

INFORME

FEBRERO 2021

La política de infraestructuras de EEUU: Retos y perspectivas de la administración Biden

MAS Consulting
Reputation • Public Affairs

ÍNDICE

RESUMEN EJECUTIVO	05
--------------------------	-----------

1. LA ACTUAL CRISIS	06
----------------------------	-----------

2. EL PLAN DE BIDEN	12
----------------------------	-----------

3. LA VIABILIDAD DEL PLAN	18
----------------------------------	-----------

LA POLÍTICA DE INFRAESTRUCTURAS DE EEUU:

RETOS Y PERSPECTIVAS DE LA ADMINISTRACIÓN BIDEN

AUTOR: Pablo Pardo

RESUMEN EJECUTIVO

La insuficiencia de infraestructuras es uno de los grandes problemas estructurales de la economía de Estados Unidos. **El país tiene un gap de infraestructuras cercano a los 2,5 billones de dólares (2,1 billones de euros)**, y la inversión en ese capítulo, medida en porcentaje del PIB, lleva cayendo desde hace 40 años.

A las razones presupuestarias de ese declive se suman otras políticas, administrativas y legales. **No existe un consenso sobre la importancia de las infraestructuras ni de cómo invertir en ellas**; Estados Unidos es un Estado federal en el que incluso los entes territoriales locales (condados) tienen una gran influencia a la hora de definir los proyectos; y las expropiaciones son jurídicamente complicadas.

El objetivo de Joe Biden es **aprovechar las necesidades de reconstrucción de la economía tras el Covid-19 para lanzar un plan de infraestructuras** que también contribuya a la transformación del país, por medio de la 'descarbonización' de la economía y el fomento del transporte público. Todo ello debería concretarse **en un proyecto presupuestario por valor de 2 billones de dólares (1,66 billones de euros)** que sería presentado en el mes de marzo y luego llevado al Congreso para su debate y eventual aprobación.

Parece probable que ese plan saldrá adelante, aunque a una escala considerablemente menor de lo previsto, y con menos énfasis en la transición energética, aunque existe la posibilidad de que el proyecto sea bloqueado. **Eso constituiría un enorme fracaso político para Biden, puesto que el plan de infraestructuras en el mayor objetivo legislativo de su presidencia.** En las últimas décadas, los presidentes de EEUU solo tienen la oportunidad de lograr leyes en los 12-15 primeros meses de sus mandatos (Reagan, Clinton, Bush Jr., Obama y Trump), y esta es, a día de hoy, la reforma más importante de la agenda del presidente. **Solo una reforma inmigratoria - algo que EEUU no ha realizado desde 1986 - podría tener más relevancia política.**

Incluso, en el supuesto de que el proyecto sea aprobado, la complejidad del sistema administrativo, legal y territorial estadounidense añade dudas sobre su ejecución.

Este documento consta de tres partes:

- a.** Un análisis de la situación e identificación de los problemas.
- b.** Los planes de Joe Biden.
- c.** Las opciones políticas del presidente para llevarlos a cabo.



1. LA ACTUAL CRISIS

Las estimaciones de los costes de esa insuficiente red de infraestructuras varían. Pero, aun así, son considerables y crecientes. **Solo los retrasos causados por la congestión del tráfico pueden suponer 120.000 millones de dólares anuales¹**, es decir, alrededor del 0,6% del PIB. El déficit en infraestructuras aeroportuarias hace que los estadounidenses eviten realizar 38 millones de vuelos anuales, lo que redundará en unas pérdidas totales de 35.700 millones de actividad económica, de acuerdo con los datos de la patronal de los seguros de viaje U.S. Travel Association². La Asociación Estadounidense de Ingenieros Civiles (ASCE) estima que **entre 2021 y 2039, las deficientes infraestructuras en Estados Unidos, tendrán un coste de 10,3 billones de dólares³**.

Los dos partidos que dominan el escenario político en EEUU son conscientes de este problema. Pese a tener posiciones ideológicas muy distantes, **los dos predecesores de Biden -Donald Trump y Barack Obama- también hicieron de las infraestructuras una prioridad** y, sin embargo, no lograron que sus propuestas en este campo se concretaran ni tan siquiera en un borrador de un plan de actuación.

