

# Chirițoiu despre CFR Marfă: Nu contează cu ce datorii merge la cimitir

3 aprilie 2021

**Guvernul pare-se să nu fi renunțat la ideea reînființării CFR Marfă într-o formă mai mică, în pofida opoziției Comisiei Europene la o propunere de tipul aceeași Mărie cu altă pălărie. Chirițoiu speră ca CE să fie impresionată de argumente tip desființarea CFR Marfă va crea un al doilea concurent puternic care va dezechilibra piața sau că (încă) e greu să vii cu trenul și locomotiva din alta țară.**



Prezent în studiul unei **emisiuni B1 TV**, Chirițoiu a relansat o idee veche, respinsă în toamna anului trecut de către Comisia Europeană. „Planul e să avem un CFR Marfă mai mic cu contractele sale viabile. Unul dintre motive că face transport pentru firme ce nu pot să plătească adică Oltchim, huila, CET-uri”, a spus el.

„Legal, vorbim de ceva nou, în realitate activele vor fi din CFR Marfă actual, dar

forma juridică e companie nouă”, a spus el.

Ideea nu era pe placul CE în toamnă. Executivul de la Bruxelles ar fi unul dintre următoarele două lucruri: ori returnează integral datorie, ori dispare.

## **Citește aici ce spunea CE despre propunerea de inființare a unui nou CFR Marfă**

Ce spunea în toamnă CE despre noua companie: „Deși România a argumentat că planul propus restabilește condițiile anterioare de pe piață prin calcularea și efectuarea plății datoriilor neplătite descrise în decizie, serviciile Comisiei remarcă faptul că acest plan nu elimină de pe piață avantajul conferit de ajutor. Acest avantaj i-a permis CFR Marfă să rămână pe piață și să opereze în condiții financiare mai bune decât acelea ale concurenților săi. Planul propus ar conduce doar la un transfer al acestui avantaj către NewCo., care ar continua să deruleze activitățile CFR Marfă cu activele CFR Marfă. Serviciile Comisiei sunt de părere că NewCo. avută în vedere ar fi CFR Marfă în toate privințele, cu excepția denumirii, dar cu o situație financiară mai bună”.

De ce ar accepta acum Comisia aceeași schemă? Din spusele lui Chirițoiu se înțelege că e vorba de o schimbare de strategie. Dacă în toamnă argumentul era rolul strategic al CFR Marfă, acum argumentul e că desființarea companiei ar dezechilibra piața. Nu e

simplu să aduci un tren cu locomotivă din alta țară să opereze în România. Argumentul însă nu mai stă mult timp în picioare, cel mult vreo doi ani, căci în 2023 piața transporturilor feroviare se va liberaliza total.

Chirițoiu spune că desființând CFR Marfă apare un al doilea operator puternic care va domina piața. Nu e clar dacă CE se va lăsa impresionată de argument, căci CFR Marfă are drept concurenți cel puțin două firme private puternice.

### **Cum se va înființa noua companie**

Asta e o altă problemă. Chirițoiu acceptă din start că nu există o soluție de recuperare integrală a datoriilor de către stat, prin ANAF, și de către CFR SA pentru TUI. Știm că CFR Marfă nu poate plăti toată suma, o parte din sumă nu va putea fi platită. Activele date în plată către ANAF, CFR SA și rămâne „goală”. Ca să știm dacă e 100 de milioane de euro sau 200 de milioane (datoria neplătită – n.red.), nu știm, nu are importanță. Asta e o dezbatere acadamica dacă se duce la cimitir cu datorie mai mare sau mică”, spune el.

„Activele viabile merge în compania nouă, iar activele excedentare trebuie valorificate. CFR Marfă are terenuri, active ce nu au legatura cu activitatea. Cele care au sens se vor muta, altele vor fi valorificate”, spune Chirițoiu. E neclar însă cum va fi înființată noua companie, cum, tehnic vorbind, vor fi trecute activele între CFR Marfă și noua companie.

În cazul lichidării companiei și scoaterii activelor la licitație, în urmă rămâne o multitudine de active casate sau vândute la o multitudine de cumpărători. Pentru a apărea noua companie ar trebui ca CFR Marfă să treacă prin un proces de reorganizare după modelul Oltchim. Astfel, vechea companie de stat a fost împărțită în două, o parte lichidată, fără valoare economică și o alta privatizată ulterior (Special Purpose Vehicle, Oltchem SPV). Ori CE nu mai crede în nicio reorganizare. „În mod similar, instanțele naționale nu ar trebui să continue să urmeze proceduri de restructurare dacă acestea nu conduc la implementarea la timp a deciziei. Prin urmare, Tribunalul București nu ar trebui să continue procedura de concordat preventiv în curs din moment ce aceasta împiedică o implementare imediată a deciziei. Serviciile Comisiei remarcă de asemenea că, în situația în care se propune creditorilor un plan care prevede continuarea activității beneficiarului ajutorului, autoritățile Statului Membru în cauză pot sprijini acest plan numai dacă asigură recuperarea sumei integrale în termenul de timp aferent recuperării”.

Mai precis orice plan care din start acceptă că nu poate fi recuperată integral datoria poate fi aprioric respins de CE și la fel orice propunere care depășește termenul acordat României, de doar câteva luni, pentru recuperarea ajutorului de stat.

**Sursa: Club Feroviar**