



# **Informe-Propuesta de Declaración sobre la Emergencia de las Obras de Estabilización de los taludes de las trincheras situadas entre los pp.kk. 4/230 y 4/560 de la línea 750 Gijón Sanz Crespo - Pravia, de la Red de Ancho Métrico, en Asturias.**

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: 8W706SPCBQYQDFSVWG5H22RH20  
Verificable en <https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp>



Informe-Propuesta de Declaración sobre la Emergencia de las Obras de Estabilización de los taludes de las trincheras situadas entre los pp.kk. 4/210 y 4/600 de la línea 750 Gijón Sanz Crespo - Pravia, de la Red de Ancho Métrico, en Asturias

Fecha: de Abril de 2018

Versión 0

## 1.- OBJETO DEL INFORME

El presente informe se elabora para dar cumplimiento al Régimen de los Expedientes de Emergencia establecido en los Procedimientos de Contratación elaborados por ADIF, y en el artículo 120 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, en los que se contempla la posibilidad de "tramitación de emergencia" en aquellos casos en los que se precise una actuación inmediata a causa de acontecimientos catastróficos, de situaciones que supongan un grave peligro o de necesidades que afecten a la defensa nacional.

La tramitación de obras de emergencia por parte de ADIF se ajustará igualmente al procedimiento que, sobre tales expedientes, se encuentra regulado en la Orden Comunicada del Ministerio de Fomento de 9 de marzo de 2005, sobre "Ejecución de Obras mediante la tramitación de Emergencia"; así como lo previsto en la Circular Interna CI -DG - 001/15, por la que se modifica la Circular Interna CI -DCC - 001/14, relativa al "Tratamiento de determinadas incidencias contractuales" y el Procedimiento Específico ADIF-PE-202-001-014 "Obras y Expedientes de Emergencia" (rev. 1, marzo 2020).

Este documento contiene la información necesaria para recabar el preceptivo Informe de la Subdirección General de Inspección de Servicios y Obras del Ministerio de Fomento, según los términos previstos en el artículo 2.2, apartado s), de la Orden FOM/2564/2014, de 26 de diciembre, por la que se regulan el ámbito de actuación y las funciones de dicho Órgano.

## 2.- ANTECEDENTES.

El día 14 de octubre de 2020 se produjo un desprendimiento en el talud situado en la margen derecha en el entorno del p.k. 4/300 de la línea 750 GIJÓN SANZ CRESPO - PRAVIA (origen de los puntos kilométricos en Pravia), de la Red de Ancho Métrico de Adif, entre el apeadero de Riberas y la estación de Soto del Barco (trayecto Pravia-Soto del Barco), en el Principado de Asturias. En la tramificación común de Adif está en el tramo 087500010 PRAVIA-LA MARUCA MERCANCÍAS. En el trayecto, la vía es única y está electrificada.



*Imagen de la unidad descarrilada tras arrollar el desprendimiento. Se observa el coche de cabeza que fue el más afectado. Se observa la densa vegetación en los taludes.*





*Coche de cola de la unidad accidentada. Este coche no llegó a descarrilar. Se observa a la derecha restos del desprendimiento y de la vegetación que también cayó.*

El desprendimiento que da origen a esta situación de emergencia se produjo en un talud situado en esa margen derecha de la vía, provocando la caída de una masa de tierras y arbolado que ocupó el gálibo de la vía en ese punto, antes del paso del tren de viajeros 70303. Este tren se dirigía hacia Gijón y se encontró la vía interceptada en torno a las 8:56 horas. El tren arrolló el desprendimiento descarrilando uno de los dos coches de la unidad, el que iba en cabeza. En el tren viajaban 19 viajeros resultando al menos dos de ellos heridos de carácter leve. Todos los viajeros fueron evacuados del lugar del accidente a través del apeadero de Riberas que se encuentra a unos 300 metros.



*Labores de encarrilado del vehículo accidentado.*

En el momento del suceso, no estaba activado ningún aviso meteorológico en la zona, aunque se habían producido fenómenos de lluvias intensas y continuadas los días anteriores.





Se adjunta como anexo la Ficha del suceso de la aplicación GIF0 de Adif.

La velocidad en el Cuadro de Velocidades Máximas (CVM) de este tramo es de 80 km/h.

El tramo soporta un tráfico anual de 9.900 trenes. La media semanal es de 189 trenes, de los cuales 1 es de Media Distancia, 187 de Cercanías y 1 de mercancías (datos CIRTRA 2016).

Este desprendimiento ha dejado visible la posibilidad de que se repitan nuevas incidencias similares en la zona, por desprendimientos que pueden invadir el gálibo de circulación de los trenes, lo que provocaría nuevamente consecuencias graves e imprevisibles para las circulaciones ferroviarias. A lo largo del tramo revisado, se han detectado varios puntos con indicios que hacen prever nuevos desprendimientos.



*Imagen de la zona del desprendimiento tras el accidente. Se observa el escarpe del desprendimiento y la abundante vegetación existente en el talud.*







*Otra imagen de la zona del desprendimiento. Arriba se observa un murete de cierre y una edificación cercana al borde superior del talud.*



*Desprendimiento en el pk 4/500*



*Desprendimiento en el pk 4/535*





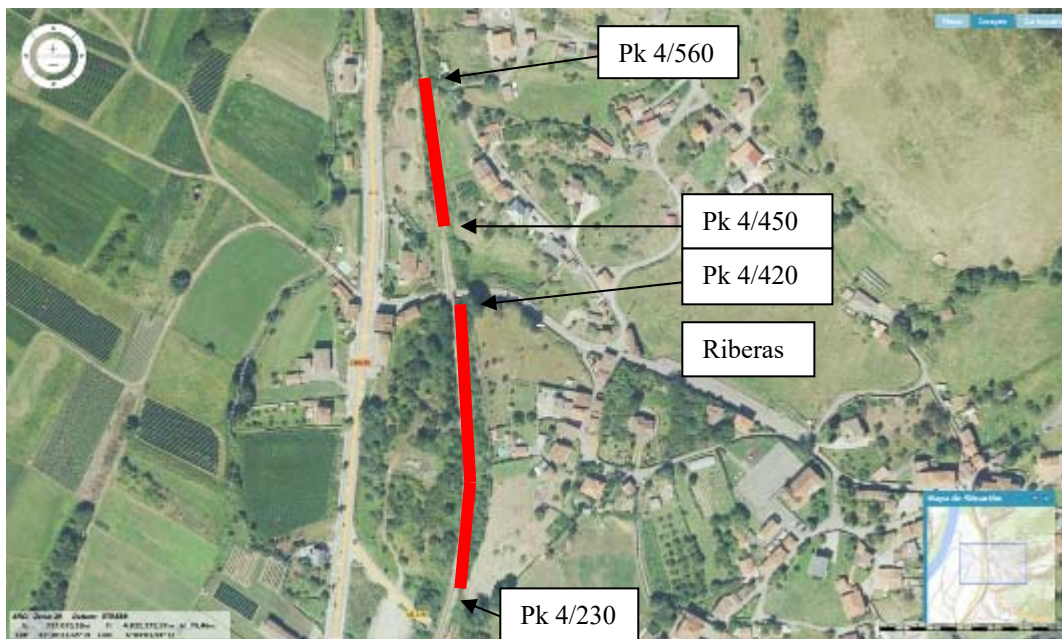
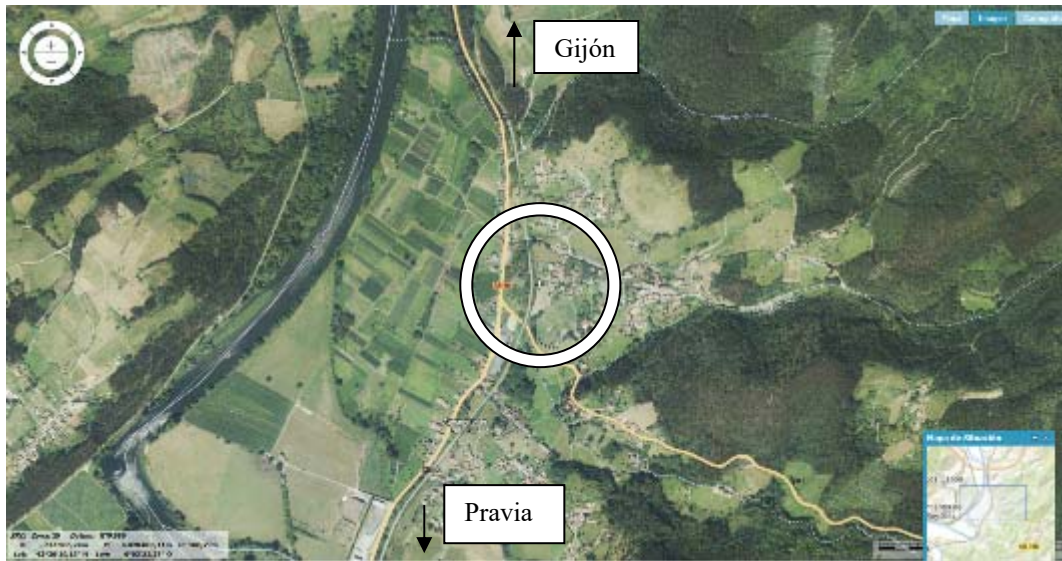
*Zona de caída descontrolada de aguas por el talud.*

