

Grindeanu visează la „salvarea” CFR Marfă pe schema italiană

24 Noiembrie 2022



După ce nouă ani și-au bătut joc de CFR Marfă (privatizare ratată în 2013, „management” după ureche ulterior), guvernanții români încearcă să explice importanța unui operator feroviar de transport marfă de stat. Cum Comisia Europeană a respins schemele gândite stângaci de „strategii” Ministerului Transporturilor, conducerea acestuia propune acum înființarea unei noi companii de stat cu speranța că va convinge pentru aceasta Comisia Europeană, după cum Italia a reușit să salveze transportul aerian de stat prin lichidarea Alitalia și înființarea unei companii ITA (Italia Trasporto Aereo).

Ministerul Transporturilor a lansat miercuri în dezbatere publică **proiectul unui act normativ** care prevede înființarea unei noi companii naționale de transport feroviar de marfă numită cumva pompos Carpatica Feroviar SA.

Înființarea companiei este explicată prin apelul la numeroasele probleme ale lumii contemporane. Nici o provocare a lumii contemporane nu este atât de minoră încât să nu fie invocată de inițiatorii măsurii. Dacă acum doi ani pentru salvarea CFR Marfă Ministerul Transporturilor putea apela la argumentul crizei sanitare SARS-COV2, pe listă s-a adăugat între timp războiul din Rusia, nevoile de apărare și criza energetică.

Desființarea CFR Marfă, sugerată

Obsesia este însă preconizată desființarea CFR Marfă, subiect care deschide chiar nota de fundamentare. „Asigurarea transportului de marfă pe calea ferată reprezintă un serviciu de interes strategic general, sincopele în funcționarea acestuia generează perturbări grave în funcționarea principalelor ramuri economice de activitate. Evenimentele extraordinare ale anilor 2020 – 2022 (pandemia covid-19, criza energetică, alimentară și a transporturilor, precum și războiul din Ucraina) au accentuat nevoia investițiilor în sectorul feroviar, respectiv importanța existenței unui operator feroviar de stat, apt să execute necondiționat toate transporturile necesare, conform cerințelor agreate la nivelul României din UE și NATO”.

În acest context, Guvernul atenționează asupra probabilei desființări a CFR Marfă. Dispariția companiei nu este menționată explicit, dar obligația recuperării unei sume uriașe de peste două miliarde de lei nu ne poate duce decât cu gândul la lichidarea operatorului național.

„Statul român are obligația de a recupera, cu celeritate, ajutorul de stat declarat ilegal prin Decizia Comisiei Europene C(2020) 1115 final din 24.02.2020 (în continuare, Decizia), acordat Societății Naționale de Transport Feroviar de Marfă “C.F.R. Marfă” SA (denumit în continuare CFR Marfă). Nerecuperarea urgentă a ajutorului de stat (2,6 miliarde lei + dobânzi) poate conduce la costuri accesorii a căror valoare poate mări considerabil suma declarată ca ajutor de stat.

Ținând cont de situația în care se găsește CFR Marfă, față de care obiectivul principal al statului român este rambursarea ajutorului de stat ilegal și punerea în aplicare a Deciziei, se creează nevoia înființării unei noi companii viabile de interes național, pentru deservirea nevoilor de apărare ale țării”, spun autorii.

Noul CFR Marfă, un capital nici cât pentru o locomotivă nouă

Odată lămurită soarta nefericită a CFR Marfă, să vedem cum arată viitorul operator național. Schema dragă ministrului Transporturilor este cea a italienilor care au reușit să salveze, nu foarte ușor însă, transportul aerian național de călători (nu și Alitalia). Italienii au înființat o companie de stat deținută de Ministerul lor de Finanțe, numită ITA. Inițial, în companie statul italian a injectat sute de milioane de euro.

Aici apar și diferențele dintre schema italiană și cea la care visează oficialii români. ITA activează pe o piață matură a leasingului de aeronave pe care marii producători, precum Airbus, au interesul să își vândă avioanele. Leasingul de aeronave e o afacere înfloritoare, aeronavele pot fi cumpărate fără prea mulți bani în mână. În plus, statul italian a încercat să transfere noii companii sloturile pe aeroporturi și cursele Alitalia. Transferul activelor nu a fost văzut însă cu ochi buni de către Comisia Europeană (cine s-ar fi așteptat la altceva?), care a presat Italia să scoată la licitație toate activele defunctei

companii, inclusiv brandul Alitalia. Este de așteptat că în România se va întâmpla acest lucru și toată corespondența de până acum dintre Bruxelles și București, deși ținută la secret de către Ministerul Transporturilor, a demonstrat obsesia Comisiei Europene de a nu permite vreo legătură între vechea companie de marfă și una nouă.

Revenind la conținutul actului normativ capitalul social al Carpatica Feroviar SA ar urma să fie de un milion de lei. În urmă cu doi ani, Bulgaria a cumpărat mai multe locomotive noi de marfă la un preț de două milioane de euro bucata.

