

EL NEGOCIO DE CONSTRUIR MUROS

MARK AKKERMAN

**Stop
Wapenhandel**

www.stopwapenhandel.org

CENTRE DELÀS
D'ESTUDIS
PER LA PAU


tni
transnationalinstitute

RESUMEN EJECUTIVO

Treinta años después de la caída del Muro de Berlín, Europa vuelve a ser conocida por los muros en sus fronteras. Esta vez, Europa está dividida no tanto por la ideología como por el miedo que se dirige hacia las personas refugiadas e inmigrantes, que representan a algunas de las personas más vulnerables del mundo.

¿Quién acabó con el sueño de una Europa más abierta? ¿Qué dio lugar a esta nueva era de muros? Es evidente que los motivos son muchos. Entre ellos, cabría citar el desplazamiento creciente de personas a causa de los conflictos, la represión y el empobrecimiento, el auge de determinadas políticas de seguridad tras el 11 de septiembre de 2001, y la inseguridad económica y social que se experimenta en toda Europa tras la crisis financiera de 2008. Sin embargo, hay un sector que tiene mucho que ganar con la construcción de nuevos muros: las empresas del complejo militar industrial y de seguridad. Su influencia en la creación de un mundo con muros exige un examen mucho más profundo.

Este informe analiza el negocio de la construcción de muros, que ha alimentado un enorme incremento del gasto público en seguridad de fronteras por parte de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros e impulsado una industria que se ha lucrado de ello. Algunas de las empresas beneficiarias son también actores globales, que sacan partido de un mercado mundial de seguridad de fronteras cuyo valor, en 2018, se calcula en unos 17 500 millones de euros, con un crecimiento anual previsto de al menos el 8 % para los próximos años.

Es importante mirar más allá, detrás de los muros y vallas de Europa, porque las verdaderas barreras a la migración contemporánea no se encuentran tanto en las vallas como en el amplio abanico de tecnologías que los apuntalan, desde los sistemas de radar a los drones, pasando por las cámaras de vigilancia y los sistemas biométricos de toma de huellas dactilares. En la misma línea, algunos de los muros más peligrosos de Europa no son ni siquiera físicos ni terrestres. Los barcos, aviones y drones utilizados para patrullar el Mediterráneo han creado una muralla marítima y un cementerio para miles de personas migrantes y refugiadas que carecen de acceso legal a la seguridad o a ejercer su derecho a solicitar asilo.

Esta realidad hace que las declaraciones de la Comisión Europea, que sostiene que no financia muros ni vallas, resulten vacías. Por ejemplo, el portavoz de la Comisión Europea, Alexander Winterstein, al rechazar la petición de Hungría de que se le reembolsara la mitad de los costes que había destinado a construir vallas en sus fronteras con Croacia y Serbia, manifestó: "Sí apoyamos las medidas de gestión de las fronteras exteriores. Estas pueden constituir medidas de vigilancia. Puede tratarse de equipos de control de fronteras... Pero las vallas no las financiamos". En otras palabras, la Comisión está dispuesta a pagar cualquier cosa que sirva para reforzar una frontera siempre que no se la vea construyendo los muros en sí.

Este informe es la segunda parte de *Levantando muros: Políticas del miedo y securitización en la Unión Europea*, publicado en 2018 junto con Centre Delàs y Stop Wapenhandel, en que se midieron e identificaron por primera vez los muros que atraviesan Europa. Este nuevo informe se centra en **las empresas y los sectores que se han beneficiado de los tres tipos de muro** que se encuentran en territorio de la Unión Europea y el espacio Schengen:

- las empresas constructoras contratadas para levantar los **muros terrestres** construidos por los Estados miembros de la UE y el espacio Schengen, junto con las empresas de seguridad y tecnológicas que proporcionan la tecnología, los equipos y los servicios necesarios;
- las compañías navieras y armamentísticas que suministran los buques, las aeronaves, los helicópteros y los drones que sostienen los **muros marítimos** de Europa y que intentan controlar los flujos migratorios en el Mediterráneo, incluidas las operaciones de Frontex, la Operación Sofía y la operación italiana Mare Nostrum;
- y las empresas de tecnología de la información y seguridad contratadas para desarrollar, gestionar, ampliar y mantener los sistemas de la UE que controlan la circulación de las personas, como el SIS II (Sistema de Información de Schengen) y el SES (Sistema de Entradas y Salidas), que sustentan los **muros virtuales** de Europa.

