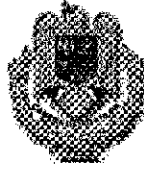


7 MS / 22.10.2013



PARLAMENTUL ROMÂNIEI
CAMERA DEPUTAȚILOR

Grupul Parlamentar al Partidului Democrat Liberal

3c-16 / 372 / 22.10.2013

București

Către Biroul Permanent al Camerei Deputaților

Domnului Valeriu ZGONEA, Președintele Camerei Deputaților

Domnule Președinte,

Subsemnații, deputați ai Grupului Parlamentar al Partidului Democrat Liberal, precum și deputați ai Grupului Parlamentar al Partidului Poporului Dan Diaconescu, menționați în anexa la prezenta moțiune, în temeiul art. 112 din Constituția României și ale art. 160-166 din Regulamentul Camerei Deputaților, vă înaintăm spre dezbatere și adoptare prezenta moțiune simplă, intitulată:

„CFR Marfă – Cronica unei alte privatizări eșuate”

Cu deosebită stimă,

Lider Grup PDL
Mircea TOADER



Lider Grup DPDD
Daniel FENECHIU



CFR MARFĂ

- CRONICA UNEI ALTE PRIVATIZĂRI EȘUATE –

**Domnule Președinte al Camerei Deputaților,
Doamnelor și Domnilor Deputați,
Doamnă ministru al transporturilor,**

14 octombrie este o zi importantă în calendarul creștin ortodox și pentru poporul român: sărbătoarea Sfintei Cuvioase Parascheva și pelerinajul tradițional al sutelor de mii de români la moaștele acesteia de la Iași. Printre pelerinii prezenți anul acesta s-a aflat și premierul Victor Ponta. Chiar dacă nu s-a amestecat cu "exaltații" de rând, premierul venise acolo cu un scop precis:

Cei care ajung la „Cuvioasa“ o roagă pentru soluționarea problemelor de zi cu zi, îi cer alinare pentru necazurile care s-au năpustit asupra lor, sănătate, spor în casă și bucurii. (Ziarul Lumina, 12 octombrie 2008)

Privatizarea CFR Marfă avea nevoie într-adevăr de o minune a Sfintei Parascheva pentru a evita eșecul. Eșecul însă este marcă înregistrată a guvernării USL, iar privatizarea CFR Marfă nu putea face excepție. De fapt, pe 14 octombrie, singura minune a fost că premierul Ponta nu a avut niciun interviu la una din televiziunile de casă.

Dar să ne amintim cum am ajuns în această situație. Cum s-a întrerupt procesul de privatizare în mai 2012 pentru a fi reluat în februarie 2013 și la final, în octombrie 2013, ea să eșueze? Cum au ajuns 11.000 de ceferiști să nu știe dacă mâine vor mai avea un loc de muncă? Cum a ajuns o companie căreia i se șterg datoriile de 250 de milioane de lei, să aibă pentru primele 6 luni ale acestui an pierderi de 156 de milioane de lei? Cum am ajuns să semnăm un contract de privatizare contra-cronometru argumentând că a fost interesul național pentru că altfel nu am mai fi avut acord cu FMI? Cum și de ce a păcălit USL opinia publică ca privatizarea e "impusă" de FMI și cum a mimat în fața FMI un proces de privatizare autentic?

Pe 27 aprilie 2012 misiunii Fondului Monetar Internațional i se prezenta stadiul în care se afla pregătirea privatizării CFR Marfă: în urma unei licitații fusese selectat consultantul pentru privatizare și se negociau cu acesta ultimele aspecte ale contractului. Calendarul era foarte clar stabilit:

- Consultantul trebuia să aplice testul vânzătorului privat prudent pentru a stabili modalitățile de acțiune ale statului în condiții de piață, până pe 28 mai 2012, pentru a-l transmite Comisiei Europene;
- până pe 27 iunie 2012 trebuia elaborat, avizat și aprobat proiectul Hotărârii de Guvern pentru aprobarea Strategiei de privatizare;
- pe 20 iulie 2012 urma să fie publicat anunțul de vânzare de acțiuni
- ofertanții puteau depune ofertele de cumpărare până pe 27 septembrie 2012;
- urma o perioadă de 5 săptămâni pentru negocieri, pentru ca pe 7 noiembrie 2012 să putem avea finalizată Hotărârea de Guvern pentru aprobarea condițiilor principale ale contractului de vânzare – cumpărare de acțiuni;
- pe 14 noiembrie 2012 privatizarea CFR Marfă ar fi fost finalizată.

