

De cara a la próxima puesta en servicio de la Fase I-LAV Extremadura

Adif AV y Renfe realizan un simulacro de emergencia en el nuevo túnel de Santa Marina

- El ejercicio ha consistido en la detención de emergencia por incendio de un tren de Renfe en el interior del túnel y la evacuación de viajeros al exterior
- El simulacro evalúa el correcto funcionamiento de las instalaciones de seguridad y protección civil en el túnel, así como la coordinación entre Adif, Renfe y los Servicios de Intervención en Emergencias
- Con la realización de este simulacro se cumple con los requerimientos [de la Normativa Española, Europea y](#) de la Agencia Española de Seguridad Ferroviaria (AESF) para la puesta en servicio de infraestructuras ferroviarias

05 ABRIL 2022

Adif Alta Velocidad y Renfe han efectuado con éxito durante la mañana de este martes un simulacro de emergencia en el túnel de Santa Marina.

Este ejercicio forma parte de los ensayos previos a la puesta en servicio del nuevo túnel y ha sido coordinado por la Dirección de Seguridad y Autoprotección de Adif. Se trata de un simulacro del funcionamiento de las instalaciones de protección civil del túnel, así como de la coordinación entre el personal de Adif, Renfe y los servicios externos de emergencia y seguridad.

Los principales objetivos de este simulacro son los de implantar el Plan de Autoprotección del Túnel, así como el Plan de Actuación, Evacuación y Rescate

Delegación de Comunicación Sur
Avda. Kansas City, S/N Buzón 10. 41007 – Sevilla
Tif.: 954485023 / 954485408 Fax: 954485425

prensasur@adif.es

Esta información puede ser utilizada en su integridad o en parte sin necesidad de citar fuentes

www.adifaltavelocidad.es

del tren S730. Para ello se verifica la efectividad de ambos planes, garantizando la coordinación entre Adif y Renfe con los Servicios de Intervención en Emergencias, SEPEI, Guardia Civil, Emergencias 112, y medios Sanitarios. Por último, se pretende familiarizar a los servicios de intervención de ayuda externa con los protocolos y características específicos del transporte ferroviario y, en concreto, con las características de esta nueva infraestructura. Por otra parte, se ha prestado una atención especial a la comprobación de las distintas instalaciones de protección contra incendios del túnel y del tren, así como los procedimientos de evacuación.

Este ejercicio forma parte de las pruebas previas a la puesta en servicio del tramo de altas prestaciones Plasencia-Badajoz.

Con la realización de este simulacro se cumple tanto con los requerimientos de la Normativa Europea, como con los de la Normativa Española (Norma Básica de Autoprotección, NBA) y de la Agencia Española de Seguridad Ferroviaria (AESF) para la puesta en servicio de las infraestructuras ferroviarias.

Mediante estos ejercicios, Adif y Renfe reafirman su compromiso con la mejora continua de la seguridad en sus instalaciones y material ferroviario. Los protocolos de actuación han funcionado de forma satisfactoria. Todo el personal implicado y los mecanismos de emergencia han desempeñado su función de manera correcta.

Ejercicios incluidos en el simulacro

El ejercicio, de dos horas de duración, ha consistido en la simulación de un incendio en el coche de cabeza de un tren S730 con destino Cáceres, que

Delegación de Comunicación Sur
Avda. Kansas City, S/N Buzón 10. 41007 – Sevilla
Tif.: 954485023 / 954485408 Fax: 954485425

prensasur@adif.es

Esta información puede ser utilizada en su integridad o en parte sin necesidad de citar fuentes

www.adifaltavelocidad.es

queda parado en el punto kilométrico 31/942, situado en un punto cercano a la salida de emergencia número 1 del túnel.

El maquinista del tren informa al Centro de Regulación de la Circulación (CRC) de Adif ubicado en Sevilla Santa Justa que se encuentra detenido en el citado punto debido a una fuerte frenada intempestiva por motivos desconocidos. Seguidamente el maquinista baja a evaluar la situación e informa que está inmovilizado por fuerte agarrotamiento. Informa que se aprecia algo de llama y que empieza a salir humo de los bajos del coche de cabeza y que no puede sofocarlo con medios propios.

Por lo tanto, es preciso evacuar a los cien viajeros del tren por falta de tracción por parte del equipo de a bordo del tren. Uno de los viajeros tiene movilidad reducida, en silla de ruedas. En el incidente, dos personas resultan heridas graves, precisan de rescate y deben ser atendidos por los servicios de intervención en emergencias. Además, se producen cuatro heridos de carácter leve que son evacuados por los servicios sanitarios.

Desde Adif se activa el protocolo de petición de ayuda externa, a través del CRC de Sevilla Santa Justa y el Centro de Protección y Seguridad Sur, que a su vez avisan a los medios de ayuda externa (112, Servicio de Intervención de Emergencias de la Junta de Extremadura SEPEI, Servicio Extremeño de Salud SES, Guardia Civil, Protección Civil y Cruz Roja) en coordinación con Renfe (Centro 24 Horas Sevilla y Centro de Gestión de Operaciones).

