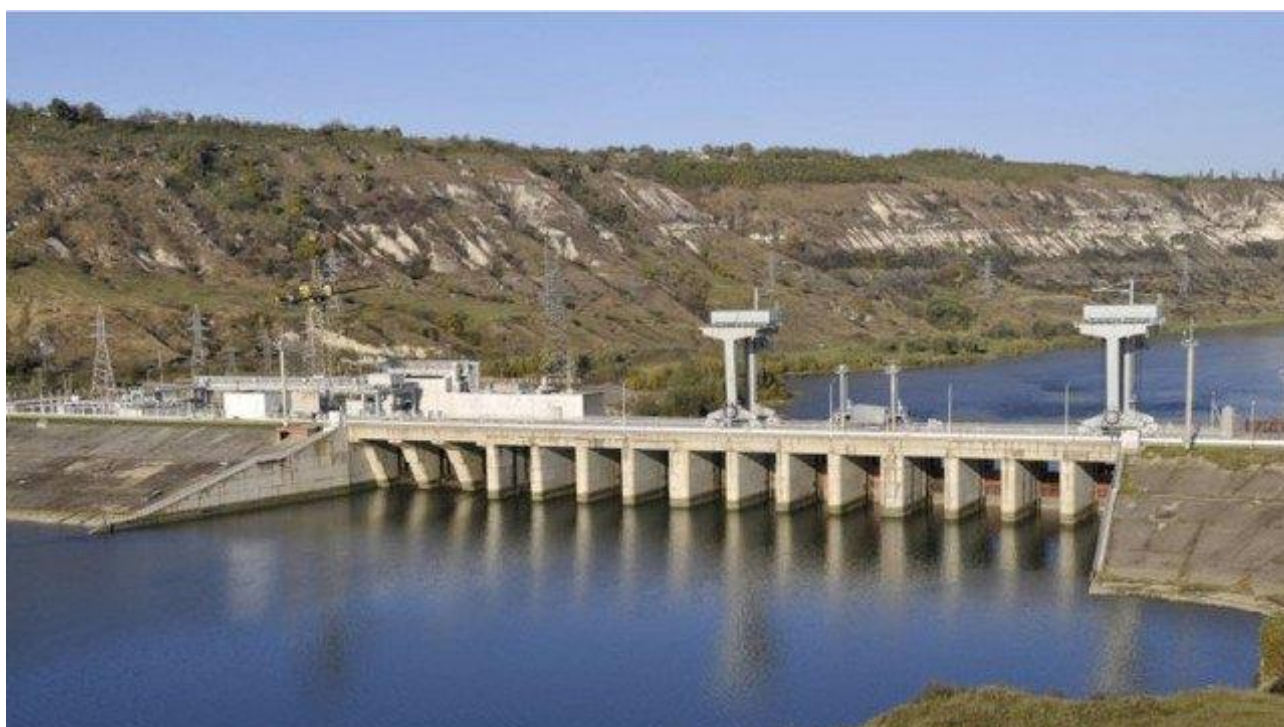
Proiectul de amenajare complexă a râului Prut nu pornește de la zero. El valorifică o viziune tehnică și strategică dezvoltată timp de peste un secol și o **adaptează noilor realități geopolitice și priorităților actuale ale Uniunii Europene** privind conectivitatea, mobilitatea durabilă, decarbonizarea, Blue Economy, securitatea și siguranța militară.

Primul reper istoric relevant și documentat al ideii de Prut navigabil îl constituie inițiativa președintelui **Camerei de Comerț și Industrie Galați**, ing. Ion Popovici, care între anii 1922-1924 a conceput proiectul unei căi navigabile Gdansk-Galați care să lege Marea Baltică de Marea Neagră pe traseul fluvial Vistula-San-Nistru-Prut-Dunăre. Proiectul a fost înaintat oficial Legației Poloniei la București, la data de 30 dec. 1924. În proiectul elaborat atunci, era explicit prezentată amenajarea la Iași a unui port navigabil legat de Prut printr-un canal de cca. 15 km. de amenajări hidrotehnice pe afluenții Bahlui și Jijia.

