



## RESPUESTA DEL GOBIERNO

### (184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/24207

29/11/2017

61720

**AUTOR/A:** PRADAS TORRES, Antonio Francisco (GS); HEREDIA DÍAZ, Miguel Ángel (GS)

#### RESPUESTA:

En relación con el asunto interesado, se señala que, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 39/2003 de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, la gestión de la Red Ferroviaria de Interés General y, por consiguiente, la adopción de medidas de prevención ante fenómenos meteorológicos que puedan repercutir en el estado de la infraestructura, es competencia de la Entidad Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

Las medidas preventivas adoptadas frente a temporales de lluvias son las estipuladas en el Plan de Contingencias de ADIF. Dichas medidas se concretan en función del nivel de alerta de lluvia informado por la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) a ADIF. En las sucesivas comunicaciones recibidas de AEMET los días 28 y 29 de noviembre, figuraba nivel de alerta 1 (que es el menor nivel de alerta) para varios tramos de la línea 422 – Bifurcación Utrera-Fuente Piedra, en un período de 24 horas que no incluía la hora a la que se produjo el descarrilamiento. Los tramos afectados por la alerta de nivel 1 fueron por otra parte reduciéndose según la información facilitada por AEMET, hasta desaparecer por completo en la última comunicación recibida a las 6:00h del día 29 de noviembre.

Tomando como referencia la primera de las comunicaciones recibidas de AEMET, y en función de lo estipulado, se programó y ejecutó vigilancia al único punto de riesgo alto figurado en el Plan de Contingencias de ADIF (situado entre los PP.KK. 86+560 y 87+600) y, adicionalmente a lo preceptivo, se programó realizar una vigilancia en cabina de tren a lo largo de toda la línea en la mañana del día 29 de noviembre. Las vigilancias realizadas no arrojaron necesidad de suspender la circulación.

En la mañana del día 29 de noviembre, antes del descarrilamiento, dos circulaciones detectaron acumulación de agua en el PK 25+550, motivo por el cual la circulación fue interrumpida. Una vez remitida la acumulación de agua informada por las citadas circulaciones, sin existencia de previsión de más lluvia y no habiéndose informado por las mismas circulaciones (que habían transitado por el punto del posterior descarrilamiento) de riesgos por acumulación de agua en ningún otro punto de la línea, así como no estar catalogada la zona del descarrilamiento como de potencial riesgo de inundación, se reanudó la circulación con las correspondientes prescripciones, no resultando previsible la avenida de agua que se registró posteriormente en el punto del descarrilamiento (PK 19+600).



Por otro lado, cabe destacar la actuación de la tripulación de a bordo, reforzada con un Auxiliar de Cabina, que realizó una actuación preventiva ante las condiciones climatológicas existentes, circulando el tren por debajo de su velocidad máxima autorizada.

Madrid, 09 de abril de 2018