



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/17238

19/11/2024

49042

AUTOR/A: CHAMORRO DELMO, Ricardo (GVOX); FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA, José María (GVOX); HERNÁNDEZ QUERO, Carlos (GVOX); RUEDA PERELLÓ, Patricia (GVOX)

RESPUESTA:

El 29 de octubre de 2024, el Gobierno constituyó un comité de crisis para el seguimiento de los efectos de la DANA en el litoral mediterráneo y Albacete, al objeto de coordinar los trabajos de respuesta y asistencia por este fenómeno.

La prioridad del Gobierno es responder a la emergencia activando un plan para la recuperación de las zonas afectadas que se articula en tres pilares: (i) la reacción inmediata, (ii) la reconstrucción y (iii) el relanzamiento y transformación del territorio a la emergencia climática.

En este sentido, el Gobierno ha aprobado distintos reales decretos-leyes, en los que se regulan distintas medidas urgentes en todos los ámbitos, con objeto de afrontar la reconstrucción de las zonas devastadas:

- Real Decreto-ley 6/2024, de 5 de noviembre, por el que se adoptan medidas urgentes de respuesta ante los daños causados por la Depresión Aislada en Niveles Altos (DANA) en diferentes municipios entre el 28 de octubre y el 4 de noviembre de 2024.
- Real Decreto-ley 7/2024, de 11 de noviembre, por el que se adoptan medidas urgentes para el impulso del Plan de respuesta inmediata, reconstrucción y relanzamiento frente a los daños causados por la Depresión Aislada en Niveles Altos (DANA) en diferentes municipios entre el 28 de octubre y el 4 de noviembre de 2024.



- Real Decreto-ley 8/2024, de 28 de noviembre, por el que se adoptan medidas urgentes complementarias en el marco del Plan de respuesta inmediata, reconstrucción y relanzamiento frente a los daños causados por la Depresión Aislada en Niveles Altos (DANA) en diferentes municipios entre el 28 de octubre y el 4 de noviembre de 2024.

En todo caso, se reitera que el Gobierno realiza un seguimiento continuo de las zonas afectadas y continuará adoptando las medidas necesarias dirigidas tanto a los municipios valencianos como a los de otras provincias afectadas por la DANA.

En lo que afecta a las carreteras de la Red de Carreteras del Estado (RCE) de la Provincia de Málaga, se informa de que la Dirección General de Carreteras -a través de los Servicios de Conservación de los Sectores MA-1 y MA-2- ha estado realizando labores preventivas en las carreteras de la RCE para paliar los efectos de la Dana, tales como limpieza de rejillas, limpieza de arquetas, limpieza de imbornales, limpieza de obras de fábrica, limpieza de cunetas, etc, para que ante una gran precipitación, como fue el caso del pasado 13 de noviembre, la escorrentía del agua de lluvia hiciese el menor daño posible en la carretera y sus instalaciones y se garantizase la seguridad vial de los vehículos que circulaban por la misma.

Las Infraestructuras de la RCE de la Provincia de Málaga no han sufrido daños relevantes en lo que se refiere a las lluvias acaecidas el pasado 13 de noviembre.

Cabe señalar que Adif y Adif-AV tienen un compromiso claro y fuerte con la sostenibilidad, de manera que es uno de los cuatro pilares en los que se sustenta su Plan Estratégico 2030 (PE2030). Dentro del mismo, en el ámbito de la sostenibilidad ambiental, este compromiso se plasma en su Plan de Lucha contra el Cambio Climático 2018-2030, que persigue aumentar la contribución de ambas entidades para resolver esta problemática ambiental.

El Plan establece medidas en el ámbito tanto de la mitigación del cambio climático, con la meta de reducir el consumo energético y las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) del sistema ferroviario, como en materia de adaptación al cambio climático, mejorando la resiliencia de las infraestructuras ferroviarias y, en el ámbito de la sensibilización, aumentando la concienciación de los grupos de interés frente al cambio climático.

Este Plan se alinea con las políticas y estrategias globales existentes al respecto, como los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) marcados por Naciones Unidas para la Agenda 2030, en concreto el objetivo nº13 “Acción por el Clima” y el Acuerdo de París. Igualmente, a nivel europeo, se pretende contribuir a la consecución de los objetivos marcados por la Unión Europea a través del Nuevo Pacto Verde (European Green Deal).



A nivel nacional, el Plan se alinea con la nueva Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima, la Estrategia de movilidad segura, sostenible y conectada 2030 o el Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático.

