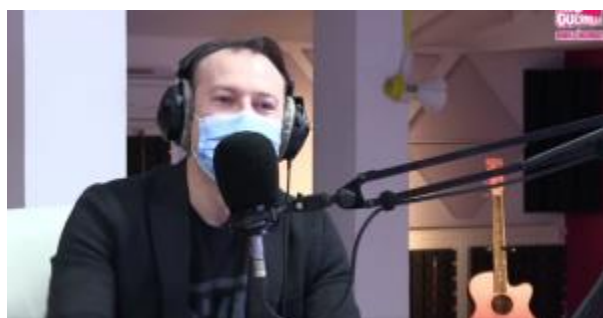


# Analiză. Ce mai este de vândut domnule Cîțu?

15 ianuarie 2021

**Florin Cîțu, exponentul unui partid care a ratat privatizarea CFR Marfă (privatizare demarată de Relu Fenechiu și încheiată de Ramona Mănescu in mandatul USL) și care a cedat pe nimic active feroviare importante precum Hotelul Astoria din București, vrea să abroge legea PSD care împiedică cedarea de active de către companiile de stat.**



Argumentul este unul nobil. Atragerea de capital destinat modernizării companiilor de stat. Același argument însă a stat și la baza vânzării BCR și Petrom în anii 2000 iar banii au ajuns să acopere găurile bugetare. Și distribuțiile de electricitate au fost vândute cu gânduri nobile și singurele investiții ale companiilor străine au fost contractele cu Poșta Română pentru încasarea facturilor

după concedierea personalului de la oficii. Riscul este cu atât mai mare acum când economiștii băncilor ne prevăd deficite de peste 10% din PIB.

În mod obsesiv guvernul Florin Cîțu reia din când în când o temă favorită lui anume vânzarea unor active sau pachete de acțiuni ale companiilor de stat, măsură interzisă în mandatul guvernului PSD. Scopul? Unul nobil. Atragerea de capital străin (căci în România acesta nu prea a fost niciodată chiar dacă e de mirare cum arată capitalismul fără bani) care să fie utilizat la modernizarea companiilor de stat.

## Ce spune legea pentru care se războiește Cîțu

Este vorba de legea 173 din 2020. Aceasta:

- interzice, pentru o perioadă de 2 ani, înstrăinarea **participațiilor** statului la companiile și societățile naționale, la bănci, precum și la orice altă societate la care statul are calitatea de acționar, indiferent de cota de participație deținută.

- Se suspendă, pentru o perioadă de 2 ani, orice operațiuni privind înstrăinarea **participațiilor** statului la companiile și societățile naționale, precum și la societățile la care statul are calitatea de acționar, începute anterior intrării în vigoare a prezentei legi.

În vara anului trecut, nemulțumit de forma legii, Guvernul Orban a contestat la Curtea Constituțională legea 173, fără succes însă. Ulterior a modificat-o prin OUG 166 care însă a fost respinsă ulterior în Parlament. Guvernarea Orban a contestat din nou legea de respingere a OUG 166, fără succes însă.

În OUG 166, față de Legea 173, guvernarea Orban înlocuise termenul „participații” cu „acțiuni”, restrâng masiv zona de acțiune. Nu poți vinde acțiunile unei companii de cale ferată, dar îi poți vinde terenurile, clădirile sau materialul rulant.

## **Cum justifică Cîțu abrogarea legii**

“Vom abroga acea lege, cu totul. Aici nu este vorba de înstrăinare a acțiunilor, e vorba de a atrage capital în România. Asta facem, capitalizăm aceste companii. Nu avem resursele la buget să capitalizăm toate aceste companii, la nevoile pe care le au aceste companii pentru investiții și pentru a se dezvolta. Și atunci, bineînțeles, ca o parte din acțiuni sau din proprietatea acestor companii este transferată, în schimbul acestui capital, altor acționari. Se întâmplă peste tot în lume”, a spus Cîțu la un post radio. Cunosătorii spun că trupa de pe tricoul premierului era Nine Inch Nails și cum să nu ai încredere în profesionalismul și buna credință a premierului când toți predecesorii săi se purtau la costum, cel mai de frondă gest al lor fiind lipsa cravatei?

