



Celelalte crize ale României

**Ce învățăm din proasta gestionare
a gunoaielor și calității aerului
după aderarea la UE**

**renew
europe.**

Autori:

- > Sorin Ioniță
- > Otilia Nuțu
- > Ilie Brie

Raport realizat cu sprijinul **renew europe.**

Cuprins

A. Deșeurile municipale	> 3
A1. Cât reciclăm și de ce?	> 3
A2. Stadiul actual al proiectelor finanțate din fonduri UE	> 4
A3. De unde apar problemele?	> 7
A4. Deșeul-marfă în UE	> 10
A5. Costurile gestionării deșeurilor. Cât poate fi diferența între România și UE	> 10
A6. „Taxa la groapă” în România și costul amânărilor repetate	> 12
A7. Ce șanse sunt să atingem țintele? O simulare	> 15
A8. Problema datelor și indicatorilor: cifre imprecise, indicatori definiți ambiguu	> 17
B. Poluarea atmosferică în urban	> 20
Ținte asumate de România prin Legea nr 211/2011	> 27

La 13 ani de la aderarea la UE, România a ratat aproape toate oportunitățile oferite de Uniune pentru a-și îmbunătăți performanța pe un domeniu esențial de care depind viața și sănătatea a tot mai mulți cetățeni: poluarea mediului urban și peri-urban cu deșeuri solide și poluanți atmosferici. Acest mediu socio-economic e foarte important deoarece peste tot în Europa și pe glob tendința seculară de mișcare a populației este către marile aglomerări metropolitane și hinterlandul lor; prin urmare exact aici are loc în ultima vreme și concentrarea de probleme de mediu.

În România, fondurile structurale puse la dispoziție pentru a rezolva aceste probleme s-au folosit cu eficiență mică – sau deloc. Din cele 108 proceduri legate de temele de infringement contra României active în primul trimestru al lui 2020, cele mai multe (33) au fost sau sunt pe aceste două domenii: calitatea aerului și managementul deșeurilor (vezi Anexa 2). Paradoxul este că suntem pe cale să încasăm amenzi de la Bruxelles pentru neutilizarea unor fonduri nerambursabile puse la dispoziție tot de Bruxelles și pentru crearea unor sisteme care nu erau greu de făcut și pe care publicul din România le cere insistent: de exemplu, un sistem bun de monitorizare a calității aerului în timp real.

Ce este încă și mai grav, exact în aceste zile, e faptul că poluarea atmosferică cu particule pare să fie un factor de risc pentru transmiterea Covid-19, după cum sugerează unele studii¹. Iar dacă această simplă monitorizare nu s-a putut face, e clar că nici vorbă nu poate fi de progres în domenii mult mai complicate, cum ar fi reciclarea deșeurilor municipale, indicatori pe care avem o stagnare aproape perfectă în ultimii zece ani.

Pe politicile de gestionare a deșeurilor și calității aerului din mediul locuit, despre care discutăm în acest raport, lucrurile se puteau petrece altfel în România după Revoluția din '89, deoarece oportunități au existat. Chiar evoluția naturală a lucrurilor a dus la **ameliorări** în anumite sectoare de activitate: poluarea industrială a scăzut, ca urmare a transformărilor socio-economice care au avut loc în România în ultimele trei decenii și modernizării producției. Cantitatea de energie consumată a scăzut substanțial, iar activitatea industrială s-a

transformat radical în anii '90, sub două aspecte importante.

- În primul rând, **emisiile de CO2 și gaze poluante s-au înjumătățit** în cele trei decenii de după 1990, deși industria românească produce acum mai mult și exportă mai mult, ceea ce inevitabil se corelează și cu o reducere a presiunii antropice asupra mediului urban;
- În al doilea rând, în paralel cu emisiile de CO2 a scăzut mult și cantitatea de **deșeuri industriale, plus poluarea atmosferică aferentă**: să ne gândim doar la reducerea de volum de activitate din industria extractivă.

Înainte de 1990 se măsurau prea puțin emisiile poluante, aceasta fiind o problemă inconfortabilă pentru regim, deci chiar dacă am avea cifre, ele n-ar prezenta mare încredere. Însă erau legendare cazurile Copșa Mică (industrie chimică) sau cele ale combinatelor de ciment, unde ceea ce numim azi degajări de PM10 și PM2.5 constituia un fenomen cronic și vizibil cu ochiul liber pe acoperișurile caselor, pe vegetație și uneori pe pielea locuitorilor, spre oroarea echipelor de filmare occidentale venite în primii ani după '89 să documenteze asemenea aspecte exotice ale industriei socialiste.

Pe de altă parte, în paralel cu modernizarea industriei și sporirea rapidă a prosperității generale, în ultimii treizeci de ani s-au petrecut și alte evoluții, care au împins lucrurile în cealaltă direcție. Chiar dacă nu există date credibile și de calitate, e probabil că **a crescut cantitatea de gunoi solid** care trebuie gestionat, deoarece s-a mărit cantitatea de cumpărături pe care le fac românii în retail. Nu doar cantitățile au crescut, dar a explodat și la noi industria ambalajelor, în paralel cu normele de siguranță alimentară, destul de rudimentare înainte de 1990, ceea ce a pus în circulație cantități mai mari și materiale noi în acest domeniu.

În fine, simultan cu consumul și diversificarea ambalajelor, a crescut gradul de cuprindere a gospodăriilor în sistemele organizate de colectare a deșeurilor, tot ca urmare a presiunii acquis-ului comunitar. Toate acestea au dus (probabil) la sporirea cantităților de gunoi menajer și comercial colectat după 1990, care trebuie procesat cumva (*vezi case-ta de mai jos*). Este drept că suntem încă sub media UE de 480 kg/an/locuitor, dar în același timp suntem foarte nepregătiți pentru a gestiona creșteri

1. Fie direct, prin particule purtătoare, fie indirect, prin efectul iritant la nivelul căilor respiratorii <https://www.theguardian.com/environment/2020/mar/17/air-pollution-likely-to-increase-coronavirus-death-rate-warn-experts>

previzibile în viitor. Bucureștiul a ajuns la 560 kg/an/locuitor (peste 1 mil tone/an), conform raportului masterplan SMID (sistem de management integrat al deșeurilor).

Nu există date oficiale cu cantitățile de deșeuri pentru perioada de dinainte de 1997. Oficial, după Eurostat, în 1997 România raporta 325 kg de deșeuri municipale/an/locuitor, iar în 2018, 272 kg/an/locuitor, adică în scădere. Scăderea e implauzibilă în realitate, datele putând fi distorsionate masiv de lipsa totală a serviciului de salubritate în multe UAT, raportări incomplete sau greșite, depozitarea ilegală a deșeurilor etc. În schimb, PNGD estimează o creștere medie a deșeurilor municipale de 0,8% p.a. În general, după cum vom arăta și mai departe, a obține date corecte despre cantitățile de deșeuri municipale reprezintă încă o mare problemă în România.

A. Deșeurile municipale

A1. Cât reciclăm și de ce?

Problema noastră în noul context european este aceea că procesarea deșeurilor municipale trebuie făcută altfel decât în trecut, ceea ce creează greutăți de ajustare în special în aglomerările urbane: vechile depozite ("gropile de gunoi") a trebuit să fie închise, pentru că nu erau conforme cu normele UE, adică erau dăunătoare pentru mediu și sănătatea populației. Prin 2015 guvernul estima că există 240 de gropi mari de gunoi în toată țara; în locul lor ar fi trebuit făcute cu mare efort altele noi, care să împiedice poluarea solului, a apelor subterane și a aerului dimprejur. De remarcat că, deși la cantitatea totală raportată de deșeuri suntem sub media europeană, în continuare suntem pe ultimul loc în UE la reciclare (20 kg/an/locuitor față de 144 media europeană), iar la depozitarea în gropi de gunoi, "tradițională", depășim semnificativ media pe Uniune (192 kg/an/locuitor față de 114 kg/an/locuitor).

Principiile de gestionare a deșeurilor municipale s-au schimbat de asemenea radical, iar asta e probabil principala dificultate pentru autorități și cetățeni în România acum: la gropile de gunoi, chiar

cele noi și corespunzătoare standardelor UE, ar trebui dusă **o cantitate tot mai mică** din ceea ce colectează; restul trebuie reciclat sau procesat în alte feluri, care să excludă prezența în mediu pe termen lung a acestor reziduuri nedorite. La un deceniu și jumătate de la aderare România stă foarte prost pe aceste obiective: oficial, **reciclăm doar 14%** din ce se colectează ca deșeu municipal, fără nicio șansă de a atinge **ținta de 50% stabilită statelor membre** pentru finalul lui 2020 (vezi Anexa 1)².

Privind din partea cealaltă, **rata de depozitare a deșeurilor în gropi de gunoi e în creștere**, nu în scădere așa cum ar trebui, depășind recent 70%. Doar un pic peste jumătate din această cantitate de gunoi adunat și stocat pe termen indefinit este organic biodegradabil, ceea ce arată că aruncăm în pământ o cantitate imensă de materiale amestecate care vor sta acolo multă vreme. Cu o mai bună organizare, bună parte din material ar fi putut fi reciclat: plastic, metale, sticlă, cartoane, textile, chimicale etc. Singurul domeniu unde ne apropiem de țintele de politică europeană îl reprezintă valorificarea și/sau arderea ambalajelor cu valoare energetică adunate din industrie și comerț; suntem însă mult sub ținte cu cele colectate de la gospodării, iar aici este marea problemă.

Procentul de deșeuri reciclate a oscilat permanent în jurul nivelului de **13-14%** de la intrarea noastră în UE, acum două cicluri bugetare. Eforturile și fondurile puse la dispoziție în POS-Mediu iar apoi în POIM n-au produs cine știe ce ameliorări. Și mai îngrijorător, procentul e cam același la **București**, deși aici primăria generală și cele 6 primării de sector dispun de bugete proprii masive pentru a mai regla din lucruri și pe cont propriu. Per total, **Bucureștiul generează aproape 20% din deșeurile municipale ale țării**, ceea ce este proporțional cu contribuția sa la PIB.

2. Deși aici există o ambiguitate în definirea indicatorilor – vezi secțiunea A8 mai jos.

A2. Stadiul actual al proiectelor finanțate din fonduri UE

Ministerul Fondurilor Europene³ și Agenția Națională pentru Protecția Mediului (ANPM)⁴ au publicat în 2018 și 2019 câteva **rapoarte descriptive** referitoare la situația celor 32 de proiecte "SMID" (*sisteme de management integrat al deșeurilor*) existente. Găsim acolo multe cifre, dar mult mai puține explicații pentru lipsa progreselor așteptate în domeniul gestionării deșeurilor municipale și reciclării. Concret, nu avem o analiză care să identifice cauzele și responsabilitățile unui eșec cvasi-generalizat. Această analiză nu a fost făcută nici la nivel guvernamental, nici la nivelul administrațiilor locale sau județene, nici la nivelul analiștilor politici sau economici. Să încercăm aici un scurt rezumat al stadiului în care se află proiectele SMID.

Există deci **32 de județe** care au avut proiecte finanțate din POS-M și POIM pe deșeurii. Astfel, 14 s-au finalizat în POS-Mediu; 7 dintre acestea (Argeș, Bacău, Bistrița, Botoșani, Covasna, Hunedoara, Sălaj) au delegat operarea, în timp ce celelalte 7 (Arad, Giurgiu, Mureș, Neamț, Olt, Sibiu, Timiș) n-au reușit să delege operarea după finalizarea investiției. În Argeș și Covasna sistemele funcționează și se dovedesc a fi eficiente.

Ce este SMID

Sistemul de management integrat al deșeurilor e un ansamblu de procese și operatori care acoperă teritoriul unui județ, prin care gunoiul municipal e colectat, transportat, prelucrat sau depozitat ecologic, conform normelor UE

Celelalte 18 proiecte au fost "fazate", adică nu s-au finalizat în termenele limită prevăzute în POS-Mediu, așa că s-au decontat cheltuielile realizate până atunci, iar finalizarea investiției a fost inclusă în programul următor POIM (Alba, Bihor, Brăila, Călărași, Caraș-Severin, Cluj, Constanța, Harghita,

3. Ministerul fondurilor Europene, Lista proiectelor fazate (https://www.fonduri-ue.ro/images/files/comunicate/2015/15.12/Proiecte_fazate_infrastructura.pdf)

Lista Proiecte semnate – ianuarie 2020 https://www.fonduri-ue.ro/images/files/programe/POIM/2020/Monitorizare/18.02.2020/3_Anexa_3_-_Lista_contracte_semnate_POIM_axele_prioritare_1-8_31.01.pdf

4. ANPM Lista depozitelor de deșeurii conforme <http://www-old.anpm.ro/docfiles/view/132747>

lași, Maramureș, Mehedinți, Prahova, Suceava, Tulcea, Vâlcea, Vaslui, Vrancea). În prezent, aceste proiecte sunt în diverse stadii de execuție a lucrărilor. Lista lor integrală este prezentată în Anexa 3.

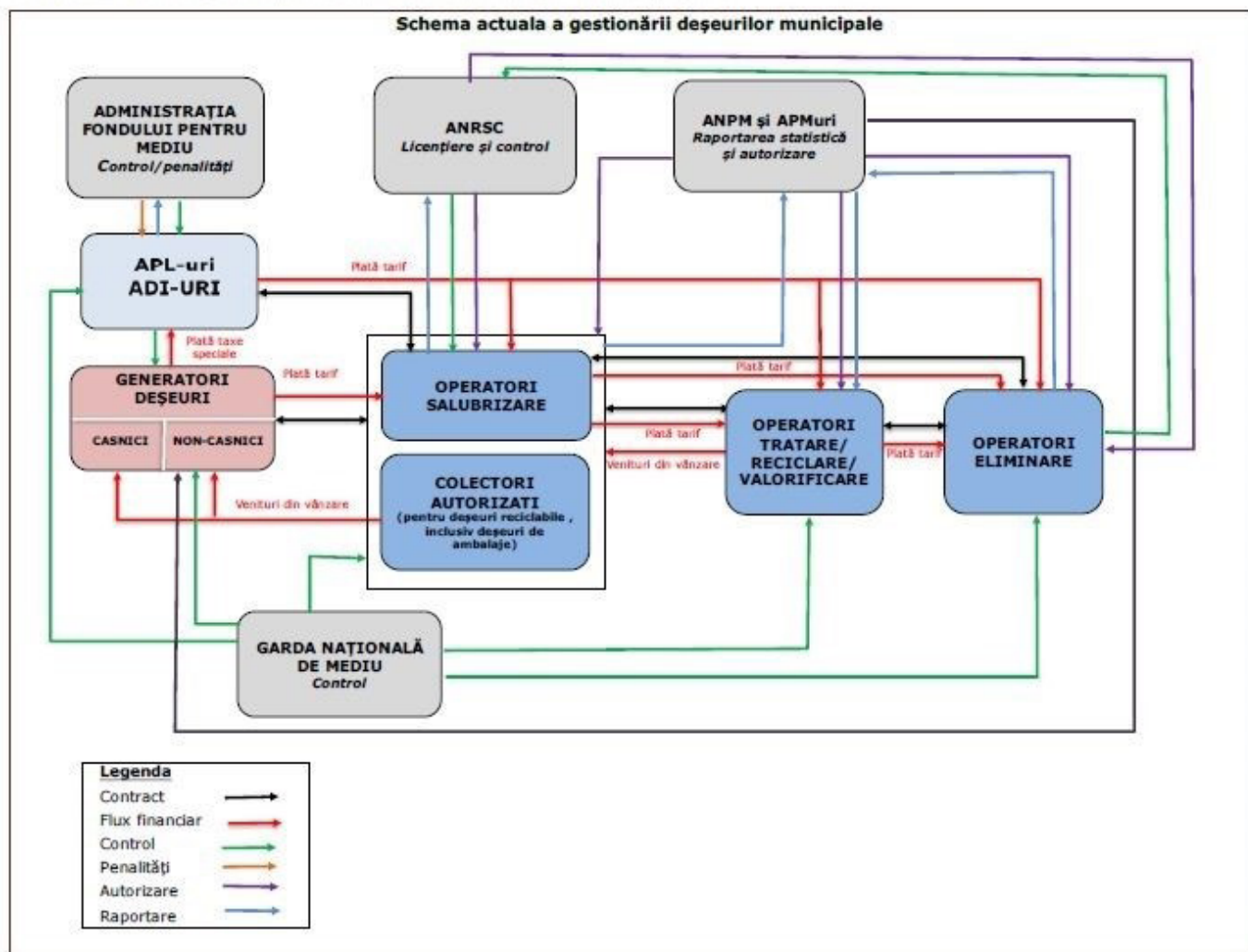
Situația cheltuirii sumelor alocate e foarte diferită pe proiecte, chiar în ciclul bugetar 2014-2020, când se presupune că acumulasem experiență, așa cum se vede în tabelul din anexă. Per total, luând în calcul și artificii numit "fazare" de care vom discuta mai jos, avem o rată de absorbție de sub 50% pe proiectele SMID.

