



EL Director General de Obras Públicas e Infraestructuras ha dictado la siguiente Resolución:

"RESOLUCIÓN 466/2021, de 20 de mayo, del Director General de Obras Públicas e Infraestructuras, por la que se declara de emergencia la ejecución de las obras de "Rehabilitación estructural del puente de la Ronda de Pamplona, PA-30, PK 0+300, situado sobre la AP-15, Autopista de Navarra".

Las estructuras de la Red de Carreteras de la Comunidad Foral son inspeccionadas de forma periódica por los técnicos de la agrupación de empresas Sertecna-Fhecor, adjudicatarias del contrato de "Asistencia Técnica para la revisión estructural de los puentes de la Red de Carreteras de la Comunidad Foral, años 2021-2024". En el inventario que recoge la relación completa de estas estructuras, figura el puente en la Ronda PA-30, en Pamplona (PA-30-1-D-0003. P.K. 0+300).

Este puente ha sido inspeccionado concretamente en los años: 2008, 2010, 2015 y 2020. Tras las inspecciones realizadas anteriormente por Sertecna-Fhecor, rutinarias o principales, se han señalado algunos daños de durabilidad y estructurales de contenida importancia, derivados principalmente de corrosión por carbonatación con desprendimientos del recubrimiento, con armadura vista y oxidada. No obstante la inspección realizada en 2020 puso de manifiesto una evolución acelerada en su estado de degradación, sobre todo en las vigas de borde, reflejando en las fichas de inspección un "Riesgo de caída de fragmentos de hormigón sobre calzada inferior de la autopista".

A la vista de lo indicado y dentro de sus actividades habituales, desde la Sección de Conservación, a través de la empresa adjudicataria del contrato de Conservación Integral de Pamplona, Construcciones Mariezcurrena, S.L., se programaron y realizaron las reparaciones necesarias tendentes a evitar la caída de fragmentos a la autopista.

Con fecha octubre de 2020, Audenasa, concesionaria de la autopista AP-15, notificó a la Sección de Conservación que se había detectado alguna caída de cascotes de hormigón en la parte central de la calzada de la autopista AP-15, por lo que la empresa adjudicataria del contrato de Conservación Integral de Pamplona, subcontrató a ORION Reparación Estructural S.L., empresa especializada en este tipo de patologías, la inspección, estudio e informe de reparación de la citada estructura.

Igual y simultáneamente, la Sección de Conservación solicitó una nueva inspección especial de la estructura a la empresa Sertecna-Fhecor, ingeniería especializada en puentes. Las inspecciones especiales se realizan para determinar de forma más exhaustiva su estado, normalmente conlleva el concurso de medios especiales de acceso a todos los elementos del puente

(pilas, estribos, aparatos de apoyo, etc.), así como ensayos y auscultaciones que permiten identificar con precisión las patologías existentes y, consecuentemente, las obras de rehabilitación necesarias.

Así pues, las citadas empresas han realizado sobre la estructura trabajos de inspección especial el día 03 de marzo de 2021, utilizando medios de elevación con corte de tráfico en la calzada de la autopista AP-15. Los resultados obtenidos han dejado de manifiesto una situación particularmente grave que motiva que el Servicio de Conservación presenta informe recomendando la adopción de medidas urgentes para solventar la situación tramitadas mediante un expediente de emergencia.

Debe tenerse en cuenta la importancia de esta estructura que conforma el enlace entre 2 de los tramos con mayores IMD de la Red de Carreteras de Navarra, la Ronda de la Pamplona y la Autopista de Navarra, además de afectar a la principal vía de acceso a la población de Noáin, así como al aeropuerto de Pamplona – Noáin.

Los aforos de tráfico (IMD) en el punto de cruce de ambas vías arrojan los resultados siguientes:

PA-30 Pk 1+070 Tajonar 1 ETD 11 Semipermanente				
Año	Ligeros	Pesados	Total	% Pesados
2019	45.357	4.298	49.655	8,66
2020	40.522	3.802	44.324	8,58

AP-15 Pk 83+130 Noain N-Pamp. S ETD 83 Permanente				
Año	Ligeros	Pesados	Total	% Pesados
2019	53.413	7.773	61.186	12,70
2020	43.484	7.049	50.533	13,95

Como se puede apreciar, en el año 2019 más de 110.000 vehículos diarios, de los cuales más de 12.000 eran pesados, circularon por ese punto de cruce de las dos vías. En el año 2020, debido a la pandemia, los vehículos diarios totales fueron 94.857 con 10.851 pesados.

