

Andalusia, el fons perdut de la UE



Actualment s'està construint un pont de cinc quilòmetres de llarg i de 500 milions d'euros a la badia de Cadis.

Cap altre territori d'Espanya no rep tants fons de la Unió Europea com Andalusia. Però tenen sentit els projectes que es financen? Els dubtes sobre l'eficàcia dels subsidis i el seu potencial per alimentar la corrupció augmenten.

Teófila Martínez Saiz, de 66 anys, pot ser envejada, i no només pels altres alcaldes. Ha governat Cadis, una de les ciutats més belles d'Espanya, durant els últims 19 anys. El seu despatx es troba en un palau amb columnes elegants, estàtues antigues, murals opulents i vistes al mar.

A més a més, és popular i té l'habilitat de mobilitzar diners externs per a projectes locals. Actualment s'està construint un pont de cinc quilòmetres de llarg i de 500 milions d'euros que s'estendrà des de la ciutat fins a la costa per la badia de Cadis. Serà l'estructura d'aquest tipus més alta d'Europa i tindrà una secció intermèdia que es podrà obrir perquè, en un futur, fins i

tot els vaixells més grans puguin navegar per la badia.

El pont no és l'únic projecte finançat públicament a Cadis. La Unió Europea també va ajudar la ciutat, de 123.000 habitants, a construir una nova planta de tractament d'aigües residuals, com assenyala Martínez, a més de proporcionar diners per a la formació continuada dels treballadors, projectes de reindustrialització, l'ampliació del port i d'altres.

A mitjan setembre, la UE va destinar uns 135 milions d'euros addicionals a una línia de tramvia entre la propera ciutat de Chiclana i Cadis. Brussel·les també paga un carril bici nou a la platja.

Tot i aquests diners caiguts del cel, l'economia de la ciutat i la d'Andalusia estan en un estat desastrós. Més d'un terç de la població adulta no té feina i la taxa d'atur juvenil a la província de Cadis és de més del 57 per cent, la més alta de tot Espanya. Si poden, els joves d'Andalusia prefereixen marxar a l'estranger a buscar feina. I els que no poden es queden a casa amb els pares.

Les dificultats econòmiques són un problema per a la regió, però també per a la Unió Europea i el Banc Europeu d'Inversions (BEI), que ha ofert, sense que hagin fet gaire efecte, 6,7 milers de milions d'euros en préstecs per al desenvolupament de la regió en els últims 10 anys. Els projectes sovint han anat acompanyats de malbaratament i un nivell no menyspreable de corrupció. Aquest estiu, la situació fins i tot va donar lloc a la dimissió de la vice-presidenta del BEI, Magdalena Álvarez Arza.

Temps de crisi. Andalusia rep més diners de la UE que gairebé qualsevol altra regió a Europa. La UE, juntament amb els diners proporcionats per Espanya, va concedir 14 mil milions d'euros a la comunitat entre 2007 i 2013. Uns 2,3 milers de milions, la major part provinent del Fons Social Europeu, es van concedir a programes de formació per als aturats andalusos. Però els funcionaris anticorrupció espanyols creuen que molts d'aquests cursos de formació professional en realitat mai no van existir.

Actualment s'inverteixen milions d'euros en el port de Cadis, amb la construcció d'un moll nou de 500 metres. Un dels representants del port explica que el moll proporcionarà més espai als vaixells contenidor de l'estranger perquè carreguin i descarreguin les seves mercaderies. La capacitat de la terminal de contenidors augmentarà en més del 50%, i passarà de les 160.000 a les 350.000 unitats per any.

L'expansió, però, arriba en un moment de crisi en els enviaments mundials. De fet, l'únic negoci que funciona bé és el dels vaixells de creuer, i Cadis, amb la seva bellesa barroca dels segles XVII i XVIII, ja és una parada habitual a les travessies mediterrànies de molts d'aquests creuers.



A Sevilla la UE i el BEI financen la construcció d'una nova resclosa, la més gran d'Europa.

Tot i això, la UE va aprovar 60 milions d'euros dels seus fons estructurals per a l'expansió de la terminal de contenidors a la vora del centre històric de la ciutat. Es preveuen 60 milions més del BEI en forma d'un préstec de desenvolupament. Els diners destinats per al projecte superen l'estimació de 118 milions d'euros de costos totals.

Fins i tot els gaditans són crítics amb el projecte. "Lluitem perquè el port industrial es traslladi de la ciutat", explica Teresa Vassalo Varela, cofundadora de la iniciativa ciutadana El Caso Cádiz. No té sentit, manté, ampliar el port de l'illa, amb el seu nucli històric, quan hi ha llocs més adequats a la costa que seria més barat desenvolupar.

El 2011, la petita iniciativa va presentar una objecció formal a les subvencions de la UE. L'Oficina Europea de Lluita contra el Fraud (OLAF) també hi ha intervingut. "Cadis és un d'aquells

llocs on l'ajuda estructural europea s'ha convertit en un model de negoci per beneficiar persones que mai no han tingut, tenen o tindran necessitat de cap ajuda" va escriure El Caso Cádiz a la Comissió Europea el 2013.

