

Parteneriatele Public-Privat (PPP) – o solutie „miraculoasa” de dezvoltare a infrastructurii Romaniei. Situatia dupa doi ani!

1 noiembrie 2020



Dupa o perioada in care se parea ca autoritatile publice sunt decise sa dezvolte proiecte strategice de investitii prin intermediul PPP-urilor, situatia dupa doi ani este urmatoarea: in privinta unui numar de peste 50% nu au fost intreprinse niciun fel de demersuri, iar numai un numar de trei PPP-uri se afla in stadii mai avansate de materializare. Lucrarile efective nu au fost demarate la niciun PPP.

In urma cu peste doi ani scriam un editorial despre **Parteneriatele Public-Privat (PPP-uri)**, ca urmare a faptului ca in prima parte a anului 2018 (mai exact, in luna mai 2018) a fost publicat si a intrat in vigoare un nou act normativ (mai exact Ordonanta de Urgenta a Guvernului) care se dorea a da un **impuls major construirii de proiecte strategice de investitii in infrastructura de transporturi, medicala, energetica etc.**

Avand in vedere ca legea anterioara nu a atras parteneri privati in dezvoltarea unor proiecte, noul cadru legal se dorea sa impulsioneze PPP-urile. Spuneam la momentul respectiv ca parteneriatul public-privat poate fi aplicat pentru dezvoltarea unor proiecte in domeniul transporturilor (autostrazi, porturi, gari, autogari, aeroporturi, transport feroviar, metrou, terminal portuar etc.), sanatatii (spitale etc.), educatiei (gradinite, scoli etc.), sportiv, hotelier sau mediu, cu alte cuvinte, orice proiect care poate fi dezvoltat in comun de o autoritate publica (partenerul public) si un partener privat.

Noul act normativ aducea o serie de clarificari legislative mult asteptate in ceea ce priveste PPP-urile, inclusiv prin constituirea unui **Fond special de finantare a contractelor de parteneriat public-privat** in termen de **un an.**

Ulterior adoptarii aceluia nou act normativ, am observat o efervescenta a mediului de afaceri si a autoritatilor publice, acestea din urma, prin intermediul Guvernului si a Comisiei de Prognoza, incepand sa aprobe multiple proiecte care urmau sa fie construite

si operate prin PPP-uri, in care **partenerul privat asigura finantarea a cel putin 75% din valoarea proiectului.**

S-a ajuns astfel in scurt timp la o lista de **22 de proiecte strategice de investitii ce urmau sa fie dezvoltate prin PPP-uri**, printre care amintim: Autostrada Ploiesti – Brasov, Autostrada Bucuresti – Craiova – Calafat – Drobeta-Turnu Severin – Lugoj, Autostrada Targu Neamt – Iasi, Complexul Medical „Carol Davila – University Medical City”, Linia ferata de mare viteza Bucuresti – Craiova / (Sofia) – Timisoara / (Belgrad) – Cluj / (Budapesta), Aeroportul Bucuresti Sud, Canalul magistral Siret – Baragan, Amenajarea raurilor Arges si Dambovita pentru navigatie etc.

Mai mult, autoritatile publice pareau convinse ca aceasta este calea de urmat pentru dezvoltarea unor **proiecte majore de infrastructura de transporturi, medicala, turistica sau energetica**, astfel ca in perioada **septembrie 2018 – noiembrie 2019 au fost aprobate de Guvern un numar de patru studii de fundamentare** pentru urmatoarele **patru PPP-uri**, si anume: Autostrada Ploiesti – Brasov, Clinica Multifunctionala „Dr. Calistrat Grozovici” corp A si corp B, Autostrada Targu Neamt – Iasi si construirea, respectiv operarea unei banci nationale de sange, plasma umana si celule stem.

Pe langa acestea, Comisia de Prognoza a publicat spre dezbateri publice **alte 3 Studii de fundamentare** pentru proiectele strategice de investitii: Autostrada Bucuresti – Craiova – Calafat – Drobeta-Turnu Severin – Lugoj („Autostrada Sudului”), Centrala hidroelectrică de acumulare prin pompaj Tarnita – Lapusesti si Amenajarea raurilor Arges si Dambovita pentru navigatie.

