

## 6. EMERGENCIAS CON ACTIVACIÓN DEL CERET

Fruto del Acuerdo Marco de Colaboración firmado por la Dirección General de Protección Civil y la Federación Empresarial de la Industria Química Española, a partir de mayo de 1999 comenzó a funcionar el CERET (Centro Español de Respuesta ante Emergencias durante el transporte de productos químicos peligrosos). Es atendido por personal especializado en atención a emergencias del Centro Nacional de Coordinación Operativa durante las 24 horas del día y todos los días del año. Tiene como objetivos fundamentales suministrar información y prestar asistencia especializada a las Autoridades territoriales competentes sobre la gestión de emergencias producidas durante el transporte terrestre, en territorio nacional, en las que estén involucrados productos químicos peligrosos, con independencia del país de origen o destino de la mercancía y una vez conocidas las características del producto implicado. En virtud del acuerdo suscrito en su día, las empresas voluntariamente adheridas al mismo pueden participar en la emergencia mediante tres niveles de asistencia distintos:

NIVEL 1 → Asesoramiento técnico telefónico

NIVEL 2 → Asesoramiento técnico en el lugar del accidente

NIVEL 3 → Asistencia con medios materiales en el lugar del accidente.

El Centro tiene una proyección internacional al estar España integrada en la Red ICE (International Chemical Environment) creada por el Consejo Europeo de la Industria Química (CEFIC) que representa a 21 federaciones nacionales de otros tantos países. A través de esta red se puede localizar al productor o expedidor de una determinada sustancia química afectada en un accidente y ponerle en contacto con la autoridad competente responsable de la gestión de la emergencia en el país donde esta se ha producido.

Desde marzo de 1999 el CERET se ha activado en 10 accidentes ( 3,3% del total de accidentes ocurridos en 99/00) si bien en 4 de ellos su

activación se anula posteriormente por diversos motivos: en uno de ellos una confusión inicial en el N°ONU motiva la petición de información y cuando se averigua que el producto en cuestión es queroseno ya no se precisa apoyo del CERET. En otro caso se pide información sobre el

N°ONU de tres productos; momentos después el vehículo arde con toda su carga no precisando más ayuda del CERET. Otra petición se anula en el transcurso de la misma al haber conseguido la autoridad competente resolver por sus medios la emergencia.

De los 6 accidentes restantes, en 3 se precisa ayuda de nivel 3, en 1 de nivel 2 y en 2 de nivel 1. Tan solo en uno de los accidentes se vio involucrado un vehículo extranjero y hubo que contactar con el Centro ICE correspondiente. A continuación se describe brevemente dicho accidente:

El 30 de noviembre de 1999 un camión francés que transportaba 33 bidones de diisocianato de tolueno, con panel naranja 60/2078 y poliol (N°ONU 1374) sufre un accidente de tipo 3 en Camarzana de Tera (Zamora). En 21 de los 33 bidones de diisocianato hay pérdida de producto. Se solicita información sobre los productos implicados y sobre como actuar en consecuencia pues será necesario un trasvase. El técnico de guardia de una de las empresas contactada presta asesoramiento telefónico toda la emergencia y se hace cargo del producto.

## **7. OTROS RESULTADOS**

- Con respecto a las causas de los accidentes, es importante destacar que este dato no ha sido recogido en el boletín estadístico ya que en la mayoría de los casos es objeto de procesos judiciales y es la Dirección General de Tráfico quién puede hablar de presuntas causas. En cualquier caso se deduce fácilmente, que son pocos los accidentes ocurridos por fallos de los recipientes, siendo la mayoría de ellos debidos a causas humanas y fallos mecánicos del vehículo o convoy.
- En relación con la movilización de los servicios de intervención y de otras personas en los accidentes, queda patente que es la

Guardia Civil de tráfico, la que actúa en un mayor porcentaje de los casos y en primera instancia, seguida de los Cuerpos de Extinción y Salvamento y después de técnicos de Protección Civil .

- En varios casos fue requerida la presencia de técnicos de las empresas implicadas y estuvieron presente técnicos de Fomento y otros servicios para la rehabilitación de la zona.
- Por último, en cuanto a la situación de emergencia creada y como cabría esperar, no ha existido ninguna situación 3, en la que haya estado presente el interés nacional, y en cuanto a situaciones tipo 2, tan solo se declaró en 6 accidentes ocurridos en el transporte por carretera en el periodo 1997-2000. El resto de accidentes se reparten entre las situaciones 0 y 1 (61% y 38% respectivamente en el periodo analizado).

#### **EN CUANTO A LA INFORMACION CONTENIDA EN LOS BOLETINES NOTIFICADOS**

Es importante remarcar la importancia que tiene, una buena y detallada cumplimentación del boletín estadístico del Anexo II de la Directriz Básica, dado que dicha información es la base del estudio que se presenta.

