

ABC SEVILLA-ALBERTO GARCIA REYES-22.05.2019

La ampliación del puente del Centenario que está diseñando el Ministerio de Fomento, anunciada al detalle por ABC, no es sólo una cuestión de mantenimiento de esta infraestructura, cuyos tensores están defectuosos y necesitan una renovación, sino estratégica. La sospecha de que el Gobierno de Pedro Sánchez está tratando de justificar con esta inversión su cambio de planes para los túneles de la SE-40, deslizada en los últimos meses por los empresarios, se confirma. Fomento ya ha mostrado al Ayuntamiento y otras instituciones locales su alternativa para abaratar el coste de los dos pasos subterráneos para sortear el río y conectar Dos Hermanas con Coria: en lugar de los dos túneles previstos, un solo túnel y un puente.

ABC ha podido confirmar de fuentes directas que la nueva propuesta estatal cuenta ya con varios estudios y que la motivación del Ministerio se basa en tres premisas: el alto coste de mantenimiento de los túneles, que a su juicio haría insostenible la infraestructura; la posibilidad de encontrarse con roca en lugar de tierra cuando la tuneladora comience su trabajo, lo que provocaría un sobre coste inasumible para dos túneles; y la situación administrativa en la que se encuentra el túnel Sur, cuya adjudicación hay que revocar y volver a licitar porque una de las empresas de la UTE ganadora, Brunesa, quebró.

El propio Ministerio, que dirige el socialista José Luis Ábalos, llegó a insinuarlo en febrero a ABC cuando aclaró que se está llevando a cabo la redacción de los modificados de este proyecto y de los análisis medioambientales que requiere la nueva propuesta. «Esto puede llevar unos meses, pero esta manera de proceder es fundamental para conseguir una solución definitiva y de garantía al cierre sur de la SE-40», aclaró.

Los Presupuestos del Estado han reservado 144 millones para esta infraestructura en 2019, pero Fomento ha decidido invertir parte de ese dinero en la revisión de los túneles. En principio, el paso subterráneo Norte se mantendrá porque anular esta adjudicación tendría un coste muy alto para la administración pública. La Unión Temporal de Empresas formada por OHL, Azvi y Sando llegó incluso a adquirir la tuneladora, que lleva más de seis años guardada en una carpa a la espera de que el Estado impulse el inicio de las obras. Sin embargo, el túnel Sur, adjudicado a Copisa, Aldesa y la citada Brunesa, tiene que volver a salir a concurso. Y esta coyuntura es la que está intentando aprovechar el Ministerio para abaratar la inversión cambiando el paso subterráneo por un puente. De hecho, en los últimos años tanto el Gobierno de Rajoy como el de Sánchez han esgrimido una serie de problemas técnicos con el túnel

Norte que han obligado a encargar a la Confederación Hidrográfica nuevos cálculos porque los ingenieros entienden que una crecida extraordinaria del Guadalquivir obligaría al túnel a tener unas mayores condiciones de desagüe para evitar inundaciones en Coria y Sevilla. Es decir, habría que ensanchar las bocas del paso subterráneo. Y a esto se acoge Fomento cuando habla de los modificados, evitando en todo momento referirse a la sustitución del túnel Sur por un puente.

Sin embargo, fuentes directas del proyecto han confirmado a ABC que los problemas técnicos que plantea el segundo túnel son mayores y que encarecerían mucho esta infraestructura. Según las mismas fuentes, los estudios de la Confederación del Guadalquivir indican que en esa zona podría haber subsuelo rocoso y que en tal caso la tuneladora actual no serviría. Por lo tanto, se está analizando la alternativa de un puente, de manera que el túnel Norte llevaría el flujo del tráfico desde Dos Hermanas a Coria y el puente asumiría la circulación en el sentido Coria-Dos Hermanas.

Pero esta idea no cuenta con el respaldo de las principales instituciones del área metropolitana. Para el Puerto es fundamental que se respete el gálibo que permite la entrada de grandes barcos a Sevilla y teniendo en cuenta el trazado que necesita un puente para alcanzar esta altura, más de cien metros, Coria quedaría debajo y la conexión con la SE-30 se haría con Gelves. Esto significa que habría que modificar también todo el trazado de la circunvalación para reajustar los puntos de partida y de llegada, lo que se traduciría en un nuevo retraso. Fomento baraja esta opción porque la inversión necesaria bajaría de los 700 millones de los dos túneles a unos 500 millones de euros.

Oficialmente, Fomento habla sólo de modificados provocados por las necesidades técnicas que exige sortear el lecho del río, pero internamente la alternativa del puente está bastante avanzada, aunque el Ministerio sigue sin confirmarla. Las fuentes de toda solvencia consultadas por este periódico aseguran que los trabajos técnicos están en marcha y que el departamento que dirige Ábalos ya ha trasladado de manera informal esta posibilidad a las principales instituciones afectadas, que en principio se han mostrado reacias porque prefieren el proyecto original.

Entretanto, el Ministerio avanza en la ampliación del puente del Centenario, principal cuello de botella de la ciudad y símbolo del trato histórico de Fomento con Sevilla. A aquel puente le escatimaron dos carriles durante su construcción en los noventa. Y ahora parece que a la SE-40 también se le va a escatimar un túnel.