Pe lângă cele 32 menționate, alte câteva județe sunt în diverse stadii de pregătire a proiectelor, urmând ca unele dintre ele să reușească să depună documentația în timp util pentru finanțare măcar parțială până la sfârșitul POIM, adică anul 2023. Galați și Ilfov sunt destul de avansate cu proiectul și îl vor trimite spre aprobare la POIM până la finele lui 2020 sau începutul anului următor. De asemenea, Brașov este în pregătire.

Regulile de finanțare în ciclul actual bugetar al POIM înseamnă că, teoretic, beneficiarii ar putea depune proiectele pentru finanțare din POIM până la sfârșitul lui 2021 (deadline stabilit de MFE), însă lucrările care se pot acoperi din finanțarea europeană vor fi doar cele care se termină în interiorul intervalului N+3, adică sfârșitul lui 2023. Tot teoretic, și aceste proiecte ar putea fi fazate. Practic, însă, e probabil să nu se mai aloce finanțări UE în perioada următoare, din cauza întârzierilor în proiecte de până acum, dar și din cauza faptului că investițiile realizate până în prezent sunt folosite prea puțin. Dacă va mai exista finanțare, e probabil ca ea să fie acordată nu pentru noi proiecte, din cauza dificultăților în absorbția banilor până acum, ci pentru optimizarea investițiilor existente. În mare, schema generală de gestionare a deșeurilor municipale arată ca în figura din pagina următoare.

		Alocat	Cheltuit	%
Proiecte de managementul deșeurilor, fonduri UE, mil Euro	2007-2013	745.8	430.3	58%
	2014-2020	374.3	117.0	31%
	Total	1,120.1	547.3	49%

Schema actuală a gestionării deșeurilor municipale



O altă investiție pe fonduri UE mult discutată o reprezintă **incineratorul de deșeuri** care ar fi trebuit construit în București. Proiectul avea sens economic în condițiile de până acum, deoarece doar în București se produc cam o cincime din deșeurile municipale din România (1 mil tone față de cca 5 mil tone), din care, cum am arătat, se reciclează foarte puțin și se aruncă la groapă mult. În plus, Bucureștiul ar fi fost singura zonă în care energia electrică și termică produsă s-ar putea vinde "în bandă". Incineratorul ar fi trebuit să ardă deșeuri din București și rezidual din județul Ilfov, adică gunoiul care ar rămâne netratat în SMID Ilfov. Master Planul privind incineratorul a fost finalizat, iar proiectul și planul de investiție se încheiea financiar pe fluxurile actuale, dar proiectul a rămas blocat în scandalurile privind amplasamentul, așa cum s-a scris și în presă: Comisia ceruse un acord între PMB și primăriile de sector cu privire la ampla-

ment, dar acest acord nu a putut fi semnat până în prezent, inclusiv din motive de NIMBY (*not-in-my-backyard*), lucru de înțeles.

Problema este însă că, dacă reușim totuși să facem progrese cu reciclarea deșeurilor în București, conform Țintelor asumate, atunci vor rămâne mai puține cantități de materiale pentru a fi arse în incinerator, în special din cele cu valoare energetică mare. Consecința va fi că proiectul incineratorului va fi atunci ne-economic dacă nu se vor aduce deșeuri din altă parte în completare (România sau străinătate), ceea ce ar pune probleme politice mari în contextul discuțiilor actuale. Ca urmare a acestei situații, cu siguranță nu va exista finanțare în ciclul financiar următor pentru incinerator, a cărei utilitate sau oportunitate sunt oricum puternic contestate în acest moment. Realist vorbind, proiectul are șanse foarte mici de a fi realizat, pentru că nu mai corespunde nici cu actualele priorități la nivel de UE.

În județele rămase, sistemele de management integrat al deșeurilor sunt în stadii incipiente și, probabil, nu vor fi realizate niciodată:

- Buzău: n-a existat niciodată un proiect integrat, iar autoritățile licitează de 2 ani consultantul pentru pregătirea proiectului
- Dâmbovița: a început pregătirea proiectului, dar proiectul este deja depășit
- Gorj nu este interesat
- În Ialomița există doar discuții preliminare
- Satu Mare a solicitat finanțare de la Ministerul Mediului, nu din POIM
- În Teleorman s-au făcut câteva investiții în urmă cu mulți ani, pe ISPA (fonduri pre-aderare), dar acestea nu mai corespund standardelor actuale
- Sibiu, Sălaj au un consultant pt studiul de fezabilitate
- Bistrița va semna în curând un contract pentru studiul de fezabilitate
- Bacău, Dolj: există intenții dar încă nu a fost contractat un consultant

Pe lângă fondurile europene din POS Mediu și POIM, mai există câteva proiecte finanțate anterior din fonduri de pre-aderare; ori scheme pentru infrastructură mică de salubritate în programele de agricultură; în fine, o finanțare prin Ministerul Mediului / AFM pentru utilaje, pubele etc. Aceste surse de fonduri sunt însă nesemnificative comparativ cu finanțările UE post-aderare.

Proiectele SMID, cu toate deficiențele de parcurs, au adus o infuzie majoră de resurse, echipamente și nu în ultimul rând o anumită coerență în funcționarea sistemului național de gestiune a deșeurilor, fie și pentru faptul că au impus ideea unei concepții unitare pentru politica sectorială. Acesta e un efort pe care nici guvernul, nici autoritățile locale nu l-ar fi putut face fără sprijin extern. Tocmai din această cauză, evidențierea problemelor suscită în mod deosebit un sentiment de frustrare și de revoltă în fața unei oportunități unice de a face mai mult și mai bine, în bună parte ratată de administrațiile publice. Un bilanț complet al realizărilor și nerealizărilor anterioare anului 2018 poate fi găsit în

capitolele introductive ale PNGD (Planul Național de Gestiune a Deșeurilor) elaborat cu mari eforturi de un consultant internațional (Fichtner Environnement) și Ministerul Fondurilor Europene, care au încercat să suplinească lipsa de date din instituțiile sectoriale.

În afară de proiectele care au mers prost sau deloc, **pierdere netă de finanțări europene nerambursabile, în jur de 1 miliard de Euro pentru exercițiul financiar 2007-2013**, a fost prezentată de guvernanți, sub denumirea de "fazare", ca o victorie în negocierile cu Bruxelles-ul, în sensul că cele 18 proiecte nefinalizate în timpul asumat nu vor aduce penalizări, nu vor presupune rambursări de bani și nu vor trebui continuate exclusiv cu finanțare publică, ci își vor continua implementarea pe parcursul exercițiului financiar 2014-2020. La fel s-a procedat de altfel și în alte POS, de exemplu Transport, pe subiectul autostrăzi. Într-un fel, fazarea chiar a fost un succes pentru cei care au intervenit pe ultima sută de metri ca să salveze ce se mai putea după contra-performața celor dinainte, în dezastruosul prim exercițiu 2007-2013: anume, să evite returnarea către Comisia UE a unor sume deja cheltuite pe proiecte nefinalizate, deci o pierdere netă pentru bugetul de stat. În acest sens, statul pe loc, financiar vorbind, chiar a fost un progres!

Din păcate, consecința practică a fazării de proiecte a fost aceea **că România a avut în exercițiul 2014-2020 finanțări nerambursabile diminuate cu exact valoarea fondurilor neutilizate anterior**. După 13 ani de la accedere, și chiar luând în considerare fazarea, o parte din proiecte sunt încă nefuncționale. "Planul B" a reprezentat o soluție pe termen scurt de a evita probleme bugetare serioase, dar pe termen lung a constituit o diminuare netă a anvelopei totale alocate României, aceea pentru care ne luptăm politic la fiecare început de ciclu bugetar UE.

Nici reglementările sectoriale, amendate pom-pieristic, nici nivelul de determinare în acțiune în administrațiile locale nu lasă să se întrevadă o redresare a situației curând, mai ales că pe plan local capacitatea administrativă pare mai curând să fi scăzut decât să fi crescut în ultimii ani anteriori lui 2020. Interesul publicului și atenția pentru a discuta probleme nuanțate și complicate de public policy, cu multe variabile puse în balanță și soluții de

compromis, s-a diminuat de asemenea în ultimii doi-trei ani, pe fondul polarizării extreme a dezbaterei politice în România și a proliferării narativelor fanteziste privind resursele publice. Ca atare, s-a ajuns la eludarea a două elemente cruciale în politicile de gestionare a deșeurilor:

- 1.** nu se face evaluarea corectă a costurilor reale ale măsurilor propuse;
- 2.** decidenții politici ignoră sau evită implementarea consecventă a măsurilor legisficate.

Despre aceste lucruri vom discuta pe larg în continuare.

A3. De unde apar problemele?

Există un număr de deficiențe constatate în procesul de modernizare a modelului național de gestiune a deșeurilor denumit SMID. Analiza acestora ne ajută să identificăm responsabilitățile concrete pentru non-performanță. Pe această bază pot fi conturate amendamentele urgente, indispensabile care cad în sarcina viitorilor guvernanți și edili. Toate aceste lucruri trebuie discutate foarte serios în campania pentru alegerile locale din 2020, indiferent când va avea ea loc. Evaluarea abordării de tip SMID pe care a mers România e relevantă în măsura în care „sistemul” național a fost croit oarecum pe măsura acestor proiecte introduse în POS, ignorându-se că:

- Acest tip de intervenție nu reprezintă decât o posibilă abordare printre altele;
- Nu toate județele au fost beneficiare de finanțarea europeană;
- Autoritățile locale trebuiau să aibă libertatea (și capacitatea administrativă, ori sprijinul necesar de la nivel național) de a adopta acele modele care erau cele mai adecvate contextului local. În loc de asta, la noi s-a mers pe un model unic.

Există probleme evidente în procesul decizional și de reglementare legate de concepția și implementarea SMID, atât la nivelul administrațiilor locale cât și al celor centrale. Ambele nivele de guvernare au fost chemate să ia o succesiune de decizii manageriale esențiale. Ca în orice proces decizional eficace (adică unul care să își atingă obiectivele) decidenții

ar fi trebuit să aibă asigurate 4 condiții:

- a.** Accesul la date fiabile și suficiente;
- b.** Expertiză sectorială;
- c.** Prerogative decizionale și putere de decizie în management;
- d.** Voință politică de a declanșa și asuma implementarea / realizarea deciziilor, în speță cele legate de viabilitatea proiectelor și de utilizarea eficientă a banului public în acord cu strategia națională de gestiune a deșeurilor.

În mare, concepția inițială a programelor și proiectelor nu era rea, dar nu s-a mers până la capăt, inclusiv cu mecanismele instituționale pe care le-ar fi presupus aceasta. Pornind de la o abordare similară pentru proiectele de apă și canalizare, în 2007 s-a încercat și la managementul deșeurilor o abordare regională, la nivel de județ. Încercarea de a construi arii de operare mai cuprinzătoare e corectă, deoarece managementul deșeurilor ar fi neeconomic altfel în zona rurală, în timp ce la nivelul unui județ se pot obține economii de scară și se poate subvenționa încrucișat serviciul cu prestația din orașele mari. În mare, proiectele constau în închiderea depozitelor de deșeuri neconforme din județ și organizarea centralizată la nivel de județ a managementului deșeurilor cu toate elementele de infrastructură necesare (colectare, sortare, tratare, stații de transfer etc.). La nivelul fiecărui județ s-a creat o Asociația de Dezvoltare Intercomunitară (ADI), în care Consiliul Județean este cel mai influent actor; ADI e responsabilă cu licitarea proiectelor (pregătirea documentelor de licitație, analiza ofertelor, atribuirea contractelor), licitarea operării și stabilirea tarifelor.

Concret, au fost deficiențe în practică pe fiecare din cele patru condiții prezentate mai sus. Un rezumat al problemelor arată așa (*vezi tabel din pagina următoare*):

	Probleme	Date	Expertiză	Atribuții decizie	Voință politică
1	Deficit de date primare la nivel de UAT (dar și în administrația centrală) referitoare la contextul local (structura și dinamica demografică, structura și fluxurile de deșeuri municipale, necesarul și nivelul de echipare tehnică etc), varietatea soluțiilor tehnice și de finanțare a infrastructurii și serviciilor, rolul numeroșilor actori economici și financiari care intervin în procesul de gestiune a deșeurilor și contribuția tehnică și financiară pe care o pot avea, costurile reale ale serviciului (investiții și operare), impactul financiar, social și de mediu, constrângeri și obiective ale politicilor de mediu naționale și UE	X	X		
2	Deficitul de expertiză tehnică și financiară în administrație a fost compensat cu angajarea consultanților internaționali a căror prestație nu a fost în întregime satisfăcătoare. Aceștia au redactat master planuri pe grupuri de județe cu un nivel mic de acuratețe.		X		
3	A fost ignorată prezența de lungă durată a agenților economici locali, în particular a „salubriștilor” aflați în relații contractuale cu autoritățile locale și de multe ori prestatori ai unui serviciu de calitate (au fost practic excluși din piață)		X		
4	Modelul de organizare a serviciului a fost copiat după modelul „operatorilor regionali” aplicat în sectorul apei , deși natura infrastructurilor (excepție depozitele) nu are caracter „regional” sau de „monopol natural”; în colectare, modelul operatorilor regionali nu garantează întotdeauna optimizarea costurilor.		X	X	
5	A fost aplicat un mod rigid de „regionalizare” ajustat la perimetrul județului, cu includerea (adesea forțată) a UAT-urilor în asociațiile intercomunitare (ADI) cu obligația de utilizare exclusivă a depozitului județean, chiar atunci când depozitul județului limitrof era mult mai aproape.		X		
6	De cele mai multe ori, Consiliul Județean a preluat rolul de leader în ADI iar UAT-urile au fost complet deresponsabilizate			X	
7	Reticența unor UAT-uri de a intra în ADI și de a asuma rigorile unui proces de implementare și monitorizare a făcut ca 7 județe să rămână fără proiecte și finanțări nerambursabile		X	X	X
8	Incapacitatea decidenților locali dar și a celor guvernamentali de a înțelege și asuma consecințele economice și financiare a aplicării normelor de mediu (care condiționează preservarea sănătății publice). Modele contractuale cu furnizorii de servicii nesustenabile.		X		X
9	Tergiversări în reglementare și aplicare (transpuneri, norme, monitorizare, sancționare, încurajare)		X		X
10	Absența strategiilor locale, județene, regionale (sau/și absența actualizărilor anuale) ca documente de monitorizare și planificare în sprijinul politicilor publice		X		X

Mai simplu spus, mergând pe firul programelor operaționale și proiectelor care au fost pregătite și finanțate, problemele au plecat de la concepția inițială rigidă a programelor, care a afectat apoi distribuția responsabilităților între actorii implicați și a dus la sincope în operare. După construirea infrastructurii, operarea acesteia trebuia licitată pe piața liberă, urmând ca operatorii să-și asume integral managementul deșeurilor, inclusiv tratarea, pe baza unui tarif care să poată acoperi întregul cost (colectare, sortare, tratare etc.). Asta era valabil cu atât mai mult cu cât în PNGD, adoptat ca o condiție ex ante pentru POIM 2014-2020, devenea obligatorie și tratarea deșeurilor.

