

SUMAR EXECUTIV

Raportul Anual de Analiză și Prognoză SAR 2017 adresează marea întrebare: reușesc fondurile europene să ne europeanizeze, cu alte cuvinte să ne dezvolte, sau nu? Riscuri au: deja se profilau peste zece la sută din totalul condamnărilor de corupție în relație cu fondurile UE după doar primii ani de mică absorbție, iar birocrăția lor a devenit legendară. Dar dacă blestemul este clar, binecuvântarea există? Am căutat-o în educație, sănătate, infrastructură și mai peste tot, într-o colecție de date fără precedent. Rezultatul îl veți judeca singuri.

I. Secțiunea întâi a Raportului SAR privește principala noastră constrângere europeană, deficitul bugetar, și evaluează principalele măsuri prin care actualul Guvern poate fi să reducă cheltuielile, fie să crească veniturile bugetare. Se inventariază principalele măsuri prin care se pot atinge obiectivele investiționale asumate, precum prioritizarea strategică a acestora. De asemenea, analiza reflectă recomandări cu privire la măsuri de îmbunătățire a colectării fiscale prin armonizarea legislației naționale cu cea internațională sau recuperarea prejudiciilor datorate corupției.

Panelul de experți consultat de către SAR consideră că anul 2017 va fi unul cu o creștere economică bună, estimată la 4.4%, continuând tendința de creștere a ultimilor ani. Totodată la nivelul prognozei economice, experții estimează încadrarea în limita deficitului de cont curent acceptabilă, cu toate că acest aspect poate implica revizuirii ale obiectivelor de cheltuieli publice asumate pentru anul în curs.

II. A doua secțiune a raportului compară atât cantitativ, cât și calitativ procesul de absorbție a fondurilor europene, la nivelul statelor membre. Absorbția nu este o condiție

suficientă pentru ca România să recupereze decalajele de dezvoltare față de media Uniunii Europene (UE): în loc de dezvoltare riscăm să obținem creșterea inegalităților sociale, cheltuirea resurselor înspre zone gri în care mai degrabă corupția și ineficiența sunt reguli sau risipirea banilor. Suntem oare în această situație? Am reușit să punem mecanisme în funcțiune care să cheltuiască cu folos banii europeni și să se autoregleze? Care sunt în continuare punctele slabe ale modului de a elabora politici publice indiferent de sursa de finanțare? Deși în 2007 PIB per capita în România, exprimată în paritatea puterii de cumpărare standard (PPS), era 43% din media UE, iar la sfârșitul anului 2015, PIB per capita era de 57% din media UE, există exemplul negativ al Greciei care arată că demersul de dezvoltare poate fi ratat chiar în prezența creșterii economice.

Harta Corupției Județene întocmită de Societatea Academică din România arată că la un nivel de absorbție de sub 8 % până în anul 2013, s-au înregistrat 11% cazuri ce implică fonduri europene, iar dintre acestea 37% sunt condamnări ale unor persoane cu funcții publice. Instituțiile publice cel mai des implicate în acest tip de cazuri se află la nivel local: primăriile cu 47% Agenția de Plăți în Agricultură (APIA) cu 8% și consiliile județene cu 6%.

Analiza situației românești, dar și comparația cu vecinii – față de care reprezentăm un record negativ absolut – duce la trei recomandări de bun simț: transparență totală, indicatori de parcurs și profesionalizarea resurselor umane sau metafora cu „absorbția zero” va deveni „avans zero” în termeni reali, dacă nu nominali.

III. A treia secțiune analizează alocarea și utilizarea fondurilor europene în învățământul superior din România. Se com-

pară distribuția acestor fonduri cu alocările de la bugetul de stat urmărind impactul pe care implementarea proiectelor europene l-a avut în sistemul de învățământ superior românesc, în special în raport cu obiectivele asumate de acestea.

