



ANTEPROYECTO Y ESTUDIO DEL PASO DE LA SE40 POR EL GUADALQUIVIR EN EL TRAMO SUR

Los Ingenieros de Caminos echan en falta el análisis de soluciones de cruce mediante túnel y su inclusión en el estudio de impacto ambiental

- El Colegio advierte que sólo se han abordado las alternativas de túnel excavado, como el proyectado inicialmente; sin considerar otros métodos constructivos como el túnel sumergido, más versátil, que requiere menos profundidad y es factible en cualquier suelo
- Califican de incompleto el Estudio de Impacto Ambiental al obviar la opción túnel y reclaman que se incluya esta alternativa en el mismo
- En la solución de cruce mediante viaducto, apuestan por las pilas fuera del cauce, encargar a un equipo de especialistas el estudio del gálibo ante el impacto sobre el Puerto y la convocatoria de un concurso de ideas entre los mejores proyectistas de puentes

La Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos ha presentado en plazo un documento de alegaciones y aportaciones al Anteproyecto y Estudio de Impacto Ambiental del paso de la circunvalación SE-40 por el río Guadalquivir, en su tramo sur entre los municipios Coria del Río y Dos Hermanas. **Un grupo de trabajo, formado por ingenieros especialistas, ha redactado el documento** tras analizar los informes hechos públicos por el Ministerio de Infraestructuras, Transportes y Agenda Urbana, y escuchar de primera mano las explicaciones de sus responsables y de los redactores del estudio de alternativas, así como los condicionantes del Puerto de Sevilla a las soluciones propuestas.

Los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos **han reiterado que ambas soluciones, puente o túnel, son “técnicamente viables”, por lo que no se debe descartar a priori ninguna.** En esta línea, han advertido la **ausencia en la fase uno de un análisis en profundidad de soluciones constructivas de cruce del cauce mediante túnel**. Como han apuntado en su documento de alegaciones, “sólo se ha abordado la solución túnel existente pese a saber que tenía problemas, limitándose a estudiar un túnel largo y otro corto, sin entrar en consideraciones de otro tipo, como podría ser el método de ejecución del túnel”. Por ello, han solicitado que se tengan en cuenta otros métodos constructivos, **sugiriendo como opción el túnel sumergido, “que en la mayoría de los casos no se ven afectados por las limitaciones que impiden realizar un túnel excavado –como el proyectado inicialmente para el paso de la SE-40”.** Esta modalidad de túnel sumergido “es muy adecuada para atravesar masas de agua”, puede construirse a poca profundidad, lo que facilita que sean más cortos y sus alineaciones más planas que los excavados; son recomendados para cualquier tipo de suelo, incluidos los de materiales blandos de aluvión; y resultan especialmente adecuados para autopistas anchas y cruces de carretera o ferrocarril. **“Los túneles sumergidos suelen ser más rápidos de construir que los excavados”,** y los riesgos de retrasos se reducen considerablemente, al controlarse mejor su ejecución.

En segundo lugar, el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos entiende que **el Estudio de Impacto Ambiental está incompleto, al carecer de otra opción distinta a la de puente**. Las soluciones alternativas que se plantean en la exposición pública “descarta de entrada la solución túnel a pesar de que los propios técnicos del Ministerio en su visita a Sevilla han dejado claro que el túnel es una solución factible y técnicamente ejecutable. **“Lo mejor sería que el organismo medioambiental opinara también sobre la solución túnel de manera que se cerrara para siempre esta disyuntiva”, han argumentado.** En su escrito se preguntan “¿Qué pasaría si el organismo volviera a decir que el puente tiene un impacto visual severo, como dijo en 2001 con un puente de 50 metros?” o si las medidas correctoras para la ejecución del viaducto costaran más que las obras del propio puente y equilibraran los costes del túnel. “Con esto volveríamos a la casilla de salida, es decir, habríamos perdido más de 20 años y no tendríamos solución”, han advertido.

Sobre la alternativa puente, a los ingenieros les preocupa especialmente la afección al Puerto de Sevilla, de enorme interés para la ciudad y la provincia. En sus alegaciones han llamado la atención sobre que “no está estudiado suficientemente ni documentado el cálculo del gálibo del puente”, lo cual puede llevar a limitar el crecimiento del puerto o “llevarnos al derroche por el exceso de gálibo”. **La propuesta del Colegio es la realización de un estudio por especialistas en la materia para la definición correcta del gálibo del viaducto.**

Otro de los condicionantes para el Puerto, dada la proximidad con el acceso de la esclusa y las características de navegación por el río debido al canal, sería la colocación de las pilas del puente dentro del cauce. **El Colegio comparte su preocupación y solicita que la opción puente que se contemple sea sin las pilas en el río**, al considerarlo un “inconveniente” para las operaciones portuarias y un foco de afección negativo en las condiciones hidráulicas del río.

Asimismo, de forma que se optimice la selección de un puente icónico y extraordinario, **siempre que esta fuera la solución final, los Ingenieros de Caminos proponen la realización de un concurso de ideas entre los mejores proyectistas de puentes.**

El Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos hace hincapié en que **“lo más importante para nuestro colectivo sigue siendo el cierre de la SE-40 en un tiempo razonable”**. Para ello, “se deben adoptar los procedimientos necesarios para ejecutar lo antes posible una solución con todas las garantías de viabilidad técnica, económica, medioambientales y sociales”.

Por último, el documento señala que, debido a la enorme tardanza en ejecutar el anillo de la SE-40, **han quedado desfasados los proyectos** de los tramos de la **Rinconada en la A-4**, el del tramo del acceso norte de este último con **La Algaba** y el tramo de conexión de La Algaba con **Salteras**. **Este desfase obliga a redactar de nuevo todos los proyectos, así como a realizar todas las tramitaciones** de Declaración de Impacto Ambiental, Informaciones Públicas, licitaciones y adjudicaciones consiguientes con el tiempo que ello requiere.

Más información: 682 210 021 - *Susana Marín. Responsable de Comunicación*

premsa.andalucia@ciccp.es - <http://caminosandalucia.es/>