

## De la Serna quiere su propio pacto nacional

■ N. D.

Lo va a intentar. Cuando recogió su cartera como ministro de Fomento el pasado mes de noviembre, **Iñigo de la Serna** debió de alucinar con lo que se encontró en los cajones del ministerio porque apenas unos días después ya había iniciado los primeros contactos con los grupos políticos y las comunidades autónomas para alcanzar un **Pacto Nacional de Infraestructuras**.

Grandilocuentes palabras que esconden un problema que viene arrastrándose sin hallar solución durante años: la quiebra de las autopistas de peaje. No es el único quebradero de cabeza del ministro santanderino, sucesor de **Ana Pastor y Rafael Catalá**, pero desde luego, es el más acuciante. Cinco meses después, de la Serna asegura que ya tiene listo el borrador que pretende comenzar a debatir con el resto de grupos el próximo mes de junio, en cuanto, tras las primarias del PSOE, previstas para finales de mayo, tenga interlocutor socialista.

"Indudablemente el PSOE tiene mucho que decir sobre un plan de infraestructuras que trascienda a una Legislatura", indicó el titular de Fomento, Iñigo de la Serna.

Estos dos meses de la Serna va a dedicarse en cuerpo y alma a intentar sacar adelante este pacto, que no es un listado de proyectos y obras, sino un conjunto de principios y criterios para garantizar que las prioridades en la materia del país no varíen con cada cambio de



El ministro de Fomento. Iñigo de la Serna.

EUROPA PRESS

**"De lo que se trata en realidad es de evitar que los sobrecostes y las malas previsiones de tráfico acaben activando ese polémico mecanismo que es la Responsabilidad Patrimonial del Estado"**

Gobierno. De hecho se pretende que se mantenga vigente, al menos, dos legislaturas. Pero con todo, no es ese el objetivo principal. De lo que se trata en realidad es de evitar que los sobrecostes y las malas previsiones de tráfico acaben activando ese polémico mecanismo que es la **Responsabilidad Patrimonial del**

**Estado**, por el que las arcas públicas acaban pagando las quiebras privadas. Por eso, todo parece indicar que el susodicho plan incluirá –sorprendentemente no lo hacía ya– el compromiso de aplicar a los proyectos que se lancen sistemas de evaluación económica y de demanda, y análisis de coste y beneficio y rentabilidad. Por eso, además de las medidas tendentes a evitar nuevas infraestructuras fallidas, como las mencionadas autopistas, pero también varios aeropuertos, el almacén de gas Castor o el AVE a Francia, el plan recogerá las prioridades de la inversión en obra pública y el compromiso de no desatender el mantenimiento de las dotaciones ya construidas. No son pocos los expertos que coincidiendo con los

25 años del **AVE a Sevilla** han puesto sobre la mesa que los más de 3.200 kilómetros de vías de alta velocidad que la convierten en la segunda red más larga del mundo no alcanzará nunca la rentabilidad, después de haber invertido más de 50.000 millones de euros.

Conseguir el consenso con el

**"Conseguir el consenso con el resto de los grupos no será fácil. El Gobierno cree que debe concluir la red del ferrocarril de alta velocidad, y la oposición pide un replanteamiento de la política ferroviaria"**

resto de los grupos no será fácil. Por ejemplo, frente a la insistencia del Ejecutivo de concluir la red del ferrocarril de alta velocidad, Podemos o Ciudadanos defienden un replanteamiento de la política ferroviaria. También hay divergencias sobre la liberalización del transporte de viajeros en tren o la entrada de más capital privado en AENA. Además, los objetivos de este plan deben ser compartidos también con el sector de la construcción, tal como recordó el presidente de Seopan, la patronal de grandes constructoras y concesionarias, **Julián Núñez**. "Tras tres planes de infraestructuras en doce años es necesario un pacto de Estado", indicó durante la presentación del estudio sobre infraestructuras que

considera prioritarias para el país realizado por la organización empresarial".

Pero tampoco con estas va a ser fácil ponerse de acuerdo. De hecho, las grandes constructoras no quieren poner al AVE en el centro de la estrategia inversora. En un informe presentado la pasada semana por su patronal Seopan, señalan que el AVE sólo debería llevarse el 3% de la inversión total de 103.780 millones de euros que, según sus cálculos, España tiene que acometer en infraestructuras y dotaciones públicas "prioritarias y necesarias" en los próximos cinco años (entre 2017 y 2021), esto es, unos 3.000 millones de euros.

Se trata de un importe similar al previsto por Fomento sólo para este año 2017, en el que el AVE se mantiene como 'inversión estrella' pese a las restricciones presupuestarias.

Las constructoras abogan por que este monto se destine a ejecutar apenas una decena de proyectos ya previstos, que suman 563 kilómetros de Alta Velocidad. En concreto, se trata de la conexión AVE a Galicia (Zamora-Ourense), el enlace con Asturias a través de la Variante de Pajares, la línea a Extremadura y la 'Y' vasca y su conexión con Burgos.

Seopan pretende que el país supere el parón de inversión en obras públicas, que se sitúa en niveles de 1984, supone un 58% de la media de los países de la UE y está generando un "acusado déficit" en materia de infraestructuras.

