



Para publicación inmediata: 17/03/2015

GOBERNADOR ANDREW M. CUOMO

EL GOBERNADOR CUOMO ANUNCIA LOS RESULTADOS DE LA ÚLTIMA RONDA DE INSPECCIONES DE SEGURIDAD DE FERROCARRILES

Por orden del Gobernador, los Funcionarios del estado se asociaron con la administración de ferrocarriles y encontró 93 defectos en los vagones tanque para petróleo crudo y las vías

El Gobernador Andrew M. Cuomo anunció hoy la finalización de otra ronda de inspecciones de ferrocarriles y vagones tanque para petróleo crudo, la cual reveló 93 defectos, incluso siete defectos críticos de seguridad que requirieron la aplicación de medidas correctivas inmediatas y dos violaciones de materiales peligrosos. Las inspecciones son las últimas en una serie de medidas que están adoptando las entidades del estado bajo el mando del Gobernador para proteger a los neoyorquinos de posibles peligros asociados con el transporte de petróleo crudo por parte de las compañías ferroviarias de transporte. Equipos estatales y federales examinaron 453 vagones tanque para petróleo crudo y aproximadamente 148 millas de vía en estas inspecciones.

“Nuestra administración continúa llevando los transportadores de petróleo crudo a los mayores niveles de seguridad, y esta última ronda de inspecciones revela que nuestros esfuerzos hacen una gran diferencia cuando se trata de proteger a los neoyorquinos”, dijo el Gobernador Cuomo. “La importancia de estas inspecciones deriva de los eventos recientes de descarrilamientos y explosiones en trenes que transportan petróleo crudo en otros estados, además de la actual falta de normativa estricta, que solo Washington tiene la autoridad de imponer. Mientras tanto, continuaremos estando atentos y trabajaremos con todos los asociados para asegurarnos de que el petróleo crudo se transporta de manera segura en todo el estado”.

El miércoles 12 de septiembre, equipos de inspección del Departamento de Transporte del Estado de New York (por sus siglas en inglés, “NYSDOT”) y de la Administración Federal de Ferrocarriles (por sus siglas en inglés, “FRA”) realizaron inspecciones de vías y vagones tanque para petróleo crudo en el Patio de Ferrocarriles Frontier propiedad de CSX Corporation en Buffalo, y el Patio de Ferrocarriles Kenwood propiedad de Canadian Pacific Railway en Albany. Además, los inspectores examinaron la vía principal y las siguientes secciones:

- Newburgh en Dutchess County hasta Haverstraw en Rockland County;
- Macedon a Lyons en Wayne County;
- Ripley a Dunkirk en Chautauqua County;
- Fort Edward en Washington County hasta Burnt Hills en Saratoga County; y
- Vía en Kenwood y Patio de Ferrocarriles Frontier.

Las inspecciones se enfocaron en las vías, accesorios y equipo mecánico de seguridad de los vagones tanque, incluyendo ruedas y frenos. Los equipos también realizaron inspecciones de materiales peligrosos para asegurar que el equipo cumpla con las disposiciones, incluyendo válvulas, cierres de válvula, y autoadhesivos que describen la carga embarcada. También verificaron las fechas de inspección de los vagones tanque y de pruebas de presión.

Los defectos de mayor importancia identifican los problemas de mantenimiento importantes que se deben abordar de inmediato, pero no necesariamente indican lapsos de seguridad. Los defectos ferroviarios no críticos se deben reparar dentro de los 30 días, mientras que los defectos de los vagones tanque se deben reparar antes de que el tren salga a la vía. Si esto no es posible, el vagón afectado será retirado del tren para esperar a ser reparado.

Joan McDonald, Comisionado de NYSDOT, dijo: “Una vez más, los inspectores encontraron diversos problemas de mantenimiento en los vagones y las vías que se solucionaron rápidamente. Me enorgullece trabajar con el Gobernador Cuomo y la Administración Federal para aumentar la seguridad pública respecto del transporte de materiales peligrosos en el Estado de Nueva York”.

