



LibrariaOnline
#cuvântulcontează

Societatea vie

Autor: Falca, Gheorghe
Editura: CURTEA VECHE
Cod de bare: 9786064423177

Descriere produs

Aceasta carte, bine structurată pe domeniile de dezvoltare ale României, este o analiză lucidă a stării actuale a țării, îmbinată cu un compendiu de bune practici europene care îi inspiră lui Gheorghe Falca strategii și soluții aplicabile în contextul valah. Sigur, cartea este mult prea bună ca să poată strânge vreodată votul vreunui parlament românesc și să devină program de guvernare. Nu trebuie însă privită ca o scriere donquijotesca. Nu este un vis. Scrisă cu onestitate și o lesne detectabilă pasiune pentru România, cartea are capacitatea de a influența, are o anumită forță transformatoare. Sper că mulți dintre cei care conduc România o vor citi și, poate, va genera ceva în politica noastră. Dacă nu soluții concrete, macar un stil de a gândi guvernarea. Și dacă nu va genera nici macar un stil de a gândi guvernarea, macar să stîrnească în oamenii politici pasiunea pentru viitorul României.

Sever Voinescu

A portrait of Gheorghe FALCĂ, a man with dark hair and a beard, wearing a dark blue suit, white shirt, and a green tie with a colorful geometric pattern. He is standing with his arms crossed, looking directly at the camera with a slight smile. The background is a blurred indoor setting with large windows.

Gheorghe FALCĂ

Societatea vie

România 2035.

Ordine în țară, ordine în stat



Cuprins

<i>Prefață de Sever Voinescu</i>	9
<i>Cuvânt-înainte – România are nevoie de o infuzie de idealism pragmatic</i>	12
INFRASTRUCTURĂ ȘI CONECTIVITATE	
Visul autostrăzilor. Între ambiție națională și planificare realistă	20
Continuitate administrativă în infrastructură	22
De ce au ales drumuri regionale în locul megalomaniei	24
Cum s-au construit rețelele integrate de mobilitate	27
Parteneriatele public–privat care au schimbat țara	29
Trenurile de mare viteză ca soluție în locul autostrăzilor?	32
Între planificare, norme și rezultate palpabile	35
SĂNĂTATE ȘI CALITATEA VIEȚII	
Sănătate publică de top într-o țară mică	40
Guvernările s-au schimbat, direcția nu!	42
De la 40 de spitale anemice la 20 de spitale performante. Reforma care a funcționat	44
Medicina de familie, coloana vertebrală a sistemului	47
Digitalizarea radicală a sănătății, pariul care a reușit	51
Pacientul-partener	54
Eficiența clinică și rigoarea morală a sistemului	56
EDUCAȚIE ȘI COMPETENȚE	
Unde propun o soluție <i>extremistă</i>	62
Coerența guvernamentală	64
Digitalizarea educației fără isterie tehnologică	66
Învățământ diferențiat și orientare timpurie către vocație	70
Reforma curriculară și libertatea controlată a profesorilor	73
Forța școlilor tehnice, secretul unei economii puternice	75
Rigoarea ca educație civică	78
ADMINISTRAȚIE ȘI GUVERNANȚĂ	
Visul statului digital născut din realitatea birocratică	82
Coerență administrativă fără spectacol politic	84
Administrația care a învățat să spună NU politicului	86
Administrația suplă, nu minimală	89

Descentralizarea curajoasă	90
Statul evaluat de cetățeni	93
Integrarea ca datorie reciprocă. Reguli clare, rezultate reale	95
ANTREPRENORIAL ȘI ECONOMIE	
Cultul riscului și al eșecului	100
Coerență economică, fără zigzag politic. Cota unică	102
Decizia care produce valoare	106
Strategia de industrializare selectivă	108
<i>Start-up nation</i> înainte de modă	112
Economia circulară ca strategie de viitor	113
Munca, seriozitatea și demnitatea economică	116
SATUL ROMÂNESC ȘI ECHILIBRUL TERITORIAL	
Satele care au învățat să trăiască în secolul al XXI-lea	120
Ministerul Satului Românesc	123
Mai puține comune, servicii mai bune	126
Satul inteligent	128
Reîntoarcerea la sat ca politică națională	131
Satele care au devenit huburi energetice	133
Ordinea rurală ca fundament al statului modern	135
FAMILIE ȘI COEZIUNE SOCIALĂ	
Fiscalitate onestă pentru copiii României	140
Opt decenii de politică familială neîntreruptă	143
Lección despre politicile familiale care par bune, dar nu sunt	147
Trebuie să alegem ce punem pe primul loc	153
Integrarea socială a celor vulnerabili	156
A doua tinerețe a societății	160
Familia ca instituție morală	163
ENERGIE ȘI RESURSE STRATEGICE	
Energia nucleară între temere și rațiune	168
Strategie coerentă pentru energia verde	170
America!	175
Vrem tot sau vrem ceva bun?	180
Fundamentul invizibil al independenței energetice	183
Energia pe care nu o consumăm	186
Gestiunea resurselor ca act moral	189

APĂRARE ȘI SECURITATE NAȚIONALĂ

Apărarea ca industrie	194
<i>Nihil sine NATO, nihil sine UE</i>	197
Cine are Ferrari și nu are benzină stă și se uită la el	201
Ordinea invizibilă	204
Războiul hibrid	208
Cine merită cu adevărat privilegii	211
Disciplina care ține un stat în picioare	214
<i>Post-scriptum</i> – România nu are nevoie să fie reinventată!	219