Estas cifras pueden dar idea de la importancia estratégica del nudo en cuestión y de la necesidad de mantener el mismo en correcto estado, tanto funcional como estructuralmente. Las graves repercusiones socio-económicas derivadas de un mal funcionamiento del mismo, tanto en lo que a afecciones al tráfico se refiere (mayores recorridos por desvíos, cogestiones de tráfico, afecciones a vehículos de emergencia: bomberos, ambulancias, etc.), como de seguridad vial motivadas por la posibilidad de caída de materiales al tráfico de la autopista (recubrimientos de hormigón), riesgo de accidentes, colapso de las



vigas de borde por fatiga, sobrecargas de uso, etc., serían difícilmente asumibles por los usuarios y por la sociedad navarra en general.

Como resumen de los documentos de la inspección especial realizada el 3 de marzo de 2021, en cuanto a la importancia de los daños que presenta la estructura, principalmente en las vigas de borde, la empresa ORION Reparación Estructural S.L., indica que:

“En la sección del centro de luz inspeccionada la corrosión ha provocado la pérdida por rotura completa de al menos 2 torones, detectándose además mordeduras típicas de ataque por cloruros en armadura de pretensado.

Si bien es difícil cuantificar la pérdida de sección real en el acero pretensado, la merma de capacidad resistente de las vigas afectadas es significativa”

7 CONCLUSIONES

De la inspección realizada por los técnicos de ORION debemos resaltar:

1. La estructura está sometida a intensas filtraciones de agua que en invierno van cargadas de fundentes. Estas fundentes ya han causado graves daños estructurales en las 6 vigas doble T de borde del tablero.

2. Consecuencia de estas filtraciones es URGENTE intervenir en la restauración de la capacidad portante de las vigas de borde dañadas.

Para el caso que nos ocupa se ha planteado desde un punto de vista técnico un refuerzo extradadosado y fibra de carbono.

3. Si esta actuación se demorase en el tiempo, se deberán acometer una serie de trabajos orientados a reducir el efecto nocivo del agua sobre las vigas de borde. Se adjunta valoración para esta intervención de mínimos”.

Por su parte, a requerimiento del Servicio de Conservación, en sendas notas técnicas de abril de 2021, la empresa Sertecna-Fhecor indica, respecto al estado de la estructura y tras justificar la necesidad de establecer inmediatas restricciones al tráfico de vehículos:

“Dado que la estructura manifiesta daños que la sitúan fuera de los límites reglamentarios de seguridad estructural, proponemos encarecidamente, en tanto no se adopten otras medidas, la restricción al paso de vehículos por el carril sur (sentido este), por el que circulan más vehículos pesados, con el fin de reducir las solicitaciones sobre las vigas de borde y, al mismo tiempo, sobre los dinteles de los cabeceros de apoyo de dichas vigas. Se trata, además, de una estructura en la que las consecuencias de un potencial colapso, como se justifica en el apartado 2, serían muy graves.

Consideramos que la limitación de uso del carril exterior (lo ideal sería incluso materializa un único carril central para alejar el tráfico de los bordes) es más seguro que la limitación de carga, que puede resultar poco efectiva porque en ocasiones los vehículos pesados se saltan estas limitaciones. De hecho, recientemente se han registrado algunos colapsos de estructuras por el paso de vehículos pesados.”

“Ante la gravedad del estado en el que encuentra la estructura del P.K. 0+300 de la PA-30 en Pamplona, como consecuencia de las fuertes corrosiones con críticas pérdidas de sección de acero en las vigas y dinteles de pilas que suponen una grave pérdida de capacidad resistente y una situación de grave peligro para los usuarios de la vía superior e inferior, se redacta el presente documento para justificar la necesidad de proceder con la mayor urgencia posible con un corte de tráfico provisional en la calzada superior y con el refuerzo de la estructura para devolverle su capacidad resistente reglamentaria.”

A la vista de la coincidente información sobre el estado de la estructura, es evidente que el puente presenta graves daños que obligan a una actuación urgente, inicialmente encaminada a evitar el paso de vehículos pesados por la parte de la calzada sustentada por las vigas dañadas de borde y, también, a la incuestionable necesidad de reparar la estructura en su totalidad en el plazo más breve posible.

