

Şefa Senatului: CFR Marfă să fie companie de stat, iar statul acţionar responsabil

9 ianuarie 2021

Politicienii români au revelaţii. Numai că acestea vin deseori cam târziu. Preşedintele Senatului, Anca Dragu, crede că n-ar fi rău ca CFR Marfă să fie companie puternică de stat, iar statul acţionar să fie unul responsabil. Din păcate, astfel de revelaţii vin cam târziu, la momentul la care Comisia Europeană cere mascat lichidarea companiei şi plata datoriilor de peste 500 de milioane de euro către stat, în doar şase luni, ceea ce echivalează cu o „execuţie”.



Anca Dragu, preşedintele Senatului, a declarat vineri, pentru B1 TV, că vrea ca **CFR Marfă** să rămână companie de stat, dar insistă că statul român trebuie „să se poarte ca un acţionar responsabil”. „Mi-ar plăcea să văd companii puternice deţinute de statul român”, a mai spus ea. Dragu a mai afirmat că a discutat deja cu preşedintele Curţii de Conturi şi speră ca într-un an procedurile să fie îmbunătăţite, astfel încât

rapoartele întocmite de această instituţie chiar să producă efecte.

Întrebată dacă susţine ca CFR Marfă să rămână companie de stat (alături de Tarom), Anca Dragu a răspuns: „Da, susţin să rămână companii de stat. Eu cred că statul român poate deţine companii, cu atât mai mult companii în domenii strategice. Cu condiţia ca statul român să se poarte ca un acţionar responsabil, pentru că o companie de stat înseamnă că gestionează banii noştri ai tuturor. Am vrea ca aceste companii să fie bine administrate, să producă profit, impozit pe profit, care merge la Ministerul Finanţelor, iar de acolo la şcoli şi spitale. Pe de altă parte să producă şi bunuri şi servicii de calitate şi accesibile pentru noi. Dar da, nu văd o problemă ca statul român, ba chiar mi-ar plăcea să văd companii puternice deţinute de statul român”.

Întrebată de ce nu se trimite Curtea de Conturi la CFR Marfă şi TAROM şi de ce atunci când se fac, totuşi, rapoarte, ele zac apoi într-un sertar, Dragu a răspuns: „Eu pot să vă spun că am discutat deja cu preşedintele Curţii de Conturi şi vrem să punem la punct o procedură prin care aceste rapoarte ale Curţii de Conturi să fie dezbătute, însuşite, să aibă un circuit la nivelul Parlamentului, a Senatului în special. Am putea face printr-o

comisie specială această evaluare a rapoartelor, practic să le dăm mai multă forță acestor rapoarte”.

„Cred că e vorba de procedură în primul rând. Procedura bate mentalitatea și regula. Veți vedea în câteva luni, într-un an, vom operaționaliza acest flux al informațiilor, iar rapoartele Curții de Conturi vor avea un rezultat mai eficient”, a mai declarat președinta Senatului, Anca Dragu.

Anca Dragu, analist al CE la momentul privatizării CFR Marfă

Părerile Ancăi Dragu sunt cumva depășite de realități. În luna octombrie 2020, Comisia Europeană a respins cererile României în dosarul de ajutor de stat acordat ilegal CFR Marfă; atât cererea cu privire la alegerea altei modalități de returnare a ajutorului decât lichiditățile, cât și cererea privind prelungirea termenului dat de CE pentru recuperarea acestuia. O scrisoare în acest sens a fost primită în octombrie de către România și a fost ținută de către ministrul Transporturilor, Lucian Bode, departe de ochii presei.

Informațiile apar într-o scrisoare primită luna trecută de către oficialii români. Comisia Europeană a respins unul câte unul fiecare cap de cerere al părții române. Multe dintre propunerile avansate de români arată că, de fapt, Ministerul Transporturilor nu a înțeles nimic. Practic, prin planul de concordat s-a avansat Comisiei Europene o altă schemă de compensare a datoriilor și de plată în natură a acestora, după ce în urmă cu șapte ani, cu ocazia privatizării CFR Marfă, o schemă similară, bazată tot pe compensări, a adus în dificultate compania. Statul român a făcut unul dintre puținele lucruri pe care le știa, plimbări ale datoriilor între companiile sale și acordarea calității de acționar unor companii creditoare.

Or, Comisia Europeană s-a cam săturat de astfel de artificii din partea României. În naivitatea lor, oficialii Ministerului Transporturilor chiar au crezut că vor reuși.

Naivitate? Este însă puțin probabil ca Anca Dragu să nu cunoască problemele grave din jurul CFR Marfă. Fost ministru de Finanțe, fost analist al Comisiei Europene, al FMI, fostă angajată a BNR, Dragu este foarte familiarizată cu problemele economiei românești, printre care și ale operatorului feroviar național de marfă. Cu atât mai mult cu cât în 2013, anul privatizării eșuate a CFR Marfă, Anca Dragu era analist al Comisiei Europene, calitate în care prezenta rapoarte Bruxellesului privind evoluțiile din economia românească.

Sursa: Club Feroviar