



Un Raport al Băncii Mondiale: Combaterea fraudei, corupției și a complicității în sectorul de drumuri

Prof. Costel MARIN

Existența fraudei și a corupției în domeniul infrastructurii rutiere nu reprezintă un fenomen unic sau întâmplător în nici o parte a lumii. Din păcate, în ultimii ani, amploarea unor asemenea evenimente a crescut în mod alarmant, modalitățile de eludare a legilor căpătând un caracter generalizat, din ce în ce mai dificil de controlat. Tentația unor sume imense cheltuite în investiții din domeniul rutier, diversitatea abordărilor regionale, impactul tehnologic și informatic, toate acestea fac posibile modalități din ce în ce mai „elevate” de fraudă. Este și unul dintre motivele pentru care Banca Mondială, unul dintre principalii finanțatori a dat și în continuare o atenție deosebită cunoașterii și combaterii acestui flagel. Interesant este și faptul că asemenea fenomene de corupție se întâmplă nu numai în țările cu economii mai puțin dezvoltate, ci și la nivelul marilor competitori geopolitici și strategici ai lumii. Cel puțin pentru moment, scopul declarat este acela al menținerii sub control a fenomenului în sine, fie chiar și prin luarea unor măsuri radicale în situațiile dovedite. Deocămdată, în ciuda multor discuții, România nu apare încă în mod constant într-un clasament al țărilor cu fraude ridicate în sectorul rutier. Explicațiile ar putea fi cel puțin două: una dintre ele se referă la slaba accesare a fondurilor externe și a doua, ușurința cu care pot fi uneori manevrați banii din bugetele publice fără instituirea unor măsuri recuperatorii și coercitive serioase. N-am vrea să credem că numai intransigența finanțatorilor externi reprezintă cauza principală a neaccesării unor fonduri externe. Am descoperit, nu cu mult timp în urmă, un Raport al Băncii Mondiale pentru perioada 2000-2010, care analizează impactul fraudei și corupției în cazul împrumuturilor pentru infrastructura rutieră. Motiv pentru care am considerat că fiind oportun, până la apariția Raportului pe anul 2011, să enunțăm câteva dintre datele și măsurile cuprinse în studiul amintit:

Impactul dezvoltării asupra drumurilor

În perioada 2000-2010, Banca Mondială a împrumutat aproape 56 de miliarde de dolari pentru construcția și întreținerea drumurilor, reprezentând aprox. 20% din împrumuturile totale ale băncii în ultimul deceniu.

O analiză generală făcută pentru Raportul privind Dezvoltarea Mondială în 1994, confirmă importanța drumurilor pentru dezvoltare, stabilind o relație puternică și consecventă între gradul de extindere a unei rețele de drumuri dintr-o țară și nivelul său de dezvoltare. De exemplu, în China, Thailanda și Uganda, investițiile rutiere au contribuit semnificativ la creșterea productivității în special în sectoarele agricole și nu numai. În Mexic, creșterea investițiilor în drumuri a dus la o creștere puternică și pozitivă a productivității muncii.

O analiză efectuată recent în Statele Unite a subliniat faptul că declinul abrupt în cheltuielile publice pentru infrastructura rutieră a reprezentat o cauză principală a scăderii economice.

Constatările investigațiilor

O revizuire a cazurilor de corupție de către Departamentul de Integritate al Băncii Mondiale, din ultimii zece ani, oferă perspec-

tive decisive în natura problemelor care pot apărea în proiectele de drumuri, în ceea ce privește diferitele forme de fraudă, corupție și complicitate, precum și capacitatea acestei instituții de a detecta, investiga și sancționa astfel de abateri.

Mai mult decât atât, multe dintre măsurile de prevenire introduse în proiecte sunt relativ recente, impactul acestora și eficiența costurilor necesitând o adaptare și observare atentă în timp.

Într-o perioadă de 10 ani, între 1 iulie 1999 și 30 iunie 2009, Departamentul de Integritate a demonstrat abateri în 25 de proiecte de drumuri finanțate de Banca Mondială. Sancțiunile au fost impuse în zece cazuri și procedurile sunt în curs de desfășurare în alte cinci. Nu s-a continuat impunerea sancțiunilor din diverse motive: guvernul a impus deja sancțiuni eficiente, probele au fost insuficiente sau gravitatea încălcării nu merita asumarea resurselor necesare pentru a trece problema prin procesul de sancționare.