Prefață

Nu este inutil să auzim ce spun străinii despre noi. Istoricii noștri scriu istoria României bazându-se adesea pe mărturiile străinilor care au trecut pe aici și bine fac. Nu-mi este greu să îmi dau seama că, dacă un străin ar privi acum România de departe, ar vedea, probabil, ceva ca o insulă misterioasă plină de zgomote, ceva ca un spațiu amorf și agitat. Ar sesiza imediat o dezordine pestriță, cu accente de fatalism, dar și cu stridențe isterice, și nu ar înțelege prea bine ce se întâmplă acolo. Printre ambasadorii străini acreditați la București circulă, de decenii, o butadă pe care cei care pleacă o lasă celor care vin: cu cât stai mai mult în România, cu atât înțelegi mai puțin ce se întâmplă aici.

Fără să aibă un profil internațional important, fără să proiecteze în vreun fel putere și prestigiu, România lasă mereu impresia că este un *potențial*. Nici cu totul bun, nici cu totul rău. Sau, mai bine zis, și bun, și rău. Zbaterea României în eterna postură de *potențial*, fără vreo direcție decisivă, o face greu clasabilă. Cei care preferă, în general, partea plină a paharului vor zice că totuși e bine. Nu se fructifică potențialul bun, dar nici cel rău – România există, rezistă în istorie, a atins un punct maxim în istoria ei, societatea prosperă (comparațiile cu anii '80 sau '90 sînt elocvente) și țara aparține clubului de elită al planetei, numit Uniunea Europeană. Cei care văd mai ales partea goală a paharului vor zice că totuși e rău. Existăm, desigur, nu am dispărut în negura istoriei și sîntem binișor, dar relele sînt multe, viața e grea, sîntem corupți, neserioși, duplicitari, nu sîntem competitivi, pentru fiecare pas înainte facem rapid unul și jumătate înapoi și, dacă tot aducem vorba despre Uniunea Europeană, sîntem la coada plutonului în cele mai multe privințe direct relevante pentru viața de zi cu zi. În orice caz, și optimiștii, și pesimiștii recunosc un lucru: sîntem fragili și vulnerabili. În România, orice, că e bun sau rău, poate să apară peste noapte și să dispară peste zi. Sîntem mereu la un pas de măreție și la un pas de dezastru. Adăugați la asta relativismul moral funciar, înclinația spre blat și oportunism, dar și capacitatea dovedită de atîtea ori de a face salturi benefice incredibile, și veți avea un peisaj derutant, în care atenția la detalii este dificilă și concentrarea responsabilă pare imposibilă.

Cu alte ocazii, am povestit despre ceea ce eu socotesc a fi calitatea politică principală a lui Gheorghe Falcă: în orice moment, de împlinire sau de criză, el propune

un plan. Rațional, documentat, serios. Arădenii i-au dat de câteva ori posibilitatea să-și pună planurile în practică și a făcut-o cu succes. A plecat de la Primăria Aradului neînving, semn că arădenii i-au validat realizările. Ca edil, Gheorghe Falcă a dovedit nu doar viziune, ci și capacitatea de a mobiliza resurse pentru a o pune în fapt. Din păcate, nu a reușit să facă același lucru și la nivel național, fie în fostul partid în care am fost amîndoi, fie în statul român. Dar asta nu l-a împiedicat să continue să plănuiască, să continue să afirme cum vede lucrurile și să continue să lucreze. Hărnicia lui Gheorghe Falcă este admirabilă. Funcția de europarlamentar este văzută de mai toată lumea ca un fel „vacanță”. Bine stipendiați, fără vreo răspundere clară, eurodeputații sînt notorii pe întregul continent pentru inutilitatea lor. Să o spunem deschis, cei mai mulți români care se reped către locurile din Parlamentul European tocmai asta au în vedere. Și partidele care îi propun vād locurile de la Bruxelles și Strasbourg ca pe un fel de prime de retragere pentru veteranii politici sau retribuții generoase pentru cîte un client de vază. Gheorghe Falcă se încăpățînează să nu fie așa. Iar această carte este o dovadă.

Cînd am citit manuscrisul acestui volum, primit cu rugămîntea de a scrie cîteva rînduri introductive, i-am spus autorului, glumind pe jumătate: „Ăsta e un program de guvernare mai bun decît toate programele de guvernare care mi-au căzut sub ochi. La ce bun? Ce ai de gînd?” Gheorghe Falcă mi-a răspuns cu prietenie, zîmbind probabil, fără să răspundă la întrebare. E politician, în fond. Așa că nu știu ce să zic despre viitorul acestei cărți. Ce va deveni ea? Ce destin va avea?

În orice caz, consistența acestei cărți îmi arată că un român nu doar că nu doarme în Parlamentul European, ci lucrează singur, aproape ca un eremit politic, la planuri de dezvoltare pentru țara lui. Cu o neliniște specifică omului politic de calitate, animat de patriotism și responsabilitate. Asta mă impresionează cel mai mult. Orice român i-ar spune cuiva ca Gheorghe Falcă, om politic împlinit, ajuns la vîrsta la care vede limpede că generația lui politică s-a cam dus la pensie: „Ce-ți mai trebuie, domnule? Nu stai tu bine-mersi în Parlamentul European, ferit de nebunia politică dîmbovițeană?” Gheorghe Falcă răspunde cu această carte: planul lui pentru România anului 2035, planul lui pentru viitorul țării.