PRESUPUESTOS EN ALZA

El flujo de dinero de los contribuyentes a los constructores de muros ha sido muy lucrativo y se encuentra en constante aumento. El informe determina que las empresas han cosechado unos beneficios de al menos **900 millones de euros gastados por los países de la UE en muros y vallas** desde el fin de la Guerra Fría. Los datos parciales (en alcance y años) apuntan a que los costes reales alcanzarían un mínimo de 1000 millones de euros. Además, las empresas que suministran la tecnología y los servicios que acompañan a los muros también se han beneficiado de una parte del flujo constante de fondos de la UE, en especial del Fondo para las Fronteras Exteriores (**1700 millones de euros, 2007-2013**) y el Fondo de Seguridad Interior-Fronteras (**2760 millones de euros, 2014-2020**).

El gasto de la UE en muros marítimos alcanzó un mínimo de 676,4 millones de euros entre 2006 y 2017 (534 millones de euros gastados por Frontex, 28,4 millones de euros gastados por la UE en la Operación Sofía y 114 millones de euros gastados por Italia en la Operación Mare Nostrum) y sería mucho mayor si se incluyeran todas las operaciones de los servicios de guardacostas de los países del Mediterráneo.

El gasto total en **muros virtuales ascendió a un mínimo de 999,4 millones de euros** entre 2000 y 2019. (Todos estos cálculos son parciales porque los muros se sufragan con muchos mecanismos de financiación distintos y existe una gran falta de transparencia en los datos.)

Se prevé que este auge de los presupuestos destinados a las fronteras se mantenga en los próximos años. En el marco del próximo ciclo presupuestario de la UE (2021-2027), **la Comisión Europea ha asignado 8020 millones de euros** a su Fondo para la Gestión Integrada de las Fronteras (2021-2027), **11 270 millones de euros a Frontex (de los que 2200 millones se destinarán a la adquisición, el mantenimiento y la explotación de medios aéreos, marítimos y terrestres)**, y al menos **1900 millones de euros (2000-2027)** a sus bases de datos de identificación y a Eurosur (el Sistema Europeo de Vigilancia de Fronteras).

LAS GRANDES EMPRESAS DEL SECTOR ARMAMENTÍSTICO

Tres grandes empresas militares y de seguridad europeas desempeñan un papel especialmente destacado en los numerosos tipos de fronteras de Europa. Se trata de **Thales**, **Leonardo** y **Airbus**.