Los rasgos que definen los problemas de infraestructura de EEUU son los siguientes:

a) Superposición de niveles administrativos.

La realización de obras públicas es, frecuentemente, un proceso transversal que

crucza a través de diferentes niveles administrativos del país, lo que genera un sistema jurídico y financiero complejo. De hecho, **el 77,7% de la inversión en transporte e infraestructura viene de los estados y las Administraciones locales**, mientras que solo el 22,3% es provisto por el nivel federal, según la Oficina Presupuestaria del Congreso⁴.

El principal problema no es tanto esta división administrativa, sino la fragmentación que conlleva y, además, la falta de un marco

Pese a tener posiciones ideológicas muy distantes, los dos predecesores de Biden -Donald Trump y Barack Obama- también hicieron de las infraestructuras una prioridad y, sin embargo, no lograron que sus propuestas en este campo se concretaran ni tan siquiera en un borrador de un plan de actuación.

1. Petroski, H.: The Road Taken: The History and Future of America's Infrastructure. Bloomsbury, 2016.

2. U.S. Travel Association. Survey: Flying Hassles Keep Travelers at Home. <https://www.ustravel.org/press/survey-flying-hassles-keep-travelers-home>

3. EBP y ASCE. Failure to Act. Economic Impact of Status Quo Investment Across Infrastructure Systems. https://www.infrastructurereportcard.org/wp-content/uploads/2021/01/FTA_Econ_Impacts_Status_Quo.pdf

4. Public Spending on Transportation and Water Infrastructure, 1956-2017. CBO, Oct. 15, 2018. <https://www.cbo.gov/publication/54539>



jurídico que defina claramente las competencias a todos los niveles entre las administraciones. Por ejemplo, el National Interstate Highway (Sistema Interestatal de Autopistas) es gestionado y financiado por el nivel federal, pero sus autopistas en cada estado pertenecen a ese estado. **Estados Unidos tiene 51.000 sistemas de suministro y tratamiento de aguas, lo que significa uno por cada 6.200 habitantes.** Sin embargo, el 17% de ellos (4.200) abastece al 81% de la población (más de 260 millones de personas), mientras que otro 55% solo apenas da servicio al 5%.

Eso significa la superposición de los niveles administrativos local, estatal, y federal, con la complejidad regulatoria, presupuestaria e, incluso, de capacidad, que ello supone. Estados y municipios tienden a cargar con la mayor parte de los costes en infraestructuras, a menudo mediante actuaciones que **deben ser aprobadas en referéndum y ser financiadas con ingresos fiscales locales, lo que genera un coste político que tiende a desincentivar las actuaciones.** A su vez, el Estado federal interviene de manera puntual en esas obras de infraestructura, pero sobre una base 'ad hoc', lo que genera confusión e incertidumbre adicionales y confunde el marco legal y financiero. En general, **las empresas deben dirigirse en busca de los contratos a los estados, condados y municipios,** no a Washington, un error que frecuentemente cometen inversores extranjeros primerizos.

El citado proyecto de tren de alta velocidad en Florida, por ejemplo, empezó a ser planeado desde la década de los sesenta,

pero solo fue posible legalmente llevarlo a cabo en 2000, **cuando los ciudadanos del estado aprobaron en referéndum la construcción de trenes de alta velocidad.** La construcción de la Silver Line, que es la línea de metro que conectará la ciudad de Washington con uno de los dos aeropuertos internacionales que la conectan, el de Dulles, en Virginia, se ha visto obstaculizada por la actitud de los diferentes condados que atraviesa, **algunos de los cuales se oponían a la construcción y apertura de estaciones en su territorio.** Como consecuencia, el proyecto, de 47,6 km. (de los que solo 18,5 km. son soterrados), lleva en construcción ocho años, con un coste de 6.800 millones de dólares.

b) Antigüedad.

