

Vicente Torres Castejón

Post COVID-19: acelerando hacia el pasado

Levante, 1 de Julio de 2020.

Las primeras medidas anunciadas por el Gobierno de España, así como por los Gobiernos autonómicos, para la “nueva normalidad” parecen demostrar que las oportunidades de aprendizaje por la pandemia no han sido aprovechadas. Como gritaban miles de paredes y pancartas, “*la normalidad era el problema*”. Estos meses, con nuestros grandes medios de comunicación compitiendo con una mezcla entre morbo y buenismo (lo grave de la enfermedad, lo bien que la gente llevaba el confinamiento, los aplausos de las 8, nuestros héroes...) se ha conseguido eludir el debate sobre las causas de las nuevas pandemias del siglo XXI, y la debilidad de nuestras sociedades para afrontarlas. Se plantean como soluciones las recetas del pasado, las que nos llevaron hasta aquí.

No era algo que no se supiera. Científicos, ecologistas, activistas, investigadores... ya advertían de los riesgos de la presión humana sobre espacios naturales y especies salvajes, que facilitaban el salto entre especies de virus endémicos, pero antes aislados. De la globalización y la enormidad de vuelos transcontinentales por negocios o turismo. De la desindustrialización y el abandono de la agricultura local, y por tanto la dependencia de producción ajena y lejana. Del desmantelamiento de los sistemas de servicios públicos (sanidad, educación, transporte), por las “reformas” económicas y las reducciones de plantillas... Y de que esta crisis no era sino un ¿primer? aviso de otra crisis más gorda, la que se suele denominar como “Cambio Climático”.

Durante el confinamiento (mayo) el Gobierno ha publicado el “Proyecto de Ley de Cambio Climático y Transición Energética”, replicada 15 días más tarde por otro similar de la Generalitat Valenciana. Ambas parten de la evidencia del cambio, y de los compromisos (internacionales, españoles, autonómicos...) para evitar lo peor, fundamentalmente reduciendo, hasta eliminarlas, las emisiones de gases de efecto invernadero, en su mayoría procedentes de los vehículos automóviles. ¿Hace falta recordar, además, la limpieza del aire de nuestras ciudades durante el confinamiento, sin circulación de coches?

¿Vuelta a la antigua normalidad?

Sin embargo, una de las primeras medidas anunciadas por el Gobierno ha sido el anuncio de un macro-plan “*renove*”, para subvencionar la compra de automóviles de todo tipo, incluyendo los de gama alta, también de gasolina y gasoil. Sí, en Francia y Alemania también se han anunciado ayudas para la industria del automóvil y la renovación de la flota, pero, atención, condicionadas a la transición tecnológica a vehículos fundamentalmente eléctricos, nunca de combustibles fósiles. Parece que aquí se presta atención a los grupos de presión tradicionales para retrasar la reducción general de la producción de automóviles, como consecuencia de los cambios de hábitos sociales y la consecuente bajada de la demanda. Mientras tanto, una gran compra de trenes de Cercanías, Regionales y mercancías (ya aprobada) se ha visto aplazada de nuevo.

A pesar de los proyectos de ley comentados, del compromiso con los “objetivos del Milenio”, de las obligaciones derivadas de los objetivos europeos (2030, 2050), resulta alarmante cuando el Presidente Sánchez y varios ministros hablan de conseguir un “*desarrollo sostenido*”, con el pegote añadido de sostenible: un contrasentido que muestra escasa claridad de ideas. Es decir, piensan seguir creciendo como hasta ahora, aunque los problemas derivados de dicho modelo de crecimiento hayan quedado tan en evidencia.

Pero mucho me temo que lo peor está por venir: las anunciadas ayudas europeas, al parecer gigantescas, pueden servir para desempolvar el catálogo de grandes obras viarias y de AVE que se habían quedado aparcadas desde la crisis del 2008, por falta de financiación y por la creciente oposición social. El supuesto papel dinamizador de la economía por la construcción de nuevas

infraestructuras viarias, es otro de los mitos más arraigados, aunque destacados profesores de Ingeniería de Caminos o los economistas del transporte los hayan desmontado repetidamente. Si en España tenemos más kilómetros de autopistas y líneas de AVE por habitante que cualquier país de Europa, pero en cambio estamos a la cola en empleo, en investigación o en servicios sociales, habría que empezar a preguntarse porqué. En Francia, en 2007, gobierno Sarkozy, los denominados acuerdos de la “Grenelle ambiental” entre Gobierno, sindicatos, empresarios y sociedad civil, fijaron como objetivos la recuperación del ferrocarril de uso general, para viajeros y mercancías, renunciando a la expansión de autovías y TGV.

Durante estas semanas de restricciones y confinamiento, la Autoridad Portuaria de València ha estado haciendo publicidad, presentándose como esencial para asegurar la cadena de suministros, tanto de material sanitario como de alimentos. Estas afirmaciones son falsas en el primer caso, y dudosas en el segundo, si no perversas: las grandes cadenas importan patatas y cebollas de Egipto, o de lugares tan lejanos como Nueva Zelanda, mientras las cosechas valencianas se quedan sin recoger. Si antes no veíamos como necesaria la ampliación del puerto, ahora lo es todavía menos, porque el comercio internacional ha caído en picado, y porque las cadenas de suministro mundial tendrán que revisarse y acortarse, para ser fiables, y en lugar de traer más barcos de China habrá que reindustrializar y buscar la complementariedad en la proximidad. (¿O no era eso de lo que trataba la “nueva normalidad”?).

Vicente Torres Castejón es doctor en Economía y miembro del Col·lectiu Terra Crítica.