

vineri, 11 iulie 2014

Traian Băsescu a vândut la FIER VECHI, prin Bercea MONDIAL, peste 61.000 de vagoane și 1.500 de locomotive?

Cuvant inainte

Nu stiu cat de reale sunt cele prezentate dar, pentru cei interesati, dar mai ales pentru "organele abilitate", investigatia trebuie sa se indrepte spre liniile de cale ferata privatizate in ultimii 7-10 ani, a se citi "praduite" (una este Deva-Brad-Arad), pentru a vedea pasii de transfer ilegal de la CFR la persoane private. Daca s-ar incepe cu identificarea persoanelor implicate, functiile acestora, chefurile si punerea in dependenta a sefilor din regionalele respective, cresterea impresionanta a averilor lor, destinatia finala a banilor si efectele in plan economic si social, veti vedea ca termenul de "subminare a economiei nationale", scos intentionat din lege, nu corespunde realitatii: ESTE VORBA DE JAF NATIONAL!!! Daca s-ar lansa pe media un apel catre miile de disponibilizati si rugati sa-si spuna parerea, ar exista super probe de a-i trimite in fata justitiei pe marii HOTI ai Romaniei post-Iovilutie!

Cu mare amaraciune si cu speranta ca DREPTATEA nu este departe! Asa cum spunea un clasic in viata, DREPTATEA DIVINA VINE INCET, DAR SIGUR!

Col(r).prof.univ.dr.ing. Marian RIZEA, Ploiesti-Romania

Traian Băsescu a vândut la FIER VECHI, prin Bercea MONDIAL, peste 61.000 de vagoane și 1.500 de locomotive?

Jurnaliștii de la ZiuaNews.ro au publicat în exclusivitate o serie de documente care prezintă rețeaua formată din Traian și Mircea Băsescu, Gruia Stoica (patron GFR) și Sandu Anghel (zis Bercea Mondial), ca fiind implicată în tăierea, dispariția și valorificarea a 61.000 de vagoane și 1.500 de locomotive.

Zeci de mii de vagoane și locomotive CFR, dispărute când Traian Băsescu era ministrul Transporturilor

Din 1998 până în 2013, au dispărut fără urmă peste 60.000 de vagoane de marfă și 1.700 de locomotive din patrimoniul CFR

ZIUAnews deține documente din care rezultă că aproape 62.000 de vagoane de marfă au dispărut, atât fizic cât și scriptic, fără nicio urmă, din evidențele uneia dintre cele cinci societăți înființate în 1998, anume Societatea de Administrare a Activelor Feroviare – SAAF SA. Printr-o hotărâre de guvern controversată, promovată în 1998, de către fostul ministru al transporturilor, Traian Băsescu, compania națională de căi ferate – SNCFR RA, a fost „spartă” în cinci societăți comerciale. Prin această decizie, întreg patrimoniul CFR a fost împărțit între cele cinci societăți. Însă preluarea fizică a patrimoniului a durat vreo doi ani, timp în care multe active, adică vagoane și locomotive, s-au evaporat și nimeni nu mai știe unde au dispărut. Un raport recent evidențiază faptul că inventarierea și transferul patrimoniului s-au făcut fără respectarea prevederilor legale.

Vagoane și locomotive fictive

Surse apropiate anchetei în derulare ne-au specificat că din perioada cât Traian Băsescu a fost ministrul Transporturilor lipsesc cele mai multe documente privind transferul activelor feroviare.

La sfârșitul anului 2013, directorul general al SAAF SA, Gheorghită Agafiței, îi comunica, în scris, fostului ministru al transporturilor, Ramona Mănescu, că în gestiunea societății pe care o conduce se află 12 vagoane de călători, 12 locomotive cu abur și 949 de vagoane de marfă. Dar, din documentele deținute de

ZIUAnews rezultă că, în 1998, au fost transferate de la SNCFR către SAAF SA un număr de 1.703 de vagoane de călători, 1.727 de locomotive și 62.752 de vagoane de marfă. Practic, rezultă că 1.691 de vagoane de călători, 1.715 de locomotive și 61.803 de vagoane de marfă au dispărut din 1998 și până la sfârșitul lui 2013 din scriptele SAAF SA. Cu toate acestea, Agafiței îi transmite Ramonei Mănescu ca pe teren există doar 12 vagoane din cele 949 câte figurează în actele societății. Unde au dispărut aceste vagoane și locomotive? Nimeni din Ministerul Transporturilor și de la companiile CFR nu poate răspunde clar la această întrebare. Toți miniștrii care s-au perindat la șefia acestui minister din 1998 și până în prezent au ignorat acest veritabil jaf feroviar.

