

Opinión

EL POSTUREO O LA BATALLA DE LA PROPAGANDA



José María Triper

Periodista económico

Sorprendía el martes Pablo Iglesias con una nueva, que no novedosa, oferta de Gobierno de coalición a Pedro Sánchez, que este respondía nuevamente con un rotundo “no es no” y reiteraba el ya tópico argumento de que solo con Podemos no suma, que en realidad quiere decir que o Iglesias y los suyos apoyan la investidura gratis, o repetimos unas elecciones en las que los socialistas parece que tienen bastante que ganar y los *morados* mucho que perder.

En realidad, nada diferente a lo ya vivido en julio y otra muestra de que a lo único que están jugando unos y otros no es a conseguir la formación de un Gobierno, sino a ganar la batalla de la propaganda ante la opinión pública para poder culpar al contrario de la vuelta a las urnas y que recaigan sobre él las iras de los electores. Porque ¿en qué difiere esta última propuesta de Podemos de las negociaciones anteriores y de la oferta de ministerios que le hizo el PSOE en la investidura y rechazó entonces? ¿Qué ha cambiado en un mes para lo que entonces era inaceptable ahora se estime suficiente? En realidad, nada; salvo la intención de Pablo Iglesias de demostrar que mientras Sánchez permanece en el inmovilismo ellos han intentado hasta el final evitar que haya elecciones.

Eso, con el añadido de la propuesta de una mesa de partidos para “desjudicializar” la situación de Cataluña, que, en opinión de un dirigente socialista próximo a Moncloa es

“introducir una bomba de relojería en el Consejo de Ministros con la *Diada* y la sentencia del juicio del *Procés* en el horizonte inmediato”; al tiempo que reiteraba que la coalición con Iglesias y los suyos es “inviabile”.

Como también entra en esa estrategia de la batalla de la propaganda la actitud de Sánchez y los suyos con esa ronda de consultas previas a las vacaciones con organizaciones sociales, que dan votos en las urnas pero no en el Parlamento, que es donde se deciden las investiduras. Y la que ahora iniciará con los partidos políticos sabiendo que las pos-

Iglesias busca dar la impresión de que hizo todo para evitar unas nuevas elecciones

turas son idénticas a las de julio y que si algo puede cambiar es la abstención de ERC para pasar al “no”, como ya avisó Rufián.

Y batalla de la propaganda, o posturo como gusta de decirse ahora, es el esperpento que ha rodeado al *Open Arms*. Un

melodrama en el que todos los actores son culpables, empezando por el radicalismo populista de Salvini y la tragicomedia de un Gobierno italiano en el que el ministro del Interior se pasa por el forro las instrucciones del primer ministro que acaba dimitiendo.

Posturo también en el Gobierno español y Pedro Sánchez que, vistas las nefastas consecuencias de su “buenismo” en el caso del *Aquarius*, mantuvo una posición de absoluta intransigencia para realizar una propagandística oferta de acogida cuando ya intuía la decisión de la Fiscalía italiana de permitir el desembarco. Y posturo también en el *Open Arms* empeñándose en desembarcar en Italia a sabiendas de que si lo hacía en España el barco quedaría neutralizado *sine die* por las autoridades españolas y se exponían a sanciones por incumplir el permiso legal para sus actividades.

Un caso este en el que el único actor que no ha practicado el posturo es la Unión Europea, que se ha puesto, como siempre, de perfil. Y así nos va.



ISTOCK

LA INGENIERÍA ESPAÑOLA, REFERENTE EN INFRAESTRUCTURAS INTELIGENTES



Carlos Alonso

CEO de Ardanuy Ingeniería

Las ciudades de todo el mundo continúan en constante crecimiento. Según las previsiones de la ONU, en el año 2050, un 70 por ciento de la población residirá en centros urbanos. En este contexto de cambio, el transporte público se convierte en una pieza esencial para dar respuesta a las nuevas necesidades de movilidad. Las diferentes administraciones se han marcado como objetivo cambiar su estrategia ante el gran desafío que presenta la gestión de ese incremento del tráfico. Ahora se apuesta por modelos más sostenibles y por la integración de todos los avances de la transformación digital para avanzar hacia las denominadas infraestructuras inteligentes.

El tren tiene un futuro prometedor, ya que en los planes de inversión se incluyen ampliaciones de metros, tranvías, cercanías o nuevas líneas trenes-tram. Tal como se indica en el estudio *World Rail Market* de Roland

Berger elaborado para Unife (Asociación de la Industria Ferroviaria Europea) se estima que el ferrocarril tendrá una tasa de crecimiento medio anual del 2,6 por ciento. De esta cifra, la mayor demanda se producirá en el segmento urbano y sus entornos.

Esta decidida apuesta por el ferrocarril a escala mundial ha hecho que las administraciones busquen que ayuden a implantar las mejores soluciones para conseguir las más modernas redes de transporte. En este sentido, la industria ferroviaria española, con especial mención a la ingeniería, se ha convertido, por su experiencia y *know-how*, en un socio preferente en los principales proyectos de movilidad urbana en más de 90 países.

En la actualidad, el 35 por ciento de los metros de las ciudades de Latinoamérica cuenta con asesoramiento, asistencia técnica, material rodante y tecnología española, como por ejemplo Santiago de Chile, Lima,

Ciudad de México, Monterrey, Panamá, Medellín, Sao Paulo o Bogotá. En Estados Unidos, además, se pueden señalar varios ejemplos como el metro de Washington, el tranvía de Houston o Kansas, entre otros.

Asimismo, nuestras ingenierías continúan a la cabeza en mercados maduros como el europeo, donde países como Alemania, Finlandia, Francia, Italia, o Reino Unido siguen adjudicando contratos para la renovación o ampliación y modernización de este tipo de redes. A ellos se unen la creciente presencia en India, donde ya se ha participado en la puesta en marcha de proyectos como el metro de Chennai, Bombai, Nueva Delhi, Kochi o Bangalore. En este

mapa exportador de “expertise” se incluyen también las líneas de tranvía del norte de África, en la ciudad de Orán, Mostaganem y Ouargla (Argelia), el metro de El Cairo (Egipto) y el de Riad (Arabia Saudí), el tranvía sin catenaria (Dubai) o el metro ligero de Lusail

(Qatar). En Australia destaca especialmente el tren ligero de Parramatta, y los tranvías de Sidney, Camberra y Newcastle, mientras que también hay proyectos en China como el metro de Hong Kong o el tranvía de Kaosing.

En plena transformación digital se abre una nueva etapa. La ingeniería española vuelve a ampliar su presencia en el exterior, ya que su participación se ve incrementada especialmente con el impulso a los sistemas de transporte inteligentes. Se requiere de su experiencia para avanzar en la implantación de nuevas tecnologías que permitan gestionar con un grado mucho mayor de eficiencia los traslados, tener usuarios mejor informados, aumentar la seguridad y avanzar en materia de eficiencia energética y sostenibilidad.

Nuevos retos a los que la industria española y, por ende, su ingeniería, responderá con una decidida apuesta por la I+D y la puesta a disposición del mercado internacional de una gama de soluciones vanguardistas para construir las ciudades del futuro: conectadas, eficientes y con una movilidad plenamente sostenible.

La experiencia y el ‘know-how’ la distinguen en proyectos de movilidad