### 3.- SITUACIÓN ACTUAL DE LA INFRAESTRUCTURA AFECTADA

La zona objeto de este informe se sitúa en la población de Riberas, en el término municipal de Soto del Barco (Asturias). A continuación, se adjuntan croquis de ubicación.







Tras el desprendimiento del pasado 14 de octubre de 2020, su posterior arrollamiento por la unidad de tren y el descarrilo de esta, se han realizado los correspondientes trabajos para liberar el tren y limpiar el material caído. Dichos trabajos han sido realizados con medios propios de Adif, sin estar incluidos en esta Declaración de Emergencia

Asimismo, se ha revisado completamente el tramo del que forma parte el talud desprendido, de características geológicas semejantes. Para ello, y como actuación inmediata se ha realizado una tala del arbolado y la corta y siega de vegetación en los taludes entre los pp.kk. 4/230 y 4/420 en ambos márgenes. Esta eliminación de vegetación se ha realizado por el riesgo de que pudiera volver a producirse una situación similar debido a la gran proliferación de vegetación especialmente en el tercio superior del talud, en la zona más comprometida, como se explica más adelante. Pese a ello, persisten riesgos para el tráfico ferroviario que justifican la propuesta de emergencia en este informe. Dichos trabajos tampoco están incluidos en la Declaración de Emergencia.





*Imagen general de la trinchera afectada por el desprendimiento. Se ha realizado una tala y la corta y siega de vegetación para eliminar peso y poder realizar una revisión del terreno.*

Durante la revisión, se han detectado también desprendimientos en el p.k. 4/500 y en el p.k. 4/535 en una zona muy próxima y de características geológicas y geotécnicas similares. Estos desprendimientos no llegaron a afectar a las circulaciones ferroviarias al producirse mientras estuvo interrumpida la circulación por el descarrilo mencionado en este informe. Asimismo, se han detectado zonas de material embolsado susceptible de desprenderse en el corto-medio plazo.

Este tramo pertenece a la Red de Ancho Métrico y se encuentra en un tramo de vía que va siguiendo el curso del río Nalón.

En esta zona el trazado de la vía presenta alineaciones rectas enlazadas por una curva de radio amplio, pero que disminuye la visibilidad notablemente. Así, el desprendimiento que provocó el descarrilo se produjo precisamente a la salida de dicha curva y al maquinista no le dio tiempo a poder frenar antes de impactar.







*Zona del desprendimiento. Se observa la cercanía de la edificación y la presencia de varias bolsas de material desprendido susceptible de caer hacia la vía.*



*Zona con material desprendido que presenta riesgo de caída hacia la plataforma de la vía.*







*Zona con material suelto en el talud izquierdo, alrededor del pk 4/350.*



*Zona de desprendimiento en el entorno del pk 4/500. Aquí no se ha realizado tratamiento de vegetación.*

Hay dos tramos diferenciados: entre los pp.kk. 4/230 y 4/420 y entre los pp.kk. 4/460 y 4/560. En el primero de los tramos las alturas de los taludes son más elevadas, alcanzando los 14 metros en el margen derecho (situado al este de la vía). Entre el pk 4/300 y 4/400 existe también talud en el margen

izquierdo, con similares características. Las pendientes de sus taludes, oscilan entre los 50º y 55º. En algunos puntos, existen edificaciones próximas al borde de los taludes al discurrir por una zona rural.

En el otro tramo, entre los pp.kk. 4/460 y 4/560 la altura del talud es algo menor, hasta 8 metros en el margen derecho y hasta 6m en el margen izquierdo. Presenta una inclinación mayor ya que se sitúa entre los 55º y los 65º.

La distancia del carril a la vía es muy ajustada, en torno a los 2,5 m en ambos lados y en ambos tramos por lo que existe un elevado riesgo de que los nuevos desprendimientos que pudieran producirse invadan el gálibo de circulación de los trenes y puedan provocar nuevos accidentes de gravedad y consecuencias impredecibles. Existe drenaje longitudinal junto a la vía a partir del pk 4/430, pero no en el resto de la trinchera.

La abundancia de vegetación de tipo hidrófilo en los taludes indica que el macizo se encuentra muy húmedo casi permanentemente, lo que favorece la escorrentía superficial concentrada en episodios de máxima precipitación.

Las patologías que se observan son similares en los dos tramos y a ambos lados.

La línea ferroviaria discurre en esta zona por una serie de materiales aluviales, depósitos antiguos del río Nalón. En la primera trinchera, entre el pk 4/230 y 4/420 se distinguen dos materiales diferenciados. De un lado, en los aproximadamente dos tercios inferiores del talud, se distinguen principalmente gravas, con bolos de tamaños decimétricos y cementación intersticial moderada.

De otro lado, en el tercio superior del talud, los materiales depositados corresponden con limos y arcillas arenosas, con algunos cantos dispersos.

En la segunda trinchera, se presentan materiales muy semejantes. Aparentemente el aluvial presente está constituido por limos y arcillas arenosas, con cantos de tamaño centimétrico abundantes. Se han producido sendos deslizamientos de este tipo de material como ya se ha comentado. La presencia de vegetación impide analizar en estos momentos la totalidad de los taludes aunque se estima que la problemática sea parecida.

