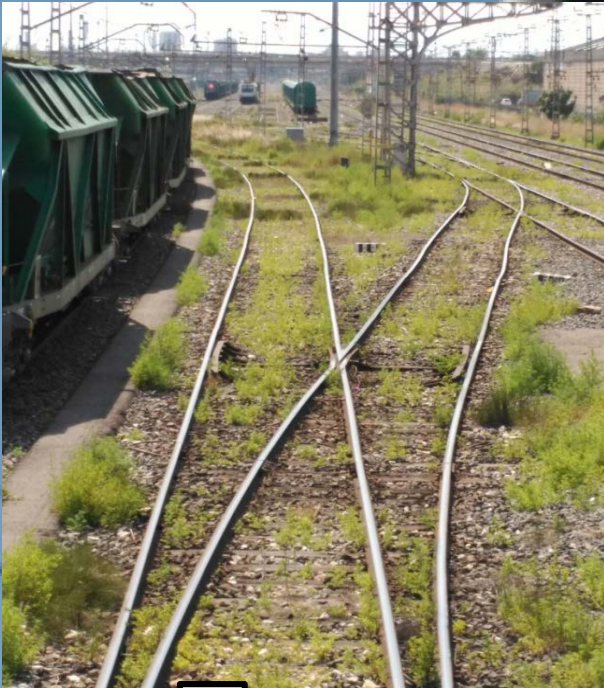
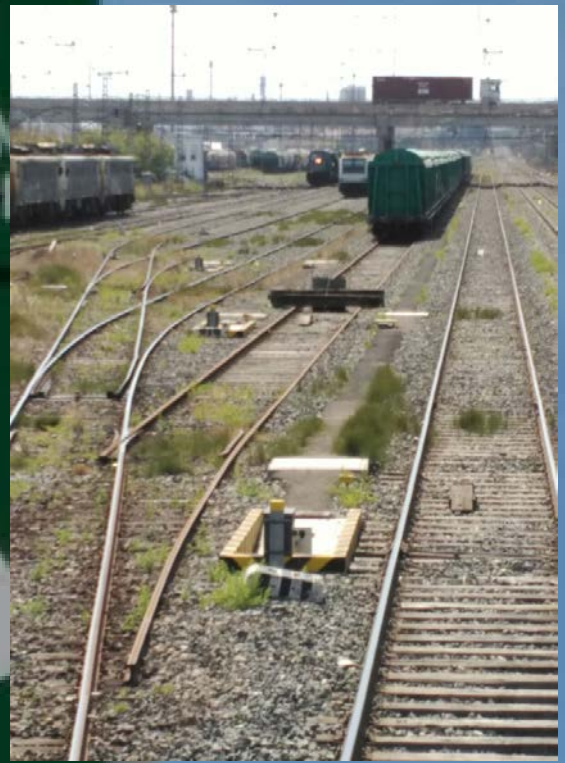




RAGON
CADERI



Tarragona Mercancias



ADMINISTRADOR DE
INFRAESTRUCTURAS
FERROVIARIAS



INDICE

PROLOGO.....	3
INTRODUCCION	4
INSTALACIONES CON DEFICIENCIAS EN TARRAGONA CLASIFICACIÓN	8
Descripción de las Instalaciones y fecha de Inicio	10
Accesos fuera de servicio.....	10
Siniestrabilidad imputable a la infraestructura	11
ACTUACIONES LLEVADAS A CABO POR LOS DELEGADOS DE PREVENCIÓN Y POR EL COMITÉ DE EMPRESA.....	16
LIMITACIONES Y VIAS FUERA DE SERVICIO EN LAS INSTALACIONES DE TARRAGONA CLASIFICACIÓN.....	17
ACTUACIONES URGENTES A REALIZAR POR LA EMPRESA	24
ALGUNAS PROPUESTAS DE MEJORA	26
LIMITACIONES TEMPORALES DE VELOCIDAD DE LA PROVINCIA DE TARRAGONA	28

PRÓLOGO

Este informe ha sido realizado desde la Sección Sindical de UGT ADIF de Tarragona, en la redacción han participado todos los miembros del comité de empresa de UGT y también se ha contado con la colaboración de otros trabajadores y expertos en la materia de la empresa Adif.

El objetivo del mismo es mostrar la situación actual de la terminal de Tarragona-Clasificación, sus instalaciones, denunciar sus deficiencias y proponer medidas de mejora en sus infraestructuras para incrementar la seguridad y la explotación de la propia estación. Posiblemente podría ser mucho más extenso y detallado, pero en esta ocasión nos hemos centrado en el estado de las vías y del enclavamiento de seguridad de la estación. Así mismo, se enumeran algunos accidentes ocurridos como consecuencia únicamente de las deficiencias en la infraestructura.

Dentro de la Unión Europea, actualmente España es el país con la menor cuota modal de transporte de mercancías por ferrocarril, todo ello pasa por invertir en unas infraestructuras adecuadas para poder incrementar el transporte de mercancías por ferrocarril, en estos últimos años todas las inversiones se han producido en el AVE. En los últimos días la Ministra de Fomento anuncia 150 millones de euros para mejorar los accesos ferroviarios sur del puerto de Barcelona, ¿Cuándo habrá una partida presupuestaria para mejorar las instalaciones de Tarragona-Clasificación?

Tarragona, 16 de Junio de 2016

INTRODUCCIÓN

La **Estación de Tarragona Mercancías** o también denominada **Estación de Tarragona Clasificación** es una terminal logística de mercancías y clasificación de trenes, situada en el polígono de entrevías (Francolí). Está compuesta por 12 vías de recepción y expedición, electrificadas en su totalidad y un conjunto de 13 vías de apartado, sin electrificar, la estación tiene conexión por el norte con Tarragona Termino, enlace directo hacia Lleida o Zaragoza y también enlace por el sur con la línea de Valencia. Las instalaciones están encajadas entre dos líneas ferroviarias importantes, el corredor mediterráneo y la línea Barcelona-Zaragoza-Madrid, pasando por Reus, tiene conexión con la red portuaria a través de la línea de Valencia, con la cual el puerto enlaza en tres puntos diferentes y de esta forma poder acceder a la totalidad de las instalaciones portuarias y así poder gestionar la actividad de mercancías del puerto, como son: automóviles, carbón, benceno, estireno, butano, cereales, contenedores:

1. Conexión 1: Muelles Levante, Aragón y Cataluña.
2. Conexión 2: Muelles Castilla e inflamables.
3. Conexión 3: Muelles Andalucía y Galicia y Terminales de Iniciativas Portuarias y Euronergo.