- **Thales** es una empresa francesa de armas y seguridad, con una presencia notable en los Países Bajos, que produce sistemas de radar y sensores, utilizados por muchos buques desplegados en actividades de seguridad fronteriza. Por ejemplo, los sistemas de Thales han sido utilizados por buques neerlandeses y portugueses desplegados en operaciones de Frontex. Thales también fabrica sistemas de vigilancia marítima para drones y está trabajando en el desarrollo de infraestructura de vigilancia de fronteras para Eurosur, investigando cómo rastrear y controlar a las personas refugiadas y migradas antes de que lleguen a Europa utilizando aplicaciones para teléfonos inteligentes, así como explorando el uso de pseudosatélites de gran altitud (HAPS) para la Agencia Espacial Europea y Frontex. En estos momentos, Thales proporciona el sistema de seguridad para el puerto de Calais, espacio que se encuentra muy militarizado. La adquisición en 2019 de Gemalto, una gran empresa de seguridad especializada en sistemas de identificación (biométricos), la convierte en un actor importante en el desarrollo y mantenimiento de los muros virtuales de la UE. La empresa ha participado en 27 proyectos de investigación de la UE sobre seguridad de fronteras.
- La empresa armamentística italiana **Leonardo** (antes llamada Finmeccanica o Leonardo-Finmeccanica) es proveedora líder de helicópteros para la seguridad de fronteras, empleados por Italia en las operaciones Mare Nostrum, Hera y Sofía. También ha sido una de las principales proveedoras de vehículos aéreos no tripulados (o drones) para las fronteras de Europa. En 2017, la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) le adjudicó un contrato de 67,1 millones de euros para que suministrara estos drones a las agencias de guardacostas de la UE. Leonardo también fue miembro de un consorcio al que se le concedieron 142,1 millones de euros en 2019 para implantar y mantener los muros virtuales de la UE, es decir, su sistema SES. También es copropietaria, junto con Thales, de Telespazio, una empresa que participa en proyectos de observación por satélite de la UE (REACT y Copernicus), utilizados para la vigilancia de fronteras. Leonardo ha participado en 24 proyectos de investigación de la UE sobre seguridad y control de fronteras, entre otros para el impulso de Eurosur.
- El gigante armamentístico paneuropeo **Airbus** es un proveedor clave de los helicópteros que se emplean para patrullar las fronteras marítimas y algunas fronteras terrestres, desplegados por Alemania, Bélgica, España, Francia Grecia, Italia y Lituania, incluidas las operaciones marítimas Sofía, Poseidón y Tritón. Airbus y sus filiales han participado en al menos 13 proyectos de investigación sobre seguridad de fronteras financiados por la UE, como OCEAN2020, PERSEUS y LOBOS.

El papel destacado que desempeñan estas compañías de armas no resulta sorprendente. Como se puso de manifiesto en el informe *Guerras de frontera* (2016), estas empresas, por medio de su afiliación a grupos de presión —la Organización Europea para la Seguridad (EOS) y la Asociación Europea de Industrias Aeroespaciales y de Defensa (ASD)—, han ejercido una influencia notable en la orientación de la política de la UE en materia de fronteras. Paradójicamente, estas empresas también se encuentran entre las cuatro mayores distribuidoras europeas de armas en Oriente Medio y el norte de África, por lo que contribuyen a los conflictos que causan las migraciones forzadas.

Indra es otra empresa que sobresale en el ámbito del control de fronteras en España y el Mediterráneo. Logró varios contratos para fortificar Ceuta y Melilla (enclaves españoles en el norte de Marruecos). Asimismo, Indra ha desarrollado el sistema de control de fronteras SIVE (Sistema Integrado de Vigilancia Exterior), que está implantado en la mayor parte de las fronteras españolas, así como en Portugal y Rumanía. En julio de 2018, obtuvo un contrato de 10 millones de euros para gestionar el SIVE en varios emplazamientos durante dos años. Indra está muy activa en la labor de presión entre las instituciones de la UE y es una de las principales beneficiarias de los fondos de investigación de la UE, ya que coordina el proyecto PERSEUS para seguir desarrollando Eurosur y Seahorse Network, una red de las fuerzas policiales de los países mediterráneos (tanto en Europa como en África) para detener e interceptar la migración.

Las empresas israelíes de armamento son también receptoras destacadas de los contratos de la UE sobre fronteras. En 2018, Frontex seleccionó el dron Heron de **Israel Aerospace Industries** para realizar pruebas piloto de vuelos de vigilancia en el Mediterráneo. En 2015, la empresa israelí **Elbit Systems** vendió seis de sus drones Hermes a la Guardia de Fronteras de Suiza, a través de un controvertido contrato de 230 millones de euros. Desde entonces, ha firmado un contrato de drones con la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA), como subcontratista de la empresa portuguesa CEIIA (2018), y contratos para el suministro de tecnología para tres buques de patrulla de la Guardia Costera Helénica (2019).

