

LA GRAN OBRA PENDIENTE DE SEVILLA

Los expertos defienden el proyecto de los túneles para la SE-40

- ▶ Ingenieros, arquitectos, urbanistas o economistas subrayan la viabilidad de los pasos subterráneos para la ronda
- ▶ Los sectores profesionales vinculan la marcha atrás del Gobierno central a una decisión económica y no técnica

E. MARTOS / M. BENÍTEZ / E. BARBA SEVILLA

La solución técnica para el paso sur del río de la ronda SE-40 se demora pese a la vital importancia de esta infraestructura para Sevilla, su área metropolitana, su provincia y hasta para los tráfico que conectan con Cádiz y Huelva después de que el Gobierno central, que debe ejecutar esta autovía de circunvalación, frenara el proyecto que se había escogido en principio y que contaba ya con los informes preceptivos: el de los túneles. El Ejecutivo de Pedro Sánchez planteó la necesidad de 'comparar' esa opción con la de un gran puente, en teoría más económica, y ha habido que volver a la casilla de salida, con lo que ello implica de más retrasos.

Pretexto o no, lo cierto es que haber puesto sobre la mesa la necesidad de revisar de nuevo el asunto está suponiendo un enorme perjuicio para los intereses de la capital andaluza con muy escasa base argumental. Los principales expertos en la materia, de hecho, han expuesto a ABC sus puntos de vista y una evidente defensa del plan original, el de los túneles, que en otras grandes infraestructuras

de otros territorios se ha acometido sin problema alguno. Ingenieros, arquitectos, economistas, urbanistas... Todos hablan con claridad de la viabilidad del paso subterráneo.

José Luis de Justo
Ingeniero de caminos y presidente de la Real Academia Sevillana de Ciencias

El catedrático emérito de la Universidad de Sevilla, José Luis de Justo, especializado precisamente en Ingeniería del Terreno, considera que cerrar la SE-40 mediante un túnel «no es inviable, ni mucho menos, más bien es caro». Y le resulta «muy curioso» que se cancele una obra que superó todos los trámites y para la que se hicieron sondeos y estudios previos antes de empezar a trabajar. Aducir ahora que el problema es del subsuelo y que hay que cambiarlo todo le ha resultado «bas-



tante sorprendente». «Eso lo digo como espectador, porque no he participado en este proyecto ni conozco el alcance de la obra», advierte antes de continuar con su opinión. «No sé por qué los que encargaron el proyecto se decantaron en su día por un túnel, quizá las cosas no se pensaron debidamente si ahora se decide cambiar de solución, pero en mi opinión todo esto se hace por una cuestión de costes, porque para cada problema hay solución», comenta.

El profesor De Justo dice que toda esta situación le recuerda al debate de los años ochenta cuando se paralizaron las primeras obras del metro de Sevilla porque se decía que no se podía construir un túnel bajo el subsuelo de la ciudad. «Luego se hizo el de la línea 1, que discurre bajo el río, y ni hubo demasiadas dificultades técnicas durante la ejecución ni en estos años no ha dado un solo problema», razona. «Entiendo que en su día pasar una tuneladora bajo la ciudad pueda generar dudas por el daño que podría provocar en los edificios, pero la obra de la SE-40 se hace en medio del campo», continúa.

En este caso dice no tener ninguna duda de que volver a hablar ahora de cerrar la circunvalación mediante un puente cuando se descartó en 2001 «es una cuestión de dinero». Lo único positivo

que le ve a esta situación es que «al menos se trabaja en un asunto que lleva años enquistado y al que nadie le ha dado solución, a pesar de ser una infraestructura fundamental para Sevilla».

Simón Onrubia

Gerente de ProSevillaPort



El gerente de la asociación de empresarios portuarios ProSevillaPort considera que «cualquier obstáculo para el tráfico de buques por el río es un problema» y así puede ocurrir con la construcción de un puente para el cierre de la SE-40 en el arco sur. «Siempre habría que ver las características técnicas, pero ¿cómo tiene que ser de alto ese puente para no afectar a la navegación? y ¿un viaducto de esas dimensiones se puede levantar en ese entorno?», se cuestiona.