Astăzi, în 2020, putem constata câteva neajunsuri importante:

- **Proiectele sunt deja depășite conceptual**, atât cele cu investițiile deja realizate, cât mai ales cele aflate în stadii incipiente, inclusiv pe legislația actuală din România (de ex., economia circulară), nu doar pe legislația europeană. Mulți beneficiari doresc să modernizeze sistemele deja construite.
- Obstacolul major pentru construcția propriu-zisă a infrastructurii o reprezintă **slaba capacitate instituțională a ADI pentru achiziții publice și, ulterior, pentru utilizarea infrastructurii în mod adecvat**. Probleme majore nu țin în primul rând de calitatea proiectelor sau de lucrări, deoarece ele au fost verificate de mulți actori instituționali, inclusiv direct de Comisia Europeană. În schimb, blocajul real îl reprezintă calitatea slabă a documentelor de licitație, care duce la contestații, întârzieri în execuție și chiar la renunțarea la contract. În unele cazuri, au existat și probleme clasice pentru proiectele mari de investiții, de pildă cu identificarea soluției tehnice optime sau exproprierea unor terenuri în litigiu. La licitațiile pentru operare, au existat cazuri în care unele companii au făcut oferte la prețuri de dumping și apoi au renunțat. În ce privește consultanțele pentru proiectul propriu-zis, inițial în POS Mediu contractorii au fost companii străine în consorții cu companii românești. Acum la licitații participă doar firme românești la prețuri foarte mici, ceea ce reprezintă un risc pentru calitatea viitoarelor proiecte.

- În plus, se vede **lipsa de ownership** pe proiect și apoi de capacitate de furnizare. Nici CJ, nici ADI nu au ownership pe proiect, responsabilitatea furnizării serviciului de salubritate revenind exclusiv primăriilor. ADI, care este în realitate condus de multe ori de CJ, se ocupă de proiectul de management al deșeurilor pe bani europeni, dar în continuare primăriile sunt cele care au obligațiile și responsabilitățile legale pentru furnizarea serviciului de salubritate. În consecință, apar aici două surse de fricțiune: primarii se opun creșterii tarifelor la nivelul prevăzut, deși managementul integrat al deșeurilor este o operațiune mult mai costisitoare decât aruncarea gunoaielor la groapă; sau, mai frecvent, primarii doresc să continue vechile contracte cu companiile actuale de salubritate. **Tarifele prezente nu permit gestionarea selectivă a deșeurilor**, colectarea selectivă necesitând cheltuieli, investiții și, nu în ultimul rând, interes și idei.

- **CJ și ADI nu au capacitatea să evalueze realist calitatea livrabililor** din proiect (consultanțe, calitatea lucrărilor de infrastructură, calitatea operării). Din acest motiv, la Galați se încearcă de pildă acum un nou tip de contract, build-design-operate (BOT) pentru a reduce întârzierile în execuția lucrărilor și operare și pentru a stimula ofertanții să facă un proiect bun cap-coadă.

- La rândul său, **ANRSC, reglementatorul național al serviciilor municipale, nu face mare lucru pe monitorizarea serviciului de salubritate**. Autoritatea este doar informată de ADI, dar nu verifică niciun element al contractelor și activității de operare, nici nu stabilește tarifele. Există astfel cazuri de operatori fără licență, iar tarifele se stabilesc de fapt între ADI și operator, netransparent, fără a exista o corelare între tarif și indicatori de performanță (pe care nici nu are vreo instituție capacitatea de a-i monitoriza efectiv). Pe scurt, ANRSC nu verifică realmente nici activitatea ADI, nici a CJ, nici pe operatori și nici nu-și îndeplinește obligația de a aduna seturi de date relevante pentru monitorizarea acestui sector de policy.

- În șapte județe, unde proiectele pe bani europeni au fost finalizate și s-a licitat operarea, infrastructura este într-adevăr folosită, proble-

ma devine aici modul în care se operează ea. **Infrastructura nu este operată nici măcar la capacitatea inițială**, care acum e deja depășită de noi reglementări, deoarece a fost gândită după nevoile și standardele de acum 10 ani, în condițiile în care și cantitățile de deșeuri în unele zone au scăzut ca urmare a reducerii populației. Dacă infrastructura construită pe fonduri europene până în prezent ar fi folosită la capacitatea maximă, probabil că în 2020 s-ar fi putut atinge o țintă de reciclare națională de 30%. Însă chiar și așa am fi mult sub ținta asumată de 50%.

Soluții pentru aceste probleme există, însă ele ar impune consultări transparente cu operatorii, care au experiență în gestionarea unor sisteme integrate de management al deșeurilor, precum și revizuirea atribuțiilor instituțiilor implicate, inclusiv creșterea capacității la nivelul ANRSC, ADI, CJ și primăriilor. Ar mai fi nevoie de o flexibilizare majoră a sistemului, de exemplu în ce privește ariile de prestare a serviciului.

A4. Deșeul-marfă în UE

Mai mult decât atât: constrângerile legate de o bună gestiune a deșeurilor sunt legate, dincolo de obiectivul de fond al protecției mediului și sănătății publice, sau de urgența preservării resurselor, de obligațiile politic asumate de România în perspectiva aderării la și din statutul actual de stat membru al Uniunii Europene. Vorbim, deci, de condiții pe care trebuie să le îndeplinim și pe care le cunoșteam de mai bine de 20 de ani. Astfel, una din complicațiile generate de funcționarea pe piața unică europeană este aceea că **deșeurile au statut dual de resursă și de marfă**, iar acest lucru este cu atât mai important cu cât vom reuși să reciclăm mai mult în Europa, așa cum ne propunem. Avem aici un principiu economic fundamental pentru funcționarea sustenabilă a oricărui sistem de reciclare.

Schimbarea conceptuală s-a făcut cu decenii în urmă: deșeul a încetat să mai fie privit ca „gunoi de aruncat”, devenind întâi „gunoi de tratat”, fiind astfel asimilat cu un reziduu poluant periculos, iar ulterior lucrurile au mers un pas mai departe, deșeul fiind privit astăzi ca „o etapă în viața unui produs”, ce trebuie luată în calcul încă de la început în proiectarea bunurilor comercializate, deci introdusă în analiza costurilor.

Esența reglementărilor și obiectivelor europene, între care **Directiva-cadru deșeuri 98/2009/CE** este un punct de inflexiune, derivă tocmai din această nouă viziune a deșeului ca element de luat în considerare pe mai multe paliere:

1. poluant, dar care
2. are valoare de resursă, deci
3. poate fi tranzacționat ca o marfă, după toate normele respective aplicabile în UE altor produse cu liberă circulație (deci inclusiv import-export), iar finalmente
4. **angajează integral și partajat responsabilitatea** actorilor economici, administrației publice și a consumatorilor finali.

De aici decurge o consecință crucială pentru buna administrare a sectorului deșeuri municipale: gestiunea deșeurilor, inclusiv reciclarea, e **o activitate care generează costuri foarte ridicate**. În ansamblul său, ciclul de management, de la colectare la reciclare, înghite mulți bani; o bună gestiune a întregului ciclu are între altele și scopul de a reduce costurile sociale ale acestei activități. Imaginea conform căreia „deșeul are valoare intrinsecă” ori „deșeul este o resursă” sunt clișee naive sau ipocrite utilizate în discursul politicianist: nimeni nu-și dăruie casa, sparge mașina, aruncă hainele ca „să câștige din deșeuri”. Dacă se pornește de la astfel de viziuni nerealiste iar costurile activităților de procesare și mai ales de reciclare a deșeurilor municipale nu sunt admise ca atare în calculul politicilor publice, blocajul actual va continua.

A5. Costurile gestionării deșeurilor. Cât poate fi diferența între România și UE

Deșeuri municipale sunt generate pe trei fluxuri distincte: (i) **deșeuri menajere**, (ii) **deșeuri stradale și din spații verzi** și (iii) **deșeuri din construcții** (amenajări interioare și exterioare ale clădirilor). Gestionarea lor se face printr-un ansamblu de infrastructuri și de activități care îi dau un profil special în cadrul serviciilor publice. În primul rând, partea de colectare propriu-zisă nu are caracter de monopol natural, cum se întâmplă de exemplu cu serviciul de apă-canal. Ca urmare, ea ar putea fi realizată într-un anumit perimetru de **unul sau mai**

mulți operatori: „salubriști” specializați, dar și alți colectori.

În al doilea rând, iarăși prin contrast cu alte servicii de utilități (inclusiv cel al apei), gestionarea deșeurilor municipale reprezintă un ansamblu de activități („meserii”) distincte, eterogene dar complementare, cu un număr mare de actori economici și instituționali, de fluxuri financiare și un cadru reglementar complex. Este tentant să judeci simplist activitatea în acest sector – ai generat deșeuri iar cineva se ocupă de adunarea și tratarea lor contra unui cost – dar simplitatea e înșelătoare. Din păcate atât opinia publică cât și, mai grav, mulți din administrația publică pică în această capcană.

La interfața dintre beneficiarii serviciului (generatorii de deșeuri municipale) și colectori sunt necesare investiții nu foarte mari, sub forma unui echipament relativ ieftin, mobil, ușor de procurat și operat: pubela, sacul, bena. Sumele necesare și managementul acestor echipamente nu pun mari probleme, putând fi asigurate de operatorii contractați.

În schimb, transportul și tratarea deșeurilor (sortare, transfer, depozitare, incinerare, compostare, valorificări diverse) necesită echipamente, instalații și infrastructuri de mare capacitate, mari dimensiuni, cu costuri de investiție care depășesc zeci de milioane de Euro. Prin natura lor, **investițiile în infrastructurile mari au o vocație „regională” sau zonală** și sunt de cele mai multe ori făcute în Europa de administrațiile locale sau regionale. Ca atare, finanțările UE din proiectele SMID au vizat aceste investiții în infrastructura mare, obiect principal al programelor europene POS-Mediu și succesorul din ciclul de finanțare 2014-2020, POIM.

În aceste programe au apărut **două tipuri de probleme**. La nivel mic, proiectele SMID destinate pubelelor sau organizării sunt accesorii, iar dificultățile de implementare legate de servicii (desemnarea operatorilor) țin în exclusivitate de capacitatea managerială – ori lipsa acesteia – a administrației locale. Pe de altă parte, investițiile în infrastructura mare înseamnă operații complexe de pregătire, timp lung de execuție, costuri mari de construcție și de operare și în final costuri globale crescute față de varianta simplă a gropii de gunoi, adică **o factură individuală mai mare per gospodărie sau persoană asimilată**. La acest nivel s-a făcut simțită nu doar o lipsă de capacitate

administrativă locală, dar și lipsa de capacitate de coordonare la nivelul autorităților centrale. Într-un cuvânt, administrația publică centrală și locală (decidenții politici) n-au fost capabile să-și asume consecința financiară a modernizării serviciilor, pe care le-au adoptat și promovat astfel ca dezirabile doar “în abstracto”.

Confortul pe care îl aduce nivelul de trai la standarde urbane presupune un serviciu mai complex, care respectă natura, protejează sănătatea publică, reduce consumul de resurse și producția de gaze cu efect de seră. E nevoie de infrastructuri și operații care costă mai mult decât „vechiul” sistem bazat pe groapa de gunoi sau circuitul rural, tradițional. Această creștere necesară de tarife nu a fost înțeleasă și nici asumată de decidenții politici. Din deficitul de înțelegere a dimensiunilor tehnice și financiare ale modernizării serviciului și infrastructurilor au decurs apoi dificultățile de adaptare a reglementărilor și, subsecvent, de implementare a proiectelor de investiții din categoria SMID, dar nu numai a acestora. Așa s-a ajuns la blocaj în multe proiecte și la relații tensionate între actorii politici și economici implicați în gestiunea fluxurilor de deșeuri.

În contextul în care și în România materiile prime de bază, combustibilul și energia precum și echipamentele tehnologice au prețuri foarte apropiate pe piața europeană sau mondială și nu există restricții de achiziție, singura componentă care poate diminua nivelul costurilor acestui serviciu la noi comparativ cu UE rămâne cea salarială. Diferențele salariale medii sunt de ordinul 1:5, maximum, iar trendul este de reducere. Cum ponderea costurilor salariale pe diferitele tipuri de activități variază între 10% și 20% din total, înseamnă că față de media europeană costurile din România pot fi mai mici cu 8%-16% pentru activitățile de management al deșeurilor, dar nu mai mult decât atât.

De exemplu, costul mediu total anual pe care l-a plătit în Franța o persoană în 2014 (medie per locuitor) a fost de **96 Euro fără TVA** (461 Lei la cursul de 4.8 Lei)⁵. Același calcul de referință pentru o tonă colectată și tratată a fost de 118 Euro fără TVA (566 Lei). Aceste valori sunt **valori nete**, obținute după ce din costurile reale au fost scăzute beneficiile obținute prin vânzarea de energie și materiale și

⁵ Tarifele de gestiune a deșeurilor din Franța nu sunt printre cele mai ridicate din UE. Date furnizate de ADEME (Agence de l'Environnement et la Maîtrise de l'Energie) pentru 2014.

după aportul OTR-urilor și a unui sprijin public, un total de cca 20 Euro/persoană (valori apropiate și la calculul făcut per tonă). Pentru a avea o imagine în condiții similare de calitate a serviciului în România putem ajusta cu 8-16% și obținem o estimare a comparativă de **387-424 Lei / persoană / an**, adică între 32 și 35 Lei pe lună. În jurul acestei medii pot exista variații semnificative de până la 20% în funcție de particularitățile locale: urban / rural, tipologie habitat, natura tratamentelor și taxelor, ori alți factori.