Domeniile de interes sunt cele în care investițiile au fost cele mai mari: resursele umane și cercetarea. Principalele programe operaționale în cadrul cărora universitățile de stat au putut fi beneficiare și/sau parteneri și pe care le-am analizat sunt: Programul Operațional Sectorial Dezvoltarea Resurselor Umane (POS DRU) și Programul Operațional Sectorial Creșterea Competitivității Economice (POS CCE).

Una dintre principalele concluzii este că obiectivele finanțate de către POS DRU nu au fost privite, asumate și internalizate drept obiective ale sistemului de învățământ superior românesc ci, mai degrabă, au fost folosite drept instrumente de creștere a veniturilor universităților și a persoanelor implicate. O explicație în acest sens este lipsa de sincronizare a politicilor naționale cu obiectivele programelor operaționale.

IV. Pentru secțiunea a patra, expertul SAR, Dr. Sorin Paveliu, a citit atent programul Partidului Social Democrat (PSD) pentru sănătate, identificând potențialele riscuri aferente angajamentelor asumate.

Într-un sector marcat de multe probleme vizibile pe parcursul ultimilor ani, acest program pune accent în exces pe investiții, pentru care nu există resurse clare – din nou, ipotetice fonduri europene greu de accesat sau profituri din fonduri viitoare de investiții.

Programul nu identifică un mecanism sustenabil pentru creșterile de salarii, nu oferă o soluție pentru rezolvarea consecințelor nedorite ale unor propuneri populiste precum ieftinirea medicamentelor, care pot produce distorsiuni masive de piață și abandonează, ca și guvernul Cioloș, ambiția de a rezolva problema infecțiilor intraspitalicești.

Expertul SAR Sorin Paveliu propune ca programul să includă și această problemă și să

fie adoptată o prioritizare, care să amâne pe termen mediu sau lung alte probleme pentru care nu există deocamdată finanțare.

V. Secțiunea finală din acest raport pune la îndoială felul în care întârziatul Master Plan General de Transport (MPGT) planifică și prioritizează investiții în infrastructură de transport (rutier, feroviar, naval, aerian și intermodal) de aproximativ 42 miliarde euro din fonduri europene și naționale până în anul 2030.

MPGT alocă peste 23,6 mld. euro pentru sectorul rutier și aproximativ 13,9 mld. euro pentru cel feroviar. Surprinzătoare nu este doar cifra pentru sectorul rutier – mai mare decât toate celelalte moduri de transport la un loc – cât alocarea proiectelor în timp. Cele mai mari investiții în sectorul rutier ar fi trebuit să înceapă în 2016 și vor dura până în 2020, urmate de perioada 2021-2025. Dacă aceeași abordare o vedem și în privința transportului maritim și aerian, pentru feroviar majoritatea investițiilor vor începe după 2021, multe chiar din 2031, deși Master Planul (modelarea sa) are ca scop, în mod normal, perioada de până în 2030. Deci sectorul feroviar are *de facto* o alocare financiară semnificativ mai slabă: cele aproape 14 mld euro sunt până în 2036. Proiectele din domeniile rutier și feroviar ce ar fi trebuit începute în 2016 reprezintă zeci de lucrări de construcție de autostrăzi și drumuri expres ori modernizări de căi ferate, adică sute de km de infrastructură pe an: autostrăzile Sibiu-Pitești, Craiova-Pitești ori Sibiu-Brașov; liniile ferate Predeal-Brașov, Brașov-Sighișoara, etc. Mai există câteva zeci de lucrări de o amploare semnificativă în celelalte sectoare care încep sau ar fi trebuit să înceapă tot în 2016. Dar multe nu sunt nici măcar în stadiu de proiect. Experiența de până acum arată că nici statul român, nici firmele private, străine sau românești, nu sunt capabile de asemenea performanțe în doar 3 ani, deci Master Planul este din start nerealist, va distruge căile ferate fără să pună autostrăzi în loc și ar trebui revizuit.