

V. CONCLUSIONES GENERALES

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

EN CUANTO AL ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN RECIBIDA

- En el año 2005, se notificaron un total de 136 accidentes de los cuales 131 (96%) corresponden al transporte por carretera y 5 (4%) por ferrocarril.
- En el 2006 de los 133 accidentes notificados 127 (95,5%) corresponden al transporte por carretera y 6 (4,5%) al transporte por ferrocarril.
- Desde 1997 hasta el 2006 se cuenta con la información de 1340 accidentes en España, de los cuales 1217 (el 91%) tuvieron lugar durante el transporte por carretera y 123 (el 9%) por ferrocarril, con una media de 10 accidentes al mes. Estas cifras nos indican que la accidentalidad en el transporte por carretera es mucho mayor que en la de ferrocarril. Sin embargo para ser rigurosos habría que comparar este dato con la cantidad total de mercancías peligrosas transportadas y la longitud del itinerario en los dos modos de transporte.
 - Con respecto al transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril, podemos decir que en el año 2005 se transportaron 2.198.688 Tm. de mercancías peligrosas, el 33 % en contenedores y el 67 % en vagón. En el 2006 disminuyó el volumen de mercancías peligrosas transportadas por ferrocarril a 2.094.558 Tm., siendo los porcentajes del 34% en contenedor y el 66% en vagón.
- Existe una relación entre la densidad y localización de las instalaciones industriales y la ocurrencia de los accidentes. Así Cataluña es la Comunidad en donde más accidentes se han notificado, seguida de las Comunidades de Valencia, Andalucía, Aragón y el País Vasco.
- Por otro lado, decir que según la información disponible, se destaca que no se han producido emergencias por accidentes en el transporte de mercancías peligrosas en las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla. Respecto a los dos últimos años, La Rioja no ha notificado ningún accidente.
- Teniendo en cuenta que el transporte de productos energéticos es el mas frecuente (se calcula que mas del 80%), es lógico que el mayor número de accidentes corresponda al transporte de este tipo de mercancía. Así en el 51% de los accidentes se ha visto involucrada

una mercancía de la clase 3 “Materias líquidas inflamables” y en el 20% una de la clase 2 “Gases”.

- Los tipos de accidente más frecuente han sido los tipos 2 y 3 (95% en el periodo 1997-2006) frente a los de tipo 4 (4%).
- 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 ha declarado en 9 accidentes ocurridos en el transporte por carretera en el periodo 1997-2006. El resto de accidentes se reparten entre las situaciones 0 y 1 (55% y 42% respectivamente en el periodo analizado).

EN CUANTO A LA INFORMACIÓN CONTENIDA EN LOS BOLETINES NOTIFICADOS

Una vez mas queremos resaltar 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.

La información adicional y de tipo descriptivo, que se nos envía, en bastantes casos es escasa, estando sin completar los campos 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: Información recogida a través del Centro Nacional de Coordinación Operativa de la Dirección General de Protección Civil y Emergencias, partes Guardia Civil, agencias de prensa 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, e incluso sería interesante que el boletín estadístico viniera acompañado de algún recorte de prensa.

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

- 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.

ESTADISTICA DE LAS EMERGENCIAS PRODUCIDAS EN EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS
AÑOS 2005-2006

- 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.
 - Breve descripción del accidente.
 - Recortes de la prensa local.