Datele au arătat tipurile de abateri cel mai des întâlnite în cazul proiectelor de drumuri finanțate de Banca Mondială. În 29 de cazuri, trei dintre formele cel mai des întâlnite au fost:

- **COMPLICITATEA** - ofertanții au fost de acord între ei, cine va câștiga licitația (vezi Nota de mai jos);
- **DOCUMENTAȚIA FALSĂ** - de obicei, prezentarea de documente false pentru a se califica la licitație;
- **FRAUDA** - punerea în aplicare a unui

contract, de obicei prin suprafacturarea sau subaprovizionarea cu materiale în timpul executării contractului, de multe ori cu complicitatea supraveghetorilor de proiect (Notă: Complicitatea se referă la orice combinație sau acord între părți pentru a ridica sau a fixa prețurile sau de a reduce producția, în scopul creșterii profiturilor. Deși termenul „convenție” este adesea folosit atunci când aranjamentul de complicitate este un acord formal, efectele economice ale complicității și convenției sunt aceleași).

Definițiile privind abaterile

Banca Mondială exclude orice antreprenor care s-a constatat că s-a angajat într-una sau mai multe dintre următoarele forme de abateri ale unui contract finanțat de Bancă:

Practică coruptă: oferirea, înmânarea, primirea sau solicitarea, direct sau indirect, a oricărui lucru de valoare pentru a influența în mod necorespunzător acțiunile unei alte părți

Practică frauduloasă: orice act sau omisiune, inclusiv declarații false, care induc în eroare cu bună știință sau din neglijență sau încearcă să inducă în eroare o parte pentru a obține un beneficiu financiar sau de altă natură sau pentru a evita o obligație.

Practică de complicitate: un acord între două sau mai multe părți conceput pentru a atinge un scop necorespunzător, inclusiv pentru a influența în mod incorect acțiunile unei alte părți.

Practică de constrângere: afectarea sau amenințarea în mod direct sau indirect



pentru a influența în mod necorespunzător acțiunile unei părți.

Practică obstructivă: distrugerea, falsificarea, modificarea sau ascunderea de dovezi materiale, declarații false, în mod deliberat, în fața anchetatorilor, cu scopul de a împiedica expertiza Băncii în cazul sesizărilor practicilor de corupție. Acțiuni frauduloase, de constrângere sau de complicitate și/sau amenințarea, hărțuirea sau intimidarea oricărei părți.

Complicitatea la licitații

Mandatul Băncii Mondiale impune să se acorde "atenția cuvenită pe considerente de economie și eficiență", atunci când finanțează un proiect. Ghidul de Achiziții, prin urmare, solicită ca în toate cazurile, cu excepția câtorva speciale, contractele pe care le finanțează să fie competitive.

În proiectele de drumuri, competiția la cel mai adesea forma unei licitații.

Agencia responsabilă pentru proiecte pregătește o descriere a lucrării cerute și solicită oferte din partea firmelor eligibile.

Ofertele sunt confidentiale până la o zi specificată, atunci când acestea sunt deschise în public și ofertantul care oferă prețul cel mai scăzut este declarat câștigător.

Când ofertanții au acces egal la informațiile despre lucrarea propusă și concurează unul cu celălalt pentru a câștiga licitația, această metodă de atribuire a contractelor produce economie și eficiență.

Dovezile adunate de Departamentul de Integritate sugerează, cu toate acestea, că atribuirea contractelor de drumuri nu reprezintă întotdeauna rezultatul competiției.

De exemplu, contractele de drumuri finanțate de Bancă au nevoie de un ofertant care să prezinte o factură de cantități, un document pentru materialele, echipamentele și forța de muncă necesare pentru a construi drumul, împreună cu costurile lor.

Într-o piață competitivă, un ofertant calculează prețurile unitare pentru fiecare articol pe baza structurii costurilor, estimează sumele necesare și ajunge la prețul ofertei sale.

Dar într-o serie de contracte dintr-o țară asiatică, Departamentul de Integritate a descoperit anomalii și neconcordanțe la costurile unitare și totaluri pentru o serie întreagă de elemente, ceea ce demonstrează că ofertanții au lucrat pornind de la un preț prestabil.

Într-o anchetă în Bangladesh, evidențele au arătat că societățile au plătit oficialilor de proiect până la 15% din valoarea contractu-

lui, în schimbul atribuirii de contracte.

O informație din Kenya a evidențiat faptul că „înțelegerile secrete au fost frecvente”, în sectorul de drumuri, afirmație confirmată ulterior de către Autoritatea de Drumuri Kenyană și Comisia Anticorupție din Kenya.