El actual sistema de comunicaciones terrestres y aéreas -tanto a nivel federal como en los estados y en las ciudades- fue diseñado en las décadas de los cincuenta y sesenta, **según un informe del Comité Presupuestario de la Cámara de Representantes publicado en 2019.** Si se toma como fuente el Censo y los datos oficiales del Departamento de Transporte sobre la base de 1965 eso implica una red para un país con una población en un 42% inferior a la actual y un número de vehículos matriculados un 67% menor. En el caso de los aviones de aerolíneas, en 1965 había solo un 27,6% de los que hay en la actualidad en Estados Unidos.

c) Subinversión.

Según la Oficina Presupuestaria del Congreso, en 2019 las Administraciones Públicas

destinaron el equivalente del 2,3% de su PIB a infraestructuras⁵. Ésa es la cifra más baja en aproximadamente seis décadas y media, desde el lanzamiento por el presidente Dwight D. Eisenhower del Sistema Interestatal de Autopistas en 1956. **Pero la situación financiera de ese Sistema Interestatal revela las deficiencias del sistema:** su financiación es a cargo de un impuesto a los carburantes de 18,4 centavos de dólar por galón (4,86 centavos por litro) en el caso de la gasolina, y de 24,4 centavos por galón (6,45 centavos por litro) en el del gasoil. **Esa tasa se actualizó por última vez en 1993.** Para ajustarla a la inflación, sería preciso subirla en un 79,1%.

d) Tendencia a reducir el gasto.

El problema no es solo que Estados Unidos gaste poco en infraestructuras, sino que cada vez gasta menos. **El año en el que se alcanzó la cifra más alta de inversión fue 1965, con un 5,8% del PIB.** Es una conclusión esperable, dado que ésa es la época no solo del National Interstate Highway sino, también, del lanzamiento de la 'Gran Sociedad' de Lyndon B. Johnson, en 1964 (aunque la 'Gran Sociedad' tiende a recordarse como un programa eminentemente social, **tuvo un considerable componente de inversión en infraestructura, que incluyó la Ley de Transporte Urbano de Masas de 1964** y la creación del Departamento de Transporte en 1966).

Entre 1968 y 1980, el gasto se mantuvo estable entre el 4% y el 5%, **pero en 1981 sufrió un desplome que le llevó al 3,3% en 1983.** Desde 2010 ha reanudado su declive,

5. Strong Infrastructure and a Healthy Economy Require Federal Investment. Committee on the Budget. House of Representatives, Oct. 22, 2019. <https://budget.house.gov/publications/report/strong-infrastructure-and-healthy-economy-require-federal-investment>

con un descenso aproximado de una décima del PIB cada dos años, una tendencia insostenible. Según el *think tank* Council on Foreign Relations, de mantenerse la actual trayectoria, **en 2040 EEUU destinará a inversión en infraestructuras el equivalente del 1,4% de su PIB**. Será la segunda cifra más baja del G-20, solo por detrás de la de México⁶. Esta agudización de la subinversión implica que, más que crear nuevas infraestructuras, los trabajos se concentren en el mantenimiento de las ya existentes⁷.

e) Politización.

La construcción de infraestructuras es una cuestión compleja en todo el mundo, y Estados Unidos no es una excepción. De hecho, y contrariamente a lo que se puede pensar, **EEUU ha sido tradicionalmente un país con pocas infraestructuras**. Hasta que en 1956 Eisenhower lanzó su programa de autopistas interestatales, el país no tuvo una red viaria que lo vertebrara de manera plena (en 1919, Eisenhower, entonces mayor del Ejército, había cruzado EEUU en vehículo al frente de una expedición de 80 vehículos de las Fuerzas Armadas que le llevó 62 días).

El Partido Republicano, en general, es reacio al transporte público **y, por tanto, a las infraestructuras destinadas específicamente a ello, como han puesto de relieve ejemplos recientes**. En 2009, la Ley para la Recuperación e Inversión en EEUU (conocida coloquialmente como el paquete de estímulo de Obama), que destinaría 831.000 millones de dólares de estímulo económico a la reactivación del país tras la crisis de las

El Partido Republicano, en general, es reacio al transporte público y, por tanto, a las infraestructuras destinadas específicamente a ello, como han puesto de relieve ejemplos recientes.