Această carte, bine structurată pe domeniile de dezvoltare ale României, este o analiză lucidă a stării actuale a țării, îmbinată cu un compendiu de bune practici europene care îi inspiră lui Gheorghe Falcă strategii și soluții aplicabile în contextul valah. Sigur, cartea este mult prea bună ca să poată strînge vreodată

votul vreunui parlament românesc și să devină program de guvernare. Nu trebuie însă privită ca o scriere donquijotescă. Nu este un vis. Scrisă cu onestitate și o lesne detectabilă pasiune pentru România, cartea are capacitatea de a influența, are o anumită forță transformatoare. Sper că mulți dintre cei care conduc România o vor citi și, poate, va genera ceva în politica noastră. Dacă nu soluții concrete, măcar un stil de a gândi guvernarea. Și dacă nu va genera nici măcar un stil de a gândi guvernarea, măcar să stîrnească în oamenii politici pasiunea pentru viitorul României.

Sever Voinescu

România are nevoie de o infuzie de idealism pragmatic

În 2024, după ce am lansat „Manualul alesului local” – un curs destinat primarilor aflați la primul mandat și bazat pe experiența mea de 15 ani ca primar al municipiului Arad –, am fost contactat de către domnul Emil Boc – profesor, primar cu vechime și cu rezultate, prim-ministru, coleg și prieten. Domnia-sa a apreciat inițiativa de profesionalizare și de modernizare a actului administrativ la nivel local, unul tot mai complex și bazat atât pe nevoia de a ști să definești proiectele necesare pentru dezvoltarea comunității, cât și pe capacitatea de a atrage finanțare pentru ele. Și mai ales, de a le implementa! Mi-a sugerat atunci să scriu o carte, ca o continuare logică a cursului, despre modele de succes din administrația locală.

I-am răspuns că urmau alegerile europene și locale, și că eram implicat în echipa națională de campanie a PNL. I-am mai spus și despre riscul de a intra în conflict cu anumiți edili, pentru că, desigur, nu toți au reușit să atingă un anumit nivel de performanță.

Discuția cu Emil Boc despre modelele de bune practici mi-a rămas însă în minte și a continuat să se dezvolte. Atunci au apărut germenii volumului pe care îl aveți în față. Am început să citesc mai mult, să am discuții cu colegi din diverse țări, să dezvolt anumite idei și să le extind de pe planul local spre cel național. Mi-am dat seama că nevoia de profesionalizare bazată pe modele de succes și pe principii cu aplicare repetabilă era (și este) una generală.

Sunt convins de faptul că, nici în formula prezentă, această carte nu mă va face popular în unele cercuri, dar dacă ea va genera și un început, măcar, de dezbatere productivă (așa cum a fost cazul volumului meu *Societatea vie. Proiect România 2020*), mă declar de pe acum fericit!

Vă invit să începem cu sfârșitul! Ultimele săptămâni ale anului 2035. Acum, când scriu aceste rânduri, ne aflăm în ultimele săptămâni ale lui 2025.

Avem, în România lui 2035, peste 2 000 de kilometri de autostradă și drum expres în funcțiune. Și încă mai avem de construit. Și o facem.

Avem spitale regionale, trei, care concurează la nivel de dotări și expertiză cu orice unitate similară din Europa. Cazurile de pacienți trimiși în străinătate sunt acum extrem de rare.

Avem școli (toate) în care elevii de la oraș și de la sat se dezvoltă alături de profesori performanți și de programe de Inteligență Artificială, DAR învață deopotrivă și gândirea critică. Da, am eliminat *toceala* și am făcut școala interesantă pentru tineri, dându-le în același timp competențe necesare și șanse reale în viață.

Avem o administrație profesionistă și meritocratică – nu un stat minimal, ci un stat suplu, digitalizat, adaptabil și proactiv.

Avem, ca efect, o clasă de mijloc extinsă și robustă, sprijinită de o fiscalitate predictibilă și stimulativă, în care IMM-urile românești performează. Locurile de muncă au făcut un salt calitativ major, permițând o mai mare mobilitate socială și aducându-le demnitate economică celor mai mulți dintre noi.

Avem, de câțiva ani deja, un Minister al Satului Românesc, o instituție strategică pe care am propus-o încă din 2024 și care a reușit să transforme alegerea locației în care trăim, muncim, învățăm sau facem afaceri într-o chestiune de preferință. Satul românesc a intrat deplin în mileniul al treilea! Evident, nu toate serviciile prestate contribuabililor sunt disponibile în fiecare comună, dar TOATE serviciile de bază sunt acolo și disponibile online. Iar numărul comunelor a fost mult redus.

În 2035 suntem mai puțini, este adevărat, urmând trendul european și corelat cu creșterea calității și a standardelor de viață. În același timp, ca urmare a nevoilor economiei, și în același trend european, avem o populație de aproximativ 500 000 de persoane provenite din afara UE. În cazul nostru, cei mai mulți angajați au venit din Bangladesh, Sri Lanka și Nepal. Procentual și politic, ei încep să însemne *ceva*. Și muncesc, contribuie la buget, la sănătate, la șomaj, la pensii, la creșterea economică a României, la bunăstarea comună. Este un fapt.

Însă! Ca populație majoritară, prin politicile responsabile duse în ultimul deceniu, prin respectarea tradițiilor noastre, prin promovarea valorilor culturale românești, a modului nostru de a fi, am reușit să ne modernizăm ca societate fără a ne rupe de rădăcini. Iar cei care au vrut să ni se alăture au avut o singură condiție: să se integreze, să nu rămână *străini*. Am învățat din experiențele eșuate ale altor țări și am respins segregarea, promovându-ne cultura!

