



:: [portada](#) :: [Economía](#) ::

18-04-2017

## El desastre europeo

Fernando Luengo

Público

"La Europa de dos o más velocidades". Consigna de moda en la siempre opaca y confusa jerga empleada en los documentos comunitarios. Aunque la expresión no es nueva en la gramática de la Unión Europea (UE) -ha justificado, por ejemplo, la decisión de crear la Unión Económica y Monetaria (UEM)- ha cobrado una renovada actualidad. Designa uno de los cinco escenarios contemplados en el Libro Blanco sobre el futuro de Europa; concretamente el tercero, denominado "Los que desean hacer más, hacen más". La idea es, básicamente, la siguiente. Para sacar de su letargo el denominado "proyecto comunitario", hay que permitir -favorecer, incluso- que aquellos países dispuestos a avanzar en el proceso de integración económica e institucional den pasos en esa dirección.

Los defensores de esta estrategia sostienen que actuando de esta manera se conseguirían, cuando menos, dos objetivos. Por un lado, se despejarían incertidumbres en cuanto al futuro de la UE y de la UEM, pues los países de la primera velocidad, apostarían claramente por "Más Europa"; por otro lado, quedaría desbrozado el camino de aquellos que ahora no quieren o no pueden asumir ese plus europeo. Todo ello abriría las puertas a una Europa potente y renovada capaz de enfrentar los desafíos de la crisis y zanjaría las dudas acerca de la propia viabilidad del referido proyecto comunitario.

Como tantas veces ocurre con el discurso dominante -y tantas veces pasa desapercibido, como si formara parte del sentido común- el lenguaje desliza un diagnóstico y plantea una alternativa, todo ello disfrazado de racionalidad indiscutible. Utilizaré una metáfora estrechamente relacionada con las diferentes velocidades con las que se quiere avanzar en el proceso de integración comunitaria. Poner el énfasis en la velocidad significa omitir o ignorar que buena parte de los problemas de dimensión europea -con su inevitable reflejo en las dinámicas estatales- están relacionados con las características de los vehículos, los que los conducen, la posición de los que viajan en su interior y la carretera por la que circulan.

En efecto, una primera cuestión en la que resulta obligado reparar es el muy desigual perfil estructural de las economías europeas (los coches). Algunas, con un potencial competitivo que las convierte en ganadoras indiscutibles de la dinámica integradora, dominada cada vez más por la lógica del mercado, que se ha impuesto sin paliativos sobre la lógica redistributiva de las instituciones. Otras, considerablemente más débiles, ocupan el cinturón periférico de Europa y están especializadas en productos de menos valor añadido y contenido tecnológico; estas se encuentran en inferioridad de condiciones a la hora de beneficiarse del mercado único y de la unión monetaria. Asimismo, hay que tener en cuenta -y el discurso oficial pasa de puntillas sobre este asunto- que la gestión de la crisis impulsada desde Bruselas y aplicada por gobiernos -bien conservadores, bien socialistas- han hecho todavía más pronunciadas esas disparidades estructurales.



Desde que el neoliberalismo -las ideas y los intereses que lo encarnan- impera en Europa, a partir de los años ochenta del pasado siglo, las elites económicas, en connivencia con la clase política, han marcado el rumbo de las políticas públicas (los que conducen el coche). Más aún, los espacios propios de la política han sido paulatinamente ocupados por las grandes corporaciones y los grupos de presión que las representan, poniéndolos a su servicio. En este sentido, más que una disminución del papel del Estado, hemos asistido a la captura del mismo por parte de los poderosos; las puertas giratorias simbolizan la disolución de lo público en lo privado. La máxima y última expresión de la "corporatización" del proyecto europeo han sido las políticas llevadas a cabo durante los años de crisis; políticas que, sin disimulo, han fortalecido la posición de las oligarquías, tanto en lo económico como en lo político.

Los estados de bienestar -la propia legitimidad de la construcción europea- residía en conseguir niveles crecientes de cohesión social (también en avanzar en la convergencia productiva y territorial). El crecimiento económico debía facilitar la consecución de esos objetivos. Lo cierto, sin embargo, es que en los años de auge las desigualdades han aumentado, poniendo en cuestión la capacidad y la voluntad redistributiva de las instituciones y el supuesto nexo automático existente entre crecimiento y equidad.

