

RENFE AUN TIENE UNA IMPORTANTE CUOTA DE MERCADO POR CONQUISTAR

Las mercancías peligrosas por ferrocarril crecieron un 6 por ciento en 2002

De las 17 millones de toneladas de mercancías peligrosas que se produjeron en 2002 en España, algo más de 2.700.000 se transportaron por ferrocarril. Aunque la cifra está por debajo de las de países vecinos, como Francia, por ejemplo, existe un importante mercado para este tipo de mercancías, que se encuentra en pleno crecimiento.

En 2002, se transportaron 2.729.746 toneladas de mercancías peligrosas por ferrocarril. De las más de cuatrocientas diferentes que se transportaron en España ese año, sólo cinco (butano, gasóleos, estireno, cloruro de vinilo e hidróxido de sodio) constituyeron el 48 por ciento de las mercancías peligrosas transportadas por Renfe. Un total de 19 mercancías representan el 73 por ciento de las mercancías transportadas, y 47, el 90 por ciento, formadas, sobre todo, por gases y líquidos inflamables. En España, no se transportan por ferrocarril materiales radiactivos.

La cifra de mercancías que se transporta por ferrocarril crece a buen ritmo –un 6 por ciento de aumento con respecto a 2001–, y la demanda es cada vez mayor. "Se pide cada vez más seguridad en el transporte de mercancías peligrosas, y el ferrocarril, según indican los estudios realizados es 50 veces más seguro que la carretera, de modo que tenemos ante nosotros un nicho de mercado", afirma **Rafael Alberich**, gerente de Protección Civil de la Dirección Corporativa de Protección Civil y Seguridad de Renfe.

Sin embargo, la cifra de mercancías peligrosas que se transporta por ferrocarril en España es muy pequeña si se compara con la de nuestros vecinos. En 2002, Francia, por ejemplo, transportó 18,5 millones de toneladas. Otros países, como Suiza, han legislado leyes que obligan a transportar por ferrocarril las mercancías peligrosas.



El 74 por ciento de las mercancías que transporta Renfe se realizan en vagón completo, mientras que los contenedores representan el 26 por ciento. Las mercancías que se transportan por contenedor también realizan una parte del recorrido a su destino final por carretera. En España no existe prácticamente el transporte de mercancías peligrosas en vagón aislado, a diferencia de Suiza, por ejemplo, donde este tipo de transporte, muy demandado, arroja incluso pérdidas (véase página X de VIA LIBRE).

En España, los clientes que transportan mercancías peligrosas por ferrocarril apuestan ahora por distancias más cortas, de unos 400 kilómetros, y, a veces, incluso, menores, a diferencia de hace años, cuando de este tipo de transportes solía realizarse de un extremo a otro del país.

Un total de 76 estaciones de ferrocarril reciben o expiden mercancías peligrosas en España. De ellas, Huelva, con 355.000 toneladas, y Portbou, con 320.000, son las más que reciben/expiden mayor cantidad. Por núcleos urbanos, sin embargo, Tarragona, con 635.000 toneladas y Huelva, con 413.000, son las más importantes.

