

Abc Sevilla / 22/06/2019

Elena Martos

El Consejo de Ministros ha autorizado este viernes una partida de 13.342.218,69 millones de euros para iniciar los trabajos previos para la sustitución de los tirantes y la ampliación del puente del Centenario de Sevilla. La actuación está considerada como una obra de emergencia, dado el estado de los tensores, que están afectados por filtraciones, como adelantó ABC. Ese es el principal motivo de la obra que anunció el pasado verano el ministro de Fomento en funciones, José Luis Ábalos, y no la creación de un carril extra para aliviar los embotellamientos, que también se llevará a cabo.

Con este montante que el Gobierno central ha provisionado se realizará la monitorización continua y los trabajos previos para el cambio de los tirantes, que se irán anclados fuera del tablero y no por dentro como sucede ahora. Eso permitirá liberar el espacio que actualmente se pierde en ambos sentidos, ganando así un carril extra. Para ello se instalarán unas estructuras metálicas bajo el firme que tendrán una doble función: por un lado servir de base a los gruesos cables de acero que sostienen el puente y por el otro, preparar el terreno para una ampliación, mucho más ambiciosa, que se llevaría a cabo en el futuro para duplicar la capacidad de este tramo, pasando de cinco a diez carriles, como recoge el anteproyecto de la obra con el que trabaja la Dirección General de Carreteras.

La actuación de urgencia que Fomento tiene prevista no es ni mucho menos barata. Está presupuestada en algo 112.293.727,17 euros (IVA incluido) y necesitará un plazo de ejecución de unos 27 meses de trabajo, como indica el documento al que ha tenido acceso ABC. Por tanto, los 13 millones que el Consejo de Ministros acaba de autorizar apenas son la punta de lanza para la gran obra que se irá licitando por partes en los próximos meses.

El plan del Ministerio es llevar a cabo todos los trabajos sin cortar el acceso. Sólo se harán algunos cierres puntuales de madrugada para afectar lo mínimo posible a la circulación, como se comprometió el propio ministro cuando hizo el anuncio. El modelo que se ha elegido para la sustitución de los tirantes así lo permite, pues se mantendrán los antiguos, que estarán en permanente vigilancia, mientras se colocan los nuevos que irán hacia el exterior. Una vez finalizada esa fase, se retirarán, liberando de esta forma el carril extra prometido.

Para evitar las afecciones al tráfico, las piezas metálicas y los nuevos tensores se construirán en los propios talleres y se trasladarán en barcazas hasta la zona de trabajo. Como mucho se sacaría de servicio un único carril que ocuparán las grúas. Lo que sí será necesario es solicitar el uso de algunos viales en la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) para la operativa de los trabajos, un asunto que está pendiente de discusión con los responsables de la Autoridad Portuaria.