Tot 27 aprilie era ziua în care moțiunea de cenzură a USL trecea, așa că mandatul Guvernului susținut de PDL și condus de Mihai Răzvan Ungureanu se încheia. În mai 2012 deja noul ministru al transporturilor, domnul Ovidiu Silaghi, declara că ”TAROM ar trebui privatizat, iar pentru CFR Marfă trebuie să mai așteptăm”, pentru ca în iunie să includă CFR Călători pe lista companiilor care trebuie privatizate. În august același ministru era convins însă că ”CFR Marfă va fi privatizată până în decembrie”, iar în septembrie ne asigura că ”Ministerul Transporturilor este în discuții avansate pentru privatizarea TAROM și CFR Marfă”. Concluzia? CFR Marfă termină anul 2012 cu pierderi de 405,08 de milioane de lei, de peste 4 ori mai mari decât în 2011, când acestea au fost de 93,45 milioane lei.

În decembrie 2012 vine un nou ministru la transporturi, așa că și planurile cu privatizarea CFR Marfă se schimbă. Pe 21 decembrie 2012 domnul ministru Fenechiu declară „privatizăm doar 20% din CFR Marfă și introducem managementul privat”. Pe 18 ianuarie 2013 ministrul insistă că nu va privatiza CFR Marfă: “Voi încerca să conving FMI să nu privatizăm CFR Marfă”.

În februarie 2013, după întâlnirile cu FMI, neprezentând nicio altă garanție că va reuși rentabilizarea unei companii care avea pierderi de 4 ori mai mari decât cu un an înainte, ministrul Fenechiu ne anunță lacrimogen: ”FMI ne-a impus să privatizăm

CFR Marfă. E dureros să fiu eu cel care o vinde”. De aici ne lămurim că de fapt privatizarea CFR Marfă urma să fie doar o scenetă jucată pentru ochii FMI, așa cum s-a întâmplat, de altfel, și în cazul Oltechim.

Astfel, pe 19 februarie este publicată în Monitorul Oficial Hotărârea de Guvern pentru aprobarea Strategiei de Privatizare a CFR Marfă. *”Ministerul Transporturilor, denumit în continuare MT, este mandatat să vândă pachetul majoritar de acțiuni din capitalul social al C.F.R. Marfă, inclusiv în privința pachetului de acțiuni care va fi deținut de stat în urma conversiei creanțelor statului față de C.F.R. Marfă în acțiuni, în măsura realizării acesteia, dacă este cazul”*. Cu alte cuvinte exista o posibilitate, repetăm o posibilitate, nu o certitudine de ștergere a datoriilor prin conversie în acțiuni, dacă va fi cazul. Ce investitor serios se implică la o privatizare unde compania are datorii la bugetul de stat de 1,5 miliarde lei, care vor fi convertite în acțiuni, ”dacă este cazul”?

În martie 2013 deja privatizarea era pe un drum drept, fără obstacole, nici măcar legislația în domeniul achizițiilor publice nu putea împiedica un succes de răsunet al „celui mai eficient ministru” din „cel mai cinstit guvern”, domnul Relu Fenechiu. Așa că este semnat, prin negociere fără publicare, un nou contract pentru consultanță în vedere privatizării, tot cu asocierea Deloitte, Mușat și Asociații. Valoarea noului contract: 2.5 milioane lei, 570.000 de euro la acea vreme, ceva mai mult față de 375.000 de euro, suma prevăzută în contractul semnat în 2012 de colegul domnului Fenechiu, domnul Silaghi cu aceeași asociere, pentru aceleași servicii.

Pe 5 aprilie 2013, cadou pentru premierul Ponta, de Ziua Automobilistului, Ministerul Transporturilor publică Anunțul pentru privatizare. Printre condiții:

- prezentarea unei scrisori de confort emisă de o bancă cu rating acordat de către Standard&Poors sau Fitch de minim BB- sau de către Moody's de minim Baa3 (corespunzătoare nivelului de „investment grade”) în cuantum cel puțin egal cu suma dintre prețul de pornire a licitației, și suma necesară pentru finanțarea investițiilor propuse prin strategia de dezvoltare a CFR Marfă;
- deținerea unei licențe de transport de marfă sau a oricărei alte aprobări, în vigoare, emisă de către o autoritate competentă în domeniul transporturilor cu cel puțin 3 ani înainte de data depunerii Documentelor de Participare, care a fost deținută neîntrerupt și fără încălcări semnificative în toată această perioadă;

- cifră de afaceri de minimum 100.000.000 EUR rezultată din activitățile de transport de marfă, în ultimii 3 ani financiari încheiați.