En la zona de materiales más finos, en el tercio superior en el caso del primer tramo de trinchera, y en toda la altura del talud en el caso del segundo tramo, ha proliferado vegetación por la humedad que presenta este tipo de material y por la facilidad de penetración de las raíces. Existen árboles de mediano porte, así como especímenes con varios troncos saliendo de una misma cepa, lo que desequilibra el sistema aéreo frente al sistema radicular facilitando el vuelco o el deslizamiento por la insuficiencia de las raíces para sujetar en el terreno.

La necesidad de proceder al desbroce de toda la trinchera, para minimizar el riesgo de caída de material sobre la caja de vía y el análisis de las condiciones de estabilidad de esta – introducción de elementos estabilizadores en la forma de bulones que refuerzan una malla de triple torsión, unidos estos mediante cables de acero – sirvió de base para la definición de la solución que se plantea y retrasó el planteamiento de la misma.

#### **4.- SOLUCIÓN DE EMERGENCIA PROPUESTA**

Debido a la situación de inestabilidad de elementos de la trinchera, y dada la importante afección sobre los elementos de la infraestructura que ello puede producir y su consecuente grave riesgo sobre las circulaciones, no es posible esperar a la tramitación de un expediente de contratación urgente ni la





utilización de un procedimiento negociado sin publicidad por motivos de urgencia para la realización de las obras necesarias. Así pues, se propone una actuación de emergencia.

Las actuaciones propuestas a continuación se limitan a lo estrictamente indispensable en el ámbito objetivo y temporal para prevenir o remediar los daños derivados de la situación de emergencia.

### **Alcance de los trabajos:**

Se propone la realización de los trabajos necesarios para la actuación de refuerzo de los taludes, dirigidos a controlar los procesos que desencadenan o aceleran los desprendimientos tierras sobre la plataforma, y para la recuperación de las condiciones de la superestructura ferroviaria y las de seguridad para las circulaciones ferroviarias.

Lo aquí propuesto ha de ser confirmado en campo mediante las pertinentes pruebas y análisis sobre el terreno, a fin de garantizar la idoneidad y realizar el correspondiente dimensionamiento de lo aquí estimado.

### **Medidas preventivas:**

- Desbroce y eliminación de vegetación de mayor porte en los taludes (una parte ya se ha realizado con carácter previo a este informe). Desvitalización de tocones resultantes.
- Revisión y estudio geológico geotécnico de los taludes (datos preliminares de este análisis se incluyen en este informe)
- Refuerzo y sostenimiento mediante malla galvanizada de triple torsión reforzada con bulones de 3 a 6 metros y cable de 12 mm. Según zonas.
- Protección de zonas de taludes con malla antierosión.
- Limpieza de cunetas existentes y obras de drenaje transversal.
- Mejora de las condiciones de drenaje de los taludes y de la plataforma ferroviaria.
- Protección de instalaciones existentes.
- Informe geotécnico e Informe de dimensionamiento y cálculo de las soluciones de estabilización, en caso necesario.

### **Medidas correctivas:**

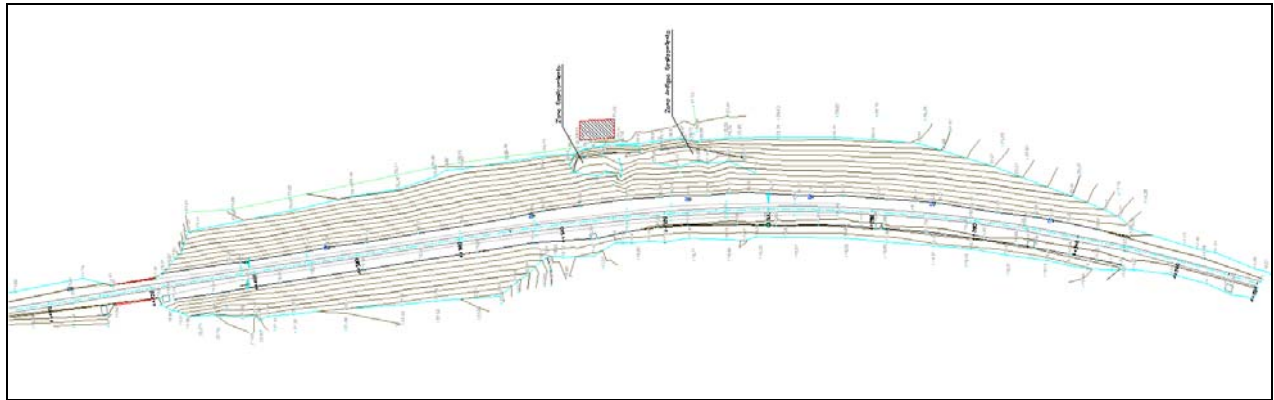
- Saneamiento de taludes, eliminación de piedras y bloques sueltos o inestables, y retaluzados puntuales.
- Retirada de material desprendido de talud.
- Saneamiento de la plataforma de vía en el tramo contaminado por los desprendimientos y reposición de balasto.
- Revisión de la red de drenaje de las laderas y taludes. Canalización de caudales dispersos.

Durante la ejecución de las obras se adoptarán medidas de seguridad y salud y de control ambiental.

A continuación, se detallan las actuaciones previstas:

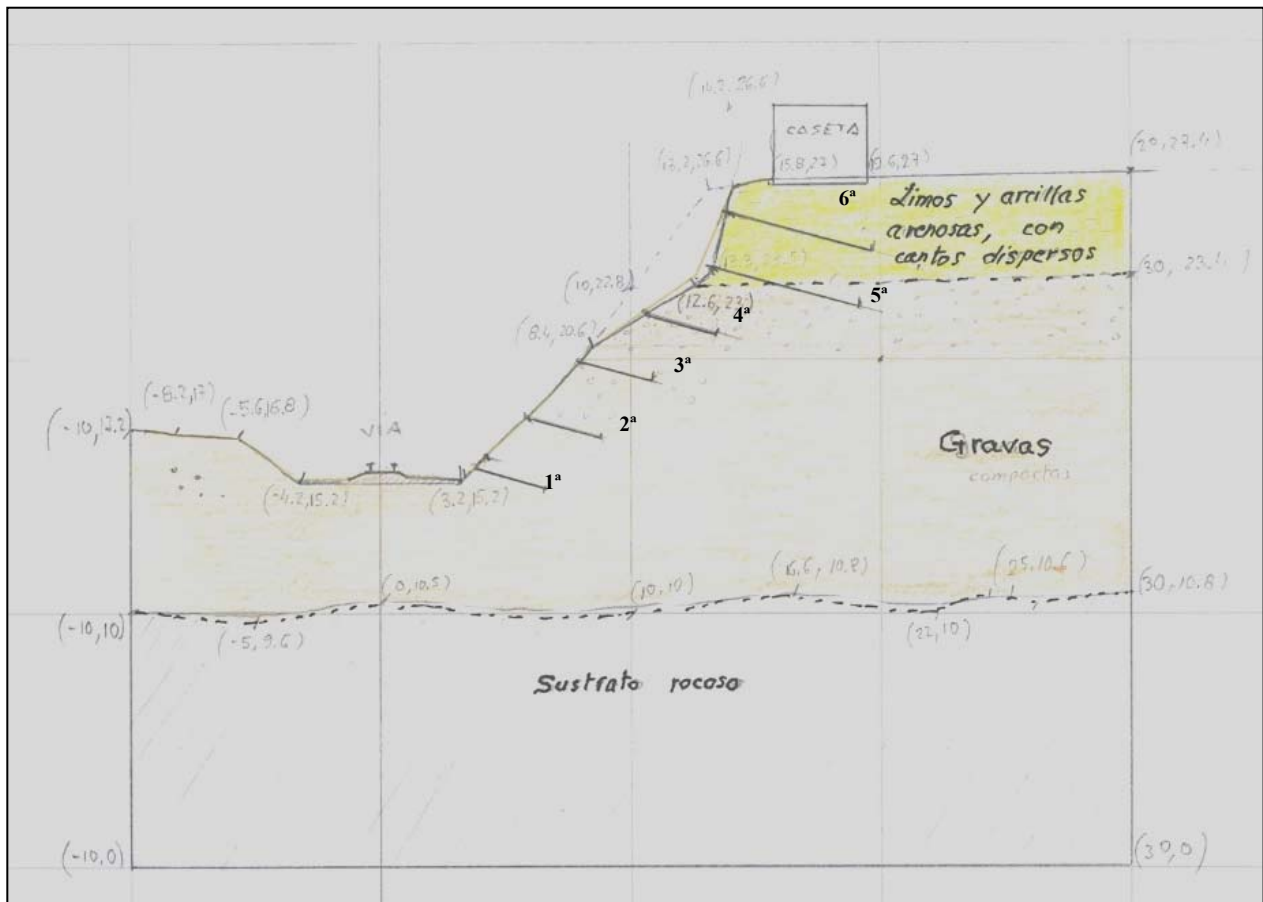
#### **1. TRINCHERA P.K. 4/230 A 4/420**





