



ZECI DE MII DE VAGOANE ȘI LOCOMOTIVE C.F.R., DISPĂRUTE

Nu știm în ce măsură sunt, sau nu, reale cele prezentate în textul pe care vi-l supunem atenției, dar, pentru „organele abilitate”, investigația ar trebui să se îndrepte spre liniile de cale ferată „privatizate” - a se citi prăduite - în ultimul deceniu. Ar deveni vizibile etapele transferului ilegal de la întreprinderea statului român, C.F.R., la diverse persoane suspecte. În cazul optimist că ar putea deveni posibilă identificarea persoanelor implicate, funcțiile acestora, chefurile destrăbălate și punerea în dependență a șefilor din regionalele respective, cursul ascendent impresionant al averilor lor, destinația finală a banilor și a consecințelor în plan economico-social, s-ar putea lesne observa că sintagma „subminare a economiei naționale”, eliminată intenționat din textul legii, nu corespunde realității. Cea potrivită este **Jaf național!** Dacă miile de disponibilizați ar fi solicitați să-și spună părerea, ar ieși la iveală probe irefutabile pentru a-i putea trimite în fața Justiției pe marii hoți, criminalii României postdecembriste. Să sperăm că vechiul adagiu: „Dreptatea Divină vine încet, dar sigur” nu și-a pierdut valabilitatea. (Ion Măldărescu).

- Din 1998 până în 2013, au dispărut fără urmă peste 60.000 de vagoane de marfă și 1.700 de locomotive din patrimoniul C.F.R.;
- 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;
- Prin vânzarea la fier vechi a vagoanelor și locomotivelor ar fi trebuit să se încaseze peste 350 de milioane de dolari;
- 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.

ZIUAnews¹ 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 - S.A.A.F. S.A. Printr-o hotărâre de guvern controversată, promovată în 1998, de către fostul ministru al transporturilor, Traian Băsescu, compania națională de căi ferate - S.N.C.F.R.-R.A., a fost „spartă” în cinci societăți comerciale. Prin această decizie, întreg patrimoniul C.F.R. 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

La sfârșitul anului 2013, directorul general al S.A.A.F. S.A., Gheorghiuță 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. Din documentele deținute de ZIUAnews rezultă că, în 1998, au fost transferate de la S.N.C.F.R. către S.A.A.F. S.A. 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 S.A.A.F. S.A. 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 C.F.R. 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

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, S.A.A.F. a

¹ <http://www.ziuanews.ro/dezvaluiri-investigatii/zeci-de-mii-de-vagoane-si-lo-comotive-cfr-disparute-cand-traian-basescu-era-ministrul-transporturilor> 126912

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 căror greutate medie este de 17 tone, vândute la fier vechi cu 330 USD/tona, înseamnă că S.A.A.F. a încasat circa 346.700.000 de dolari. Pentru cele 1715 locomotive vândute tot cu 330 USD/tona, compania C.F.R. a încasat circa 9.600.000 de dolari. Prin vânzarea acestor locomotive și a vagoanelor, S.A.A.F. S.A. ar fi trebuit să încaseze circa 365.000.000 de dolari. 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 S.A.A.F. S.A., dacă sunt sau nu rezultați din vânzarea la fier vechi a locomotivelor și vagoanelor C.F.R. 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.

„Tot parcul de material rulant al SAAF este inactiv”

Directorul general al S.A.A.F. S.A., Gheorghită Agafiței, preciza la începutul acestui an într-o adresă scrisă către fostul ministru al transporturilor Ramona Mănescu că „[...] tot parcul de material rulant al S.A.A.F. este inactiv. Informații detaliate și documentele din care rezultă cauzele care au condus la diferențele dintre materialul rulant S.A.A.F. găsit pe teren și cel înregistrat în evidențele contabile au fost predate comisiei care a efectuat control la societatea noastră”, mai sublinia Gheorghită Agafiței în adresa către Ramona Mănescu. Cele mai multe vagoane, circa 40.000, s-au evaporat în perioada când Traian Băsescu era ministru al transporturilor, iar S.A.A.F. S.A. era condusă la acea vreme de un apropiat al acestuia, Mircea Dinu, rudă cu fostul șef al S.I.E. Ioan Talpeș² [2].