În ciuda faptului că ministrul Fenechiu declara în februarie că numai activele companiei valorează peste 1,3 miliarde lei, iar veniturile pe anul trecut au fost de aproape 1,2 miliarde lei, prețul de vânzare a pachetului majoritar este de numai 797.058.000 Lei. Un preț ridicol pentru o companie care are peste 50% cotă de piață în România în domeniul transportului feroviar de marfă (30 de milioane tone de marfă transportată).

Mai mult, procedura de privatizare este una netransparentă, nefiind asigurată nici măcar o comunicare cu sindicatele care îi reprezintă pe cei 11.000 de angajați ai CFR Marfă, dar nici cu patronatele din domeniu.

Pe 16 aprilie 2013 deja ministrul Fenechiu informa Guvernul că sunt ”vreo 12 companii interesate”¹, numai că pe 20 aprilie se anunță prelungirea termenului de depunere a ofertelor de pe 22 aprilie până pe 8 mai. Iar pe 23 aprilie, în ședința de Guvern, se aprobă majorarea sumei alocate pentru publicitate cu 2,5 milioane lei. ”Potrivit purtătorului de cuvânt al Guvernului, Andrei Zaharescu, majorarea sumelor alocate serviciilor de publicitate aferente privatizării CFR Marfă este justificată de atragerea unui număr cât mai mare de potențiali cumpărători în achiziția pachetului de acțiuni pe care MT îl gestionează la companie, în calitate de acționar, în numele statului român.”². Deci, în 2 săptămâni, ministerul trebuia să cheltuiască peste 500.000 de euro pentru a atrage investitorii. Cui îi erau destinați acești bani de fapt? Cum au fost ei cheltuiți?

Guvernul își păstrează generozitatea și în următoarea ședință de Guvern, așa că prin OUG 32/2013 CFR Marfă preia de la CFR SA datorii de 119.011.129 lei reprezentând contribuțiile de asigurări sociale de sănătate pentru a fi ulterior convertite în acțiuni. Însă nici așa cei ”vreo 12 investitori” nu au apărut la ușa ministrului Fenechiu, așa că pe 16 mai anunțul de privatizare este modificat, iar cifra de afaceri solicitată scade la 20.000.000 EUR. Acest lucru se întâmplă însă după ce deja pe 9 mai 2013 fuseseră deschise ofertele de la cei 3 investitori interesați. Dacă vreo unul din cei 12 investitori

¹ http://adevarul.ro/economie/stiri-economice/fenchiu-sunt-12-companii-interesate-cfr-marfa-ponta-cei-si-au-batut-joc-oltchim-toamna-nu-mai-niciun-fel-loc-actiune-1_516d514b053c7dd83f14bb26/index.html

² <http://www.ziuacargo.ro/stiri/focus-stiri/publicitatea-privatizarii-cfr-marfa-mai-scupa-cu-25-mil-lei>

ce i se arătasera în vis domnului Fenechiu voia să participe, avea termen doar 7 zile să depună Documentele de Participare.

Minunea nu s-a întâmplat așa că rămân aceiași 3 participanți inițiali, numai că, la fel ca în zicala cu "cei 4 evangheliști erau doar 3, Luca și Matei", doar unul rămâne alesul, ceilalți doi retrăgându-se și contestând procedura de privatizare. Între timp însă Guvernul mai dă o ordonanță (61/2013, din 18 iunie) prin care CFR Marfă preia datoriile către ANAF ale CFR SA în valoare de 127.412.327 lei și se stinge parțial debitul pe care îl avea CFR Marfă față de CFR Infrastructură. Toate datoriile CFR Marfă către ANAF (inclusiv cele preluate) se sting prin conversie în acțiuni.

20 iunie a fost pentru domnul Fenechiu o zi grea, a negociat multe ore, a dat și declarații la presă, dar, în final, fumul alb a ieșit. Nici alegerea unui nou Papă nu se putea compara cu solemnitatea momentului anunțat de domnul Fenechiu: aveam o companie care depusese o ofertă conformă pentru privatizarea CFR Marfă. Semnarea contractului devenea astfel o chestiune de zile.