Taquimétrico realizado de la trinchera del PK 4/230 a 4/420

### SOLUCIÓN PROPUESTA PARA EL TALUD DERECHO



### DESCRIPCIÓN DE LA SOLUCIÓN PROPUESTA EN TALUD DERECHO

- Instalación de malla de triple torsión en la totalidad del talud, con geomalla incorporada en la zona de limos y arcillas.
- Refuerzo de bulones autoperforantes de 15 t de capacidad, distribución en diamante y las siguientes longitudes y cuadrículas:
  - Cuadrícula:
    - Entre PK 4/300 a 4/340: 3V:3H
    - Resto de talud: 3V:4H
  - Longitudes



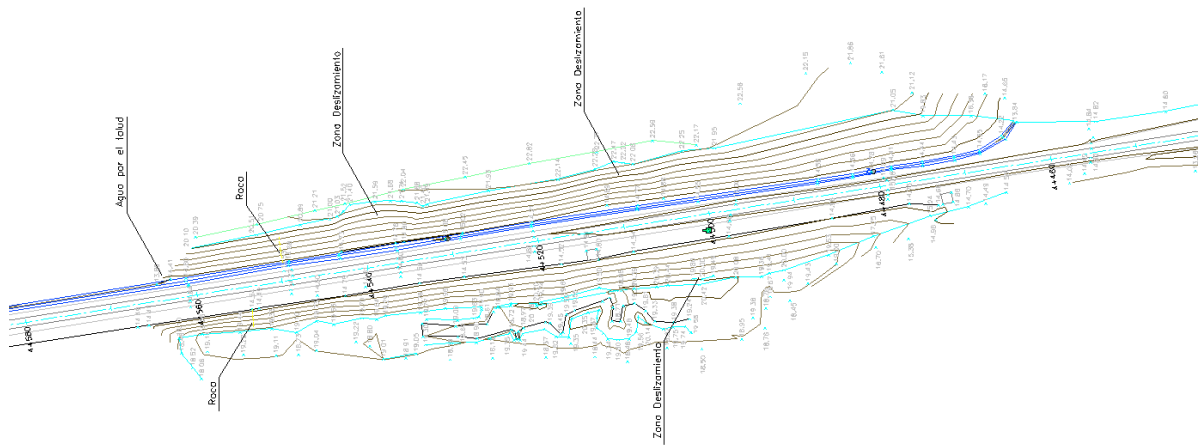


- Hiladas 1ª a 4ª: 3 metros
- Hiladas 5ª y 6ª: 6 metros
- Refuerzo de cables con la siguiente distribución:
  - Zona superior de limos y arcillas: cables diagonales y horizontales de 12 mm
  - Resto de talud: cables horizontales de 12 mm

#### DESCRIPCIÓN DE LA SOLUCIÓN PROPUESTA EN TALUD IZQUIERDO

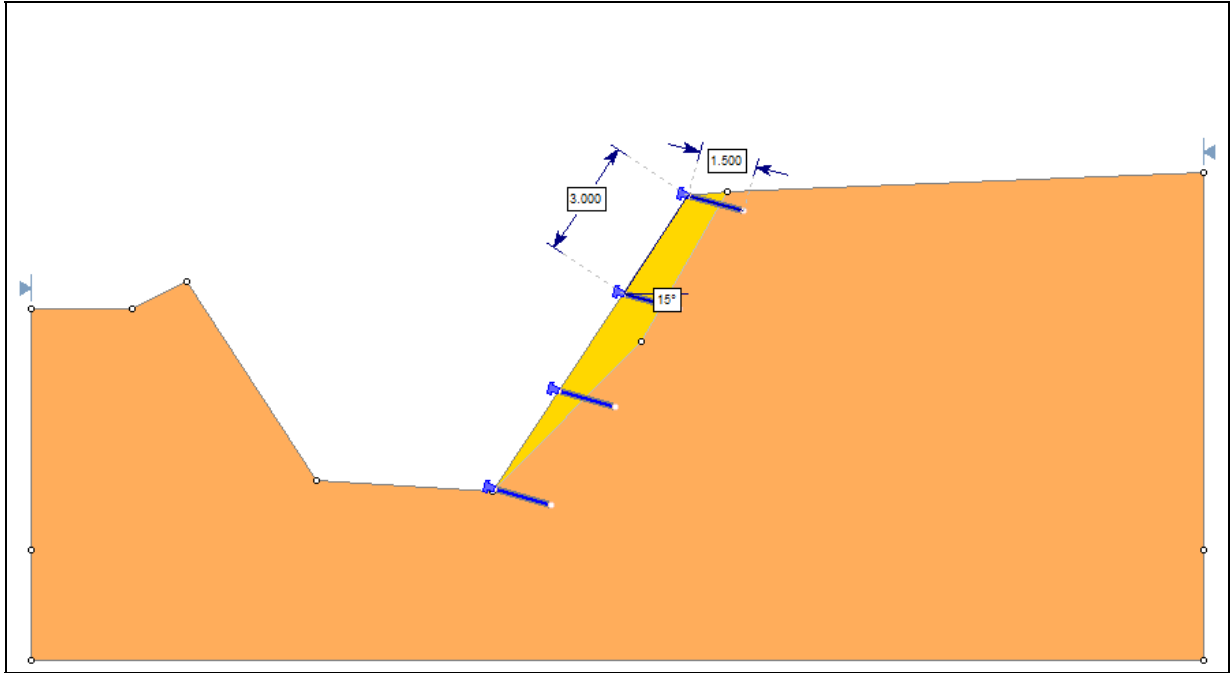
- Recalce de la base del talud desprendida, mediante bloques de escollera, entre los pk 4/455 a 4/465.
- Instalación de malla de triple torsión en la totalidad del talud izquierdo
- Refuerzo de bulones autoperforantes de 15 t de capacidad, distribución en diamante y las siguientes longitudes y cuadrículas:
  - Cuadrícula: 3V:4H
  - Longitud: 1,5 metros
- Refuerzo de cables horizontales de 12 mm

