

Un deceniu de proiecte și strategii ratate în România durabilă

18 august 2021



Lansate cu mare pompă și așteptate cu mare interes de cei cărora le erau destinate, multe dintre proiectele guvernamentale din ultimii ani s-au transformat în eșecuri răsunătoare, unele plătite chiar foarte scump. Fie că au fost prost gândite sau prost aplicate, multe din aceste proiecte

au avut o puternică tentă electorală. Unul din marile eșecuri ale tuturor guvernelor, cel puțin din ultimii 10 de ani, a fost parteneriatul public privat. Văzut ca un salvator al marilor proiecte de infrastructură, acest parteneriat nu a funcționat niciodată la noi. Eșecurile programelor de restructurare ale unor companii de interes major sau ale unor strategii naționale este un alt punct comun al tuturor partidelor care s-au perindat pe la guvernare.

Parteneriatul public-privat (PPP) a fost o temă abordată mereu de programele de guvernare ale partidelor în ultimul deceniu, dar realitatea a demonstrat că acesta nu a funcționat niciodată. În 2010, Guvernul Boc dădea publicității prima listă cu marile proiecte care urmau să se realizeze în PPP. Ea includea construcția a șase spitale de urgență, autostrăzi (Comarnic-Brașov, Sibiu – Pitești, Târgu Mureș - Iași - Ungheni), construcția Unităților 3 și 4 de la Centrala Nucleară de la Cernavodă, realizarea marii hidrocentrale Tarnița-Lăpușești, amenajarea Canalului Siret-Bărăgan, finalizarea Canalului Dunăre – București etc. Aceste proiecte veneau în completarea investițiilor de la bugetul de stat sau a investițiilor din fonduri europene.

10 ani, niciun proiect

La peste 10 ani de la lansarea acelei liste, niciunul din proiectele înscrise nu era finalizat, cele mai multe nefiind nici măcar începute. Ideea construirii autostrăzii Comarnic-Brașov a fost reluată și de Guvernul Ponta, dar finalul a fost același: un eșec din cauza costurilor prea mari. Nici Guvernul Dăncilă nu a evitat tema PPP, el lansând pe piață o listă cu 21 de astfel de proiecte. De fapt, cele mai multe erau aceleași proiecte lansate la apă de Guvernul Boc. Potrivit unei analize realizate de compania Deloitte, cauzele care au dus la blocarea proiectelor în PPP sunt birocrăția și reglementarea excesivă, care fac ca acestea să devină prea riscante și prea complicate pentru investitorii privați. Pe de altă parte, o cauză este și percepția autorităților publice că implicarea lor poate să fie minimă atât în investiții, cât și în susținerea financiară ulterioară a proiectului. Nici corupția care sperie investitorii nu este de neglijat, mai atrăgea atenția analiza citată

Legislația PPP, modificări în cascadă

Legea parteneriatului public-privat a fost adoptată în 2010 (Legea nr. 178/2010), iar la mai puțin de un an, ea suferea prima modificare (Ordonanța de Urgență nr. 39/2011). După câțiva ani de liniște legislativă, timp în care însă nu s-a mișcat niciun proiect, apărea Legea nr. 233/2016 privind parteneriatul public-privat, dar care nu s-a aplicat niciodată, pentru că nu au fost emise și normele de aplicare. Ulterior, în 2017 a apărut Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 104, prin care legea din 2016 suferea mari modificări. Anul 2018 venea cu un nou act normativ prin care a fost abrogată Legea 233/2016 și a fost instituit un nou cadru legal pentru promovarea și derularea parteneriatelor publice-private.

CFR Marfă, o privatizare cât un faliment

Comisia Europeană a anunțat anul trecut, în februarie, că operatorul de transport feroviar de marfă CFR Marfă a primit un ajutor de stat incompatibil, în valoare de cel puțin 570 de milioane euro din partea României, prin anularea unor datorii istorice. În consecință, Comisia a cerut României să recupereze de la companie ajutorul ilegal și dobânzile aferente. Ștergerea datoriilor era decisă de Guvernul Ponta în 2013, pentru a pregăti compania de privatizare.