Fue construida preferentemente para el suministro de mercancías, contenedores y materias peligrosas tanto al puerto de Tarragona, como al complejo petroquímico de Tarragona y Camp de Tarragona, así como para el abastecimiento de mercancías en general a la ciudad de Tarragona y Camp de Tarragona. Es una de las estaciones con más tráfico ferroviario a nivel estatal, convirtiendo este enlace ferroviario y su zona de influencia como una de las más importantes tanto a nivel de Cataluña como estatal.

También están integrados en la estación dos talleres de INTEGRIA, pertenecientes al Grupo Renfe Operadora. Existe uno de material remolcado donde se realizan las revisiones de los vagones pertenecientes a Renfe y otro de material motor donde se realizan pequeñas reparaciones de locomotoras tipo diesel, todos los movimientos de material tanto de vagones como locomotoras son gestionados por los trabajadores de Adif pertenecientes a la Terminal, teniendo acceso directo a ambos talleres desde la misma.

Autoridades Portuarias	Toneladas	%
Barcelona	1.939.439	17,55
Tarragona	1.803.078	16,32
Valencia	1.746.857	15,81
Gijón	1.198.182	10,84
Bilbao	1.125.647	10,19
Santander	904.981	8,19
Avilés	884.144	8,00
A Coruña	606.596	5,49
Sevilla	307.894	2,79
Pasajes	292.468	2,65
Total 10	10.809.286	97,81
Resto	242.206	2,19
Total general	11.051.492	100

Los puertos necesitan de unas buenas conexiones ferroviarias y viarias. Un problema muy común son los problemas de saturación a los accesos viarios, dado que los puertos suelen estar situados en zonas cercanas a núcleos urbanos. Mediante un sistema eficiente de servicios ferroviarios se pueden disminuir de los accesos a los grandes núcleos urbanos, un gran número de vehículos pesados de las carreteras próximas a la ciudad. Tal y como se define en el Libro Blanco de Transportes de la Unión Europea, las conexiones intermodales importantes de ferrocarril se gestionan en el mismo puerto, siendo Tarragona Clasificación la estación de enlace con la red de interés general. Unos buenos servicios ferroviarios harían posible un incremento de clientes y volumen de mercancías, pero para ofrecer un servicio eficiente y de calidad es necesario tener unas buenas instalaciones ferroviarias y una buena gestión de las actividades complementarias necesarias, realizadas gran parte de ellas por la empresa Adif.

Un valor añadido muy importante a tener en cuenta de esta estación de mercancías es su posición geográfica estratégica, integrada en uno de los principales ejes de transporte de la península ibérica (**Corredor Mediterráneo**) que conecta varias de las áreas geográficas con mayor dinamismo de la actividad económica de España, produciendo grandes demandas de transporte de viajeros y mercancías. Su extensión y situación hace de ella una base logística capital para el transporte y distribución de mercancías. Se ha elaborado la Tabla siguiente a partir de los datos del Observatorio del Ferrocarril 2011 sobre los destinos de la mercancía cargada en Tarragona. Ellos nos ayudarán a comprender hasta donde se extiende el área de influencia de una manera más concreta.

DESTINOS DE LA MERCANCIA SALIENTE DESDE TARRAGONA

Tabla 15. Número de trenes tratados en las terminales logísticas de ADIF. 2009-2013

TERMINAL LOGÍSTICA ADIF	Provincia	2009	2010	2011	2012	2013
Barcelona - Can Tunis	BARCELONA	3.734	5.027	5.853	6.800	7.495
Zaragoza Plaza	ZARAGOZA	5.084	6.885	7.785	6.884	7.097
Tarragona Mercancías	TARRAGONA	5.666	5.244	6.087	5.052	5.716
Venta De Baños Mercancías	PALENCIA	3.767	4.105	3.817	3.925	5.527
Madrid Abroñigal / Santa Catalina	MADRID	7.830	8.125	7.007	6.051	5.264
Irún Mercancías	GUIPÚZCOA	3.891	3.979	4.049	4.826	4.978
Portbou Mercancías	GIRONA	5.036	4.940	4.971	4.672	4.738

Tráfico vagón completo (en Tn)		Tráfico vagón combinado (en Tn)	
Barcelona	341.358	Cantabria	71.333
Teruel	259.200	Sevilla	23.079
Lérida	90.512	Madrid	21.647
Valencia	53.333	Barcelona	13.793

Analizando los datos en la anterior tabla apreciamos un cierto estancamiento en los últimos años en el número de trenes tratados en la terminal de Tarragona Mercancías, comparando con otras terminales logísticas del estado español que han incrementado el número de trenes gestionados. El estado de las instalaciones y del equipo humano para gestionar su actividad influye directamente en los clientes para la elección tanto del ferrocarril, como la propia ciudad para realizar el transporte de las mercancías.

