



LICITACIÓN DEL PROYECTO DE LA LÍNEA 3 DEL METRO DE SEVILLA

Los Ingenieros de Caminos apoyan el tramo soterrado original de la línea 3 del Metro y piden que se deje de “marear la perdiz” con el proyecto

- El Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos recibe con satisfacción la noticia del acuerdo entre Junta y Ayuntamiento de Sevilla para respetar el soterramiento en la Palmera como contemplaba el proyecto
- El decano considera insostenible este “juego de estampitas” con una obra crucial para la ciudad, que no admite más demoras ni estudios de alternativas y cuyo proyecto lleva en un cajón casi diez años

“Dejemos de debatir y actuemos. Parece una fábula que casi cincuenta años después de empezar a pensar en la Red de Metro de Sevilla sigamos hablando de líneas imaginarias y no de hechos. El pensar ya lo hicimos y ahora ha llegado el momento de actuar porque vamos con muchísimo retraso”. El decano de la Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Luis Moral Ordóñez, ha sido tajante ante los últimos anuncios sobre la línea 3 del Metro de Sevilla y ha pedido que **se deje de “marear la perdiz con inventos y nuevas e hipotéticas alternativas al proyecto”**. Pese ello ha mostrado su satisfacción por la noticia sobre el posible acuerdo entre la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de la capital para respetar finalmente el diseño original con el tramo soterrado desde el inicio de la avenida de la Palmera hasta los Bermejales. **La postura del Colegio ha sido desde un principio firme en la defensa de una red completa de metro en Sevilla subterránea, segregada y metropolitana.**

Los ingenieros de caminos califican de absurdo que se reformen a estas alturas los proyectos del Metro, buscando eternas alternativas a unos trabajos que necesitaron más de cinco años de estudios, con una inversión de dieciocho millones de euros, y que llevan cerca de una década en un cajón. Moral Ordóñez considera insostenible por más tiempo este “juego de la estampita” en el que nos tienen entretenidos mientras sólo nos venden humo una y otra vez demorando una obra vital para Sevilla. En concreto, el proyecto de la línea 3 se entregó completamente terminado y su ejecución, sin modificaciones ni ampliaciones, lograría multiplicar de 16 a 50 millones los pasajeros por año, demostrando la potencia de una red de metro, que no suma sino que multiplica sus efectos. “Una vez que se haga realidad podremos pensar en ampliaciones y extensiones de las líneas para cubrir un territorio que demanda a voz en grito una movilidad urbana eficiente, coordinada e intermodal que integre a su extensa y poblada área metropolitana”, ha puntualizado.



En opinión del **representante en Sevilla del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Agustín Argüelles Martín**, “el trazado en superficie le haría perder al Metro una de las principales características de su supremacía funcional: la circulación en plataforma reservada”. Desde el punto de vista de la funcionalidad general de la solución, como ha explicado, “el trazado en superficie se complicaría mucho en las intersecciones de acceso de las importantes zonas colindantes al principal eje Sur de Sevilla”. **Las necesarias glorietas, que habrían de construirse en dichos “puntos de conflicto”, serían complicadas y provocarían importantes pérdidas de capacidad**, tanto al viario en superficie como al metro, requiriéndose instalaciones semafóricas específicas para este tipo de glorietas, como ha advertido Argüelles Martín. Desde el punto de vista de la estética paisajística de una vía emblemática de Sevilla, testigo elocuente del también emblemático urbanismo de la Exposición de 1929, la aficción sería notable. “Pensemos en el impacto visual de las catenarias, las estaciones, las glorietas y de la muy significativa constricción de la plataforma viaria útil de vehículos y peatones del trazado actual”, ha solicitado el representante de los ingenieros de caminos en Sevilla.

Moral Ordóñez ha recordado casos emblemáticos como el de la capital de España, donde se construyó en los años 70 un Scalextric en Atocha que más tarde tuvo que demolerse por el impacto en la ciudad y hoy gran parte del tráfico rodado y tranviario está bajo tierra; y otros casos internacionales como el de Boston, donde se ha soterrado el tráfico rodado y ferroviario. El representante de los Ingenieros de Caminos en Andalucía ha hecho hincapié en que cuando los proyectos se eternizan también se encarecen y cada reformulación suma una nueva partida presupuestaria. **En un momento como el actual, donde la pandemia abre paso a repensar la movilidad en las ciudades apostando por espacios más amplios y abiertos donde privilegiar al peatón y a los vehículos no contaminantes, no podemos debatir si sacar el metro a la superficie estrangulando los movimientos en la capital.**

El decano ha ofrecido una vez más a las administraciones públicas **la colaboración de los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, verdaderos especialistas en la materia, para aportar su visión técnica, sus conocimientos y todos sus recursos** y que el planeamiento de infraestructuras se sustente sobre una base sólida y objetiva, con una proyección a largo plazo de los territorios, basada en el mayor beneficio social y económico y sin influencias partidistas.

Para más información o contactar con los representantes:
682 210 021 - Susana Marín. Responsable de Comunicación
prensa.andalucia@ciccp.es - <http://webandalucia.ciccp.es/>