



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/2841

13/01/2020

5060

AUTOR/A: MUÑOZ VIDAL, María (GCs); CAMBRONERO PIQUERAS, Pablo (GCs)

RESPUESTA:

En relación con el asunto interesado, se señala que hay casos en los que, una vez iniciada una obra, se detectan riesgos cuya solución no puede atajarse tal y como había sido proyectado y que afectan de forma sustancial a la sostenibilidad y al mantenimiento de la infraestructura.

Ante estos casos, se debe parar y analizar de nuevo una infraestructura, porque hay decisiones que, una vez tomadas, no son reversibles y hay que analizar correctamente todas sus implicaciones.

Y eso es lo que el Gobierno, a través del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, está haciendo con el tramo Dos Hermanas - Coria del Río de la SE-40 (que incluye los túneles bajo el río Guadalquivir), debido principalmente a tres hechos:

1. En primer lugar, los proyectos actuales de los túneles con los que se iniciaron las obras incluían unas pantallas que, tras su construcción, se han detectado que son ineficaces al presentar filtraciones de agua incompatibles con la ejecución del túnel y su posterior uso. Ello hace que se tenga que modificar la solución proyectada inicialmente.

Respecto a la ejecución del metro, se indica que son proyectos totalmente diferentes, por las características de las infraestructuras en ejecución.

2. En segundo lugar, la ejecución de unos túneles de estas características ocasionaría unos costes de conservación muy elevados: 20 millones de euros anuales para los túneles (frente a medio millón en la opción del puente).



3. Finalmente, de cara a proteger la infraestructura ante la avenida extraordinaria del río Guadalquivir, se requiere un rediseño de la obra que mejore la misma frente a la permeabilidad transversal de las aguas con el objetivo de minimizar los daños ante futuras crecidas del río.

Estas cuestiones tienen unas implicaciones medioambientales y de conservación que no pueden ser ignoradas y han llevado a constatar que los proyectos con los cuales se estaban abordando las obras son insuficientes y precisan de un nuevo proyecto de construcción. Además, el proyecto tendrá que tener el carácter de obra completa, esto es "susceptible de ser entregada al uso público", y por tanto disponer de todos los equipamientos e instalaciones necesarios. Los actuales proyectos no tenían tal condición.

Esta situación ha generado la necesidad de iniciar, casi por completo, la redacción de unos nuevos proyectos en el caso de adoptar la decisión de realizar este tramo mediante túneles.

Por tanto, una vez que el escenario es el de necesitar un nuevo proyecto, sería ilógico no estudiar las dos alternativas, túneles y puente. Ya que una de las prioridades que tiene el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana es el cierre de la SE-40 y para ello se necesita una solución técnica y medioambiental viable para la parte sur de la misma. Por lo que se está trabajando para poder hacer un análisis comparativo medioambiental, funcional y económico de ambas soluciones. En esta fase se coordinará la actuación con todos los agentes implicados, incluido el Puerto de Sevilla que es el competente en materia de las dimensiones de los buques que pueden acceder a las instalaciones portuarias.

Una vez se disponga de una propuesta viable, se podrán retomar las obras.

Madrid, 11 de febrero de 2020