'hipotecas basura', presupuestó 1.250 millones de dólares para la construcción de una vía de tren de alta velocidad (que no existe en EEUU) de Tampa a Miami pasando por el enorme centro turístico de Orlando. **La victoria del republicano Rick Scott en las elecciones a gobernador del Estado en 2010 llevó a la cancelación del proyecto**, bajo la alegación de que era "demasiado caro para el contribuyente". Ese mismo año, el también recién elegido gobernador republicano de New Jersey, Chris Christie, canceló la construcción de dos túneles, ya iniciada, entre ese estado y la isla de Manhattan. **Como consecuencia, New Jersey tuvo que devolver al Gobierno federal 95 millones de dólares.**

En la actualidad, esa politización se ha exacerbado. El Partido Demócrata quiere usar la inversión en infraestructuras para promover **la transición energética a fuentes renovables, la creación de obras públicas**

6. McBride, J., Moss, J. The State of U.S. Infrastructure. Council on Foreign Relations, 2020. <https://www.cfr.org/backgrounder/state-us-infrastructure>.

7. Duranton, G., Nagpal, G., Turner, M.A., Transportation Infrastructure in the U.S., NBER, 1997. <https://www.nber.org/system/files/chapters/c14352/c14352.pdf>.

en áreas o comunidades desfavorecidas (la llamada “justicia medioambiental”) y el fomento del transporte público. Un proyecto de ley en “infraestructuras verdes” por 1,5 billones de dólares (casi 1,3 billones de euros) aprobado por la Cámara de Representantes (controlada por los demócratas) en verano pasado no fue ni tan siquiera sometido a consideración por el Senado (que entonces estaba en manos de

los republicanos) por su componente de ‘descarbonización’ de la economía.

Es importante señalar que en los últimos meses ciertos sectores del Partido Republicano han suavizado en parte su oposición a las energías renovables. Esto abre una vía para la aprobación del proyecto de Biden.





EL PLAN 2. DE BIDEN

En la línea de sus predecesores, Barack Obama y Donald Trump, Joe Biden ha usado la necesidad de invertir en infraestructuras como uno de los temas capitales de la campaña electoral. **La web de campaña del presidente incluye la infraestructura en un capítulo conjunto con la idea de un futuro “igualitario en energía”**. Sus propuestas son vagas, pero contienen unas líneas de actuación bien definidas en el párrafo en el que el entonces candidato promete “la creación de millones de buenos empleos, de trabajadores afiliados a sindicatos [una cuestión muy importante en Estados Unidos], para reconstruir la infraestructura de EEUU, que se está derrumbando (...) para sentar las nuevas bases de un crecimiento sostenido, competir en la economía global, resistir los impactos del cambio climático, y mejorar la salud pública, incluyendo el acceso al aire y agua limpios”.

Entrando en el terreno de las políticas concretas, la web anuncia las siguientes actuaciones:

- **La fabricación de vehículos eléctricos** y sus componentes.
- **La mejora de los aislamientos (y, por tanto, de la eficiencia energética)** de dos millones de viviendas (en EEUU hay 139 millones de viviendas) y de otros dos millones de edificios públicos (desde escuelas hasta edificios oficiales).
- **La concesión de estímulos (sin especificar) para la construcción de 1,5 millones de viviendas sostenibles** (no especifica en qué consiste y, si eso se produce en cuatro años, sería aproximadamente el 25% del nuevo parque de viviendas, tomando como referencia los datos previos al Covid-19).

- **Ofrecer a cada ciudad de más de 100.000 habitantes o más “opciones de transporte público de calidad con emisiones cero”** por medio de “inversiones del Estado federal flexibles”. Las “opciones” incluidas son ferrocarriles ligeros, líneas de autobuses, e infraestructura peatonal y para bicicletas.
- **Fomento de nuevas tecnologías, incluyendo, aunque no limitado a, células de hidrógeno, nuclear, baterías** (en buena medida por la necesidad estratégica de recortar el liderazgo chino en esa área), **redes de carga de vehículos eléctricos** (incluyendo la construcción de 500.000 puntos de recarga, lo que supondría multiplicar por 20 el actual parque), **y tecnologías de captura de carbono**.
- **Desarrollo de la red ferroviaria estadounidense**.
- **Expansión de la red de 5G**, en la actualidad en estado embrionario, a todo el país.

