

■ ROMPAN: "Prețul grăului a crescut cu 25% de la începutul perioadei de recoltare"
 PAGINA 2

■ Victimizarea sau diversivuna lui Dragnea
 PAGINA 3

■ CONDUCEREA METROREX DEMONTEAZĂ ACUZAȚILE USLM
 Metroul funcționează în condiții de siguranță
 PAGINA 4

■ Pegas se lăstează pe Amazon
 PAGINA 14

■ Banca Rusiei și-a crescut achizițiile de aur
 PAGINA 16



GRAM AUR = 154,2391 RON FRANC ELVEȚIAN = 4,0782 RON EURO = 4,6445 RON DOLAR = 4,0077 RON

AUTORITATEA PENTRU PROTECȚIA CONSUMATORILOR, CHEMATĂ ÎN INSTANȚĂ
Primul proces Bancpost în scandalul cesiunilor de credite

Primul proces intentat de Bancpost în problema cesiunilor de credite cu plata la zi pe care banca le-a făcut în afara țării a fost înregistrat la Judecătoria sectorului 2 al Capitalei, în data de 14 august. Plângerea contravențională a fost înregistrată la Comisariatul Județean pentru Protecția Consumatorilor (CJPC) Constanța, "o cotă de 58% din totalul creditelor acordate consumatorilor, reprezentând 22,5% din creditele totale acordate, a ajuns în Olanda".

New Europe Funding II B.V. (ulterior ERB New Europe Funding II B.V.), deținută, la rândul ei, de o societate cu răspundere limitată - EFG New Europe Holding B.V. (redenumită ERB New Europe Holding B.V.), care face parte din EFG Eurobank Ergasis.

Conform CJPC Constanța, "o cotă de 58% din totalul creditelor acordate consumatorilor, reprezentând 22,5% din creditele totale acordate, a ajuns în Olanda".

Bancpost, controlată de EFG Eurobank, a cesionat credite către EFG



EMILIA OLESCU
 (continuare în pagina 8)

A început de ieri să cadă câte o autostradă - în Germania

Angela Merkel a inaugurat autostrada A20 în decembrie 2005, la mai puțin de o jumătate de secol de la finalizarea sa în totalitate în Germania. Autostrada a fost construită pe teritoriul fostei RDG, face legătura între Lübeck și granița cu Polonia, după joncțiunea cu A11, și trece prin circumscripția electorală a cancelarului Merkel.

La aproape 12 ani de la inaugurare, în toamna anulului trecut, un segment de 100 de metri s-a prăbușit și vor mai trece luni bune până când se vor finaliza reparările. Fotografii se găsesc pe site-ul publicației Ostsee Zeitung, dacă se caută după "spektakulären Krater", expresie care nu mai are nevoie de traducere.



CĂLIN RECHIA

Deocamdată guvernul federal încearcă să stabilizeze vinovății, conform unui articol recent al ziarului din Rostock. Acesta nu a implicat autoritățile să încredințeze reparările unei companii implicate direct în construcția autostrăzii, deoarece nu au existat alternative.

"Rețeaua de drumuri, poduri și cale ferată a Germaniei, alături de invidiată, se degradează în urma investițiilor deficiente din ultimele decenii", se arată într-un articol Bloomberg, unde se precizează că, din punct de vedere al calității drumurilor, Germania a coborât până pe locul al 15-lea, după Oman și Portugalia, conform datelor privind competitivitatea de la World Economic Forum (WEF).

Dezgradarea infrastructurii, care determină apariția unor blocaje de trafic tot mai dese, a condus la costuri suplimentare pentru economie de circa 60 de miliarde de euro în 2017, după cum arată datele preluate dintr-un studiu al băncii KfW. Deficitul investițiilor în infrastructură ridică reprezentând circa 24% din acest sumă.