Inspecciones de vías

Inspección de la vía principal SX – Newburgh a Haverstraw

Inspectores de vías de NYSDOT y FRA examinaron aproximadamente 22 millas de vía y dos cambios de agujas a lo largo de la vía principal de CSX de Newburgh a Haverstraw. Los inspectores encontraron un defecto de vital importancia: durmientes deteriorados en una breve sección de la vía, que se ha reparado. Los inspectores también encontraron cuatro defectos no críticos, entre ellos pernos flojos y balastos insuficientes.

Inspección de la vía principal de CSX – Macedon a Lyons

Un inspector de vía de la FRA examinó 22 millas de vía entre Macedon y Lyons. El inspector encontró dos defectos críticos: espacio no adecuado en el dispositivo de transición y otro dispositivo de transición estaba deteriorado más allá de los límites aceptables. Ambos fueron reparados. El inspector además encontró siete defectos de seguridad no críticos, incluso pernos sueltos, pernos sueltos y faltantes en un dispositivo de transición y algunos pernos flojos.

Inspección de vías de apartado de CSX – Syracuse y Oneida

Un inspector de vías de NYSDOT examinó aproximadamente cinco millas de vía y

cinco interruptores en vías de apartado controladas de CSX en Syracuse y Oneida. El inspector detectó cinco defectos no críticos, por ejemplo, barras de uniones flojas, uniones flojas en un componente del interruptor, clavijas faltantes y pernos flojos en un dispositivo de transición.

Inspección de la vía principal de frontera de CSX e inspección del patio de maniobras – Buffalo

Un inspector de la FRA examinó dos millas de vía principal y cuatro millas de vías del patio de maniobras, incluyendo 21 interruptores, en el Patio de Ferrocarriles Frontier en Buffalo. Se encontró un defecto crítico, un dispositivo de transición estaba deteriorado más allá de los límites aceptables y, como resultado, se redujo el límite de velocidad de 15 millas por hora a 10 millas por hora. En la inspección también se encontraron 17 defectos no críticos, incluyendo pernos flojos, barras flojas, bloque de patas flojo y clavijas faltantes en los pernos del interruptor.

Inspección de la vía principal de CSX – Ripley a Dunkirk

Un inspector de vías de NYSDOT examinó 58 millas de vías y 11 interruptores entre Ripley y Dunkirk. El inspector encontró cinco defectos no críticos, incluyendo un balasto descompuesto, falta de sujetadores y pernos sueltos en el dispositivo de transición.

Inspección de la vía principal de CP– Fort Edward a Burnt Hills

Un inspector de vías de FRA examinó 35 millas de vías y 5 interruptores entre Fort Edward y Burnt Hills. El inspector encontró tres defectos críticos, pernos sueltos en las uniones de las vías, que fueron reparados de inmediato por el personal de CP. Se encontraron otros once defectos no críticos, incluso pernos faltantes y sueltos y balasto descompuesto.

Inspección de interruptores y vías en CP Kenwood – Albany

Un inspector de vías de NYSDOT examinó una milla de vías del patio de maniobras y 26 interruptores en el patio maniobras de Kenwood CP en Albany. El inspector detectó 10 defectos no críticos, incluyendo pernos flojos y faltantes en componentes del interruptor y clavijas faltantes en pernos de fijación.

Inspecciones de vagones tanque

Albany

En el Patio de Ferrocarril Kenwood en Albany, los inspectores de equipo ferroviario examinaron 200 vagones tanque para petróleo crudo y encontraron 24 defectos no críticos, incluyendo 7 zapatas de freno desgastadas, cuatro ruedas defectuosas y una clavija de bisagra faltante. Un inspector de materiales peligrosos de la FRA examinó 120 vagones tanque para petróleo crudo y presentó dos violaciones ante la empresa de transporte de petróleo Global Partners, por la falta de un conector y por no tener bloqueo de tapa de línea de vapor. Estas violaciones requirieron una acción correctiva inmediata antes de permitir la salida del tren del patio de maniobras y la FRA multaría a dicha empresa de transporte. El inspector además encontró dos defectos no críticos, incluyendo tuercas flojas.