En la línea de sus predecesores, Barack Obama y Donald Trump, Joe Biden ha usado la necesidad de invertir en infraestructuras como uno de los temas capitales de la campaña electoral.

Pese a su generalidad, estas propuestas fijan unas claras directrices en la política de infraestructuras:

- **Sindicatos.** Es algo políticamente muy importante porque en EEUU las unidades de las empresas se afilian 'en bloque', tras un referéndum que debe ser autorizado por la compañía, y sus cuotas sindicales suelen ser descontadas del salario de toda la plantilla. Al mismo tiempo, **Biden ha sido tradicionalmente cercano a los sindicatos y, a su vez, los afiliados de estas organizaciones,** especialmente en sectores como la industria y la construcción, se han ido alejando progresivamente del Partido Demócrata en favor del Republicano, en especial con Ronald Reagan y, ahora, con Donald Trump.
- **Los impactos del cambio climático.** Esta es una cuestión que **está ganando aceptación en Estados Unidos,** pese a que todavía tiene más rechazo que en Europa.
- **Mejorar la salud pública, algo que es importante en Estados Unidos,** sobre todo después del escándalo del sistema de abastecimiento de aguas **de la ciudad de Flint (425.000 habitantes) en Michigan,** por la aparición de un brote de legionella y el descubrimiento de niveles excesivos de plomo, en 2012.
- **Competitividad internacional y competencia estratégica con China,** en sectores como las baterías eléctricas o la red 5G.





El Plan tiene puntos en común con el proyecto de ley antes mencionado aprobado por la Cámara de Representantes en verano, **como el fomento de los vehículos eléctricos, el transporte público, y la eficiencia energética en edificios** (aunque el plan de la Cámara se centraba solo en los edificios públicos). De hecho, la estrategia de la Casa Blanca es aprovechar la crisis causada por el Covid-19 para impulsar el plan de infraestructuras y, a su vez, **utilizar el plan de infraestructuras para promover la transición a las energías renovables.**

En este sentido, el presidente cuenta con la ventaja del declive del carbón y el petróleo, y el estancamiento del gas natural, en el 'mix' energético estadounidense, en beneficio de las renovables (sobre todo eólica y solar), que ha incrementado el apoyo político a estas últimas. **En cierto sentido, el Plan de Infraestructuras de Biden es similar, aunque mucho más ambicioso, al mecanismo europeo de respuesta al Covid-19,** en el sentido de que tratará de promover cambios estructurales en la economía. Sin embargo, el presidente de EEUU jugará esa baza con más cautela, dado que en ese país el consenso en favor de la 'descarbonización' económica no es tan grande como en la UE.

Asimismo, el presidente reforzará la obligatoriedad de **comprar materiales y otorgar proyectos a empresas estadounidenses ("Buy American")**, algo que ya prefigura una Orden Ejecutiva emitida cuando apenas llevaba una semana en la Casa Blanca.

Hay dos aspectos del proyecto de infraestructuras de Biden muy específicos:

a. **La “justicia medioambiental”, es decir, la idea de que ciertas comunidades desfavorecidas económica, social y racialmente** han sido también discriminadas en términos de protección del medio ambiente y la salud, al situar en ellas empresas contaminantes, o proveerles con peores servicios de transporte público y suministro y tratamiento de aguas. El presidente podrá énfasis especial en corregir esas situaciones, **y favorecerá el establecimiento de sectores de actividad ‘limpios’ y más inversión pública en esas regiones**, en especial en las de población afroamericana.

b. **Las condiciones de los concursos.** El equipo de Joe Biden va a poner especial énfasis en que las empresas que obtengan contratos de la Administración **no cometan infracciones en materia de medio ambiente, discriminación de género, raza, orientación sexual o de otro tipo.** Para imponer esos requisitos no es necesaria legislación, ya que basta con órdenes administrativas, aunque estas pueden ser llevadas a los tribunales, lo que amenazaría con crear retrasos en la ejecución de los proyectos e incertidumbre jurídica.