Peste 23.000.000 USD au dispărut din condei

La data de 16.07.1998, în evidențele privind patrimoniul S.N.C.F.R. existau 3.435 de locomotive, rame și automotoare, 6.641 de vagoane de călători și 136.948 de vagoane de marfă. Însă, din

² <http://www.ziuanews.ro/dezvaluire-investigatii/zeci-de-mii-de-vagoane-si-lo-comotive-cfr-disparute-cand-traian-basescu-era-ministrul-transporturilor> 126912

protocolul de predare-primire de la S.N.C.F.R. către companiile nou înființate reiese că numărul de locomotive este mai mare cu 652, adică de 4.087 și nu de 3.435 așa cum figura în evidențele S.N.C.F.R. Aceeași situație se regăsește și la vagoanele de marfă, unde în protocolul de predare-primire se menționează că există 137.133 vagoane de marfă, dar în actele de la S.N.C.F.R. figurau cu 185 mai puțin, adică 136.948. Pe baza documentelor puse de Ministerul Transporturilor la dispoziția echipei de control la finele anului trecut reiese un jaf feroviar incredibil. „Calculând valoarea diferenței materialului rulant, pe baza documentelor puse la dispoziția echipei de control, respectiv: Protocolul și stocul de fapt prezentat în situația nr.113/A/105/1998, rezultă că s-a împărțit în minus valoarea de 23.235.878 USD, calculate astfel: 652 de locomotive x 25.349 USD/buc = 23.047.548 USD; 185 de vagoane x 1.018 USD/buc = 188.330 USD; Total valoare lipsă = 23.235.878 USD”, se menționează în raportul de control. Aceste valori sunt, de fapt, cele menționate în documentele de inventar neactualizate. „Cu această valoare de 23.047.548 USD, au fost afectate în minus patrimoniul companiilor înființate conform OUG nr.12/1998, patrimoniul care au stat și la baza constituirii capitalului social al companiilor nou înființate”, este concluzia raportului de control. Se deduce că valoarea de inventar a vagoanelor este mult mai mică decât s-ar fi încasat prin vânzarea lor la fier vechi.

„Cea mai ascunsă perioadă din istoria S.A.A.F. este între 1998 și 2000”.

Fostul director general al S.A.A.F. S.A., timp de câteva luni în 2013, George Vladimir Duhan, a declarat că au trecut 15 ani de la transferarea acestui patrimoniu și nu știe ce s-a întâmplat, între timp, cu vagoanele și locomotivele care au făcut obiectul procesului de predare-primire. „Când am început să verific evidențele scriptice privind patrimoniul transferat de la S.N.C.F.R. la S.A.A.F. S.A. am aflat de la diverse persoane cu decizie de la calea ferată că s-au tăiat foarte multe vagoane între în iulie 1998, când s-au întocmit listele de inventar al patrimoniului, și octombrie 1998, când s-a făcut predarea scriptică a inventarului. Cea mai ascunsă perioadă din istoria S.A.A.F. este între 1998 și 2000, când nu se găsesc multe documente despre patrimoniul societății. Au fost sute de active feroviare care n-au fost preluate, în 1998, cum este cazul de la Regionala C.F.R. Iași. Cele mai multe vagoane ale S.A.A.F. au fost transferate către C.F.R. S.A. Din informațiile pe care le-am obținut la vremea când eram la conducerea

societății a rezultat că jumătate din totalul vagoanelor deținute scriptic de S.A.A.F. - 62.752, au fost transferate prin ordin de ministru către companiile C.F.R., adică în jur de 30.000 de vagoane, iar alte circa 30.000 de vagoane au fost tăiate și date la fier vechi”, a precizat George Vladimir Duhan. „Pentru a face lumină în patrimoniul S.A.A.F. ar trebui verificate toate ordinele de ministru din 1998 și până în prezent privind transferarea activelor rulante, dar și documentele de tăiere și vânzare a vagoanelor și locomotivelor la fier vechi de la S.A.A.F.”, a mai subliniat fostul director al S.A.A.F. S.A.

Dispoziții ignorate ani la rând

În raportul Curții de Conturi a României pentru anul 2013 se menționează o serie de nereguli privind activitatea S.A.A.F. printre care „angajarea și efectuarea de cheltuieli peste limitele maxime prevăzute în bugetul de venituri și cheltuieli aprobat” și „neorganizarea și neimplementarea, la nivelul societății, a sistemului de control intern/managerial”. Totodată, Curtea de Conturi a constatat că cei din conducerea S.A.A.F. nu au dus la îndeplinire dispozițiile emise de instituție în 2007 și 2010 privind ilegalitățile descoperite la această societate în perioadele respective.

