

# Comisia Europeană a primit Planul de Reziliență și Redresare, incluzând împrumutarea a 15 miliarde euro

1 iunie 2021

**Comisia Europeană a primit luni Planul oficial de Redresare și Reziliență din partea României. Planul prevede și împrumuturi luate de 15 miliarde de euro pe lșângă granturile primit de la Comisie.**



Acest plan stabilește reformele și proiectele de investiții publice pe care România intenționează să le implementeze cu sprijinul Facilității de Recuperare și Reziliență (RRF), potrivit unui comunicat de presă al Comisiei. RRF este instrumentul cheie în centrul NextGenerationEU, planul UE de a ieși

mai puternică din pandemia COVID-19. Acesta va furniza până la 672,5 miliarde EUR pentru a sprijini investițiile și reformele (în prețurile din 2018). Aceasta se împarte în subvenții în valoare totală de 312,5 miliarde EUR și 360 miliarde EUR în împrumuturi. FRR va juca un rol crucial în a ajuta Europa să iasă mai puternică din criză și să asigure tranzițiile ecologice și digitale. Prezentarea planului României urmează un dialog intens între Comisie și autoritățile române în ultimele luni.

## Încă 15 miliarde euro luați cu împrumut

Planul de recuperare și reziliență al României România a solicitat subvenții de 14,3 miliarde EUR și împrumuturi în valoare de 15 miliarde EUR în cadrul FERS. Trebuie spus că sunt țări precum Franța sau Germania care nu au apelat la componenta de creditare a Facilității de Redresare și Reziliență. Cele 15 miliarde de euro luate împrumut vor crește datoria publică la 57% din PIB, de la un nivel de 35% la începutul pandemiei. Escalada împrumuturilor face din ce în ce mai probabil un nou acord cu FMI, după cum au avertizat voci publice în aceste zile.

Potrivit CE, PNRR este structurat în jurul a șase piloni: tranziția verde, transformarea digitală, creșterea inteligentă, coeziunea socială și teritorială, sănătatea și reziliența și politicile pentru generația următoare.

Planul include măsuri privind transportul durabil, educația, asistența medicală, renovarea clădirilor și digitalizarea administrației publice. Proiectele din plan acoperă întreaga durată de viață a RRF până în 2026. Planul propune proiecte în toate cele șapte zone emblematice europene. Proiectele din plan acoperă întreaga durată de viață a RRF până în 2026.

Comisia va evalua acum planul României pe baza celor unsprezece criterii stabilite în regulament și va traduce conținutul acestora în acte obligatorii din punct de vedere juridic. Această evaluare va include în special o revizuire a faptului dacă planurile contribuie la abordarea eficientă a tuturor sau a unui subgrup semnificativ de provocări identificate în recomandările relevante specifice țării emise în contextul semestrului european.

De asemenea, Comisia va evalua dacă planul dedică cel puțin 37% din cheltuieli investițiilor și reformelor care susțin obiectivele climatice și 20% tranziției digitale. Consiliul va avea, de regulă, patru săptămâni pentru a adopta propunerea Comisiei pentru o decizie de punere în aplicare a Consiliului.

## **România, printre ultimele țări care trimit planul la Bruxelles**

Comisia a primit acum 22 de planuri de recuperare și reziliență din Belgia, Danemarca, Germania, Grecia, Spania, Franța, Croația, Italia, Irlanda, Cipru, Letonia, Lituania, Luxemburg, Ungaria, Austria, Polonia, Portugalia, România, Slovenia, Slovacia, Finlanda și Suedia. Va continua să coopereze intens cu restul statelor membre pentru a le ajuta să elaboreze planuri de înaltă calitate.

## **Proiecte feroviare „evaporate” din ultimul PNRR**

Multe proiecte feroviare au dispărut din ultima variantă a PNRR, trimisă la Comisia Europeană, după cum a relatat aici **Club Feroviar**.