Un aspecto que no está claro es la financiación. **Parece probable que la Casa Blanca presente un proyecto basado en el gasto público** y, en menor medida, en las exenciones fiscales.

Finalmente, **la negociación con el Congreso será llevada por los colaboradores más estrechos de Biden.** En primer lugar, la secretaria del Tesoro, ex presidenta de la Reserva Federal y ex presidente del Consejo de Asesores Económicos de la Casa Blanca, Janet Yellen, que tiene una enorme experiencia con el Legislativo y, además, cuenta con el respeto de la oposición republicana.

Brian Deese, el presidente del Consejo de Asesores Económicos, **que fue uno de los principales negociadores del Tratado de París con Obama**, jugará un papel importante en el diseño del plan y, probablemente, en la negociación con el Congreso.

Finalmente, una vez que el plan se ponga en práctica, **una parte del centro de atención de los medios se trasladará hacia el secretario de Transportes, Pete Buttigieg, una estrella al alza dentro del Partido Demócrata.** Buttigieg es un centrista, joven, que representa en gran medida la sensibilidad de una parte de los votantes urbanos demócratas, pero cuya carrera política se limita a la alcaldía de la ciudad de South Bend (100.000 habitantes), en Indiana, y a su fallida candidatura a la presidencia en 2020. Su nombramiento al frente del Departamento de Transporte **parece una indicación de que Biden apuesta por mejorar la red ferroviaria** y, sobre todo, el transporte colectivo urbano, pero su falta de experiencia en política nacional es un elemento de incertidumbre.





3 • LA VIABILIDAD DEL PLAN

Que Estados Unidos tiene un déficit en infraestructuras es algo que nadie niega. Otra cosa es la cuantificación de ese déficit, las estrategias para eliminarlo, y la financiación de estas.

La cuestión fundamental es si el plan será aprobado o no. En la Cámara de Representantes, los demócratas tienen una mayoría pequeña, pero suficiente, en principio, para aprobar el plan. **El Partido Demócrata tiene 48 senadores, más otros 2 independientes que hacen ‘caucus’ con él,** mientras que el Partido Republicano tiene 50 senadores. La vicepresidenta, Kamala Harris, en su calidad de presidente del Senado, tiene

Existe una pequeña, pero muy activa, ala izquierda demócrata, con mucha influencia en redes sociales y entre el electorado más joven y urbano que considera que conceptos como la justicia medioambiental y la transición energética son innegociables y, de hecho, opinan que Biden debería avanzar más en esa dirección.

un voto en caso de desempate. **Eso da una ventaja mínima a los demócratas en los comités en los que se decide qué legislación pasa al pleno.** Pero el Partido Demócrata no ha logrado eliminar el ‘filibuster’, es decir, la norma que obliga a tener 60 votos para aprobar una ley.

Que los demócratas consigan 10 votos republicanos es imposible. Sí existe, sin embargo, otro mecanismo: la ‘reconciliación’, que permite **aprobar una ley por mayoría simple si esta se incorpora a otro proyecto legislativo vinculado al Presupuesto.** El problema de esa opción es que puede ser percibida como algo que resta legitimidad al proceso. Eso puede hacer que los demócratas de centro **-sobre todo John Manchin, de Virginia Occidental, y Kirsten Sinema, de Arizona-** se opongan al proyecto. Manchin, en especial, rechaza cualquier actuación en contra de la minería del carbón, que es la principal actividad económica de su estado, uno de los más pobres de EEUU, y en cuestiones fiscales tiende a ser muy cercano al Partido Republicano. Al mismo tiempo, existe una pequeña, pero muy activa, ala izquierda demócrata, con mucha influencia en redes sociales y entre el electorado más joven y urbano **que considera que conceptos como la justicia medioambiental y la transición energética son innegociables** y, de hecho, opinan que Biden debería avanzar más en esa dirección.