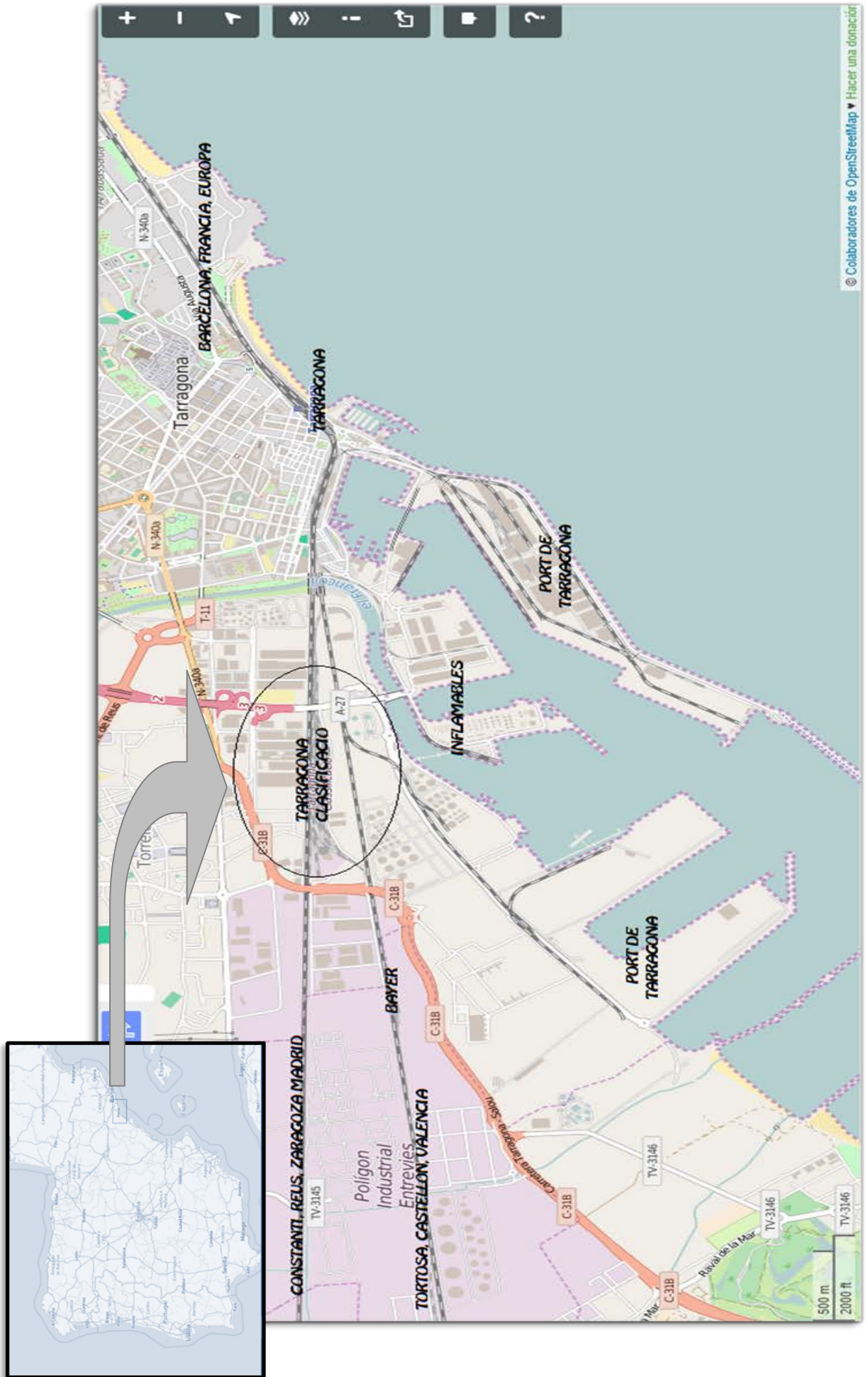
A lo largo de estos años se han realizado diferentes obras de mejoras en sus instalaciones, renovación total de algunas vías, la 4, 6 y 8 (10% del total de vías de la estación), la motorización de los cambios de vías que afectan a la entrada y salida de trenes hacia vías generales y sustitución de una parte del enclavamiento de la estación, que a nuestro parecer son obras totalmente insuficientes debido al gran estado de deterioro y las necesidades existentes en la terminal.

Aun así, todavía son muchas las vías, 75% (20 de un total de 30 entre vías y diagonales), que todavía siguen sin renovar, con cambios de aguja de marmita (Palanca dotada de un contrapeso y destinada a cambiar de vía) instalados desde la fecha de construcción de la estación, con su vida útil agotada, encontrándose en la actualidad muchos de ellos fuera de servicio, desde hace mucho tiempo, por falta de repuestos, ya que son materiales descatalogados y prácticamente imposible conseguir dichos repuestos.

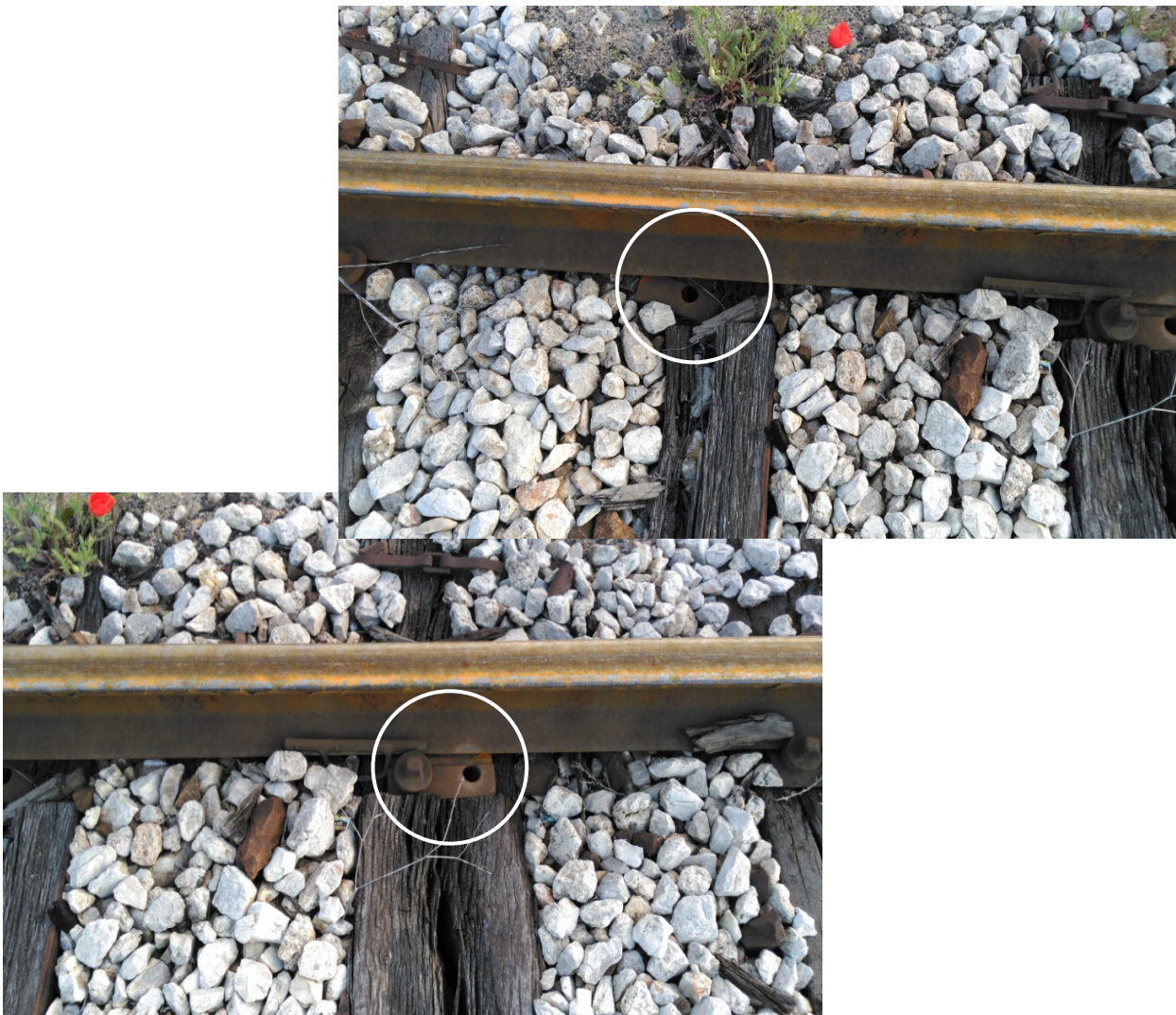


Dada la importancia de esta terminal como hemos apuntado más arriba, desde la central sindical **UGT**, denunciarnos el estado de abandono por parte de ADIF de unas instalaciones en la terminal de Tarragona clasificación, que tienen que tener mayor proyección y mayor importancia estratégica en Cataluña y España.