Componente de cost pentru managementul deșeurilor municipale în Franța, 2014 (annual per capita)

Precolectare și colectare	€	47,00	49%
Transport și transfer	€	8,00	8%
Tratament	€	41,00	43%
	€	96,00	100%

Este util de știut și structura generică a costurilor serviciului (mai sus), precum și faptul că o instituție publică (cum ar fi ADEME, în Franța) monitorizează evoluția prestației, a costurilor și creează **profile de referință anuale a tarifelor și veniturilor** la care se pot raporta atât furnizorii de servicii, cât și autoritățile publice. Aceasta este experiența pe care ANRSC în România ar trebui să o ia drept model.

A6. „Taxa la groapă” în România și costul amânărilor repetate

Tarifele au și un rol de modelare a comportamentului consumatorilor, deci se înscriu între măsurile economice destinate descurajării stilului „clasic” de colectare a deșeurilor la grămadă, de depozitare la groapă și de stimulare a colectării selective și a reciclării. Acestea sunt obiective preconizate de Directiva cadru deșeuri 2008/98/CE și asumate de România prin Legea 211/2011 referitoare la regimul deșeurilor.

Referitor la depozitarea deșeurilor municipale, există în România două taxe, ambele fiind denumite „contribuții” și ambele alimentând Fondul pentru mediu gestionat de AFM (Administrația Fondului pentru Mediu) conform prevederilor din OUG

196/2005, o ordonanță cu foarte multe modificări ulterioare:

1. „Contribuția pentru economia circulară”, încasată de la proprietarii sau administratorii de depozite pentru deșeurile municipale. (cf Anexa 2 a OUG 196/2005)

2. „Contribuția pentru neîndeplinirea obiectivului anual de reducere” aplicată UAT-urilor (primăriilor) pentru cantitățile de deșeuri care depășesc un anumit prag anual denumit „obiectiv anual de reducere”. Pragul are o valoare reglementată și descrescătoare spre limita asumată ca obiectiv de realizat până în anul 2020 și apoi către ceea ce va fi următorul obiectiv în perspectiva 2025, 2030 etc. (vezi Anexa 1)

Inițial, prin OUG 13/2013 au fost prevăzute niveluri care să crească progresiv *Contribuția pentru economia circulară (taxarea tuturor cantităților depozitate)*, anual, de la 50 Lei/tona la 80 iar apoi 120 Lei/tona, cu începere din anul 2014. Intervențiile legislative ale guvernanților, în numele „protejării populației”, au amânat repetat timp de cinci ani data primei taxări și au scăzut valoarea acesteia. În final taxa s-a aplicat doar din 2019, diminuată la 30 Lei/tona, iar din 2020 (și anii următori) a fost stabilită la 80 de Lei/tonă.

În ce privește *Contribuția pentru neîndeplinirea obiectivului anual de reducere*, prevăzută a se aplica încă din iulie 2010 (Legea 167/2010), această taxă, exigibilă în 25 ianuarie a anului următor, a urmat și ea calea populistă a evitării nemulțumirilor celor din administrația locală. Prin OUG 48/2017 taxa coboară de la 100 la doar 50 Lei/tona. Calculul cantităților pentru care este datorată „contribuția” a pornit inițial de la un prag care reprezenta 85% din cantitățile depozitate efectiv anul anterior, dar s-a considerat că asta era prea complicat și greu de urmărit. Deci (prin Legea 143/2018) s-a trecut la un barem anual descrescător fixat prin raporta-re la cantitatea de deșeuri generate (estimare per capita) devenit actuala Anexă 6 la OUG 196/2005.

Obiectivul anual de reducere a cantităților de deșeuri municipale eliminate prin depozitare (%)			
Anul	Total	din care:	
		Reciclare	Alte forme de valorificare
2018	35%	minimum 30 %	5%
2019	42%	minimum 35 %	7%
2020	60%	minimum 50 %	10%

Să facem o simulare simplă pentru anul 2020 pe un UAT de 10.000 de locuitori pentru a putea înțelege impactul acestei măsuri.

10.000 x 233 kg/an = 2330 tone de deșeuri generate și colectate anual

15% deșeuri reciclate (ipoteză) = 349,5 tone reciclate

85% deșeuri depozitate = 1980,5 tone eliminate prin depozitare

40% maxim admis la depozitare fără taxă = 932 tone (2330 x 40%)

Diferența taxată ar fi deci 1980,5 t – 932 t = 1048,5 tone ceea ce corespunde unei taxe de 52.425 Lei/an sau 5,24 lei/locuitor, adică 0,44 lei/lună. Dacă rata de colectare selectivă ar fi de 30%, impactul final ar ajunge la 0,29 Lei/locuitor/lună și, desigur, ar ajunge la zero dacă baremul de colectare/reciclare ar fi atins sau la 0,58 Lei dacă ar fi depozitată integral cantitatea de deșeuri produsă.

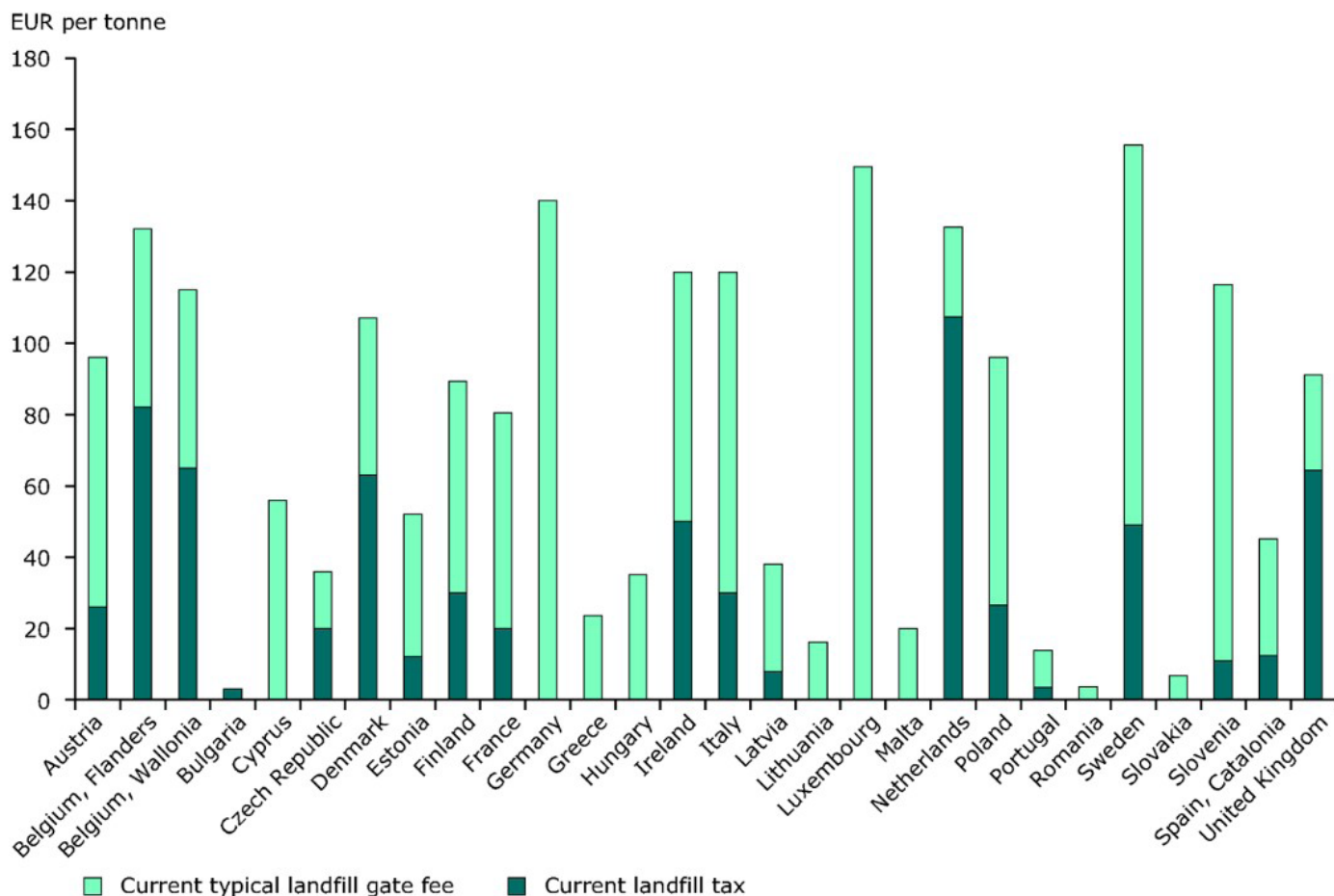
Cu alte cuvinte, acest instrument financiar nu funcționează deloc ca un stimulent real, într-o direcție sau alta, nici nu generează venituri pentru rezolvarea problemei în linie cu obiectivele de policy stabilite. În aceeași perioadă a tergiversărilor și reducerilor nivelului de taxare, trei proceduri de infringement pe mediu vizau problema gestiunii deșeurilor municipale și, direct sau indirect, problema eliminării prin depozitare (vezi și Anexa 1).

- funcționarea unor gropi neconforme după iulie 2009 (data până la care trebuiau închise) 2014 Punere în întârziere; 2015 Aviz motivat; 2017 sesizarea Curții; cazul este în desfășurare;

- transpunere neconformă a Directivei cadru 2008/98/EC, inclusiv absența din reglementări a instrumentelor economice de descurajare a eliminării deșeurilor și de încurajare a reciclării – printre care taxa la groapă și tarificarea diferențiată a serviciului de colectare în funcție de cantitățile și nivelul de separare a fracțiilor reciclabile sau PAYT „pay as you throw” (2013 punere în întârziere; 2017 punere suplimentară în întârziere)
- întârzierea redactării și adoptării Planului Național de Gestiune a Deșeurilor PNGD (2015 punere în întârziere; 2016 aviz motivat; 2017 sesizarea Curții)

În UE, tarifele și taxele pentru depozitare reprezintă un instrument eficace de stimulare a reciclării. Costurile de depozitare se compun din tarife (landfill gate fee) și taxe (landfill tax). Statele membre aplică de regulă ambele instrumente. Dar chiar și atunci când este aplicat doar tariful de depozitare (Germania, Luxemburg) acesta este suficient de substanțial pentru a descuraja transportarea deșeurilor la groapă. Datele pe 2013 ale European Environment Agency (EEA) arată că statele care au atins deja obiectivele de limitare a eliminării deșeurilor prin depozitare impun **costuri globale de peste 100 Euro**.

Nivelele de depozitare cele mai scăzute astfel atinse, pe datele din 2012, sunt: Germania (0%), Olanda (0%), Austria (1%), Suedia (1%), Danemarca (3%). Sistemul de taxe și tarife se dovedește eficient în aceste state și în sensul că **nivelul de reciclare se apropie sau depășește 50%** (obiectiv fixat de Directiva cadru pentru 2020). Aceste taxe și tarife sunt în creștere constantă de la un an la altul. În Anglia, de exemplu, taxa de depozitare era în anii '70, când a fost introdusă, de doar câteva lire; ea a crescut progresiv cu câteva lire pe an până la 56 £ în 2011 iar, apoi, accelerat până la 94£ în 2020.



În fine, **incinerarea deșeurilor menajere** a fost și rămâne și ea o tehnologie scumpă, presupunând atât costuri mari de capital, cât și costuri tot mai ridicate de operare în condițiile în care scad pragurile autorizate de poluare pentru emisiile de gaze și de particule. De fapt, ea ar trebui să fie ultima pe lista de priorități într-un sistem modern de management al deșeurilor municipale. Internalizarea costurilor de mediu reprezintă o creștere substanțială a costurilor cu această tehnologie care viza inițial (la sfârșitul secolului XIX) reducerea volumelor, în contextul în care ritmul rapid de urbanizare a adus o criză a locurilor de depozitare.

Se ajunge astăzi, în medie, la costuri de peste 100 Euro/tonă, chiar după ce sunt scăzute veniturile obținute prin vânzarea de energie calorică și electrică. Cele mai recente rapoarte UE indică costuri ale incinerării între 70 și 175 Euro/tonă. Mai trebuie în plus adăugat efectul nociv asupra sănătății al microparticulelor care nu pot fi reținute de filtre, un subiect de speculații și care generează opoziție din partea opiniei publice. Rămâne relevant faptul că, pentru UE, incinerarea deșeurilor menajere este retrogradată în ierarhia deșeurilor la rangul de „eliminare”, la același nivel cu depozitarea la groapă, și deci este explicit descurajată.

În aceste condiții, nu poate să treacă neremarcată aici **o teribilă inconsecvență a autorităților**: în vreme ce o contribuție de sub 2 Lei/lună/locuitor pentru un sistem bun de colectare provoacă reacții populiste din partea politicianilor, un cost de peste 7 Lei / lună / locuitor pentru incinerare trezește aproape entuziasmul. (E vorba de proiectul incineratorului din București inclus în PNGD și în proiectele POIM, menționat mai sus). Este adevărat că vorbim de zona București-Ilfov, unde o bună parte din beneficiarii serviciului nu văd lunar facturile deoarece costurile serviciului sunt acoperite dintr-o taxă globală colectată anual, dar asta arată între

altele și de ce un asemenea aranjament de plată este unul nefericit.

Din păcate, în România decizia politică a ignorat toate aceste realități economice, deci a fost inevitabil ca lucrurile să se împiedice în diverse puncte ale ciclului. Iar o dată cu amânările și confuzia din sistem, a apărut și eroziunea de capacitate de planificare și management: foarte mulți experți care gestionaseră trecerea de la perioada de pre-aderare către primele cicluri de proiecte în UE au părăsit sistemul public românesc și au mers fie în privat, fie în instituțiile europene.

Așa s-a ajuns ca taxa de groapă să aibă în România un impact foarte mic asupra cantităților colectate și modului lor de gestionare. Tabelul următor surprinde trendul tergiversărilor decise de guvernanți în toți acești ani. În locul unei taxe progresive care începe cu 50 Lei/tonă, aplicată din 2014, taxa a scăzut la 30 Lei/tonă, aplicată din 2019 și în loc de o plafonare la 120 Lei/tonă din 2016 la una de doar 80 Lei/tonă din 2020, astfel rămânând nefolositor cel mai eficient instrument de încurajare a reciclării.

Una din consecințele indirecte la care s-a ajuns este incapacitatea sistemului de a finaliza construcția sau punerea la nivel a depozitelor de deșeuri conforme. În 2020 avem doar 33 de depozite conforme pe lista ANPM. Dacă adăugăm că sunt patru depozite în județul Constanța, 2 în Dâmbovița, 2 în Prahova și 2 în Ilfov, rezultă că **în martie 2020 șase județe din România nu au gropi conforme** ceea ce presupune și trasee de transport mai lungi (costuri mai mari) către depozitele din județe limitrofe și o creștere a cantităților depozitate în depozite neconforme sau spații publice neautorizate.

În viitor, obiectivele de bună gestiune a deșeurilor în statele UE vor impune standarde în creștere pentru orizontul 2030: economie circulară cu mai puțină generare, mai multă reciclare, mai multă reintroducere de materii prime secundare (adică din reciclare) în circuitul economic, mai puțină eliminare (depozitare și incinerare). De asemenea, trebuie făcută colectare selectivă (separată) la sursă a fracțiilor reciclabile, ceea ce în România este extrem de puțin practicat. Pentru a face o colectare eficientă pe 5 sau 6 fracții (cum cere Directiva cadru și Legea 211/2011) este nevoie nu numai de investiții substanțiale în recipiente individuale și stradale, ori în mijloace adaptate de transport, ori în echipamente de sortare, ci și de tarife sporite pentru realizarea serviciului. Ele trebuie asumate de politicile publice, iar măsurile (aparent nepopulare) trebuie luate și implementate.