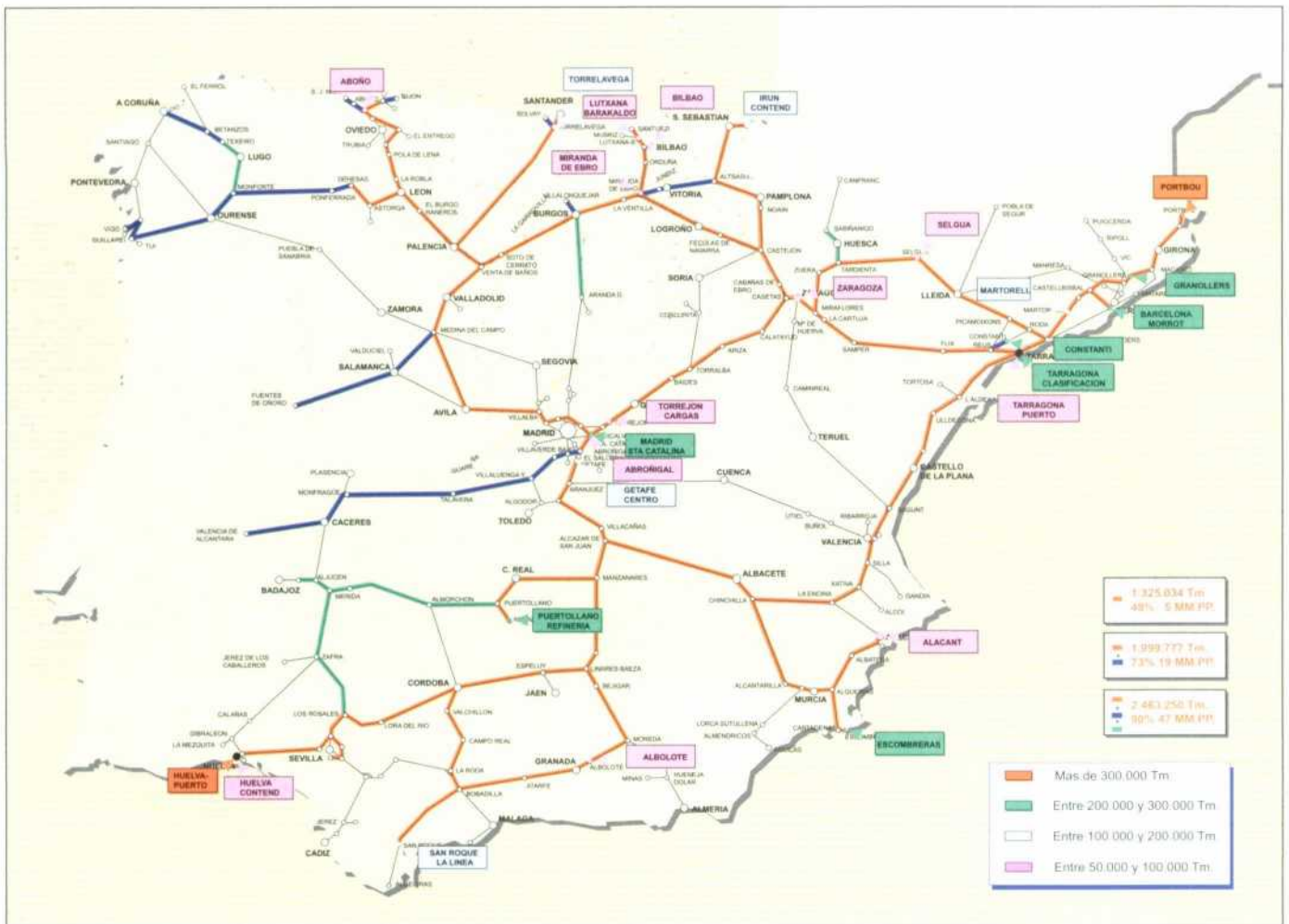
A **Rafael Alberich** le gusta recordar que un 99 por ciento de la actividad de su equipo generada en torno a las mercancías

peligrosas tiene carácter preventivo, y sólo un 1 por ciento corresponde a incidencias.

"Si se cumple la reglamentación es muy difícil que se produzcan incidencias. Para prevenir riesgos hay tres reglas de oro. Primero, conocer los flujos; segundo, comprobar que se cumple la ley, mediante inspecciones; y, tercero realizar cursos de formación sobre el tema. Asimismo, la Dirección Corporativa de Protección Civil y Seguridad de RENFE realiza más de 20 simulacros técnicos al año", afirma **Alberich**.

