

# Carta Semanal

del Comité Central del POSI

Nº 835 - Del 17 al 23 de Mayo de 2021

COMPRA, LEE, DIFUNDE  
**La Verdad nº 107**  
(enero de 2021)  
**Crisis mundial del sistema capitalista:  
Los Estados Unidos y el mundo**



## Economía “verde”

El Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia enviado por el Gobierno a la Comisión Europea para exponer su proyecto de gasto de los fondos europeos (el nuevo maná que según nos dicen va salvar a la economía) se apoya, una y otra vez, en dos elementos: “transición ecológica” y “transformación digital” de la economía. En ello no hace sino seguir, a su vez, las pautas de la Unión Europea, expresadas en los documentos Un nuevo modelo de industria para Europa, y Pacto Verde Europeo, remitidos por la Comisión al Parlamento Europeo el 10-3-2020 y el 11-12-2019.

“Transición ecológica” y “economía verde” son los nuevos talismanes, que para sus defensores significan el futuro que nos va sacar de la crisis. En nombre de ellos se justifican medidas como la subida de los combustibles o el peaje de las autovías, así como el cierre de las minas, las centrales térmicas de carbón o de gas, el cierre de las industrias, declaradas “contaminantes” o las subidas desahoradas de las tarifas eléctricas. O el despido de miles de trabajadores.

Cada vez más, el capital recurre a las alternativas “verdes” en política para engrasar esos planes.

### Dos nuevas medidas

A pesar de los intentos del Gobierno por ocultarlo, han salido a la luz dos medidas comprometidas en ese plan por el Gobierno con Bruselas, ambas con la excusa “verde”.

En primer lugar, la subida de los impuestos al gasóleo. El texto del gobierno subraya que actualmente “disfruta de una fiscalidad ventajosa con respecto a la gasolina”, a pesar de que no contamina menos. Por ello, se propone “internalizar” sus “costes ambientales” y revisar “las bonificaciones existentes en algunos carburantes”. Hablar de “bonificaciones” en un producto que ya sufre un impuesto de 30,7 céntimos por litro, más un 21% de IVA (es decir, que más de la mitad de su precio son impuestos) es intentar engañar al pueblo que los paga.

El plan precisa que esa “revisión de las bonificaciones”, que equipararía de forma “progresiva” la fiscalidad del diésel a la de la gasolina, se producirá “en el cuarto trimestre de 2022”. La posible subida del diésel ya se incluyó en el proyecto de presupuestos de 2021, aunque se retiró durante la tramitación, por exigencia del PNV. Lo pa-

garían los propietarios de los 13,5 millones de coches diésel (el 54% del total de automóviles). Un ataque a los miles de trabajadores que no pueden pagarse una vivienda en la ciudad en que trabajan, y que necesitan ir en coche a trabajar o a hacer compras y gestiones. No olvidemos que, en Francia, el movimiento de los chalecos amarillos surgió en respuesta a una subida del gasóleo.

La segunda medida es poner en marcha peajes en las autovías. En principio se habla de hacerlo a partir de 2024. En dos meses la Comisión Europea evaluará la medida y a partir de ahí, una vez se convierta en vinculante, hay un plazo de cuatro años para aplicarla, por lo que, llegado el caso, se podría dilatar hasta el verano de 2025. La patronal de las autopistas de peaje (SEOPAN) se ha apresurado a apoyar la medida y a ofrecer sus medios para aplicarla (naturalmente, con un “módico” margen de beneficio). El Gobierno ha hablado de un céntimo por kilómetro, pero SEOPAN propone 9 céntimos y alega que la tarifa media en la UE es de 12 céntimos para los ligeros y de 19 céntimos para los pesados.

Para implantar la medida, el Gobierno ha alegado razones “ecológicas”, a las que ha añadido la necesidad de aportar fondos para el mantenimiento de las autovías (que toda la vida ha corrido a cargo de los presupuestos del Estado). Como si no pagáramos ya un impuesto de matriculación, impuestos a los carburantes, y cada año otro impuesto más “de circulación”. Sindicatos y asociaciones de transportistas han protestado en cuanto se ha conocido la propuesta. El PP, con su demagogia habitual, también se ha opuesto, aunque el Gobierno se apresuró a recordar que Esperanza Aguirre la propuso en 2012 para sus autovías autonómicas. El ministro de Transportes, José Luis Ábalos, ha intentado argumentar que es sólo una propuesta. Tan sólo ha encontrado el apoyo de Íñigo Errejón, que ha pretendido desviar la atención señalando: “La transición ecológica será justa o no será. Las medidas para desincentivar el coche tienen que ir acompañadas de desarrollo del tren de media distancia y de medidas compensatorias para quienes más lo necesitan”.

