



## RESPUESTA DEL GOBIERNO

### (184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/41965

11/12/2018

116557

**AUTOR/A:** RIVERA DE LA CRUZ, Marta María (GCS); NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ, Fernando (GCS)

#### RESPUESTA:

En relación con el asunto interesado, se señala que actualmente ninguno de los puentes que aparecen en el informe del Ministerio de Fomento supone un grave peligro para los usuarios de la carretera.

De las 66 estructuras, 11 han sido reparadas por actuaciones de emergencia, 7 se han reparado por actuaciones de conservación ordinaria, 22 han sido objeto de una inspección especial y el resto está en seguimiento por parte de los sectores de conservación.

La clasificación del riesgo de una estructura se debe determinar después de una inspección especial o detallada de dicha estructura. Con carácter previo se realiza, de manera sistemática y en todos los puentes de la Red de Carreteras del Estado, una inspección principal en la que se reflejan los deterioros que se han detectado en las estructuras y se clasifican en función del grado en el que pueden comprometer la seguridad de alguno de los elementos.

Es importante señalar que un índice estructural alto en una inspección principal es únicamente un aviso de que puede existir un peligro potencial que hay que estudiar, no es en ningún caso una clasificación final sobre el riesgo estructural de un puente.

En el caso de Galicia, las infraestructuras que presentan un índice superior a 80 son las que se muestran en la siguiente tabla.



Carretera	p.k	Índice	Provincia
N-634	697+700	81	A Coruña
N-634 (VS)	684+350	85	A Coruña
FE-14	0+980	81	A Coruña
FE-13	1+600	81	A Coruña
FE-13	2+100	81	A Coruña
A-6	436+600	81	Lugo
A-6	437+900	81	Lugo
N-640 (VS)	26+800	83	Lugo
N-640 (VS)	30+200	83	Lugo

De todas las estructuras reflejadas en la tabla anterior solo dos, las situadas en la N-634, presentaban problemas graves de carácter estructural, y por este motivo se repararon mediante una actuación de emergencia.

El resto de las estructuras presentan daños significativos en algunos elementos sin que ello suponga un riesgo o comprometa la capacidad estructural.

Las medidas más urgentes, que eran reparar las estructuras con defectos más graves (las situadas en la N-634) y realizar una inspección especial en las estructuras de mayores dimensiones (las situadas en la A-6), ya se han realizado.

En estos momentos se está estudiando la evolución de las patologías de otras cinco estructuras. Cuando se finalicen dichos estudios, se determinarán las actuaciones a realizar y se llevará a cabo una programación de las mismas.

La ejecución de los trabajos de mantenimiento ordinario no evita la necesidad de realizar obras de carácter extraordinario para reparar los deterioros que sufren los puentes, debido al paso del tiempo y las inclemencias climáticas. En los puentes a los que se está haciendo referencia, los deterioros observados no se pueden achacar a una falta de mantenimiento.

Además de esta actuación, también se realizan trabajos de mantenimiento ordinario y de inspección que se presupuestan y ejecutan a través de los contratos de conservación integral e inspección de puentes, los importes de los contratos que se corresponden con estas estructuras no están disponibles porque dichos contratos no están desagregados por estructuras.

Madrid, 22 de febrero de 2019

