

Corupție „Made in Germany”. Lucrări inutile de sute de milioane la Deutsche Bahn

25 Noiembrie 2021



Avertizori de integritate ai Deutsche Bahn (DB) indică acțiuni de fraudă într-unul dintre cele mai mari proiecte de infrastructură din Germania, executat de DB.

Unul dintre cei doi avertizori a fost concediat în timpul unei investigații interne care i-a scos pe manageri cu basma curată, potrivit unei anchete a cunoscutei publicații [ft.com](https://www.ft.com). Doi angajați ai **Deutsche Bahn** au susținut că unii angajați seniori ai companiei de căi ferate de stat au folosit abuziv fondurile corporative ca parte a fraudei pe scară largă la unul dintre cele mai mari proiecte de infrastructură din Europa.

În timp ce se desfășura o anchetă asupra acuzațiilor, unul dintre angajați a fost concediat. De teamă de represalii, cel de-al doilea avertizor a întrerupt brusc contactul cu personalul de conformitate. Acuzațiile și consecințele lor – descoperită într-o anchetă a Financial Times fundamentată cu documente și interviuri cu persoane familiare cu cazul – vin în contextul unor controverse intense privind cel mai scump și mai controversat proiect de infrastructură al Germaniei, o nouă stație de metrou din Stuttgart.

Schema complexă – cunoscută sub numele de Stuttgart 21 – este finanțată de guvernul german, UE, statul Baden-Württemberg și orașul Stuttgart. Acesta a fost supravegheat din 2017 de fostul șef de personal al Angelei Merkel, Ronald Pofalla, acum director al Deutsche Bahn. Proiectul Stuttgart 21 a devenit notoriu pentru întârzieri și depășiri bugetare, plasându-l pe o listă a „rușinii” alături de aeroportul din Berlin și Sala Filarmonicii Elbe din Hamburg.

Prețul inițial de 2,5 miliarde EUR a fost umflat la 8,2 miliarde EUR

În 2016, Bundesrechnungshof din Germania, cea mai înaltă autoritate guvernamentală de audit a țării, a avertizat că costurile ar putea crește la 10 miliarde de euro și a admonestat guvernul lui Merkel pentru „deficiențe grave” în supravegherea sa. FT dezvăluie că în 2016 departamentul de conformitate al Deutsche Bahn a primit avertismente repetate din interiorul companiei potrivit cărora o parte semnificativă a inflației costurilor a fost cauzată de o gestionare proastă flagrantă a proiectului și de suspiciunea de corupție.

Peste o jumătate de miliard de euro costuri inutile

Unul dintre avertizorii de integritate a estimat că presupusa abatere a dus la 600 de milioane de euro în costuri inutile pentru Deutsche Bahn. Ambii denunțatori au susținut că unii manageri superiori au comandat lucrări de prisos și au bănuțat că ar putea primi ulterior comisioane. „Auditul de grup trebuie să acționeze rapid și decisiv! Conformitatea trebuie să evalueze cine primește câștiguri personale din acest comportament”, a avertizat un denunțator în iulie 2016 într-o notă văzută de FT.

Deutsche Bahn este un gigant de stat cu venituri anuale de 40 de miliarde de euro, care deține și operatorul de autobuze din Marea Britanie Arriva. Grupul nelistat la Bursă este în mod constant sub atac în Germania pentru servicii slabe, întârzieri frecvente și trenuri anulate. Cu toate acestea, primește ajutoare de stat de miliarde de euro în condițiile în care Comisia Europeană este foarte dură cu alte state sau companii din alte țări.

În 2020 a raportat o pierdere netă de 5,7 miliarde de euro și o datorie netă de 37 de miliarde de euro. Stuttgart, capitala Baden-Württemberg, este al șaselea oraș ca mărime al Germaniei și găzduiește producătorii de mașini Daimler și Porsche. Situată într-o vale îngustă și înconjurată de dealuri, stația sa terminus a devenit o strângulare. Odată terminată în 2025, stația de trecere subterană, 28 de tuneluri și 117 km de cale ferată nouă de mare viteză vor înjumătăți timpul de călătorie între orașele Stuttgart și Ulm.

