

Prejudiciu - peste șase milioane de euro



Conducerea CFR Marfă, suspectată de afaceri ilegale cu fier vechi

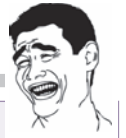
DIICOT Timișoara a efectuat, miercuri dimineață, 63 de percheziții în mai multe județe, 40 de persoane fiind suspectate de delapidare. Procurorii susțin că persoane din conducerea CFR Marfă ar fi subevaluat 2.450 de vagoane destinate casării, cauzând un prejudiciu de 6.313.748,52 euro. Perchezițiile au avut loc în București, Timiș, Caraș-Severin, Hunedoara, Prahova, Mehedinți, Călărași, Arad, Teleorman și Dâmbovița, 40 de persoane fiind suspectate de constituirea unui grup infracțional organizat, delapidare cu consecințe deosebit de grave, fals intelectual și uz de fals. Procurorii susțin că în 2016, la nivelul Societății Naționale de Transport Feroviar de Marfă CFR Marfă SA, s-ar fi constituit "un grup infracțional organizat, implicând factori de decizie de la nivelul central și teritorial al societății de transport, având ca scop subevaluarea bunurilor din patrimoniul societății, cu prilejul operațiunilor de vânzare-cumpărare a 2.450 de vagoane destinate casării, facilitând astfel traficul în folosul SC Remat SA Călărași a diferenței rezultate între valoarea reală și cea subevaluată a bunurilor

casate". Sursa citată precizează că prețul de achiziție a fost de 120 euro/tona de fier vechi, în condițiile în care prețul mediu practicat pentru "deșeu fier vechi greu" era de 175,88 euro/tonă, iar pentru "deșeu fier vechi special" (oțel) era de 218,90 euro/tonă.

MII DE TONE DE FIER, SUBEVALUATE

Potrivit DIICOT, subevaluarea s-ar fi efectuat prin ofertarea pe Bursa de Mărfuri București, în baza procedurii de licitație deschisă inițiate de CFR Marfă, a 2.450 de vagoane pe roți, la preț de fier vechi, deși, în conformitate cu standardele în materie, deșeurile metalice provenite din casarea materialului rulant se încadrau în categoriile "deșeu fier vechi greu" și "deșeu fier vechi special" (oțel), categorii de deșeurii cu o valoare de piață net superioară. Cele 2.450 de vagoane supuse casării însumează cantitățile de 35.002,12 tone de oțel și 16.584,50 tone de fier vechi greu, cantități care au fost menționate în documentele încheiate ca fier vechi.

Colțul troll-ului



Expert inutil, român atotștiutor

De ce și-au pierdut experții români credibilitatea? Explicația e simplă - au vorbit prea mult la comandă politică. Cum poți, spre exemplu, să mai ai încredere în Comisia Națională de Prognoză, când cel mai recent raport ia cu copy-paste cifre din programul de guvernare al PSD? Sau ce greutate să mai aibă un Consiliu Fiscal, înființat în epoca Boc, într-o împachetare frumoasă și certificarea austerității? Economistul-șef al BNR, Valentin Lazea, prezintă, pe blogul băncii centrale, și alți „suspecți” - democratizarea informației (via modern technology), tendința individului de a relaționa doar cu grupurile care îi împărtășesc opiniile (indiferent de doza de adevăr) și erorile de judecată (sau de cinste) ale experților în diverse episoade-cheie. Și-n plus, toată lumea are impresia că, în științele sociale și naturale (climatologie, spre exemplu), oricine poate avea dreptate; cu alte cuvinte, nici nu mai ai nevoie de experți. „Un caz clasic este Brexitul și, mai exact, comportamentul economic post-referendum. Căderea prezisă de experți nu s-a produs. Nimeni, însă, nu stă să-și bată capul de ce respectiva contracție nu a avut loc. Poate datorită revigorării economiei europene, principalul partener al Marii Britanii. Poate pentru că negocierile propriu-zise pentru Brexit n-au început. Poate datorită performanțelor excepționale ale sportivilor britanici la Rio”, notează Lazea. Și uite încă un exemplu - expertul clasic spune că „relaxarea fiscală va deteriora raportul dintre datorie publică și PIB, făcând necesare măsuri dureroase de corecție”. E un avertisment standard. Contestabil, totuși. De ce? Pentru că austeritatea e nașpa - salarii mai mici, taxe mai mari. Nu e mai simplu să crezi că nu se vor deteriora finanțele publice (fapt divers - cum susțin acum sus și tare autoritățile din România). Pe scurt, în lipsa dovezilor certe, oamenii vor alege întotdeauna varianta ușoară, care necesită un minim de schimbare/sacrificiu. „Democrația riscă să se transforme într-o tiranie a majorității neinformate. Iar populismul e încununarea acestei tiranii în sfera politicii, adică triumful soluțiilor facile. Și asta deși istoria ne-a învățat că prosperă doar societățile care se pregătesc din timp pentru evenimente improbabile, dar cu consecințe catastrofale. În era „las” că merge și-așa”, n-are cine să mai explice poporului că soluțiile cele mai ușoare nu sunt neapărat cele câștigătoare”, conchide Lazea. (P.N.)

