

Para su publicación inmediata: 20/09/2016 GOBERNADOR ANDREW M. CUOMO

EL GOBERNADOR CUOMO ANUNCIA EL FIN DE LA RONDA MÁS RECIENTE DE INSPECCIONES FERROVIARIAS

Detectan y Corrigen Defectos en Vagones Cisterna de Petróleo Crudo y en Vías en Todo el Estado de Nueva York

El Gobernador Andrew M. Cuomo anunció hoy la exitosa conclusión de otra ronda de inspecciones dirigidas a los vagones cisterna de petróleo crudo y vías para mejorar la seguridad pública y reducir los peligros potenciales relacionados con el transporte de petróleo crudo en todo el estado de Nueva York. Los equipos de inspección examinaron 109 vagones cisterna de petróleo crudo, aproximadamente 196 millas de vía y 72 agujas. En total, los equipos estatales y federales descubrieron y resolvieron tres defectos críticos y 41 defectos no críticos.

"Proteger la seguridad pública es nuestra principal prioridad, y al encontrar y reparar defectos en los tanques cisterna de petróleo crudo y en las vías férreas, estamos trabajando para evitar riesgos y prevenir accidentes", **comentó el gobernador Cuomo.** "Seguiremos manteniendo el transporte de petróleo crudo según los estándares más estrictos a fin de garantizar un sistema ferroviario más seguro para todo Nueva York".

Equipos de inspección del Departamento de Transporte del Estado de Nueva York y de la Administración Federal Ferroviaria realizaron inspecciones de vagones cisterna de petróleo crudo en la Playa Ferroviaria Frontier Rail propiedad de CSX Corporation en Buffalo, condado de Erie. Los inspectores también examinaron la vía principal de CSX entre Selkirk (condado de Albany) y Schenectady; entre Rome y Oneida (ambos en el condado de Oneida); entre Hamburg y Cheektowaga (ambos en el condado de Erie); y entre Blasdell (condado de Erie) y Ripley (condado de Chautauqua). Los inspectores también evaluaron una aguja de propiedad de CSX en Haverstraw (condado de Rockland). Se examinó la vía principal de propiedad de Canadian Pacific entre Albany y Clifton Park (condado de Saratoga); y entre Willsboro (condado de Essex) y Whitehall (condado de Washington).

Las inspecciones se enfocaron en las vías, equipamiento ferroviario y equipo mecánico de seguridad de los vagones cisterna, incluidos ruedas, frenos y acoplamientos.

Durante las inspecciones, se identifican dos tipos de defectos: críticos y no críticos. Los defectos críticos identifican los problemas de mantenimiento importantes que deben resolverse de inmediato, pero no necesariamente indican fallas de seguridad. Los defectos no críticos de la vía deben ser reparados dentro de un plazo de 30 días. Todos los defectos en vagones cisterna deben ser arreglados antes de que el tren salga de la playa ferroviaria. Si esto no es posible, el vagón afectado debe ser retirado del tren para esperar reparaciones.

El comisionado del Departamento de Transporte del Estado de Nueva York, Matthew J. Driscoll, dijo: "El gobernador Cuomo ha sido un líder nacional en la mejora de la seguridad ferroviaria y en mantener a Nueva York seguro. Ansiamos continuar colaborando con el gobierno federal para mantener la seguridad y reducir el riesgo de transportar petróleo crudo volátil en todo el estado de Nueva York".

Desde que el Gobernador Cuomo inició su campaña de inspecciones dirigidas en febrero de 2014, el Departamento de Transporte y sus socios federales han inspeccionado 13.120 vagones, incluidos 11.112 vagón cisterna de petróleo crudo, y 5.087 millas de vía, descubrieron 1.736 defectos y emitieron 23 infracciones por materiales peligrosos.

Resultados de la Inspección de Vagones Cisterna

Buffalo – En la Playa Ferroviaria Frontier Rail, en Buffalo, los inspectores de equipos ferroviarios del Departamento de Transporte examinaron 109 vagones cisterna de petróleo crudo. Encontraron un defecto crítico, una brida de rueda alta del ferrocarril, que se corrigió inmediatamente. Además, encontraron 20 defectos no críticos, como clavijas de bisagra rotas, palancas de desacoplamiento dobladas, zapatas del freno desgastadas, separación incorrecta del lugar de transbordo de la locomotora, una bombilla auxiliar floja, y un indicador del secador de aire contaminado.

Los inspectores de materiales peligrosos del Departamento de Transporte también inspeccionaron los vagones cisterna de petróleo crudo. Encontraron tres efectos no críticos, a saber, carteles de advertencia de materiales peligrosos dañados, el soporte de un cartel de material peligroso faltante y una válvula de la línea de vapor en posición abierta.

Resultados de la Inspección de Vías

Inspección de la Vía Principal de CSX (Desde Selkirk hasta Albany): Los inspectores de vías del Departamento de Transporte examinaron aproximadamente 14 millas de vía y cuatro agujas a lo largo de la vía principal de CSX entre Selkirk y Albany. Encontraron un defecto no crítico, un sujetador defectuoso en un segmento de la vía.

Inspección de la Vía Principal de CSX (desde Rome hasta Oneida): Los inspectores de vías de la Administración Federal Ferroviaria examinaron aproximadamente dos millas de vía y 15 agujas a lo largo de la vía principal de CSX entre Rome y Oneida. Encontraron un defecto crítico (una banda agrietada de un dispositivo de transición de aguja) que se reparó de inmediato. También encontraron cinco defectos no críticos, entre otros, pernos flojos en varillas de aguja y pernos flojos en un dispositivo de transición de aguja.