Ideea a fost ulterior preluată și tratată în literatura tehnică româno-poloneză, culminând cu o variantă inginerască de proiect, elaborată cu date tehnice concrete, de către un **eminent hidrotehnician polonez, prof. Maksymilian Matakiewicz**, rectorul al Institutului Politehnic din Lvov.

Prutul a început să fie efectiv utilizat, în perioada interbelică, pentru transportul fluvial al mărfurilor, volumul anual al traficului fiind estimat la aproximativ 200.000 tone. Rezultă că și în perioada interbelică, la fel ca în viziunea contemporană, Prutul era identificat de către mediul de afaceri românesc drept **veriga sudică a unui mare coridor european de transport**, extracarpatic, între Marea Baltică și Marea Neagră.

Astfel, amenajarea Prutului nu reprezintă o idee utopică, fără istoric și fără argumente, ci readucerea într-un context european actual, tehnologic și geopolitic fundamental schimbat, a unei **viziuni de conectivitate continentală**, formulată și studiată încă din prima jumătate a secolului XX, rămasă în memoria profesională și instituțională a specialiștilor.



O primă materializare a amenajării hidrotehnice moderne o constituie execuția acumulării de la **Stâncă-Costești** (România - Republica Moldova), inaugurată în anul 1978. Timp de aproape cinci decenii, această amenajare a demonstrat că protecția mediului, administrarea comună a resurselor de apă și dezvoltarea unor infrastructuri complexe pe râul Prut sunt **nu doar posibile, ci și eficiente**.

Baraj Stâncă-Costești
Lungime: 3 km

Lac de acumulare
Capacitate: 1,4 mld. mc
Lungime: 70 km

Hidrocentrală
Putere instalată: 30 MW

La aproape 100 de ani de la proiectul inițial, recuperând memoria istorică a acestuia de la ing. Petre Klain, participant la execuția amenajării Stânca-Costești, unul dintre cei mai renumiți specialiști români în domeniul construcțiilor hidrotehnice, **Camera de Comerț și Industrie Iași** și-a asumat rolul de vector al promovării proiectului și repunerii acestuia pe agenda publică și instituțională.

În acest sens, Președintele Camerei de Comerț și Industrie Iași, împreună cu regretatul inginer George Tofan, au elaborat **Memorandumul „Amenajarea Hidrotehnică și pentru Navigație a Râului Prut”** - primul demers organizat de readucere a proiectului în atenția factorilor de decizie și a opiniei publice, după 2020.

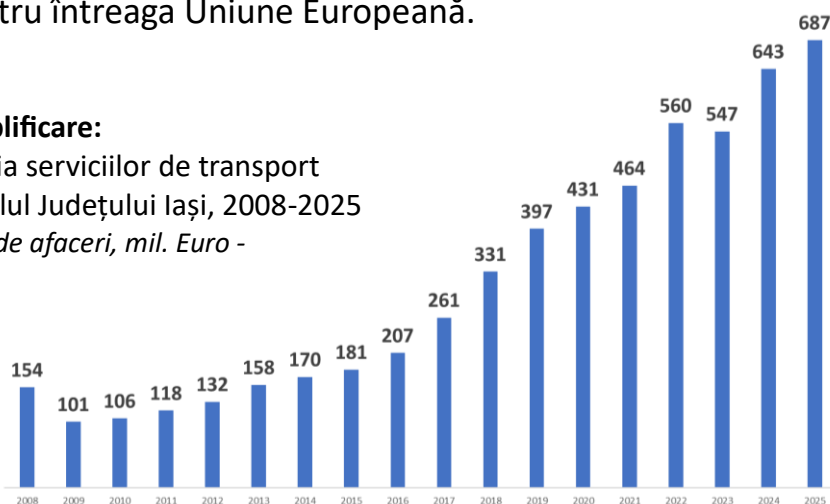
Memorandumul a fost înaintat oficial către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii la data de 30 martie 2021, fiind urmat de discuții aplicative cu Secretarul de Stat de resort și Consilierul acestuia din cadrul Ministerului, precum și reprezentanți ai altor instituții guvernamentale specializate. Rezultatul acestui demers a fost includerea unui studiu de fezabilitate a râului Prut în **Programul de Investiții pentru Dezvoltarea Infrastructurii de Transport 2021-2030**, cu o alocare de 8,4 mil. euro, ca un sector de bază al unei viitoare axe navigabile Gdansk-Galați-Constanța.