După interviuarea mai multor firme și oficiali guvernamentali, în Cambodgia, anchetatorii Departamentului de Integritate au ajuns la concluzia că există indicii puternice că „un cartel bine-stabilit”, instigat și sprijinit de către oficialii guvernamentali, a controlat atribuirea contractelor de drumuri.

În Filipine, „numeroși martori au informat, în mod independent, anchetatorii Departamentului de Integritate, că un cartel bine organizat, condus de către contractanți, cu sprijinul din partea oficialilor guvernamentali, a influențat în mod necorespunzător atribuirea contractelor și a stabilit prețuri umflate cu privire la proiectele finanțate de Banca Mondială și altele.”

Un reclamant indonezian a explicat că „sistemul de complicitate indonezian operează de 32 de ani, și mulți au privit sistemul de piață liberă ca fiind în contradicție cu normele culturale de consens și de cooperare”, o declarație în conformitate cu rapoartele primite de către autoritatea Indoneziană pentru dreptul concurenței și de cercetare științifică.

Într-un proiect în Europa de Est, un specialist în achiziții de la Banca Mondială a avertizat Departamentul de Integritate despre un model în ofertele dintr-un contract de reabilitare a străzilor, care sugera fraudarea ofertei.

Cifrele de cost din ofertele depuse de cele doar două firme concurente au fost practic identice, până și în erorile de scriere!...

Singura diferență între cele două oferte a fost prețul total: unul a fost cu 1% mai jos față de costul tehnic estimat, iar celălalt a fost cu 1% mai mare.

În timp ce Departamentul de Integritate nu ar putea proba complicitatea în acest caz, a descoperit totuși că firma cu cea mai mare ofertă a pus la dispoziție o garanție falsă a ofertei.

Atunci când firmele au fost în prealabil de acord care dintre ele va câștiga contractul, cei desemnați să piardă prezintă frecvent oferte mai mari „de acoperire” pentru a camufla acordul.

Mai mult, deoarece băncile percep o taxă importantă pentru eliberarea garanției ofertei, ofertanții „de acoperire” falsifică adesea garanția pentru a economisi bani.

Complicitatea a fost, de asemenea, și într-un caz în America Latină, în care trei firme care au depus oferte cu prețuri mici la un

contract au fost descalificate, deoarece Departamentul de Integritate a suspectat că au avut drept scop îndepărtarea altor firme, o strategie comună pentru menținerea unui sistem de fraudare a licitațiilor.

Cât de comună este complicitatea în proiectele de drumuri? Nici datele din fișierele Departamentului de Integritate, nici informațiile din orice altă sursă nu pot oferi un răspuns definitiv.

Dar concluziile Departamentului de Integritate, luate în considerare cu rezultatele altor studii de caz din sectorul drumurilor în țările în curs de dezvoltare, experiența în țările dezvoltate, și teoria convențiilor, sugerează că fenomenul de complicitate în proiectele de drumuri în țările dezvoltate și în curs de dezvoltare este semnificativ.

Zece indicatori în abordarea corupției

1. Numărul de contracte acordate unei firme specifice; 2. Tabelele ofertei de proiectare; 3. Firmele care au prezentat o ofertă mai târziu au devenit subcontractor al celui proiect; 4. Rotația firmelor care au prețul cel mai scăzut în ofertă; 5. Un procent important diferențiat între ofertele firmelor; 6. Un procent specific din lucrarea disponibilă într-o zonă geografică merge la o firmă sau la mai multe firme pentru o perioadă de timp; 7. Un procent important diferențiat între oferta cu prețul cel mai mic și costul tehnic estimat; 8. Locul pe care se situează firma cu prețul cel mai mic față de celelalte firme cu prețuri mici; 9. Variații ale prețurilor unitare de licitație depuse de un ofertant la o serie de proiecte diferite cu aceeași poziție; 10. Numărul de firme care au solicitat condițiile de ofertare față de numărul efectiv care au depus oferta.

Cartelurile și teoria convențiilor

Nu este surprinzător faptul că înțelegerile sub forma convențiilor sunt comune în industria de construcții rutiere, în țările în curs de dezvoltare.

Piețele de construcție și reparație a drumurilor tind să fie dominate de aceleași firme; „produsul”, un drum, este standardizat; prețurile sunt relativ indiferente la cerere; intrarea este adesea dificilă, iar condițiile de piață sunt previzibile.

În plus, presupușii concurenți schimbă adesea informații atât despre oportunitățile trecute cât și cele viitoare și dezvoltă legături prin subcontractare, asociații în participațiune și ca membri în asociațiile profesionale.

