

El debate electoral sobre el cambio climático

El cambio climático es una realidad y uno de los problemas más necesitados de abordaje inmediato. Los informes científicos son contundentes. A pesar de los Acuerdos de París, se acumulan dificultades de todo tipo, entre las que la falta de determinación de las formaciones políticas no es menor. El presente artículo analiza el reciente debate electoral de nuestro país para constatar el olvido clamoroso de la lucha contra el cambio climático entre las preocupaciones expresadas por los líderes políticos. En los actos más seguidos por la población no hubo ninguna mención a este problema. El análisis de los programas electorales permite una mejor comprensión del asunto y pone de manifiesto las diversas posturas de las formaciones en liza. Finalmente, se ofrece una reflexión sobre aquellos elementos que pueden facilitar la amplia socialización de la comprensión de este problema y la implicación de la mayor parte de las personas en su solución.

Las elecciones generales de junio de 2016 celebradas en España podían haber sido una buena oportunidad para el debate social sobre la realidad del cambio climático y, también y seguramente más importante, sobre cuál puede ser la contribución de nuestro país y de todas sus personas a la lucha contra el mismo. Este artículo quiere servir para reflexionar sobre este tema. Partiremos de un somero análisis de los programas electorales en contienda, aunque es de sobra conocida la escasa importancia que dan partidos y electores al detalle programático, en un terreno donde priman más las afinidades previas y la llamada a las emociones. El marco de trabajo se limita a las cuatro formaciones con mayor presencia electoral y se tendrán también en cuenta los acuerdos concretos (previos a las últimas elecciones) ya que parece razonable pensar que expresan mejor que los amplios programas las líneas más decisivas que perfilan las prioridades de la acción política.

La entidad de los programas y la gran cantidad de elementos que influyen en la lucha contra el cambio climático obliga a establecer criterios de trabajo.

Javier Gutiérrez es patrono de FUHEM y miembro de Ecologistas en Acción

El principal será el de destacar todas aquellas propuestas que pretendan establecer límites al uso de recursos de todo tipo y a la generación de emisiones, aunque también se harán referencias a asuntos conexos y a su relación con prácticas de gobierno anteriores en el caso de formaciones políticas que hayan gobernado el país en los últimos tiempos.

La segunda parte del artículo se dedicará a estudiar la ausencia del cambio climático como objeto de controversia en los debates electorales. Para ello seleccionaremos el “gran debate” televisado de los cuatro líderes y otro que organizó el periódico *El País* entre los responsables económicos de la cuatro formaciones. Finalizaremos con algunas propuestas que, desde mi punto de vista, permiten colocar el cambio climático entre las preocupaciones de las personas, también en épocas electorales.

El programa del Partido Popular: continuidad y generalidades

El programa del Partido Popular¹ tiene pocas referencias al cambio climático. Defiende las reformas que ya han realizado en la legislatura anterior en esa materia y apenas ofrece nuevas orientaciones generales. Relaciona su política con la de la Unión Europea y augura el cumplimiento de los tratados internacionales sin hacer especiales referencias a los mismos. Pone por delante intereses corporativos como la ayuda a las empresas en la obtención de recursos del Fondo para la Internacionalización de la Empresa con el doble objetivo de favorecer la lucha contra el cambio climático y lograr «el arrastre de las actividades económicas en nuestro país».²

Sus referencias críticas a épocas pasadas (gobierno del PSOE) son más completas y precisas: «En el ámbito de la reducción de emisiones, la política de cambio climático se limitó a gastar 770 millones de euros en la compra de derechos de emisión»³ y por esa razón no cumplíamos con el Protocolo de Kyoto.

Las medidas más concretas aparecen diseminadas en los capítulos correspondientes a los diversos sectores. En el caso de la energía defiende sus actuaciones previas y ofrece un catálogo de medidas genéricas con olvido de todos los “puntos calientes” de su gestión energética. Se habla mucho de competitividad, eficiencia, interconectividad, reducción de impuestos, capacidad de los usuarios para gestionar sus propios recursos, de facilitar la penetración de las energías renovables en el mix energético, de lograr la sostenibilidad

¹ Partido Popular, *Seguir Avanzando 2016-2020*, Programa electoral para las elecciones generales de 2015 [disponible en: www.pp.es/sites/default/files/documentos/programa2015.pdf].