Un alt moment important în evoluția conceptului l-a reprezentat participarea delegației conduse de Președintele Consiliului Județean Iași la **Forumul Economic de la Karpacz, Polonia**, în septembrie 2025, facilitată de Eastern Marketing Insights. În cadrul Forumului, au fost prezentate detalii ale Proiectului, iar reacțiile primite au confirmat interesul pentru crearea unei noi axe de conectivitate între Marea Baltică și Marea Neagră și au demonstrat că această viziune are relevanță nu doar pentru România și Republica Moldova, ci și pentru Polonia și Ucraina.

Așadar, prezentul Memorandum continuă **o viziune europeană construită în timp, fundamentată** prin studii, **validată** prin execuția amenajării hidrotehnice Stânca-Costești și **adaptată** astăzi noilor priorități ale Uniunii Europene, generând beneficii nu doar pentru România și Republica Moldova, ci și pentru Ucraina, Polonia și, în ansamblu, pentru întreaga Uniune Europeană.

Exemplificare:

Evoluția serviciilor de transport
la nivelul Județului Iași, 2008-2025
- Cifra de afaceri, mil. Euro -



Pag. 7 din 16

Capitolul 2

O nouă paradigmă pentru dezvoltarea frontierei estice a Uniunii Europene

Uniunea Europeană traversează una dintre cele mai profunde transformări din ultimele decenii. Schimbările geopolitice generate de războiul din Ucraina, accelerarea extinderii Uniunii Europene către est, **necesitatea consolidării securității și competitivității economice**, precum și obiectivele Pactului Verde European impun execuția unor noi proiecte strategice de infrastructură.

În acest context, transportul pe căi navigabile interioare dobândește o importanță tot mai mare. Strategiile europene prevăd creșterea cu 25% până în 2030 și **cu 50% până în 2050** a transportului de mărfuri pe căile navigabile interioare, ca parte a obiectivelor privind decarbonizarea, circulația mărfurilor și reducerea congestionării transportului rutier.

Războiul din Ucraina a demonstrat **vulnerabilitatea lanțurilor logistice europene** și importanța existenței unor coridoare alternative de transport. Blocarea temporară a porturilor ucrainene de la Marea Neagră și creșterea rolului Dunării și al Portului Constanța au evidențiat **necesitatea extinderii și diversificării infrastructurii de transport** din estul Europei și a dezvoltării unor noi axe de conectivitate între Marea Baltică și Marea Neagră.

În același timp, perspectiva integrării europene a Republicii Moldova și a Ucrainei schimbă fundamental poziția strategică a frontierei estice a Uniunii Europene. Infrastructurile construite astăzi nu vor deservi doar statele membre actuale, ci și **viitoarea configurație teritorială și economică a UE**, contribuind la consolidarea coeziunii, rezilienței și securității europene.

Uniunea Europeană dispune astăzi de o **expertiză remarcabilă** în proiectarea și execuția proiectelor complexe de infrastructură. Experiența acumulată în ultimele decenii, tehnologiile moderne, utilajele performante și capacitatea companiilor europene de proiectare și execuție creează condiții fără precedent pentru realizarea unor **investiții strategice de amploare**, inclusiv a unui proiect cu multiple provocări complexe precum amenajarea râului Prut.