Numai că încep să apară problemele. Pe 23 iunie președintele Consiliului Concurenței, Bogdan Chirițoiu, declară că GFR nu poate prelua CFR Marfă până nu are acordul din punct de vedere concurențial:

*„Va exista (...) o analiză (a procesului de preluare GFR a CFR Marfă) și, repet, primul lucru pe care trebuie să-l vedem este dacă acest caz va fi analizat la noi sau îl va prelua Bruxellesul. O să am o discuție mâine (24 iunie 2013) la Comisia Europeană pe acest subiect. Rămâne de văzut, este o chestiune de luni de zile, iar legea ne dă varianta ca, dacă mergem pe varianta, care tehnic se numește investigație, să avem **maximum șase luni la dispoziție ca să luăm o decizie**. Dacă între timp se semnează contractul și, abia după șase luni, se ia o decizie, este un risc asumat de Consiliul Concurenței. Bănuiesc că cine cumpără CFR Marfă, care are pierderi, vrea să controleze măcar ce face managementul actual, dacă nu chiar să-l schimbe. **Legal, ei nu pot să preia controlul la CFR Marfă până nu au ok-ul din punct de vedere concurențial, fie că-l dăm noi, fie că îl dau cei de la Bruxelles**, vom vedea. Cazul CFR poate fi de competența Consiliului Concurenței din România dacă acesta depinde de o parte strict tehnică, cât de mari sunt cifrele de afaceri. În același timp, Comisia are posibilitatea să preia cazul dacă, totuși, consideră că este unul care are relevanță la nivelul pieței interne a Uniunii Europene, și depășește strict interesul românesc”.*

Detalii pentru domnul Fenechiu. El avea probleme mai grave cu procesul în cazul „Transformatorul”, în care trebuia să primească decizia. Așa că, la începutul lunii iulie, MT publică spre consultare publică Hotărârea de Guvern pentru aprobarea condițiilor contractuale. Pe 24 iulie a.c., Guvernul cu însuși premierul Victor Ponta ministru interimar al Transporturilor adoptă această Hotărâre.

La punctul 1 din Anexă aflăm ce vindem:

Numărul total de acțiuni care fac obiectul vânzării, precum și prețul pe acțiune vor fi determinate la data finalizării tranzacției astfel încât să reflecte procentul de 51%, în funcție de modificările capitalului social al Societății ca efect al conversiei creanțelor statului față de Societate în acțiuni și/sau în urma reducerii capitalului social ca urmare a transferului activelor descrise în Anexa 3 din Secțiunea A a Dosarului de Prezentare către alte societăți aflate în subordinea sau sub autoritatea Ministerului Transporturilor, în temeiul art. 63 din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.12/1998, și/sau în urma majorării capitalului social cu valoarea terenurilor pentru care s-a obținut certificat de atestare a dreptului de proprietate.

Cu alte cuvinte, nici nu știm ce vindem, nici cumpărătorul nu știe ce cumpără, cu toate acestea avem un preț clar: 904 milioane 980 mii lei (904.980.000lei= aprox. 202 milioane euro).

La punctul 3, litera e) mai avem o condiție care pune pe fugă orice investitor serios: ”vânzătorul nu garantează sub nicio formă solvabilitatea Societății și/sau situația economică și financiară a Societății și/sau starea de fapt a activelor Societății.”

În ceea ce privește vânzarea efectivă, ea va avea loc, conform punctelor 9 și 10 din anexa la HG, după îndeplinirea cumulativă a următoarelor condiții: acordul autorităților de concurență, finalizarea conversiei creanțelor statului și obținerea acordului finanțatorilor interni și externi ai Societății cu privire la modificarea structurii acționariatului societății. *Dacă finalizarea nu a avut loc, independent de orice culpă a cumpărătorului, într-o perioadă de 60 de zile calendaristice de la data intrării în vigoare a prezentei hotărâri, contractul se desființează de plin drept, fără a mai fi necesară punerea în întârziere, fără orice altă formalitate prealabilă și fără intervenția instanței.* Așadar, printr-o Hotărâre de Guvern cumpărătorul, era absolvit de orice culpă!

