

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Al amparo de lo establecido en el artículo 185 y siguientes del Reglamento del Congreso de los Diputados, el diputado adscrito al **Grupo Parlamentario de Unidos Podemos – En Comú Podem – En Marea** formula la siguientes preguntas dirigidas al Gobierno, para su respuesta escrita.

El derrumbamiento del martes, 14 de agosto del puente Morandi en la ciudad italiana de Génova ha causado decenas de muertos. El viaducto Polcevera, de 1.182 metros de longitud y 90 de altura, fue inaugurado el 4 de septiembre de 1967. Las dudas sobre su estabilidad ya habían surgido desde hacía años.

Todavía se desconoce por qué este viaducto, sobre el que circulaba la autopista A10 y que fue construido en la década de 1960, se desplomó dejando caer a los casi 40 vehículos que se encontraban sobre él.

El que sí se conoce es que la inversión en carreteras del Gobierno de Italia se ha reducido en más de un 60% entre 2007 y 2015.

País Vasco, Galicia, Andalucía o Catalunya cuentan con puentes similares al que se derrumbó en Génova. Son viaductos elevados para salvar accidentes del terreno y que **pasan junto a viviendas** o incluso tienen parques debajo.

No obstante, los especialistas rechazan que pueda reproducirse la catástrofe si se cumplen las medidas de seguridad y los controles preceptivos.

Según publicaba el diario digital **El Confidencial** *cada año se inspeccionan en torno a 3.500 puentes de carretera –en 2011 fueron unos 3.800 y en 2015, 3.300–, lo que equivale a un promedio de diez al día, incluyendo fines de semana y festivos. Estas inspecciones se realizan de forma rotatoria entre los diferentes territorios, analizando cada año los puentes de unas diez provincias. Los viaductos apenas representan una de cada diez infraestructuras de las más de 21.600 totales, según constan en la Dirección General de Carreteras.*

El mantenimiento de la red es uno de los mejores antídotos contra los accidentes.

En cálculos de la **Asociación Española de Carreteras**, el déficit acumulado de mantenimiento de carreteras superaba los 6.600 millones de euros en 2016 y haría falta un mínimo de 1.500 millones de euros al año solo para conservar la red en el estado en el que se encuentra. Lo presupuestado para el 2018 es de **917 millones para el mantenimiento de carreteras y seguridad vial**. 390 millones se dedicados a conservación integral, otros 300 millones a la rehabilitación de autovías de primera generación y 210 millones se irán a obras de conservación en otras carreteras fuera de la red principal.

No únicamente las carreteras han tenido un déficit en mantenimiento. La infrafinanciación también la han padecido los servicios ferroviarios, especialmente las líneas de ancho ibérico.

En el caso de la Alta Velocidad en su construcción se detectaron problemas de estabilidad que, posteriormente, se resolvieron de los cuáles desconocemos el programa de evaluación de los mismos y de la red en general.

Por todo ello se pregunta:

¿Qué viaductos similares al viaducto Polcevera de Génova existen en España y tiene catalogados el Sistema de Gestión de Puentes (SGP)?

¿Qué viaductos superiores a 500 metros de longitud existen en España y dónde se encuentran? ¿Cuántos de ellos pasan por encima de líneas de ferrocarril y viviendas en España, detalles de los mismos ordenados por provincias? ¿Cada cuánto tiempo se realiza una auditoría sobre los mismos?

¿Cuándo se realizó la última auditoría en los viaductos del Puente de la Constitución en Cádiz, el de Rekalde en Bilbao, y el de Martorell en Barcelona? ¿Cuál fue el resultado?

¿Cuántos puentes de carreteras se han inspeccionado en España los años 2016 y 2017? ¿Cuáles y de qué provincias?

En Tarragona, el puente colgante de Amposta ¿Cuándo pasó la última evaluación sobre el estado de la infraestructura? ¿Con qué resultado?

Recientemente se ha realizado un modificación en el proyecto de construcción del túnel del Coll de Lilla de la A27 y en el tramo de la Conca de Barberà por culpa de la presencia de las arcillas expansivas, una obra que se adjudicó el 4 de julio de 2008.

Anteriormente en el año 2003, cuando se construía el AVE entre Madrid y Barcelona, el Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF), la sociedad estatal del AVE, tuvo que invertir una partida extra de 80 millones de euros para reforzar tres túneles de Tarragona que sufrían graves problemas por el hinchamiento de arcillas y yesos expansivos del subsuelo. Los problemas añadidos surgieron en los túneles de Lilla --ubicado en el término municipal de La Riba- y los de Camp Magré y Puig Cabrer -término municipal de Montblanc-.

Según rezaba un comunicado oficial del ministerio de Fomento *"Las obras consisten en el refuerzo del revestimiento-contrabóveda del túnel, debido a la existencia de materiales altamente expansivos formados por argilitas y lutitas yesíferas con altos contenidos en anhídritas". Las capas de argilitas -arcillas- multiplican varias veces su tamaño por contacto con el agua, al igual que las anhídritas, un sulfato cálcico que se hincha con la humedad antes de convertirse en yeso. Ambos fenómenos provocaron la aparición de socavones, grietas y desniveles en la solera de hormigón, de medio metro de espesor. Un problema similar obligó a levantar varios tramos de vías en Pina de Ebro para ejecutar un drenaje".*

La solución para los túneles de Tarragona, en la que trabajaron técnicos de la Universidad de Cantabria y de la Politécnica de Cataluña, pasó por demoler la losa, excavar unos cinco metros y ejecutar un forjado "más armado y resistente" para que la contrabóveda de cañón prevista impidiera nuevos movimientos en la plataforma de las vías.

¿Con qué periodicidad se realizan auditorías por parte de Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF) en los túneles de la red ferroviaria convencional y de Alta Velocidad?

¿Cuál ha sido la última auditoría que se ha realizado en el túnel de Lilla, Camp Magré y Puig Cabrer de la línea de Alta Velocidad Tarragona-Madrid? ¿Con qué resultado?

¿En qué estado se encuentra contrabóveda de cañón en el túnel de Lilla? ¿En estos años se ha producido algún tipo de desplazamiento?

¿Cuál ha sido la última auditoría que se ha realizado en los tramos de Pina de Ebro en los que en su día se produjeron socavones? ¿Cuál fue el resultado?

¿En la línea Figueres-Madrid de Alta Velocidad existen tramos de limitación de velocidad? ¿Cuáles y por qué motivos? ¿Coincide alguno con los tramos donde en su día se detectó la existencia de materiales expansivos formados por argilitas y lutitas yesíferas con altos contenidos en anhidritas?

Palacio del Congreso de los Diputados

Madrid, 16 de agosto de 2017

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Félix Alonso'. The signature is stylized with a large, sweeping initial 'F' and a long horizontal stroke extending to the right.

Félix Alonso Cantorné

Diputado