En última instancia, pretextos ecológicos aparte, se trata de recaudar. Y para eso todo vale, menos reclamar a la banca los 60.000 millones que se gastaron en su rescate, co-

brarle impuestos a las multinacionales o que paguen los ricos.

### Las consecuencias de la descarbonización

El Gobierno se ha comprometido con Bruselas a descarbonizar totalmente la economía para 2050, para combatir el cambio climático. Un buen propósito, si no conociéramos las consecuencias prácticas de las medidas adoptadas, si se hacen aceptando las reglas impuestas por el capital financiero y sus instituciones, con la Unión Europea a la cabeza

En nombre de la descarbonización se ha cerrado la central térmica de carbón de Endesa en As Pontes (Lugo), que operaba desde hace 45 años. El cierre ha supuesto la pérdida entre 1.500 y 2.000 empleos y un impacto económico de entre 30 y 50 millones de euros, según los cálculos del catedrático de Economía Aplicada de la Universidad de A Coruña Fernando González Laxe.

En Galicia, han cerrado en poco tiempo Alcoa (por la subida de tarifas eléctricas), la térmica de As Pontes y la fábrica de palas eólicas de Siemens Gamesa (mucha retórica de economía verde y energía eólica, pero la multinacional alemana ha deslocalizado sus tres fábricas españolas a Portugal).

La descarbonización ha supuesto también el cierre generalizado de las minas de carbón, en cumplimiento de una decisión de la UE (la 2010/787/UE del Consejo Europeo).

A principios de los años 90 del siglo pasado, España contaba con 145 minas de carbón. A finales del 2017, ya sólo quedaban 12 explotaciones. El número de trabajadores pasó de 51.400 en 1985, a unos 30.000 en 1994 y a unos 2.000 en octubre del 2018.

En Asturias, el resultado de esta política ha sido desastroso. En 1955, Asturias era una región “rica”, con cifras de PIB de 109, de ocupación de 105 y de productividad de 105 (considerando la media del Estado como 100). En el año 2000 las cifras de renta y población ocupada tocaban fondo, con valores de 83 y 86 respecto al 100 promedio del Estado. Sus cuencas mineras han perdido más de 41000 habitantes desde 2000, el 70% de todas las de Asturias, que es la comunidad autónoma más envejecida del Estado (47,5 años de media, cinco más que el conjunto; la tasa de natalidad es de apenas 1,03)

En Castilla y León, el cierre de las minas

ha supuesto la pérdida de más de 8.000 empleos bien pagados. Como en Asturias, prometieron planes de empleo alternativos, para una “transición justa”. Pero apenas han llegado unas docenas de puestos de trabajo mal pagados.

En Teruel, ejemplo de la “España vaciada”, el cierre de las minas de lignito de Andorra y de la central térmica que quemaba ese carbón, ha supuesto la pérdida del 40% del PIB de la provincia, como señalaba en febrero de 2018 el director general de Energía y Minas del ejecutivo aragonés, Alfonso Gómez Gámez, en la presentación de la “Plataforma de Regiones de Carbón en Transición”. Como alternativa al cierre de la central térmica, se estudia la construcción de una fotovoltaica que creará 25 puestos de trabajo estables, frente a los 300, entre directos e indirectos, que tenía la térmica.

Esta política destruye masivamente puestos de trabajo y comarcas, pero no suprime el carbón sino que lo deslocaliza a países con mano de obra más barata.

Al mismo tiempo, se importa electricidad de Marruecos, producida en gran medida en una macrocentral de carbón en Safi, propiedad de una multinacional francesa.

Mientras en nombre del calentamiento global se cierran minas, centrales e industrias en Europa, las emisiones de CO2 en la India crecieron una media del 5,4% al año en la última década. China emite el 27,8% del CO2 mundial, mientras que las emisiones de la Unión Europea apenas superan el 10%. La excusa “verde” sirve para deslocalizar la producción de mercancías y de energía a países donde las multinacionales pue-

den producir más barato sobre la base de la sobreexplotación de sus clases trabajadoras.