Numai că HG-ul nu este publicat în Monitorul Oficial până pe 14 august, premierul fiind ocupat să găsească pe cineva căruia să îi paseze responsabilitatea cât domnia sa

traversa Oceanul pentru o binemeritată vacanță. Victor Ponta a amânat în mod deliberat finalizarea procesului de privatizare a CFR Marfă, astfel încât acesta să nu se încheie în timpul interimatului său la Ministerul Transporturilor. Atitudinea lui Victor Ponta a demonstrat că însuși Guvernul USL are serioase temeri privind corectitudinea vânzării CFR Marfă și a recurs la tertipuri pentru amânarea finalizării acestui proces de privatizare, de genul transiterii către CSAT. Dacă privatizarea CFR Marfă ar fi fost deasupra oricărei îndoieli, în mod sigur o persoană ca Victor Ponta, atât de preocupată de propria imagine, s-ar fi grăbit să și-o asume în totalitate, ca pe o mare realizare a mandatului său de ministru interimar al Transporturilor.

Telenovela asumării responsabilității pentru privatizarea CFR Marfă a continuat cu noul ministru al Transporturilor, doamna Ramona Mănescu, aceasta delegându-i secretarului de stat Cristian Ghibu semnarea contractului. Așadar, după chinuri ale facerii care au durat 2 luni și jumătate, contractul de privatizare era semnat fără fast pe 2 septembrie a.c.. Cumpărătorul avea 10 zile la dispoziție să notifice Consiliul Concurenței, conform propriilor declarații. Numai că notificarea a fost făcută abia pe 24 septembrie și nici atunci nu a fost făcută complet, din materialul transmis lipsind chiar esențialul, datele despre clienți și tipurile de mărfuri transportate! De ce Ministerul Transporturilor nu s-a sesizat după cele 10 zile că au fost încălcate prevederile contractuale? Se aștepta minunea de la Sfânta Cuvioasă Parascheva?

Se pare că nu, Ministerul era perfect conștient că Investitorul nu se va putea achita la timp de obligațiile sale, așa că pe 7 octombrie publică în consultare o propunere de modificare a Hotărârii de Guvern care decala termenul de încheiere a tranzacției pentru 20 decembrie. Nu exista nicio justificare pentru această decalare, era evident o modificare a termenilor achiziției care avantaja doar cumpărătorul.

La presiunile mediatice și semnalele trase de PDL și președintele Băsescu, probabil și ca urmare a unui aviz negativ al Ministerului Justiției, Guvernul renunță la adoptarea acestei Hotărâri și premierul își căuta deja un loc lângă racla Sfintelor Moaște.

Doamnelor și domnilor,

Eșecul privatizării CFR Marfă nu este un simplu eșec de etapă așa cum onor președintele Senatului încerca să ateste. Este un eșec care apasă asupra României, a cărei credibilitate în fața investitorilor a fost încă o dată spulberată după fiasco-ul de la Oltchim. Este un eșec, și asupra CFR Marfă, a cărei poziție pe piață a fost vizibil afectată. Cel mai mult vor avea de suferit însă cei 1400 de angajați ai CFR Marfă care

vor primi înainte de Crăciun deciziile de disponibilizare. Guvernul USL se va scuza probabil aruncând din nou vina asupra grelei moșteniri, dar dacă e să vorbim despre greaua moștenire atunci să vorbim despre măririle de salarii cu 25% în 2008, an în care compania era afectată de criza economică și intra pentru prima oară pe pierdere. Sau să vorbim despre emisiunea de eurobonduri de 120 milioane euro din anul 2002 care a avut scadența în anul 2007 și care datorită "atenției" acordate de conducerea MTI și a companiei din acea perioadă, nu a putut fi plătită la scadență, împrumutul refinanțându-se printr-un credit pe 10 ani, care împovărează și în prezent compania. Sau despre vagoanele date în comodat unui competitor privat în anul 2000? Sau despre vânzările dubioase ale filialelor profitabile din perioada 2000-2004? Și, bineînțeles, despre asocierea cu cel mai mare competitor privat într-o afacere prin care CFR Marfă doar pune la dispoziție vagoane, asociere semnată în guvernarea PNL din 2007. Ca urmare a implementării programului de restructurare, începând cu iulie 2011, societatea reușește să-și acopere din venituri toate cheltuielile, cu excepția dobânzilor și penalităților aferente obligațiilor restante din anii 2008 – 2010. Așa a reușit să aibă la sfârșitul anului 2011 pierderi la 95 de milioane de lei. Numai că guvernarea USL în 2012 trebuia să își recompenseze activiștii de partid, așa că numărul angajaților crește cu peste 2000, iar pierderile cresc și ele de 4 ori!

Doamnelor și domnilor,

Guvernul USL ne-a oferit, o dată în plus, o privatizare de manual "AȘA NU". PDL a tras nenumărate semnale pe parcursul acestui simulacru de privatizare că ne îndreptăm spre un eșec.