Nici faza de pregătire pentru reutilizare și reciclare (operații suplimentare de selectare mecanică, de transfer, de tratare mecano-biologică cu uscare, fărâmițare, posibilă paletizare sau incinerare) nu este o fază fără costuri: presupune la rândul ei instalații și operații, adică alte costuri care vor trebui asumate. La fel compostarea sau tratarea anaerobă. La această dată, deși nu sunt echipate toate județele sau nu suficient, putem să ne facem o idee mai precisă despre costurile reale ale procesului de gestionare a deșeurilor atunci când sunt parcurse etapele necesare pentru o tratare corectă. De exemplu, tariful per tona tratată ajunge la 15-20 Euro pentru o stație de transfer, la 10-20 Euro pentru o stație de sortare, la 15-25 Euro pentru o instalație de compostare, în jur de 15 Euro pentru o instalație de tratare mecano-biologică, și 10-21 Euro pentru administrarea depozitelor la sol⁶. Incinerarea, dacă va funcționa, va însemna

6. Date din PNGD 2017

Amânările repetate de aplicare a "taxei de groapă" - lei/tonă

Reglementare	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
OUG 31/2013	50	80	120	120	120	120	120	120	120
Lege 384/2013				80	120	120	120	120	120
OUG 48/2017						80	120	120	120
OUG 74/2018						30	80	80	80

oricum costuri finale în jur de 100 Euro/tonă. Un calcul rapid ne apropie de valori unitare practicate în celelalte state europene.

Iată că utopia gestiunii ieftine a deșeurilor nu funcționează. În plus, politicile tarifare și de taxare lejere, care favorizează eliminarea la groapă, aduc nu numai neajunsuri directe pentru sănătatea publică, poluarea mediului și risipa de resurse, dar atrag și fluxuri suplimentare de deșeuri din exteriorul frontierelor, predispunând la practici ilegale, așa cum s-a văzut tot mai des în ultimii ani. Iar pe de altă parte reciclatorii, încurajați să apară și să investească, dar apoi fiind supuși unui mediu de reglementare imprevizibil și lipsiți de suficientă materie primă, sunt obligați să importe deșeuri reciclabile din străinătate, creându-se astfel o totală confuzie în opinia publică în privința politicilor de mediu în România.

Ca proiecție de viitor, în materie de deșeuri municipale, obiectivul de pregătire pentru reutilizare și

blice nu va cunoaște o schimbare radicală în următoarea legislatură.

A7. Ce șanse sunt să atingem țintele? O simulare

Am văzut că obiectivele de pregătire pentru reutilizare și reciclare asumate prin Legea 211/2011 (50% din cantitățile generate) se referă la fluxurile reciclabile (solide: hârtie-plastic-sticlă-metal și respectiv bio-deșeuri) din deșeurile menajere și că ponderea acestor materiale este stabilită de ANPM pe baza raportărilor operatorilor de salubritate sau, în absența datelor de la operatori, valoarea de referință este fixată pentru reciclările solide la 33% din total deșeuri menajere. Din datele ANPM preluate de PNGD, am făcut o sinteză a compoziției fluxurilor reciclabile și cantităților absolute raportate la media de deșeuri menajere + deșeuri asimilabile celor menajere:

Compoziția deșeurilor menajere și asimilate (2014 - ANPM și PNGD)					kg/loc./an	kg/loc./lună
					229	19,1
Hârtie și carton		11,90%	31,40%	89,30%	27,3	2,3
Metale		2,70%			6,2	0,5
Plastic		11,70%			26,8	2,2
Sticlă		5,10%			11,7	1,0
Biodeșeuri		57,90%	57,90%		132,6	11,0
Altele		6,70%	6,70%	6,70%	15,3	1,3
Lemn	?		4,00%	4,00%	0,0	0,0
Textile	?				0,0	0,0
Voluminoase	?				0,0	0,0
				100,00%		

reciclare trece de la 50% în 2020 la 60% în 2025 și 65% în 2030 din cantitățile generate (vezi Anexa 1). România se va afla probabil în jur de 15% la finalul lui 2020. În ceea ce privește cantitățile depozitate, obiectivul de atins pentru 2030 este un maxim de 10%. În vreme ce mai multe state occidentale au atins sau depășit deja această țintă, România se află azi la cca 90% eliminare prin depozitare. **Chiar dacă va beneficia de o derogare de 5 ani, țintele par de neatins dacă abordarea autorităților pu-**

Se poate constata că:

- ponderea biodeșeurilor este majoritară (57,9%)
- reciclările solide (hârtie-sticlă-plastic-metal) au doar 31,4%, adică sub valoarea de referință de 33% impusă de ANPM (prin urmare obiectivul de 50% este mai greu de atins)
- cele două fluxuri majoritare însumează aproape 90% din total.

Aceste cifre indică limpede care ar fi **prioritățile de abordare din politicile publice** pentru atingerea obiectivelor, care pentru 2020 sunt de două feluri: atingerea unui nivel de tratare de 50% din cantitățile generate; reducerea la maxim 50% a cantităților depozitate.

Care este performanța reală a sistemului în 2014 și 2020?

Pentru obiectivele de colectare separată (asimilate celui de pregătire) avem la dispoziție datele ANPM preluate de PNGD. Coroborându-le și cu alte date, plus câteva corecții de însumare, am ajuns la următorul tabel de sinteză pentru 2014:

Deșeuri colectate separat de operatorii de salubritate (tone), din care:									
Anul	2010	2011	2012	2013	2014	Media 2010 - 2014			
Total	145.206	139.496	184.517	196.649	158.13	164.8	100%		
Hârtie și carton	32.201	37.880	43.579	46.316	50.04	42.01	25%	58%	76%
Plastic	26.757	31.395	48.452	39.573	46.64	38.56	23%		
Metale	1.201	1.642	2.235	2.600	2.48	2.031	1%		
Sticlă	11.716	7.652	23.716	19.402	13,19	12.50	8%		
Biodegradabil	32.92	30.68	31.54	30.95	20.93	29.41	18%	18%	
Lemn	2.332	2.842	7.572	2.581	3.07	3.68	2%	2,23%	19,6%
Voluminoase	23.322	14.360	26.214	49.794	28.27	28.39	17%	17,2%	
Textile	48	147	480	167	260	220	0%	0,13%	
Alte deșeuri	14.707	12.890	724	5.264	6.415	8.0	5%	5%	5%
Sursa ANPM - PNGD						164.8			

Cele 164.799 de tone colectate separat (și asimilate unor cantități „pregătite”) nu reprezintă decât 3.3% din cele 4,9 tone generate. Sunt avansate valori de cca 13% cantități „reciclate” (a se citi pregătite pentru reutilizare și reciclare) pentru anul 2018. Asta ar însemna o progresie „spectaculoasă” de 2,5% pe an. Pentru cele 37% sau 35% care mai trebuie procesate pentru a îndeplinirea obiectivului la 2020, pe trendul actual ar fi nevoie de încă 13 ani. E drept, există și alte filiere paralele de colectare, autorizate sau mai puțin legale, care mai acoperă o parte din diferență. **Dar, oricum, o progresie în același stil și ritm este de neconceput.**

Este nevoie urgent ca noile administrații publice locale și centrale rezultate din alegerile din

2020, după ce se încheie criza legată de Coronavirus, să ia măsuri ferme (și dificile) pentru eficientizarea sistemului de gestionare a deșeurilor. Va fi nevoie de o voință politică fără compromisuri. Exemple pentru progrese rapide (2-4 ani) de la câteva procente la peste 50% (incluzând colectare separată, tratare, valorificare) se găsesc peste tot în Europa și chiar și în România: a se vedea „modelul” Târgu-Lăpuș. Toate depind de implementarea strictă a măsurilor pe care Uniunea Europeană și propriile angajamente și reglementări asumate le preconizează: poluatorul plătește și plătește pentru ce și cât aruncă.

A8. Problema datelor și indicatorilor: cifre imprecise, indicatori definiți ambiguu

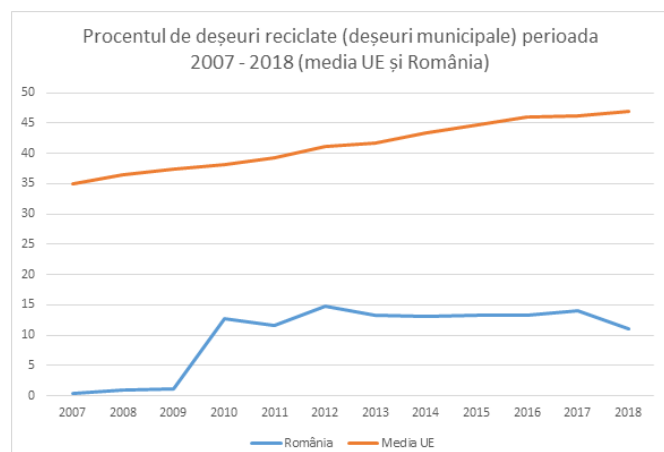
Încercarea de a obține date certe, complete și precise în acest sector de activitate constituie o misiune foarte dificilă, dacă nu imposibilă. Se poate ajunge la o evaluare aproximativă de ansamblu, dar la nivel de detaliu acuratețea cifrelor lasă de dorit. În plus, definirea unor indicatori în legislația românească este ambiguă, după cum discutăm mai jos.

Procedurile de calcul („metodologiile” invocate de ANPM, INS și alte instituții publice) sunt în principiu conforme, de cele mai multe ori impuse de la

Un caz de succes: Târgu-Lăpuș reciclează deja 50%

În total contrast cu restul țării, Târgu-Lăpuș (12.000 locuitori) plus comunele limitrofe au atins deja cu trei ani în urmă ținta de reciclare de 50%; azi se apropie de obiectivele pe 2030. De 10 ani colectarea gunoiului se face separat pe șapte fracții (!), există investiții în infrastructura de pregătire pentru reciclare iar fluxurile sortate se vând în medie cu 50 lei/tonă. Cum s-a putut? Cu decizii clare ale primăriei orașului, utilizarea unei finanțări UE de 1 milion Euro, tarif moderat, penalități pentru cei care „nu înțeleg” să colecteze selectiv, monitorizare, valorificarea cantităților sortate. Momentul de cumpănă a fost anul 2016 când, fără intervenția Ministerului, proiectul pilot din Târgu-Lăpuș ar fi fost înghițit de mașină birocratică a SMID județean Maramureș, cu toate non-performanțele de care vorbeam mai sus, iar eforturile de un deceniu ar fi fost anulate.

nivel european. **Imprecizia rezultatelor vine de la datele primare**, cele mai multe fiind „raportate” de UAT-uri, de operatorii de salubritate și de diverși alți actori economici care participă la procesul complex de „gestiune integrată”. Date primare de multe ori estimate și nu cuantificate sau măsurate riguros. Pe aceste date parțial incerte, parțial incomplete și uneori contrazise de evoluția ulterioară a evenimentelor s-au construit „politicile publice” și în speță master-planurile și studiile de la care au fost lansate proiectele SMID. Obligația de raportare către Eurostat a adus rigoare procedurală dar, cu tot efortul de a furniza sau potrivi date coerente, putem observa în seriile de date oficiale fluctuații sau stagnări dificil de explicat. Un exemplu elocvent este evoluția procentuală a cantităților reciclate din totalul estimat de deșeurile municipale generate așa cum arată în pagina Eurostat (care preia raportările României).



Cifrele permit interpretări contradictorii: dacă sunt adevărate, înseamnă că în ultimii ani în România avem o stagnare sau chiar un regres, plus creșterea de cantități abandonate în spații interzise (deși obiectivul declarat și efortul concret al UAT-urilor este să recicleze tot mai mult); dacă România a făcut în realitate progrese, înseamnă că raportările sunt neglijente. Concluzii mai diplomatice sunt formulate în PNGD pornind de la următorul tabel:

Indicatori de generare deșeurii municipale în România și EU-27, 2010-2014

Indicator generare deșeurii municipale	2010	2011	2012	2013	2014
România (kg/loc și an)*	313	257	251	254	249
EU-28 (kg/loc și an)*	503	496	485	477	474

* EUROSTAT

Cantitățile generate în România, cu aproape jumătate mai mici decât media europeană, ar putea fi explicate de ponderea mare a populației rurale, consumul mai redus de bunuri (proporțional cu PIB-ul) și absența cântarelor în multe depozite de deșeurii (aproape 50% din depozite erau neconforme în perioada respectivă).

Lipsa măsurătorilor și datelor fiabile persistă și după 2014: este de notorietate dificultatea pe care au întâmpinat-o consultantul și autoritățile centrale când au început să caute date pentru a redacta Planul Național de Gestiune a Deșeurilor în perioada 2016-2017. Oricum, pentru a avea un reper cât de cât realist, toate prognozele din PNGD pentru perioada 2018-2020 și apoi 2025 și 2030 au plecat de la **anul de referință 2014**. Aceasta este motivul pentru care, chiar și în 2020, o parte din cifrele relevante se opresc sau fac **referință tot la anul 2014** iar diversele valori actualizate trebuie considerate cu precauție pentru perioada 2015-2019. Anterior lui 2014, pur și simplu nu știm care era situația reală.

Populația rezidentă

Foarte multe calcule referitoare la cantitățile de deșeurii, generate, colectate, tratate, eliminate depind de raportarea la numărul total de locuitori, repartitia lor și dinamica demografică. În speță,

cea ce contează este populația rezidentă, respectiv cei care locuiesc efectiv în perimetrele administrative, nu populația domiciliată oficial. Aceasta trece de la 21.627.509 în 2003 la 19.447.311 în 2014 (valoare reținută de PNGD) și o găsim la 19.414.458 în ianuarie 2019 (sursa INS Tempo online). Valorile reale sunt foarte probabil mai mici. Deci avem o diferență de aproape 10% între cifrele considerate în master-planurile pentru SMID și valorile reale. Pentru perioada 2020-2025 va trebui reținută o valoare de doar **19.000.000 locuitori rezidenți**, sau chiar mai puțin, ceea ce influențează calculele economice de prestație a serviciului.

Deșuri generate, deșuri colectate, deșuri tratate, deșuri valorificate

Aceste noțiuni – generare, colectare, tratare, valorificare – trimit la indicatori cantitativi diferiți care trebuie urmăriți ca atare. Obiectivele se calculează (a se vedea L 211/2011) pornind de la primul: **cât producem** (cu adevărat)? Conform PNGD, din 100% care se generează, doar 80%-86% e colectat. Asta înseamnă că valorile absolute de cantități raportate pentru colectare, colectare separată, tratare, reciclare generează rezultate procentuale diferite. De exemplu, referitor la colectarea selectivă:

Cantitățile reciclabile nu înseamnă cantități reciclate. Obiectivele 2020 nu sunt pe cantități reciclate ci pe cantități „pregătite pentru reutilizare și reciclare”

O clarificare similară trebuie făcută pentru cantitățile de deșuri reciclabile (iar nu reciclate!). Și aici terminologia utilizată (inclusiv la nivelul legislației) permite interpretări confuze, adesea întretinute intenționat. De exemplu, obiectivul de atins pentru 2020 conform Legii 211/2011 referitoare la regimul deșeurilor (transpunere a Directivei cadru 2008/98/EC) este „un nivel de **pregătire pentru reutilizare și reciclare** de minimum 50% din masa totală generată” aplicată doar fluxurilor reciclabile din deșeurile menajere, adică hârtie, sticlă, plastic, metal, deșeu biodegradabil. Nu vorbim de deșuri municipale per total, ci doar de **deșuri menajere și asimilate** (deci fără cele din construcții, stradale sau spații verzi), o distincție importantă deoarece obiectivul la 2020 pentru fluxurile construcții este de 70%; pe de altă parte, în categoria deșeurilor menajere, fluxurile reciclabile nu reprezintă 100% din total.