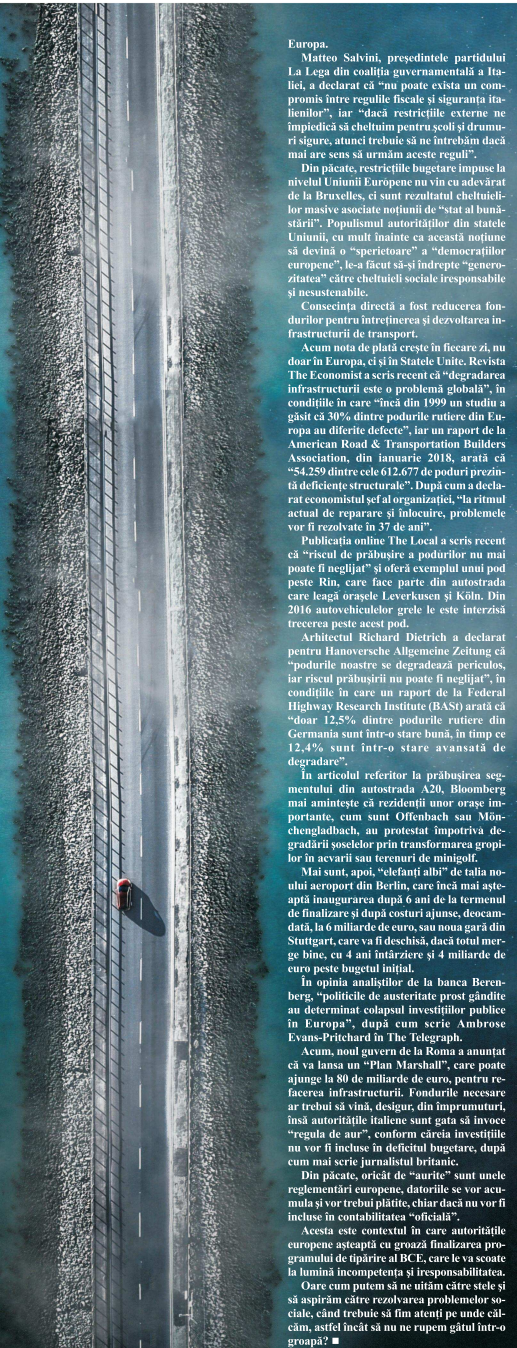
Nivelul financiar situația este asemănătoare. Datele Biroului Federal de Statistică (Destatis) arată că investițiile nete au fost negative în cea mai mare parte a perioadei de când Angela Merkel conduce guvernul federal (vezi graficul).



Dar de ce nu se fac investițiile la nivelul administrațiilor locale? Pentru că nu se poate, deoarece o mare parte sunt falimentare. Marele Frațachea, președintele Institutului German de Studii Economice (DIW), a cerut recent autorităților federale să steargă datoriile celor mai îndatorate municipalități, după cum scrie publicația Deutsche Wirtschafts Nachrichten, deoarece altfel nu poate fi acoperit deficitul de investiții.

Problema mare de la nivelul infrastructurii de transport lie de adăugă și colera referitoare la "economia digitală". În cazul gradului de penetrare al rețetelor de telefonie mobilă, Germania se află pe al 76-lea loc la nivel mondial, după Algeria, Mali și Sri Lanka, conform datelor de la WEF preluate de Bloomberg.

În acest context, a venit tragedia din Genova, unde prăbușirea unui pod de autostradă construit în anul '60 a avut consecințe dramatice și a adus în atenția presei și opiniei publice situația gravă a infrastructurii din



Europa.

Matteo Salvini, președintele partidului La Lega din coaliția guvernamentală a Italiei, a declarat că "nu poate exista un compromis între regulile fiscale și siguranța italienilor", iar "dacă restricțiile externe ne împiedică să cheltuim pentru școli și drumuri sigure, atunci trebuie să ne întrebăm dacă mai are sens să urmărim aceste reguli".

Din păcate, restricțiile bugetare împuse la nivelul Uniunii Europene nu vin cu adevărat de la Bruxelles, ci sunt rezultatul cheltuielilor masive asociate noțiunii de "stat al bunăstării". Populismul autorităților din statele Uniunii, cu mult înainte ca aceasta noțiune să devină o "sperietoare" și "democrațiilor europene", le-a făcut să-și îndrepte "generozitatea" către cheltuieli sociale irresponsabile și nesustenabile.

Consecința directă a fost reducerea fondurilor pentru întreținerea și dezvoltarea infrastructurii de transport.

Acum nota de plată crește în fiecare zi, nu doar în Europa, ci și în Statele Unite. Revista The Economist a scris recent că "degradarea infrastructurii este o problemă globală", în condițiile în care "înca din 1999 un studiu a găsit că 30% dintre podurile rutiere din Europa au diferite defecte", iar un raport de la American Road & Transportation Builders Association, din ianuarie 2018, arată că "54.259 dintre cele 612.677 de poduri prezintă deficiențe structurale". După cum a declarat economistul șef al organizației, în anul actual de reparare și înlocuire, problemele vor fi rezolvate în 37 de ani".

Publicația online The Local a scris recent că "riscul de prăbușire a podurilor nu mai poate fi neglijat" și oferă exemplul unui pod peste Rin, care face parte din autostrada care leagă orașele Leverkusen și Köln. Din 2016 autochibucul gros le este interzisă trecerea peste acest pod.

Arhitectul Richard Dietrich a declarat pentru Hanoversche Allgemeine Zeitung că "podurile noastre se degradează periculos, iar riscul prăbușirii nu poate fi neglijat", în condițiile în care un raport de la Highway Research Institute (BAS) arată că "doar 12,5% dintre podurile rutiere din Germania sunt într-o stare bună, în timp ce 12,4% sunt într-o stare avansată de degradare".