Consultantul a fost selectat prin negociere fără publicare, nu a existat o evaluare transparentă a activelor companiei, condițiile de participare au fost schimbate din mers, ștergerea datoriilor a fost anunțată după demararea procesului de privatizare. Toate acestea sunt semnale clare pentru orice investitor serios că nu are de-a face cu o privatizare transparentă sau echitabilă.

Înseși condițiile contractuale din Hotărârea de Guvern favorizau acest eșec. **Conform punctelor 9 și 10 din anexa la HG, vânzarea efectivă avea loc după îndeplinirea cumulativă a următoarelor condiții: acordul autorităților de concurență,**

finalizarea conversiei creanțelor statului și obținerea acordului finanțatorilor interni și externi ai Societății cu privire la modificarea structurii acționariatului societății. Ar fi ridicol ca MT să suțină acum că cele 3 condiții s-au îndeplinit, atât timp cât cei de la Consiliul Concurenței invocă faptul că nici măcar nu au primit toată documentația. Iar prin același delirant HG, Cumpărătorul este absolvit de orice culpă! Mai mult, în HG lipsește orice referire la investițiile de cca 900 milioane lei asumate de cumpărătorul GFR în această tranzacție, conform ministrului Transportului de la acea dată, Relu Fenechiu. Astfel, în data de 20 iunie a.c., cu prilejul dememnării câștigătorului pentru pachetul de 51% din CFR Marfă, ministrul Relu Fenechiu declara că suma totală a tranzacției este de „circa 400 milioane euro”, din care 202 milioane euro pentru cele 51% din acțiuni, alte 200 milioane euro urmând a conta ca investiții în dezvoltare asumate de cumpărător.

Premierul Ponta a tot încercat să paseze responsabilitatea, doamna ministru Mănescu procedează la fel, iar țapul ispășitor a fost găsit secretarul de stat Ghibu. Să ne amintim cum premierul Ponta – ministru interimar la transporturi a plecat în concediu la Miami pentru a nu semna contractul sau cum doamna Mănescu l-a pus pe domnul Ghibu să semneze în locul ei?

Domnule Președinte al Camerei Deputaților,

Doamnelor și Domnilor Deputați,

Doamnă ministru al transporturilor,

Titlul acestei moțiuni simple pe tema eșecului privatizării CFR Marfă nu este unul întâmplător. Ne-am obișnuit să recurgem retoric la această formulă de „cronică a unui fapt așteptat”, dar nu știu câți dintre dumneavoastră cunoașteți de unde este ea inspirată. Ca partid care nu tolerăm plagiatele, este bine să precizăm sursa. Este vorba de faimoasa operă literară „Cronica unei morți anunțate” a autorului Gabriel Garcia Marquez.

Stimați colegi,

La fel de științifico-fantastică și absurdă a fost și această procedură de privatizare a CFR Marfă pusă în scenă de guvernul Ponta 2. La fel ca în povestea mai sus amintită, absolut orice om de bună credință știa, încă de la începutul acestui an, că privatizarea

va fi un eșec. La fel ca în poveste, toate acțiunile din cadrul privatizării s-au întâmplat într-o perioadă atât de scurtă de timp, încât toată România știa deznodământul implacabil. La fel ca în poveste, autorii acestui eșec își doresc să scape de responsabilitate și victimele colaterale să dea de fapt socoteală. La fel ca în poveste, autorul moral al acestui dezastru, însuși șeful Guvernului USL, încearcă acum o „reconciliere”, invocând necesitatea reluării rapide de la zero a procedurii de privatizare. Cu alte cuvinte, am omorât această privatizare, acum să vedem prin ce minune o înviem.

Doamnelor și domnilor,

Dincolo de absurdul acestei proceduri de privatizare, cu toții știm, fie că suntem la putere sau în opoziție, că într-o țară normală guvernul ar trebui să își asume acest eșec, iar premierul Ponta ar trebui să își asume răspunderea. În același timp, pentru că în guvernarea Ponta România nu mai este de mult o țară normală, nu ne așteptăm la asemenea probe de onoare și responsabilitate.