En general, cada legislador examinará al detalle el impacto económico del proyecto de ley en su circunscripción, **con la vista puesta en las elecciones de 2022.** La cuestión del déficit también será planteada, dado que ésa es una baza que los republicanos -y algunos demócratas- usan con gran éxito electoral, y que ya ha sido

empleada por los primeros **en el proyecto del programa de estímulo contra el Covid-19 por 1,9 millones de dólares presentado en enero**. Todo ello hace prever que la ley, en caso de salir adelante -lo que es una prioridad para Joe Biden- lo hará con modificaciones sustanciales y, muy probablemente, con una dimensión significativamente inferior a la proyectada por la Casa Blanca.

Biden jugará la baza del estímulo económico que necesitará el país debido al Covid-19, **y presentará su proyecto como una manera de reforzar la competitividad de Estados Unidos en relación a China**. Este último aspecto será muy importante puesto que los sectores más populistas del Partido Republicano le acusan de ser blando frente a Pekín. Finalmente, Biden insistirá en el proyecto como generador de empleo y, más de cara hacia el Partido Demócrata, insistirá en que aumentará la influencia de los sindicatos. A un nivel más técnico, la Casa Blanca insistirá en que, **con los actuales tipos de interés en nivel cero, el coste financiero para las arcas públicas del plan será muy reducido**, y que no llevar a cabo este proyecto para corregir el déficit de infraestructuras sería una oportunidad perdida.

Por el lado de la oposición, realizar una previsión es, en este momento, muy arriesgado. **La situación del Partido Republicano en las próximas semanas será decisiva en ese sentido**. En la actualidad, ese partido está dividido entre una mayoría de la base y de sus congresistas (incluyendo a algunos de sus líderes, como Kevin McCarthy, *whip* republicano en la Cámara de Representantes) alineada con Donald Trump, y un liderazgo (Mitch McConnell, John Thune,

Biden jugará la baza del estímulo económico que necesitará el país debido al Covid-19, y presentará su proyecto como una manera de reforzar la competitividad de Estados Unidos en relación a China.

Liz Cheney) alejado del ex presidente o, incluso, en franco enfrentamiento con él. **La resolución de esas tensiones -si es que se produce- puede jugar un papel importante en el voto republicano**.

Entre los republicanos también hay centristas que podrían dar su apoyo a una versión de la ley que redujera su impacto en el déficit, **y probablemente pusiera menos énfasis en la transición energética y en la justicia 'medioambiental'**. Entre ellos destacan Susan Collins (Maine), Mitt Romney (Utah), y Lisa Murkowski (Alaska). En todo caso, durante las presidencias de Bill Clinton y Barack Obama, **el Partido Republicano demostró estar más unido y ser más jerárquico que el Demócrata**. Por consiguiente, es difícil imaginar que esta formación esté dispuesta a darle una victoria a Biden en el proyecto estrella de su mandato.

Los republicanos insistirán en el impacto del plan en el déficit, acusarán a Biden de tratar

de aprovechar la crisis del Covid-19 para transformar a Estados Unidos, **enfaticarán la pérdida de empleos en determinados sectores** e insistirán en que gran parte del plan es puro despilfarro.