Se vor termina, oare, lucrările?

Iar se închide podul de la Agigea!

Vă era dor de aglomerație și trafic greu? Nu plângeți prea tare! Ca de obicei, autoritățile s-au gândit la noi și ne-au pregătit o surpriză numai bună de înjurat, chiar în pragul sezonului estival. Podul de la Agigea, „prietenuțel cel mai bun” al navetiștilor care circulă pe traseul Constanța - Mangalia, dar și al turiștilor care preferă sudul litoralului, se închide din nou. Restricțiile de circulație sunt valabile aproape trei săptămâni, timp destul pentru șoferi și pasageri să își reîmprospăteze repertoriul de înjurături și insulte la adresa autorităților care se moșcăie de o veșnicie să repare podul, care nu a mai fost reabilitat de la construcție, adică de aproape 30 de ani. „CNAIR SA are în vedere restricționarea totală a traficului auto pe podul de la Agigea, în perioada 8 - 25 mai 2017. Măsura, sprijinită de Poliția Rutieră, are ca principal scop pregătirea acestui pod pentru circulația din sezonul estival, în condiții de siguranță și într-un termen cât mai scurt. Închiderea totală a traficului pe pod este necesară în această perioadă pentru tensionarea finală a cablurilor (înlocuite în perioada septembrie - decembrie 2016), demontarea ancorajului provizoriu de pe pilonul central și montarea elementelor rosturilor de dilatație ale podului”, se arată într-un

comunicat al Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR).

ȘOC! AVEM RUTĂ OCOLITOARE... PLINĂ DE GROPI!

Dacă v-ați liniștit din răs la gândul că autoritățile vor pregăti podul pentru sezonul estival ÎNTR-UN TIMP CÂT MAI SCURT, aflați că veți putea traversa în



continuare Canalul Dunăre - Marea Neagră „în condiții optime” (puteți râde din nou) pe podul Apolodor, aflat la o distanță suplimentară de doar 2,8 km. Adică acel pod a cărui construcție a durat, de asemenea, nepermis de mult. Desigur, pentru a ajunge pe pod trebuie să faceți slalom printre gropile de pe rutele ocolitoare, ceea ce vă va inspira să scorniți noi înjurături, demne de Cartea Recordurilor.

Vânzările de mașini electrice au intrat în priză

CREȘTERE Fără Rabla și fără ecobonusul de 10.000 euro din Rabla Plus, românii au achiziționat, în primele trei luni, fix 407 mașini ecologice noi (electrice și hibride), în creștere cu 223% față de același interval din 2016. Și, cel mai probabil, se zgârie pe ochi că n-au avut răbdare să-nceapă programul de stimulare a înnoirii parcului auto. Potrivit datelor Asociației Producătorilor și Importatorilor de Autoturisme (APIA), în ianuarie - martie, ponderea vehiculelor eco în totalul vânzărilor a fost de 1,7%; în același interval, piața „electrică” s-a majorat cu 310%. În topul celor mai comercializate mărci auto 100% electrice se află BMW (14 unități), Mercedes-Benz (8), Audi (6), Volkswagen (4), Volvo (3) și Porsche (2). La hibride, șef de trib este Toyota (328 de unități); urmează Lexus (32), Kia (3), Land Rover, Mercedes-Benz și Ford (câte un exemplar). Datele APIA mai relevă că, în 2016, numărul autovehiculelor electrice și hibrid noi vândute în România a sărit de 1.180, marcând un avans cu 138% față de 2015.

ECOBONUS DE 10.000 EURO

Reamintim că programele de stat Rabla și Rabla Plus vor demara în jurul datei de 10 mai, imediat după ce se vor

încheia perioadele de dezbateri publice și sesiunea de validare a producătorilor, a anunțat recent ministrul Mediului, Grațiana Gavrilescu. Ea a precizat că ministrul ia în considerare TOATE observațiile, inclusiv cele primite pe e-mail, fax sau Facebook. În plus, ambele programe vor începe în același timp, pentru că, de această dată, cei care vor să-și ia o mașină electrică beneficiază și de o primă de 10.000 euro, și de ajutorul obișnuit de casare, în valoare de 6.500 lei. Bugetul alocat în 2017 Rablei este de 180 milioane lei. Prin Rabla Plus, valoarea ecotichetului acordat celor care-și iau autovehicul nou 100% electric va fi de 45.000 lei, în timp ce pentru achiziționarea unui autovehicul nou electric hibrid cu sursă de alimentare externă, care generează o cantitate de emisii de CO2 mai mică de 50 g CO2/km, se va acorda un voucher de 20.000 lei. Ecotichetul se scade din prețul de comercializare, cu TVA, al autovehiculului achiziționat, diferența fiind asigurată de către solicitant din surse financiare proprii și/sau complementare (credit bancar, leasing etc).

Paul NĂSAUDEANU

paul.nasaudeanu@telegrafonline.ro