Prezența oricăruia dintre acești factori crește probabilitatea de complicitate. Când toate acestea sunt prezente, probabilitatea de comportament complice este foarte mare.

Atribuirea contractelor de achiziții prin licitații publice agravează tendința spre cartelizare în sector.

Pentru a se asigura că marea majoritate a contractelor sunt just atribuite și riscurile de corupție sunt minimalizate, atât guvernele țărilor care împrumută cât și normele de achiziții publice ale Băncii solicită ca ofertele să fie efectuate în mod transparent. Cu toate acestea, după cum este explicat mai jos, prezența unor anumite tipuri de informații facilitează complicitatea.

Corupția în țările dezvoltate

Complicitatea în licitațiile pentru contractele de drumuri este, de asemenea, o problemă pentru țările dezvoltate.

Departamentul de Justiție al S.U.A. a depus un efort deosebit la sfârșitul anilor '70 pentru a elimina fraudarea ofertelor în cadrul licitațiilor pentru contractele de autostrăzi statale, anchetând cazuri în 20 de state, care au condus la 400 de condamnări penale, amenzi în valoare de 50 de milioane de dolari și 141 de condamnări la închisoare.

În ciuda acestor eforturi, o treime din totalul urmăririlor penale ale Departamentului de Justiție în următorii patru ani au fost pentru fraudarea ofertelor privind contractele de construcție ale autostrăzilor statale.

Abia în anii '90 urmărirea penală pentru asemenea fapte încep să scadă, tendință pe care oficialii o atribuie atât impunerii de sancțiuni dure pentru complicitate, cât și modificărilor în legislația achizițiilor publice de stat prin eliminarea publicării unor estimări de contract, deschiderea publică a ofertelor, precum și convocarea de reuniuni la care toți ofertanții pot să participe.

Statele Unite nu reprezintă singura națiune industrializată, unde cartelurile sunt active în sectorul drumurilor. Reprezentanții din Danemarca, Franța, Germania, Japonia, Suedia și Regatul Unit au declarat la un Forum OCDE din 2008, faptul că și în industria lor de construcții drumuri operează carteluri.

În 1992, Parlamentul Olandez a conclu-

zionat că în întreaga industrie de construcții, în Țările de Jos, există carteluri. În 2000, Comisia de Concurență Elvețiană a concluzionat că piața pentru îmbrăcămințile de drumuri, în partea de nord-est a țării, a fost controlată de către un cartel, și în 2010 Konkurransetilsynet, autoritatea de concurență a Norvegiei, a amendat două companii pentru complicitate cu privire la ofertele pentru întreținerea podurilor pe autostrăzi.

Un alt indiciu care arată că această complicitate continuă să fie o problemă în țările dezvoltate este remarcată de către OCDE. În ultimul deceniu au avut loc cinci conferințe și au fost emise o serie de lucrări cu privire la modul de combatere în manipularea depunerilor de oferte și complicitatea în sectorul construcțiilor.

Cum cresc prețurile?...

Efectul unei convenții este de a crește prețurile mai sus de ceea ce ele ar putea fi, în mod normal, într-o piață competitivă.

O analiză a ofertelor din statul american Florida a arătat faptul că fenomenul de complicitate privind contractele de autostrăzi a crescut prețurile cu 8%, iar un studiu similar a constatat că prețurile de pe piețele sud-coreene în construcția de autostrăzi ar fi cu 15% mai mare decât ar fi fost fără complicitate.

Parlamentul Olandez a estimat că „înțelegerile oculte” au adăugat 20 de procente la prețul plătit de guvernul din Țările de Jos pe contracte de construcții, iar complicitatea privind contractele de construcții din Japonia se crede că ar fi ridicat prețurile de la 30% la 50%.

Analizând studiile economice și deciziile judecătorești care conțin 1.040 de estimări privind supraprețurile generate de aceste înțelegeri, s-a constatat că valoarea medie a supraprețurilor convențiilor a crescut la 25%.

Aceste estimări sunt aproape toate realizate pe carteluri care operează în țările dezvoltate. Dovezile existente în țările în curs de dezvoltare sugerează că impactul este chiar mai mare.

Folosind informații din

proiectele de drumuri finanțate în 29 de țări în curs de dezvoltare, s-a estimat că prin complicitate se poate crește costul pe kilometru pentru construirea unui drum cu 40%.