El estado de deterioro de la infraestructura es tal, que está dando a lugar a continuos accidentes, en algunos casos con **materias peligrosas**, con las graves consecuencias que esto puede provocar, teniendo en cuenta que dicha terminal se encuentra muy próxima al núcleo urbano de la ciudad de Tarragona, más adelante enumeramos los algunos accidentes imputables a la infraestructura de los que tenemos constancia.



2. Las limitaciones de velocidad (marcadas en color rojo) muestran los siguientes elementos: vías, tramos de vías, desvíos o cambio de agujas. En estos tramos la velocidad de los trenes y maniobras está limitada a 10 Km/h por diferentes deficiencias en las infraestructuras.
3. Las vías (señaladas en color azul) que aunque no tienen el acceso limitado en velocidad, tienen un notable estado de deterioro: falta de tirafondos, traviesas en mal estado, baches en la vía, falta de nivelación y bateo, depuración del balasto lo cual acaba produciendo rotura de carriles y descarrilos por apertura de la vía.



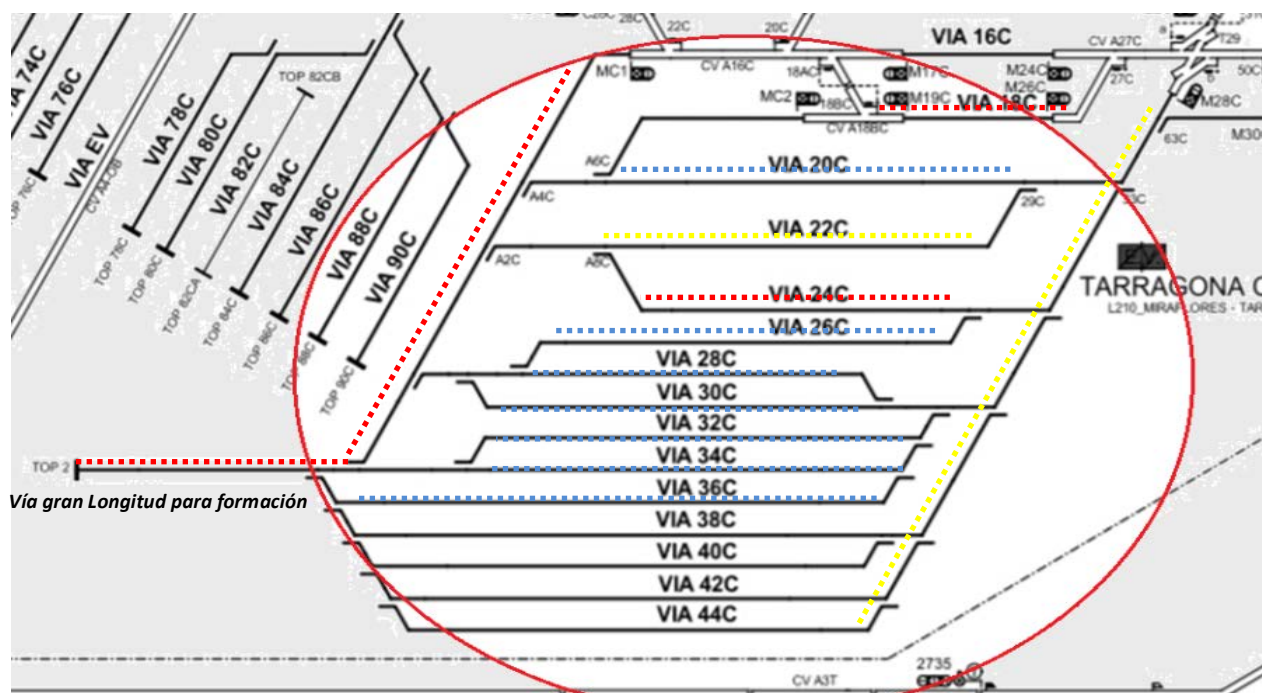
Descripción de las limitaciones y fecha de inicio

- | | |
|---|---------------------------|
| 1. MC1 a Topera 2 (Importante recta de Formación) | 10 km/h desde el 10/07/15 |
| 2. Vía 18C en toda su extensión. | 10 km/h desde el 01/01/15 |
| 3. Accesos lado Tarragona entre M1C y Ag 57C | 10 km/h desde el 01/01/15 |
| 4. Accesos vía lado Tarragona entre ETR y M-25C | 10 km/h desde el 01/04/10 |
| 5. Accesos vía lado Salou | 10 km/h desde el 01/04/10 |

Una parte de estas limitaciones están situadas en vías de acceso a la estación, por donde se producen el mayor flujo de circulaciones de entrada y salida a la estación. Otro conjunto de las limitaciones está situado en la recta de formación, zona donde se realizan la mayor parte de los movimientos y maniobras de la estación, para la composición y descomposición de los trenes

Accesos fuera de servicio

Para clasificar los trenes en la terminal de Tarragona Mercancías, (operación que se realiza para la formación de los trenes ordenando sus vagones con diferentes destinos, o también para substitución de algún vagón que tiene que ir al taller) se dispone de trece vías numeradas desde la 20 hasta la 44, haz de vías llamado Lomo, aumentando su numeración de dos en dos, es decir vía 20, 22, 24, 26, 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42 y 44. Como enumeramos anteriormente este haz de vías tiene el **acceso prohibido por una cabecera** y por la otra existe una **limitación a 10 Km/h**, con el consecuente perjuicio en la efectividad de las maniobras, dificultando las mismas, aumentando las probabilidades de tener incidentes y accidentes, sean de los propios trabajadores o de material, por realizar maniobras en vías en mal estado y por tener que realizarlas sin poder superar en ningún momento por parte del maquinista la velocidad de 10 Km/h en trenes de gran tonelaje con un vehículo de maniobras, con unas prestaciones de los mismos menores a las locomotoras convencionales.



- Accesos fuera de servicio a maniobras y trenes:
- Relación limitaciones de velocidad 10 Km/h en consigna B:
- Vías deterioradas aunque sin limitaciones

Otras vías fuera de servicio donde no se puede acceder son:

- **Vía 22** no apta para circulación, debido al mal estado en que se encuentran.
- **Acceso a vía 6** (lado Tarragona) por falta del desvío 47 C, regulado por consigna ATO 22
- **Acceso a vía 18 de formación**, cambio embridado por mal estado de dichas vías.