#### **2. TRINCHERA P.K. 4/465 A 4/565**



Taquémetro realizado de la trinchera del PK 4/465 a 4/565





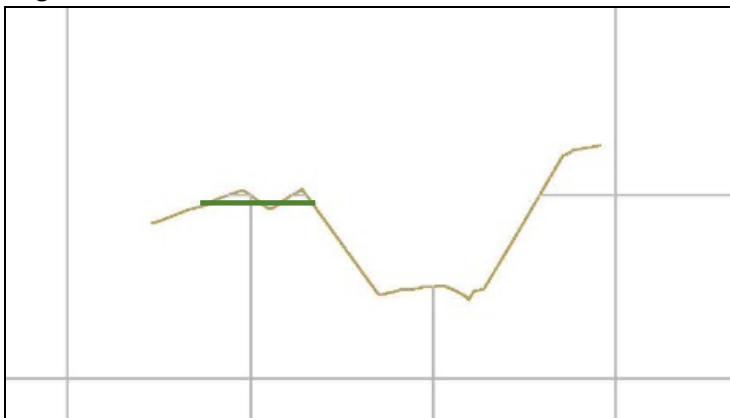
Croquis de la solución propuesta para el talud derecho

#### DESCRIPCIÓN DE LA SOLUCIÓN PROPUESTA EN TALUD DERECHO

- Instalación de malla de triple torsión en la totalidad del talud derecho
- Refuerzo de bulones autoperforantes de 15 t de capacidad, distribución en diamante y las siguientes longitudes y cuadrículas:
  - Cuadrícula: 3V:3H
  - Longitud: 1,5 metros

#### DESCRIPCIÓN DE LA SOLUCIÓN PROPUESTA EN TALUD IZQUIERDO

- Desbroce y saneo en cabeza de talud entre pk 4+510 a 4+530 aproximadamente, en zona irregular donde se localizan zonas deprimidas en donde se acumula agua incidiendo negativamente en la estabilidad del talud.



- Instalación de malla de triple torsión en la totalidad del talud derecho
- Refuerzo de bulones autoperforantes de 15 t de capacidad, distribución en diamante y las siguientes longitudes y cuadrículas:





- Cuadrícula: 3V:3H
- Longitud: 1,5 metros

## 5.- PLAZO ESTIMADO

El plazo estimado para la realización de los trabajos descritos es de SEIS (6) meses.

## 6.- JUSTIFICACIÓN DE LA EMPRESA PROPUESTA

### LOTE 1: ACTUACIONES EN VIA

Se propone a la mercantil LEVANTINA INGENIERIA Y CONSTRUCCION, S.L. la ejecución de los trabajos definidos en el presente Informe-Propuesta.

Los motivos por los que se ha elegido a son:

- DISPOSICIÓN DE APORTAR MEDIOS HUMANOS Y MATERIALES NECESARIOS PARA REALIZAR ESTA ACTUACIÓN DE FORMA INMEDIATA
- EXPERIENCIA NECESARIA PARA PODER LLEVAR A CABO LA OBRA EN CONDICIONES DE SEGURIDAD Y CALIDAD HABIENDO REALIZADO SATISFACTORIAMENTE ACTUACIONES SIMILARES EN LA RED CONVENCIONAL DE ADIF.

### LOTE 2: ASISTENCIA TECNICA

Para la Asistencia Técnica a la Dirección de las Obras y la realización de las labores de topografía y geotecnia para el correcto desarrollo de las Obras, se propone al a empresa Instrumentación Geotécnica y Estructural SL INGE.

Los motivos por los que se ha elegido a INGE son:

- CUENTA CON MEDIOS TÉCNICOS, HUMANOS Y LA MAQUINARIA ESPECIFICA PARA REALIZAR ESTOS TRABAJOS
- HA REALIZADO SATISFACTORIAMENTE ACTUACIONES SIMILARES EN LA RED DE ANCHO MÉTRICO Y CONVENCIONAL DE ADIF.

## 7.- PRESUPUESTO ESTIMADO DE LA OBRA DE EMERGENCIA

### LOTE 1: ACTUACIONES EN VIA

Se ha realizado una estimación del presupuesto mínimo para acometer de forma adecuada las actuaciones indicadas en el apartado anterior.

La elaboración del presupuesto de ejecución de las obras se ha realizado en base al sistema de coste y costas conforme a lo dispuesto en el art. 176 del Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas.

Las citadas operaciones de emergencia suponen un coste estimado de aproximadamente 489.300,00 € (IVA no incluido).

Se incluye el siguiente desglose del presupuesto de ejecución material del proyecto redactado con carácter orientativo, ya que se trata de una estimación, pudiendo variar tanto el tipo de unidades como las mediciones en función de la ejecución final que se determine para esta actuación a partir de la confirmación de las conclusiones del informe geotécnico y del dimensionamiento y cálculo de las soluciones de estabilización, ya que no se dispone de proyecto aprobado.

Se incluyen actuaciones ya ejecutadas correspondientes a la tala de arbolado, corta y siega de vegetación realizada en una parte de la trinchera.





Movimiento de tierras (saneamiento talud, descabezado)	31.000 €
Membrana, cables y bulones de refuerzo de talud	375.000 €
Escollera refuerzo pie talud	5.000 €
Drenaje	12.000 €
Gestión de residuos	18.000 €
Seguridad y salud	25.000 €
Total base imponible	466.000 €
Costes y costas (5%)	23.300 €
Importe total estimado	489.300 €

Estimándose por tanto la base imponible del contrato de emergencia en CUATROCIENTOS OCHENTA Y NUEVE MIL TRESCIENTOS EUROS (489.300,00€).

### **LOTE 2: ASISTENCIA TECNICA**

Se ha realizado una estimación del presupuesto mínimo para acometer de forma adecuada las actuaciones indicadas en los apartados anteriores.

La elaboración del presupuesto de ejecución de las obras se ha realizado en base al sistema de coste y costas conforme a lo dispuesto en el art. 176 del Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas.

Las citadas operaciones de emergencia suponen un coste estimado de 48.825,00 € (IVA excluido), distribuidos según tabla siguiente:

Informes Preliminares	3.000 €
Topografía, geotecnia y calidad	8.000 €
Cálculos y Memoria Técnica	5.500 €
Asistencia en Obra	30.000 €
Total base imponible	46.500 €
Costes y costas (5%)	2.325 €
Importe total estimado	48.825 €

Estimándose por tanto la base imponible del contrato de emergencia en CUARENTA Y OCHO MIL OCHOCIENTOS VEINTICINCO (48.825,00€).

## **8.- PROPUESTA**

**Primero:** Ordenar la contratación de las obras necesarias para eliminar las situaciones de grave riesgo y garantizar la seguridad y la prestación del servicio ferroviario.

