

Memorandum pentru refacerea PNRR, pe masa Guvernului. ARF lipsește la apel

20 ianuarie 2021

Un Memorandum pentru refacerea PNRR, elaborat de Ministerul Investițiilor și Proiectelor Europene, se află pe agenda ședinței de Guvern de miercuri. La capitolul Transport sunt nominalizate CFR SA, Metrorex și CNAIR, dar nu și Autoritatea pentru Reformă Feroviară. Dacă documentul va rămâne în forma actuală, achiziția de rame electrice fie nu va mai fi inclusă pentru finanțare în Mecanismul European de Relansare și Reziliență, fie va rămâne la nivelul actual, de doar 39 de rame electrice.



România are un buget alocat estimat de 30,4 miliarde de euro destinat instrumentului de finanțare “Mecanismul de Redresare și Reziliență”, din care 13,7 miliarde de euro sunt structurați sub formă de granturi și 16,6 miliarde sub formă de împrumuturi.

Termenul până la care statele membre pot transmite oficial către Comisia Europeană Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR) este 30 aprilie 2021. Conform ultimelor informații din partea Comisiei Europene, aprobarea regulamentului este estimată pentru luna februarie 2021, iar termenul de transmitere a planului poate fi decalat.

”În cadrul PNRR, investițiile și reformele trebuie prezentate ca un pachet coerent, pornind de la Recomandările Specifice de Țară (RST) 2019-2020. De asemenea, trebuie luat în considerare faptul că este necesar ca investițiile și reformele aferente planului să contribuie în proporție de 37% la obiectivul de schimbări climatice și în proporție de 20% la obiectivul de digitalizare”, se arată în [proiectul de Memorandum](#) ce va fi discutat miercuri în Guvern, semnat de ministrul Cristian Ghinea.

Refacerea PNRR, solicitată de Cristian Ghinea: “Autostrăzi nu e verde, dar CFR-ul e verde”



Elaborarea acestui document s-a produs ca urmare a semnalelor de alarmă trase anterior de ministru privind faptul că actualul PNRR abundă de proiecte de autostrăzi, în defavoarea căii ferate, ceea ce nu este pe placul Comisiei Europene.

Întrebat în urmă cu zece zile dacă există șansa ca planurile României să fie acceptate la Bruxelles așa cum sunt ele formulate acum, Cristian Ghinea a răspuns negativ. ”În acest moment nu, pentru că nu respectă aceste... Comisia ar fi în imposibilitate tehnică să le accepte. O să se uite: la, din ce ați pus voi acolo, 37% este verde? Nu! Nu putem să acceptăm, pentru că e ilegal, e un regulament european care trebuie respectat”, a răspuns ministrul.

El a explicat că, spre exemplu, alocarea de bani din aceste fonduri pentru autostrăzi nu intră în fondurile pentru energie verde, în timp ce transportul pe calea ferată, da. “Autostrăzi nu e verde, dar CFR-ul e verde. (...) Nu poți să te bați pentru toate, trebuie să-ți alegi bătațiile. (...) Trebuie să fie mai multă tranziție verde”, a adăugat ministrul.

Se propune implicare maximă pentru refacerea PNRR, inclusiv din partea Administrației Prezidențiale



Pentru refacerea documentului ce va fi transmis la Bruxelles (actuala formă fiind adoptată de fostul Guvern, condus de Ludovic Orban, în campanie electorală), în proiectul de Memorandum se propune o implicare maximă a autorităților statului român.

”Astfel, pentru o abordare unitară și coordonare interinstituțională în elaborarea și negocierea informală cu Comisia Europeană, Ministerul Investițiilor și Proiectelor Europene propune implicarea Administrației Prezidențiale, a vice-premierului coordonator, a Secretariatului General al Guvernului, a Departamentului pentru Dezvoltare Durabilă din cadrul Guvernului, precum și a ministerelor de linie în domeniul cărora sunt prevăzute activități și proiecte în PNRR. De asemenea, se propune ca PNRR să fie actualizat până la finalul lunii februarie 2021 într-o formă coerentă, în conformitate cu prioritățile stabilite în cadrul Programului de Guvernare, asigurându-se în același timp

corelarea proiectelor ce ar urma să rezulte în baza PNRR cu țintele specifice cuprinse în recomandările de țară. În cadrul procesului de elaborare MIPE va organiza consultări cu reprezentanții sectorului privat, ai societății civile, cu sindicatele, precum și cu ceilalți parteneri de dialog”, se arată în document.

Etapele pentru refacerea PNRR, cu termene precise

Pentru finalizarea cât mai curând a listei de investiții și reforme pentru fiecare domeniu, este imperios necesar ca toate ministerele implicate să desemneze un coordonator la nivel politic, precum și un reprezentant la nivel tehnic.

Planul de acțiuni cuprins în Memorandum este următorul:

1. Nominalizarea echipelor la nivel tehnic și de coordonatori responsabili cu elaborarea componentelor aferente fiecărui minister. Termen de realizare:
20 ianuarie a.c.
2. Convocarea la sediul MIPE a echipelor tehnice în vederea prezentării modalității de lucru, a rolului echipelor și a stadiului procesului de elaborare. Perioada de implementare:
22 ianuarie – 23 februarie,
3. Transmiterea propunerilor aferente fiecărui minister. Termen de realizare:
24 februarie.
4. Organizarea unei serii de întâlniri cu partenerii de dialog pentru colectarea și analizarea recomandărilor și propunerilor acestora. Termen de realizare:
4 martie.
5. Actualizarea PNRR. Termen de realizare: 5 martie.

CFR SA și Metrorex – da, ARF – nu



În continuare, în textul documentului este inserat un tabel cu "Principalele domenii de intervenție și responsabili".

La domeniul Transport, figurează ca instituții responsabile Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și Ministerul Dezvoltării. Ca "alte instituții implicate", sunt nominalizate CN CFR SA, CNAIR și Metrorex. După cum se poate observa, lipsește Autoritatea pentru Reformă Feroviară, condusă de Gigi Gavrilă, care ar trebui să cumpere material rulant pentru operatorii de transport de călători.

În actualul PNRR este cuprinsă și achiziția de automotoare, însă la un nivel redus, fapt care a stârnit recent nemulțumirea sindicaliştilor. "Suntem nemulțumiți pentru că în PNRR sunt trecute doar 39 de rame electrice noi a fi achiziționate pentru transportul feroviar de călători din România și nu am văzut alte proiecte pe fonduri europene deși există două Programe operaționale în care se pot achiziționa trenuri noi pentru transportul feroviar de călători din România", a declarat Rodrigo Maxim, președintele Federației Sindicatelor din Transporturile Feroviare din România. El a făcut referire la Programul Operațional Infrastructură Mare (care a expirat în 2020 cu o prelungire de 1-2 ani) și la POT (Programul Operațional Transporturi, care a început în 2021). Instituția condusă de Gigi Gavrilă are în derulare două licitații de până la 120 de unități, însă nu a încheiat niciuna.

Faptul că ARF nu este nominalizată în Memorandum-ul lui Cristian Ghinea poate să însemne două lucruri: fie rămân doar 39 de rame în PNRR, fie achiziția de material rulant nu va mai fi inclusă deloc în program.

Sursa: Club Feroviar