A este hecho ya se hizo referencia en el anterior estudio estadístico (1997-1998) y hay que destacar que continúan siendo bastantes los boletines que han sido enviados con una incompleta información, faltando datos importantes como: la localización, la mercancía involucrada, cantidad transportada, tipo de accidente, etc. Se sigue contando, en general, con una escasa información adicional y de tipo descriptivo, estando en la mayoría de los casos sin completar ningún campo de observaciones, por lo que la información resulta demasiado escueta. Por tanto, en muchos casos las descripciones de los accidentes son recogidas de otras fuentes de información alternativas como: Agencias de prensa, información recogida a través del Centro Nacional de Coordinación Operativa de la DGPC, partes Guardia Civil, etc., cuando lo deseable sería que el Boletín estadístico normalizado contenga en sus apartados la máxima información posible sobre el accidente, recogida por las autoridades competentes de acuerdo con la Directriz Básica.

Concretamente:

- En el tipo de accidente, casi nunca aparece una breve descripción del mismo.
- En el capítulo de daños, casi nunca se describen los daños materiales o ambientales producidos limitándose a marcar con una cruz el tipo de daño.
- En cuanto a daños ambientales, los datos que se dan en este estudio proceden de contabilizar aquellos accidentes en los que ha rellenado la casilla correspondiente a los tipos diferentes de contaminación, pero son pocos los accidentes en los que realmente se describe como se ha producido esa contaminación y su magnitud, por eso en el apartado correspondiente se habla de posibles daños ambientales. En este caso es muy importante la descripción del daño ocasionado. Por ilustrar con un ejemplo, no es lo mismo la contaminación ocasionada por el goteo producido por un problema en una válvula que si se vierten los 20.000 litros de una cisterna. Por ello, conviene siempre indicar la cantidad de producto involucrado en una fuga o derrame.
- Es importante remarcar en el apartado de tipo de accidente que no se recoge el tipo 1, dado que las averías no son objeto de tratamiento en este estudio. Se observa cierta confusión a la hora de clasificar un accidente, en caso de que se haya presentado una pequeña fuga estando aparcado el vehículo o convoy; estos accidentes se han reclasificado como de tipo 3.

Algunas precisiones que sería deseable se tuvieran en cuenta por parte de los responsables de la cumplimentación de los informes de accidentes son las siguientes:

- Consignar todos los datos del Boletín Estadístico incluido como Anexo II en la Directriz Básica. Algunas omisiones como por ejemplo la hora de inicio del accidente originan dificultades en el análisis de la información como se ha comentado en el apartado IV.1.4 del estudio.

- Reflejar toda la información posible utilizando los espacios reservados a observaciones para describir las circunstancias del accidente.
- En el apartado de localización de accidente, en caso de accidente en carretera, al lado de la denominación de la vía sería aconsejable indicar entre paréntesis si se trata de autopista/autovía, nacional, comarcal, local, urbana u otras.
- Además de los apartados contenidos en el Boletín estadístico, otros aspectos que podrían incorporarse al mismo y que mejorarían notablemente la información obtenida de cada emergencia son:
  - Cantidad de sustancia involucrada entendiendo por tal la que se ha fugado o derramado.
  - Servicios de intervención presentes
  - Conclusiones

## V. CONCLUSIONES GENERALES

Del análisis y tratamiento estadístico reflejado en este estudio, cabe destacar las siguientes observaciones y conclusiones:

### EN CUANTO AL ANALISIS DE LA INFORMACION RECIBIDA

- Desde 1997 hasta el 2000 se cuenta con la información de 530 accidentes en España, de los cuales 457 (el 86%) tuvieron lugar durante el transporte por carretera y 73 (el 14%) por ferrocarril, con una media de 11 accidentes al mes. Esta cifra por sí sola nos dice que la accidentalidad en el transporte por carretera es mucho mayor que en el de ferrocarril. Sin embargo para ser rigurosos habría que comparar este dato con la cantidad total de mercancías peligrosas transportadas en los dos modos de transporte. Sabemos que durante el año 2000 se transportaron 2.845.070 Tm por ferrocarril y no sabemos con certeza la cantidad total de estas sustancias transportadas por carretera pero es posible que sobrepase los 25 millones de toneladas.
- Existe una relación entre la densidad y localización de las instalaciones industriales y la ocurrencia de los accidentes. Así Cataluña es la región en donde más accidentes se han registrado, seguida de Valencia y del País Vasco. Les sigue Castilla León, región que aún no siendo industrializada constituye una importante zona de paso para estas mercancías en su tránsito hacia el Centro, Sur y Noroeste.

Por otro lado, decir que según la información disponible, no se han producido emergencias por accidentes en el transporte de mercancías peligrosas en las Comunidades de Baleares, Canarias y en las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla.

- Existe, como cabría esperar, una relación clara entre el principal tipo de transporte que se realiza en nuestro país, que es el de los productos energéticos, y el nº de accidentes, pues desde el punto de vista probabilístico está sujeto a una mayor ocurrencia. Así en el 55% de los accidentes se ha visto involucrada una mercancía de la clase 3 y de la clase 2 en un 19%.

- Los tipos de accidente más frecuente han sido los tipos 2 y 3 (95% en el periodo 1997-2000) frente a los de tipo 4 (5%) no habiéndose registrado ninguno de tipo 5 en el periodo analizado.