**NOTAS SOBRE PRESENTACIÓN CURSO CDU 21/22 INFRAESTRUCTURAS**

Vicente Gago

Como Paco ha comentado en la introducción general al curso, la pandemia no ha hecho sino agravar -y modificar- la ya larga crisis económica. Y ahora, como en ocasiones anteriores, las políticas económicas de salida de la crisis atribuyen a las infraestructuras en general, pero más especialmente a las de transporte, una función clave para conseguir un nuevo crecimiento económico, pero también para que los diferentes países -inclusive ciudades- en competencia entre sí, capten una porción mayor del mismo.

No hay discusión pública, ni política ni económica, que ponga en duda la conveniencia de políticas de desarrollo de infraestructuras; hay un consenso muy generalizado sobre su "necesidad" como condición de la recuperación de la economía. Solo se pueden atisbar grados en el consenso sobre la necesidad de su carácter "verde" como condición de la sostenibilidad del sistema.

Los propios poderes económicos no se plantean ni por asomo austeridad al respecto, probablemente porque en general las infraestructuras las aporta el Estado (la pólvora del Rey) y se consideran un lubricante para el sistema, y un negocio en sí mismas, sobre todo su construcción. Menos aún en los casos de concesiones o similares, por ejemplo en Chamartín, cuando la propia infraestructura, más allá de su utilidad, es la justificación de un negocio inmobiliario.

Como ha mostrado la polémica sobre el humedal de la Ricarda (una china en la ampliación del aeropuerto de El Prat) periódicamente se dan contradicciones puntuales muy evidentes entre desarrollo de infraestructuras y medio ambiente pero ¿tocan al fondo del problema? Parece más bien que lo que se buscan son alternativas que permitan el crecimiento del tráfico:

* ¿modificar las pistas?
* ¿complementar El Prat con los aeropuertos de Gerona y Reus, uniendo todos a la red de alta velocidad?
* ¿sustituir el contaminante transporte aéreo por el ferroviario, aparentemente limpio del pecado de contaminación?
* ...

En general todas esas pretendidas alternativas tienen limitaciones que no resuelven la contradicción, aunque hasta ahora apenas hayan aparecido en el debate público. A pesar de eso la opinión generalizada es que se ampliará El Prat, incluso lo más probable es que también se hagan las obras necesarias para conseguir integrar la red AVE en el sistema aeroportuario catalán, sin mayor reflexión sobre los problemas que plantea.

Es curioso que se haya generalizado en el pensamiento "verde" el consenso en que el ferrocarril es la solución milagrosa a estos conflictos. Por eso uno de los objetivos del debate sobre infraestructuras en el Club será tratar de analizar si es realmente el bálsamo de Fierabrás para resolver los conflictos entre infraestructuras y medio ambiente.

La imparable ampliación de infraestructuras servirá realmente para una salida ¿sostenible?de la crisis, o al menos al desarrollo de actividades productivas, o en la práctica ¿va a centrarse en apuntalar la expansión del negocio turístico? Ese cuyos efectos urbanos y territoriales tanto criticamos, y que precisamente ha puesto de manifiesto la debilidad económica de España durante la crisis.

Por otra parte la pretensión de crecimiento indefinido de las infraestructuras conduce fácilmente al despilfarro de los recursos públicos y a la ineficiencia, así como a reducir la disponibilidad para otras inversiones sociales.

Se da por supuesto que lo sostenible es el crecimiento, y es cierto, el capitalismo no puede funcionar sin expandirse, pero ¿sin límites? ... Quizás lo único sostenible sea el decrecimiento, ¿pero es admisible?

En el fondo, si se critica la ampliación sistemática de infraestructuras, la mejora permanente de la accesibilidad por todo el territorio, y también sobre aquella parte "vaciada" del mismo, se puede plantear:

* ¿admite el sistema capitalista una opción de no crecimiento?
* ¿se la puede permitir una sola ciudad, un solo país, o solo la Unión Europea?
* ¿la admiten los ciudadanos? ¿están dispuestos por ejemplo a autolimitar sus desplazamientos, reduciendo su consumo turístico?

Este tipo de preguntas son las que nos haremos en este próximo debate.