Explicația sumei de 200.000 de euro apare în nota de fundamentare. „Potrivit Regulamentului (UE) nr. 1407/2013 al Comisiei din 18.12.2013 privind aplicarea articolelor 107 și 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, ajutoarelor de minimis, sumele mici de ajutor acordate de stat, până în suma de 200.000 euro pe o perioadă de trei ani, nu trebuie notificate către Comisia Europeană”.

Suma, una infimă pentru viitorul obiect de activitate al Carpatica Feroviar SA, este însă suficientă pentru salariile inițiale și cheltuieli curente, după cum notează autorii. Este însă de așteptat ca după cum periodic statul bagă bani în capitalul social al unor operatori deținuți de el (de exemplu, injecțiile de capital în CFR Călători, în pofida faptului că această companie activează pe o piață concurențială cu alți cinci operatori privați), acesta să vină cu injecții de capital și în Carpatica Feroviar SA.

Obiectele de activitate ale Carpatica Feroviar SA, pregătită pentru salvarea CFR Marfă

Potrivit proiectului, societatea desfășoară activități de interes strategic național, precum și cu caracter comercial, și are, în principal, ca obiect de activitate:

- efectuarea transportului de mărfuri în trafic intern și internațional ca expediții de mesagerie, coletărie, containere și vagoane complete;
- transportul mărfurilor în trafic combinat;
- lucrări de întreținere și reparații de locomotive, vagoane, mijloace de transport și utilaje de mecanizare;
- comerț intern și import-export;
- operațiuni valutare;
- declarant și comisionar vamal.

O idee veche pentru salvarea CFR Marfă

Metoda italiană este una dintre cele trei variante pentru salvarea [CFR Marfă](#). Ce spunea ministrul Transporturilor, Sorin Grindeanu, în primăvară:

„La CFR Marfă, din păcate, lucrurile sunt cele pe care le știm, faliment, datorii de aproximativ 4,5 miliarde de lei”, a spus ministrul, arătând că acum compania se află într-o zonă de concordat, acea formă juridică, intermediară, auxiliară falimentului, insolvenței. Sorin Grindeanu a afirmat că a vorbit cu comisarul european pentru Transporturi, Adina Vălean, și i-a spus că are trei scenarii pe care lucrează.

„Noi încercăm cam de 12 ani să îi ducem cu zăhărelul pe cei de la Comisie (..) În acest moment, suntem în această situație. Nu mai vreau să mințim, vreau să ne asumăm lucruri pentru că așa stau, aceasta este realitatea”, a afirmat el.

Sorin Grindeanu a menționat că primul scenariu, care este și cel mai simplu, „este să se aplice la CFR Marfă scenariul Alitalia, care a intrat în faliment, au închis peste trei luni, iar apoi statul a cumpărat din active și a făcut o nouă companie, ITA”.

Ministrul a mai spus că al doilea scenariu este de a avea o OUG de dare în plată. El a explicat că multe din activele de la CFR Marfă sunt sub sechestru la ANAF, respectiv două miliarde, și două miliarde sunt datorii la CFR SA, gestionarul infrastructurii. „Darea în plată înseamnă să nu vină ANAF să ia 100 de vagoane să le scoată la licitație, ele au fost evaluate, le dă mai departe către cei care vor continua activitatea pe acest domeniu, prin darea în parte”, a spus Grindeanu.

N-a fost să fie

Scenariul dării în plată a fost îndelung dorit de oficialii români. El era practic și menționat în planul de salvare a companiei prin concordatul inventat de Traian Preoteasa, managerul atât de mândru de ceea ce specialiștii în insolvență au numit „o prostie”.

Concordatul nu merge însă pe direcția dorită, recuperarea CFR Marfă există, dar este prea timidă și compania are șanse maxime de a fi lichidată. Mai mult, toate schemele „gândite” de strategii ministerului Transporturilor, gen active transferate statului care mai departe să ajungă la noua companie înființată nu au fost agreate de către Comisia Europeană. Aceasta a pus presiune pe o vânzare imediată prin licitație a tuturor activelor CFR Marfă. Vânzarea imediată a activelor prin afluența mare de bunuri licitate va duce la obținerea unor prețuri și venituri de nimic, insuficiente pentru acoperirea găurilor operatorului național de transport feroviar de marfă.

Al treilea scenariu a prevăzut o reunire a societăților feroviare de stat, CFR Călători, CFR Marfă și CFR SA, un punct în plus fiind că, dintr-odată, din patru miliarde, două miliarde fiind la infrastructură, ar exista o degrevare acolo. Ar fi vorba, practic, de reînființarea SNCFR, care a fost divizată în 1998 de ministrul Transporturilor de la acea vreme, Traian Băsescu.

Sursa: <https://clubferoviar.ro/>