Nu în ultimul rând, am exploatat responsabil resursele naturale cu care Dumnezeu a înzestrat această țară (inclusiv platoul ei continental), într-un mix inteligent de hidrocarburi, resurse hidroenergetice, solare, eoliene și, da, nucleare! Pentru că între timp ne-a venit mintea la cap și am finalizat atât Cernavodă, cât și o serie de minicentrale nucleare, în parteneriat cu americanii, în mai multe zone din țară. Suntem autonomi din punct de vedere energetic. Exportăm.

În fine, ne-am consolidat definitiv rolul și statutul de membri UE și NATO. Contribuim la fiecare decizie și nu suntem doar beneficiari ai deciziilor luate de partenerii și aliații noștri. Suntem în top 10 la nivelul Uniunii în ce privește industria de apărare.

Așadar, între cele două momente (2025–2035), am avut la dispoziție zece ani plini, iar ceea ce mi-am dorit eu pentru noi toți – să profităm de acest deceniu, să nu-l pierdem – s-a întâmplat! Pentru că, privind în urmă cu zece ani, putem spune că am făcut tot ce am visat pentru noi și pentru țara noastră. Și am făcut pentru că am crezut că putem.

Am fost, în concluzie, suficient de... *idealiști*, ca să NU știm ce nu am putea realiza. Așa că ne-am realizat visul începând prin a crede în el.

—

Paradoxal, pare totuși că v-aș invita la un exercițiu de visare și sper că ați ajuns cu lectura până în acest punct, pentru că partea bună abia acum începe. Vă promit că nu vă veți plictisi.

În acest volum îmi propun să vă arăt, scriind în 2025 și bazat exclusiv pe modele care au funcționat deja în UE (inclusiv în țara noastră!) și pe realitățile existente la momentul respectiv, cum *vom fi ajuns* acolo unde ne dorim – în 2035.

Așa cum văd eu lucrurile (eu, personal, nu ChatGPT sau alte unelte similare care fac ca toate ideile și toți politicienii să sune la fel, fără nicio diferențiere), visarea este necesară, idealismul este necesar, inclusiv în politică – iar unii dintre prietenii mei mi-au atribuit această calitate de-a lungul anilor. Dar, în același timp, idealul rămâne nesfârșit, neîmplinit, dacă nu luptăm pentru realizarea lui, pentru punerea lui în practică.

Personal, am crezut mereu că, oricât de bune ar putea fi intențiile unora dintre ei, idealistii nepractici pot fi periculoși și distructivi, pe când idealistii practici, dintre care mă revendic, au șanse reale de a construi o lume mai bună pentru oameni. Doriți un exemplu de idealism criminal? Comunismul. O doctrină pe cât de idealistă, pe atât de periculoasă și dezastruoasă, pentru că era – și este – nepractică, imposibil de realizat. Comunismul este împotriva firii.

La cealaltă extremă, unii dintre adversarii mei politici – dintre cei cărora li se întâmplă să mai și gândească – mi-au atribuit idealismul ca pe un defect, însă de fiecare dată când am ajuns în fața alegătorilor, la urne, oamenii m-au susținut, împreună cu ideile mele, și mi-au dat forța și legitimitatea de a le transpune în fapte.

Ce vă propun în această carte nu este în niciun caz să visăm împreună. Dimpotrivă, vă ofer o hartă, un parcurs, felul meu de a vedea România peste zece ani, modul în care văd eu posibilă transformarea visului în realitate. Vom face asta într-o manieră interesantă, chiar provocatoare – sper eu.

În mod sigur, nu aveți în fața ochilor o altă carte despre încă un *proiect de țară*. Și veți găsi aici o mulțime de exemple de bune practici din alte state membre UE.

Spre surpriza unor prieteni, poate, trecem acum (față de volumele anterioare) de la ideal la pragmatism, cu singura mențiune că, în ceea ce mă privește, eu nu am gândit niciodată altfel (nici măcar în alte volume). Nu am gândit, în stil *clasic*, să spunem, pentru plăcerea exercițiului de a visa, ci am gândit la modul realist și având întotdeauna ca ancoră concretul. *Visătorul* și inginerul din mine și-au dat mâna. Dacă ați zâmbit aici, mă bucur, dar faptul nu este mai puțin adevărat.

Ne aflăm încă (dar pentru puțină vreme) în ultimele săptămâni ale anului 2035. Desigur, nu am avut acum zece ani, în 2025, un glob de cristal. Nu am știut (ca națiune) ce evenimente majore, la nivel macro, ne pot afecta pe noi, în România. Nu am știut cine va conduce America sau dacă Partidul Comunist Chinez va face implozie. Nu am știut ce partide sau coaliții vor guverna România.

Am știut însă altceva, și anume că, dacă acceptăm realitatea exact așa cum este ea, ieșim din zona idealismului și intrăm în cea a faptelor. Am știut că, **dacă punem ordine în țară și în stat, vom avea o Românie robustă, nu *la mila* vremurilor, ci pregătită pentru orice vreme.**

Cum am ajuns, așadar, aici? Pornind de la o *rețetă* simplă, de la ȘAPTE *principii* după care acest volum se ghidează și pe care le aplică de fiecare dată și în fiecare dintre domeniile prioritare identificate de mine. Până la finalul cărții, veți ști și veți înțelege de ce am ales această abordare.