Siniestrabilidad imputable a la Infraestructura

Durante el transcurso de las maniobras o durante la entrada y salida de trenes en la estación se han producido diversos descarrilamientos, a continuación enumeramos los que han sido provocados por:

- El mal estado general de la vía
- Rotura de carriles
- Sobre-ancho. Apertura de la distancia entre los dos carriles.
- Mal estado en los cambios de vía.

Estos descarrilos son imputables a la infraestructura y provocan inversiones para la reparación de los daños producidos, en muchos casos la reparación de la infraestructura se realiza de forma provisional, además indemnizaciones a las compañías ferroviarias propietarias de los trenes , retrasos en la circulación y cuando la materia transportada es considerada materia peligrosa, desencadena el despliegue de planes de protección (Plan de Emergencia Exterior Químico de Tarragona, PLASEQCAT) y con el consecuente riesgo potencial para la población.

Los últimos descarrilos imputables a la infraestructura, recogidos por los delegados y trabajadores de la estación son los siguientes, son sólo una muestra de los últimos años:

1- Descarrilo de la maniobra con MMPP en vía 22.	12/04/16
2- Descarrilo tren con tolvas de arena entre vías 8 a 4 lado Tarragona	11/04/16
3- Descarrilo en vía 18F, antes de la señal MC2.	09/04/16
4- Descarrilo en vía 34 por apertura de vía.	06/10/15
5- Descarrilo en recta de formación por apertura de vía.	24/02/15
6- Descarrilo MMPP salida vía Valencia.	18/11/14
7- Descarrilo maniobra recta formación.	15/11/14
8- Descarrilo vía 34 por cambio en mal estado.	11/11/14
9- Descarrilo en cambio 49C por apertura de vía.	01/10/14
10- Descarrilo entre cambios 55 y 57 por apertura de vía.	07/02/14
11- Descarrilo en aguja de acceso a vía 44.	15/02/13
12- Descarrilo en señal MD.	14/01/13

También han existido otros accidentes que no hemos enumerado provocados por errores humanos, causados por el poco grado de automatización del enclavamiento de la estación, donde gran parte de la responsabilidad al realizar las maniobras recae sobre los trabajadores.

Entendemos que la falta de sistemas de seguridad y el mal estado de las instalaciones de forma generalizada repercute toda la responsabilidad de la seguridad en el factor humano, pudiendo dar lugar a incidentes y/o accidentes con mayor facilidad. Hay que tener en cuenta que se trata de una terminal de mercancías con un alto volumen de tráfico de trenes y maniobras.

En los informes de investigación de los accidentes ocurridos por error humano en la terminal de Tarragona- Clasificación por la comisión territorial de seguridad en la circulación noreste, realizan la recomendación de la mejora de las instalaciones de la terminal.

La plantilla actualmente es insuficiente para poder cumplir el cuadro de servicios de personal establecidos en la terminal, circunstancia que se ve agravada por la edad media de los trabajadores que es alrededor de 56 años, además existe un factor reductor en la edad de jubilación por actividad penosa, por lo que la edad de jubilación suele ser 3 o 4 años antes que la edad establecida.

La Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (CIAF) que inicio su actividad el 11 de diciembre de 2007, como organismo independiente para la investigación técnica de los accidentes e incidentes ferroviarios acaecidos en la Red Ferroviaria de Interés General, con el objetivo principal de obtener lecciones que permitan mejorar la seguridad ferroviaria y que depende directamente del Ministerio de Fomento, realizó un informe del accidente acaecido el día 18 de noviembre de 2014 en la terminal de Tarragona Clasificación. Este informe fue realizado por expertos en investigación de accidentes ferroviarios, en él no dejó ninguna duda sobre las causas del accidente, imputándolo con toda certeza al estado de la vía.

También hacía referencia a unos proyectos de renovación previstos a realizar y ejecutar a partir del año 2010 , para de esta manera suprimir las limitaciones de velocidad y poder mejorar la seguridad ferroviaria en este tramo concreto, a día de hoy la limitación de velocidad a 10 km/h sigue vigente en el tramo donde ocurrió el accidente mencionado.

El propio Ministerio de Fomento realizó en el informe la siguiente recomendación:
“Impulsar la realización de un mantenimiento, tanto preventivo como correctivo, con el fin de conservar la vía EV de Tarragona clasificación en condiciones que permitan circular con seguridad”.

El informe completo se puede consultar íntegramente en la siguiente dirección electrónica: <http://www.fomento.es/NR/rdonlyres/75229B38-6B07-49C5-A3FA-F06DE35ECE3C/134610/151124141118IFCIAF.pdf>

Seguidamente incorporamos alguna parte del informe del accidente del día 18 de noviembre del 2014, donde los párrafos remarcados ratifican de manera clara algunas de las problemáticas desarrolladas y reivindicadas en este informe.



1. RESUMEN

El día 18 de noviembre de 2014 a las 21:17 horas, en el PK 0+571 de la línea 622 Aguja Clasif. PK 272,0 a Tarragona Clasificación, se produce el descarrilamiento del tren de mercancías 87503 de la empresa ferroviaria Transfesa Rail, compuesto por la locomotora 95.71.0335.010-5, dos vagones-cisterna limpios (no MMPP, posiciones 1 y 2), nueve vagones-cisterna cargados con óxido de propileno (MMPP, posiciones del 3 al 11) y un vagón-cisterna vacío sin limpiar con restos de benceno (MMPP, posición 12). Descarrilan los vagones 4º (347178662115) y 5º (347178662081) de la composición.

Como consecuencia del descarrilamiento no se producen víctimas.

Conclusión: El accidente se produjo por el fallo de la infraestructura, concretamente la vía se abrió al paso el tren, por encontrarse en estado deficiente sus sujeciones y traviesas.

Recomendaciones:

Destinatario	Implementador final	Número	Recomendación
Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF)	Adif	61/14-1	Impulsar la realización de un mantenimiento, tanto preventivo como correctivo, con el objeto de conservar la vía EV de Tarragona Clasificación en condiciones que permitan circular con seguridad.