Sunt însă câteva întrebări la care așteptăm răspuns:

- Se va relua aceasta privatizare?
- Când va fi reluat procesul de privatizare și care sunt măsurile pe care le va lua Guvernul astfel încât să nu mai avem un eșec? În scrisoarea de intenție cu FMI se spune: *Dacă procesul de privatizare se lovește de obstacole insurmontabile, vom redeschide licitația pentru privatizarea majoritară a CFR Marfă, respectând un proces care urmează cele mai bune practici internaționale*
- Ce preț estimează Guvernul că va obține în urma viitoarei privatizări?
- Ce se întâmplă cu cei peste 11 000 de angajați ai CFR Marfă în urma eșecului privatizării ? Câți dintre aceștia estimează Guvernul că vor fi disponibilizați?
- Ce se întâmplă acum cu ștergerea datoriilor pe care Comisia Europeană a condiționat-o clar de restructurarea sau privatizarea companiei?
- Cine va fi tras la răspundere pentru promovarea și aprobarea Hotărârii de Guvern prin care finalizarea privatizării era condiționată de îndeplinirea a 3 clauze suspensive imposibil de îndeplinit având în vedere constrângerile temporale ale unei decizii din partea Consiliului Concurenței?

- Când știm dacă va rambursa Ministerul Transporturilor garanția depusă de GFR?

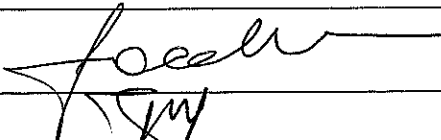
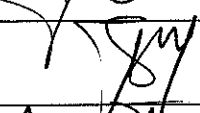
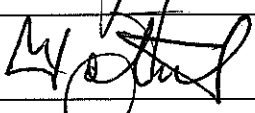
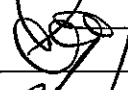
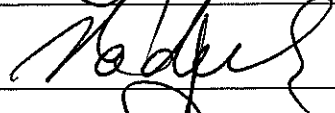
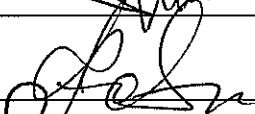
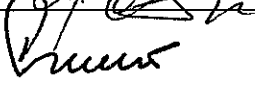
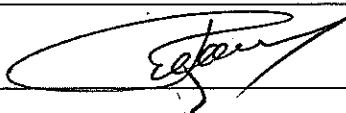
Așteptând răspunsurile legate de această operațiune ezoterică prin care guvernul Ponta a pus cruce CFR Marfă, inițiatorii acestei moțiuni simple solicită următoarele:

1. Asumarea unei dezbateri publice autentice asupra noii Strategii de Privatizare a companiei, inclusiv la nivel parlamentar.
2. Realizarea unei evaluări corecte a activelor companiei și a poziției acesteia pe piață, astfel încât prețul de pornire pentru un nou proces de privatizare să reflecte valoarea reală a CFR Marfă
3. Declanșarea unei anchete a Corpului de Control al Prim-Ministrului Victor-Viorel Ponta în ceea ce privește elaborarea Hotărârilor de Guvern prin care au fost aprobate Strategia de Privatizare și condițiile contractului de vânzare-cumpărare pentru CFR Marfă.
4. Transmiterea concluziilor anchetei către Parlamentul României și Direcția Națională Anti-Corupție pentru identificarea persoanelor care trebuie sancționate pentru eșecul de proporții al acestei privatizări.
5. Prezentarea în Parlament a unei strategii pentru dezvoltarea sectorului feroviar din România și asigurarea finanțărilor necesare pentru modernizarea infrastructurii și a materialului rulant. Asumarea acestei strategii de către toate partidele parlamentare astfel încât să avem o dezvoltare coerentă a acestui mod de transport, indiferent de forțele politice aflate la guvernare.

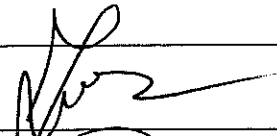
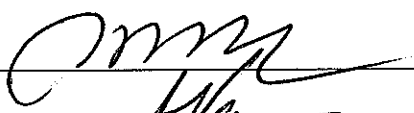
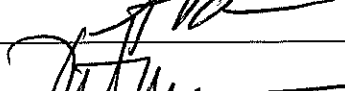
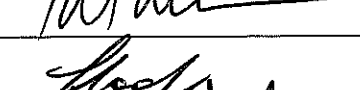
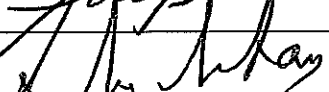
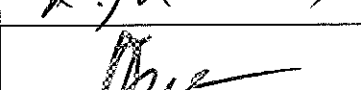
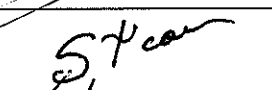
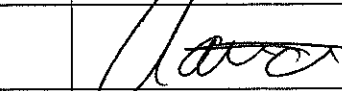
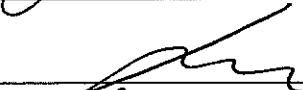
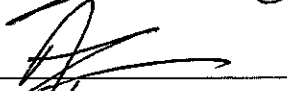
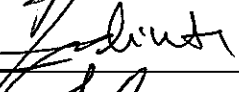
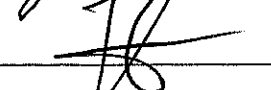
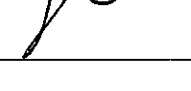
Vă mulțumim pentru atenție!

