

### **3. DESCRIPCIÓN DEL SUCESO**

#### **3.1 Distribución por tipo de unidad de transporte**

Durante los años 2003 y 2004 continúa la misma tendencia de los años precedentes en cuanto a distribución de los accidentes por tipo de unidades de transporte. En ambos años el mayor porcentaje en el transporte por carretera corresponde a los vehículos cisterna con el 67%, (85 accidentes) en el 2003 y del 68% (97 accidentes) en el 2004, los vehículos caja se vieron implicados en 32 ocasiones (25%) en el año 2003 y en 44 ocasiones (31%) en el año 2004.

En el caso del transporte por ferrocarril, el tipo de unidad de transporte que tiene mayor accidentabilidad es el vagón-cisterna con el 56 % y el 67 % durante el 2003 y el 2004 respectivamente.

En el transporte por carretera periodo 1997-2004, un total de 715 accidentes (75%) afectaron principalmente a cisternas, frente a los 196 accidentes (20%) sufridos por los denominados camiones-caja.

En cuanto a los ocurridos en el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril, decir que, durante el periodo estudiado, se vieron involucrados vagones-cisterna en 74 accidentes (66%) y contenedores-cisterna en 26 accidentes (23%).

#### **3.2 Distribución por tipo de accidente**

De acuerdo a la Directriz Básica los accidentes en los transportes terrestres de mercancías peligrosas, se clasifican en los siguientes tipos:

##### **TIPO 1:**

Avería o accidente en el que el vehículo o convoy de transporte no puede continuar la marcha, pero el continente de las materias peligrosas transportadas está en perfecto estado y no se ha producido vuelco o descarrilamiento.

Debemos resaltar que se considera Tipo 1, aquellos accidentes en los que ha habido un choque pero que ni la mercancía ni su continente han sufrido desperfectos .

**TIPO 2:**

Como consecuencia de un accidente el continente ha sufrido desperfectos o se ha producido vuelco o descarrilamiento, pero no existe fuga o derrame del contenido.

**TIPO 3:**

Como consecuencia de un accidente el continente ha sufrido desperfectos y existe fuga o derrame del contenido.

Se considera accidente Tipo 3, las emergencias en las que hay fuga o derrame del contenido, aun cuando este sea debido a una avería de una válvula.

**TIPO 4:**

Existen daños o incendio en el continente y fugas con llamas del contenido.

**TIPO 5:**

Explosión del contenido destruyendo el continente.

Como ya se indicó en el capítulo III, no se han tenido en cuenta los accidentes clasificados como tipo 1, excepto si la avería se debió a una fuga que entonces se ha reclasificado el accidente en tipo 3.

En el año 2003, la mayoría de los accidentes notificados se clasificaron como de tipo 3 (63%), seguido de tipo 2 (34%) . Por primera vez desde 1997 se notificaron accidentes de tipo 5 (2%) que figuran a continuación,

- El 17 de julio en el municipio de Leiro (Orense) una furgoneta que transportaba artificios pirotécnicos choco contra otro vehículo y posteriormente exploto.
- El 8 de agosto en el Polígono La Florida en el municipio San Martín del Rey Aurelio (Asturias), explosiono una botella de acetileno disuelto que transportaba un camión-caja.
- El 15 de octubre en la carretera N-340 en Murcia una cisterna que transportaba gasoil choco contra un turismo, vuelca y comienza a arder produciéndose a continuación la explosión de la cisterna.

Durante el año 2004 la mayor frecuencia de accidentes correspondió al tipo 3 con un 60%, después al tipo 2 con un 33%, de tipo 4 un 6% y un accidente de tipo 5, que tuvo lugar el 9 de marzo en el termino municipal de Barracas (Castellon), cuando un camión bañera que transportaba abonos a base de nitrato amónico, a consecuencia de una colisión vuelca y transcurridos unos minutos explosiona.

En el período 1997-2004, se notificaron 4 accidentes de tipo 5 y 49 accidentes de tipo 4 (5%). Por consiguiente, la gran mayoría de los accidentes se reparten entre los tipos 3 y 2 (587 y 431 respectivamente). El hecho de que el tipo 3 sea mas frecuente que el tipo 2 se debe a que

cualquier fuga del contenido, por pequeña que sea e incluso cuando es debida a una avería en una válvula, se ha considerado tipo 3

Durante el periodo 1997-2004 los accidentes de tipo 3 superaron a los de tipo 2, excepto en el año 2000.