Aceste evoluții coincid cu necesitatea reducerii decalajelor economico-sociale dintre vestul și estul Uniunii Europene. Regiunile situate de-a lungul Prutului continuă să fie afectate de un **deficit istoric de infrastructură, deși dispun de importante resurse** naturale, agricole, umane și economice insuficient valorificate.

Tocmai această combinație explică necesitatea unor investiții strategice capabile să transforme potențialul existent într-un motor de dezvoltare durabilă și competitivitate.

Amenajarea complexă a râului Prut nu reprezintă doar un proiect de infrastructură. Ea exprimă **o nouă paradigmă europeană**, în care infrastructura, resursele naturale, protecția mediului, economia, securitatea și cooperarea sunt integrate într-o viziune comună. Din această perspectivă, proiectul se înscrie în categoria noii generații de investiții strategice europene, concepute pentru provocările și oportunitățile secolului XXI.

Pentru prima dată în ultimele decenii, **contextul** geopolitic, economic și instituțional al Europei **converge în favoarea unui asemenea proiect**. Războiul din Ucraina, extinderea Uniunii Europene, obiectivele Green Deal, transformă amenajarea complexă a râului Prut dintr-o oportunitate regională într-o investiție strategică europeană.

Capitolul 3

Prutul - o oportunitate strategică pentru Europa

Puține râuri din Europa reunesc simultan avantaje geografice, hidrotehnice, economice și geopolitice comparabile cu cele ale râului Prut. Tocmai această combinație îi conferă potențialul de a deveni unul dintre cele mai importante proiecte europene de infrastructură albastră și un nou coridor de conectivitate între Marea Baltică și Marea Neagră.

Oportunitatea acestui Proiect rezidă în faptul că în proximitatea Prutului se află centre urbane și economice importante precum Cernăuți, Botoșani, Iași, Ungheni, Chișinău, Leova, Cahul, Giurgiulești, Galați și Brăila, care, interconectate printr-o cale navigabilă, ar consolida **unul dintre cele mai importante culoare de progres din estul Uniunii Europene**.

Cu o lungime de 953 km, Prutul este al doilea afluent al Dunării și formează, pe aproximativ 681 km, cea mai lungă frontieră fluvială externă a Uniunii Europene. Bazinul său hidrografic, cu o suprafață de aproximativ 27.500 km², este împărțit între Ucraina, România și Republica Moldova și deservește o macroregiune de aproximativ 11 mil. locuitori, cu un important potențial economic, agricol și logistic.

Principalul avantaj strategic al Prutului îl reprezintă **conectarea sa naturală la Dunăre**. Spre deosebire de alte râuri din regiune, Prutul nu necesită realizarea unor canale artificiale pentru a accesa rețeaua europeană de navigație interioară. Prin vărsarea sa în Dunăre, acesta este conectat direct la porturile dunărene, Delta Dunării, Canalul Dunăre-Marea Neagră și Portul Constanța, principalul nod maritim al Uniunii Europene la Marea Neagră.

Această poziție geografică poate căpăta o importanță și mai mare **în perspectiva trasării unui nou coridor european** pe axa Vistula - San - Nistru - Prut - Dunăre, care ar conecta **Marea Baltică și Marea Neagră**, integrând direct bazinul baltic în rețeaua europeană de căi navigabile interioare.

Un argument important în favoarea proiectului îl reprezintă existența amenajării hidrotehnice Stânca-Costești, aflată în exploatare de aproape 50 de ani. Experiența acumulată demonstrează că administrarea comună a resurselor de apă, producerea energiei regenerabile și exploatarea unei infrastructuri hidrotehnice complexe pe râul Prut sunt **pe deplin realizabile**, în deplină **compatibilitate** cu protecția mediului, conservarea biodiversității și principiile dezvoltării economice prietenoase cu natura, reprezentând și un enorm avantaj din punct de vedere al costurilor proiectului integral.