În articolul referitor la prăbușirea segmentului din autostrada A20, Bloomberg mai amintește că rezidenții unor orașe importante, cum sunt Offenbach sau Mönchengladbach, au protestat împotriva degradării șoselelor prin transformarea gropilor în acvarii sau terenuri de minigolf.

Mai sunt, apoi, "celefani albi" de talia noului aeroport din Berlin, care încă mai așteaptă inaugurarea după 6 ani de la termenul de finalizare și după costuri jenant, deocamdată, la 6 miliarde de euro, sau noua gară din Stuttgart, care va fi deschisă, dacă totul merge bine, cu 4 ani întârziere și 4 miliarde de euro peste bugetul inițial.

În opinia analiștilor de la banca Berenberg, "polițiile de autoritate prost gădite au determinat colapsul investițiilor publice în Europa", după cum scrie Ambrose Evans-Pritchard în The Telegraph.

Acum, noul guvern de la Roma a anunțat că va lansa un "Plan Marshall", care poate ajunge la 80 de miliarde de euro, pentru refacerea infrastructurii. Fondurile necesare ar trebui să vină, desigur, din împrumuturi, însă autoritățile italiene sunt gata să invoce "regula de aur", conform căreia investițiile nu vor fi incluse în deficitul bugetar, după cum mai scrie jurnalistul britanic.

Din păcate, ori cât de "aurite" sunt unele legislații europene, datorită se vor acumula și vor trebui plătite, chiar dacă nu vor fi incluse în contabilitatea "oficială".

Acesta este contextul în care autoritățile europene așteaptă cu groază finalizarea programului de tipărire al BCE, care le va scoate la lumină incompetența și responsabilitatea.

Oare cum putem să ne aflăm în această situație și să aspirăm către rezolvarea problemelor sociale, când trebuie să fim atenți pe unde călcam, astfel încât să nu ne rupem gâtul într-o groapă? ■

Germania propune crearea unui sistem global independent de plăți interbancare

Un nou pas către adâncirea divergențelor dintre Europa și Statele Unite a fost făcut de Helko Maas, ministrul de externe al Germaniei.

De data aceasta subiectul îl reprezintă rețeaua comercială cu tranșă, țară care a intrat, din nou, sub incidența sancțiunilor comerciale impuse de SUA.

Când a fost aplicat regimul anterior al sancțiunilor, Senatul american a aprobat, în 2012, sancțiuni și pentru SWIFT (Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication), convingătoare, deoarece pentru marile companii multinaționale din Franța americană are o importanță crucială, iar acestea au ales să părăsească, din nou, Franța pentru a nu intra în vizorul administrației Trump. (C.R.)

Acum statele europene nu mai sunt de acord cu reluarea sancțiunilor și au transmis companiilor care și-au reluat investițiile în Franță și își pot continua afacerile.

Asigurările venite din partea Comisiei Europene nu au fost, însă, destul de consistente pentru marile companii multinaționale din Franța americană are o importanță crucială, iar acestea au ales să părăsească, din nou, Franța pentru a nu intra în vizorul administrației Trump. (C.R.)



(continuare în pagina 5)

SUA și China reiau negocierile comerciale

Președintele american Donald Trump, sceptic în privința rezultatelor discuțiilor

Statele Unite și China erau așteptate să reia ieri, la Washington, negocierile comerciale, care se vor încheia astăzi, dar așteptările legate de acest eveniment sunt scăzute din cauza scepticismului exprimat de președintele american Donald Trump cu privire la rezultatul discuțiilor.

Anterior, Trump a avertizat că va impune taxe vamale pentru toate bunurile exportate de China în SUA, care valorează peste 500 de miliarde de dolari, dacă Beijingul nu va accepta solicitările americane.

Discuțiile care urmau să fie lansate ieri între oficialii de rang mediu ar putea crea condițiile pentru noi negocieri, conform Reuters. Discuțiile actuale sunt primele oficiale dintre SUA și China după întrevăderea dintre secretarul pentru Comerț Wilbur Ross și consilierul economic chinez Liu He, care au avut loc la Beijing în luna iunie.

După unele negocieri desfășurate în luna mai, autoritățile de la Beijing au crezut că au asigurări din partea SUA că nu vor mai fi introduse noi taxe, însă peste doar câteva zile Casa Albă a anunțat că va impune măsuri punitive.

Oficialii chinezi speră ca discuțiile noi să fie derulate pe baza egalității, parității și încrederei, respectiv să ducă la un rezultat bun. Însă, anterior, Donald Trump declarase că "nu anticipăm mare lucru", iar rezolvarea disputei comerciale "va dura" pentru că statul chinez "i-a mers foarte bine o lungă perioadă de timp" și a devenit "răsfățat".

Pe de altă parte, Trump a acuzat China că manipulează cursul yuanului pentru Comerț Wilbur Ross și consilierul economic chinez Liu He, care au



(C.R.)