Primul. Ca popor, ne-am reconciliat dorințele și obiectivele. Am fost o societate vie, activă, în care visul și raționalul s-au îngemănat. Și NU a fost prima dată! Am făcut la fel, noi, ca națiune, și la Mica Unire și la Marea Unire și la aderarea la NATO și UE. Nu am făcut nimic nou, DAR am reînviat ca societate. Dacă în 2025 ne-om fi lăsat încă tentați de iluzia populismului (dorință/*desire*), între timp ne-am trezit, ne-am dat seama că obiectivele pe care ni le propunem pentru noi și pentru copiii și nepoții noștri pot fi realizate exclusiv de o clasă politică profesionalizată, de partide serioase și alături de UE și NATO. Prin 2024, un candidat manipulat de regimul Putin ne spunea că el va guverna fără partide! Am înțeles însă, majoritatea dintre noi, că asta înseamnă dictatură, că înseamnă trecut și sărăcie, nu viitor și dezvoltare.

Al doilea. Ne-am stabilit și ne-am asumat ținte clare și măsurabile, urmărite și realizate de la o guvernare la alta, în care dreapta politică a fost mereu lideră. Am gândit strategic, și nu tactic, am respins polarizarea înțelegând că nu asta este democrația. Democrația, clar, înseamnă dezbateri, dar cu un scop – o societate și o țară mai bune pentru toți. Polarizarea înseamnă paralizie definitivă.

Al treilea. Am înțeles că cele mai bune alegeri sunt cele care au de partea lor mai multe argumente *pro* decât *contra*. Că nu există alegeri reale fără argumente (solide) *contra*.

Al patrulea. Am prioritizat, știind că, în vreme ce putem obține **ORICE** ne dorim, nu putem obține **TOT**. Ne-am canalizat energia cu folos, pe **NOUĂ domenii, suficiente și necesare**, așa cum sunt ele prezentate în această carte. Despre motivul pentru care nu am ales altele, sau mai multe, vorbesc la final, în Postfața acestui volum.

Al cincilea. Ne-am asumat riscuri, dar inteligent! Am refuzat să ne scaldăm în mediocritate. Când a fost cazul, nu am riscat deloc. Dar când am fost siguri că suntem (în cuvintele lui Nassim Taleb³) într-o poziție în care consecințele favorabile pot fi mult mai mari decât cele nefavorabile, ne-am asumat tot.

Al șaselea. Am *pariat* inclusiv pe obiective care în 2025 păreau contraintuitive – precum, de exemplu, ideea mea pentru un Minister al Satului Românesc, căruia i-am văzut un viitor – și am descătușat astfel energia creatoare și potențialul antreprenorial și de dezvoltare pentru aproape jumătate din populație (oamenii de la sate). Efectul a fost că aproape ne-am dublat puterea economică.

Vă invit acum să revenim la final de 2025 și să începem cu începutul, cu fiecare pas/principiu pe care eu cred că trebuie să îl parcurgem de azi și până peste zece ani, pentru ca în 2035 să avem cu adevărat o **SOCIETATE VIE**⁴, mândră de ea și de realizările ei, dar mai ales de faptul că a reușit să pună **ordine în țară și ordine în stat**, ordine de care beneficiază fiecare dintre noi. Și accentuez acest lucru: fiecare dintre noi. După merit.

Înainte de a porni, vă rog să acceptați, ca o condiție esențială, un adevăr (și al șaptelea principiu care ghidează această carte – doar nu credeți că am uitat de el...): **Disciplina este cea mai puternică formă de iubire pentru țara ta**. Ea înseamnă concentrare pe obiectiv, ignorarea extremismului, a populismului, a

3 Nassim Nicholas Taleb este un eseist și cercetător libanezo-american specializat în probabilitate și risc, cu experiență directă ca trader de derivate/opțiuni; predă ingineria riscului la New York University și este autorul seriei „Incerto” (*Păcălit de hazard, Lebăda neagră, Antifragil* etc.). Taleb insistă pe decizii cu asimetrie/„convexitate” pozitivă (pierdere limitată, câștig potențial disproporționat) și evitarea scenariilor de „ruină”, rare ca probabilitate, dar fatale/irreversibile ca efect.

4 Prin „societate vie” înțelegem o societate activă și responsabilă, care își asumă destinul în primul rând prin muncă și inițiativă; un spațiu în care statul este eficient și discret, un partener al comunităților. Este o societate care respinge egalitarismul sărăciei și pune accent pe recunoașterea și recompensarea meritelor.

cheltuielilor nesăbuite ori a privilegiilor, pentru o răsplată infinit mai mare în viitorul apropiat.

Dacă sunteți de acord cu cele de mai sus, haideți să pornim împreună spre România anului 2035.

Gheorghe Falcă

INFRASTRUCTURĂ ȘI CONECTIVITATE

Visul autostrăzilor. Între ambiție națională și planificare realistă

În Parlamentul European, sunt membru activ al Comisiei TRAN (transport și turism). Am elaborat în ultimii ani numeroase rapoarte și avize. La ora când scriu aceste rânduri, sunt raportor pe bugetul UE 2028–2034 în aceste domenii, iar o parte din acest buget va ajunge în România și va susține direct dezvoltarea infrastructurii. Prin urmare, consider că tot ce veți citi mai jos este bine ancorat în real, în posibil și în concret.