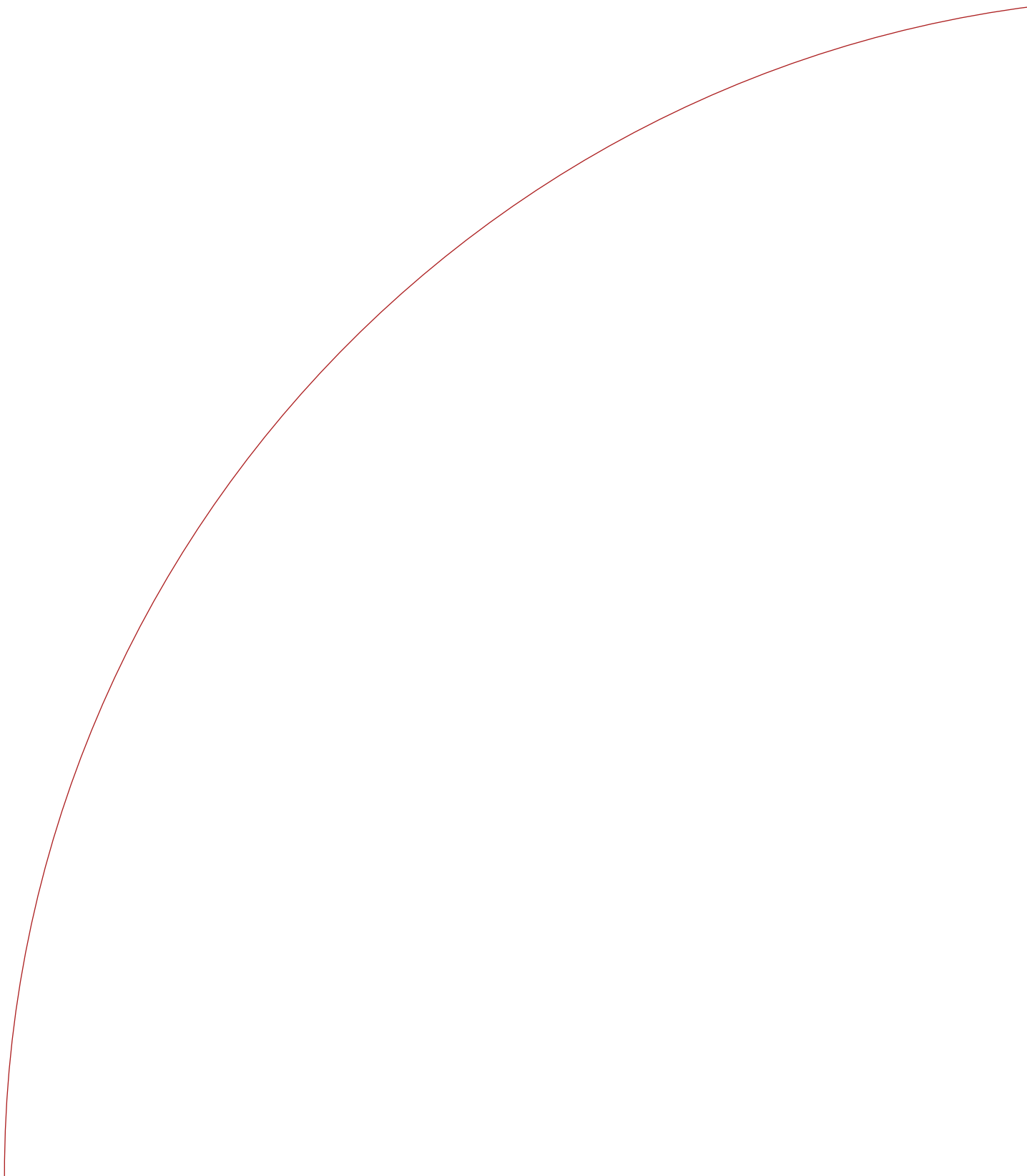
Habrán otros factores que jugarán un papel importante en el debate, entre ellos:

1. **El proceso del 'juicio político' a Donald Trump en el Senado**, y su impacto en la opinión pública;
2. **La aprobación del antes mencionado paquete de estímulo contra el Covid-19**, que puede elevar la confrontación entre demócratas y republicanos si los primeros deciden tratar de aprobarlo por medio de la 'reconciliación' o puede dar una victoria a los segundos si estos logran reducirlo de tamaño sustancialmente;
3. **La situación general de la crisis sanitaria del Covid-19 y su impacto en la economía.**

Esos elementos tendrán un enorme impacto, ya que de ellos dependerá que el Ejecutivo pueda negociar con algunos republicanos el plan **de modo que este llegue al Congreso con posibilidades de salir adelante** o si, por el contrario, todas las conversaciones deberán llevarse a cabo entre los legisladores.

Finalmente, una vez que el Plan sea aprobado, quedará su puesta en práctica. Ésa será otra cuestión compleja, especialmente por la división de las Administraciones mencionada al principio de este documento.





INFORME

LA POLÍTICA DE
INFRAESTRUCTURAS
DE EEUU:

RETOS Y PERSPECTIVAS DE
LA ADMINISTRACIÓN BIDEN

MAS Consulting
Reputation • Public Affairs