**Segundo:** Declarar de emergencia la realización de estas actuaciones.

**Tercero:** Encargar la realización de las obras de infraestructura citadas a las siguientes empresas, con capacidad de dar respuesta inmediata a la zona afectada:

- LOTE 1: LEVANTINA INGENIERIA Y CONSTRUCCION, S.L., con CIF B-97016125
- LOTE 2: INSTRUMENTACION GEOTECNICA Y ESTRUCTURAL, SL (INGE), con CIF B-74171208

**Cuarto:** Autorizar un gasto estimado de 538.125,00 € (Quinientos treinta y ocho mil ciento veinticinco EUROS), IVA excluido, en contraprestación por estos trabajos de la siguiente manera:

- LOTE 1: A FAVOR DE LA EMPRESA LEVANTINA INGENIERIA Y CONSTRUCCION, S.L. AUTORIZAR UN GASTO ESTIMADO DE 489.300 € (CUATROCIENTOS OCHENTA Y NUEVE MIL TRESCIENTOS EUROS), IVA EXCLUIDO.



- LOTE 2: A FAVOR DE LA EMPRESA INSTRUMENTACION GEOTECNICA Y ESTRUCTURAL, SL (INGE), AUTORIZAR UN GASTO ESTIMADO DE 48.825,00 € (CUARENTA Y OCHO MIL OCHOCIENTOS VEINTICINCO EUROS), IVA EXCLUIDO.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: 8W706SPCBQYQDFSVWG5H2RH20  
Verificable en <https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp>



## AUTORIZACIONES

### IDENTIFICACIÓN DEL DOCUMENTO:

Informe-Propuesta de Declaración sobre la Emergencia de las Obras de Estabilización de los taludes de las trincheras situadas entre los pp.kk. 4/230 y 4/560 de la línea 750 Gijón Sanz Crespo - Pravia, de la Red de Ancho Métrico, en Asturias.

### RELACIÓN DE CARGOS FIRMANTES

Propone	Firma: Santiago López Da Lama	Cargo: Gerente de Área Infraestructura Noroeste
Vº. Bº.	Firma: Julio Sánchez Corbalán	Cargo: Subdirector Operaciones Noroeste
Vº. Bº.	Firma: Gustavo Adolfo Álvarez Pozo	Cargo: Director de Mantenimiento
Conforme	Firma: Ángel Contreras Marín	Cargo: D. G. de Conservación y Mantenimiento
Aprueba	Firma: Isabel Pardo de Vera Posada	Cargo: Presidenta



ANEXO I: FICHA DEL SUCESO EN LA APLICACIÓN GIFO DE ADIF

Volver a buscador



INFORME DE APLICACION GIFO

Encabezado ficha de clave : 2020-10-14 08:58:34.623433

<b>P.M :</b> 24 - EL BERRON AM	<b>INICIO :</b> 14-10-2020(08:58:00)	<b>FINAL :</b> 16-10-2020(00:45:00)
<b>BANDA :</b> 2405 - CUDILLERO-GIJON	<b>ENTRE :</b> 05325 - PRAVIA	<b>Y :</b> 05233 - SOTO DEL BARCO
<b>VIAS :</b> U	<b>KM :</b> 4.350	<b>AL :</b> 0.000
<b>INCIDENCIA :</b> M73 OBSTACULOS EN VIA	<b>ESPECIFICA:</b> VI - EN PUNTOS NO AUTORIZADOS	

Descrip./Estim. :

DESCARRILAMIENTO TREN RF C 70303.  
FINALIZADO A LAS 0:40H DEL DIA 16

<b>METEO :</b>	<b>S.I.S :</b>	<b>ACC :</b> 0 - 0 - 0
<b>CLAVE</b> 2020-10-14 08:58:34.623433	<b>RGD</b>	

Texto

COMUNICA MAQUINISTA DE TREN RF C 70303 APP. 436035 QUE HA DESCARRILADO EN EL KM 4+350 A CAUSA DE UN DESPRENDIMIENTO DE TIERRA. DESCARRILADO COCHE 436035 DE TODOS SUS EJES SENTIDO GIJÓN, EL COCHE 436036 NO HA DESCARRILADO. AVISADO CPS, RENFE VIAJEROS, RENFE MERCANCIAS, SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN Y LOGÍSTICA. ES DE APLICACIÓN FICHA Nº 7 DEL MPGI.

