Las dos (o más) almas de los ingenieros de caminos

escrito por Ad_ministra | martes, 22 de diciembre de 2015
En el último número de la Revista de Obras Públicas (nº 3570 de noviembre de 2015) aparecen dos escritos cuyo fondo no puede ser más radicalmente opuestos, aunque el editorial de la revista no parece haber caído en la cuenta.

Son escritos en relación con las «**Propuestas a los partidos políticos de la Fundación Caminos sobre la política de obras públicas con motivo de las elecciones generales».** Vaya por delante que la revista ha llegado a mi poder una vez celebradas las elecciones, lo que no representa precisamente una nota de agilidad ni de utilidad.

Lo que presenta la revista es un conjunto constituido por un artículo a modo de resumen que recoge las 10 propuestas que se efectuó el Colegio a los partidos políticos más tres escritos que figuran como anexos. La fotografía que acompaña al primero de los escritos nos muestra una sala en tiempo de desayuno con cinco ponentes y no más de unos cincuenta asistentes. ¿Fue este el entusiasmo que despertaron los partidos políticos entre los ingenieros de caminos?

El artículo-resumen, cuyo título son las negrillas del párrafo anterior, y que se presenta a modo de ponencia corporativa, recoge todos los tópicos al uso: planes «de Estado» a 10 años para inversiones en infraestructuras (es decir, sacándolos fuera del debate político), con inversiones sostenidas a razón de 40 000 millones de euros anuales, con su cortejo de generación de actividad económica, creación de puestos de trabajo y elevados retornos, más inversiones mínimas en conservaciones, estudios y proyectos; financiación público-privada; transporte intermodal y accesos a grandes ciudades; trasvases entre cuencas y más presas y regadíos;

aprovechamiento energético de todos los recursos; etc. etc. Es decir, los medios por delante de los fines. Dicho en otras palabras: la visión clásica de que los fines son…los medios.

El artículo radicalmente opuesto es el que lleva por título: «**Anexo I: Aportaciones de la ingeniería a la ordenación del territorio, obras y servicios públicos, energía y medio ambiente».** Comienza reseñando los riesgos globales con los que nos enfrentamos: «*la aceleración del cambio climático y de sus consecuencias, el crecimiento de las desigualdades, tensiones y conflictos sociales, las previsibles crisis hídricas como focos de conflictos, cambios bruscos o sostenidos en los precios de las materias primas, caídas o ataques críticos en la infraestructura o sistemas de información/comunicación (internet, sistemas de satélites de comunicación, etc.), crisis fiscales globales asociadas al fuerte incremento del endeudamiento público y privado global, o el riesgo de insostenibilidad ambiental y material del desarrollo y la necesidad de abordar procesos de decrecimiento en el uso de recursos. En paralelo, hay que tener en cuenta el crecimiento y la concentración de la población en grandes megalópolis con exposición a desigualdades sociales mayores (aun dentro de un crecimiento medio del PIB) y su generación de tensiones sociales.*»

Continúa exponiendo que los procesos de transformación territorial ahora se rigen por «*los principios de productividad, concentración y complejidad»(…)«En este contexto tan cambiante e incierto, la adopción de mecanismos planificadores altamente tecnificados, dotados de enorme flexibilidad y de un permanente diálogo social, se perfilan como herramientas imprescindibles si se quieren evitar, no ya la aparición de errores, sino una tardía y costosa toma de medidas correctoras».*

En el artículo se tratan cuestiones tales como la economía circular; la necesaria reindustrialización potenciando la industria 4.0; la transparencia y la participación ciudadana

en las evaluaciones económica, social y ambiental de nuevas infraestructuras; el establecimiento de infraestructuras resilientes integradas en el paisaje territorial, minimizando la incidencia de su ciclo de vida sobre los recursos; …Afirma que «*Realizar proyectos o su construcción (…) no deben ser los criterios determinantes de la decisión de su ejecución, sino los servicios y utilidad pública eficiente y económicamente viable que hayan de soportar*».

En los temas energéticos, sin olvidar que hay que dar solución al creciente problema de la pobreza energética, manifiesta que hay que tener en cuenta la madurez de las energías renovables y su rápida curva de aprendizaje. «*El futuro* –afirma– *llevará a una transformación de las redes verticales y centralizadas actuales hacia una nube energética con multitud de demandantes que serán también productores* –incluso los prosumer industriales y privados–, *donde la energía distribuida inteligente será dominante.*»

Por fin , en cuanto a los servicios de transporte, propugna por incremento de nuevas tecnologías y «*la creación de consorcios metropolitanos de transporte más competentes y eficaces que los actuales*».

Conclusión: ¿Será posible que entre los ingenieros de caminos también se esté produciendo una fragmentación con diversos ejes (tradicionales/novadores, productivistas/holísticos, preferencia por los medios o los fines; tecnócratas/servidores sociales; capital/intelligentsia; …) como, al parecer, se está presentando en la sociedad española?