Trocaru a mirosit ceva

Ion Trocaru, fostul șef al Corpului de control al Ministerului Transporturilor din mandatul Ramonei Mănescu, a demarat anul trecut o verificare amplă privind patrimoniul transferat în 1998 de la S.N.C.F.R. către cele cinci companii feroviare. Însă, când a ajuns aproape de finalul verificărilor, a fost schimbat de la șefia Corpului de control, lăsând de înțeles că acest control a deranjat foarte multe persoane care au fost implicate de a lungul timpurilor în manevrarea patrimoniului fix și rulant de la calea ferată.

Artizanii transferului de patrimoniu

Predarea și preluarea patrimoniului C.F.R. s-a făcut în baza dispozițiilor Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 12/1998 și a Hotărârilor de Guvern nr.581 și 585/1998. Protocolul de predare-preluare a fost semnat la acea vreme din partea S.N.C.F.R. de Viorel Simuț, în calitate de președinte, dar și de către cei cinci vicepreședinți din acea perioadă - Emanuel Cudla, Vasile Olievschi, Dan Săileanu,

Vasile Bota și Silvia Popeangă. Preluarea patrimoniului a fost făcut de către două persoane din partea fiecărei companii nou înființate, adică de directorul general și directorul economic. Astfel, la preluare, pentru CFR SA a semnat Viorel Simuț și Gheorghe Ungurușan, la C.F.R. Marfă - George Buruiană și Mariana Prodan, la C.F.R. Călători - Valentin Bota și Vanghele Nacu, la S.A.A.F. S.A. - Mircea Dinu și Elefteriu Ciurciubis iar pentru SMF SA - Silvia Popeangă și Gheorghe Dicea. Mulți dintre directorii care au semnat preluarea patrimoniului de la S.N.C.F.R. se află și acum în posturi cheie la companiile înființate în 1998, cum ar fi George Buruiană, Vanghele Nacu sau Silvia Popeangă. „Dacă se verifică toate ordinele de ministru date pentru transferarea vagoanelor de la S.A.A.F. către companiile C.F.R. se poate vedea unde au ajuns vagoanele și locomotivele. Nimeni nu vrea să vadă ce s-a întâmplat cu cele 17-20 000 de vagoane transferate către C.F.R. S.A.”, Ioan Molea, fost lider sindical C.F.R. „În 1998, noi am predat fizic și scriptic către cele cinci companii toate vagoanele, locomotivele și activele feroviare, dar nu mai știu ce s-a întâmplat mai târziu cu aceste vagoane și locomotive” (Silvia Popeangă, fost vicepreședinte S.N.C.F.R.).

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 Bănescu pe liderul clanului, Sandu Anghel, de ce președintele a mers la petrecerile clanului și cum a reacționat S.R.I. 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

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. Vă propunem observarea unei legături între Traian Băsescu, Ministerul Transporturilor, C.F.R., 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 C.F.R.

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 „demonstrarea 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 C.F.R.-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 Grup Feroviar Român (G.F.R.), care făcea concurență C.F.R.-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 C.F.R.-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!

Redacția ART-EMIS, Luni, 14 Iulie 2014 09:34
Sursa: ZIUA news

Observație: Marți, 23 Feb 2016, omul de afaceri Gruia Stoica a fost condamnat definitiv de Înalta Curte de Casație și Justiție la 2 ani și șase luni de închisoare cu suspendare în dosarul privind trucarea unei licitații publice organizate de Complexul Energetic Oltenia (ora 20:26 • JUSTIȚIE <http://www.agerpres.ro/justitie/2016/02/23/alerta-iccj-gruia-stoica-a-fost-condamnat-la-2-ani-si-sase-luni-cu-suspendare-decizia-e-definitiva-20-26-29>). Dar, pe 5 martie 2015, Gruia Stoica a fost condamnat de Curtea de Apel Ploiești la patru ani de închisoare cu executare pentru săvârșirea infracțiunii de cumpărare de influență. În același dosar, avocatul Doru Boștină a primit trei ani de închisoare cu executare pentru trafic de influență.