El colectivo al que representa, en el que están integradas empresas que operan en los muelles, se muestra partidario de mantener la solución original porque «no tiene ningún tipo de afición». Eso se tuvo en cuenta en el proyecto planteado en 2008 y dice no entender «por qué se cambia ahora de opinión cuando cabe la posibilidad de generar un menoscabo a un motor económico como el Puerto de Sevilla». «Lo que no se puede permitir es que se

pongan obstáculos a la entrada y salida de barcos cargados con gigantescas estructuras metalmeccánicas», añade.

Para Onrubia no tiene sentido llegar a este punto cuando el proyecto estaba adjudicado y se habían iniciado las obras. «Se ha gastado muchísimo dinero público y hay que ser más responsable», asegura. Otra de las cuestiones que señala es el enorme retraso, pues se ha cancelado

el proyecto diez años después de paralizarlo. «Si se cambia la solución técnica, al menos hay que exigir que se cumplan los plazos y se haga lo antes posible, porque es una infraestructura fundamental que no puede esperar más», concluye.

Francisco José Tato

Decano del Colegio de Economistas

El decano de los economistas sevillanos subraya el perjuicio económico que supone la demora acumulada con el paso sur del río. «Sin entrar en criterios de naturaleza técnica o medioambiental, que dicho sea de paso, ya se podrían haber tenido en cuenta antes de la adjudicación, hace ya más de una década, a mi juicio son diversos los daños



causados a nuestra economía. De una parte se ha causado un daño enorme y difícil de cuantificar, por no contar en nuestra ciudad con una infraestructura absolutamente necesaria y vital para el crecimiento y desarrollo de nuestra

provincia», recalca Tato, quien explica que «el freno en la inversión ha dañado a aquellos que estaban esperando esta infraestructura para acometer algún proyecto empresarial, pero igualmente a quienes han invertido en la provincia contando con la existencia de la SE-40 para el desarrollo de su actividad, y sin duda se nos está causando daño a todos los que transitamos por nuestra ciudad, perdemos tiempo y dinero por tener que utilizar unas vías saturadas y congestionadas hace ya 30 años».

El decano indica que «ahora el Estado deberá indemnizar a todos los adjudicatarios de la obra con el 6% de lucro cesante de esos contratos, empresarios, que en este tiempo han incurrido en gastos que nadie les ha resarcido, y todo ello sin contar con la famosa tuneladora, que costó treinta millones de euros mas otros diez o doce que se han tenido que gastar y que se siguen gastando en su almacenamiento».

«En definitiva —añade Tato—, entre lucro cesante y tuneladora no menos de 60 millones de euros el perjuicio que se va a causar a las arcas públicas, sin que nadie se responsabilice de ello. Y eso sin tener en cuenta el daño económico que se viene causando a ciudadanos y empresarios de nuestra provincia como antes se ha indicado».

Antonio Barrionuevo
Arquitecto, catedrático y urbanista

Antonio Barrionuevo, arquitecto, catedrático de proyectos arquitectónicos y urbanista, observa que ahora el debate está centrado si el paso sur de la SE-40 debe realizarse por túneles o por puente, pero no aprecia que se hable nada del otro paso territorial de la «orbital al Guadalquivir» previsto entre La Algabe y La Rinconada al norte.

Barrionuevo, autor de estudios de adecuación del modelo de crecimiento de la ciudad, plantea reconocer la dimensión fundacional de Sevilla como «ciudad puente» para el paso a través de ella del vado del valle del Guadalquivir. Recuerda que originalmente solo había un solo paso, el puente de Triana, y que su estructura se conformó radio concéntrica y congestiva. Luego, tras la Corta de Triana se abrieron dos frentes de paso: al sur el viaducto de San Juan y al norte el paso del Patrocinio por Plaza de Armas. Luego el viaducto del Alamillo, ideado por él mismo junto a otros

profesores de la Escuela de Arquitectura de Sevilla para el Master Plan de la Expo 92, amplió el frente de los «pasos territoriales» contribuyendo



Desembarco de la tuneladora en marzo de 2012, poco antes de paralizar las obras // ABC