CONTRATISTAS DE MUROS TERRESTRES

La mayoría de los muros y las vallas que se han levantado rápidamente en toda Europa han sido contruidos por empresas nacionales, pero una empresa europea ha dominado el campo: **European Security Fencing**, un productor español de alambre de cuchillas, en particular un alambre en espiral conocido como ‘concertina’. La empresa es especialmente conocida por el alambre de cuchillas en las vallas de Ceuta y Melilla. También suministró el alambre de cuchillas para la valla en la frontera entre Hungría y Serbia, y sus concertinas se instalaron en las fronteras entre Bulgaria y Turquía, y Austria y Eslovenia, así como en Calais, y durante unos días, antes de que se retiraran, en la frontera entre Hungría y Eslovenia. Teniendo en cuenta que ha monopolizado el mercado durante mucho tiempo, es muy probable que sus concertinas se utilicen en otras fronteras de Europa.

Otras empresas contratistas que proveen muros y la tecnología asociada con ellos son, entre otras, **DAT-CON** (Croacia, Chipre, Eslovenia, Macedonia, Moldavia y Ucrania), **Geo Alpinbau** (Austria/Eslovenia), **Indra**, **Dragados**, **Ferrovial**, **Proyectos Y Tecnología Sallén** y **Eulen** (España/Marruecos), **Patstroy Bourgas**, **Infra Expert**, **Patengineeringstroy**, **Geostroy Engineering**, **Metallic-Ivan Mihaylov e Indra** (Bulgaria/Turquía), **Nordecon** y **Defendec** (Estonia/Rusia), **DAK Acélszerkezeti Kft** y **SIA Ceļu būvniecības sabiedrība IGATE** (Letonia/Rusia), **Gintrėja** (Lituania/Rusia), **Minis** y **Legi-SGS** (Eslovenia/Croacia), **Groupe CW**, **Jackson's Fencing**, **Sorhea**, **Vinci/Eurovia** y **Zaun Ltd** (Francia/Reino Unido).

En muchos casos, los costes reales de los muros y las tecnologías afines superan las previsiones iniciales. También ha habido muchas acusaciones e imputaciones judiciales de corrupción, en algunos casos porque los proyectos se otorgaron a empresas amigas de funcionarios del Gobierno. Por ejemplo, en Eslovenia, las acusaciones de corrupción relacionadas con el contrato del muro fronterizo han dado lugar a una batalla jurídica de tres años por el acceso a los documentos que ha llegado al Tribunal Supremo. A pesar de ello, el Fondo para las Fronteras Exteriores de la UE ha brindado un apoyo financiero fundamental

para la infraestructura y los servicios tecnológicos en muchas de las operaciones de frontera de los Estados miembros. Por ejemplo, en Macedonia, la UE ha proporcionado 9 millones de euros para vehículos de patrulla, cámaras de visión nocturna, detectores de latidos cardíacos y asistencia técnica a los guardias fronterizos para ayudarles a gestionar su frontera meridional.

EMPRESAS QUE SE LUCRAN CON LOS MUROS MARÍTIMOS

Los datos sobre los buques, helicópteros y aeronaves que se utilizan en las operaciones marítimas de Europa no son transparentes y, por lo tanto, es difícil obtener una imagen completa de la situación. No obstante, nuestras investigaciones indican que entre, las principales empresas implicadas, se encuentran los gigantes europeos de la industria armamentística **Airbus** y **Leonardo**, así como grandes empresas de construcción naval como la holandesa **Damen** y la italiana **Fincantieri**.

Los buques de patrulla de Damen han sido utilizados en operaciones fronterizas por Albania, Bélgica, Bulgaria, los Países Bajos, Portugal, el Reino Unido, Rumanía y Suecia, así como en operaciones clave de Frontex (Poseidón, Tritón y Themis), en la Operación Sofía y en el apoyo al papel de la OTAN en la Operación Poseidón. Fuera de Europa, Libia, Marruecos, Túnez y Turquía utilizan buques de Damen para la seguridad de fronteras, a menudo en cooperación con la UE o sus Estados miembros. Por ejemplo, la compra por parte de Turquía de seis buques de Damen para su servicio de guardacostas en 2006, por valor de 20 millones de euros, se financió a través del Instrumento en pro de la Estabilidad y la Paz (IcSP) de la UE, destinado a la consolidación de la paz y la prevención de conflictos.