La irrupción de la crisis y la gestión oligárquica que se ha hecho de la misma han situado en cotas históricas la fractura social (la desigual posición de los que viajan en el coche). Los trabajadores, los grupos vulnerables y las clases medias -de las economías periféricas, sobre todo, pero también de las del Norte, donde la erosión social es asimismo manifiesta- han soportado los costes de la crisis. En paralelo, se ha abierto camino un capitalismo de naturaleza esencialmente extractiva, en un contexto de moderado e insuficiente crecimiento y de debilitamiento y pérdida de legitimidad de aquellas instituciones cuyo cometido es promover políticas de igualdad y asegurar una redistribución de la renta y la riqueza.

Aunque el crack financiero evidenció los límites, las contradicciones y los efectos devastadores de la economía basada en la deuda y de las teorías económicas que las sustentaban, las políticas implementadas para gestionar y superar la crisis -la represión salarial, los ajustes presupuestarios, la desregulación del mercado de trabajo, los rescates bancarios, las privatizaciones- han seguido el relato y la hoja de ruta del pensamiento dominante (la carretera).

Esas políticas -aunque, como he señalado, han proporcionado recursos y poder a las elites- han prolongado y agravado la crisis, sin que, finalmente, hayan conseguido una recuperación suficiente y sostenible de la actividad económica; son responsables de la generalización del empleo precario y del aumento del desempleo y la desigualdad, llevando las cuentas públicas a una situación de mayor fragilidad; también forma parte del pasivo de estas políticas la merma de potencial productivo y tecnológico de las economías, principalmente de las periféricas.

En clave europea, las medidas exigidas desde la Troika (Comisión Europea, Banco Central Europeo y Fondo Monetario Internacional) han agravado las asimetrías productivas y comerciales entre el norte y el sur, han impuesto un federalismo tecnocrático y autoritario -disciplina fiscal y unión bancaria-, han favorecido las tendencias desintegradoras -cuyo máximo exponente hasta ahora ha sido el Brexit-, el auge de la extrema derecha y los nacionalismos xenófobos, y han sido



manifiestamente incapaces de abordar, respetando los derechos humanos y aplicando un principio de solidaridad, el drama de los refugiados y los flujos migratorios.

La complejidad de la problemática someramente apuntada en las consideraciones anteriores en absoluto se resuelve con la consigna de permitir o favorecer una Europa de varias velocidades. Supone, en lo fundamental, más de lo mismo en lo que concierne al núcleo duro de las políticas económicas aplicadas hasta el momento, introduciendo en el engranaje institucional de la UEM algunas reformas, sesgadas y claramente insuficientes, para intentar preservar la zona euro, especialmente los intereses de lo que más se benefician de la misma, y un aumento del gasto militar. Por lo demás, en el Libro Blanco se plantean un conjunto de líneas de actuación, genéricas e imprecisas, en torno a las que, llegado el momento de su concreción, posiblemente ni siquiera se alcanzaría el consenso entre los llamados a formar parte del grupo de países de la primera velocidad.

Europa necesitaba y necesita, con urgencia, una acción política, solidaria y cooperativa, orientada hacia la convergencia productiva y territorial, la equidad social y la igualdad de género, la transición a una economía sostenible, la auditoría y reestructuración de la deuda pública, la gestión del problema de los refugiados, la persecución del fraude y de los paraísos fiscales, la creación de una hacienda comunitaria basada en el principio de progresividad, el aumento sustancial del presupuesto comunitario y la reforma en profundidad de la industria financiera. ¿Por qué no se ha recorrido ese camino? ¿Por qué razón las políticas aplicadas han ido justamente en la dirección contraria? La respuesta es clara. No ha existido voluntad política...ausencia de voluntad que aparece de nuevo en la propuesta de una Europa de varias velocidades. En caso de avanzar en esa dirección, Europa, lejos de superar la esclerosis actual, daría un paso más, acaso decisivo e irreversible, hacia la desintegración.

Fernando Luengo, profesor de economía aplicada de la Universidad Complutense de Madrid. Miembro del círculo de Podemos Chamberí. <https://fernandoluengo.wordpress.com> @fluengo

Fuente: <http://blogs.publico.es/econonuestra/2017/04/16/el-desastre-europeo/>