Potrivit lui, în România, dar și în alte țări, acolo unde au avut loc astfel de injecții de capital și au venit după aceea cu un management performant, cu o guvernantă corporativă, acele companii au fost salvate, au mers mai departe, au angajat oameni, au fost profitabile, au plătit taxe la buget.

“Ceea ce facem noi prin abrogarea legii nu înseamnă neapărat ca mâine vom începe să vindem. Nu, este un semnal pe care-l dăm pieței de capital, investitorilor străini, ca în România proprietatea privată este sfântă, în primul rând, și, în al doilea rând, că nu suntem o țară care nu dorește să vină investitori. Deci, suntem o economie deschisă, o economie modernă, care știe să lucreze cu instrumentele pieței de capital”, a declarat prim-ministrul.

Este eronat să crezi că forma perfectă de proprietate e cea de stat și că vânzarea unei companii integral sau parțial este o măsură eronată. Succesul celor menționate de Florin Cîțu va depinde în bună măsură de cum se va face vânzarea și ce se va întâmpla cu

fondurile obținute. Într-un an în care deficitul bugetar se va îndrepta spre 10% (estimări Erste Bank) tentația de a băga mâna în sacul cu bani încasați din vânzările de active și de utiliza banii pentru tot soiul de programe minune destinate salvării economice este mare. Să ne aducem aminte de vânzările de succes din anii 2000 când Guvernul Năstase a scod la mezat Petrom (la acel moment cumpărătorul OMV era o companie mai mică decât Petrom) sau BCR. Banii s-au luat și s-au păpat în bugetul public, probabil pentru succesele raportate electoral de PSD.

Acum riscurile sunt aceleași. Cu atât mai mult cu cât sunt întrebări importante și nimeni nu pare să îl deranjeze pe șeful Guvernului cu acestea? După vânzările de active sau acțiuni va mai rămâne statul român acționar majoritar la companii? Dacă se dorește asta, de ce ar investi o companie străină sume importante în România ca să rămână a doua roată la căruță într-un concubinaj distructiv cu năbădăioasa și imprevizibila administrație românească? Ce garanții sunt că banii obținuți nu vor fi folosiți la finanțarea unor „majore„ programe naționale de redresare accesate în final tot de către cei cu pile?

Într-o eventuală vânzare va conta obligațiile post-privatizare (și cât de în stare e statul slab român să le impună), utilizarea banilor încasați.

Pe calea ferată nimic nu mai e de vândut. Liberalizarea pieței, deschiderea obligatorie a acestora fac ca firme de genul CFR Călători să nu intereseze pe nimeni. Poate CFR Electrificare să mai facă cu ochiul cuiva. Dacă în Energetică nu poți aduce centrala în spate din Germania să faci concurență în România în transporturile feroviare e foarte ușor să aduci câteva zeci de garnituri moderne de tren de la Deutsche Bahn Germania (apropos dnule Cîțu, companie de stat ca și PKP Polonia sau CD Cehia) și să faci concurență în România după ce te-a ajutat masiv statul german (căci nemții cred mai puțin în virtuțile pieței libere decât cred românii dnului Cîțu. Proteste ale operatorilor privați germani împotriva ajutorului primit de acest colos de la stat, anul trecut, spun totul).

Pe calea ferată singurul activ rămas, încă neclar cât de atractiv pentru capitalul străin, pare a fi CFR Marfă. Dar tot neclar va fi cine se va mișca mai repede. Comisia Europeană care cere lichidarea companiei de urgență sau Guvernul Cițu care dacă într-adevăr are bună credință va folosi principiile expuse pentru salvarea companiei?

**Sursa: Club Feroviar**