



La infraestructura para el desarrollo - una prioridad en el debate del G20¹

El G20 sostiene que: «La infraestructura es crucial para el desarrollo. La inversión en infraestructura impulsa el crecimiento y la productividad»².

La cuestión de la infraestructura es central pero no sólo para el G20: la infraestructura es esencial desde el inicio del capitalismo, ya que se trata de lograr el aumento de las capacidades físicas que permitan la circulación de la mercancía, es decir, de los productos y servicios. Desde la proliferación de las cadenas globales de valor a partir de los años ochenta, la cuestión de la infraestructura se ha vuelto un punto central en el desarrollo del capitalismo global. En la actualidad, la discusión sobre la infraestructura aparece bajo muchos nombres engañosos, como p.e. la “conectividad”.

Uno de los países más interesados en la discusión sobre infraestructura a nivel global es China, que en 2013 lanzó su *Belt and Road Initiative* (Iniciativa Cinturón y Ruta, pero más conocido por su sigla en inglés OBOR) que es un gran proyecto de construcción que emula los caminos de la antigua Ruta de la Seda. Se trata del proyecto de construcción de decenas de puertos, aeropuertos, carreteras, ferrocarriles, ductos, así como de cables para la conectividad electrónica, desde China hacia el Sudeste asiático, llegando hasta diversos puntos en los continentes africanos y europeos. Desde enero de 2018, en la Cumbre China-CELAC, se decidió que diversos puntos de América Latina sean incorporados a la Iniciativa, en un desembolso estimado de USD 250.000 millones en la próxima década. El control de esta infraestructura va a ser clave para entender los próximos conflictos geopolíticos y geoestratégicos en la zona de, por ejemplo, Asia Central.

¿Por qué el tema de la infraestructura debería importar a los movimientos en América Latina? Porque el desarrollo de la infraestructura tiene impactos directos sobre las comunidades y el medio ambiente. El BID sostiene que en América Latina existe un nivel subóptimo de inversión en infraestructura, especialmente en sectores de infraestructura y transporte. Para ello se debería aumentar la inversión privada mediante proyectos de Participación Público-Privada (PPP) que permitan la construcción necesaria. Lo que el BID no dice, podemos sintetizarlo en dos puntos:

1) La infraestructura está orientada al comercio, especialmente a la profundización de las economías de exportación. Esto significa que el aumento de carreteras, puertos o ferrocarriles no está pensado de acuerdo a las necesidades sociales, sino a la necesidad de sacar de los territorios las materias primas obtenidas mediante el extractivismo, como productos de la minería, combustibles, soja, biodiversidad, etc.

2) A nivel continental, la inclusión de la inversión privada para la infraestructura ha implicado la llegada de empresas transnacionales extranjeras que se han aprovechado de los marcos regulatorios existentes para sacar la mayor ganancia posible. Con la capacidad que les otorgan los Tratados Bilaterales de Inversión y los Tratados de Libre Comercio, las empresas han demandado a los Estados frente a políticas públicas de defensa del medio ambiente o de las comunidades locales, o simplemente política financiera para salvar una crisis económica. De hecho, los países latinoamericanos han recibido el 30% de las demandas en el arbitraje internacional por parte de estas empresas, especialmente en los sectores de hidrocarburos y minería.

1 por Luciana Ghiotto, ATTAC Argentina

2 cita de la convocatoria argentina, página oficial del G20 argentino.