

## Както предвидихме: промените в Плана за възстановяване

и устойчивост се правят „на тъмно“,

рискът от корупция се увеличава

На 29 ноември 2020 г. приключиха официалните обществени консултации по първия вариант на Плана за възстановяване и устойчивост (ПВУ). Интересът към документа беше голям, коментарите, предложенията и критиките – стотици, а може би и хиляди. Оказа се, че различните неправителствени „играчи“ – НПО от целия спектър, работодателски и браншови организации, експерти и т.н., имат сериозни критики и безчет въпроси към анонимните (за пореден път) автори на поредния държавен документ със стратегически характер. И с право – говорим за изливането на над 12 милиарда лева в българската икономика под формата на грантове, финансови инструменти и заеми. За месец и половина администрацията на вицепремиера Томислав Дончев не намери за необходимо нито да коментира резултатите от консултациите, нито дори да изясни как ще процедира с тях.

За същия период, същата тази администрация е провела няколко разговора с Европейската комисия (ЕК) относно подготовения проект за ПВУ и вече има готовност с неговата версия 2.0. Томислав Дончев даже беше цитиран от медиите на 12-ти т.м., че „съвсем скоро“ тази втора версия ще бъде „публикувана“. Отново няма яснота за статута на консултациите и доколко предложенията и критиките са (или ще бъдат) взети под внимание.

Междувременно стана ясно, че държавните институции вече са направили и продължават да правят конкретни промени в отделните части на Плана, за които може да се правят предположения във всички посоки – от най-позитивните идеи до най-вредните такива, съчетани с корупционни схеми. Към момента можем да посочим два примера.

### **Обновяване на уличното осветление**

На 6 януари Министерството на енергетиката (МЕ) анонсира, че „двадесет общини бяха класирани в процедурата за рехабилитация и модернизация на улично осветление, финансирана по линия на програмата "Възобновяема енергия, енергийна ефективност, енергийна сигурност" на Финансовия механизъм на Европейското икономическо пространство 2014–2020 г.“<sup>1</sup>.

1 <https://www.me.government.bg/news/dvadeset-obshtini-shte-poluchat-bezvazmezdno-finansirane-za-obnovyavane-na-ulichnoto-si-osvetlenie-2866.html?p=eyJ0eXBlljoiG90bmV3cyJ9>

*Проектът "Граждани и експерти за прилагане на зелените закони", се изпълнява с финансовата подкрепа на Исландия, Лихтенщайн и Норвегия по линия на Финансовия механизъм на ЕИП. Основната цел на проекта е чрез повишаване на ангажираността на гражданите с околната среда и участието им при формулирането на политики да постигнем балансирано развитие и устойчиво използване на природните ресурси.*

*Този документ е създаден с финансовата подкрепа на Фонд Активни граждани България по Финансовия механизъм на Европейското икономическо пространство. Цялата отговорност за съдържанието на документа се носи от Сдружение за изследователски практики и при никакви обстоятелства не може да се приема, че той отразява официалното становище на Финансовия механизъм на Европейското икономическо пространство и Оператора на Фонд Активни граждани България. [www.activecitizensfund.bg](http://www.activecitizensfund.bg)*

В случая нас ни интересува краят на информацията. „Поради огромния интерес към процедурата, при последните обсъждания на Плана за възстановяване и устойчивост бе взето решение в частта на плана "Зелена България" да бъде включен и проект за модернизация на улично осветление. Предвиденият финансов ресурс за това в плана е 352.3 млн. лв. Очаква се по тази линия да бъдат финансирани още около 200 общински проекта. Всички проекти, преминали административната оценка, но не получили финансиране в процедурата "Рехабилитация и модернизация на общинската инфраструктура – системи за външно изкуствено осветление на общините", ще бъдат финансирани с предимство от Плана за възстановяване и развитие.“

В подобни проекти по принцип няма нищо лошо, даже напротив, биха могли да допринесат за намаляване разходите на общините за електроенергия, както и за намаляване на емисиите в енергетиката поради намаленото потребление. Притесненията идват по няколко направления:

- спешното включване на проекти за над 350 милиона лева в ПВУ без да има информация какви проекти са отпаднали или дали средствата са осигурени допълнително от друг източник;
- предизборният период навежда на мисълта, че се прави опит за „купуване“ на общините, за да се подсигури вот за управляващите;
- и разбира се, практиката показва, че този тип проекти в български условия е извор на прилична по размерите си корупция.