La venta de los buques de Damen a Libia revela el posible y preocupante coste humano de este comercio. En 2012, Damen suministró cuatro buques de patrulla a la Guardia Costera de Libia, vendidos como equipo civil para evitar una licencia holandesa de exportación de armas. Sin embargo, un equipo de investigación descubrió posteriormente que los barcos no solo se vendieron con puntos de montaje para armas, sino que también se armaron y se emplearon para detener embarcaciones de personas refugiadas. Se han denunciado varios sucesos en los que han participado estos buques, como uno en el que se ahogaron unas 20 o 30 personas refugiadas. Damen se ha negado a comentar la cuestión, alegando que había acordado con el Gobierno libio que no revelaría detalles sobre los buques.

Además de Damen, muchas empresas nacionales de construcción naval desempeñan un papel importante en las operaciones marítimas, ya que los países que contribuyen a cada una de las operaciones de Frontex u otras operaciones en el Mediterráneo siempre las priorizan. Así pues, todos los buques que Italia aportó a la Operación Sofía fueron construidos por **Fincantieri**, mientras que todos los buques españoles proceden de **Navantia** y sus predecesoras. Del mismo modo, las adquisiciones francesas de DCN/DCNS, ahora **Naval Group**, y todos los buques alemanes fueron construidos por varios astilleros alemanes (**Flensburger Schiffbau-Gesellschaft**, **HDW**, **Lürssen Gruppe**). Otras empresas que participan en las operaciones de Frontex son la empresa griega **Motomarine Shipyards**, que fabricó las lanchas patrulleras rápidas Panther 57 utilizadas por la Guardia Costera Helénica, **Hellenic Shipyards** e **Israel Shipyards**.

La empresa austriaca **Schiebel** es un actor importante en la vigilancia aérea marítima, ya que es responsable del suministro de drones S-100. En noviembre de 2018, la EMSA seleccionó a esta empresa para la concesión de un contrato de vigilancia marítima de 24 millones de euros para una serie de operaciones, incluidas de seguridad de fronteras. Desde 2017, Schiebel también ha conseguido contratos

con Croacia, Dinamarca, España, Islandia, Italia y Portugal. La empresa tiene un historial controvertido, ya que sus drones se han vendido a varios países en conflicto armado o gobernados por regímenes represivos, como los Emiratos Árabes Unidos, Libia, Myanmar y Yemen.

Finlandia y los Países Bajos desplegaron aeronaves de **Dornier** en la Operación Hermes y la Operación Poseidón, respectivamente, y en la Operación Tritón. Dornier forma ahora parte de la filial estadounidense de la compañía de armas israelí Elbit Systems. **CAE Aviation** (Luxemburgo), **DEA Aviation** (Reino Unido) y **EASP Air** (Países Bajos) han recibido contratos para ejercer labores de vigilancia aérea para Frontex. **Airbus, French Dassault Aviation, Leonardo** y **la estadounidense Lockheed Martin** fueron las proveedoras más importantes de las aeronaves utilizadas en la Operación Sofía.

La UE y sus Estados miembros defienden sus operaciones marítimas dando a conocer su papel en el rescate de personas refugiadas en el mar, pero este no es su objetivo principal, como dejó claro el director de Frontex, Fabrice Leggeri, en abril de 2015, al afirmar que Frontex carece de mandato para desplegar “acciones proactivas de búsqueda y rescate” y que salvar vidas no debería ser una prioridad. La frustración y criminalización de las operaciones de rescate de las ONG en el Mediterráneo y las denuncias frecuentes de violencia y devolución ilegal de personas refugiadas también demuestran por qué estas operaciones marítimas se deben considerar más como muros que como misiones humanitarias.

MUROS VIRTUALES

Los principales contratos de la UE para los muros virtuales se han adjudicado en gran medida a dos empresas, en ocasiones en calidad de líderes de un consorcio. **Sopra Steria** es la contratista principal para el desarrollo y mantenimiento del Sistema de Información de Visados (VIS), el Sistema de Información de Schengen (SIS II) y Dactiloscopia Europea (Eurodac), mientras que **GMV** ha conseguido una serie de contratos para Eurosur. Los sistemas que construyen ayudan a controlar, supervisar y vigilar los movimientos de las personas en toda Europa y, cada vez más, en otras regiones.