El Plan de Lucha contra el Cambio Climático de Adif y Adif-AV, en su línea de actuación de adaptación al cambio climático, con el objetivo de mejorar la resiliencia de las infraestructuras ferroviarias, recoge diferentes actuaciones enmarcadas en distintos programas:

1. Evaluación del impacto del cambio climático en las infraestructuras ferroviarias: su finalidad es la de prevenir los impactos causados por los fenómenos meteorológicos adversos derivados del cambio climático y llevar a cabo las actuaciones que resulten necesarias en la infraestructura ferroviaria para reducirlos.

En este programa se incluye la elaboración de los Estudios de análisis del riesgo y adaptación a los efectos del cambio climático que se están llevando a cabo por diferentes Áreas de Adif y Adif-AV sobre diferentes tramos de la red ferroviaria que gestionan.

Otra de las iniciativas que se incluye en este programa es la identificación de zonas potencialmente inundables que lleva a cabo el Área de Mantenimiento y Conservación mediante la elaboración de mapas que realizan una clasificación preliminar del riesgo potencial de inundación de cada zona identificada gracias a la recopilación de la información existente de zonas inundables y del histórico de inundaciones, así como información procedente de la infraestructura de análisis hidrometeorológicos y geomorfológicos.

Toda la información se consolida y se integra en una base de datos geográficos que relaciona espacialmente los tramos o zonas identificados con los resultados de los diferentes estudios.

2. Además, derivado de los Estudios de análisis del riesgo y adaptación a los efectos del cambio climático y sus Planes de Adaptación, se realizan diferentes actuaciones de mejora directa de la resiliencia de las infraestructuras, como pueden ser:

- Elaboración de estudios técnicos de detalle de infraestructuras concretas con riesgos más altos.
- Implantación de sistemas de drenaje urbano sostenible en coordinación con otros agentes.

- Implantación de infraestructura verde en protección contra inundaciones mediante la construcción de balsas de laminación de avenidas.
- Elaboración de plan de gestión de riesgos climáticos en construcción de obras de muy larga duración.

3. Monitorización y seguimiento del impacto del cambio climático en las infraestructuras ferroviarias: cuyo objetivo es realizar el seguimiento de las incidencias climáticas para analizarlas y mejorar el conocimiento de los impactos generados por el cambio climático, de manera que se puedan adoptar decisiones para mejorar la resiliencia de las infraestructuras ferroviarias.

En este caso, cabe destacar dos actuaciones principales: por un lado, el sistema de registro y seguimiento de las incidencias en la red ferroviaria ocasionadas por los fenómenos meteorológicos. Desde el Área de Mantenimiento y Conservación se lleva a cabo dicho seguimiento que permite establecer dos indicadores en relación con circunstancias meteorológicas muy adversas o extremas que se calculan de forma separada para las dos tipologías de redes, convencional y alta velocidad:

- Incidencia de la climatología en la fiabilidad de la red: que mide el número de incidencias que por causas meteorológicas muy adversas o extremas se producen en la red, comparando la media móvil con la media histórica de la serie con datos desde 2011 o 2012, según el tipo de red.
- Incidencia de la climatología en la disponibilidad de la red: que mide el número de minutos de retraso que se producen por causas meteorológicas muy adversas o extremas, igualmente, comparando la media móvil con la media histórica de la serie con datos desde 2011 o 2012, según el tipo de red.

Esta información sobre las incidencias registradas por Mantenimiento y Conservación es muy útil, además, para los Estudios de análisis del riesgo y adaptación a los efectos del cambio climático comentados anteriormente, ya que es un elemento más a tener en consideración durante la fase de evaluación de la vulnerabilidad del tramo que se está analizando.

Por otro lado, cabe señalar que la evaluación periódica de los planes de contingencia y los procedimientos de actuación ante emergencias ambientales para su adecuación y actualización, de manera que el Área de Seguridad y Autoprotección se encarga de actualizar dichos planes de contingencia o procedimientos de actuación teniendo en consideración los efectos adversos derivados del cambio climático que pudieran existir a ese respecto.



De esta manera, se asegura que la evaluación del cambio climático se haya tenido en cuenta para la definición de la metodología de actuación en caso de emergencias o incidencias ambientales, en especial aquellas relacionadas con episodios climáticos. Además, se analizará específicamente si en el desarrollo de una emergencia se han producido efectos adversos y si el procedimiento ha contribuido a mitigarlo.

El pasado 29 de octubre se produjeron lluvias torrenciales en el este de España, en la provincia de Valencia, con graves afectaciones a nuestras infraestructuras ferroviarias.

Si nos centramos en los efectos en la red ferroviaria, y en concreto en la red de cercanías, se han visto afectadas tres líneas C1, C2 y C3 en varios puntos destruyendo completamente 80 km de plataforma, vía e instalaciones que hay que reconstruir desde cero. La línea más afectada es la C3 línea no electrificada, con 45 km totalmente destruidos.