Притесненията ни се подкрепят и от факта, че МЕ говори за финансиране на още около 200 проекта, докато отпадналите, но класирани като „резерви“ (т.е. готови и одобрени) проекти по процедурата на Финансовия механизъм на Европейското икономическо пространство са едва 78. Това означава, че за 100 – 120 проекта **няма никаква готовност**.

### **От НКЖИ за метрото на София**

В текст, посветен на финансирането на 3-я лъч от софийското метро в сайта „Капитал“<sup>2</sup> се твърди:

*„От нова обществена поръчка за строеж на 6 метростанции от парк "Военна академия" до бул. "Цариградско шосе" през квартал "Слатина" става ясно, че парите за това разширение на третия метродиаметър ще дойдат от националния План за възстановяване и устойчивост. Това е планът за излизане от коронакризата на стойност 12 млрд. лева, който България трябва да защити пред Европейската комисия тази пролет.*

*Това е изненадващо, защото в представения в края на 2020 г. проект на Плана за възстановяване и устойчивост столичното метро не присъстваше, а в графата за жп инфраструктура фигурираха само три проекта на Националната компания "Железопътна инфраструктура" на обща стойност 730 млн. лв. Как точно е променено преразпределението на парите все още не е ясно, като вицепремиерът Томислав Дончев трябва да представи новия вариант в близките седмици. Възможно е проектите на НКЖИ да са запазени и метрото да получи финансиране от други направления.“*

---

2 [https://www.capital.bg/politika\\_i\\_ikonomika/infrastructure/2021/01/13/4163035\\_s\\_530\\_mln\\_lv\\_metroto\\_produjava\\_kum\\_arena\\_armeec/?fbclid=IwAR0ORNB\\_Lr\\_bcPgcig1RadagpTbEgckadC51zjKdLdDKlcUSJgu-1ySZyc](https://www.capital.bg/politika_i_ikonomika/infrastructure/2021/01/13/4163035_s_530_mln_lv_metroto_produjava_kum_arena_armeec/?fbclid=IwAR0ORNB_Lr_bcPgcig1RadagpTbEgckadC51zjKdLdDKlcUSJgu-1ySZyc)

Отново се сблъскваме с необоснована пред обществеността промяна в ПВУ, скрита единствено зад удобното „наличие на проектна готовност“. Междувременно релсите на третия метродиаметър се „повдигнаха“ и движението по него в частта между станции „Театрална“ и „Хаджи Димитър“ – прекратено. Нито представителите на Софийска община, нито тези на „Метрополитен“ ЕАД се ангажират със срокове и стойност на ремонта, но уверено твърдят, че проблемът е във „високите подпочвени води“. Нещо твърде съмнително, като се направят сравнения с тунели под големи европейски реки, че и под Ламанша.

Но дори да приемем, че софийското метро има нужда от тези нови 5 километра (при сегашната транспортна схема може да бъде обоснована всяка идея), то пренасочването на пари от НКЖИ (и от жп-transporta като цяло) към други проекти води след себе си тежки национални проблеми. Ще посочим четири:

1. Продължаване унищожаването на НКЖИ и жп-transporta като цяло – политика, започнала още през 90-те години на миналия век. И това сега, когато ЕС като цяло залага на жп-transporta като основен сектор за постигане както на климатичните цели на Съюза, така и за намаляване на проблемите със замърсяването от transporta.
2. Намаляване на възможностите за постигане на националните климатични цели и за намаляване замърсяването на въздуха. Вместо да има „жп-transport *плюс* метро“, за да се подкрепят мерките за климата и за намаляване на замърсяването на въздуха, се предлага „метро *вместо* жп-transport“. В комбинация с липсата на истински рестриктивна политика на Софийска община спрямо автомобилния транспорт в града („повече метро = по-малко автомобили“) и с продължаващото фаворизиране на строителството на нови магистрали, на практика България продължава политиката на бойкот на климатичните и екологичните цели.
3. Съсипване на идеята за децентрализация, чрез ликвидиране на един основен вид транспорт за регионите и за страната като цяло.
4. Задълбочаване на демографската криза в регионите, като следствие от намаления достъп до обществен транспорт.

\*\*\*

Отчитайки факта, че държавата – чрез институциите, държавните фирми и в съдружие с общини и/или бизнеса е основният бенефициент на ПВУ (над 85% от средствата), можем да предположим, че това е само върхът на айсберга. Пренасочването на парите към „нашите хора“ изглежда върви с пълна пара, правят се „фините настройки“ на схеми, заложили още през лятото като продължение на схемите, които вървят с досегашното „усвояване“ на европейските фондове.