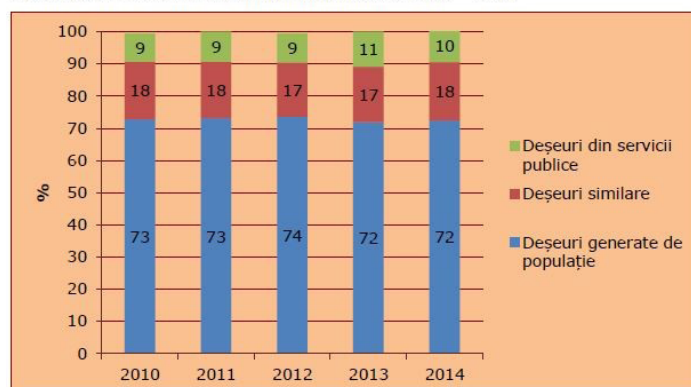
Care e sursa datelor

Cu alte cuvinte, pentru o evaluare precisă a progreselor în pregătirea pentru reutilizare și reciclare ar trebui să știm cu precizie (a) ce cantitate totală de deșuri menajere este generată și (b) cât la sută din total sunt fluxurile reciclabile, adică ar trebui să știm care este **structura deșeurilor menajere**.

Pentru a complica și mai mult trasabilitatea fluxurilor, deci șansa de a verifica nivelul real de îndeplinire a obligațiilor, OUG 74/2018 ne mai spune că cei care trebuie să comunice structura deșeurilor menajere („determinările de compoziție”) sunt operatorii de salubritate (sic!). Iar dacă aceștia nu comunică nimic, atunci se va lua o referință de principiu de 33% din fluxurile de hârtie-sticlă-plastic-metal. De aici încolo, nu se știe cum facem cu fluxul biodegradabil sau cu variațiile mari de compoziție între deșeurile menajere din urban față de rural. Nu se știe de asemenea cine și cum controlează fiabilitatea declarațiilor făcute de operatori, deoarece nu există nicio obligație sau preocupare de cercetare și control sistematic din parte UAT-urilor, nici din partea operatorilor, nici din parte numeroaselor autorități centrale implicate.

Ca atare, tot ce vedeți atăzi în Eurostat vine de la ANPM, care primește niște cifre de la UAT-uri și operatori, iar totul include marje de eroare considerabile. Inadvertențele din raportări ies la iveală doar când aflăm de la reciclatori că pentru plastic (PET) importul de deșuri reciclabile acoperă 80% din cantitățile procesate (Green Group Buzău) sau că unii reciclatori au fost obligați să abandoneze activitatea (Esox Caracal) sau când trebuie actualizat PNGD-ul și nu se mai potrivesc evaluările cu necesarul de investiții în echipamente și servicii.

Figura II-1: Structura deșeurilor municipale, 2010 – 2014



Sursa: ANPM

Tabelul inclus în PNGD pe baza datelor ANPM indică o structură aproape invariabilă a deșeurilor municipale (dar am arătat mai sus că trendurile prea stabile în timp sunt suspecte). Dacă luăm ca reper anul 2014, procentele de mai sus corespund unui total raportat de 4,9 milioane tone generate. Dacă adăugăm valori în tabel pe „structura” deșeurilor municipale și totalul populației rezidente, rezultă următorul tabel și concluziile aferente:

		Total tone/an	kg/ locuitor/ an	Kg/ locuitor/ zi
Deșeuri municipale generate (tone)	100%	4.956.075	254	0,70
Deșeuri menajere (dm)	72%	3.568.374	183	0,50
Deșeuri asimilate dm	18%	892.094	46	0,13
Deșeuri din servicii (spații verzi și construcții)	10%	495.608	25	0,07
Populație rezidentă		19.500.000		

El trebuie citit astfel: unei persoane îi sunt statistic atribuite anual un total de deșeuri municipale de 254 kg (o producție de 700 g/zi). Această valoare medie statistică apare și în tabelele Eurostat. Dar ea este relevantă doar pentru analizele macro unde este calculat necesarul de echipamente și investiții (de exemplu în PNGD) sau atunci când urmărim evoluțiile generale la nivel național.

Altfel, **cifra care trebuie reținută este de 183 kg/an/persoană** întrucât doar această cantitate este facturată direct „populației” pentru o „producție” zilnică de 500 g/persoană. Considerate așa, cele 183 kg/an respectiv 500g/zi par a fi foarte probabil prea mici; nivelul raportat de deșeuri municipale este probabil subestimat din rațiuni amintite anterior, ori este subestimată cantitatea de deșeuri necolectate. Din tabelul de mai sus mai putem deduce următoarele:

Procent nefacturat direct „populației” din cantitățile totale de deșeuri municipale (nu sunt generate direct de populație)	28%
Cantități nefacturate direct unei persoane kg/an	71
Cantități facturate direct unei persoane kg/an	183

Efectele impreciziei asupra bugetelor

Dat fiind că populația este oricum sursa ultimă a tuturor banilor, inclusiv a bugetelor publice, identificarea exactă a cantității de deșeu menajer propriu-zis (generat de populație) e importantă atât pentru **transparența gestiunii serviciului de salubritate** (stabilirea costurilor reale ca diferență dintre costurile „tehnice” sau economice și eventuale venituri din vânzarea cantităților reciclabile sau a energiei; repartizarea costurilor de tratare, sortare, transfer, pretratare, depozitare, incinerare; condițiile contractuale de delegare a gestiunii; stabilirea politicilor tarifare și de taxare) cât și pentru **transparența modului în care UAT-ul gestionează banul public și propune politici sectoriale** (în relația cu operatorul de salubritate și ceilalți actori care intervin în proces, în stabilirea nevoilor și priorităților de finanțare a infrastructurilor).

Pe de altă parte, colectarea deșeurilor stradale și a celor din spațiile verzi poate face (și face adesea) obiectul unui contract cu un operator distinct de cel de salubritate sau poate fi efectuat de un serviciu intern al primăriei. Nu în ultimul rând, tariful diferit a utilizatorilor (tarife mai mici pentru „populație” și mai mari pentru persoanele juridice) transferă problema sprijinului social din sarcina administrației către operatorul de salubritate și favorizează discursul și practicile populiste în vreme ce anulează mijloacele concrete de stimulare a colectării selective și de descurajare a producției de deșeuri și de eliminare a acestora.

Seriile anuale de **date raportate** indică o tendință de scădere a cantităților totale (în contradicție cu faptul că PIB a crescut constant în aceeași perioadă), o structură relativ constantă a repartizării tipurilor de deșeuri municipale și un progres foarte lent al nivelului global de colectare, de colectare separată și de pregătire pentru reutilizare și reciclare. În mod normal, ar trebui să înregistrăm o creștere a volumelor generate în următorii ani.

Generarea deșeurilor municipale, 2010-2014

Tipuri de deșeuri municipale	Cantitatea de deșeuri municipale (tone/an)				
	2010	2011	2012	2013	2014
Deșeuri menajere colectate în amestec și separat	3.367.325	2.955.517	2.654.525	2.817.947	2.900.695
Deșeuri similare colectate în amestec și separat	1.176.870	917.794	852.591	874.591	902.144
Deșeuri din grădini și parcuri	123.514	100.700	95.223	97.204	70.134
Deșeuri din piețe	81.773	90.024	71.270	61.330	54.170
Deșeuri stradale	343.550	294.478	313.823	391.168	340.948
Deșeuri menajere generate și necolectate	1.250.112	857.650	1056687	828.564	687.985
Total deșeuri municipale generate	6.343.144	5.216.162	5.044.121	5.070.805	4.956.075
Sursa: ANPM (PNGD)					

Condițiile esențiale pentru progrese reale și accelerate în gestionarea deșeurilor, inclusiv atingerea obiectivelor de colectare și valorificare, sunt (1) transparentizarea întregului lanț de activități și de actori și (2) monitorizarea riguroasă a tuturor cantităților de la generare la valorificare și eliminare.

B. Poluarea atmosferică în urban

Calitatea **aerului** a devenit de asemenea o preocupare majoră pentru opinia publică, mai ales după apariția proiectului civic care a instalat senzori independenți în zona Bucureștiului⁷, lucru care a crescut nivelul de conștientizare a populației cu privire la problemă. Depășirile de chiar 10-12 ori ale nivelului maxim de emisii de particule în anumite momente au făcut ca publicul să solicite clarificări din partea decidenților cu privire la sursele acestei poluări, cu atât mai mult cu cât vârfurile de poluare pare că nu coincid totdeauna cu maximul de intensitate în activitate urbană.

În 2014, când s-a făcut ultimul studiu serios privind calitatea aerului în București, luat în considerare și pentru Planul Integrat de Calitate a Aerului în București 2018-2022, principalele surse de particule PM2.5 au fost identificate ca fiind încălzirea și prepararea hranei (45.9%) și traficul (45.5%), urmate la

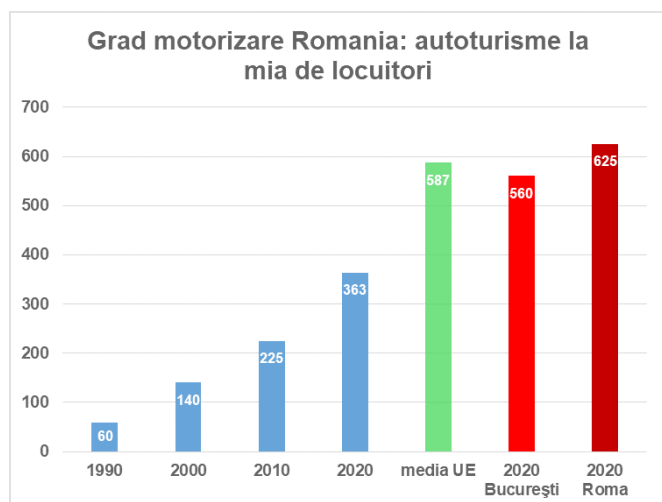
mare distanță de industrie (8.5%) și alte surse reziduale; o distribuție asemănătoare se regăsește și pentru PM10. Este neclar cât s-a schimbat situația de atunci și până azi, iar faptul că lipsesc un sistem robust de măsurare și niște evaluări periodice care să nu se bazeze atât de mult pe conjecturi și variabile proxy, ci pe un control direct al calității aerului, reprezintă în sine un eșec grăitor de policy. Prin urmare, nu știm astăzi cu siguranță dacă în București sau alte aglomerări urbane matricea de surse și poluanți din tabelul de mai jos descrie cu acuratețe realitatea.

Indiferent ce alte surse de poluare ocazională vor fi identificate în viitor, când vom avea sisteme de măsurare mai bune, este clar că intensificarea traficului rutier reprezintă o evoluție intervenită rapid după 1990 și care creează probleme de mediu, cu precădere în orașele mari. În România a **crescut enorm gradul de motorizare**, mult mai abrupt decât în state occidentale în perioade de timp similare: de la 60 autoturisme la mia de locuitori în 1990 s-a ajuns la 363 autoturisme la mia de locuitori în 2019, după cum arată graficul de mai jos. Este creșterea cea mai explozivă dintre toate statele actualmente membre UE, ceea ce corespunde cu faptul că represiunea consumului și utilizării autoturismelor era în România printre cele mai intense din lagărul comunist înainte de 1989.

⁷ <https://aerlive.ro/>

Surse de poluare a aerului în București, 2014 (studiu pentru PMB)⁸

Activitate	NO _x	COV _{nm}	SO ₂	PM _{2,5}	PM ₁₀	CO	C ₆ H ₆	Pb	Cd	Hg	As	Ni	Total 1-4 HAP
	(t/an)	(t/an)	(t/an)	(t/an)	(t/an)	(t/an)	(t/an)	(kg/an)	(kg/an)	(kg/an)	(kg/an)	(kg/an)	(kg/an)
Industria și servicii	3529,83	1747,91	146,14	204,05	328,57	1957,01	8,36	21847,4	121,86	14,30	190,71	246,91	45,66
Încălzirea și prepararea hranei de către populație	965,33	1149,50	23,09	678,25	678,25	5432,78	89,70	49,00	8,81	3,92	1,90	29,00	682,54
Încălzirea în sectorul instituțional	145,89	5,35	1,04	1,04	1,04	53,46	0,46	2,05	1,07	0,49	0,20	2,05	0,01
Încălzirea și prepararea hranei de către populație – restul grilei de calcul, exceptând Municipiul București	77,86	630,73	19,58	419,76	419,87	3137,64	48,15	22,44	1,02	0,45	10,30	0,39	440,10
Trafic rutier pe artere principale (drumuri de categoria I și II)	8869,95	5412,80	14,89	581,94	759,27	46481,3	278,77	2042,14	9,56	0	0	79,84	0
Trafic rutier pe artere secundare (drumuri de categoria III și IV)	7824,67	5293,65	14,11	508,64	595,75	46011,3	273,51	1912,91	8,79	0	0	74,87	0
Trafic feroviar	9,48	0,84	0,36	0,25	0,26	1,94	0	0	0,002	0	0	0,013	0,022
Trafic aerian	2,17	9,97	0,28	0,06	0,06	24,14	0	0	0	0	0	0	0
Creșterea animalelor în regim casnic	0,11	17,28	0	1,26	4,85	0	0	0	0	0	0	0	0
Cultivarea plantelor	10,15	7,89	0	0,55	14,31	0	0	0	0	0	0	0	0



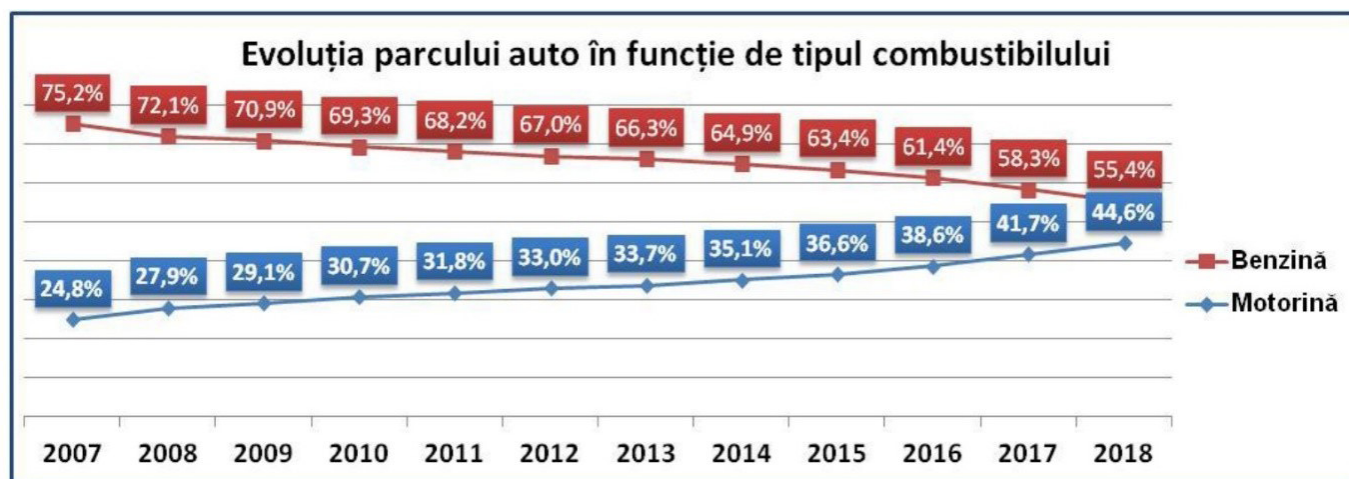
Ne-am apropiat astfel substanțial de gradul de motorizare mediu din Uniune (587 autoturisme la mia de locuitori). Bucureștiul va atinge curând acest nivel (a ajuns la 560), apropiindu-se de nivelul **celor mai motorizate capitale europene**, Roma, care are 625 de autoturisme la mia de locuitori. Problema pentru noi este totuși aceea că în Occident trendul s-a inversat: Roma, ca și alte capitale aglomerate, se află în scădere față de acum zece ani, când avea 660 autoturisme la mia de locuitori.