In lunile **mai si iulie 2019** au fost publicate in Sistemul Electronic de Achizitii Publice (S.E.A.P.) **doua anunturi de atribuire** pentru proiectele Autostrada Targu Neamt – Iasi si Clinica multifunctionala „Dr. Calistrat Grozovici”. La primul proiect s-au inregistrat doua asocieri din China si doua din Turcia, iar pentru cel de-al doilea, doua asocieri din Turcia si una din insulele Barbados, cu subcontractor o societate inmatriculata in Romania.

In luna **februarie 2020** a fost publicata insa o noua Ordonanta de Urgenta a Guvernului, prin care Ordonanta de Urgenta din anul 2018 a fost amendata si **au fost abrogate atat Hotararea de Guvern prin care au fost aprobate cele 22 de PPP-uri, cat si Hotararile de Guvern prin care au fost aprobate cele patru Studii de fundamentare.**

In plus, **toate proiectele PPP au fost transferate de la Comisia de Prognoza catre ministerele de resort**, respectiv: (i) Ministerului Transporturilor, Infrastructurii si Comunicatiilor, (ii) Ministerului Sanatatii, (iii) Ministerului Economiei, Energiei si Mediului de Afaceri, (iv) Ministerului Agriculturii si Dezvoltarii Rurale, respectiv (v) Ministerului Lucrarilor Publice, Dezvoltarii si Administratiei.

Inaintea pandemiei Covid-19 (in luna ianuarie 2020) **situatia sintetica a celor 22 de PPP-uri era urmatoarea:** in privinta unui numar de 12 proiecte, nu au fost intreprinse niciun fel de demersuri, sapte studii de fundamentare au fost pregatite, restul fiind in diverse stadii in ceea ce priveste pregatirea si/sau aprobarea studiilor de fundamentare.

Conform informatiilor disponibile la nivelul lunii **ianuarie 2020**, numai **un numar de trei PPP-uri se aflau in stadii mai avansate de implementare**, respectiv: (i) Autostrada Ploiesti – Brasov – procedura de atribuire se afla in etapa negocierii competitive, respectiv in etapa de negociere a clauzelor contractuale cu un singur ofertant; (ii) Autostrada Targu Neamt – Iasi – procedura de atribuire se afla in etapa de calificare a candidatilor inregistrati, termenul de depunere a ofertelor fiind prelungit pana la data de 06 aprilie 2020; (iii) Clinica Multifunctionala Dr. Grozovici – procedura de atribuire se afla in etapa de calificare.

In concluzie, dupa cum aratam si in 2018, un rol major in succesul PPP-urilor, care in alte state s-au dovedit un instrument de dezvoltare a infrastructurii, il va detine aptitudinea partenerului public de a prezenta, intr-o maniera atractiva din punct de vedere economic pentru partenerii privati, proiectele strategice de investitii pe care intentioneaza sa le realizeze. Totodata, profesionalismul si seriozitatea partenerului public sunt esentiale, iar in privinta primei conditii avem serioase semne de intrebare, avand in vedere, numai cu titlu de exemplu, calitatea juridica a modelului Contractului PPP propus de catre partenerul public. Indiferent de argumentele potentiale pe care le poate prezenta partenerul public, realitatea ca, dupa mai bine de doi ani, lucrarile la nici macar unul dintre cele 22 de PPP-uri nu au fost incepute apreciem ca vorbeste de la sine.

Pentru **proiecte de sute si miliarde de EUR**, daca Statul lasa aspecte esentiale precum pregatirea Studiilor de fundamentare cu imagini preluate de pe Google sau pregatirea standardului de Contract cu numeroase erori, inclusiv gramaticale, atunci sa nu fie surprins ca rezultatele nu sunt cele asteptate.

Autor:
avocat, doctor in drept Daniel Moreanu