² *Ibidem*, p. 30.

³ *Ibidem*, p. 62.

financiera del sector, y tantas otras cosas que remiten, en términos muy vagos, a “más de lo mismo” sin fijar nuevos objetivos que vayan más allá de las proclamas generales. Eso sí, asignando un papel importante a la energía nuclear.

Su objetivo más preciso es el de invertir 1.800 millones de euros durante la legislatura, a través de un Fondo Nacional de Eficiencia Energética para actuar en rehabilitación de edificios y mejorar la eficiencia en el transporte y servicios públicos. También hablan de utilizar el Fondo Europeo de Inversiones Estratégicas para el desarrollo de las interconexiones energéticas.

No solo hay un problema de falta de concreción y alusiones frecuentes a la continuidad del periodo 2011-2015. Si se revisan otras propuestas sectoriales se entiende mejor que la idea de contención en el uso de los recursos (clave para frenar el deterioro climático) no forma parte de la cultura del Partido Popular. Donde mejor se expresa esta contradicción es en el sector de las infraestructuras: «Hoy el panorama de las infraestructuras, el transporte y la vivienda ha cambiado de forma notable. Los logros conseguidos se extienden a todos los ámbitos».⁴

Ya sabemos que únicamente la falta de recursos económicos ha operado como freno de la gran cantidad de inversiones previstas y, para superar ese inconveniente, sus propuestas de futuro se orientan, con escaso detalle, hacia la finalización de todas las infraestructuras pendientes de un modelo de movilidad expresado, desde hace ya muchos años, en el derroche, para gloria y beneficio de las grandes empresas de infraestructuras que mantienen relaciones estrechas con los sucesivos gobiernos del país y de las comunidades autónomas: «Seguiremos extendiendo la red de alta velocidad ferroviaria conforme a la planificación recogida en el PITVI (Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda)».⁵

El único elemento de inflexión es que parecen más sensibles a la evaluación de la rentabilidad social y económica (asunto pendiente en el debate político de nuestro país donde las inversiones en infraestructuras se hacen sin considerar ni siquiera dichos aspectos) aunque dejan de lado la evaluación seria de los asuntos ambientales, limitados, hasta la fecha, a la realización de estudios rutinarios de impacto.

En las pocas medidas detalladas que contiene el epígrafe del transporte y movilidad⁶ se apuesta alto: alta velocidad para todos, apoyo a los trenes de cercanías, plataformas exclusivas para el transporte público, variantes de carreteras, etc. Lo de siempre. Movilidad ilimi-

⁴ *Ibidem*, p. 63.

⁵ *Ibidem*, p. 67.

⁶ *Ibidem*, p. 69.

tada en vehículo privado, alta velocidad ferroviaria y las mercancías por la carretera. Algo similar ocurre en materia de vivienda donde no se consideran prioritarias la utilización plena del parque existente, la apuesta decidida por vivienda pública para el alquiler y el fomento de la rehabilitación.

Eso sí, las proclamas que no falten: «Avanzaremos en el objetivo de lograr una economía baja en carbono y estableceremos un marco reforzado para luchar contra el cambio climático»⁷ con la correspondiente *Hoja de Ruta horizonte 2030* y con una participación activa en las negociaciones internacionales. El mantra del lenguaje ya está socializado. Solo falta que las prácticas efectivas sigan el mismo camino.