8. http://www.pmb.ro/institutii/primaria/directii/directia_mediu/planuri_de_calitate_aer/docs/studiu_de_calitate_aer_buc/raport_etapa2_privind_calitatea_aerului_ambiental_buc.pdf

Odată cu creșterea rapidă a gradului de motorizare și a volumului de marfă transportată rutier, ceea ce era cumva inevitabil dată fiind politica vechiului regim în România, au sporit poluarea din trafic și ambuteiajele, în special în orașele mari, care erau complet nepregătite pentru asemenea gen de dezvoltare și nu i-au putut face față în doar câțiva ani. Așa s-a ajuns la situația de azi, care frustrează pe toată lumea. În același timp s-au produs și **erori de policy care au agravat fenomenul**.

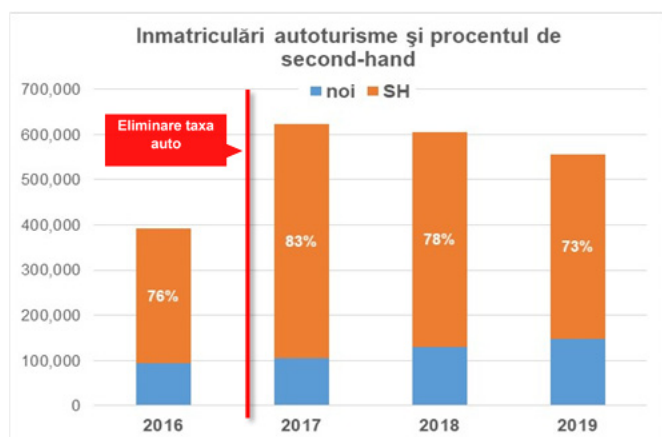
Astfel, în ultimii zece ani **vârsta medie a parcului auto din România a crescut**, după o perioadă în care se ameliorase: ea este acum de peste 15 ani la vehiculul mediu. În paralel, s-au **înmulțit autoturismele personale cu motoare Diesel**, mai zgomotoase și poluante, care în 2020 aproape le-au egalat în număr pe cele cu motoare pe benzină (47-53%). Dacă socotim pe total vehicule, deci inclusiv cele de marfă, procentele rezultate sunt exact invers, cu Dieselurile la 53%, ceea ce agravează fenomenul.

Aceste trenduri defavorabile sunt cauzate în principal de faptul că nu a existat în România o politică de înnoire și depoluare a parcului auto care să fie urmărită cu consecvență după aderarea la UE în 2007, când piața pentru bunuri și servicii s-a



Calendar: marea bulibășeală a taxei de înmatriculare, timbrului de mediu, taxei de poluare pe autoturisme

An	Măsura	Răspuns CE	Efect asupra cumpărătorilor
2007	Ian: Guv introduce taxa de primă înmatriculare	Mar: Infringement pe motiv de discriminare	Cumpărătorii plătesc taxa în vigoare, indiferent că a fost contestată de alții; pot contesta în instanță și să recupereze sumele încasate ilegal
	Modificarea taxei	EC respinge modificările, da în judecată la CEJ	
2008	Apr: Nouă taxă, "pe poluare". Triplează valoarea, mai mare pentru mașinile noi, mai scăzută pentru second hand		
	Nov: Guv exceptează până la finele lui 2009 doar Euro 4 sub 2000 cm3		
	Dec: Guv triplează taxa pe poluare pentru SH importate		
	Dec: După scandal, guv anunță întoarcerea la varianta de la începutul lui 2008 (taxă mai mică pentru SH)		
2009	Feb: Taxele pentru SH sunt încă scăzute, dar mai mari decât în vara lui 2008	Iun: Infringement pe motiv de discriminare	
2010	Se elimină excepția pentru Euro 4 < 2000 cm3	CE respinge încercarea guv de a excepta Euro 4 < 2000 cm3 până la mijlocul lui 2010	
2011	Ian: Taxa de poluare pe toate vehiculele inclusiv Euro 5, dar taxa e mai mică; crește taxa pentru SH importate	Apr: CEJ decide că taxa e discriminatorie	Consumatorii plătesc timbrul de mediu dacă nu contestă în instanță
	Aug: Govt modifică taxa pentru a se conforma la decizia CEJ; include taxa pentru mașini înmatriculate în Ro înainte de 2007 pentru revânzarea, taxa urmând a fi plătită de cumpărător		
2012	Ian: Noua taxă propusă în Aug 2011 intră în vigoare		
2013	Mar: se abrogă legea anterioară, se introduce timbrul de mediu, care variază după standardul Euro, CO2, motor; reduceri în funcție de vechime; încă prea redusă pentru mașinile SH față de cele noi mai puțin poluante		
2015	Guv adoptă legislație pentru a rambursa automat taxele încasate ilegal 2007-2013		Consumatorii încep să cumpere masiv SH
2016	Se publică normele pentru rambursarea taxei	Iun: Timbrul de mediu declarat ilegal de CEJ	
2017	Se elimină timbrul de mediu		
2017-2020	Se discută de o nouă taxă, dar nu se găsește o variantă. ANAF a restituit până în prezent 6.16 mld lei pentru 1,91 mil cereri depuse și aprobate. În 2020, ministrul mediului spune că nu ia în calcul o taxă de poluare		



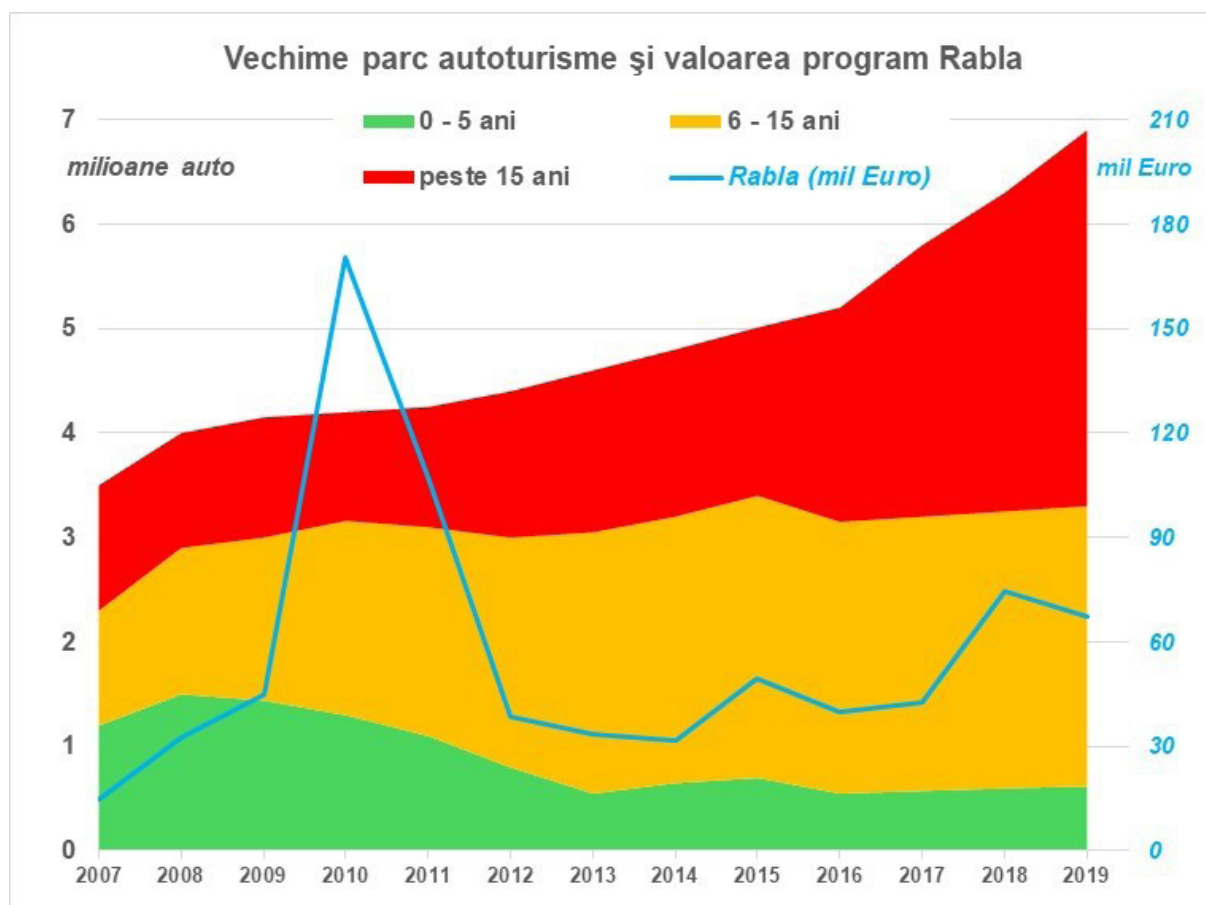
deschis complet, inclusiv la importul de vehicule second hand. Pentru câțiva ani a funcționat o taxă de înmatriculare auto (sub diverse nume) care descuraja importurile de second hand (SH), dar toate variantele încercate de guvernele românești s-au dovedit într-un final a fi incompatibile, în raport atât cu regulile circulației bunurilor cât și cu cele care guvernează impozitele indirecte în Uniune. Tabelul de mai sus prezintă o sinteză a acestor încercări succesive.

Cert este că o taxă auto reală anti-poluare nu a avut nimeni curajul să introducă până acum, din motive populiste, pentru că ea ar fi lovit în proprietarii deja existenți de mașini vechi și poluante. Așa a apărut un cerc vicios: cu cât măsura s-a tot

amânat și tot mai multe SH au intrat în țară, cu atât mai mult au crescut și costuri politice ale oricărei variante de impozitare. Astăzi este mult mai dificil să se abordeze subiectul decât dacă decizia s-ar fi luat în 2017, atunci când au expirat măsurile precedente.

Una peste alta, rezultatul este că din februarie 2017, atunci când a dispărut complet taxa de înmatriculare în ultima sa formă practică, și până astăzi, peste un **1.4 milioane de autoturisme second hand** au fost aduse în România. Figura de mai sus ilustrează acest salt, atât în numărul total de înmatriculări cât și în procentul de mașini SH, predominante fiind cele Diesel.

O coincidență nefericită a făcut ca acest interval să fie exact cel de după scandalul emisiilor de noxe care a implicat marii producători auto germani ("Dieselgate"), adică perioada în care posesorii de mașini din Vestul Europei au început să renunțe accelerat la autoturismele lor pe motorină, iar prin urmare acestea să-și piardă bună parte din valoarea de revânzare ca SH. Ca atare, autoturisme Diesel rulate mai multe și mai ieftine au ajuns în târgurile auto ale Europei de Est. Dintre cele 1.4 milioane autoturisme second hand înmatriculate în România în ultimii trei ani, cam **90% sunt Diesel**.

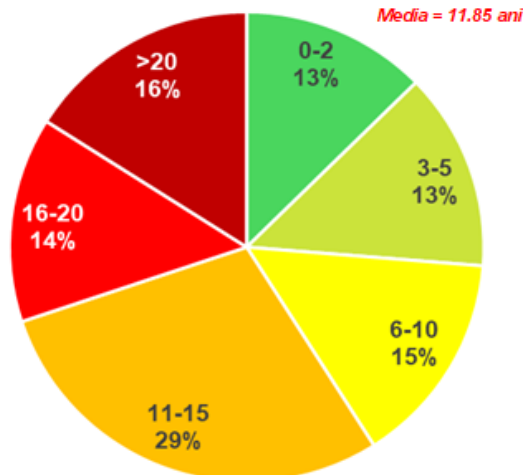


Politica – sau mai bine zis, non-politica – de eco-impozitare a mașinilor a fost una contradictorie, deoarece s-a mers astfel pe sens invers față de toate prioritățile de mediu și management urban asumate în strategiile agreeate cu Comisia Europeană. De asemenea, s-au risipit beneficiile realizate cu mari eforturi prin schema de scoatere din circulație a mașinilor vechi – **programul Rabla** – care a consumat de-a lungul a 15 ani de funcționare, după 2005, aproximativ 750 milioane euro de la buget, după cum se vede pe graficul de mai jos. Alocările bugetare substanțiale din anii 2018 și 2019 nu au făcut nicio diferență în trendul accelerat de îmbătrânire a parcului auto prin importul de autoturisme Diesel second-hand.

Istoricul acestui fiasco de politică publică este prezentat în detaliu în tabelul anterior. Ultima etapă este grăitoare: nu doar că s-au cheltuit bani degeaba pentru un obiectiv anulat într-o perioadă scurtă prin re-învechirea accelerată a parcului auto, dar au trebuit să fie restituiți și banii încasați anterior la buget și cheltuiți între timp. Așa s-a ajuns la situația ca la începutul lui 2020 parcul de autoturisme personale din **București** – care reprezintă peste 80% din totalul vehiculelor înmatriculate în Capitală – să arate la doar un pic mai bine decât în restul țării: **media de vârstă este aproape 12 ani**, față de 15 în rest.

Nici în 2020 orașul n-a avut mai mult noroc: ultima încercare de a reduce poluarea generată de trafic, propusă de Primăria Generală pe finalul de mandat al Gabrielei Firea, sub forma unei politici de zonare plus taxe de acces în zona centrală, a fost retrasă de pe agendă chiar de inițiatori după ce începuse implementarea, deoarece se apropia campania electorală. Patternul de inconsecvență în decizie din anii trecuți continuă.

Vechime autoturisme București, ani
Media = 11.85 ani



Traficul rutier rămâne după toate estimările disponibile principala sursă de poluare a aerului cu particule PM2.5 și PM10, precum și cu alte gaze toxice. Cu toate acestea, valorile ridicate pe care le arată senzorii independenți la ore de trafic scăzut sugerează că **există și alte cauze**, cel puțin pe anumite intervale, în special cu PM2.5 și PM10. Deocamdată, răspunsul autorităților la preocupările publicului a fost anemic, fără anchete serioase pe o perioadă mai lungă de timp, pentru a putea identifica aceste surse misterioase de poluanți, așa încât trebuie să ne mulțumim deocamdată doar cu o serie de ipoteze:

- arderi ilegale de deșeuri, legate și de imperfecțiunile de gestionare a sistemului descrise în secțiunea (A)
- procese de arderi industriale fără respectarea condițiilor de mediu și neverificate / nesancționate
- arderi de tip "casnic", în gospodăriile populației din București și împrejurimi, pentru încălzire, gătit sau igienizare
- lucrările de construcții și deșeurile rezultate din acestea
- defrișările pe scară largă, numite eufemistic de administrația locală "toaletări", care duc la uscarea vegetației⁹ și reducerea spațiilor verzi.