Numai că privatizarea a fost un eșec, iar acum a venit nota de plată de la Bruxelles. În 2016 Comisia Europeană avertizează Guvernul Cioloș să găsească o soluție la această problemă, dar el nu face nimic, astfel că datoriile companiei au continuat să se acumuleze. În programul de guvernare al Cabinetului Cîțu figurează salvarea companiei prin reorganizare, dar printr-o scrisoare transmisă Comisiei Europene în cursul lunii mai propunea desființarea ei, activele sale urmând să fie transferate pe numele societății

Rofersped. Principalii creditori ai Societății Naționale de Transport Feroviar de Marfă sunt statul român, pentru ajutorul primit la momentul încercării eșuate de privatizare de acum aproape opt ani pentru suma de 570 milioane de euro, și CFR SA, cu o creanță asupra CFR Marfă SA de peste un miliard de lei, care se acumulează în continuare.

Banca de Dezvoltare, un proiect plimbat de toate guvernele

Ideea înființării unei Bănci Naționale de Dezvoltare a apărut încă din 2015, de pe vremea Guvernului Ponta, iar ulterior a fost reluată în programele tuturor guvernelor PSD ajunse la Palatul Victoria după alegerile din 2016. Proiectul a apărut și pe agenda Guvernului Orban, iar acum el figurează și în programul de guvernare al cabinetului condus de Florin Cîțu. Mai nou, proiectul înființării unei astfel de bănci, care funcționează de mai multă vreme în alte țări din UE, a ajuns și în Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR), deși acesta nu are nicio legătură cu subiectul. Aici se scrie că banca ar urma să devină operațională în a doua parte a anului 2024. Între timp, la Senat a fost adoptat, în luna martie a anului trecut, un proiect privind înființarea „băncilor de dezvoltare și investiții”, inițiat de fostul ministru PSD al Finanțelor, Eugen Teodorovici, el aflându-se acum pe agenda Camerei Deputaților, care este și for decizional. Adoptarea proiectului la Senat s-a făcut în ciuda opoziției fostului guvern condus de Ludovic Orban, care a anunțat că nu-l sprijină.

Programul Rabla, poluat de importurile SH

Unul din marile programe naționale este celebrul Program Rabla destinat reînnoirii parcului auto. Deși el s-a bucurat de un mare succes încă de la lansare, rezultatele sale sunt însă diminuate de importurile masive de mașini second hand. De peste zece ani niciun guvern nu a reușit să găsească o formulă acceptată de Comisia Europeană pentru limitarea acestor importuri. Românii au plătit taxă de prima înmatriculare, taxă de poluare, timbru de mediu, dar toate au fost anulate ulterior, pentru că nu erau corect fundamentate, încălcând legislația UE.

În primul trimestru, din totalul celor circa 7,4 milioane de mașini înmatriculate în România, aproape un sfert erau autoturisme clasificate după norma de poluare din categoria non-euro, euro 1 sau cel mult euro 2. O altă statistică sugestivă pentru dimensiunea importurilor de rable arată că ponderea autoturismelor noi în total autoturisme înmatriculate a scăzut în ultimii doi ani de la aproape un sfert la doar 17%. În primele șase luni ale anului 2021 în România au fost înmatriculate circa 47.000 de autoturisme noi, mai puține cu 4.0% față de aceeași perioadă a anului anterior și cu o treime mai puține față de anul 2019. În același timp însă, au intrat în țară aproape 200.000 de

autoturisme second hand, cu 10% mai multe față de anul anterior, dar cu 8,3% mai puține față de anul 2019, potrivit datelor companiei de consultanță DataReport.ro.

Agricultura, eterna bătălie pierdută

Avem printre cele mai mari suprafețe agricole din UE și cele mai bune soluri, dar asta nu prea ne ajută. Importăm de la un an la altul tot mai multe produse alimentare, în timp ce noi trimitem la export, după modelul unei țări din lumea a treia, materie primă. Corectarea acestei situații a fost promisiunea neonorată a tuturor guvernelor. După refacerea sistemului de irigații, eliminarea concurenței neloiale pe piață, sprijinirea producătorilor autohtoni prin construirea depozitelor pentru legume și fructe în vederea comercializării, în ultimii ani pe lista eșecurilor s-au înscris și programele naționale Tomata și Usturoiul românesc. Demarat în 2017, programul Tomata a înghițit în patru ani 200 de milioane de euro, iar efectul a fost contrar așteptărilor - importurile au crescut. Doi ani mai târziu, în februarie 2019, Guvernul Dăncilă lansa programul Usturoiul românesc pentru care s-au alocat două milioane de euro. Și Guvernul Orban a păstrat programul, alocând însă doar 1.579.080 de euro.