EN EL TREN VIAJAN 19 VIAJEROS Y 2 DE ELLOS SE ENCUENTRAN HERIDOS LEVES. QUEDA INTERCEPTADA LA VÍA ENTRE PRAVIA Y SOTO DEL BARCO.  
A LAS 09:06 HORAS EL MAQUINISTA SOLICITA SOCORRO.  
A LAS 09:15 HORAS COMUNICA LOGÍSTICA QUE SE HA MOVILIZADO A MANTENIMIENTO DE VÍA.  
A LAS 09:25 HORAS LLEGAN LOS SERVICIOS DE EMERGENCIA EXTERNOS (BOMBEROS, FUERZAS Y CUERPOS DE SEGURIDAD DEL ESTADO) AL LUGAR DE LA INCIDENCIA.  
A LAS 09:38 HORAS COMIENZA LA EVACUACIÓN DE LOS VIAJEROS QUE SON DIRIGIDOS AL APEADERO DE RIBERAS (KM 3+900). SE REALIZA PAT POR CARRETERA ENTRE PRAVIA Y SOTO DEL BARCO PARA TODOS LOS TRENES AFECTADOS.  
A LAS 09:54 HORAS SE PERSONA EN EL LUGAR DE LA INCIDENCIA EL TÉCNICO DE REGULACIÓN SR. JORGE MANUEL CARRIL CAMPA (EXT. 947607) Y QUEDA NOMBRADO COMO JEFE DELEGADO DE LA INCIDENCIA.  
A LAS 09:55 HORAS LLEGA AL LUGAR DE LA INCIDENCIA PERSONAL DE INTEGRÍA.  
A LAS 10:04 HORAS LLEGA AL LUGAR DE LA INCIDENCIA MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA.  
A LAS 10:05 HORAS COMIENZA EVACUACIÓN DE LA ÚLTIMA VIAJERA.  
A LAS 10:15 HORAS SON EVACUADOS TODO LOS VIAJEROS.  
A LAS 10:22 HORAS SE REALIZA PAT POR CARRETERA DESDE EL APEADERO DE RIBERAS DE LOS VIAJEROS AFECTADOS POR EL DESCARRILAMIENTO.  
A LAS 10:32 HORAS COMUNICA CPS QUE LOS CUERPOS Y FUERZA DE SEGURIDAD DEL ESTADO SE RETIRAN DEL LUGAR DE LA INCIDENCIA.  
A LAS 10:52 HORAS COMUNICA CPS QUE LOS BOMBEROS SE RETIRAN DEL LUGAR DE LA INCIDENCIA.  
A LAS 10:55 HORAS SE PERSONA EN EL LUGAR DE LA INCIDENCIA EL SUPERVISOR DE LÍNEA SR. JOSE LUIS URÍA MENENDEZ (EXT. 974387).  
A LAS 11:25 HORAS EL JEFE DELEGADO ES SUSTITUIDO POR EL SUPERVISOR DE LÍNEA SR. JOSE LUIS URÍA MENENDEZ (EXT. 974387).  
A LAS 12:30 HORAS SE PERSONA EN EL LUGAR DE LA INCIDENCIA SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN DE ADIF.  
A LAS 13:35 HORAS SE RETIRA DEL LUGAR DE LA INCIDENCIA SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN DE ADIF.  
A LAS 14:13 HORAS SALE DE EL BERRON TREN TALLER 92376.LLEGADA AL PK A LAS 18:15 HORAS.  
A PETICIÓN DE INTEGRÍA SE CREA TREN ESPECIAL DE SOCORRO 92631(PRAVIA-SOTO DEL BARCO)CON APP 436037-436038)CON SALIDA A LAS 14:21 HORAS Y LLEGADA A LAS 14:34 HORAS.  
A LAS 15:00 HORAS QUEDA COMO JEFE DELEGADO EL SIC ALFREDO GUTIERREZ(EXT.969783).  
A LAS 15:00 HORAS RETROCEDE A PRAVIA TREN DE SOCORRO 92631 APARTANDO EN PRAVIA A LAS 15:15 HORAS.  
A LAS 15:35 HORAS SOLICITADO CORTE DE TENSIÓN ENTRE PRAVIA Y SANTIAGO DEL MONTE(PRAVIA EXCLUIDA)REALIZADO EL CORTE DE TENSIÓN A LAS 15:40 HORAS.  
A LAS 15:45 HORAS RENFE VIAJEROS DISPONE PAT POR CARRETERA ENTRE AVILES Y CUDILLERO.  
A LAS 16:18 HORAS LLEGAN AL PK RETRO Y DUMPER.  
A LAS 18:15 HORAS EL JEFE DELEGADO COMUNICA QUE LA PREVISIÓN PARA ENCARRILAR ES DE 4 A 5 HORAS.  
A LAS 22:00 HORAS APARTAN FUERA DE LA VÍA LA RETRO Y EL DUMPER.  
A LAS 22:00 HORAS EL JEFE DELEGADO COMUNICA QUE LA PREVISIÓN PARA ENCARRILAR SE ALARGUE DURANTE TODA LA NOCHE.  
A LAS 22:52 HORAS COMUNICA JEFE DELEGADO QUE SE ENCARRILA LA RETRO PARA RETIRADA DE DOS DESPRENDIMIENTOS EN PK 5+350.  
--DIA 15-10-2020--  
A LAS 00:48H. EL JEFE DELEGADO INFORMA QUE LA RETRO Y EL DUMPER QUEDAN APARTADOS DE LA VÍA TRAS HABER RETIRADO DESPRENDIMIENTOS DEL PK 5+350.  
A LAS 00:50H. EL JEFE DELEGADO ES SUSTITUIDO POR D.JOSE EMILIANO DURAN CON TELF.666670193.  
A LAS 01:50 HORAS EL JEFE DELEGADO COMUNICA QUE SE RETIRA PERSONAL DE INTEGRÍA. EL APP CONTINÚA DESCARRILADO Y LOS TRABAJOS DE ENCARRILAMIENTO SE REANUDARÁN A LAS 10:00 HORAS.  
SE RETIRA TAMBIÉN PERSONAL DE INFRAESTRUCTURA POR NO PODER CONTINUAR CON LOS TRABAJOS HASTA ENCARRILAMIENTO DEL APP.  
EL TREN TALLER QUEDA CALZADO EN EL PK.  
SE ESTABLECE PAT POR CARRETERA ENTRE PIEDRAS BLANCAS Y CUDILLERO.  
A LAS 8:55H LLEGA EL SR. JOSE A. PEREZ MATA QUE SE NOMBRA JEFE DELEGADO. TELF. 966717.  
A LAS 9:45H DEJA DE SER JEFE DELEGADO.  
A LAS 9:45H LLEGA EL SR. JOSE LUIS URÍA QUE SE NOMBRA JEFE DELEGADO. TELF. 974387.  
A LAS 10:00H LLEGA PERSONAL DE M.I. E INICIAN LOS TRABAJOS EN EL KM 5+350. SE UTILIZA UNA PALA RETRO QUE ENCARRILA EN EL KM 5+350.  
A LAS 10:20H LLEGA PERSONAL DE INTEGRÍA.  
M.I. PREVEE LA FINALIZACIÓN DE LOS TRABAJOS EN VÍA PARA 3 HORAS MAS TARDE DEL ENCARRILAMIENTO.  
A LAS 11:00H EL JEFE DELEGADO COMUNICA QUE INICIAN LOS TRABAJOS DE RETIRADA DE UN PEQUEÑO DESPRENDIMIENTO EN EL KM 4+550.  
A LAS 11:05H EL JEFE DELEGADO COMUNICA QUE INTEGRÍA PREVEE LA FINALIZACIÓN DEL ENCARRILAMIENTO PARA LAS 20:00H.  
A LAS 14:05H. EL JEFE DELEGADO COMUNICA QUE HA SIDO ENCARRILADO EL BOGIE DELANTERO DEL COCHE 436035.  
A LAS 16:00H EL JEFE DELEGADO ES SUSTITUIDO POR EL SUPERVISOR DE LÍNEA SR. JOSE LUIS ALONSO CARBAJAL (EXT.947772).  
A LAS 20:00H. EL JEFE DELEGADO COMUNICA QUE EL BOGIE TRASERO DEL COCHE 436035 ESTA ENCARRILADO.  
A LAS 22:10 HORAS APARTAN EN PRAVIA LA RETRO Y EL DUMPER.  
A LAS 22:35 HORAS RESTABLECIDA LA TENSION EN CATENARIA ENTRE PRAVIA Y SANTIAGO DEL MONTE.

--DIA 16/10/2020--  
A LAS 00:05 HORAS APARTA EN VÍA 3 DE PRAVIA 436035-436036(APP DESCARRILADA)  
A LAS 00:30 HORAS APARTA EN PRAVIA TREN TALLER QUEDANDO DESMOVILIZADO  
A LAS 00:35 HORAS SE RETIRA DEL PK EL JEFE DELEGADO QUEDANDO EL CANTON ENTRE PRAVIA Y SOTO DEL BARCO LIBRE.  
A LAS 00:40 HORAS SE RESTABLECE LA CIRCULACIÓN ENTRE PRAVIA Y SOTO DEL BARCO QUEDANDO ESTABLECIDA POR MI(DURAN)CON TELEFONEMA Nº 798 LTVM A 30 KM/H ENTRE LOS PPKK 4+300 AL 4+400.  
CIRCUIA TREN ESPECIAL TALLER 92759 ENTRE PRAVIA Y EL BERRÓN (10.27 H - 12.28 H).  
A LAS 17:20 HORAS EL APP. 436035-436036 (APP. "DESCARRILO") ES APARTADO A LA VÍA 5M DE PRAVIA.

FDO. SUPERVISORES PM.