Acest mister e cu atât mai adânc cu cât rămâne complet inexplicabil cum, în anul 14 de la aderarea la UE, ne expunem unor sancțiuni sub cea mai proaspătă procedură de infringement (vezi Anexa 2) exact pentru inexistența unui Plan Național pentru Controlul Poluării. Din fondurile UE necheltuite și "fazate" trebuia construit inclusiv un sistem mai fiabil și precis decât actuala **Rețea Națională de Monitorizare a Calității Aerului (RNMCA)**, gestionată de Ministerul Mediului, supusă criticilor intense în ultimele luni de zile deoarece performează mai slab decât sistemul *Airlive.ro* construit de activiștii civici, cu mai puține resurse (vezi nota de subsol 5).

Există semnale plauzibile că RNMCA este subfinanțată⁹, sub-încadrată cu personal (40%), lipsită de materiale și prost gestionată, fiind practic decuplată din sistemul de raportare centralizată pe UE

9. <https://buletin.de/bucuresti/marea-musamalizarea-a-aerului-din-bucuresti-vii-norma-de-casare-a-statiilor-de-stat-depasita-de-patru-ori/>

pentru perioade lungi de timp. Stațiile de măsurare existente au durată de viață depășită de multă vreme iar dacă nu ar fi apărut "concurrentul" AirLive.ro și scandalurile publice recente legate de depășirile nocturne de emisii în București, ele ar fi rămas probabil în continuare în aceeași stare de neglijare de către autorități. Chiar dacă rețeaua publică include doar senzori de măsurare ambientală, iar nu senzori specifici la fiecare din potențialele mari surse de poluare industrială din zona Bucureștiului, este inacceptabil să "fazăm" proiecte de mediu (adică să lăsăm bani necheltuiți) dar să pretindem că nu găsim finanțare pentru sistemul public de măsurare.

Lucrurile sunt chiar mai flagrante: există de fapt un proiect pentru modernizarea rețelei de monitorizare a calității aerului, în care beneficiarul ar fi Ministerul Mediului (Axa 4 POIM) în valoare de 16 milioane euro. Deși ghidul a fost lansat în 2016, de atunci practic nu s-a mai întâmplat nimic. Acest proiect trebuie urgent pus pe picioare iar activitatea trebuie bugetată corespunzător, nu doar în ce privește partea de investiție, dar mai ales cu cheltuielile de funcționare în perpetuitate. RNMCA trebuie adusă la zi ca tehnologie, cea existentă fiind veche de două decenii și depășită moral, iar distribuția în teritoriu a stațiilor de măsurare trebuie optimizată.

Este inacceptabil ca statul să nu poată face cu 16 milioane euro mai mult decât ceea ce o coaliție de ONG-uri a făcut cu 80.000 euro, pe un grant IKEA, adică sistemul <https://aerlive.ro>

În completare, principalii poluatori din aglomerațiile urbane trebuie dotați cu un sistem de senzori de măsurare a emisiilor la sursă, care acum nu există, conectat la o bază de date centralizată la nivel de ANPM. Se va putea astfel măsura direct și în timp real fluctuația poluanților, fără intervenția de operatori umani, la fel cum se citește acum repartitoarele de căldură în bloc, eliminându-se dubiile și suspiciunea. La fel de necesar este să se doteze și să se echipeze corespunzător Garda de Mediu, unde activitatea de inspecție în teren este de asemenea subfinanțată și sub-încadrată, pentru că există o categorie de activități ilegale care nu vor putea fi monitorizate niciodată exclusiv cu senzori: depozite ilegale de gunoi; arderi în spații deschise; controlul organizărilor de șantier.

Prioritățile de acțiune trebuie să pornească de la ce știm deja: încălcările regulilor europene, pentru

care avem mai multe proceduri de infringement declanșate; analiza serioasă a stadiului în care se află absorbția banilor europeni pentru rezolvarea problemelor privind managementul deșeurilor și calitatea aerului; asigurarea faptului că investițiile în infrastructura construită pe banii europeni nu rămân neutilizate; și aplicarea măsurilor care sunt incluse în diversele strategii, în special în Planul Național de Gestiune a Deșeurilor (PNGD).

Autorități locale mai pro-active

În același timp, **primăriile trebuie să fie mult mai implicate** în monitorizarea condițiilor de mediu și aplicarea de remedii, atât pe domeniul A discutat anterior (deșeuri municipale), cât și pe B, calitatea aerului. În momentul de față, cel puțin în București, Primăria Generală și cele 6 primării de sector dispun de bugete proprii masive și de un aparat mare de control în subordine:

1. Direcție Inspecție și Control General
2. Serviciu Control Activități Comerciale
3. Serviciu Protecția Mediului și Ecologie Urbană
4. Serviciu Disciplină în Construcții
5. Poliție Locală

Este drept că Garda de Mediu este instituție națională, fiind gândită ca un soi de verficator general, independent de autoritățile locale, care să le poată sancționa inclusiv pe acestea atunci când se încalcă normele de mediu. Dar în condițiile de lipsă de capacitate existente, nimic nu împiedică primăriile cu resurse precum cele din București să mobilizeze proprii funcționari în control atunci când apare o criză acută, sau să investească pe termen lung în sisteme mai performante de monitorizare a mediului, în paralel cu cele deja existente.

În momentul de față, atitudinea prevalentă a primarilor este doar de a se plânge în presă de probleme și a face speculații, ca un cetățean de rând, atunci când apare o problemă. Nu există nicio strategie proprie urmată cu consecvență sau inițiative cu adevărat substanțiale în domeniul mediului ambiant inițiate de vreuna din cele 7 primării ale Bucureștiului în ultimii ani. Documentele existente cu titlul de strategie sau plan sunt doar un minim obligatoriu impus prin lege națională sau angajamente față de UE, și acelea bifate ca să existe din

punct de vedere birocratic, nu ca să fie dezbătute sau luate în serios în alocările bugetare.

Pentru un primar cu adevărat preocupat, nu ar fi mare lucru ca serviciile 1-5 de mai sus să fie restructurate în 2-3 unități cu adevărat funcționale, între care un **serviciu de inspecție a mediului și poluării urbane**, cu proceduri de monitorizare și intervenție rapidă, care să poată detecta și remedia în timp real problemele. Este absurd (și ipocrit) ca toți cei 3.228 primari ai României să aștepte în birou ca instituții subordonate unui minister național să le sesizeze fiecare grămadă ilegală de gunoi de la marginea satului, ori fiecare sursă de fum din oraș.

Nu e mai puțin adevărat că România are nevoie și de primari mai curajoși, cu capacitate de leadership, nu doar de a citi sondaje de opinie, care să poată adopta în municipalitatea lor **planuri proprii de combatere și reducere a poluării**, inclusiv prin limitări permanente (prin taxare) sau temporare (interdicții) ale traficului rutier, de exemplu, pe un program modular în funcție de condițiile atmosferice / de poluare la un moment dat, așa cum au aglomerările urbane din Occident. Este puțin probabil să avem curând o lege națională acoperitoare în aceste domenii, dată fiind experiența de până acum descrisă mai sus, deci inițiativele locale din marile municipii, care au capacitate și resurse, sunt singura speranță. Acesta este un argument în plus pentru a avea la nivel local sisteme proprii de monitorizare și prognoză a poluării urbane.

Anexa 1

Ținte asumate de România prin Legea nr 211/2011

Colectarea separată a deșeurilor municipale	Cantitatea de deșeuri de hârtie, metal, plastic și sticlă din deșeurile municipale, colectate separat, ca procentaj din cantitatea totală generată de deșeuri de hârtie, metal, plastic și sticlă din deșeurile municipale	40% în 2019
	Cantitatea de deșeuri de hârtie, metal, plastic și sticlă din deșeurile municipale colectate separat reprezintă cantitatea acceptată într-un an calendaristic de către stația/stațiile de sortare	50% în 2020 60% în 2021
	Cantitatea totală generată de deșeuri de hârtie, metal, plastic și sticlă din deșeurile municipale se calculează pe baza determinărilor de compoziție realizate de către operatorul de salubritate. În lipsa determinărilor de compoziție a deșeurilor municipale, cantitatea de deșeuri de hârtie, metal, plastic și sticlă din deșeurile municipale se consideră a fi 33%	70% în 2022
Operarea stațiilor de sortare	Cantitatea totală de deșeuri trimise la reciclare ca procentaj din cantitatea totală de deșeuri acceptate la stațiile de sortare (%)	75%
Operarea instalației de tratare mecano- biologică	Cantitatea totală de deșeuri de hârtie, metal, plastic și sticlă trimise anual la reciclare ca procentaj din cantitatea totală de deșeuri acceptată la instalația de tratare mecano- biologică (%)	3%
Colectarea și transportul deșeurilor provenite din locuințe, generate de activități de reamenajare și reabilitare interioară și/sau exterioară a acestora	a) minim 30% din deșeuri din construcții în 2017 b) minim 45% din deșeuri din construcții în 2018 c) minim 55% din deșeuri din construcții în 2019 d) minim 70% din deșeuri din construcții în 2020	

Anexa 2

Infringements

Din cele 108 proceduri legate de dosarele de infringement contra României active în primul trimestru al lui 2020, cele mai multe (33) au fost sau sunt pe aceste două domenii: calitatea aerului și managementul deșeurilor. Prima procedură declanșată a fost în 2009, la doi ani după aderare, exact pe depășirea nivelurilor de PM10, una din principalele îngrijorări la începutul lui 2020. Cea mai recentă s-a declanșat în februarie 2020, pentru că guvernele de la București nu au depus Programul Național de Control a Calității Aerului.

Mai jos tabloul procedurilor de infringements pe temele de management al deșeurilor și poluarea aerului.

Legendă:

SI - scrisoare de punere în întârziere

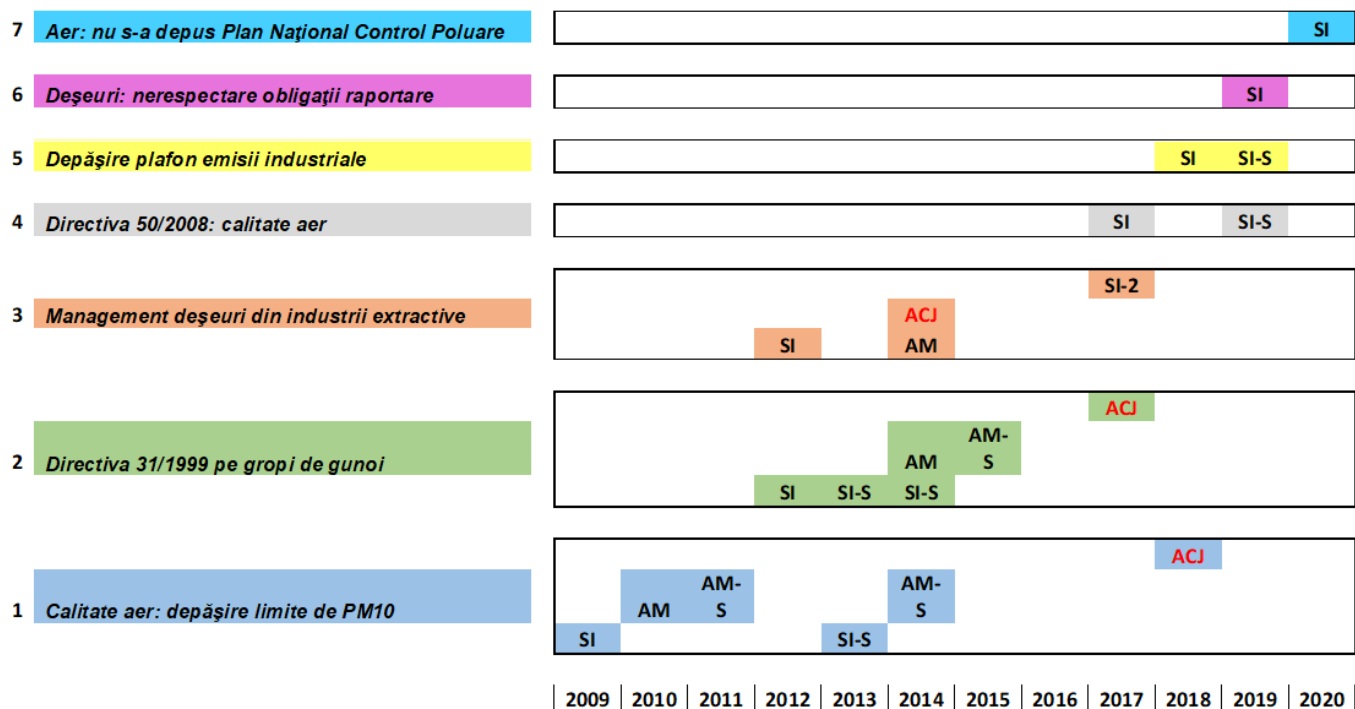
SI-S - scrisoare de punere în întârziere suplimentară

AM - aviz motivat

AM-S - aviz motivat suplimentar

ACJ - acțiune la Curtea de Justiție a UE

Stadiul procedurilor de infringement pe temele Calitate aer și Gunoaie



Anexa 3

Stadiul proiectelor SMID din ciclul bugetar 2014-2020 - situația în Februarie 2020

Obs. "Fazarea" înseamnă că proiectele au început în ciclul 2007-2013 și s-a permis continuarea lor fără penalități în ciclul 2014-2020. Chiar și așa, există patru județe cu rata de absorbție sub 50% pe SMID.

Proiect	Stadiu	Valoarea eligibilă	Plăți către beneficiari	%
SMID Tulcea - faza II	finalizat	33,539,285	30,582,225	91
Fazare SMID Călărași	finalizat	45,042,327	37,161,466	83
Fazare SMID Mehedinți	finalizat	8,621,660	7,581,303	88
Fazare SMID Prahova	în implementare	47,639,697	46,041,973	97
Fazare SMID Harghita	în implementare	17,566,553	16,827,412	96
Fazare SMID Iasi	în implementare	28,226,213	25,323,489	90
Fazare SMID Bihor	în implementare	79,407,300	69,447,455	87
Fazare SMID Brăila	în implementare	30,233,615	25,734,498	85
Fazare SMID Alba	în implementare	68,927,126	58,031,181	84
Fazare SMID Constanta	în implementare	51,356,310	41,762,916	81
Fazare SMID Vrancea	în implementare	36,950,313	28,287,774	77
Fazare SMID Caras-Sev	în implementare	23,528,609	17,936,096	76
Fazare SMID Maramures	în implementare	114,628,039	78,992,024	69
Fazare SMID Dolj	în implementare	121,005,084	79,221,011	65
Fazare SMID Cluj	în implementare	118,805,679	58,795,120	49
Fazare SMID Vaslui	în implementare	17,903,634	5,882,687	33
Fazare SMID Vâlcea	în implementare	105,875,030	15,243,904	14
Fazare SMID Suceava	în implementare	15,800,977	1,541,956	10

renew europe.

reneweuropengroup.eu



www.otaracaafara.eu