Además, en cada gerencia territorial existe un Centro de Emergencia y Seguridad 24 horas (CES 24 h), donde se recibe comunicación de las incidencias. Estos centros, el último de los cuales ha sido inaugurado el pasado 15 de septiembre por el presidente de Renfe junto con el Comité de Dirección, son los encargados de gestionar ayuda exterior, como bomberos, por ejemplo. También reciben avisos del exterior cuando Renfe se ve implicada indirectamente en alguna incidencia y debe tomar medidas, como ocurre, por ejemplo, en caso de incendio que afecte a las vías.

Renfe cuenta también con un plan de Autoprotección, que se renueva cada cuatro años, y que incluye medidas preventivas, como inspección de mercancías peli-



grosas en las terminales, protección de incendios, e inspección de túneles. También se pone mucho cuidado en que cada terminal posea el agua necesaria para que puedan utilizar los bomberos en caso necesario, que dependiendo de las terminales, es como mínimo de 120 metros cúbicos.

Autoprotección. En el plano internacional, existen igualmente normas muy claras para el transporte de mercancías peligrosas, que vienen recogidas en el RID, reglamento relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas.

La próxima norma que va a aprobar el RID en esta materia, en 2004, es la existencia de planes de emergencia en las terminales de mercancías peligrosas, medida que ya incluía Renfe en su plan de autoprotección. "Renfe siempre va por delante de la legislación", dice **Alberich**.

En los últimos años, en España no se han producido accidentes graves con mercancías peligrosas, aunque, en ocasiones se han presentado situaciones de peligro, como el pasado verano, cuando un tren Talgo colisionó en Chinchilla con un tren de mercancías peligrosas que venía vacío. "La mayor parte de las veces son falsas alarmas. Por ejemplo, en verano suelen

llegar a España trenes cargados de argón líquido –gas noble–, que se transporta refrigerado desde Europa a Andalucía. Como consecuencia de las altas temperaturas en España, se genera un aumento de la presión, y, por lo tanto, se acciona la válvula de seguridad" afirma **Carmen Giménez Romojaro**, jefa de Seguridad de Tráficos Especiales.

En 1997, se creó el SAMCAR, un pacto de ayuda mutua entre Renfe y FEIQUE (Federación de la Industria Química Española), que agrupa a las empresas que fabrican los distintos productos que se transportan por ferrocarril. Mediante este pacto, en caso de siniestro, la empresa fabricante más cercana acude en auxilio.

Renfe cuenta con un documento donde figuran las fichas de los productos que transporta, con las características del producto, instrucciones de emergencia, líneas de actuación para los equipos sanitarios, etc...

"La primera persona en percibir normalmente una incidencia es el vigilante de seguridad, que inmediatamente llama al CES. Como la carga de cada vagón va identificada con una etiqueta y su correspondiente número de peligro, el CES llama a los bomberos o a la empresa fabricante. En estos casos, es esencial el cono-

cimiento de la situación y la rapidez", explica **Carmen Giménez**.

Por otra parte, la mayoría de los vagones en que se transportan las mercancías peligrosas pertenecen a particulares, y se adaptan a los distintos productos transportados. En Suiza, tras los accidentes que ocurrieron en 1994 en Affoltern (Zurich) y en Lausana, se decidió equipar los vagones cisterna destinados a productos químicos e hidrocarburos con detectores neumáticos de descarrilamiento, que miden las oscilaciones de los bogies en cada vagón y accionan de forma inmediata el sistema de frenado de urgencia si se registra un valor superior al normal.

Por otra parte, el accidente que tuvo lugar en Noruega, en Lillestrom, en abril de 2000, donde colisionaron un tren de hidrocarburos y otro cargado con gas, ocasionando un espectacular incendio que impidió la circulación durante 30 horas, podría tener repercusión internacional en lo que respecta al aislamiento de los vagones cisterna y la información de que disponen los maquinistas.

También se está estudiando la implantación de sistemas GPS en los vagones, para su localización y transmisión de datos relativos a su carga. **Yolanda del Val** □