Într-o lună, Planul Național de Redresare și Reziliență a suferit o transformare radicală. Astfel, sunt mai puțini bani pentru calea ferată în noul PNRR – varianta prezentată miercuri, 26 mai. Față de varianta din luna aprilie, nu se mai face nicio referire la achiziția de material rulant nou. De asemenea, au dispărut și unele tronsoane de infrastructură.

În luna aprilie, proiectele din sectorul feroviar pentru care urma să se ceară finanțare prin intermediul PNRR aveau un buget total de cinci miliarde de euro. Alte 4,5

miliarde de euro figurau la capitolul Transport rutier și autostrăzi. În total 9,5 miliarde de euro.

Acum, suma totală alocată transporturilor (atât rutier, cât și feroviar, deoarece nu mai este prevăzută defalcat) s-a “subțiat” la doar 7,2 miliarde de euro.

## Ce prevedea “vechiul” PNRR

Dar să vedem mai întâi ce prevedea varianta PNRR din luna aprilie. În primul rând, aveam componenta de **infrastructură**, unde se precizau următoarele:

Optimizarea managementului traficului feroviar pe rețeaua națională și investiții aferente lucrărilor de modernizare a sectoarelor selectate din rețeaua TEN-T, cum ar fi:

- Arad – Timișoara – Caransebeș;
- Cluj – Episcopia Bihor;
- Brașov – Aeroport Brașov;
- Timișoara – Aeroport Timișoara;
- Trenul metropolitan Cluj Napoca.
- Reînnoirea și electrificarea căii ferate prin măsuri de reformă (o nouă abordare strategică care include mecanisme de prioritizare a intervențiilor) și investiții (șine, traverse, macazuri, înlocuirea stratului de piatră), în special pentru tronsoanele selectate.

Urma apoi componenta de **material rulant**:

Optimizarea mersului trenurilor de călători pe rețeaua feroviară națională, inclusiv prin următoarele intervenții:

- Optimizarea mecanismului instituțional de gestionare a investițiilor în domeniul feroviar și de furnizare a serviciului public;
- **Achiziția de material rulant verde pentru rețeaua națională;**
- Modernizarea materialului rulant existent pe rețeaua feroviară națională;
- Achiziția materialului rulant pentru rețeaua feroviară metropolitană și modernizarea punctelor de oprire.
- În fine, se menționa și componenta referitoare la **transportul cu metroul**:

Creșterea eficienței mobilității urbane verzi prin dezvoltarea transportului cu metroul, inclusiv prin:

- Achiziția sistemelor de management al consumului de energie electrică;
- Achiziția de material rulant nou;
- Construirea de noi magistrale de metrou în regiunea București-Ilfov și Cluj.

## **S-au “subțiat” banii pentru calea ferată în noul PNRR**

În noul PNRR sumele nu mai sunt prezentate defalcat, pe rutier și feroviar, fiind un singur capitol – Transport sustenabil (rutier, feroviar, metrou), care beneficiază de o alocare de doar 7,6 miliarde de euro. Mult sub cei 9,5 miliarde de euro prevăzuți în luna aprilie.

Prezentarea proiectelor feroviare este și mai succintă în noua variantă.

Cale ferată:

- 311 km de cale ferată modernizată;
- 311 km de cale ferată cu sistem ERTMS 2;
- 110 km de cale ferată electrificată;
- 2534 km de cale ferată pe care viteza comercială crește cu 15% prin lucrări de reînnoire;
- 206 km de cale ferată cu sistem modern de centralizare.
- Metrou: 15.6 km de rețea nouă de metrou; 15 stații noi; 30 de rame.

Noul PNRR prevede însă proiecte precum actualizări ale planurilor de management pentru arii protejate, managementul gunoierului de grajd, zeci de mii de funcționari publici instruiți digital, tichete pentru formalizarea muncii și alte proiecte de calitate îndoielnică în care, cel mai probabil, banii vor fi risipiți.

**Sursa: Club Feroviar**