Însă proiectul – propus pentru prima dată în 1994 – s-a confruntat cu proteste acerbe. Localnicii s-au opus demolării parțiale a clădirii gării protejate, tăierii copacilor într-un parc din centrul orașului, costurilor mari și anilor de lucrări de construcție. În 2010, poliția a

folosit tunuri cu apă împotriva protestatarilor, unul dintre protestatari ajungând fără vedere.

Cei doi avertizori de integritate erau ingineri care lucrau la proiect. Unul a fost un lider de echipă cu mare experiență și specialist în alocarea costurilor, care s-a alăturat Deutsche Bahn în 1997. Celălalt, care a fost concediat în timpul anchetei, s-a alăturat în 2013.

Lucrări de milioane de euro ce puteau fi înlocuite de altele de zeci de mii de euro

Un exemplu de muncă inutilă citat în plângere a fost o stație electrică care nu făcea parte din planul general original. Unul dintre ingineri a fost presat de superiori să acorde un contract de 2,5 milioane de euro pentru construcția sa, chiar dacă o soluție alternativă era disponibilă pentru doar 30.000 de euro.

Cu această ocazie, inginerul și-a menținut poziția și s-a renunțat la varianta costisitoare, potrivit unei persoane familiarizate cu problema.

Denunțatorii au susținut că unii directori de rang înalt de la Deutsche Bahn și-au ignorat obligația legală de a recupera costurile pe care alți parteneri trebuiau să le acopere conform legislației germane: de exemplu, mutarea unei stații de metrou adiacente, ale cărei costuri ar fi fost de obicei împărțite cu municipalitatea locală.

Denunțatorii au bănuț că acest comportament a fost o încercare de a împiedica partenerii să detecteze cheltuielile inutile.

Preocupările, exprimate mai întâi intern

Angajații și-au semnalat mai întâi preocupările pe plan intern. Când directorii de rang înalt au respins dovezile, în ciuda dovezilor de licitații inutile și încălcări ale legilor de alocare a costurilor, a apărut suspiciunea că managerii ar putea ignora în mod deliberat abaterile.

În urmă cu două decenii, o schemă de fraudă legată de renovarea gării din Leipzig a fost descoperită după ce o companie căreia i s-a cerut mită a raportat cererea către Deutsche Bahn. Un manager corupt, care a fost supranumit „Domnul Trei la sută”, deoarece a insistat asupra unei retrageri de 3% din facturi, a fost ulterior condamnat la închisoare.

Deutsche Bahn n-a descoperit nimic în neregulă

Deutsche Bahn a spus că o anchetă internă asupra avertizorilor de la Stuttgart a fost lansată la începutul anului 2016 și a fost închisă după mai bine de un an fără a găsi nimic neplăcut. „Toate presupusele nereguli au fost investigate de unitatea de investigații interne și evaluate de securitatea grupului și nu s-au dovedit a fi adevărate”, a spus compania.

Acesta a refuzat să dezvăluie detalii despre scopul și metodele anchetei, spunând doar că a fost desfășurată „în conformitate cu standardele interne și legale”. Specialistul în alocare a costurilor și-a rezumat preocupările într-o notă de patru pagini din 11 iulie 2016 – data unei întâlniri comune dintre cei doi avertizori de integritate și personalul de conformitate la Stuttgart.

Nota a precizat că „comportamentul ilegal și impropriu”, inclusiv „angajamentele de finanțare ilicite, aranjamentele opace” [și] haosul organizațional” arătau că această companie „a fost lipsită inutil de 600 de milioane de euro”. Potrivit unor persoane familiarizate cu problema, această estimare a fost rezultatul unui calcul detaliat de către expertul în alocare a costurilor, pe baza unei liste interne a tuturor lucrărilor de construcție care afectează alte entități publice și a plăților pe care Deutsche Bahn le-ar putea pretinde legal de la acestea. Dar nu a făcut-o.

