

KPMG**Expansión**

Frederic Borràs, de KPMG, M. Sala, y Martí Saballs, subdirector de EXPANSIÓN./Elena Ramón

La ex presidente de Renfe, Mercè Sala, asegura que Catalunya es complicada para acometer grandes obras.

Las infraestructuras precisan negociadores

Escriben **Olga Grau y Manel Manchón**

Construir un kilómetro de ferrocarril de doble vía electrificada cuesta 7 millones de euros y un kilómetro de metro subterráneo oscila entre 40 millones y 60 millones de euros. Por importes inferiores, el Govern puede inaugurar un colegio (entre 3,5 y 4 millones), un centro de día para enfermos psíquicos (5,4 millones) o una Escuela Oficial de Idiomas en Sabadell (6,2 millones). Mercè Sala, ex presidenta de Renfe, sostiene con estos ejemplos que las infraestructuras son caras, aunque éste no sea el único motivo para explicar el déficit histórico de Catalunya en materia de carreteras y ferrocarril.

En una conferencia sobre *Gestión de Infraestructuras* organizada por KPMG y EXPANSIÓN, Sala reconoce que el Estado "invierte poco en Catalunya, porque la considera periférica", y tiene tendencia a primar a la Comunidad de Madrid en detrimento también de otras zonas de España, como Galicia. Sin embargo, la sociedad civil catalana, por su idiosincrasia, no suele ponerse de acuerdo en los proyectos del país, lo que sirve de excusa al ejecutivo central para retrasar las inversiones. Como ejemplo de algunos desencuentros internos Sala cita las obras del Ordal, Tarragona-Montblanc, el Cuarto Cinturón, el eje Vic-Olot (Bracons) o el mismo AVE a su paso por el Camp de Tarragona o el Aeropuerto del Prat.

"Haría falta estudiar una carrera para aprender a ponernos de acuerdo", bro-

mea, aunque deja caer muy seriamente que el gran reto es conseguir que los responsables políticos y los técnicos especialistas se transformen en "negociadores" que cuenten con todos los agentes sociales para llevar a cabo las infraestructuras. Catalunya ha pasado de contar con una población de 6 millones de habitantes en 1991 a 7,3 millones en 2007. La densidad de población también dificulta extremadamente la ejecución de cualquier tipo de obra porque requiere de expropiaciones y modificaciones. Este tipo de actuaciones encarecen el precio del suelo, por lo que "las obras en Catalunya salen más caras que en la meseta", acaba sentenciando la presidente del Ctesc.

Duran salta al ruedo

El secretario general de CiU, Josep Antoni Duran Lleida, entró ayer al trapo en la polémica sobre el traspaso de Cercanías de Renfe a Catalunya. A pesar de que los ex consellers Joaquim Molins y Josep Maria Collell y el propio Jordi Pujol negaron la mayor, la oferta del Gobierno del PSOE en los años noventa a negociar la transferencia, Duran aseguró en su carta semanal a los militantes de Unió que el ex ministro Josep Borrell y la ex presidenta de Renfe, Mercè Sala, sí hablaron de ello. El problema es que sí querían negociar, pero sin "ofrecer la financiación del traspaso".