En cuanto a la red de alta velocidad Madrid-Levante, mucho más moderna y construida entre los años 2004 y 2010 con otros parámetros, se ha visto afectada principalmente en dos puntos:

- Túnel de Chiva. Túnel de vía doble sobre balasto, que se ha visto afectado tanto dentro del túnel (631m afectados) como a la entrada y salida de este, (300m a cada lado).
- Túnel de Torrent. Un túnel de vía doble, en placa de casi 3 km de longitud que se inundó completamente.

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible se ha puesto a trabajar inmediatamente en la reposición de las infraestructuras, con equipos en tres turnos trabajando de día y noche ha ido retirando vehículos, escombros y barro, liberando accesos y creando nuevos. Se ha inspeccionado visualmente el estado de la plataforma, taludes, túneles, estructuras y todas las instalaciones para evaluar los daños y restaurarlos.

Es posible apreciar que la afección es muy diferente según los criterios de diseño de la misma. Después de una situación tan grave, se ha conseguido recuperar el servicio en la línea de AV en poco más de 15 días. Sin embargo, se sigue trabajando en la red convencional, que se ha visto mucho más afectada. Esto se debe a que las normativas que regulan el diseño de infraestructuras ferroviarias han ido cambiando y adaptándose a los conocimientos que se tienen y a las realidades que las infraestructuras tienen que soportar, de manera que cada vez sean más resilientes.



Algunas de las medidas que Adif está acometiendo para incrementar la resiliencia de las infraestructuras son las siguientes:

- Intensificación de los Planes de Mantenimiento Ordinarios en las líneas y tramos identificados a partir de los impactos potenciales asociados; por ejemplo: Campañas de revisión y acondicionamiento de desmontes y terraplenes para reducir el riesgo de erosión/desprendimientos, priorizando aquellos puntos registrados en el Anexo a la Ficha 2 de Actuaciones frente a temporales de Lluvia, correspondiente al Manual de Prevención y Gestión de Incidencias (MPGI).
- Estudio y vigilancia de tramos con riesgo de inundación potencial tanto de origen fluvial como marino. Especial atención en aquellos tramos que se localizan en las Áreas de Riesgo Potencial Significativo de Inundación (ARPSI) definidas por las diferentes demarcaciones hidrográficas, conforme a la aplicación de la Directiva 2007/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, relativa a la evaluación y gestión de los riesgos de inundación y traspuesta por el Real Decreto 903/2010, de 9 de julio, de evaluación y gestión de riesgos de inundación.
- Renovación de equipamientos obsoletos y sustitución por otros con mayor protección frente a los riesgos identificados. Por ejemplo: renovación y/o mejora de la red de tierra asociada a equipamiento de control obsoleto en pasos a nivel, para mejorar la protección frente a descargas eléctricas por rayos que pueden ocasionar que estos equipamientos queden fuera de servicio. En general esta medida resulta de aplicación a cualquier equipamiento que pueda verse afectado por descargas eléctricas de rayos. También se contempla la instalación de pararrayos en ubicaciones específicas.
- Redacción de Proyectos de mejora específicos. Por ejemplo: de mejora de drenaje o actuaciones sobre barreras costeras, mediante el aumento o refuerzo de escolleras existentes, o creación de nuevas escolleras y/o muros de protección, trabajos de elevación de la cota de la vía o incremento de los terraplenes.
- Actuaciones puntuales de mantenimiento, como por ejemplo limpieza de cunetas, tala de árboles, colocación de mallas, saneamiento y desbroce de taludes, limpieza de vegetación en obras de drenaje, etc.
- Campañas de revisión y acondicionamiento específico de las estructuras del drenaje longitudinal, así como realización de inspecciones periódicas de trincheras y terraplenes que permitan identificar, antes de que se produzcan las afecciones, aquellos puntos o zonas de riesgo en cada línea.



Por otro lado, en el ámbito de competencias del Ministerio del Interior, cabe recordar en primer lugar que la activación de los planes territoriales de protección civil ante una emergencia es responsabilidad exclusiva de las autoridades autonómicas, que son las competentes en la materia en el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma, según lo dispuesto en la legislación vigente.

La Ley 17/2015, de 9 de julio, del Sistema Nacional de Protección Civil (SNPC) establece que los planes de protección civil deberán contener programas de información y comunicación preventiva y de alerta que permitan a los ciudadanos adoptar las medidas oportunas para la salvaguarda de personas y bienes, facilitar en todo cuanto sea posible la rápida actuación de los servicios de intervención y restablecer la normalidad rápidamente después de cualquier emergencia. Así, corresponde a estos planes establecer el marco orgánico-funcional y los mecanismos para movilizar los recursos humanos y materiales necesarios para la protección de las personas y de los bienes en caso de emergencia, así como del esquema de coordinación de las distintas Administraciones Públicas llamadas a intervenir.