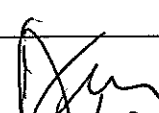
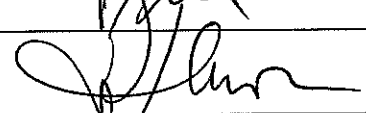
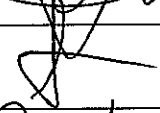
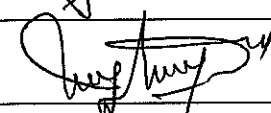
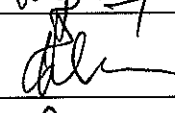
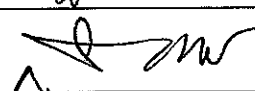
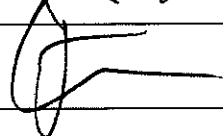
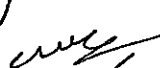
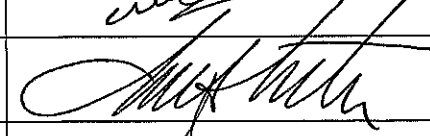
TABEL CU INIȚIATORII MOTIUNII SIMPLE

„CFR Marfă – Cronica unei alte privatizări eșuate”

Nr. crt.	NUME ȘI PRENUME	SEMNĂTURĂ
1.	TOADER MIRCEA	
2.	Gheorghe Tinel	
3.	LAZA-MARIUȚA LIVIU	
4.	URCIAN FLORIN	
5.	DABULESCU ROMEO	
6.	GHEORGHE FLORIN	
7.	IASCOLE Constantin	
8.	EULEN IONUT	
9.	ROȘCAN CĂSTAN CĂM	
10.	GUDU VASILE	

11.	VARISTE GREGORIE	
12.	SCHELEAN VALERIA	
13.	SECARA FREDIN	
14.	PALEOLOGU Theodor	
15.	SAMARTINEAN CORNEL	
16.	AMELEANU Landa - Maria	
17.	BOGDANICI CAMELIA	
18.	PETRU Miroslav	
19.	MIRCEA Subanovici	
20.	Munteanu Mircea	
21.	ALIN POPOVICIU	
22.	PISTRU EUSEBIU	
23.	CONACHEA Costică	
24.	ISLOMITIENU	
25.	GEANTO David	
26.	MAN Mircea	
27.	LUCIAN BODE	
28.	BOGHEVICI Claudia	
29.	DRAGOS GUMIA	
30.	ROBERTA ANASTASO	

31.	IONESCU GEORGE	
32.	ANAREEA PAUL	
33.	PREDĂ GĂZAR	
34.	IOAN OLTĂN	
35.	Alexandru NAZARE	
36.	Raluca TURCAN	
37.	Vlaicu LUCIAN	
38.	Militaru LUCIAN	
39.	Bolan PAUL	
40.	POPESCU FLORIN	
41.	Teodorescu COBOLCEA	
42.	ȘTICA ȘTEFAN BUCUR	
43.	UDREA ELENA	
44.	Dan Găstănuț POPESCU	
45.	GUZĂU ADRIAN	
46.	Îlincă VASILE	
47.	Ioan Mihailă	
48.		
49.		
50.		

Nr. crt.	NUME ȘI PRENUME	SEMNĂTURĂ
1.	Ap. FENECHIU DANIEL	
2.	Ap. MINCĂ LIANU	
3.	JUMITRU IOANA LENTIA	
4.	HURGU REAGU	
5.	Condusăleu Cănel	
6.	DEACONU MIHAI	
7.	CIUHODARI TUDOR	
8.	MOCIOI NICOLITA	
9.	DEP HISTOR MARIOARA	
10.	SEFER CRISTIAN	