2. HECHOS INMEDIATOS DEL SUCESO

2.1. SUCESO

2.1.1. Datos

Día / Hora: 18.11.2014/ 21:17

Lugar: PK 0+571 (vía EV, entre Aguja Clasificación km 272 y Tarragona Clasificación)

Línea: 622 Aguja Clasif. Km 272+000 – Tarragona Clasificación

Tramo: Aguja Clasificación km 272 – Tarragona Clasificación

Municipio: Tarragona



MINISTERIO DE FOMENTO

SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente nº 0061/2014 ocurrido el 18.11.2014

Informe final de la CIAF

Estado de la vía

Tras el accidente se realizaron por parte de Adif mediciones del ancho de vía, cada metro, entre los puntos -30 y +3 desde el "punto cero" (PK 000+571) del descarrilamiento. Se comprueba que existe sobreaancho superior al admitido por la norma (NAV 7-3-2.0): entre los puntos -1 y -6 (sobreaancho máximo en -5/1.691,4 mm), siendo el ancho máximo teórico de 1.683 mm (NAV 7.3.2.0).

También se realizó, en la zona anterior y posterior de la vía afectada por el descarrilamiento, una inspección visual *in situ*. En ésta se constató el mal estado de los carriles, las traviesas, las sujeciones y las bridas. Los carriles son de 45 kg/m, las traviesas de madera con sujeción rígida. Existen fisuras en carril y traviesas, y sujeciones que no dan su par de apriete. Los aparatos de vía son de 45 kg/m y parte de ellos con fuertes desgastes. El balasto está contaminado y su estado de degradación dificulta los trabajos de mantenimiento.

En visita conjunta realizada el 9 de marzo de 2010 por la Gerencia de Seguridad en la Circulación y la Gerencia de Red Convencional de Adif, se acordó establecer una limitación temporal de velocidad a 10 km/h en la zona del descarrilamiento debido al estado de la vía. Así mismo se acordó que la Gerencia de Red Convencional redactara un proyecto para la renovación de los puntos de riesgo identificados en la visita, proyecto que se redactó en mayo de 2010. A fecha del accidente la LTV a 10 km/h por hora seguía vigente.



Valencia
Zona del descarrilamiento (Fuente: Transfesa Rail)



MINISTERIO DE FOMENTO

SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente nº 0061/2014 ocurrido el 18.11.2014

Informe final de la CIAF

6. RECOMENDACIONES

Destinatario	Implementador final	Número	Recomendación
Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF)	Adif	61/14-1	Impulsar la realización de un mantenimiento, tanto preventivo como correctivo, con el objeto de conservar la vía EV de Tarragona Clasificación en condiciones que permitan circular con seguridad.

Madrid, 24 de noviembre de 2015

ACTUACIONES LLEVADAS A CABO POR LOS DELEGADOS DE PREVENCIÓN Y POR EL COMITÉ DE EMPRESA

- 1- En las actas de las distintas reuniones del Comité Centro de Trabajo con los representantes de la empresa en el 2011, se solicita en varias ocasiones las diferentes peticiones de inversión y mejora sobre las carencias en la estación:
 - En acta de la reunión del Comité de Centro de Trabajo de fecha 6/04/2011 punto 3-4. La Representación de los Trabajadores solicita la visita conjunta con los responsables de la empresa para realizar una inspección a las instalaciones de Tarragona Clasificación, con el fin de comprobar el estado de las vías que no han sido reparadas. La R.E. manifiesta que es un tema de seguridad en la circulación.
 - En acta de la reunión del comité de centro de Trabajo de fecha 5/11/11 la R.E. la empresa responde que se han enviado escritos a la dirección de Mantenimiento de la Infraestructura para que atiendan las acciones propuestas a cometer.

- 2- El 10/10/2011 los Delegados de prevención de UGT Tarragona realizan informe del estado de las instalaciones enviándolo a los Responsables directos de la Empresa con las deficiencias detectadas en la estación de Tarragona Clasificación en la visita realizada, no obteniendo respuesta por parte de la empresa.

- 3- El 17/11/2011 los Delegados de prevención de UGT de Comité Seguridad y Salud de Tarragona dan traslado del tema a la comisión de Seguridad en la Circulación de Barcelona, para su tratamiento y que tomen las medidas correctoras pertinentes. Respondiendo que como medidas paliativas se iba a proceder a la colocación de limitaciones de velocidad a 10 Km/h en los puntos críticos y se procederá a la realización de proyectos para la mejora de las instalaciones.

LIMITACIONES Y VIAS FUERA DE SERVICIO EN LAS INSTALACIONES DE TARRAGONA CLASIFICACIÓN

- En la entrada a la estación de Tarragona Clasificación, vía de Valencia lado Tarragona, tramo comprendido prácticamente desde la señal ETR (señal entrada vía Valencia) hasta la señal baja M-25C, limitación a 10 Km/h.



Limitación a 10 km/h

- Entrada a la estación de Tarragona Clasificación, vía de Madrid lado Tarragona, desde señal de salida estación hasta altura antigua cabina 2, limitación a 10 km/h.



Limitación a 10 km/h



Limitación a 10 km/h



Limitación a 10 km/h

- Diagonal que enlaza vías de entrada lado Tarragona, entre las vías de Tarragona y Madrid, limitación a 10 km/h
- Haz de vías de clasificación llamado lomo, única vía útil la 32. Todas las demás vías inútiles con sus respectivos cambios embridados cambios 15, 21 y 25.



Tirafondos y brida inmovilizando el cambio de vía, por razones de seguridad

- El acceso a las vías 20, 22, 24, 26, 28, 30, 34, 36, 38, 40, 42 y 44 solo se puede realizar por una sola cabecera que a su vez tiene una limitación a 10 km/h por el mal estado de la vía.

- Vía 18 limitación a 10 km/h, en toda su extensión.



Limitación a 10 km/h

- Vía 18 (de formación) en la actualidad útil, después de corregir de manera provisional el estado de la vía. Vía con muchas deformaciones y que de manera repetida esta fuera de servicio. Lugar donde habitualmente están siempre estacionadas las **materias peligrosas**, Cisternas de Butano para su envío al Apartadero de Repsol-Butano.

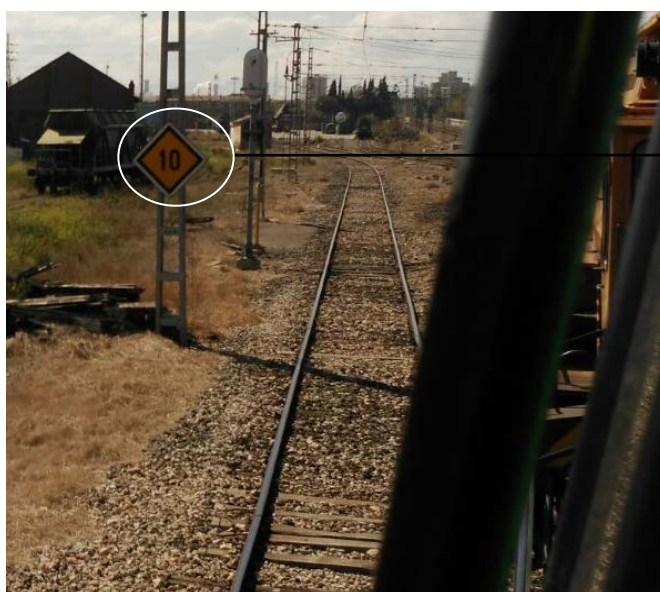


- Recta del haz de vías del llamado lado formación, todo el limitado a 10 km/h.