El programa del PSOE y sus contradicciones

El programa del Partido Socialista⁸ es prolijo en alusiones a la lucha contra el cambio climático aunque hay que señalar, como curiosidad, la encomienda al Banco de España de elaboración de un informe sobre la exposición de la economía y el sector financiero a riesgos climáticos y de carbono. Para lograr un «mejor crecimiento y un mejor clima» plantean la necesidad de reformular el modelo de crecimiento español. No puede olvidarse que esa reformulación fue uno de los motivos principales de la campaña electoral cuando Rodríguez Zapatero ganó las elecciones. Tampoco podemos dejar de lado la vorágine de infraestructuras insostenibles⁹ y de burbuja inmobiliaria que sus acciones provocaron en el país. Creo que esas actuaciones fueron mucho peor que las medidas que puso finalmente en marcha cuando se cayó el tinglado. Aunque, para ser justos, el programa electoral tiene una llamada explícita a la menor utilización de recursos.

Los objetivos del programa son más completos y precisos que los del Partido Popular y establecen un conjunto de elementos que van en la buena línea de la lucha contra el cambio climático: fomento de las energías renovables; fecha de finalización de la actividad de las centrales nucleares; desarrollo de elementos de fiscalidad ambiental; rehabilitación energética de edificios; información obligatoria sobre la intensidad de carbono de los presupuestos públicos y de la actividad financiera; transición energética y economía libre de emisiones; protagonismo de la ciudadanía en la gestión de la energía; reducción de la intensidad energética; planes de rehabilitación de viviendas; reformulación de las formas de movilidad en

⁷ *Ibidem*, p. 62.

⁸ Partido Socialista Obrero Español, *Programa Electoral. Elecciones generales 2016*, Elecciones Generales 26 de Junio de 2016 [disponible en: <http://www.psoe.es/programa-electoral/>].

⁹ Sirva como ejemplo lo ocurrido con la ampliación del aeropuerto de León, ciudad de referencia de Rodríguez Zapatero. En la inauguración de una más de las locuras de la época se jactó de que el nuevo aeropuerto tenía capacidad para un millón anual de viajeros. En el año 2014 las cifras reales fueron 23.100.

las ciudades, con restricciones en el uso del vehículo privado; y otras más. En este sentido llama la atención el apoyo decidido a las energías renovables y la propuesta de reforma del sector eléctrico, la eliminación del “impuesto al sol”, la defensa de la economía circular, la concepción de la biodiversidad como algo global, y el fomento de los empleos verdes. También mejoran sustancialmente sus propuestas relativas al agua, en línea con las últimas reformulaciones de Cristina Narbona.

Para lograr los cambios en el modelo energético el programa ofrece un plan estratégico con dos horizontes, 2030 y 2050, que permita transformaciones sustanciales. Junto a otros factores más convencionales su propuesta pretende reducir nuestra dependencia de los combustibles fósiles y luchar eficazmente contra el cambio climático, todo ello mediante un Pacto de Estado de la Energía. Su meta se establece con nitidez para 2050: «reducir las emisiones actuales de CO₂ per cápita de 7,3 toneladas anuales a 1,7».¹⁰ Sobre los objetivos para 2030 hay menos precisión y se limitan a decir que «serán coherentes con la cifra anterior, con una participación del 70% en esa fecha de las energías renovables en el total de la generación eléctrica».¹¹

Pero también aparecen ciertas contradicciones cuando el programa toca elementos sensibles. Tal es el caso de la minería del carbón que ya ha enterrado una gran cantidad de recursos económicos sin lograr alternativas para las comarcas mineras y que incluye apuestas de dudosa viabilidad como la captura de CO₂ y la gasificación inyectada.

Mucho más significativa es la amplia presencia programática dedicada al sector de la automoción y al de las infraestructuras. En este segundo caso el autoelogio es significativo y equivocado: «La dotación de grandes infraestructuras de transporte en España presenta hoy niveles propios de países desarrollados».¹² Eso sí, en consonancia con “la caída del caballo” de José Blanco cuando estalló la crisis financiera y su faraónico programa de infraestructuras se vino abajo, ahora quieren ser más cuidadosos con esas inversiones, que no deberán considerarse como un fin en sí mismas y que deberán tener en cuenta criterios de sostenibilidad.