Departamentul de Integritate a comparat ofertele câștigătoare la proiectele de drumuri finanțate prin împrumuturi externe în Filipine față de costurile tehnice estimate și a constatat creșteri de până la 30% (estimările preliminare variază de la 20-60%).

Prețurile în Tanzania în anii '90 s-au dovedit a fi cu 15-60% mai mari față de prețurile competitive; o investigație din anul 2003 în România a arătat că antreprenorii au conspirat pentru a ridica prețul betonului utilizat în construcția de drumuri cu 30 de procente; iar un studiu realizat de guvernul turc a arătat că, datorită, în parte, „convențiilor secrete”, costurile construcției de drumuri în Turcia au fost de 2,5 ori mai mari decât în Statele Unite.

„Dacă devii prea lacom...”

Prețurile cartelurilor din țările în curs de dezvoltare sunt mai mari decât cele stabilite de către cartelurile în țările dezvoltate, pentru două motive:

* Teamă de urmărire penală moderează supraîncărcarea prețurilor în țările dezvoltate. Membrii unei oferte măsluite pentru centura la o autostradă din statul New York s-au sfătuit reciproc pentru a limita profiturile în exces pe oferte la 20-25%, mai degrabă decât 40-50%. Așa cum a explicat unul dintre conspiratori în timpul unui proces, „dacă devii prea lacom” s-ar putea declanșa o anchetă. Prin contrast, cartelurile din multe țări

bids on donor-financed roads projects in the Philippines against engineering costs estimates and found a 30 percent variance; earlier estimates range from 20–60 percent (Batalla 2000). Prices in Tanzania in the 1990s were found to be 15–60 percent above competitive prices (Government of Tanzania 1996); a 2003 investigation in Romania revealed that contractors conspired to mark up the price of concrete used in road construction by 30 percent (Oxford Business Group 2004); and a Turkish government study showed that, thanks in part to cartelization, road construction costs in Turkey were 2.5 times higher than in the United States (Gönenç, Leibfritz, and Yilmaz 2005).



În curs de dezvoltare au adesea prea puține motive să se teamă de autoritățile care aplică legea.

Bangladesh, Cambodgia și Filipine, trei țări în care cartelurile din sectorul de drumuri au operat, nu au nici o legislație anti-cartel cuprinzătoare. Chiar și atunci când există o lege efectiv valabilă, multe țări în curs de dezvoltare trebuie încă să creeze instituții care să o poată aplica.

* Așa cum a observat personalul din sectorul transporturilor al Băncii Mondiale, „funcționarii guvernamentali sunt adesea implicați” în „înțelegeri”. Anchetatorii Departamentului de Integritate au fost informați că firmele străine care doresc să liciteze pentru contracte de drumuri din Bangladesh au fost avertizate de către un înalt oficial al agenției de drumuri, că ar putea fi descalificate, dacă subminează prețul la care firmele locale au convenit.

Implicarea politicianilor

În India, un oficial a raportat că „mafia drumurilor” de antreprenori, ingineri, poliția locală, funcționari publici, „și nu în ultimul rând politicienii locali”, toți conspiră pentru a menține prețurile la contractele de drumuri deasupra cursurilor de piață. În explicarea corupției din sectorul de drumuri în stat, un activist al societății civile a declarat, pentru *New York Times*, că „legătura dintre politicieni, antreprenori și birocrați este foarte puternică”.

Potrivit Raportului, în Uganda, „procesul de licitație a fost transformat într-o afacere de politicienii din district, pentru a soluționa problemele lor economice efectuând presiuni asupra echipelor de evaluare pentru a selecta anumiți contractori.”

Pentru ca o „afacere” să „reușească”, membrii săi trebuie să convină cu privire la cine va „câștiga” licitația și la ce preț, să modereze „înșelăciunea” sau să submineze prețul convenit de către membrii individuali (eventual să-i prevină pe cei care nu sunt membri să nu perturbe acordul prin depunerea unei oferte mai mici).

Cartelurile găsesc foarte rar corecții permanente la aceste probleme. Chiar și atunci când cartelul este în măsură să dicteze cine poate licita și cât de mult, există de multe ori perioade de instabilitate în timpul cărora „prețurile aranjate” de la unii clienți sunt identice cu prețul de piață, sau în zona acestuia.

Dar, atunci când oficialii guvernamentali participă la înțelegere, trăinicia sa este practic asigurată. Ei pot dicta care membru va „câștiga” oferta și la ce preț, pot respinge ofertele care subminează prețul stabilit și pot refuza accesul de a licita celor care nu sunt membri ai cartelului.