Jackpot de 365.000.000 USD din vânzarea la fier vechi

Prin vânzarea la fier vechi a vagoanelor și locomotivelor ar fi trebuit să se încaseze peste 350 de milioane de dolari.

La un calcul simplu rezultă că prin vânzarea la fier vechi a celor peste 61.000 de vagoane și a celor peste 1.700 de locomotive s-au încasat sume uriașe de bani. Din informațiile deținute de ZIUAnews, SAAF a vândut tona de fier vechi cu circa 300 USD, iar o locomotivă și un vagon cântăreau, în medie, cam 17 tone. Astfel, pentru cele 61.803 vagoane, a caror greutate medie este de 17 tone, vândute la fier vechi cu 330 USD/tona, înseamnă că SAAF a încasat circa 346.700.000. Pentru cele 1715 locomotive vândute tot cu 330 USD/tona, compania CFR a încasat circa 9.600.000 de dolari. Prin vânzarea acestor locomotive și a vagoanelor, SAAF SA ar fi trebuit

să încaseze circa 365.000.000. Dar nici în acest caz, nimeni din conducerea companiei și din Ministerul Transporturilor nu poate spune, concret, dacă au intrat sau nu acești bani în conturile SAAF SA, dacă sunt sau nu rezultați din vânzarea la fier vechi a locomotivelor și vagoanelor CFR.

Ca o simplă comparație, distanța dintre Constanța și Baia Mare, de peste 850 km, ar putea fi acoperită cu materialul rulant dispărut de la compania de stat.

Mai trebuie precizat că un vagon de marfă (la fel, o locomotivă) are o lungime medie de circa 14 m (între 9 și 21 de metri). Asta înseamnă că cele 61.803 vagoane și 1.715 locomotive, puse cap la cap, unul lângă altul, ar acoperi o lungime medie totală de 890 km. Dacă am face o analogie, aceste vagoane și locomotive ar acoperi distanța, pe calea ferată, de la Constanța până Baia Mare, prin București.

Fiare vechi

La început a fost țiganul cu fierul vechi. Apoi au apărut clanurile de țigani și tăierile masive de fabrici, uzine, vagoane, nave, șine... Există patru personaje implicate în cel mai mare caz de corupție din lume, în care fratele unui președinte este arestat pentru activități de corupție, în legătură cu președintele țării și un clan de țigani. Întrebări cum ar fi de unde îl cunoștea Mircea Băsescu pe liderul clanului, Sandu Anghel, de ce președintele a mers la petrecerile clanului și cum a reacționat SRI la toate acestea se află pe aceeași pagină de întrebări cu: averea lui Bercea Mondial este făcută din fier vechi, lucrări de construcție sau acte de corupție?! O altă familie de țigani, implicată în afaceri cu fier vechi,

este cea a lui Gruia Stoica. Dacă răscoliți internetul, veți găsi zeci de informații legate de relația Bercea – fier vechi – Gruia Stoica. Nu toate sunt adevărate. Nu toate pot fi probate. În fapt, marea problemă a dosarului în care este implicat fratele președintelui este că nu prea poate fi demonstrat nimic care să confirme înregistrările de pe casetele puse la dispoziția anchetatorilor de familia Bercea.

Legătura

ZIUAnews vă prezintă câteva indicii cutremurătoare pentru societatea românească dacă ele ar fi cuprinse și motivate într-un dosar penal, care leagă familia președintelui Traian Băsescu de anumite nebuloase din economia României. Reamintim cititorilor că, la mijlocul anilor `90, Traian Băsescu și-a suspendat deputăția pentru a se pune la dispoziția autorităților care investigau dispariția flotei României. S-a ales praful de dosar, deoarece nimeni nu a putut spune dacă Băsescu a fost vinovat când a semnat actele referitoare la flotă. A scăpat de judecată pentru că a devenit președinte. Dacă atunci era vorba de nave, acum este vorba de vagoane și locomotive. â

ZIUAnews vă propune observarea unei legături între Traian Băsescu, Ministerul Transporturilor, CFR, Gruia Stoica, Bercea Mondial, Mircea Băsescu. Această linie de relații este susceptibilă de a fi implicată în tăierea, dispariția și valorificarea a 61.000 de vagoane și 1.500 de locomotive. Toate ale CFR.

Începutul afacerilor

În pofida luptelor politice, Traian Băsescu a reușit să fie ministru al Transporturilor în trei guverne. Perioada

interesantă, însă, este cea între anii 1998-2000, când apar primele documente referitoare la valorificarea celor 61.000 de vagoane și 1.500 de locomotive. În doi ani, 30.000 dintre acestea dispar.