Avertizorii de integritate, hărțuiți

În nota informatorului se mai spunea că autorul său s-a simțit agresat în mod repetat și a fost admonestat de unii superiori care au cerut ca deciziile necorespunzătoare să fie aprobate retroactiv. Nu este clar cât de larg a fost distribuit acest memoriu în cadrul Deutsche Bahn.

Trei persoane familiarizate cu problema au confirmat autenticitatea acesteia, două dintre ele adăugând că personalului de conformitate i s-a explicat în detaliu cu argumente situația de către autorul acesteia.

Compania a declarat pentru FT că nu deține un astfel de document, dar a refuzat să răspundă dacă îi este cunoscută estimarea de 600 de milioane de euro a anunțului. Autorul notei a avut „un rol destul de pasiv” la întâlnirea din iulie, a spus compania, adăugând că această persoană „nu a contactat departamentul de conformitate înainte de iulie 2016”.

Alte persoane cărora cazul le era familiar au declarat pentru FT că ambii avertizori au fost frecvent în legătură cu conformitatea din decembrie 2015 și că, înainte de iulie, programaseră două întâlniri comune cu investigatorii de conformitate și interni, care din diverse motive nu s-au întâmplat corespunzător planului.

Avertizori concediați

Deutsche Bahn a declarat pentru FT că a găsit această descriere a evenimentelor „de neînțeles”, adăugând că a fost respinsă „din mâinile noastre”. La câteva săptămâni după o întâlnire inițială privind conformitatea în ianuarie 2016, unul dintre avertizori a primit o serie de avertismente scrise pentru presupuse abateri minore, cum ar fi depunerea cu întârziere a unor acte medicale. În decembrie 2016, anunțatorul a fost concediat. Angajatul a dat în judecată cu succes pentru concediere abuzivă în 2017.

După ce s-a întors la serviciu un an mai târziu, persoana a fost din nou concediată pentru diferite presupuse abateri. În următoarea ceartă juridică de mai mulți ani, judecătorii au decis în mod repetat că și a doua concediere a fost ilegală. Cu toate acestea, un judecător din Stuttgart a susținut cererea Deutsche Bahn de a dizolva contractul, argumentând că, nici mai mult, nici mai puțin, încrederea reciprocă a fost distrusă.

Deutsche Bahn a spus că acțiunile sale față de angajat nu au nicio legătură cu plângerea avertizorului de integritate, susținând că se referă la abateri legate de angajare. În iulie, un tribunal din Stuttgart a susținut acest punct de vedere.

Deutsche Bahn a confirmat că cel de-al doilea denunțator a întrerupt contactul cu departamentul de conformitate după întâlnirea din iulie. Oamenii familiarizați cu chestiunea au spus că anunțatorul se temea de represalii și credea că nu există apetitul necesar pentru investigarea acuzațiilor în detaliu. Deutsche Bahn a refuzat să comenteze motivele schimbării anunțului, dar a subliniat că această persoană a rămas angajată.

Compania a declarat pentru FT că „protecția avertizorilor care acționează cu bună-credință este de mare importanță”, adăugând că sistemul său de management al conformității este „de ultimă generație, pe deplin eficient și corespunde celor mai înalte așteptări”. În schimb, ambii angajați au bănuir că identitățile lor au fost dezvăluite conducerii superioare a proiectului de la început împotriva voinței lor, arată documentele.

Deutsche Bahn a negat ferm că i-a expus pe avertizori în interior. Cei doi denunțatori, ale căror identități sunt cunoscute de FT, au refuzat să comenteze.

Sursa: <https://clubferoviar.ro/>