Sin embargo, ponen el acento en completar lo ya iniciado con pequeños matices aunque es bestial y está claramente necesitado de reconsideración. No podemos olvidar que estamos en la peor de las situaciones: muchos corredores ferroviarios de alta velocidad con las obras avanzadas o prometidas y sin posibilidades de finalizar en periodos de tiempo razonables.¹³

¹⁰ *Ibidem*, pp. 187 y 188.

¹¹ *Ibidem*, p. 188.

¹² *Ibidem*, p. 210.

¹³ Esta situación es consecuencia directa de la presión de las grandes constructoras, de los políticos y medios locales de comunicación y de la incapacidad colectiva para debatir, racionalmente y con todos los elementos encima de la mesa, sobre

Sobre las infraestructuras aéreas no se señala nada acerca de la desmesurada e ineficiente red de aeropuertos de nuestro país. Esta ausencia también se produce en el resto de programas analizados. Las dificultades financieras públicas y la presión de las grandes constructoras llevan a los socialistas a promover la participación del sector privado en financiación y explotación a pesar de las experiencias negativas que ya hemos tenido.

Algo similar ocurre con el decidido apoyo que ofrece el programa al sector de la automoción. Tras un canto al papel fundamental de la industria del automóvil en nuestro país, las propuestas concretas empiezan con una expresión inequívoca: impulsar planes de ayudas a la compra que han sido muy exitosos pero que ahora deben tener en cuenta la eficiencia de los motores. El elemento más eficaz en este apartado puede ser la reforma de la fiscalidad del automóvil considerando las emisiones realizadas como elemento principal de las nuevas propuestas fiscales, aunque después de los informes sobre la realidad de las emisiones de los vehículos diésel y del comportamiento del “sistema político” (y nunca mejor dicho) hay que relativizar estas apuestas que no se corresponden con prácticas habituales si bien el programa también señala la reforma de los sistemas de medición.

Las propuestas de Podemos: precisión, parquedad y cierta presencia de límites

Entre fogones, dormitorios y baños se presentan proposiciones electorales de cierto alcance aunque excesivamente concisas.¹⁴ No hay muchas alusiones al cambio climático pero el resumen final contiene propuestas concisas y bien estructuradas que plantean algunas ideas interesantes sobre la necesidad de establecer límites en el uso de recursos: «Promoveremos un modelo de desarrollo que tenga en cuenta los límites de nuestro planeta y nos aseguraremos de que siempre se apliquen los criterios de sostenibilidad en las diferentes políticas de desarrollo económico y social de nuestro país».¹⁵

Se pretende, con un Plan Nacional de Transición Energética, desarrollar la eficiencia energética y las energías verdes con el objetivo de una reducción sustancial de las emisio-

los planes de infraestructuras y sobre las necesidades y posibilidades de cada una de ellas. Sirva como ejemplo lo ocurrido en la última campaña electoral con la línea férrea Palencia-Santander, también conocida como “el AVE de la anchoa” por el desparpajo populista del presidente cántabro Revilla. Tras un estudio bien documentado de la Escuela de Ingeniería de Caminos de la Universidad de Cantabria se abrió paso una propuesta más modesta que la asociada a la alta velocidad. Esa alternativa reducía sustancialmente el presupuesto previsto con un incremento del tiempo de duración del viaje de 20 minutos. El PP era receptivo a la propuesta (por razones financieras principalmente) pero llegó Pedro Sánchez a un acto de pre-campaña en Santander y prometió un AVE de verdad y no el sucedáneo (le llamó “Avin”) que querían hacer los populares.

¹⁴ Las referencias que vamos a utilizar se corresponden con la parte final de Podemos, *Queremos, sabemos, podemos. Un Programa para cambiar nuestro país*, Elecciones Generales 20 de diciembre de 2015 [disponible en: <https://lasonrisadeunpais.es/wp-content/uploads/2016/06/Podemos-Programa-Electoral-Elecciones-Generales-26J.pdf>].