Sopra Steria es una consultora tecnológica francesa que, hasta la fecha, ha logrado contratos de la UE por un valor total de más de 150 millones de euros. Para aspirar a algunos de estos grandes contratos, Sopra Steria se sumó a consorcios con **HP Belgium, Bull** y **3M Belgium**. A pesar de su importante volumen de negocios, Sopra Steria ha sido objeto de numerosas críticas por sus malos resultados a la hora de entregar los proyectos dentro de los plazos y los presupuestos. Su puesta en marcha del SIS II se ha retrasado de manera constante, lo que ha obligado a la Comisión a prorrogar los contratos y a incrementar los presupuestos. Sopra Steria también participó en otro consorcio, Trusted Borders, cuya misión consistía en ejecutar el programa e-Borders del Reino Unido. El contrato, finalmente, se rescindió en 2010, tras constantes aplazamientos e incumplimientos. A pesar de ello, sigue obteniendo contratos, en parte porque ha conseguido un casi monopolio en cuanto a conocimientos y acceso a los funcionarios de la UE. El papel central que desempeña Sopra Steria en el desarrollo de estos sistemas biométricos de la UE también ha tenido un efecto incentivador para la obtención de otros contratos nacionales, como con Alemania, Bélgica, Bulgaria, República Checa, Eslovenia, Finlandia, Francia y Rumanía.

GMV, una empresa tecnológica española, ha recibido una serie de grandes contratos para Eurosur, desde su fase de pruebas en 2010, por un importe mínimo de 25 millones de euros. También proporciona tecnología a la Guardia Civil española, como centros de control para su Sistema Integrado de Vigilancia Exterior (SIVE), así como servicios de desarrollo de *software* para Frontex. Ha participado en un mínimo de 10 proyectos de investigación sobre seguridad de fronteras financiados por la UE.

La mayoría de los grandes contratos para los muros virtuales que no se destinaron a consorcios en los que participaba Sopra Steria fueron adjudicados por eu-LISA (Agencia de la Unión Europea para la Gestión Operativa de Sistemas Informáticos de Gran Magnitud en el Espacio de Libertad, Seguridad y Justicia) a consorcios de empresas informáticas y tecnológicas, entre las que se cuentan **Accenture**, **Atos Belgium** y **Morpho** (más tarde denominada **Idemia**).

GRUPOS DE PRESIÓN Y CABILDEO

Como han puesto sistemáticamente de manifiesto nuestras investigaciones en la serie de informes publicados de ‘Guerras de frontera’, la industria militar y de seguridad ha ejercido una gran actividad de presión que le ha permitido influir en gran medida en la generación del discurso sobre las políticas militares y de seguridad de la UE. El sector ha logrado posicionarse como experto en seguridad fronteriza, impulsando la narrativa implícita de que la migración constituye, ante todo, una amenaza para la seguridad, y que debe combatirse recurriendo a medios militares y securitarios. A partir de esta premisa, crea una demanda continua de un abanico cada vez más amplio de equipos y servicios que la industria suministra para la seguridad y el control de las fronteras.

Muchas de las empresas que figuran en estas páginas, en especial las grandes empresas armamentísticas, participan en la **Organización Europea para la Seguridad (EOS)**, el grupo de presión más importante en el ámbito de la seguridad fronteriza. Muchas de las empresas de tecnología de la información que construyen los muros virtuales de la UE son socias de la **Asociación Europea de Biometría (EAB)**. EOS cuenta con un Grupo de Trabajo sobre Seguridad de Fronteras Integrada para “facilitar el desarrollo y la adopción de mejores soluciones tecnológicas para la seguridad de fronteras, tanto en los puestos de control fronterizos como a lo largo de las fronteras marítimas y terrestres”. El grupo de trabajo está presidido por Giorgio Gulienetti, de la empresa italiana de armas Leonardo, junto con Isto Mattila (Universidad de Ciencias Aplicadas Laurea) y Peter Smallridge, de Gemalto, una empresa de seguridad digital adquirida recientemente por Thales.