Prin poziția sa geografică, conectarea directă la Dunăre și la **rețeaua europeană de navigație interioară**, existența amenajării hidrotehnice Stânca-Costești și potențialul de integrare într-un viitor coridor între Marea Baltică și Marea Neagră, râul Prut dispune de avantaje pe care puține râuri din Europa le reunesec în aceeași măsură.

Proiectul poate contribui la **recuperarea decalajelor economice și sociale** dintr-o

regiune geografică ce însumează **peste 11 milioane de locuitori** din România, Republica Moldova și Ucraina, consolidând coeziunea, competitivitatea și reziliența la frontiera estică a Uniunii Europene.

Aceste atuuri justifică analizarea amenajării complexe a râului Prut ca proiect strategic de interes european.

Regiune / Țară	Populație estimată	Produs Intern Brut (mil. EUR)
Cernăuți (UA)	885.000	2.300
Odesa (UA)	2.330.000	7.200
Regiunea Nord-Est (RO)	3.100.000	28.500
Regiunea Sud-Est (RO)	2.300.000	29.200
Republica Moldova	2.420.000	16.200
Total	11.035.000	83.400

Capitolul 4

Beneficiile Proiectului

Amenajarea complexă a râului Prut reprezintă o investiție strategică ale cărei efecte depășesc cu mult obiectivele unei lucrări hidrotehnice clasice. Prin caracterul său integrat, **proiectul răspunde simultan obiectivelor europene** privind mobilitatea durabilă, sustenabilitatea, securitatea energetică și alimentară, gestionarea resurselor de apă, adaptarea la schimbările climatice și dezvoltarea regională echilibrată.

Regiunile aflate în aria sa de influență directă concentrează peste 11 mil. locuitori și generează un produs intern brut cumulat estimat la peste 83 mld. euro. Regiunea Nord-Est și Regiunea Sud-Est ale României, Republica Moldova, precum și Regiunile Cernăuți și Odesa ale Ucrainei, formează împreună **unul dintre cele mai importante spații transfrontaliere din estul Europei**, al cărui potențial economic este încă limitat de deficitul istoric de infrastructură majoră.

Primul beneficiu major îl reprezintă crearea unui nou coridor de transport fluvial conectat direct la Dunăre și, implicit, la **rețeaua europeană de căi navigabile interioare**. Acesta poate stimula infrastructura portuară și logistică, reduce costurile de transport și crește **competitivitatea** economiei regionale.

Un al doilea beneficiu îl reprezintă administrarea modernă a resurselor de apă. Amenajarea complexă a râului Prut poate susține amenajarea sistemelor de irigații, reducerea efectelor secetei, alimentarea cu apă a populației și economiei și adaptarea la schimbările climatice, **consolidând astfel securitatea resurselor de apă și securitatea alimentară**.

Agricultura este, de asemenea, unul dintre principalii beneficiari ai proiectului. **Valorificarea eficientă a resurselor de apă** poate stabiliza producția agricolă, crește productivitatea și competitivitatea sectorului agroalimentar și reduce vulnerabilitatea regiunii în fața fenomenelor climatice extreme.

Proiectul contribuie, în același timp, la creșterea producției de energie regenerabilă și la consolidarea securității energetice. Amenajările hidroenergetice pot completa producția din surse regenerabile și **pot crește reziliența sistemului energetic** în contextul tranziției energetice europene.

Amenajarea complexă a râului Prut poate susține **Blue Economy** prin valorificarea durabilă a resurselor acvatice, dezvoltarea pisciculturii și acvaculturii, extinderea activităților turistice și recreative, precum și protejarea ariilor naturale și a biodiversității.

Proiectul consolidează, totodată, cooperarea dintre România, Republica Moldova și Ucraina. Extinderea unor infrastructuri comune și administrarea coordonată a resurselor de apă pot sprijini **integrarea europeană a Republicii Moldova și Ucrainei** și pot contribui la creșterea rezilienței, securității și coeziunii teritoriale la frontiera estică a Uniunii Europene.