¹⁵ *Ibidem*, p. 129.

nes de CO₂ y la creación de 400.000 empleos verdes. El Plan de Ahorro Energético se orienta a la rehabilitación de 200.000 viviendas al año para lograr un ahorro del 80% en la demanda energética de las viviendas rehabilitadas. El fomento de las energías renovables apenas presenta diferencias con otros programas aunque se quiere dar protagonismo a ayuntamientos, pequeñas empresas y consumidores. Sin embargo, salen del marco de las propuestas actuales de la Unión Europea, tan necesitadas de cambios sustanciales, para lograr mayor efectividad en la lucha contra el cambio climático.

Donde se aprecian mayores diferencias con el resto de programas es en materia de infraestructuras: redes de transporte colectivo, transporte ferroviario y recuperación pública de las centrales hidroeléctricas cuando caduquen las concesiones. El elemento diferencial es la apuesta por la paralización de todas las inversiones en grandes infraestructuras que no hayan sido adjudicadas. Medida que se extiende a las grandes infraestructuras hidráulicas (presas y trasvases).

La lucha contra el cambio climático tiene poca presencia social

En los aspectos económicos destaca la apuesta por la economía productiva en detrimento del gobierno financiero, y una reorientación fiscal hacia una fiscalidad verde «que desincentive el uso de fuentes de energía contaminantes e incentive el uso de las renovables y la eficiencia energética» y que permita «la convergencia de la presión fiscal medioambiental española (1,6% del PIB) hacia la media de la Unión Europea (2,4% del PIB)».¹⁶

También presentan una nueva Ley de Cambio Climático, con nueva gestión para las emisiones de CO₂ y precio fijo para la tonelada de carbono emitido para lograr que, en 2050, el 100% del consumo energético provenga de las energías renovables, y una amplia serie de objetivos directamente relacionados con la lucha contra el cambio climático.

Las medidas acordadas con Izquierda Unida

El acuerdo entre Podemos e Izquierda Unida que dio lugar a Unidos Podemos, donde también participan otras fuerzas políticas, tiene una extensión muy limitada (18 páginas) y, por tanto, es muy difícil una valoración detallada del mismo.¹⁷ El primer apartado «Democracia

¹⁶ *Ibidem*, p. 133.

¹⁷ Podemos, *Cambiar España: 50 pasos para gobernar juntos*, Elecciones 26J [disponible en: https://podemos.info/wp-content/uploads/2016/05/acuerdo26J_final.pdf].

Económica» recoge, en su primer punto, un Plan Nacional de Transición Energética que tiene, entre otros objetivos, un sistema energético totalmente descarbonizado para 2050. El Plan se orienta a mejorar la eficiencia energética del modelo productivo y de consumo, y a «reducir el consumo global de energía, el coste de la energía para empresas y hogares, las emisiones de CO₂ y la factura de las importaciones de combustibles fósiles». ¹⁸ Los instrumentos son similares a los recogidos en el programa de Podemos y, simplemente, resume, sucintamente, sus propuestas. También apuesta por un nuevo modelo productivo hacia un desarrollo sostenible con el correspondiente plan de empleo verde y reorientación de las infraestructuras públicas.

En el apartado IV «Democracia Ambiental» se fijan los grandes objetivos de lucha contra el cambio climático: «objetivos ambiciosos para 2030 con una reducción de emisiones de gases de efecto invernadero del 55% como mínimo, una generación con energías renovables al menos del 45% y de reducción en el consumo de energía del 40% respecto a 1990». ¹⁹ Luego viene el resumen del conjunto de instrumentos relacionados con la lucha contra el cambio climático que ya han quedado reseñados en el programa de Podemos en el que se detalla que el Plan de Transición Energética debería garantizar que en 2050 el 100% del consumo energético proceda de fuentes renovables.

El Programa de Ciudadanos: Unión Europea y confianza en la tecnología

Las referencias al cambio climático aparecen en el programa de Ciudadanos ²⁰ siempre referidas a los acuerdos internacionales y al marco de la Unión Europea al que se ciñen. Las propuestas legislativas (Ley de Cambio Climático, Plan Estratégico de Transición Energética, Plan de Aplicación de La Estrategia de Economía Circular, Programa «Cero Residuos a Vertedero», Plan Nacional de Calidad del Aire) son similares a las de otras formaciones y sus objetivos se acomodan a las resoluciones de la Unión Europea. Todo ello con apelaciones frecuentes a las mejoras tecnológicas (Plan Nacional de Ciudades Inteligentes) y sin plantear, en ningún caso, limitaciones en el uso de recursos.

