



## RESPUESTA DEL GOBIERNO

### (184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/16561

04/11/2024

46968

**AUTOR/A:** FLORES JUBERÍAS, Carlos (GVOX); LÓPEZ MARAVER, Ángel (GVOX); MEJÍAS SÁNCHEZ, Carina (GVOX); RUEDA PERELLÓ, Patricia (GVOX)

#### RESPUESTA:

En relación con el asunto interesado, se señala que la causa del descarrilamiento fue un enganchón en la catenaria, provocando la pérdida de tensión. El descarrilamiento afectó a ambas vías y al Paso a Nivel de la estación de Matillas (Km 115+625). Se moviliza a los Bomberos y a los Cuerpos de Seguridad del Estado y se asegura que los vagones con mercancías peligrosas están en perfecto estado. El inicio de la incidencia fue a las 05:59 del día 31/10/24, finalizando a las 04:38 del día 07/11/24.

En el ANEXO II del Plan de Contingencias, contenido en el Manual de Prevención y Gestión de Incidencias de Adif, se encuentra la ficha 6 con el protocolo de actuación ante descarrilamientos e incidentes con mercancías peligrosas.

La seguridad, entendida como una gestión integral de todos los procesos que hacen posible un transporte seguro, comprende, entre otras, la gestión de riesgos, resolución de contingencias, gestión de emergencias y vuelta a la normalidad.

La prevención, así como la detección o materialización de un determinado riesgo, hace necesaria la coordinación con los servicios de intervención en emergencias de las distintas Administraciones Públicas.

Para ello se ejecuta, a la vez que se actualiza y mejora, el Plan Director de Actuación ante Emergencias (PDAE) con el que se pretende dar una respuesta integral a cualquier emergencia que afecte a Adif y/o Adif-Alta Velocidad, independientemente de que afecte o no al tráfico ferroviario.

Respecto a las medidas que se llevan a cabo para el mantenimiento de la vía y por tanto de la prevención de incidentes, Adif destina anualmente parte de sus recursos



al mantenimiento de los distintos subsistemas y que incluyen tanto el mantenimiento preventivo como el correctivo, así como actuaciones de mejora.

1. Mantenimiento preventivo:

Basado en el mantenimiento según estado, siguiendo el siguiente proceso: vigilancia – evaluación de datos – diagnóstico – programación de intervenciones a corto, medio y largo plazo. Se realiza en infraestructura, vía, aparatos de vía y edificios auxiliares.

2. Mantenimiento correctivo:

Comprende las actividades que no son programables y surgen a raíz de una incidencia o contingencia como, por ejemplo:

1. Atención a incidencias.

2. Aplicación de los distintos planes de contingencia de Adif, como las medidas preventivas de invierno y verano, o las situaciones de alerta por temporal u otras causas.

3. Prestación de socorro a trenes con incidencias, o que sufran pérdida de tensión o tracción.

4. Actuaciones de mejora:

Comprende pequeñas obras ligadas al mantenimiento, que pueden estar localizadas sobre la infraestructura (plataforma), caminos, vallados, vía, aparatos de vía y edificaciones.

Se informa a Sus Señorías que actualmente el suceso se encuentra en fase de investigación para determinar su causa. En el curso de dicho proceso se recaban los parámetros técnicos y operativos que se precisan para concretar el origen del incidente.

En cuanto a la seguridad del tráfico ferroviario de mercancías, Renfe Mercancías cuenta con certificado de seguridad para transportar mercancías peligrosas por ferrocarril, toda vez que en su sistema de gestión de seguridad y conforme a la normativa vigente dispone de procedimientos para el aseguramiento de los envíos de esta tipología de productos considerados peligrosos, así como para actuar en caso de que se produzca algún incidente/accidente que afecte a la mercancía que se transporta, delimitando y estableciendo los niveles de respuesta, así como las funciones y comunicaciones que deben realizarse desde cada uno de los departamentos implicados en la resolución del suceso.



Como consecuencia de este incidente, no se ha derivado riesgo alguno por el transporte de mercancía peligrosa para la población, ya que las plataformas que portaban contenedores con mercancía peligrosa (UN1951, Argón Líquido Refrigerado) circulaban en los lugares 29 y 30 de la composición, y los vagones descarrilados, todos vacíos, circulaban en las posiciones 1 a 11. En consecuencia, no fue necesario activar ninguna alerta para garantizar la seguridad pública por la incidencia.

Sin embargo, sí que fue preciso realizar un corte de circulación de la vía de ferrocarril contigua por la existencia de vagones descarrilados invadiendo gálibo que imposibilitaban el paso.

Madrid, 11 de diciembre de 2024