România visează autostrăzi de peste 30 de ani, dar tinde să dovedească mai mereu faptul că nu există drum mai lung decât cel dintre vis și realitate... Iar asta ne pune într-o situație periculoasă, pentru că, atunci când vorbim despre infrastructură, eu consider că vorbim de fapt despre credibilitatea unui stat și despre capacitatea lui de a transforma dorințele colective în rezultate vizibile.

Noi suntem acum în acel punct în care nu mai avem nevoie de promisiuni, ci doar de consecvență. Am început să ne mișcăm, este adevărat, dar în ritmul actual, fie el peste ce s-a reușit în trecut (este adevărat, fondurile UE ne ajută enorm), generația mea știe că nepoții ei, nu copiii, se vor uita în cele din urmă la harta țării și o vor vedea brăzdată de drumuri de mare viteză.

Ceva trebuie făcut pentru că, și ține de evidență, ceva nu funcționează așa cum ar trebui, și oricum nu în ritmul de care avem nevoie.

De aceea, cred că primul pas spre România 2035 trebuie să însemne o reconciliere între visul nostru legitim de modernitate și rațiunea care trebuie să-l guverneze. Pentru că visul fără ordine este doar entuziasm, iar rațiunea fără vis este stagnare. Și nu avem voie să stagnăm!

Polonia a înțeles acest lucru. În 2004, la aderarea la Uniunea Europeană, avea mai puțin de 500 de kilometri de autostrăzi.

Dezvoltarea autostrăzilor moderne la prietenii noștri polonezi a început în anii '70, dar a înaintat foarte lent sub regimul comunist și în primii ani de după: doar 434 de kilometri de autostrăzi (5% din rețeaua planificată) au fost construiți

în total între 1970 și 2000. Alți 1 050 de kilometri (13% din rețea) au fost deschiși între 2001 și 2010, urmați de 2 773 de kilometri (34% din rețea) construiți între 2011 și 2020. Este planificată deschiderea a aproximativ 2 500 de kilometri (31%) în deceniul 2020–2029, în timp ce ultimii aproximativ 1 400 de kilometri (17%) ar urma să fie finalizați în anii 2030.

Începând cu luna octombrie 2025, există 5 299 de kilometri de autostrăzi și drumuri expres operaționale (64% din rețeaua vizată), în timp ce contractele pentru construcția altor 1 290 de kilometri (16% din rețea) sunt în derulare.

Așadar, în 2025, potrivit Direcției Generale pentru Drumuri Naționale și Autostrăzi (GDDKiA), rețeaua Poloniei de drumuri rapide depășește 5 200 de kilometri – dintre care 3 321 de kilometri drumuri expres (S) și 1 885 de kilometri autostrăzi (A).

Diferența este uriașă: Polonia a construit aproape dublu drumuri expres față de autostrăzi. Nu ne dă, oare, de gândit?

Din discuțiile pe care le-am avut cu colegii mei polonezi, am înțeles că această alegere nu a fost o renunțare la vis, ci o dovadă de inteligență strategică. Polonia a înțeles că visul poate fi păstrat, dacă este ajustat rațional.

Autostrăzile sunt mai scumpe, mai lent de construit și, evident, mai complexe tehnic. Drumurile expres – cu două benzi pe sens, viteză de 110 sau 120 de km/h și standarde europene – sunt mai accesibile, mai rapid de executat și mai utile pentru conectivitatea internă.

Rezultatul? În loc să rămână captivă în promisiuni, Polonia a construit realitatea. România, în schimb, a rămas blocată (cu unele excepții, precum drumul expres Arad–Oradea, la inițierea căruia am contribuit, sau cel de la Craiova la Pitești – care este gata!) în simbolistica „autostrăzii totale”. Ne pierdem ani buni cu studii, contestații, reluări de licitații, în loc să aplicăm principiul rațiunii: *dacă autostrada este prea scumpă sau prea lent de construit, transform-o în drum expres și construiește-o acum!* Nu pierzi nimic. Dimpotrivă, câștigi încredere.

O societate vie este una care știe să-și administreze visul. Dincolo de infrastructura fizică, repet, drumurile rapide sunt și o infrastructură de încredere, dovezi că statul funcționează.

România are azi toate resursele – PNRR, Mecanismul pentru Interconectarea Europei, Fondul pentru Modernizare, Fondurile de Coeziune 2028–2034 –, dar îi lipsește ceva.

De aceea, încă de acum, de la primul pas, vreau să vă provoc: nu cumva ne-am putea mișca mult mai repede dacă o parte dintre planurile de autostradă s-ar transforma în proiecte de drum expres?

Polonia nu a devenit campioană europeană la (noi) drumuri rapide prin dogmatism, ci prin continuitate și rațiune aplicată, iar România nu trebuie neapărat să copieze modelul polonez, dar trebuie să-și creeze propriul model de adaptare inteligentă și să-și transforme fiecare proiect blocat într-un drum care se face. Rezultatul este infinit mai important decât intenția.

Pe român, fie el turist, om de afaceri, transportator, nu îl interesează dacă drumul pe care circulă are clasificare oficială sau profil de autostradă, DAR îl interesează să poată circula pe o șosea nouă, modernă, cu două benzi pe sens, pe care se poate deplasa cu viteză constantă și în condiții de siguranță sporită. Contează altceva?

Polonia a visat autostrăzi și a construit drumuri expres. România visează încă, dar poate ne trezim. Trebuie!