En el ámbito energético presentan alguna reflexión particular relacionada con su tradicional defensa de la competencia entre operadores y defendiendo la separación total de actividades (producción, distribución y comercialización de energía eléctrica) entre empre-

¹⁸ *Ibidem*, p. 1.

¹⁹ *Ibidem*, p. 14.

²⁰ Ciudadanos, *350 soluciones para cambiar España a mejor*, Programa de Gobierno de Ciudadanos [disponible en: <https://www.ciudadanos-cs.org/programa-electoral>].

sas. Son partidarios del sistema de subastas eléctricas que aspiran a mejorar y a adaptar a la realidad del mercado eléctrico español. El resto de medidas son muy genéricas y están poco desarrolladas.

La desertización y el incremento de las temperaturas medias asoman ya la cabeza por nuestras tierras

Había cierta expectación con el apartado de las infraestructuras ya que se habían atrevido a cuestionar el programa de la alta velocidad ferroviaria y la proliferación de aeropuertos en nuestro país. La crítica se recoge de forma genérica en el programa: «Propondremos un Gran Pacto por las infraestructuras. La falta de estrategia y los intereses partidistas han hecho que tengamos carencias en infraestructuras básicas mientras tenemos aeropuertos sin aviones y trenes sin pasajeros».²¹ Pero luego todo se limita a la puesta en marcha de una Oficina Nacional de Evaluación «a través de la cual se establecerán las inversiones prioritarias de los nuevos Planes, centradas en el interés de los ciudadanos y el respeto al medioambiente».²² Cuando se trata de concretar aparecen apelaciones muy genéricas del tipo «impulsaremos el corredor Mediterráneo y el corredor Atlántico» o «coordinaremos los diferentes modos de transportes para viajeros y mercancías mejorando y modernizando tanto las redes ferroviarias y sus conexiones con los puertos, así como el transporte por carretera».²³

El Acuerdo entre PSOE y Ciudadanos previo a las elecciones

Este acuerdo se firmó antes de la convocatoria de las últimas elecciones y sirvió para la presentación de Pedro Sánchez como candidato a la presidencia del gobierno. No tuvo los votos suficientes y ambos partidos se sintieron desvinculados del mismo en la campaña electoral que estamos analizando. Sin embargo parece un buen indicativo de las prioridades conjuntas de ambos cara a un posible gobierno.

Contiene escasas alusiones (si se compara con el programa del PSOE) al problema del cambio climático y opta por la línea de propuestas legislativas y Planes que es común a ambos partidos. Se toman como referencias casi absolutas las previsiones de la Unión Europea y, más allá de las generalidades, los socialistas han conseguido colocar una parte

²¹ *Ibidem*, p. 33.

²² *Ibidem*.

²³ *Ibidem*.

pequeña de sus propuestas: un “cierre progresivo de las centrales nucleares”, pero después de cumplir los 40 años de vida útil; un impulso del ferrocarril de mercancías; y una apuesta por un Plan Estatal de Rehabilitación Sostenible de Viviendas y Edificios y Regeneración Urbana. Poca cosecha ambiental para un acuerdo que aspiraba a cambios sustanciales en el país y que, efectivamente, tenía algunas reformas institucionales interesantes aunque poco aliento social.

Los debates con mayor audiencia

Es cierto que la lucha contra el cambio climático tiene poca presencia social. Mucha gente lo percibe como un problema alejado de su día a día y piensa que tiene poco que decir y hacer en el mismo. Y ello a pesar de que la evidencia científica sobre los riesgos es cada vez más abrumadora y a pesar de que los científicos advierten sobre la insuficiencia de los Acuerdos de París para enderezar razonablemente el deterioro climático que ya se está produciendo en muchas zonas de la tierra. La información que manejan diversos organismos internacionales (algunos tan poco sospechosos de ecologismo como la OCDE) sobre España no es menos alarmante: la desertización y el incremento de las temperaturas medias asoman ya la cabeza por nuestras tierras.

