

ECONOMÍA



El presidente de Estados Unidos, Barack Obama, saludando al público tras su discurso de ayer del Día del Trabajo en Milwaukee (Wisconsin). / AFP

Obama lanza un plan de estímulo en infraestructuras para crear empleo

- ▶ EE UU pretende invertir 38.800 millones en carreteras y vías férreas
- ▶ El presidente confía en remontar con vistas a las elecciones

ANTONIO CAÑO
Washington

Con la vista puesta en las elecciones legislativas de noviembre, Barack Obama solicitó ayer al Congreso una fuerte inversión en la modernización de infraestructuras como primer paso de una nueva inyección de dinero público que pretende ayudar a la economía a acelerar el lentísimo ritmo de recuperación actual y, sobre todo, favorecer la creación de puestos de trabajo, de lo que en estos momentos depende todo el proyecto político del presidente.

El plan de infraestructuras, que exige un gasto inicial de 50.000 millones de dólares

(unos 38.800 millones de euros) y que pretende reconstruir centenares de miles de kilómetros de autopistas, vías férreas y aeropuertos, forma parte de un nuevo plan de estímulo económico que se completará con el anuncio, el miércoles, de una rebaja fiscal de 100.000 millones de dólares a las empresas que creen empleo. El propio Obama expondrá otros detalles de su plan el próximo viernes.

De esa manera se cerrará una semana en la que el presidente intenta salir al paso de esta desfalleciente economía, que es incapaz de crear empleo al ritmo esperado y mantiene la tasa de paro en un 9,6% políticamente inmanejable. La iniciati-

va presentada ayer, que incluye la creación de un banco de infraestructuras para inversiones posteriores, promete crear puestos de trabajo de forma inmediata y pretende que la inversión inicial sea cubierta con el dinero que se obtendrá por la eliminación de subvenciones a la industria del petróleo. Todo el proyecto queda en manos del Congreso, donde existen serias dudas de que pueda salir adelante.

“Estamos hablando de una inversión en el futuro que creará cientos de miles de puestos de trabajo en el sector privado”, declaró ayer Obama al defender su plan en un discurso con motivo del Día del Trabajo —que en Estados Unidos se celebra el pri-

mer lunes de septiembre— en Milwaukee (Wisconsin).

La Casa Blanca no quiere denominar a esta nueva ofensiva un nuevo plan de estímulo económico, aunque lo es, porque el que fue aprobado a los pocos días de comenzar la presidencia de Obama, de cerca de 800.000 millones de dólares, no se ha ganado el favor del público ni ha conseguido los ambiciosos resultados que se proponía. En el mejor de los casos, el plan de estímulo de 2009 evitó que la situación llegara a ser aún peor, pero al precio de extender entre los norteamericanos la imagen de un presidente derrochador que usa con demasiada ligereza el dinero del contribuyente sin obte-

ner resultados. Este segundo estímulo que anunció ayer no ayudará, desde luego, a paliar esa imagen, pero la Casa Blanca espera que a medio plazo sirva para crear empleo y que con eso permita la reconciliación entre el presidente y sus votantes.

Está por ver. De momento, su paso por el Capitolio va a ser extremadamente complicado. Dando por descontada la oposición de los republicanos, para los propios demócratas será muy arriesgado dar su voto a un nuevo plan de gasto público con un presidente cuya popularidad sigue cayendo y está ya en torno al 45%.

La baza del presidente para conseguir la aprobación de su nuevo plan es demostrar a los ciudadanos que el partido de la mayoría gobernante en Washington no está con las manos cruzadas ante la inquietud

La propuesta puede tener un paso por el Capitolio muy complicado

económica reinante, que quiere hacer cosas y tiene iniciativas para mejorar la vida de todos los estadounidenses.

Aun consiguiendo la luz verde del Congreso, las nuevas medidas no llegarán a tiempo para cambiar drásticamente el pronóstico de las elecciones de noviembre, en las que se anticipa una fuerte derrota demócrata, con la posibilidad incluso de que el Partido Republicano recupere el control tanto del Senado como de la Cámara de Representantes. Si Obama no consigue la aprobación de su plan antes de las elecciones, es prácticamente imposible que lo logre después.

Pocas armas más le quedan al presidente para darle a la economía el brío que le falta. Su propuesta de ventajas fiscales para las empresas, que presentará mañana, tendrá probablemente mejor acogida en el Congreso, pero tampoco está exenta de polémica.

La Casa Blanca pretende pagar esa reducción de impuestos con el dinero procedente de la rebaja fiscal impuesta por George Bush y que quedará sin efecto a partir del 1 de enero.

El efecto multiplicador

ANÁLISIS

José García Montalvo

Obama finalmente movió ayer ficha y anunció un ambicioso plan de construcción de infraestructuras. Los últimos datos macroeconómicos, que reflejaban una rápida ralentización del crecimiento económico hasta un famélico 1,6%, la opinión de algunos de sus consejeros económicos (en especial Cristina Romer) y la presión de algunos creadores de opinión (por ejemplo Krugman desde *The New York Times*) han dado su fruto. El objetivo es invertir en carreteras, ferrocarriles y pistas de aeropuertos. Aunque el programa se prevé que dure seis años, inicialmente se han puesto sobre la mesa 50.000 millones de dólares.

Seguro que pronto empezarán las comparaciones: mientras Obama aumenta la inversión pública para acelerar el crecimiento de la economía el presidente Zapatero hace justo lo contrario. Las cosas, no obstante, no son tan sencillas. La cuestión fundamental consiste en saber el valor del multiplicador del gasto público, o cuántos euros de PIB y empleos se generan por cada euro de gasto público. En círculos académicos existe un cierto consenso que fija este multiplicador entre 0,5 y 1, por mucho que grupos de interés en el sector constructor se empeñen en elevarlo hasta 3. Es cierto que cuando los tipos de interés están muy cercanos a 0, como en la actualidad, el multiplicador podría ser algo superior dado que la expansión del gasto público sería una de las pocas alternativas para aumen-

tar la producción ante la imposibilidad de tener tipos nominales negativos (que por cierto algún economista ha propuesto).

El motivo fundamental de estos bajos multiplicadores es la necesidad de reequilibrar el presupuesto público con incrementos futuros de impuestos que reducirán el consumo y la inversión. Dado el mayor coste de financiar la deuda española frente a la de Estados Unidos, es razonable pensar que el multiplicador del gasto en infraestructuras sea también más pequeño en España, que tendría que subir sus impuestos futuros más que EE UU si quisiera aumentar su déficit corriente. Y esto suponiendo que los mercados internacionales nos quisieran prestar. Además cualquiera que haya conducido por las carreteras de Estados Unidos se habrá dado cuenta del lamenta-

ble estado de conservación de muchas de ellas. La situación del ferrocarril es incluso peor: son lentos y antiguos.

En España la expansión de las infraestructuras ha sido mucho más reciente y, por tanto, en general se encuentra en buenas condiciones. Y tenemos trenes de alta velocidad y aeropuertos más allá del nivel que sería económicamente rentable. Sin duda se podría construir un AVE entre todos los Villarriba y Villabajo de España, pero esto no dejaría de ser una aplicación simplista del viejo lema keynesiano de “abrir agujeros para luego taparlos”. La ventaja de tapar el agujero es que el gasto acaba en ese momento mientras que con el AVE los gastos de mantenimiento son astronómicos y recurrentes. En resumen, ni todas las infraestructuras son iguales ni todos los multiplicadores tampoco.

José García Montalvo es catedrático de la Universitat Pompeu Fabra.