Con este ejercicio se pretende medir los tiempos de evacuación en la situación más desfavorable; verificar el acceso a la zona de vías, comprobar la evacuación de personas con movilidad reducida (en especial de la persona en silla de ruedas) y poner a prueba, entre otros sistemas, el de ventilación de emergencia.

Delegación de Comunicación Sur
Avda. Kansas City, S/N Buzón 10. 41007 – Sevilla
Tif.: 954485023 / 954485408 Fax: 954485425

prensasur@adif.es

Esta información puede ser utilizada en su integridad o en parte sin necesidad de citar fuentes

www.adifaltavelocidad.es

La incidencia ha implicado la activación del Plan de Autoprotección del Túnel, del Plan de Actuación, Evacuación y Rescate del tren, así como de los equipos de intervención en emergencias, y la evacuación de todos los viajeros y tripulantes hasta un lugar seguro, incluida la persona de movilidad reducida. Todos los viajeros son evacuados a través de la salida de emergencia nº 1.

Por último, se ha testeado la fase de vuelta a la normalidad, con el establecimiento de un Plan Alternativo de Transporte.

El tren de Renfe empleado en el simulacro, modelo S730, dispone tanto de tracción eléctrica como diésel. Este modelo de tren cuenta con un sistema de rodadura desplazable, por lo que puede circular por vías de ancho ibérico y de ancho estándar. Circulan con composiciones de 9 coches y tienen una capacidad de 260 viajeros. Además, para la realización del simulacro se ha contado con la presencia de alrededor de un centenar de voluntarios de diferentes entidades, que han actuado como figurantes.

Al término del ejercicio ha tenido lugar una reunión para valoración, análisis y conclusiones del simulacro.

Entre la información analizada se encuentra la medición de los tiempos de evacuación, la verificación de la evacuación al exterior por las salidas de emergencia y la comprobación de la accesibilidad de los servicios de emergencia. Así mismo, se chequea la evacuación de personas de movilidad reducida y se evalúan los procedimientos de comunicación y coordinación entre Adif, Renfe y los servicios de intervención en emergencias, así como los procesos de vuelta a la normalidad por parte de Adif y Renfe.

Delegación de Comunicación Sur
Avda. Kansas City, S/N Buzón 10. 41007 – Sevilla
Tif.: 954485023 / 954485408 Fax: 954485425

prensasur@adif.es

Esta información puede ser utilizada en su integridad o en parte sin necesidad de citar fuentes

www.adifaltavelocidad.es

Túnel de Santa Marina

El túnel de Santa Marina está ubicado en el subtramo Grimaldo-Casas de Millán de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura-frontera portuguesa, dentro del tramo Plasencia-Cáceres. Forma parte de la Fase I de la LAV Extremadura, que entrará en servicio a lo largo de este año.

Esta estructura singular, que discurre por los municipios cacereños de Cañaveral y Casas de Millán, representa, con una longitud de 3.402 metros.

El túnel, cercano al núcleo urbano de Grimaldo (perteneciente al municipio de Cañaveral), salva el puerto de Los Castaños y es el de mayor longitud de los construidos en esta línea de alta velocidad.

Este túnel, de tipo monotubo, permite albergar dos vías en hormigón (en placa), electrificadas de ancho ibérico. Presenta una sección útil de 85 m² y una montera máxima de tierras sobre clave de 205 m.

Entre los principales elementos de seguridad el túnel dispone de una galería auxiliar de evacuación, de 1.450 m de longitud, cuya finalidad es dotar al túnel de salidas de emergencia seguras. La galería auxiliar de evacuación se ubican entre los pp.kk 32/817 y 33/980, del túnel principal y discurre paralela al mismo, conectándose ambos túneles mediante tres galerías de salidas de emergencia.

La salida de emergencia 1 está próxima a la población de Grimaldo y tiene una conexión con el túnel en el p.k. 2/145. Las salidas de emergencia 2, 3 y 4 conectan con la galería auxiliar de evacuación, y su salida al exterior se ubica junto a la carretera CC-30.

Delegación de Comunicación Sur
Avda. Kansas City, S/N Buzón 10. 41007 – Sevilla
Tif.: 954485023 / 954485408 Fax: 954485425

prensasur@adif.es

Esta información puede ser utilizada en su integridad o en parte sin necesidad de citar fuentes

www.adifaltavelocidad.es

Además, el túnel dispone de dos andenes, junto a cada una de las vías, que a su vez son los pasillos de evacuación. Estos pasillos de evacuación se encuentran situados a cada lado del túnel, con un ancho de 120 cm y un gálibo en altura de 225 cm, también disponen de un pasamanos situado a una altura de 1 m, que sirve de guía de vida hasta la llegada a la zona segura exterior más próxima.

Financiación europea

El tramo Plasencia-Badajoz va a ser cofinanciado por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) a través del P.O. Plurirregional de España 2014-2020. Objetivo Temático 7: Transporte sostenible.

“Una manera de hacer Europa”

Delegación de Comunicación Sur
Avda. Kansas City, S/N Buzón 10. 41007 – Sevilla
Tif.: 954485023 / 954485408 Fax: 954485425

prensasur@adif.es

Esta información puede ser utilizada en su integridad o en parte sin necesidad de citar fuentes

www.adifaltavelocidad.es