

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Silvia FRANCO GONZÁLEZ y Ester MUÑOZ DE LA IGLESIA, Diputadas **pertenecientes** al Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 185 y ss. del Reglamento de la Cámara, presentan la siguiente **pregunta al Gobierno, de la que desean obtener respuesta por escrito.**

El viaducto de Tremor, situado en el punto kilométrico 355,8 de la Autovía del Noroeste A-6, en el término municipal de Torre del Bierzo (León), forma parte de un corredor estratégico para la conexión por carretera entre Galicia, Castilla y León y el resto de la Meseta. En los últimos años, especialmente tras el colapso del viaducto de O Castro, el estado de los viaductos ha generado preocupación social sin que el Gobierno haya sido capaz de ofrecer hasta la fecha una respuesta suficientemente transparente y tranquilizadora.

En este contexto, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible se ha visto obligado a recurrir a la declaración de emergencia para actuar sobre el viaducto de Tremor, con el objetivo de evaluar su seguridad estructural y adoptar medidas urgentes de protección. Sin embargo, pese a la sucesiva aprobación de fondos públicos para trabajos de inspección, impermeabilización y refuerzo, la información facilitada por el Gobierno sobre el alcance real de las esas actuaciones, sus causas, sus resultados y su grado de ejecución ha sido claramente insuficiente y fragmentaria.

Lejos de despejar dudas, el propio reconocimiento de la necesidad de construir un nuevo viaducto en el valle del Tremor pone de manifiesto la gravedad de la situación y la ineficacia de las soluciones adoptadas hasta ahora. Esta decisión, que supone un cambio estructural de gran calado, se ha comunicado sin ofrecer a la ciudadanía una explicación completa sobre por qué se ha llegado a este punto.

A finales del pasado año, mediante la solicitud de datos, informes o documentos registrada con el número 186/1407 por todos los diputados de Castilla y León, se reclamó al Gobierno el informe y toda la documentación relativa al estado que motivó la declaración de emergencia y la ejecución de trabajos de conservación y mejora en

el viaducto, así como los trabajos efectivamente ejecutados, el estado actual de la estructura y los planes de revisión previstos.

La respuesta remitida por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible se limita a afirmar que se está realizando un seguimiento continuo del viaducto, que los informes definitivos aún se encuentran en elaboración y que, mientras tanto, solo se pone a disposición la documentación asociada a las expropiaciones del futuro proyecto de construcción de un nuevo viaducto, remitiendo a un enlace de la página web ministerial. En ningún momento se detallan los fallos detectados, las patologías identificadas, los riesgos apreciados ni las conclusiones técnicas de las inspecciones realizadas, incumpliendo en la práctica el objeto de la solicitud 186/1407 y vaciando de contenido el derecho de información del Congreso.

Todo ello sucede, además, después de que el Consejo de Ministros, en su acuerdo de marzo de 2026, haya ampliado nuevamente la declaración de emergencia e incrementado los recursos destinados al viaducto de Tremor con una nueva inversión de 1,49 millones de euros, dirigida a “subsana la situación de grave peligro existente”. Esa decisión tampoco ha venido acompañada de un compromiso de una explicación técnica precisa sobre el origen y la gravedad de los problemas detectados.

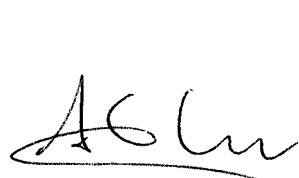
Esta falta de transparencia es especialmente grave tratándose de una infraestructura clave para la seguridad vial y para la vertebración territorial. Los usuarios de la A-6, tienen derecho a saber exactamente qué está ocurriendo, qué riesgos se han detectado, qué actuaciones se han ejecutado realmente y en qué plazos piensa el Gobierno resolver un problema que él mismo ha calificado de emergencia.

Por todo lo expuesto, se formulan las siguientes preguntas:

1. ¿En qué situación se encuentran actualmente los trabajos de inspección y evaluación del nivel de seguridad del viaducto de Tremor, a los que el Consejo de Ministros dio continuidad en marzo de 2026 mediante una nueva ampliación de la declaración de emergencia?
2. ¿Qué actuaciones concretas se han ejecutado hasta la fecha al amparo de la declaración de emergencia y de su ampliación?
3. ¿Existe riesgo de colapso del viaducto? ¿Los sistemas de monitorización implantados permiten predecir con antelación suficiente el colapso inminente para evitar daños a los usuarios de la autovía?

4. ¿Cuál es la justificación para obligar a los vehículos a circular por el carril interior, o incluso por el arcén interior -algo que ocurre cada vez con más frecuencia-, en ambos sentidos? ¿Responde esta medida a limitaciones estructurales detectadas en determinados elementos del tablero o apoyos? Asimismo, ¿qué estudios o informes avalan esta restricción, durante cuánto tiempo se prevé mantenerla y qué impacto tiene en la seguridad y capacidad de la vía?
5. En la respuesta a la solicitud de informe número 186/1407 el Ministerio ha incorporado un enlace a la documentación asociada a los efectos de expropiaciones, ¿qué calendario maneja el Ministerio para la finalización de todos los trabajos de emergencia? ¿Cuándo comenzará a construirse el nuevo viaducto y se procederá al desmontaje del actual? ¿cómo se coordinarán con el proyecto del nuevo viaducto de Tremor en la A-6?
6. ¿Va a remitir el Gobierno los informes —aunque sean provisionales— y el resto de la documentación técnica que obre en su poder sobre los fallos estructurales detectados, las patologías concretas identificadas, los riesgos apreciados, los trabajos ejecutados y las conclusiones de la monitorización del viaducto, que fueron solicitados en la iniciativa 186/1407 y que hasta la fecha se ha negado a entregar, o va a persistir en su negativa a facilitar esa información mientras amplía las actuaciones de emergencia y tramita un nuevo viaducto?

Madrid, 19 de mayo de 2026




Fdo:
LAS DIPUTADAS

Vº Bº 
LA SECRETARIA GENERAL