

PNRR: Eșecul din spatele unui succes cosmetizat – Opinii

3 mai 2021

Foto: Horia Banescu



Pe măsură ce se devoalează noi informații din Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR), se poate observa că acest plan este departe de a fi un proiect de țară.

Construit superficial (lipsa de corelare a reformelor cu investițiile, comasarea investițiilor în sectorul feroviar cu cele de la metrou, doar pentru a masca dezechilibrul investițional raportat la infrastructura rutieră), cu grave curențe structurale (fără o linie clară de demarcație față de programele operaționale), rupt de realități și de nevoile comunităților locale, pe componenta

investițiilor publice, PNRR, atât în versiunea inițială (decembrie 2020), cât și în versiunile 2.0 (martie 2021) și 2.1 (aprilie 2021), este departe de a genera acel avantaj competitiv de care România are atâta nevoie.

După modul în care este conceput, pe componenta investițiilor publice, PNRR este departe de a crea cadrul reducerii decalajelor de dezvoltare față de statele Uniunii Europene.

Deficiențele structurale sunt evidențiate de modul triumfalist, în care este prezentat succesul acordului primit de la Comisia Europeană asupra componentei I.5 – Valul renovării – Fondul pentru reabilitarea verde și seismică.

Deși planul recunoaște că, din perspectiva atingerii obiectivelor de climă și energie, conform strategiei UE „Valul Renovării”, clădirile sunt responsabile pentru aproximativ 40% din consumul total de energie al UE și respectiv pentru 36% din gazele sale cu efect de seră, măsurile propuse, deși necesare nu aduc îmbunătățiri semnificative.

Eșecul major al PNRR 2.0 și 2.1, lipsa de realism și reforme este evidențiată de faptul că nu există nicio corelare (nici măcar la nivelul propunerilor de priorizare) între îmbunătățirea eficienței energetice a clădirilor și racordarea, în primul rând, la sistemele de încălzire bazate pe energie electrică și apoi la sistemele de centralizate de încălzire.

Practic, un program de relansare și reziliență realist și ancorat în obiectivele europene de reducere a gazelor cu efect de seră ar impune finanțarea cu prioritate a reabilitării termice a clădirilor publice și rezidențiale multifamiliale care renunță la sistemele clasice de încălzire (inclusiv debransare) și își convertesc sistemele de încălzire la cele bazate pe utilizarea energiei electrice.

DEZECHILIBRELE INVESTIȚIONALE ALE PNRR

Declarația ministrului Investițiilor și Proiectelor Europene, domnul Cristian Ghinea, de la emisiunea Actualitatea, difuzată de B1TV (27 aprilie 2021), potrivit căreia, prin PNRR au fost alocate două miliarde de euro pentru reabilitarea termică și seismică a clădirilor din București, evidențiază încă o carență fundamentală a planului propus de România.

Analizând componenta I5 – Valul renovării – Fondul pentru reabilitarea verde și seismică, din PNRR versiunea 2.1, constatăm că bugetul de negociere alocat este de 2,2 miliarde de euro.

În situația în care informațiile comunicate de ministrul Investițiilor și Proiectelor Europene sunt deja agreate cu Comisia Europeană, înseamnă că aproximativ 90% dintre investițiile pentru reabilitarea termică și seismică vor fi alocate Bucureștiului.

Fără a minimiza importanța Capitalei, ponderea populației și numărul de clădiri care necesită lucrări de reabilitare termică și consolidare, trebuie să recunoaștem că România are și alte localități care au nevoie de acest tip de investiții, iar sumele pe care vor trebui să le împartă devin ne semnificative.

În sectorul investițiilor publice, propuse prin PNRR 2.1, la nivelul Bucureștiului se constată două abordări:

- La nivelul investițiilor în infrastructura de transport, gestionată de Primăria Municipiului București (o parte împreună cu Ministerul Transporturilor).
- La nivelul investițiilor pentru reabilitarea termică a clădirilor, unde investițiile au fost gestionate, în principal de primăriile de sector.

În ceea ce privește infrastructura de transport a Capitalei, PNRR, atât versiunea 2.0 (martie 2021), cât și 2.1 (aprilie 2021), prezintă o situație atipică, nefiind prezentate explicit și detaliat investițiile în dezvoltarea rețelei de metrou (despre trenul metropolitan al Capitalei, discuțiile nu au sens, fiind exclus din PNRR).

Nu se prezintă ce magistrală va fi finanțată prin PNRR.

Surprinzător, deoarece restul investițiilor gestionate de Ministerul Transporturilor, cuprinse în Pilonul I – Tranziția verde, componenta I.4 – Transport feroviar și mobilitate urbană (pag. 74 din PNRR 2.1, componenta gestionată de minister și subordonatele sale)

și în Pilonul III – Creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii, componenta III.8 – Transport rutier și autostrăzi (pag. 103-104 din PNRR 2.1) sunt detaliate la nivel de proiect.

Având în vedere constrângerile impuse de Mecanismul de Redresare și Reziliență, de finalizare a investițiilor și reformelor aferente până la 31 august 2026, fără posibilitatea de fazare, există un risc sporit de pierdere a fondurilor alocate construcției de noi magistrale de metrou în București, atât timp cât nu se cunoaște exact proiectul care va fi finanțat.

În ceea ce privește investițiile pentru reabilitarea termică a clădirilor, din experiența fondurilor europene cu aceeași destinație, ele vor fi gestionate de primăriile de sector.

Și dacă vor fi gestionate responsabil, aceste investiții pot fi realizate și finalizate în termen, în timp ce acele investiții aferente activităților gestionate de municipalitate și Ministerul Transporturilor sunt incerte.

Indiferent de opinii, de apartenența politică și de animozități personale trebuie să conștientizăm că aceste fonduri alocate prin PNRR sunt pentru dezvoltarea și modernizarea României și că ele trebuie să producă efecte și după ce o persoană sau alta nu va mai ocupa o funcție.

Folosirea PNRR ca armă politică sau ca răzbunare împotriva unui adversar este cea mai scurtă cale spre eșec, de a dovedi că indiferent la câte fonduri are acces România ele pot fi risipite în dispute mărunte, fără nicio miză strategică.

Sursa: <https://www.contributors.ro/>