Continuitate administrativă în infrastructură

Există un motiv pentru care Spania are astăzi una dintre cele mai dense rețele de autostrăzi și drumuri rapide din lume, și anume, faptul că nu a lăsat infrastructura la cheremul politicii de zi cu zi. În condițiile în care în alte state guvernele democratice se schimbă relativ des, Spania a reușit performanța rară de a păstra aceeași direcție strategică timp de mai multe decenii. Și a avut, din 1982 până azi, doar cinci premieri! Noi am avut DOUĂZECI de prim-miniștri de la Revoluție până azi. Pe miniștrii de la Transporturi nu-i mai numărăm...

În Spania, totul a început cu Plan General de Carreteras, adoptat în 1987, care a devenit în 1990 un Master Plan de Transport 1990–2010, ulterior actualizat

în 2012 pentru perioada 2012–2024. Guvernele s-au schimbat, de la González la Aznar, Zapatero, Rajoy și Sánchez, dar planul a rămas, cu același obiectiv general: integrare teritorială completă și mobilitate sigură, indiferent cine vine la putere.

Rezultatul se vede în cifre, în peste 17 000 de kilometri de *autovías* și *autopistas* (autostrăzi și drumuri rapide fără taxă) – cea mai densă rețea din Uniunea Europeană, potrivit Ministerului Transporturilor și Mobilității Sustenabile, 2024; se vede într-o rețea feroviară de mare viteză de peste 3 900 de kilometri, cea mai extinsă din Europa și a doua în lume după China, conform Comisiei Europene – DG MOVE, TEN-T Implementation Report 2023; și se vede într-o politică de transport integrată, inclusă în Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT)⁵.

Dar adevărata lecție spaniolă rezidă nu atât în cifre, cât în metodă: continuitatea administrativă.

Spania a decis că infrastructura este a statului și a cetățenilor, fixând un plan-cadru cu obiective decenale, bugetări multianuale și mecanisme de evaluare publică. Astfel, când guvernul se schimbă, planul nu se resetează. Eventual, se actualizează tehnic.

Noi am avut strategii succesive, planuri relansate, am avut promisiuni redesignate, dar niciodată un plan „nenegociabil” între guverne. Schimbăm culoarea hărții, logourile, denumirile, dar pierdem coerența, adică singurul lucru care dă până la urmă sens infrastructurii.

De aceea, eu cred că România are acum nevoie de un Plan Național de Infrastructură 2025–2035, asumat la nivel de stat, și nu de partide. Avem nevoie de un plan unic, care să nu se schimbe odată cu ministrul, ci care să oblige orice ministru să-l respecte.

Este, poate, cea mai contrariană idee într-o țară care confundă uneori democrația cu reînceperea continuă a lucrurilor, acel veșnic blestem al Meșterului Manole.

Ei bine, vă propun să credem că adevărata schimbare, cel puțin în infrastructură, vine din continuitate, și nu din reinventare la fiecare patru ani.

5 Planul strategic pentru infrastructură și transport.

Spania a înțeles că un stat devine credibil (și mă refer în primul rând la credibilitate în fața propriilor cetățeni) atunci când își păstrează direcția chiar și când își schimbă guvernul. Puterea instituțională duce la stabilitatea obiectivului.

Cred că, dacă am fi aplicat și noi acest principiu în 2007, la aderarea la Uniunea Europeană (și nu era deloc devreme!), am fi avut astăzi o rețea completă de autostrăzi și/sau drumuri rapide între Arad, Constanța și Iași. Nu neapărat pentru că am fi avut mai mulți bani, cât pentru faptul că n-am fi pierdut timp reluând aceleași începuturi.

Consider că formularea unui plan clar nu trebuie lăsată să devină o utopie birocratică. Dimpotrivă, este singura formă de democrație eficientă, pentru că (și veți mai auzi asta de la mine) ordinea în stat înseamnă, în primul rând, consecvență.

Așadar, pentru a atinge ținta România 2035, nu trebuie să mai înceapă nimic din nou. Dar trebuie să continuăm coerent ceea ce am început, chiar dacă au început alții. Trebuie să înlocuim alternanța haotică cu o continuitate evaluabilă, iar „promisiunile electorale”, care de obicei se uită la câteva zile după alegeri, trebuie abandonate în favoarea unei obligații instituționale.

În concluzie, condiția pe care am identificat-o pentru ca anul 2035 să ne găsească cu cel puțin 2 000 de kilometri de drumuri rapide în exploatare este să-l scoatem pe Meșterul Manole din actul de guvernare și să-l trimitem acolo unde îi este locul, în manuale, ca exemplu de „așa nu”.

Se vor găsi oare partide și lideri responsabili care să facă asta? Sau, mai corect, le vom da votul?

De ce au ales drumuri regionale în locul megalomaniei

Este bine, trebuie să avem autostrăzi, dar... ne trebuie și drumuri ca să ajungem la ele! Paradoxal? Nicidecum. Dacă nu vrem să fim doar o țară de tranzit, și vrem ca drumurile rapide să schimbe în bine viața și afacerile românilor, atunci trebuie să acționăm în paralel și la nivel regional, la drumurile de legătură. Știu, nu vă

șochez cu acest enunț, dar mă nemulțumește profund lipsa acestui subiect din discuțiile publice.

României îi plac proiectele care arată bine pe hartă. Numim asta „viziune“, iar când apar întârzieri, le numim „context nefavorabil“. Probabil că nu suntem singurii (știu că nu suntem singurii!), dar eu vorbesc acum despre țara mea.