Los grupos de presión de las empresas y los representantes de estas organizaciones se reúnen de forma periódica con las instituciones de la UE (incluida la Comisión Europea), forman parte de comités consultivos oficiales, publican propuestas influyentes, organizan reuniones entre industria, responsables de políticas y altos ejecutivos, y también se dan cita en innumerables ferias, conferencias y seminarios militares y de seguridad. **Entre 2014 y 2019, Airbus, Leonardo y Thales, junto con EOS, celebraron 226 reuniones de grupos de presión registrados con la Comisión Europea.** En estas reuniones, los representantes de la industria se erigen como expertos en seguridad de fronteras, presentando sus bienes y servicios como la solución a las ‘amenazas a la seguridad’ que causa la inmigración. **En 2017, el mismo grupo de empresas y EOS gastaron hasta 2,65 millones de euros en actividades de cabildeo.**

Una relación estrecha muy parecida se puede ver también en lo que respecta a los muros virtuales, ya que el Centro Común de Investigación de la Comisión Europea aboga abiertamente por una política pública que fomente “el surgimiento de un dinámico sector europeo en el campo biométrico”.

UN NEGOCIO LETAL Y UNA ELECCIÓN

La conclusión de este estudio sobre el negocio de la construcción de muros no deja lugar a dudas. Una Europa llena de muros ha resultado ser muy positiva para los balances económicos de un amplio abanico de empresas, entre las cuales las especializadas en armas, seguridad, informática, transporte y construcción. Los presupuestos previstos por la UE para la seguridad de fronteras en la próxima década demuestran que también es un negocio que continuará en crecimiento.

Pero se trata de un negocio letal. La fuerte militarización de las fronteras de Europa, tanto terrestres como marítimas, ha llevado a las personas refugiadas y migrantes a seguir rutas mucho más peligrosas y ha dejado a otras atrapadas en condiciones desesperadas en países vecinos, como Libia. Muchas muertes no llegan a registrarse, pero las que sí se registran en el Mediterráneo demuestran que el porcentaje de las personas que se ahogan intentando llegar a Europa sigue aumentando cada año.

Esta situación es evitable. Es tanto el resultado de decisiones de políticas tomadas por la UE y sus Estados miembros como de decisiones corporativas para beneficiarse de dichas políticas. En un episodio que supuso una posición de principios poco habitual, la empresa alemana Mutanox, que fabrica alambre de cuchillas, declaró en 2015 que no vendería su producto al Gobierno húngaro: “El alambre de cuchillas está concebido para prevenir actos delictivos, como un robo. Las personas que huyen, ya sean niños y niñas o adultas, no son delincuentes”. Es hora de que otras personas de la vida política y líderes empresariales de Europa reconozcan esta realidad: que construir muros contra las personas más vulnerables del mundo viola los derechos humanos y representa un acto inmoral que la historia juzgará con dureza. Treinta años después de la caída del Muro de Berlín, es hora de que Europa vuelva a derrumbar muros.

AUTORÍA: Mark Akkerman

EDICIÓN DEL TEXTO EN INGLÉS: Nick Buxton, Niamh Ní Bhriain

TRADUCCIÓN AL ESPAÑOL: Beatriz Martínez

REVISIÓN DEL ESPAÑOL: Ainhoa Ruiz

DISEÑO: Evan Clayburg

Publicado por:

Transnational Institute – www.TNI.org

Stop Wapenhandel – www.stopwapenhandel.org

Centre Delàs – www.centredelas.org

Noviembre de 2019

El contenido de este informe se puede citar o reproducir con fines no comerciales y siempre que se mencione debidamente la fuente de información. El TNI agradecería recibir una copia o un enlace del texto en que se utilice o se cite este documento. Nótese que algunas de las imágenes de este informe pueden estar sujetas a otras condiciones de copyright.

<http://www.tni.org/copyright>