Deși au fost alocate importante resurse financiare în perioada 2019-2020 pentru susținerea lui, producția de usturoi a fost în 2019 de 27.700 tone, mult mai mică decât cea din 2016, care a fost dublă. Scăderea producției a venit și pe fondul reducerii suprafețelor cultivate cu usturoi, în ciuda subvențiilor generoase promise. Una din cauzele eșecului a constituit-o condițiile impuse care erau destul de greu de respectat. De exemplu, pentru a fi considerați eligibili, producătorii agricoli trebuie să dețină o suprafață cultivată cu usturoi de minimum 3.000 mp și să obțină o producție de cel puțin 3 kg usturoi/10 mp.

După eșecul programelor Tomata și Usturoiul românesc, care au fost oprite deja, acum Guvernul Cîțu își încearcă norocul cu programul „Legume în spații protejate”. Cât despre refacerea sistemului de irigații, aceasta va mai dura mult și bine după ce Comisia Europeană a refuzat să o finanțeze prin PNRR.

Evoluăm haotic, dar avem strategie de dezvoltare durabilă

Deși România este o țară cu o evoluție haotică, ea are totuși o strategie națională pentru dezvoltare durabilă - Orizonturi 2013-2020-2030. Apărută în 2008, strategia a fost revizuită în 2018, după ce prima variantă s-a dovedit un mare eșec. În noua formulă a fost evitată asumarea unor termene clare pentru atingerea obiectivelor, guvernării fiind conștienți probabil că nu le vor respecta. De exemplu, strategia din 2008 stabilea că până în anul 2013 performanțele sistemului medical se vor îmbunătăți, iar starea de sănătate a populației se va ameliora. Mai mult, până în 2020, vor fi atinși parametri apropiați de cei

ai sistemelor medicale din UE, iar în 2030, aceștia se vor alinia în totalitate. În loc să bifăm obiective pozitive, noi am bifat unele negative. De exemplu, în Raportul Starea Sănătății în Europa 2019 se scria că în România cheltuielile pentru sănătate au atins un minim istoric și sunt cele mai mici din UE, atât pe cap de locuitor, cât și ca procent din PIB. De asemenea, raportul mai arată că țara noastră avea cele mai mici cheltuieli cu prevenția și aveam cea mai mare rată a deceselor provocate de boli care puteau fi tratate. Am mai putea aminti aici că într-o viziune extrem de optimistă, strategia prevedea ca până în 2013 ponderea populației conectate la canalizare să crească la 69,1%, la 80% în 2015 și la 100% în 2018.

Realitatea din teren arată însă altfel. În 2020 gradul de conectare abia ajunsese la 55,8%. Să mai vorbim că până în 2013 se prevede promovarea unui sistem de transport care să faciliteze mișcarea în siguranță, rapidă și eficientă a persoanelor și mărfurilor, dar am ajuns pe primul loc în Europa în privința ratei mortalității prin accidente rutiere.

România policentrică, revelația uitată în sertar

În 2016, Ministerul Dezvoltării condus la acea dată de Dâncu lansa pe piața o nouă strategie de dezvoltare a României denumită „România policentrică 2035”. De exemplu, strategia recunoștea că stăm prost la capitolul infrastructură și, în consecință, stabilea demararea unor investiții grandioase. În domeniul infrastructurii feroviare: tren rapid pe ruta Oradea - Debrecen, Timișoara - Szeged, Baia Mare - Satu Mare și dublarea capacității podului Giurgiu - Ruse. Deocamdată niciunul din aceste proiecte nu a început, ele nefigurând nici măcar în programul de guvernare al actualului guvern.

Tot la capitolul megainvestiții mai trebuie amintite construirea unei autostrăzi între Moldova și Transilvania prin Carpații Orientali, care ar trebui construită în 11 ani (nu a început încă), două autostrăzi care să traverseze țara de la nord la sud și de la est la vest (tot în 11 ani, dar nu au început) sau finalizarea Canalului Dunăre - București (6 ani, proiectul este în continuare abandonat). Om cu viziune precum îl știm, domnul Dâncu cerea încă din 2016 ca România să nu neglijeze transportul alternativ, astfel că unul din obiectivele strategiei era construirea unei magistrale pentru biciclete pe malul Dunării până la Marea Neagră în termen de șase ani. Nici agricultura nu era uitată, aici prevăzându-se creșterea viabilității exploatațiilor și a competitivității agriculturii și investiții în cercetarea agronomică și zootehnică.

Sursa: <https://jurnalul.ro/special-jurnalul/>