Limitación a 10 km/h

- Salida lado Reus vía Valencia, desde la EV hasta la señal 4-OB, todo limitado a 10 Km/h. trayecto habitual para ir a los apartaderos de Repsol-Butano y Materias peligrosas.



Limitación a 10 km/h

- Vía 22 lado formación de baja



Traviesas rotas
imposibilitando la entrada
a la vía



- Acceso inútil a vía 6 lado Tarragona por falta Aguja 47 C, debido a un descarrilo en 11/04/2016 y sin previsión de reparación desde entonces. Esta es una de las pocas vías que se efectuó una renovación hace unos pocos años, ahora fuera de servicio debido al descarrilo.

TEXTO Extraído de la consigna ATO 22 del 15/4/2016 editada por Adif:

I.- OBJETO. Regula el levante del desvío 47C Tarragona Clasificación

II.- INSTALACIONES

Por mal estado del desvío 47C se ha procedido a su levante impidiendo acceso a la vía 6A por el lado Barcelona.

La vía 6A tiene situada una topera provisional y una señal de parada mecánica en el P.K. 101/070 según fig. 11.G artº 217del RGC.

La señal S2/6A da indicación de rojo permanentemente.

La aguja 47C dará indicación a directa de forma artificial.

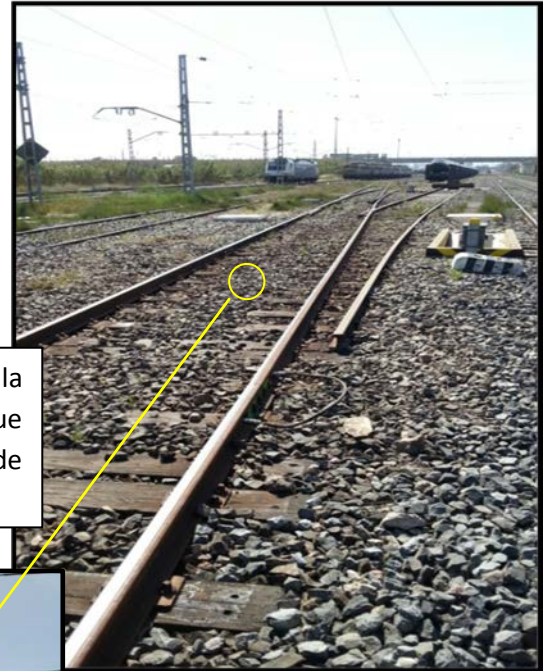
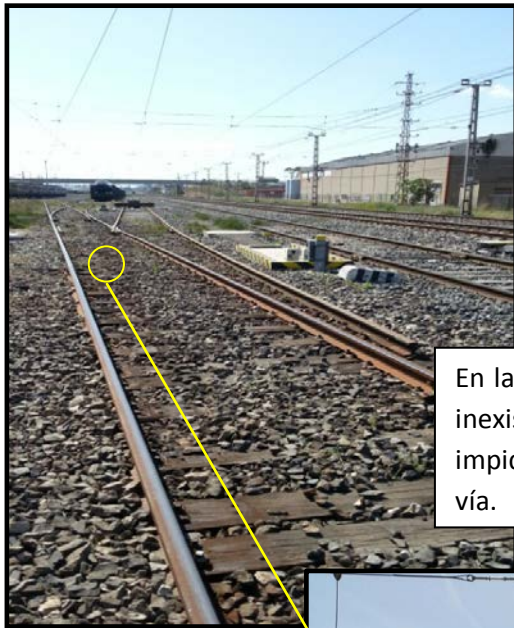


Señal que impide a partir de este punto la circulación de trenes

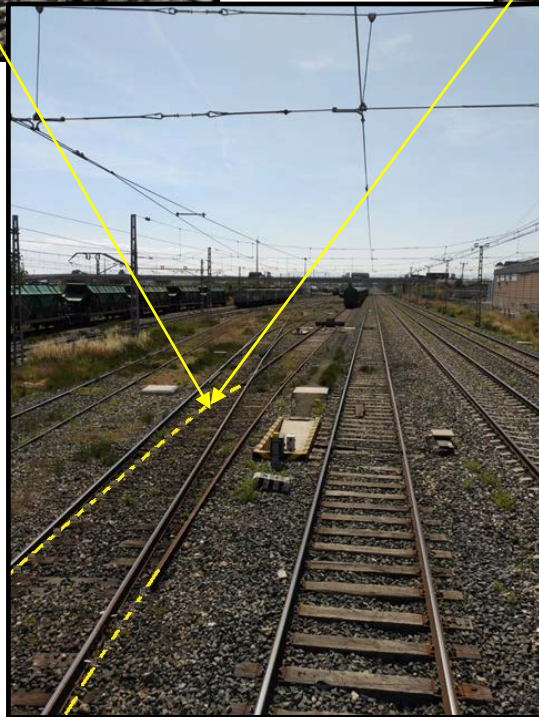
VIA 6A



Detalle de la vía 6A



En la fotografía se aprecia la inexistencia del carril, que impide realizar el cambio de vía.



ACTUACIONES URGENTES A REALIZAR POR LA EMPRESA

1- A día de hoy hay varias actuaciones programadas y en espera de ejecución por diversas causas:

- I. Renovar el tramo vía desde señal EV hasta salida lado Valencia (4-0B, acceso lado Salou) no hay partida presupuestaria.
- II. Renovación cabecera LOMO, vías de clasificación, sólo útil la vía 32, pendiente de presupuesto.
- III. Vía 6 lado Tarragona inútil. Falta montar desvío 47C completo (agujas, motor eléctrico, etc.).
- IV. Renovación de vía 18, sólo hay actuaciones puntuales y localizadas en puntos de vía 18C y 18F realizadas por la Jefatura de Infraestructura de Tarragona, hay que acometer actuación integral.
- V. Renovación entre cambios 59 y 54 pendiente suministro de materiales (balasto...).
- VI. Renovación entre cambios 51C y 39C pendiente aprobación de presupuesto.
- VII. Accesos desde la señal MD a Playa de Contenedores y Taller Integria.