La vremea aceea, clanurile Bercea și Gruia, unul din Drăgănești-Olt și altul din Galați, erau necunoscute în lumea afacerilor. Singurii care știau de ei fiind cadrele de nădejde ale Direcției Generale de Informații și Protecție Internă al Ministerului Administrației și Internelor, care îi aveau în supraveghere ca rămășiță a ordinilor de serviciu de la fosta Securitate.

Mircea Băsescu era, în aceeași perioadă, un anonim. Fără Mercedes, fără vilă, fără faimă, fără vină.

Următorii zece ani reprezintă pentru toți cei patru lideri rampa de lansare în afaceri și politică.

O stare de incompatibilitate a apărut în momentul în care Traian Băsescu a fost implicat într-o societate comercială al cărei obiect de activitate era “demontarea mașinilor și echipamentelor scoase din uz pentru recuperarea materialelor”, mai pe înțelesul tuturor avea voie să taie vagoane și să le dea la fier vechi, asta în timp ce era ... ministru... al Transporturilor. Adică șeful șefului care îl controla pe șeful șefului CFR-ului.

Autoritățile române nu au reușit să stabilească cu exactitate din ce a făcut bani Bercea Mondial de a reușit să strângă zeci de milioane de euro în geamantane. Societatea românească s-a trezit, însă, peste noapte cu Gruia Stoica și al său GFR – Grup Feroviar Român - care făcea concurență CFR-ului. Nici la Gruia Stoica nu s-au putut formula acuzații cu privire la dobândirea averii înainte de a se afirma pe piața transporturilor feroviare din România. Există însă rapoarte care îi poziționează

pe Gruia Stoica și pe fratele său, Vasile Didilă, în activități de recuperare și valorificare a fierului vechi.

Rapoartele Serviciilor Secrete menționează însă un fapt extrem de interesant: punctele comune ale celor două clanuri erau Portul Constanța și fierul vechi exportat de acolo.

Deci avem: două clanuri de țigani care recuperează fier vechi, firma președintelui Traian Băsescu care recuperează fier vechi și dispariția sau tăierea pentru fier vechi a 61.000 de vagoane și 1.500 de locomotive.

Simple coincidențe

Cu banii din afacerile anterioare, Gruia Stoica a vrut să cumpere tot CFR-ul. Cu banii din afacerile anterioare, Bercea Mondial a vrut să cumpere un președinte. Primul s-a dus la pușcărie pentru că a ratat, cel de-al doilea s-a dus la pușcărie pentru că l-a cumpărat doar pe fratele președintelui. Dacă veți avea curiozitatea să citiți materialul din paginile alăturate, veți afla ce înseamnă în lei "tramvai" 1.037.000 de tone de fier vândut la prețul pieței.

Credem că dansul din buric al președintelui Traian și al fratelui Mircea la parangheliile țiganilor nu a fost făcut pe banii românilor. Credem că palatele țiganilor nu sunt făcute din furt. Credem că Traian Băsescu nu a furat flota. Credem că Traian Băsescu nu este implicat în dispariția zecilor de mii de vagoane și locomotive.

De asemenea, credem în Dumnezeu!

- mai multe informații și documente, în articolul sursă.

Sursă Ziua News

Exclusiv: Miliarde furate la CFR S.A. Vezi raportul integral al Comisiei de Control din Ministerul Transporturilor

Postat la: 04.12.2013 - 15:43 | Scris de: ZIUA NEWS

1



ZIUAnews vă prezintă, în exclusivitate, raportul Comisiei de Control a ministrului Transporturilor, Ramona Mănescu, prin care se demonstrează jaful de la compania CFR SA. Până acum, Ramona Mănescu nu a dispus nicio măsură, cu toate că raportul a fost finalizat de o lună de zile, mai exact în 4 noiembrie.

Printre cele mai grave aspecte semnalate în acest raport, pe care ZIUAnews le-a dezvăluit în exclusivitate, se numără: [dispariția](#) a 1125 de vagoane de la compania

CFR S.A. - practic jumătate din numărul total de vagoane -, plata în avans a 51 de milioane de euro către [fratii Alexandru și Traian Horpos](#), sumă acordată ilegal de conducerea CFR SA, pentru modernizarea tronsonului Vințu de Jos - Simeria, modul în care [Daniel Nicolae Mitică](#), șeful Gării Băneasa, coordona o rețea de hoți de fier vechi, care furau tocmai șinele de cale ferată, precum și cauzele blocării [Coridorului IV Pan European](#).

Pentru a citi raportul integral, dați click [aici](#).