Para medir el estado de opinión de los españoles pueden servir los indicadores sobre *Percepción de los principales problemas de España* que elabora periódicamente el Centro de Investigaciones Sociológicas (CIS). El último, de octubre de 2016, coloca “los problemas medioambientales” entre las preocupaciones de un 0,2% de la población. La serie histórica se mueve en valores parecidos y solo existen dos puntas de 0,6 y 1,5. Por si sirve de consuelo, podemos señalar que las infraestructuras, señaladas por constructoras y medios de comunicación como un problema importante del país, tampoco se perciben en la encuesta como un problema importante: en octubre de 2016 solo preocupan a un 01% de la población.

Con ese contexto, políticos y asesores obvian el asunto del cambio climático en sus comparecencias mediáticas más importantes. Deben pensar que da mejores resultados obviar la realidad y mantener la tranquilidad consumidora de aquellas personas que tienen medios económicos. Por esa razón, Asunción Ruiz, directora ejecutiva de la Sociedad Española de Ornitología (SEO/BirdLife) firmó un artículo en representación de Amigos de la Tierra, Ecologistas en Acción, Greenpeace, SEO/BirdLife y WWF en el periódico *El País*, poco antes del cierre de la campaña electoral, donde señalaba al medio ambiente como «el gran perdedor de la campaña».²⁴ Su juicio era contundente y afectaba a todas las formacio-

²⁴ A. Ruiz, «Una campaña sin ambiente», *El País*, 22 de junio de 2016 [disponible en: http://elpais.com/elpais/2016/06/22/ciencia/1466581730_392214.html].

nes en liza: «En esto no hay nueva política. En el mejor de los casos, los partidos relegan los asuntos ambientales a un acto público sin cabezas de cartel y programado en horario que no molesta».²⁵

Este juicio certero puede corroborarse con el análisis de dos debates: el que tuvo mayor seguimiento y convocó a los líderes de las cuatro grandes formaciones en liza, y el que preparó *El País* entre los responsables económicos de las mismas formaciones. Es cierto que los formatos de los debates (organizados por bloques) apenas fomentan la aparición de asuntos como el cambio climático. No es menos cierto que cuando los líderes quieren colar un mensaje lo cuelan de una u otra forma y que pierden mucho tiempo en autoafirmaciones y ataques que no sirven para casi nada.

Los informes científicos son contundentes y las consecuencias ya son evidentes

El primero de los debates tenía cuatro bloques temáticos: economía y empleo, políticas sociales, regeneración democrática y reformas institucionales. La expresión “cambio climático” como elemento catalizador de los problemas ambientales no se pronunció en ningún momento. Solo hubo pequeñas menciones en asuntos conexos. Hubo una crítica de Pedro Sánchez a Rajoy por poner «el impuesto al sol al mismo tiempo que se abre paso al *fracking* y se permite el funcionamiento de Garoña». Ni siquiera se exploró la vía de los impuestos verdes en un contexto de búsqueda de nuevos ingresos para hacer frente a las carencias de nuestro sector público. Tampoco se aprovechó el momento en que se trató la política exterior para hablar sobre los insuficientes Acuerdos de París.

El debate sobre las infraestructuras también estuvo ausente a pesar de que, en los últimos tiempos, se han producido muchas informaciones que ponían en tela de juicio la idoneidad de muchas y la corrupción asociada. ¿No era pertinente significar, a través de esta vía, las conexiones entre poder político y grandes empresas constructoras? Si estas carencias del debate son un baldón para todos los participantes creo que son peor para el representante de Podemos que nunca ha gobernado y que tenía una gran ocasión para desmarcarse con problemas reales e importantes y para poner en tela de juicio el “núcleo duro del sistema”.