Cal un pont nou? Els activistes d'El Caso Cádiz veuen una connexió entre el pont gegant i la terminal de contenidors. L'autopista de sis carrils només té sentit, argumenten, si està destinada a proporcionar als camions del port accés a la part continental. La ciutat en si realment no necessita el pont; ja hi ha una via de tres carrils que s'estén per un extrem del tómbol i que és perfectament adequada. De fet, l'atapeït centre de la ciutat ja no pot tolerar més trànsit del que té.

Si el nou pont s'hagués inclòs en el preu de la modernització del port, sembla poc probable que la Comissió



Europea hauria aprovat les subvencions. Els costos haurien superat, de molt, els beneficis esperats d'un augment del trànsit de contenidors. En conseqüència, Brussel·les ha continuat insistint que els dos projectes no estan relacionats. La UE va escriure, en una carta a El Caso Cádiz, que el pont nou no és necessari "per a l'efectivitat operacional completa de la terminal de contenidors". El document assenyala que l'Estat espanyol està finançant el pont i que s'està construint per millorar la connexió de la ciutat amb el continent.

Però fins i tot els funcionaris de la UE semblen incòmodes amb aquesta línia d'argumentació. El finançament destinat a l'expansió del port encara no s'ha lliurat definitivament, a l'espera del resultat de l'objecció d'El Caso Cádiz. No obstant això, l'autoritat portuària estatal ha continuat la construc-

ció amb el suport dels préstecs i les bestretes de la Comissió Europea.

El Port de Cadis, però, no és l'única terminal de la regió que actualment es troba en fase d'expansió. El de Sevilla també s'està millorant. Com a part del projecte, la UE i el BEI financen la construcció d'una nova resclosa, la més gran d'Europa. Com que la capital andalusa és a 100 quilòmetres de la costa, el riu Guadalquivir, que connecta Sevilla amb l'Atlàntic, s'ha d'enfonsar set metres.

El finançament de Brussel·les pagarà el dragatge addicional del riu, gran part del qual flueix a través d'una reserva natural. El pressupost de la UE entre 2007 i 2013 també incloïa el finançament de millores al port de contenidors de Sevilla, però fins ara els ambientalistes, incloent-hi alguns dins de la Comissió Europea, han pogut evitar el repartiment d'aquests diners.

Mentrestant, durant molt de temps hi ha hagut sospites que darrere de les enormes quantitats de fons de la UE per a Andalusia hi podria haver més del que sembla. L'ex-vice-presidenta del BEI, Magdalena Álvarez, per exemple, ha estat acusada de formar part d'un sistema il·legal de dispersió dels fons d'ajuda. El 2001, Andalusia va establir un fons per ajudar els treballadors afectats pels acomiadaments, però es creu que part dels diners es van malversar. Álvarez nega totes les acusacions d'irregularitats i se li va imposar una fiança de 30 milions d'euros –posteriorment anul·lada– per evitar la presó preventiva.

Carreteres i ports de primera classe. Hi ha imatges que mostren Magdalena Álvarez el 2005, quan encara era ministra de Foment, signant el préstec del BEI per a la resclosa gegant de Sevilla. Una foto de 2007 la mostra mentre mira amb orgull un model del gegantí pont que travessa la badia de Cadis. "Serà més alt, més llarg i més ample", va comentar efusivament i amb alegria. També va ser present a la firma del conveni de préstec del BEI per a la terminal de contenidors de Cadis.

Actualment, el BEI té un problema. Quan El Caso Cádiz va començar a qüestionar el paper exercit per Magdalena Álvarez el 2011, el banc d'in-

Andalusia rep més diners de la Unió Europea que gairebé qualsevol altre territori d'Europa

versió no va fer cas a les seves preocupacions. "Arran d'una investigació realitzada pel departament de queixes independent del BEI, no es van trobar violacions de les normes del BEI", va escriure el banc en un comunicat proporcionat a *Der Spiegel*. La decisió final per proporcionar els préstecs no la va prendre la junta directiva, sinó el consell d'administració, format per representants de tots els Estats membres de la UE, continua explicant la declaració. Recents investigacions no han trobat irregularitats en altres projectes en què Álvarez estava involucrada.

Inge Grässle, però, té dubtes. Grässle és la presidenta de la Comissió de Control Pressupostari del Parlament Europeu. A principis de setembre va presentar una pregunta parlamentària a la Comissió: "Quin paper va tenir Magdalena Álvarez Arza en l'autorització i la negociació d'un acord de finançament amb l'autoritat portuària de la badia de Cadis? Què deia l'acord, i quins fons han concedit el BEI i la Comissió per a la construcció de la terminal portuària, la construcció del pont a Cadis, i els enllaços de connexió amb els polígons industrials dels voltants de Cadis?".

L'alcaldessa de Cadis, Teófilo Martínez, no es desanima. Encara que les obres del pont s'hagin suspès temporalment per haver sobrepassat el pressupost, la construcció de l'estructura i els altres projectes ha progressat prou perquè, segons ella, ja no hi hagi marxa enrere.

Però el futur de vegades la inquieta. "Tindrem carreteres, línies de ferrocarril i ports de primera classe", explica. "Què farem si al final ningú no els vol fer servir?"

Christoph Pauly
© *Der Spiegel*

Traducció de Paula Arnas Antolín