Inspección de la Vía Principal de CSX (desde Hamburg hasta Cheektowaga): Los inspectores de la Administración Federal Ferroviaria examinaron aproximadamente 25 millas de vía y cuatro agujas a lo largo de la vía principal de CSX entre Hamburg y Cheektowaga. Encontraron un defecto crítico (menos de dos pernos por extremo del carril en una unión de vía con soldadura continua) que se reparó de inmediato. También encontraron dos defectos no críticos, a saber, una varilla protectora faltante y el incumplimiento de procedimientos por escrito.

Inspección de la Vía Principal de CSX (desde Blasdell hasta Ripley): Los inspectores de vías del Departamento de Transporte examinaron aproximadamente 63 millas de vía y 36 agujas a lo largo de la vía principal de CSX entre Blasdell y Ripley. Los inspectores encontraron seis defectos no críticos, entre otros, balasto descompuesto, sujetadores defectuosos en un segmento de la vía, pernos de varilla de aguja sueltos, pernos flojos en un dispositivo de transmisión de aguja y una varilla protectora floja.

Inspección de la Vía Principal de CSX – Haverstraw: Los inspectores de la Administración Federal Ferroviaria examinaron una aguja a lo largo de la vía principal de CSX en Haverstraw. No se encontró ningún defecto.

Inspección de la Vía Principal de CP (desde Albany hasta Clifton Park): Los inspectores de vías del Departamento de Transporte examinaron aproximadamente 29 millas de vía y siete agujas a lo largo de la vía principal de Canadian Pacific entre Albany y Clifton Park. Encontraron tres defectos no críticos, entre otros, un tacón inseguro de la aguja y obstrucciones por vegetación.

Inspección de la Vía Principal de CP (desde Willsboro hasta Whitehall): Los inspectores de vías del Departamento de Transporte examinaron aproximadamente 63 millas de vía y cinco agujas a lo largo de la vía principal de Canadian Pacific entre Willsboro y Whitehall. Los inspectores encontraron un defecto no crítico, pernos flojos en un dispositivo de transmisión de aguja.

Después de una serie de desastres fuera del estado que involucraron el transporte de petróleo crudo, el Estado de Nueva York ha tomado una serie de medidas agresivas para mejorar la seguridad y confiabilidad de la práctica.

En 2014, siguiendo las instrucciones del Gobernador Cuomo, los departamentos de Conservación Ambiental, de Transporte y de Salud del Estado de Nueva York, junto con la Oficina de Seguridad Nacional y Servicios de Emergencia y la Autoridad de Investigación y Desarrollo de Energía realizaron una revisión coordinada de los procedimientos de seguridad y preparación para respuesta a emergencias para embarques de petróleo crudo. Las agencias emitieron un reporte en abril de 2014 que contenía 27 recomendaciones que los gobiernos estatal y federal y la industria podían implementar para reducir los riesgos y aumentar la seguridad pública en el transporte de petróleo crudo.

Además, la Agenda de Oportunidades 2015 del Gobernador Cuomo y el Presupuesto del Estado del Nueva York 2015-2016 incluyeron varias medidas para prevenir y prepararse aún más para potenciales incidentes con petróleo crudo. Estas incluyen proporcionar los fondos necesarios para el personal y los costos de preparación asociados con aumentar el límite del Fondo para Derrames de Petróleo de \$25 millones a \$40 millones, y permitir que se utilicen hasta \$2,1 millones del Fondo cada año en medidas de prevención y preparación. Estos cambios apoyan el cumplimiento del Decreto 125 del Gobernador Cuomo, que describe los pasos que el estado está tomando para mejorar la respuesta y la prevención ante los derrames de petróleo.

El presupuesto estatal contempla ocho nuevos empleados en el Departamento de Conservación Ambiental y seis en la Oficina de Protección y Control de Incendios dedicados a la planeación, entrenamiento y respuesta a derrames de petróleo. El

presupuesto incluyó también un aumento en las tarifas por el petróleo transportado a través de Nueva York de 12,25 a 13,75 centavos por barril de petróleo importado al estado y de 1,5 centavos por petróleo trasbordado, sin importar si el petróleo permanece en Nueva York o se transfiere a otro estado. Los usuarios finales del estado estarán exentos del aumento de la cuota y seguirán pagando 12,25 centavos por barril.

El Gobernador Cuomo además inició la contratación de cinco nuevos inspectores de seguridad ferroviaria para el Departamento de Transporte, lo que ha permitido al Departamento de Transporte aumentar su capacidad para realizar inspecciones de seguridad ferroviaria en todo el estado.

Otras acciones del estado incluyen:

- Instar a las autoridades federales a revisar las especificaciones de diseño y agilizar la eliminación gradual de los vagones antiguos e inseguros; implementar estándares más estrictos para probar el petróleo crudo; y analizar las vías de distribución del petróleo crudo para garantizar las rutas más apropiadas;
- Aplicar multas a compañías que no cumplen con las reglamentaciones estatales relacionadas con descarrilamientos;
- Exigir a las autoridades federales agilizar y reforzar los estándares de seguridad ferroviaria y aumentar la cantidad de inspecciones; y
- Incrementar el límite del Fondo para Derrames de Petróleo de \$25 millones a \$40 millones, y permitir que se utilicen hasta \$2,1 millones del fondo cada año en medidas de prevención y preparación.

Funcionarios estatales y de respuesta a emergencias además participaron en más de dos docenas de ejercicios de entrenamiento el año pasado para preparar mejor a nuestras comunidades para potenciales desastres con petróleo crudo.

###

Noticias adicionales en www.governor.ny.gov Estado de Nueva York | Cámara Ejecutiva | press.office@exec.ny.gov | 518.474.8418