

El País,

## El coste del plan infraestructuras se dispara de 5.400 a 13.150 millones

Las obras de la línea 9 del metro han triplicado la inversión inicial prevista

FRANCESC ARROYO - Barcelona - 31/10/2009

El transporte público es caro. En Barcelona, en Berlín y en cualquiera de las grandes ciudades. Y el transporte ferroviario subterráneo, más caro que el de autobuses en superficie. Al menos, en términos de inversión. De ahí que los gobiernos programen a años vista las actuaciones. En la Región Metropolitana de Barcelona, las inversiones las marca el Plan Director de Infraestructuras (PDI), que habitualmente tiene 10 años de vigencia y, supuestamente, se revisa a la mitad del periodo. Hoye se halla aún vigente el PDI 2001-2010 (en realidad fue aprobado en el año 2002 y que no ha sido revisado). Las inversiones previstas al aprobarlo sumaban 5.407 millones de euros. **El pasado mes de julio, la Autoridad del Transporte Metropolitano revisó las actuaciones realizadas y anotó que los 5.407 millones se habían convertido en 13.152 millones.**

Las versiones para justificar este incremento son diversas. Para el Gobierno catalán, los números iniciales eran muy esquemáticos y no tenían en cuenta la realidad. Para la oposición, hay desviaciones explicables, como el aumento de costes tras el hundimiento del túnel del Carmel, pero otras se deben, pura y simplemente, a mala gestión.

De las actuaciones previstas para la década que terminará el próximo año, hay unas que ya están finalizadas, otras se hallan en fase de ejecución y un tercer grupo no ha empezado aún, sin contar con obras programadas en aquel momento y descartadas con posterioridad, como la prolongación de la línea de Ferrocarrils de Sarrià hasta el Baix Llobregat, que finalmente se ha convertido en una nueva línea de Renfe entre Castelldefels y Cornellà.

Las actuaciones ya finalizadas tenían una inversión prevista de 927 millones de euros, pero el coste real ha sido de 1.454 millones, lo que supone un incremento del 56,8%. Entre estas obras se halla el tranvía del Besòs, que inicialmente debía haber costado 168 millones y que acabó costando 254 millones.

El diputado Josep Rull, responsable de Infraestructuras del grupo de CiU en el Parlament, explica "El tranvía era lo que teníamos menos controlado", por falta de experiencia. Además, se aprovechó su construcción para urbanizar las zonas donde se construía. En el caso del tranvía del Besòs, hubo muchas modificaciones del proyecto inicial, debido a la exigencias de la entonces alcaldesa de Badalona, Maite Arquè. Curiosamente, Arquè era miembro de la ATM cuando se aprobó el trazado del tranvía, incluido su paso por Badalona, y ella misma pasó luego a exigir cambios que supusieron importantes desvíos presupuestarios y un alargamiento de las obras de años. Pero si la construcción de tranvías estaba llena de imprevistos, "es menos comprensible que se hayan producido

aumentos desmesurados en otras obras para las que la estimación de costes está muy pautada", dice Rull. Entre las obras con desvíos considerables se halla el desdoblamiento de dos tramos de la línea del Llobregat de Ferrocarrils de la Generalitat. El primero es el que va de la riera de Palau hasta Martorell, con una longitud de cinco kilómetros. El coste inicial era de 18,9 millones de euros; el real, 56,6 millones. El otro tramo, entre Martorell y Olesa, de 7,6 kilómetros, debería haber costado 9,3 millones y costó 59,1 millones, lo que representa una variación del 600%. "Incomprensible", sostiene Rull, que insiste: se trata de una obra al aire libre. El Departamento de Política Territorial se remite a la diferencia entre previsiones hechas con un lápiz -"el papel lo aguanta todo", sostuvo su portavoz- y los presupuestos reales.

Si en los trazados de vías se disparó el precio, lo mismo ocurrió con las estaciones. Dos de ellas se hallan en la misma línea de Ferrocarrils. Una es la de Martorell central. Iba a costar 2,6 millones y acabó en 18,7 millones. misma línea de Ferrocarrils. Una es la de Martorell central. Iba a costar 2,6 millones y acabó en 18,7 millones.

En la estación de Amadeu Torner (hoy Europa), en L'Hospitalet, la desviación es menor: pasó de una previsión de 5,2 millones a costar 17 millones. El intercambiador del metro de Sagrera-Meridiana se fue de los 19,9 millones consignados como precio hipotético en 2002 a 99,9 millones. Y falta aún la obra correspondiente al Ministerio de Fomento, que supondrá 77 millones más.

En las obras en curso es donde se producen las mayores desviaciones. En la línea 9 del metro, los costes ha sido objeto de animados debates entre el Gobierno y la oposición de CiU. La previsión inicial era de 1.938 millones. La revisión del PDI hecha el pasado mes de julio sitúa el precio en 5.510 millones, pero casi nadie duda que acabará superando los 7.000 millones.

Para el equipo que dirige el consejero Joaquim Nadal, se trata del paradigma de proyecto defectuoso. Era una chapuza. Se licitó y adjudicó a la vez el proyecto constructivo y la obra, lo que explica el incremento que se ha producido después. "No había proyecto ni estimación seria de costes", sostiene el portavoz de Política Territorial. Rull discrepa: "Hay incrementos justificables respecto a lo previsto por el Gobierno de CiU.

Entendemos que los 2.000 millones iniciales podrían haber llegado a 3.500 millones. A partir de esa cifra, el problema es de mala gestión".

El resto de las obras del metro muestran también desviaciones al alza. La prolongación de la línea 1 pasó de 114 a 194 millones; la de la línea 2, de 103 a 156 millones; la de la línea 4, de 68,1 a 277,6 millones, y la línea 5, como consecuencia de la crisis del Carmel, de 119 a 286 millones.

En las obras de Ferrocarrils de la Generalitat en Sabadell y Terrassa los desvíos al alza son igualmente imponentes: los 250 millones previstos van ya casi por 700, debido en parte a actuaciones relacionadas con el urbanismo de ambas ciudades, según Política Territorial.

El tercer bloque programado en el PDI en 2002 y hoy ni siquiera licitado también ha experimentado un incremento de costes, aunque en este caso sin moverse del papel: los 1.268 millones que figuran en el documento aprobado en su día por la Autoridad del

Transporte Metropolitano (donde conviven el Gobierno de la Generalitat y los ayuntamientos) son hoy 3.628.

El plan aprobado en 2002 incluía un análisis de la relación entre el coste y los beneficios sociales que reportaría. Este análisis se usó para establecer la prioridad de las obras. Un ingeniero de Política Territorial que prefiere ocultar su nombre da una clave: "Cuando dibujamos un proyecto y creemos en él, tendemos a minusvalorar el precio para que los políticos lo compren". Pero el asunto tiene otra cara: "Si todas las cifras son así, la credibilidad de las estimaciones es nula", dice Josep Rull, y se pregunta cuánto costará de verdad lo incluido en el Pacto Nacional de Infraestructuras, cuyo precio calculado son 100.000 millones de euros.