Buffalo

En el patio de maniobras de Buffalo, el inspector de equipos ferroviario de NYSDOT examinó 109 vagones tanque, quien detectó tres defectos no críticos, incluyendo bandas de freno desgastadas y falta de sujetador de pasador de bandas de freno. Además, los inspectores de materiales peligrosos de NYSDOT y FRA examinaron 24 vagones tanque para petróleo crudo y encontraron un defecto no crítico, una barandilla de seguridad floja.

Desde que inició esta campaña de inspecciones dirigidas en febrero de 2014, el NYSDOT y sus socios federales han inspeccionado más de 8,504 vagones (incluyendo 6,496 vagones tanque para petróleo crudo) y 2,988 millas de vías, descubierto 1,048 defectos y emitido 18 infracciones por materiales peligrosos.

El incremento en inspecciones de vías de ferrocarril y vagones tanque es una de las acciones agresivas que ha tomado el Estado de New York después de una serie de desastres fuera del estado relacionados con el transporte de petróleo crudo de los campos de petróleo de Bakken centrados en North Dakota.

El año pasado, siguiendo instrucciones del Gobernador Cuomo, agencias estatales realizaron una revisión coordinada de los procedimientos de seguridad y preparación para respuesta a emergencias en relación con el aumento en los embarques de crudo de Bakken a través de casi 1,000 millas del Estado de New York. Las agencias emitieron un reporte en abril del 2014 que contiene 27 recomendaciones que pueden tomar el gobierno estatal, el gobierno federal y la industria para reducir riesgos y mejorar la seguridad pública en el transporte de petróleo crudo.

Hasta la fecha, las agencias estatales han empezado a implementar todas las 12 recomendaciones para el gobierno estatal, y han completado cinco. Específicamente, el Estado de New York ha realizado 66 acciones para preparar mejor a los servicios de emergencia estatales y locales para el evento de un incidente con petróleo crudo como se detalla en un reporte de progreso publicado a principios de diciembre pasado.

En su Agenda de Oportunidades 2015, el Gobernador Cuomo detalló las propuestas para proteger a los neoyorquinos del auge del transporte del petróleo crudo, incluyendo:

- **Contratación de ocho nuevos empleados para DEC y seis para la Oficina de Control y Protección de Incendios** dedicada a la planificación, capacitación y respuesta en caso de derrame de petróleo;

- **Aumento de tarifas del petróleo transportado** por New York a 13.75 centavos por barril. Es un aumento de 12.25 centavos del petróleo importado al estado y 1.5 centavos para el petróleo de transición, independientemente de si el petróleo queda en New York o es transferido a otro Estado;

- **Mayor respuesta en caso de derrame de petróleo y fondo de prevención** de 60%, de \$25 millones a \$40 millones para garantizar la solvencia del fondo y proporcionar el financiamiento necesario y los costos de preparación asociados;

- **Mudanza de la administración de Oil Spill Fund de la Oficina del Controlador a DEC.** De esta manera, se generarán eficiencias en la operación del fondo y se garantizará que se destina más dinero para la limpieza de derrames, además de operaciones de planificación y preparación;

- **Establecimiento de la fuerza de tareas con espuma del Estado de Nueva York.** El Estado se encargará de la implementación previa de equipos y espuma contra incendios, además de suministros en las líneas de ferrocarriles de todo el estado. El estado proporcionará la capacitación y el soporte estándar a las entidades locales para implementar y operar los equipos necesarios para combatir los incendios con líquidos. El Estado además continuará aumentando sus propias capacidades con espuma para complementar y apoyar mejor los recursos locales en cualquier tipo de incidente con petróleo crudo y

- **Coordinación de preparación y planificación local e industrial.** El grupo de trabajo de entidades del Estado integrará aún más la planificación de respuesta a nivel local, del condado, del estado y federal y mejorará la coordinación de las vías y los operadores de terminales involucradas en el envío de petróleo crudo en Nueva York.

###

Noticias adicionales disponibles en www.governor.ny.gov
Estado de New York | Executive Chamber | press.office@exec.ny.gov | 518.474.8418