Un studiu publicat în S.U.A. (1995) a raportat faptul că familiile crimei organizate în-deplinesc aceleași funcții pentru cartelurile din Sicilia și New York. Membrii familiei care au o înțelegere cu cartelul se impun prin intimidare și violență și iau o parte din profiturile cartelului în schimb.

Efectul este același ca în cazul în care oficialii guvernamentali impun un acord de cartel: stabilitatea pe termen lung a înțelegerii.

Frauda pe șantier

Riscul de abateri în proiectele de drumuri nu se încheie cu atribuirea contractului. Un ofertant câștigător poate factura în mod fraudulos pentru lucrările neexecutate, materiale care nu au fost furnizate sau ambele.

Dovezile Departamentului de Integritate adunate într-un proiect din Africa prezintă cereri frauduloase în valoare de până la 15-20 la sută din prețul de ofertare.

O analiză a Departamentului de Integritate privind două contracte din cadrul unui proiect de drumuri în Asia a constatat că **frauda a umflat prețul final pe fiecare contract cu până la 25%.** Departamentul de Integritate a motivat abaterile în timpul executării contractului în nouă din cele 29 de cazuri și a suspectat, deși nu a putut să justifice, prezența abaterilor în mai multe cazuri. Rapoartele din Zambia sugerează posibilitatea unei forme de fraudă - furnizarea de materiale care nu corespund standardului - în timpul implementării contractului.

Contractori, ingineri, și oficiali guvernamentali din Zambia intervievați în 2008, au raportat că furnizarea de materiale de calitate mai scăzută decât se solicită în contract a fost singura practică „imorală”, iar un audit din 2010 a 18 proiecte de drumuri din Zambia, finanțate în comun de către guvern și bănci, a confirmat punctul lor de vedere.

După cum relevă datele, a fost furnizat ciment de calitate inferioară în toate proiectele, în timp ce în jumătate din proiecte, betonul a fost mai slab calitativ decât era solicitat.

Departamentul de Integritate a descoperit niveluri similare de fraudă într-un contract din Indonezia: drumul a fost cu 40%

„mai subțire” decât specifica contractul, iar antreprenorul a folosit cu 13% mai puțin asfalt decât era solicitat.

Pentru construcția de drumuri și alte lucrări civile, Banca Mondială cere debitorilor să utilizeze o variație a unui formular de contract elaborat de Federația Internațională a Inginerilor Consultanți, cunoscută sub acronimul său francez „FIDIC”.

Contractul FIDIC prevede că agenția guvernamentală emitentă a contractului va angaja un inginer - o persoană fizică sau, pentru proiecte mari, o firmă - pentru a supraveghea executarea contractului.

Inginerul trebuie să fie expert în proiectarea și construcția de drumuri, deoarece contractul FIDIC impune ca el să observe lucrarea pe măsură ce acesta progresează, să verifice secțiunile încheiate pentru a se asigura că respectă caietul de sarcini, să certifice facturile antreprenorului, să evalueze și să transmită cererile sale de a modifica planurile originale, precum și să rezolve conflictele între debitor și antreprenor. În cazul în care inginerul constată faptul că un constructor furnizează materiale care nu corespund sau mai puține materiale decât este necesar, umflă facturile, sau încearcă să profite în alt mod de contract, el trebuie să refuze să certifice solicitările de plată ale antreprenorului.

Inginerul este responsabil în mod explicit pentru calitatea proiectului și, astfel, devine apărătorul implicit al integrității sale. În ciuda responsabilității inginerului pentru integritatea proiectului, există dovezi că inginerii fie au eșuat să identifice fraudă sau corupția în execuția proiectului, fie au devenit participanți de bună voie.

Într-un proiect în America Latină, anchetatorii Departamentului de Integritate au descoperit dovezi că inginerul a certificat facturi pentru taxe care nu erau prevăzute de contract.

În Indonezia, inginerii au admis că au fost mituiți pentru a ignora fraudă, explicând că, dacă nu ar fi acceptat acest lucru, oficialii locali implicați în fraudă ar fi refuzat să îi mai angajeze în proiectele guvernamentale viitoare.

Într-un proiect din Africa, Departamentul de Integritate a primit informații că în schimbul aprobării unor facturi umflate, inginerul a primit 15 la sută din suma suprataxată.

Practica este aparent larg răspândită în această țară. Și, desigur, exemplele ar mai putea continua, având în vedere finanțările Băncii Mondiale, prezente și viitoare.

(continuare în numărul viitor)