En 1992 Lawrence Summers, entonces economista jefe del Banco Mundial, declaró: “¿no debería el Banco alentar una mayor migración de las industrias sucias a los países menos desarrollados? (...) la lógica económica detrás de tirar una carga de desechos tóxicos en el país con salarios más bajos es impecable”.

En el caso del automóvil, los expertos señalan que la fabricación de coches eléctricos requiere mucha menos mano de obra que los de motor de combustión. Y hay que señalar que a fecha de hoy, no está claro que el uso de automóviles híbridos o eléctricos suponga necesariamente una mejora en cuanto a emisiones de gases de efecto invernadero o eficiencia energética. Pero la mayoría de fuerzas políticas de izquierda aceptan el desmantelamiento de la industria de automoción.

### El Pacto Europeo Verde

La Unión Europea y sus gobiernos pretenden ganar el apoyo de la juventud y de los trabajadores para su política antiobrera que desertiza países enteros. Hablan de un pacto europeo verde. ¿De qué pacto se trata? De que los jóvenes que se han manifestado masivamente por “salvar el planeta” apoyen la “transición ecológica” de Iberdrola o Endesa. De que muchos trabajadores conscientes, sindicalistas, que comparten esta aspiración con los jóvenes, acepten la destrucción masiva de puestos de trabajo. Como hemos señalado, esto es un engaño. Las aspiraciones de la juventud y de la ma-

yoría, nada tienen que ver con la “reconversión verde” de las multinacionales.

Y esto da la medida del barniz “ecológico” de todas las fuerzas políticas de la izquierda de este régimen monárquico, desde el PSOE hasta la pretensión de Íñigo Errejón de levantar un partido verde de ámbito estatal. Es un verde falso, un disfraz verde del apoyo que los gobiernos españoles dan a las multinacionales.

Sucede lo mismo, como veremos en otra Carta, con la “transformación digital, que significa hoy miles de despidos y promesas para mañana.

No se trata de ninguna necesidad “objetiva”. Economía verde y transformación digital son términos que encubren un vasto plan del capital financiero para dar una estocada mortal al empleo con derechos y a los propios derechos, para aumentar los beneficios de los explotadores. Al argumento de los despidos para salvar la economía y las empresas se une ahora el de despedir para salvar el planeta. Todo vale para proteger los intereses de una minoría, de los 2.153 millonarios del mundo, que atesoran más riqueza que 4.600 millones de personas (un 60% de la población mundial).

No aceptamos que los despidos y el empobrecimiento de la clase trabajadora sean una necesidad. Sólo obedecen a las exigencias del capital, cada vez más incompatibles con las legítimas aspiraciones de la mayoría. La única salida es la planificación democrática de la economía que, en manos de la clase trabajadora, garantice un futuro para la clase trabajadora y para el planeta.

*Nuestros compromisos...*

*desde 1948*



“Por el derecho al retorno, por una Palestina única, laica, democrática, en todo el territorio histórico, con todos sus componentes”

# www.posicuarta.org



## Campaña de extensión y suscripciones a esta Carta Semanal

Si no la recibes, te invitamos a que la recibas cada semana. Si la recibes, te proponemos que suscribas a otros compañeras y compañeros a los que pueda interesar.

La elaboración y envío de esta Carta conlleva algunos gastos. El POSI, que la edita, no tiene ni quiere subvenciones, toda su actividad y sus publicaciones son financiadas exclusivamente por trabajadoras y trabajadores, que quieren apoyar, en este caso, la publicación de la Carta Semanal. Pedimos un apoyo de **5 EUROS** al año o lo estimes oportuno.

Nuestra cuenta corriente en La Caixa es: 2100 2812 51 0200071314. Indicando: Apoyo Carta Semanal

- Para recibir la Carta envía un correo electrónico a: [info@posicuarta.org](mailto:info@posicuarta.org)
- Puedes contactar desde: <http://posicuarta.org/cartasblog/contacto>



Partido Obrero Socialista Internacionalista  
Sección en España de la IV Internacional

Calle Desengaño, 12 (1º 3A). 28004 - Madrid  
Teléfono: 91 522 23 56  
<http://www.posicuarta.org>  
Búscanos en Twitter: @posicuarta