## Crónica mundana

## Demasiadas claves ocultas en las presidenciales francesas

■ Manuel Espín

Los mercados han respirado tras la confirmación del duelo **Macron-Le Pen** en segunda vuelta, lo que asegura la victoria del candidato centrista-neoliberal, que, en teoría, polarizará el voto contra el **Frente Nacional** (FN). Macron, fenómeno con muchos puntos en contacto con **Rivera/Ciudadanos**, tiene todas las papeletas para ser el presidente más joven en la historia de esta República. Los resultados han sido un seísmo, y la **tercera vuelta** –las legislativas de junio– será de infarto. Macron va a llegar a la Presidencia elegido con sólo un 24% de votantes como primera opción. En segunda ganará con un voto de conveniencia para parar los pies a la extrema derecha anti-europeísta. El **truco** del sistema electoral francés salva los muebles con una doble vuelta polarizada en dos opciones, pero que esta vez, con cuatro fuerzas muy igualadas, es impredecible en legislativas. La quinta fuerza, el histórico pero destrozado **PSF**, tendrá que asumir decisiones históricas en la segunda vuelta: apoyar al neoliberal exministro de **Hollande**, como éste desea, o hacerlo por **Mélenchon**, como piden algunas bases. Los sistemas a dos vueltas tienen un problema frente a los proporcionales: falsean los resultados para favorecer la estabilidad, aun a costa de la infrarrepresentación de fuerzas de gran peso electoral, como viene ocurriendo en Francia con el FN,



E. Macron.

**"De confirmarse la probable victoria de Macron en segunda vuelta sería la primera vez que un presidente es elegido como primera opción por sólo un 24 % de votantes"**

**"Fragmentación política, polarización territorial y de renta, con una tercera vuelta en las legislativas de junio, de auténtico vértigo"**

que pese a contar con el 21,30% de los sufragios y superar por vez primera a la derecha conservadora-liberal de **Los Republicanos**, tendrá otra vez

escasa presencia parlamentaria, bajo otro sistema electoral. La fragmentación del mapa electoral francés actual contrasta con el diseño original con el que se implantó en 1958, concebido como una polarización entre una derecha representada por el neogaullismo y el conservadurismo-liberal, por un lado, y por la socialdemocracia apoyada en ocasiones por la "izquierda-izquierda". Tanto PSF como los antecesores de Los Republicanos fueron mayoritarios en su bloque. Ahora hay cuatro formaciones que quedan muy cerca en votos. Aunque gracias al sistema electoral Macron llegará a la Presidencia, las legislativas de junio tendrán importancia. El riesgo para el flamante y nuevo –en todos los sentidos– líder centrista está en encontrarse con una fuerte contestación social, como la que en poco tiempo arruinó el formidable capital político con el que Hollande llegó al **Elíseo**.

Los datos, además, sirven para acentuar los contrastes. El FN domina con sus votos en la Francia interior, las pequeñas poblaciones, y en urbes como **Marsella** castigadas por el desempleo, con presencia de inmigración, y su granero son los votos de la clase trabajadora más desfavorecida, bajo un modelo que tiene muchos puntos de identidad con el que llevó a **Donald Trump** a la Presidencia de **Estados Unidos**. La diferencia

de renta entre quienes votaron a Macron (e incluso a Mélenchon) es notoriamente superior a la de los que lo hicieron por la extrema derecha. La ubicación territorial es decisiva, y se demuestra en el auténtico naufragio de **Le Pen** en **París**, donde no alcanzó ni el 5% de los votos. Hay una Francia interior, provinciana y trabajadora, que no se siente representada en las instituciones de **Bruselas**, como empieza a ocurrir en otros Estados. Un fenómeno que crea inquietud: la imagen tecnocrática de la **UE** carente de sensibilidad social genera creciente rechazo en una base social cada vez más desvinculada del proyecto europeo. Aunque la lectura más novedosa de las presidenciales es el hundimiento de los partidos tradicionales, la piedra angular de la política gala (y europea): derecha liberal y socialdemocracia. **Fillon**, con el 20%, es sobrepasado por primera vez por el FN. El desastre es mucho mayor en el campo de una izquierda en ebullición, donde el PSF, elemento clave hasta ahora en la configuración del sistema de partidos, se queda en un escueto 6,36%. De repetirse el dato en las legislativas, el PSF quedaría difuminado en el nuevo Parlamento. Se ha producido el **sorpasso** de Mélenchon (19,58%), otro fenómeno insólito, a quien perjudican sus ambiguos posicionamientos sobre una UE necesitada de profundas reformas, y lo antisocial que se

quiera, pero completamente imprescindible para Europa.

El desastre del PSF es un juego de espejos. Macron es *hijo* de un Hollande de discurso izquierdista y hechos neoliberales, y la ambigüedad y pérdida de identidad de la socialdemocracia que se transforma en neoliberal propicia esa crisis de identidad en un partido que fue fundamental. Macron recibe parte muy importante del billete para el viaje hacia el centro liberal de **Manuel Valls**, bajo una imagen renovada "estilo **Kennedy**" que mira hacia **Trudeau**. Con un mapa tan repartido, la previsible nueva presidencia tendrá que afrontar retos en los que Hollande/Valls fracasaron. Se constata la inversión de roles en la sociedad gala, donde la bandera del discurso social y la protección pública son esgrimidas por la ultraderecha, aunque sólo para los franceses, mientras la izquierda reformista se desdibuja entre el aroma fresco del liberalismo con imagen y la izquierda-izquierda reivindicativa. La continuidad de Francia en la UE está, por fortuna, asegurada con Macron. El resto es una incógnita, con un mapa tan fragmentado, al que salvará en junio la *magia* de la doble vuelta, pero con muchos electores, especialmente del FN, que seguirán sin sentirse representados en el Parlamento.