



## A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

El GP PLURAL a instancia del diputado del **BLOQUE NACIONALISTA GALEGO (BNG)**, Néstor Rego Candamil, al amparo de lo dispuesto en los artículos 180 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados presenta la siguiente **MOCIÓN CONSECUENCIA DE INTERPELACIÓN URGENTE** dirigida a la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana **sobre el derrumbe del viaducto de O Castro en la A-6** para su debate en PLENO.

Congreso de los Diputados, a 30 de junio de 2022

**Néstor Rego Candamil**

Diputado del BNG

**Míriam Nogueiras i Camero**

Portavoz del Grupo Plural

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS  
SECRETARÍA GENERAL  
REGISTRO GENERAL

30 JUN. 2022 18:12:12

Entrada **224987**



## **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

Las conexiones con Galiza siempre han sido una asignatura pendiente de los distintos Gobiernos del Estado. Las infraestructuras llegan tarde, con décadas de retraso, cuando llegan, pero ahora además nos encontramos con obras deficientes que, tan solo veinte años después de su inauguración, colapsan. Este es el muy preocupante caso del viaducto de O Castro en la A6, que llevaba cerrado desde hace un año aproximadamente, después que se detectaran daños estructurales en la construcción y que se derrumbó tras el inicio de las obras de reparación.

El pasado martes, 7 de junio, un tramo de este viaducto en el kilómetro 431 en sentido A Coruña se desplomaba de manera estrepitosa, afortunadamente no causando heridos, pues llevaba un año cerrado al tráfico por los daños detectados a la espera de las obras de reparación. Tras el derrumbe se ha cerrado también el viaducto gemelo por un período de tiempo indeterminado, para revisar que no existan deficiencias en la vía y pilares similares. El cierre de esta vía de comunicación producirá un verdadero colapso en las comunicaciones entre Galiza y el resto del Estado, sobre todo, en las comunicaciones con la comarca vecina de El Bierzo.

Este suceso vuelve a poner de relieve la situación de las comunicaciones con Galiza y dentro de ella, ya que la A-6 une diferentes municipios gallegos de importancia, suponiendo una vía indispensable en los desplazamientos diarios de muchas personas usuarias por motivos de trabajo, estudio, médicos, etc.

Sin embargo, a pesar de la gravedad de los hechos y de las importantes consecuencias que tendrá para Galiza, la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, tardó diez días en visitar la infraestructura afectada. Es más, desde el primer momento la falta de información y transparencia por parte del Ministerio ha sido la tónica general. En algunas de las primeras declaraciones se hacía público por la Administración que se había apreciado corrosión en los



cables metálicos que sostenían la infraestructura, mientras que también se comunica que los cables “ya habían sido cambiados” y que por lo tanto no debían ser la causa del colapso. Debe destacarse que existe ya un informe de 2003 que alertaba que, en determinados tramos -también en el que ha sufrido los derrumbes- se optara por llevar al límite las posibilidades de prefabricación obteniendo estructuras muy esbeltas y con un importante ahorro de material y, por lo tanto, con el consiguiente ahorro económico. Es más, la vía llevaba ya más de diez años con continuas obras de reparación, no sólo de mantenimiento, lo que pone de relieve su deficiente estado.

Desde el Ministerio tampoco se hizo público cuáles habían sido las empresas adjudicatarias de la ejecución de la obra, aunque luego se conoció a través de los medios de comunicación que las principales habían sido FCC y ACS. El derrumbe del viaducto obliga a investigar donde se produjeron los errores, pero permite también suponer que se cometieron errores en el proceso constructivo, debiendo determinarse cuál es la responsabilidad de las empresas constructoras. De hecho, las primeras denuncias sobre los problemas de construcción se produjeron ya durante las obras, momento en que el BNG denunció la mala ejecución en las mismas.

En definitiva, no puede aceptarse con normalidad que colapse una infraestructura de tan solo 20 años de antigüedad, es necesario investigar las causas, depurar las responsabilidades que correspondan y dar una información completa a la ciudadanía. Debe, además, realizarse una auditoría o inspección completa de la vía, sobre todo de los tramos elevados en pilares, para detectar cualquier daño o peligro estructural y corregirlo antes de que puedan dar lugar a otros derrumbes que puedan poner en riesgo la vida de los miles de personas que transitan diariamente por la misma.

Así mismo, deben darse explicaciones desde el Ministerio de las causas que consideran han llevado a esta situación y de las acciones que se emprenderán para exigir responsabilidades. Debe darse toda la información al respecto de forma transparente sobre la redacción del proyecto de construcción, el proceso de adjudicación, quien fue la empresa adjudicataria, cuál el plazo de ejecución, la fecha de entrega y de recepción de la obra. También debería



facilitarse la información sobre la forma y momento en que se detectaron esos fallos o deficiencias estructurales calificados como graves por el Ministerio y que justificaron el cierre del viaducto y ordenar las reparaciones. También resulta imprescindible que se facilite la información sobre el proyecto de reparación, quien lo realizó y como se adjudicó.

El Ministerio debe indagar todos estos aspectos, darlos a conocer públicamente con total transparencia y, de determinarse que ha existido alguna negligencia o defecto de construcción, realizar las reclamaciones pertinentes. Además, es necesario que el Ejecutivo prevea alternativas de comunicación para entrar y salir Galiza en esta zona de forma ágil y segura mientras siga cerrada al tráfico la A-6.

**Por todo ello el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:**

1. Realizar una inspección o auditoría de los distintos viaductos, puentes y túneles de la A6, sobre todo de los ejecutados en el mismo período que el derrumbado y en las mismas condiciones o licitación, para asegurar el correcto estado de la infraestructura, así como la detección precoz de posibles deficiencias y que puedan corregirse sin poner en peligro la seguridad de las personas usuarias.
2. Hacer pública toda la información de la que disponga sobre la construcción inicial del tramo colapsado (proceso de adjudicación, empresa adjudicataria, plazos ejecución y de entrega), así como del proceso de detección de los daños y del proyecto y adjudicación de las obras de reparación en el mismo.
3. Iniciar las acciones precisas para investigar y reclamar las responsabilidades pertinentes en el caso de detectarse algún tipo de negligencia en la ejecución de la construcción o en el proyecto constructivo.
4. Asegurar alternativas viarias adecuadas que garanticen una comunicación ágil y segura mientras la A-6 permanezca cerrada al tráfico y agilizar la reparación.