Estas actuaciones van a provocar, sin duda, unas gravísimas afecciones al tráfico. Hay que considerar que el puente dañado se encuentra en un nudo en el que se cruzan dos de las vías más importantes y con más tráfico de Navarra. Por un lado, la Ronda de Pamplona, PA-30 y, por otro, la autopista AP-15. Recordemos que son aproximadamente 100.000 vehículos diarios, de los cuales unos 11.000 pesados, los que circulan diariamente por ese nudo situado a la entrada de Pamplona, en cuyas proximidades se encuentran varios polígonos industriales y comerciales, accesos al aeropuerto, etc.

El Servicio de Conservación ha requerido a Construcciones Mariezcurrena, S.L., empresa adjudicataria de la Conservación Integral de Pamplona, la adopción de las medidas de señalización y balizamiento necesarias para evitar el paso del tráfico en las proximidades de las vigas de borde en tanto se definen y deciden las actuaciones de reparación que se deberán realizar en el plazo más breve posible.

La simple afección por estrechamiento de los carriles habilitados para el tráfico en el puente y las restricciones en la calzada de la autopista AP-15 generará un caos en las comunicaciones y movilidad de la zona, tanto al tráfico periurbano como al interurbano, provocando, sin duda, incomodidad y riesgos añadidos a los usuarios de ambas vías.

Así, tras todo lo expuesto, en vista de los daños detectados en el puente, el Servicio de Conservación propone que la actuación de reparación estructural del puente se acometa con la mayor celeridad, ya que la situación actual, por las



circunstancias que se han expuesto, constituye un grave peligro para la seguridad vial.

Ante la situación creada de peligro potencial para la circulación y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 140 de la Ley Foral 2/2018, de 13 de abril, de Contratos Públicos, que establece un régimen especial y sumario de aplicación a la tramitación de expedientes de situaciones de grave peligro, como concurren en la situación descrita, por parte del Servicio de Conservación se propone declarar de emergencia las citadas obras, así como adjudicar las mismas a la empresa Construcciones Mariezcurrena, S.L. (domicilio: Calle Mayor 28, 31740 Santesteban- Navarra, NIF. B31083199), empresa constructora que cuenta con maquinaria especializada y experiencia contrastada en obras públicas.

De conformidad con lo informado y propuesto por el Servicio de Conservación y en ejercicio de las competencias atribuidas por el apartado 1 de la Disposición adicional segunda del Decreto Foral 263/2019, de 30 de octubre, por el que se establece la estructura orgánica del Departamento de Cohesión Territorial,

RESUELVO:

1.º Declarar de emergencia la ejecución de las obras de "Rehabilitación estructural del puente de la Ronda de Pamplona, PA-30, PK 0+300, situado sobre la AP-15, Autopista de Navarra" de conformidad con lo dispuesto en el artículo 140 de la Ley Foral 2/2018, de 13 de abril, de Contratos Públicos.

2.º Adjudicar dichas obras a la empresa Construcciones Mariezcurrena, S.L. (domicilio: Calle Mayor 28, 31740 Santesteban- Navarra, NIF. B31083199).

3.º Nombrar como Dirección de obra a don Pedro Soto Valcarce, Jefe de la Sección de Conservación, y a don Luis Miguel Martín Gómez, Jefe del Negociado de Conservación y Vialidad Centro-Norte, que realizarán, asimismo, la supervisión de los trabajos de coordinación de seguridad.

4.º Nombrar Coordinador de Seguridad a don Roberto de la Cruz Álvarez, de Técnica y Proyectos, S.A.

5.º Notificar la presente Resolución a Construcciones Mariezcurrena, S.L., a la Sección de Seguridad en la Construcción y Control de Calidad, al Servicio de Gestión Económico Presupuestaria y Control del Gasto (Negociado de Gestión Económica) y a la Intervención Delegada en el Departamento, significando que contra la misma, que no agota la vía administrativa, cabe interponer recurso de alzada ante el Consejero de Cohesión Territorial, en el plazo de un mes, a contar desde el día siguiente al de la notificación de la presente Resolución.

Pamplona, veinte de mayo de dos mil veintiuno. EL DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS E INFRAESTRUCTURAS, Pedro Andrés López Vera."

Lo que comunico a Vd a los efectos oportunos

Pamplona, veinte de mayo de dos mil veintiuno.

NOTIFICADO A:
SERVICIO DE GESTIÓN ECONÓMICO PRESUPUESTARIA Y CONTROL DEL GASTO
INTERVENTOR DELEGADO EN EL DPTO. DE COHESIÓN TERRITORIAL
SECCIÓN DE SEGURIDAD EN LA CONSTRUCCIÓN Y CONTROL DE CALIDAD
CONSTRUCCIONES MARIEZCURRENA, S.L