

# Avocat Dr. Daniel MOREANU: Parteneriatele Public-Privat (PPP) – soluția „miraculoasă” de dezvoltare a infrastructurii României. Situația după doi ani!

6 octombrie 2020

După o perioadă în care se părea că autoritățile publice sunt decise să dezvolte proiecte strategice de investiții prin intermediul PPP-urilor, situația după doi ani este următoarea: în privința unui număr de peste 50% nu au fost întreprinse niciun fel de demersuri, iar numai un număr de trei PPP-uri se află în stadii mai avansate de materializare. Lucrările efective nu au fost demarate la niciun PPP.

În urmă cu peste doi ani scriam un editorial despre **Parteneriatele Public-Privat (PPP-uri)**, ca urmare a faptului că în prima parte a anului 2018 (mai exact, în luna mai 2018) a fost publicat și a intrat în vigoare un nou act normativ (mai exact Ordonanța de Urgență a Guvernului) care se dorea a da un **impuls major construirii de proiecte strategice de investiții în infrastructura de transporturi, medicală, energetică etc.**

Având în vedere că legea anterioară nu a atras parteneri privați în dezvoltarea unor proiecte, noul cadru legal se dorea să **impulsioneze PPP-urile**. Spuneam la momentul respectiv că parteneriatul public-privat poate fi aplicat pentru dezvoltarea unor proiecte în domeniul transporturilor (autostrăzi, porturi, gări, autogări, aeroporturi, transport feroviar, metrou, terminal portuar, etc.), sănătății (spitale, etc.), educației (grădinițe, școli, etc.), sportiv, hotelier sau mediu, cu alte cuvinte, orice proiect care poate fi dezvoltat în comun de o autoritate publică (partenerul public) și un partener privat.

Noul act normativ aducea o serie de clarificări legislative mult așteptate în ceea ce privește PPP-urile, inclusiv prin constituirea unui **Fond special de finanțare a contractelor de parteneriat public-privat** în termen de **un an**.



Ulterior adoptării aceluși nou act normativ, am observat o efervescență a mediului de afaceri și a autorităților publice, acestea din urmă prin intermediul Guvernului și a Comisiei de Prognoză, începând să aprobe multiple proiecte care urmau să fie construite și operate prin PPP-uri, în care **partenerul privat asigura finanțarea a cel puțin 75% din valoarea proiectului.**

S-a ajuns astfel în scurt timp la o listă de **22 de proiecte strategice de investiții ce urmau să fie dezvoltate prin PPP-uri**, printre care amintim: Autostrada Ploiești - Brașov, Autostrada București - Craiova - Calafat - Drobeta-Turnu Severin - Lugoj, Autostrada Târgu Neamț - Iași, Complexul Medical "Carol Davila - University Medical City", Linia ferată de mare viteză București - Craiova/(Sofia) - Timișoara/(Belgrad) - Cluj/(Budapesta), Aeroportul București Sud, Canalul magistral Siret - Bărrăgan, Amenajarea râurilor Argeș și Dâmbovița pentru navigație, etc.

Mai mult, autoritățile publice păreau convinse că aceasta este calea de urmat pentru dezvoltarea unor **proiecte majore de infrastructură de transporturi, medicală, turistică sau energetică**, astfel că în perioada **septembrie 2018 – noiembrie 2019 au fost aprobate de Guvern un număr de patru studii de fundamentare** pentru următoarele **patru PPP-uri**, și anume: Autostrada Ploiești - Brașov, Clinica Multifuncțională "Dr. Calistrat Grozovici" corp A și corp B, Autostrada Târgu Neamț - Iași și construirea, respectiv operarea unei bănci naționale de sânge, plasmă umană și celule stem.

Pe lângă acestea, Comisia de Prognoză a publicat spre dezbatere publică **alte 3 Studii de fundamentare** pentru proiectele strategice de investiții: Autostrada București - Craiova - Calafat - Drobeta-Turnu Severin - Lugoj („Autostrada Sudului”), Centrala hidroelectrică de acumulare prin pompaj Tarnița - Lăpușești și Amenajarea râurilor Argeș și Dâmbovița pentru navigație.

În lunile **mai și iulie 2019** au fost publicate în Sistemul Electronic de Achiziții Publice (S.E.A.P.) **două anunțuri de atribuire** pentru proiectele Autostrada Târgu Neamț - Iași și Clinica multifuncțională "Dr. Calistrat Grozovici". La primul proiect s-au înscris două asocieri din China și două din Turcia, iar pentru cel de-al doilea, două asocieri din Turcia și una din insulele Barbados, cu subcontractor o societate înmatriculată în România.

În luna **februarie 2020** a fost publicată însă o nouă Ordonanță de Urgență a Guvernului, prin care Ordonanța de Urgență din anul 2018 a fost amendată și **au fost abrogate atât Hotărârea de Guvern prin au fost aprobate cele 22 de PPP-uri, cât și Hotărârile de Guvern prin care au fost aprobate cele patru Studii de fundamentare.**

În plus, **toate proiectele PPP au fost transferate de la Comisia de Prognoză către ministerele de resort**, respectiv: (i) Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, (ii) Ministerului Sănătății, (iii) Ministerului Economiei, Energiei și Mediului

de Afaceri, (iv) Ministerului Agriculturii și Dezvoltării Rurale, respectiv (v) Ministerului Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației.

Înainte de pandemia Covid-19 (în luna ianuarie 2020) **situația sintetică a celor 22 de PPP-uri era următoarea:** în privința unui număr de 12 proiecte, nu au fost întreprinse niciun fel de demersuri, șapte studii de fundamentare au fost pregătite, restul fiind în diverse stadii în ceea ce privește pregătirea și/sau aprobarea studiilor de fundamentare. Conform informațiilor disponibile la nivelul lunii **ianuarie 2020**, numai **un număr de trei PPP-uri se aflau în stadii mai avansate de implementare**, respectiv: (i) Autostrada Ploiești - Brașov - procedura de atribuire se afla în etapa negocierii competitive, respectiv în etapa de negociere a clauzelor contractuale cu un singur ofertant; (ii) Autostrada Târgu Neamț - Iași - procedura de atribuire se afla în etapa de calificare a candidaților înscriși, termenul de depunere a ofertelor fiind prelungit până la data de 06 aprilie 2020; (iii) Clinica Multifuncțională Dr. Grozovici – procedura de atribuire se afla în etapa de calificare.

În concluzie, după cum aratăm și în 2018, un rol major în succesul PPP-urilor care în alte state s-a dovedit un instrument de dezvoltare a infrastructurii, îl va deține aptitudinea partenerului public de a prezenta într-o manieră atractivă din punct de vedere economic pentru partenerii privați, proiectele strategice de investiții pe care intenționează să le realizeze. Totodată, profesionalismul și seriozitatea partenerului public sunt esențiale, iar în privința primei condiții avem serioase semne de întrebare având în vedere, numai cu titlu de exemplu, calitatea juridică a modelului Contractului PPP propus de către partenerul public. Indiferent de argumentele potențiale pe care le poate prezenta partenerul public, realitatea că după mai bine de doi ani lucrările la nici măcar unul dintre cele 22 de PPP-uri nu au fost începute, apreciem că vorbește de la sine. Pentru **proiecte de sute și miliarde de EUR**, dacă Statul lasă aspecte esențiale precum pregătirea Studiilor de fundamentare cu imagini preluate de pe Google sau pregătirea standardului de Contract cu numeroase erori, inclusiv gramaticale, atunci să nu fie surprins că rezultatele nu sunt cele așteptate.

**Sursa:** <https://www.comunicatedepresa.ro/>