Adevărul însă mi se pare un pic mai simplu: *megalomania* administrativă consumă timp, bani și încredere. Pentru rezultate în timpul vieții noastre, trebuie să ne schimbăm reflexul. Cehia a făcut asta.

În loc să-și blocheze forțele în două-trei șantiere uriașe, a împins în paralel atât o coloană vertebrală națională (autostrăzi + drumuri de clasă I), cât și o rețea densă regională (drumuri de clasă II și III la nivel competitiv), cu finanțare multi-sursă (program operațional de transport + program regional integrat). Rezultatul s-a regăsit în ritm și în acoperire, fără prea mult spectacol politic.

Vă invit să vedem câteva repere. Cehia a intrat în 2025 cu un plan sectorial pe termen mediu 2024–2033 (Dopravní sektorové strategie, faza 3) și cu Politica de Transport 2021–2027 (perspectivă 2050), adică liste și etape clare, și finanțare predictibilă. Așa cum am amintit în textul precedent, iată că nici ei nu reîncep „de la zero“. Asigură însă continuitate.

Un alt reper. Rețeaua de autostrăzi operaționale are 1500 de kilometri (record de >100 de kilometri deschiși în 2024), dar cu o precizare: la cehi se lucrează mult și consistent pe drumurile naționale/regionale, unde se câștigă minute, sau zeci de minute reale pentru majoritatea oamenilor.

În fine, un al treilea reper, Programul Operațional de Transport 2021–2027 (OPD3), adică aproximativ 4,9 miliarde de euro pentru drumuri rutiere și feroviare, și Programul Operațional Regional Integrat (IROP), care finanțează masiv modernizări la nivel regional/local: poduri, ocolitoare, legături oraș–zonă metropolitană. Asta înseamnă o țară funcțională. Și este frumoasă nu doar pe hartă.

Eu susțin că autostrada nu poate fi automat, sau nu de fiecare dată, cea mai bună alegere de folosire a banului public. Uneori, trei conexiuni regionale bine făcute aduc mai multă creștere economică și confort în viața de zi cu zi decât un singur tronson-vedetă împins politic sau electoral. Ce obținem? Obținem

cost/km mai mic, proiectare/autorizare/construcție mai rapidă și utilitate imediată. Efect real în viață și în afaceri.

Astfel, Cehia nu *a trădat* autostrada, nici vorbă de așa ceva, ci a echilibrat-o cu rețele regionale modernizate și cu o listă scurtă de priorități naționale care chiar se finalizează la timp.

Ce înseamnă asta pentru România?

Înseamnă în primul rând, din punctul meu de vedere, o nouă *regulă de aur* pentru prioritizare: nu alegem proiectul cel mai lung, cel mai spectaculos, ci proiectul cu cel mai bun raport minute salvate/milion de euro. Eu cred că sună logic. Iar asta mută o parte din bani spre centuri, bretele, legături județene/metropolitane, care dau fluxul real al țării. Și este ceea ce finanțează Cehia prin IROP și OPD3.

În al doilea rând, înseamnă o țintă măsurabilă pentru 2035. Propunerea mea (inspirată din modelul ceh de indicatori de accesibilitate) este **să ne asumăm drept obiectiv ca până atunci 75% din populație să trăiască la mai puțin de 30 de minute de o conexiune rutieră rapidă** (autostradă, drum expres sau drum național modernizat la parametri de siguranță și flux).

În al treilea rând, o altă *regulă de aur*: alegem o listă scurtă, nu o listă frumoasă! Asta poate să însemne maximum 20 de proiecte naționale „hard” (autostrăzi/drumuri expres) și zeci, dacă nu sute de proiecte regionale „soft” cu efect imediat (centuri, legături interjudețene, pasaje). Când lista este scurtă sus, lucrurile chiar înaintează *jos* și evităm inclusiv accelerarea decalajelor regionale. Nu mi se pare deloc de neglijat!

În final, de ce cred eu, după modelul ceh, că principiul funcționează. Cred asta pentru că, printr-o abordare similară cu cea pe care o propun, nu mai confundăm economia cu geometria. Geometria cere, de obicei, linii drepte, pe când economia cere acces rapid (*the path of least resistance*). De aceea, și Cehia a ales accesul. A pus în aceeași frază autostrăzi plus nivelul regional, a fixat o Politică unică de Transport 2021–2027 (perspectivă 2050) și a sincronizat finanțările. Și de aceea poate anunța recorduri anuale realiste (peste 100 de kilometri dați în folosință într-un singur an) pentru nivelul lor. Noi avem, evident, nevoie de mai mult. Și putem!

Această carte, bine structurată pe domeniile de dezvoltare ale României, este o analiză lucidă a stării actuale a țării, îmbinată cu un compendiu de bune practici europene care îi inspiră lui Gheorghe Falcă strategii și soluții aplicabile în contextul valah. Sigur, cartea este mult prea bună ca să poată strînge vreodată votul vreunui parlament românesc și să devină program de guvernare. Nu trebuie însă privită ca o scriere donquijotescă. Nu este un vis. Scrisă cu onestitate și o lesne detectabilă pasiune pentru România, cartea are capacitatea de a influența, are o anumită forță transformatoare. Sper că mulți dintre cei care conduc România o vor citi și, poate, va genera ceva în politica noastră. Dacă nu soluții concrete, măcar un stil de a gândi guvernarea. Și dacă nu va genera nici măcar un stil de a gândi guvernarea, măcar să stîrnească în oamenii politici pasiunea pentru viitorul României.

Sever Voinescu