:vwUijKeshznNSUhsNgYVw==

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: 8W706SPCBQYQDFSVWG5H22RH20 Verificable en https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp







Trenes Afectados

Tren	Fecha Orig	Empresa	Producto	Minutos	Vehiculos	Toneladas	Sup/Tra/Desv	Tren Cont.	Fecha Cont.
70323	2020-10-15	RF	C	15	0	0	S	"BUS"	2020-10-15
70250	2020-10-15	RF	C	7	0	0	S	"BUS"	2020-10-15
70252	2020-10-15	RF	C	13	0	0	S	"BUS"	2020-10-15
70253	2020-10-15	RF	C	12	0	0	S	"BUS"	2020-10-15
70238	2020-10-15	RF	C	17	0	0	S	"BUS"	2020-10-15
70322	2020-10-15	RF	C	11	0	0	S	"BUS"	2020-10-15
70325	2020-10-15	RF	C	17	0	0	S	"BUS"	2020-10-15
70327	2020-10-15	RF	C	1	0	0	S	"BUS"	2020-10-15
70324	2020-10-15	RF	C	1	0	0	S	"BUS"	2020-10-15
70255	2020-10-15	RF	C	7	0	0	S	"BUS"	2020-10-15
70676	2020-10-14	RF	C	18	0	0			
70321	2020-10-15	RF	C	8	0	0	S	"BUS"	2020-10-15
70303	2020-10-14	RF	C	1	0	0	Causante		
70304	2020-10-14	RF	C	3	0	0	S	"BUS"	2020-10-14
70305	2020-10-14	RF	C	4	0	0	S	"BUS"	2020-10-14
70222	2020-10-14	RF	C	1	0	0	S	70310	2020-10-14
70221	2020-10-14	RF	C	1	0	0	S	70309	2020-10-14
74210	2020-10-14	RM	M	1	16	316	S		
70306	2020-10-14	RF	C	36	0	0	S	"BUS"	2020-10-14
70307	2020-10-14	RF	C	13	0	0	S	"BUS"	2020-10-14
70308	2020-10-14	RF	C	15	0	0	S	"BUS"	2020-10-14
70309	2020-10-14	RF	C	36	0	0	S	"BUS"	2020-10-14
70310	2020-10-14	RF	C	31	0	0	S	"BUS"	2020-10-14
70311	2020-10-14	RF	C	4	0	0	S	"BUS"	2020-10-14
70313	2020-10-14	RF	C	14	0	0	S	"bus"	2020-10-14
70314	2020-10-14	RF	C	1	0	0	S	"BUS"	2020-10-14
70312	2020-10-14	RF	C	1	0	0	S		
70315	2020-10-14	RF	C	20	0	0	S	"bus"	2020-10-14
70316	2020-10-14	RF	C	5	0	0	S	"bus"	2020-10-14
70317	2020-10-14	RF	C	12	0	0	S	"bus"	2020-10-14
70318	2020-10-14	RF	C	1	0	0	S	"bus"	2020-10-14
70319	2020-10-14	RF	C	1	0	0	S	"bus"	2020-10-14
70320	2020-10-14	RF	C	1	0	0	S	"bus"	2020-10-14
70321	2020-10-14	RF	C	1	0	0	S	"bus"	2020-10-14
70250	2020-10-14	RF	C	1	0	0	S	"bus"	2020-10-14
70233	2020-10-14	RF	C	1	0	0	S	92633	2020-10-14
70236	2020-10-14	RF	C	1	0	0	S	70252	2020-10-14
70252	2020-10-14	RF	C	1	0	0	S	"BUS"	2020-10-14
70253	2020-10-14	RF	C	1	0	0	S	"BUS"	2020-10-14
70323	2020-10-14	RF	C	1	0	0	S	"BUS"	2020-10-14
70322	2020-10-14	RF	C	1	0	0	S	"BUS"	2020-10-14
74214	2020-10-14	RM	M	1	16	880	S		
70255	2020-10-14	RF	C	1	0	0	S	"BUS"	2020-10-14
70327	2020-10-14	RF	C	1	0	0	S	"BUS"	2020-10-14
70243	2020-10-14	RF	C	1	0	0	S	70255	2020-10-14
70324	2020-10-14	RF	C	1	0	0	S	"BUS"	2020-10-14
70326	2020-10-15	RF	C	1	0	0	S	"BUS"	2020-10-15
70251	2020-10-15	RF	C	8	0	0	S	"BUS"	2020-10-15
70300	2020-10-15	RF	C	5	0	0	S	-BUS-	2020-10-15
70302	2020-10-15	RF	C	1	0	0	S	-BUS-	2020-10-15
70301	2020-10-15	RF	C	15	0	0	S	-BUS-	2020-10-15
70214	2020-10-15	RF	C	9	0	0			

**Trenes Afectados**

Tren	Fecha Orig	Empresa	Producto	Minutos	Vehiculos	Toneladas	Sup/Tra/Desv	Tren Cont.	Fecha Cont.
70216	2020-10-15	RF	C	7	0	0			
70304	2020-10-15	RF	C	12	0	0	S	-BUS-	2020-10-15
70328	2020-10-15	RF	C	1	0	0	S	-BUS-	2020-10-15
70303	2020-10-15	RF	C	23	0	0	Causante	-BUS-	2020-10-15
70307	2020-10-15	RF	C	9	0	0	S	-BUS-	2020-10-15
70305	2020-10-15	RF	C	23	0	0	S	-BUS-	2020-10-15
70306	2020-10-15	RF	C	16	0	0	S	-BUS-	2020-10-15
70309	2020-10-15	RF	C	17	0	0	S	-BUS-	2020-10-15
70308	2020-10-15	RF	C	7	0	0	S	-BUS-	2020-10-15
70310	2020-10-15	RF	C	10	0	0	S	-BUS-	2020-10-15
70311	2020-10-15	RF	C	9	0	0	S	-BUS-	2020-10-15
70312	2020-10-15	RF	C	6	0	0	S	"BUS"	2020-10-15
70313	2020-10-15	RF	C	23	0	0	S	"BUS"	2020-10-15
70316	2020-10-15	RF	C	7	0	0	S	"BUS"	2020-10-15
70314	2020-10-15	RF	C	8	0	0	S	"BUS"	2020-10-15
70315	2020-10-15	RF	C	14	0	0	S	"BUS"	2020-10-15
70317	2020-10-15	RF	C	9	0	0	S	"BUS"	2020-10-15
70319	2020-10-15	RF	C	10	0	0	S	"BUS"	2020-10-15
70318	2020-10-15	RF	C	8	0	0	S	"BUS"	2020-10-15
70320	2020-10-15	RF	C	9	0	0	S	"BUS"	2020-10-15

**Recursos**

**REC.ADIF**

Recurso	Origen	Destino	Datos	Horas
AGENTES M.I.	PRAVIA	PRAVIA		14-10-2020 - 09:00:00
AGENTES JEF.OPERACIONES	EL BERRON	PRAVIA		14-10-2020 - 09:00:00

**REC.EXTERNOS**

Recurso	Origen	Destino	Datos	Horas
FUERZAS C.S.E.	PRAVIA	PRAVIA		14-10-2020 - 08:58:00
SERVICIOS SANITARIOS	PRAVIA	PRAVIA		14-10-2020 - 09:00:00
BOMBEROS	PRAVIA	PRAVIA		14-10-2020 - 09:16:00

**REC.CONVENIO**

Recurso	Origen	Destino	Datos	Horas
TREN TALLER	EL BERRON	PRAVIA		14-10-2020 - 08:58:00

**Medidas**

**EMERGENCIA Y EVACUACION**

Medida	Origen	Destino	Datos	Horas
EXTERNOS:BOMBEROS	PRAVIA		Tel:	14-10-2020 - 08:58:00
EXTERNOS:F.S.Y O.P(GUARDIA CIVIL)	PRAVIA			14-10-2020 - 09:00:00

**Plan alternativo de transporte**

No hay plan alternativo de transporte para esta incidencia

**Demora Pat**

No hay demora por PAT para esta incidencia

**Dafios personales**

**Dafios personales**

Grupo	Tipo Grupo	Número
VIAJEROS	LEVES	2

**Chat**  
No hay chat para esta incidencia