En el debate organizado por *El País*, y que también fue televisado, había un formato menos rígido aunque también tenía los ineludibles cuatro bloques: empleo, impuestos, polí-

²⁵ *Ibidem*.

ticas sociales y Europa. Los participantes fueron Luis de Guindos (PP), Jordi Sevilla (PSOE), Nacho Álvarez (Unidos Podemos) y Luis Garicano (Ciudadanos). En hora y media tampoco hubo mención al cambio climático ni a ningún otro asunto que pueda considerarse anexo. Solo hubo una intervención de Luis Garicano, que interpeló a Luis de Guindos sobre «las mentiras del Ministerio de Fomento que, tras muchos años, no ha sido capaz de abrir la variante de Pajares de la alta velocidad ferroviaria». Un tema de despilfarro a raudales de dinero público que no suscitó un debate a tumba abierta entre los participantes.

¿Hay oportunidades para suscitar el interés por el cambio climático en los debates electorales?

¿Existen alternativas a este vacío del cambio climático en los debates electorales? Creo, sin ninguna duda, que sí. También pienso que ese interés deben suscitarlo aquellos responsables de formaciones políticas que estén de verdad interesadas en la lucha contra el cambio climático. Por eso me parecen más graves las dejaciones de los representantes de Unidos Podemos y, en menor medida, las de los portavoces socialistas a pesar de sus muchas contradicciones en esta materia. Lógicamente, de las derechas defensoras del crecimiento sin límites apenas podemos esperar propuestas constructivas.

La primera línea de trabajo viene recogida en los programas del PSOE y de Unidos Podemos pero no han hecho uso de ella en la campaña con la intensidad necesaria. Me refiero a la apuesta de crear, desde el sector público o en colaboración vigilada con la iniciativa privada, gran cantidad de empleos verdes que sirvan, además, para tapar grietas relacionadas con el deterioro del clima. Muy estudiada y transitada, solo requería un mayor énfasis político.

La segunda, más complicada y menos transitada por las formaciones políticas, es el debate sobre las infraestructuras realmente necesarias y sobre aquellas que pueden servir de expresión para una movilidad más contenida y sostenible. El momento era el ideal: la gente está muy cansada de infraestructuras absurdas (todos los españoles tenemos muchas en la cabeza) y de la corrupción asociada. Solo faltaba, para que el tema fuese objeto de un debate más generalizado, seguir la senda que había marcado, entre otros, Ecologistas en Acción.²⁶

El enfoque de asociar nuestra desmesura en trenes de alta velocidad, autovías y autopistas, trasvases y desaladoras, aeropuertos sin apenas uso, puertos gigantescos y en luga-

²⁶ El trabajo más conocido es el de Paco Segura, *Infraestructuras de transporte y crisis. Grandes obras en tiempos de recortes sociales*, Libros en Acción, Madrid, 2012.

res inadecuados, con nuestras carencias en dependencia y bienestar social (a la cabeza de Europa en las primeras y por debajo de la media en las últimas) daba mucho juego y ponía el énfasis en un asunto directamente relacionado con el cambio climático.

Otra línea de trabajo interesante, y más asociada al cambio climático por la vía de la emisión de gases de efecto invernadero, es la relativa a la calidad del aire que respiramos en las ciudades y en muchas zonas aledañas. Desde hace varios años Ecologistas en Acción presenta su informe sobre la calidad del aire en nuestro país mucho antes que las autoridades ambientales y toma como referencia los valores recomendados por la Organización Mundial de la Salud (OMS), más estrictos que los de la Unión Europea. El concepto de «muertes prematuras» relacionadas directamente con la mala calidad del aire respirado da, por desgracia, mucho juego para el debate social. Los datos, para España, son demoledores. En ocasiones hay gran movilización de los medios de comunicación y de los responsables institucionales por asuntos de menor gravedad e intensidad.

Finalmente, está el propio debate sobre el cambio climático y sobre las previsiones de empeoramiento en un futuro inmediato. Los informes científicos son contundentes y las consecuencias ya son evidentes. Se trata de un problema de primera magnitud y en el que los líderes políticos más sensibles a los problemas ambientales deberían participar con plena intensidad, también en los grandes debates electorales.