- Cale navigabilă pe cca. 500 km.
- Irigații pe cca. 500.000 ha.
- Posibilitatea alimentării cu apă a cca. 3.000.000 locuitori.
- Amenajări piscicole pe cca. 10.000 ha.
- Combaterea inundațiilor pe cca. 120.000 ha.
- Desecări pe o suprafață de peste 12.000 ha.
- Amenajări pentru protecția biosferei.
- Decarbonizarea și reducerea efectelor negative ale transportului de mărfuri asupra mediului.
- Cost redus de operare, de exploatare și de întreținere al transportului pe apă.
- Transportul unui volum mult mai mare de mărfuri într-un mod mai eficient, ceea ce ar contribui semnificativ la reducerea traficului rutier și descongestionarea drumurilor.
- Reducerea numărului de accidente rutiere.
- Beneficii economice și sociale prin evitarea pagubelor produse de inundații.

- Managementul rezervelor de apă.
- Activități de turism și agrement.
- Dezvoltarea spiritului antreprenorial și de noi afaceri în domeniile: agro-alimentar, industrial, piscicol, transporturi, HoReCa etc.
- Crearea de noi locuri de muncă, creșterea nivelului de trai.
- Posibilitatea înființării unui nou Coridor European de la Marea Baltică la Marea Neagră, respectiv Calea navigabilă Gdansk - Galați, iar de la Galați, fie pe Dunărea maritimă până la Sulina, fie pe canalul Dunăre - Marea Neagră, se poate face legătura cu Portul Constanța. Astfel, un traseu maritim de cca. 8.000 km, ocolind toată Europa, ar putea fi scurtat cu aprox. 50%, pe ruta Vistula - San - Nistru - Prut - Dunăre.
- Rol integrat geostrategic și de mobilitate militară.

Puține investiții publice au capacitatea de a genera simultan beneficiile economice, logistice, energetice, agricole, de mediu și geopolitice enumerate mai sus. Prin amploarea efectelor sale, proiectul are potențialul de a deveni unul dintre cele mai importante programe de dezvoltare regională și de coeziune teritorială de la **frontiera estică a Uniunii Europene**, contribuind la consolidarea conceptului East Gate la nivelul UE.



Capitolul 5

O investiție pentru Europa secolului XXI

Uniunea Europeană traversează o perioadă în care schimbările geopolitice, extinderea către est, reconstrucția și integrarea Ucrainei, integrarea Republicii Moldova și accelerarea tranziției către o economie cu emisii reduse de carbon impun o nouă viziune asupra infrastructurii europene. Dacă în ultimele decenii investițiile s-au concentrat în principal asupra modernizării infrastructurilor existente, noul **context strategic impune dezvoltarea unor proiecte complet noi**, capabile să creeze axe suplimentare de conectivitate și să reducă disparitățile economice și sociale dintre regiunile Uniunii Europene.

Valea Prutului se află într-una dintre cele mai defavorizate macroregiuni ale Uniunii Europene și ale vecinătății sale estice, caracterizată printr-un deficit istoric de infrastructură majoră. Lipsa autostrăzilor, a unor căi ferate modernizate, a platformelor logistice și a infrastructurilor energetice comparabile cu cele din Europa Occidentală a limitat dezvoltarea economică a acestei regiuni timp de decenii.

Această situație începe însă să se schimbe. Finalizarea Autostrăzii A7, principalul coridor rutier nord-sud al României, și a Autostrăzii A8, ce va lega Transilvania de Iași și Republica Moldova, împreună cu modernizarea magistrelor feroviare, **vor transforma estul României într-un spațiu cu un grad ridicat de conectivitate europeană**. În acest nou context, zona Municipiului Pașcani, Județul Iași, unde se intersectează autostrăzile TEN-T A7 și A8, precum și principalele magistrale feroviare, are potențialul de a deveni unul dintre cele mai importante noduri logistice din estul României și al Uniunii Europene.