No obstante lo anterior, se informa de que a nivel nacional este Gobierno ha fortalecido el sistema de protección civil a través de numerosas medidas puestas a disposición de todo el Sistema de Protección Civil con el fin de mejorar la resiliencia frente a las catástrofes:

- Desarrollo y aprobación de las Estrategias Nacionales de Protección Civil (2019 y en 2024). En la II Estrategia se combina la incorporación de la experiencia acumulada en el abordaje integral de las emergencias con nuevas líneas de actuación en torno a la autoprotección de la población, la formación de los profesionales y la incorporación de nuevas tecnologías.
- Elaboración del Plan Nacional de Reducción del Riesgo de Desastres Horizonte 2035, el cual recoge las prioridades que deben guiar a todas las Administraciones públicas en su acción frente a los desastres naturales, fundamentalmente causados por el cambio climático. Este Plan incorpora la necesidad de profundizar en la cultura preventiva, la ciencia y las acciones de I+D+i a la prevención y a las actuaciones de Protección Civil. Incluye a los actores relevantes del sector privado y potencia los vínculos con los sistemas sociales y de ayuda humanitaria. Asimismo, se refuerza la formación y se crea un Comité Científico Asesor.
- Desarrollo de la infraestructura de comunicación de avisos: Red de Alerta Nacional de Protección Civil, gestionada por el Ministerio del Interior, a través del Centro Nacional de Seguimiento y Coordinación de Emergencias de Protección Civil, que se configura como un sistema de comunicación de



avisos de emergencia a las autoridades competentes en materia de protección civil, sin perjuicio de las competencias de las comunidades autónomas.

Desde mayo de 2021 existe un visor al que pueden acceder los órganos competentes del SNPC que les permite visualizar en tiempo real los avisos activos e información de contexto mediante una serie de mapas de situación actual de los distintos riesgos y un sistema de notificación por correo de avisos.

- Elaboración del Mapa Nacional de Riesgos de Protección Civil, que permite identificar las áreas geográficas susceptibles de sufrir daños por emergencias o catástrofes, que está ya a disposición de todos los organismos del SNPC desde la reunión del pasado 10 de abril del Consejo Nacional de Protección Civil, en la que se compartió esta herramienta digital en el marco de la Red Nacional de Información sobre Protección Civil y se presentó un nuevo registro de catástrofes y emergencias conocido como Proyecto Impacto, cofinanciado por la Unión Europea.
- Puesta en marcha del sistema ES-Alert de envío de alertas a la población a través de los teléfonos móviles. La Dirección General de Protección Civil y Emergencias dirigió el proyecto de despliegue del sistema. El sistema cuenta con un Protocolo de uso adoptado por el Consejo Nacional de Protección Civil en diciembre de 2022. Desde comienzos de 2023 se ha hecho uso del sistema, por parte de los centros de coordinación de emergencias autonómicos, en 67 ocasiones de emergencias reales. En todas ellas los órganos competentes de las Comunidades Autónomas definieron los parámetros de la alerta (área afectada, texto del mensaje, hora de emisión).

Por último, en el ámbito de las competencias del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, cabe indicar que la provincia de Málaga se localiza en la demarcación hidrográfica de las cuencas mediterráneas andaluzas en la que, dado que se trata de una cuenca intracomunitaria la gestión del dominio público hidráulico, corresponde a la administración autonómica.

Así, en el año 2023 se aprobó por la Junta de Andalucía el [Plan de Gestión de Riesgo de Inundación de la mencionada demarcación hidrográfica](#), mediante el Real Decreto 687/2023, de 18 de julio, por el que se aprueba la revisión y actualización de los planes de gestión del riesgo de inundación de las cuencas internas de Andalucía: demarcaciones hidrográficas del Tinto, Odiel y Piedras; del Guadalete y Barbate; y de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas, en el que se establecen los objetivos de gestión del riesgo de inundación, así como el Programa de Medidas que cada una de las administraciones deben aplicar en sus respectivos ámbitos de competencias para prevenir o paliar las consecuencias negativas de las inundaciones a nivel de cada



demarcación hidrográfica y para cada una de las Áreas con riesgo potencial significativo de inundación (ARPSIs) declaradas en la Evaluación Preliminar.

El Programa de Medidas del Plan de Gestión de Riesgos de inundación de la Junta de Andalucía puede consultarse a través del siguiente enlace:

<https://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/portal/documents/20151/636682/Anejo2-PGRI-CMA.pdf/c5843d84-d0f4-b806-2d38-1e0498eb77ff?t=1690278483091>

Madrid, 30 de diciembre de 2024