Amenajarea unui **terminal intermodal** și a unui **port uscat** ar permite redistribuirea fluxurilor de mărfuri către România, Republica Moldova și Ucraina, contribuind la apariția unui nou pol logistic regional.

În aceeași perspectivă, Municipiul Iași, principalul centru economic, universitar și de cercetare din estul României - cu peste 60.000 de studenți - și al 3-lea oraș al României ca populație, poate deveni un veritabil nod multimodal. Conectarea sa, printr-o amenajare navigabilă realizabilă pe valea afluenților Bahlui și Jijia, **ar integra transportul rutier, feroviar, aerian și fluvial**, conferindu-i **o poziție strategică fără precedent în această parte a Europei**.

Necesitatea unei asemenea infrastructuri este susținută și de evoluția actuală a fluxurilor de transport dintre Galați (port fluvial și maritim, cel mai important centru siderurgic al României), Iași, Republica Moldova și Ucraina. Transferarea unei părți importante a acestor fluxuri către transportul fluvial **ar reduce costurile** logistice, consumul energetic, emisiile de carbon și presiunea asupra infrastructurii rutiere, **completând în mod eficient investițiile** deja realizate în transportul rutier și feroviar.

Acest coridor permite în mod practic conectarea directă prin sistemul fluvial european a **10 țări din cele 12 membre ale Inițiativei celor Trei Mări**, la care se adaugă Ucraina și Republica Moldova.

În același timp, **Inițiativa Carpatică**, promovată de Ucraina, deschide perspectiva unei noi arhitecturi de cooperare în Europa Centrală și de Est. În acest context, amenajarea complexă a râului Prut poate reprezenta componenta fluvială a acestei arhitecturi regionale, completând infrastructurile rutiere și feroviare și facilitând **conectarea spațiului carpatic cu Dunărea**, Marea Neagră și rețeaua europeană de navigație interioară.

Port	Trafic anual estimat
Gdansk (PL)	80 mil. to.
Galați (RO)	1,5 mil. to.
Constanța (RO)	70 mil. to.

Pentru mărfurile provenite din Oceanul Indian și din zona Canalului Suez, Portul Constanța reprezintă poarta naturală de intrare în Uniunea Europeană la Marea Neagră. Continuarea transportului prin Dunăre, Prut, Nistru, San și Vistula către Gdańsk **poate reduce cu aprox. 50% distanța față de ruta maritimă tradițională** prin Strâmtoarea Gibraltar, cu efecte directe asupra timpilor de transport, costurilor logistice, consumului de combustibil și emisiilor de carbon.

Prin realizarea acestui coridor, Uniunea Europeană ar putea beneficia, într-o primă etapă, de aproximativ **500 km** de cale navigabilă interioară nouă, reprezentând **una dintre cele mai importante extinderi ale rețelei europene de navigație interioară** din ultimele decenii și o contribuție concretă la atingerea obiectivelor europene privind sustenabilitatea și decarbonizarea transporturilor. De asemenea, Proiectul poate transforma frontiera estică a Uniunii Europene dintr-o zonă periferică într-un nou spațiu al conectivității, competitivității, cooperării și dezvoltării durabile, **cu rol integrat geostrategic și de mobilitate militară**.

Amenajarea complexă a râului Prut nu propune doar valorificarea unui râu. Ea propune **valorificarea unei oportunități istorice pentru Europa**. Prin integrarea navigației interioare cu marile coridoare rutiere, feroviare și logistice, proiectul poate transforma frontiera estică a Uniunii Europene într-un nou pol de creștere economică și cooperare regională. În această viziune, Autostrada Albastră a Uniunii Europene devine mai mult decât un concept de infrastructură: devine **un proiect european al secolului XXI, realizabil etapizat și sustenabil financiar, conceput pentru prosperitatea generațiilor viitoare**.