La empresa argumenta para no acometer algunas de las obras, la futura instalación del Tercer Carril, obra que tiene una afección menor en la terminal logística, al menos en la zona de clasificación de trenes, solo afectaría a las vías 4, 6 y 8 de la Terminal. A día de hoy no se ha iniciado ninguna actuación para la instalación del tercer carril en la estación de Tarragona Mercancías, no habiendo comunicado la previsión de inicio de las obras.

ALGUNAS PROPUESTAS DE MEJORA

En lo que se refiere a las instalaciones de seguridad tanto eléctricas como mecánicas, existe poca implantación en el conjunto de la estación; dotando de estas mejoras a Tarragona clasificación, la instalación podría incrementar la seguridad de forma notable evitando accidentes, tanto para las circulaciones como para los trabajadores de la propia terminal, accidentes que, en algunos casos, podrían tener consecuencias graves por estar la estación situada como hemos visto más arriba en el interior del núcleo urbano y realizar maniobras con materias peligrosas.

Las mejoras a realizar serían las siguientes:

- Una de las razones del deterioro de la estación, es la falta de mantenimiento, que provoca que muchos de los aparatos de vía que conforman la estación estén deteriorados. Podemos encontrar tirafondos (tornillo que sujeta el carril a la traviesa de madera) sueltos, en muchos casos inexistentes, traviesas (elementos estructural de vital importancia de la vía que sirven para mantener unidos los carriles y a la vez a una distancia fija las vías) muy deterioradas, en muchos casos rotas, lo que provoca baches y hundimientos del conjunto de la vía, el balasto que equilibran estas infraestructuras están contaminadas con barro y carbón. El estado de todos elementos anteriormente nombrados es tan pésimo, que impide realizar labores de nivelado en las vías, pues la maquina bateadora encargada de realizar estos trabajos acabaría de destrozar la vía y todos sus elementos.



- De carácter urgente hay que reparar las agujas Nº 15, Nº 21 y Nº 25, que llevan tiempo embridadas fuera de servicio restando operatividad y dificultando la realización de las maniobras
- Reparar el vallado perimetral del total de las instalaciones, en la estación se estacionan trenes con materias peligrosas y existe la obligación de que esté el recinto cerrado y vigilado, para evitar el acceso a las instalaciones a personas ajenas a las mismas, de esta manera evitar riesgos innecesarios.

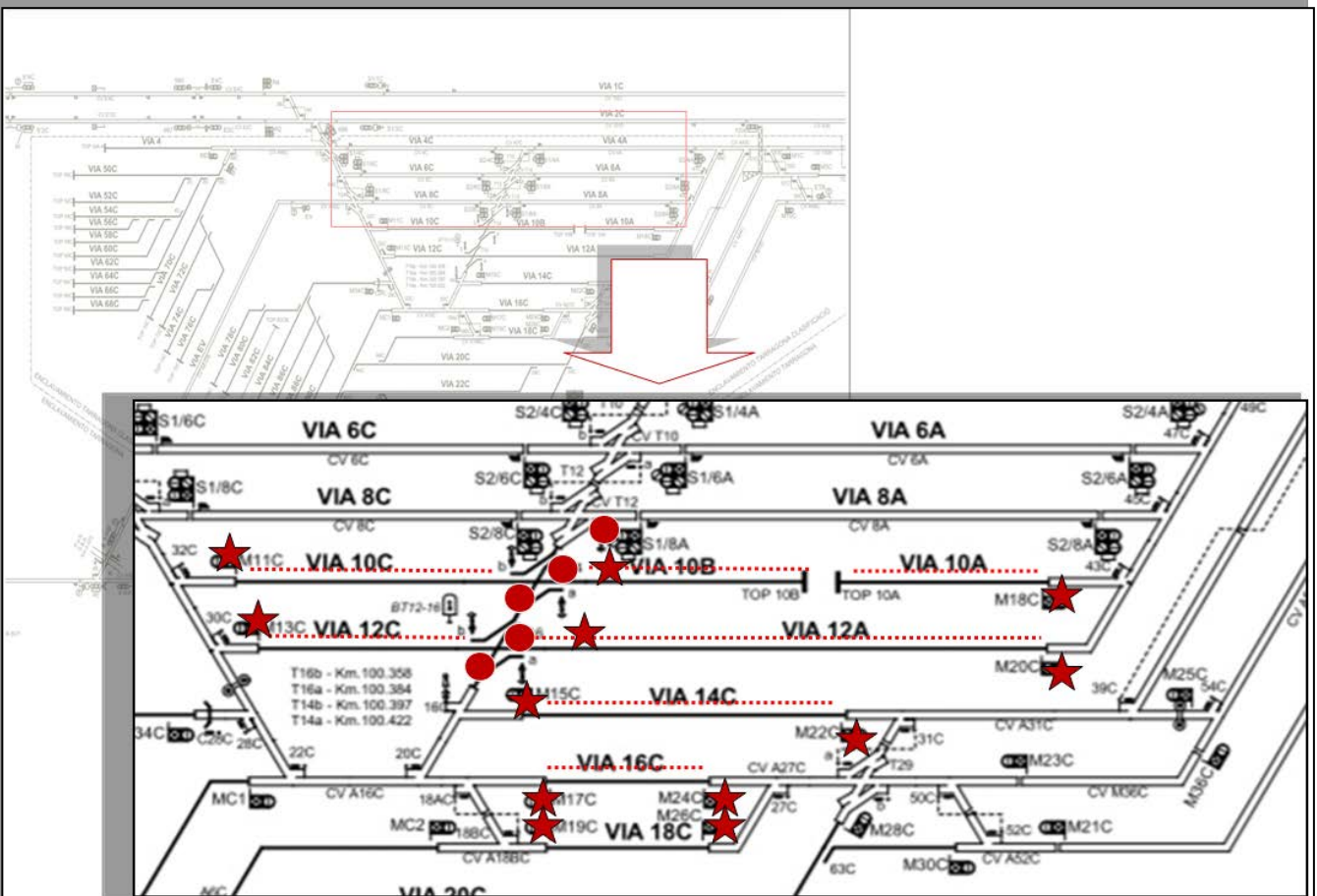
- Con la ampliación del número de vías, desvíos, calces, señales, etc. implementadas en el enclavamiento eléctrico-electrónico de la estación, se conseguiría una mayor seguridad y operatividad en la realización de las maniobras, ya que las mismas se podrían realizar de manera centralizada de esta forma disminuiría de manera notable el posible error humano.

Fases para el incremento de la automatización del enclavamiento de Tarragona clasificación se propone la realización de las obras en dos fases:



1- En una **primera fase necesaria acometer de manera inmediata** las actuaciones a realizar serían las siguientes:

- 1. Dotar de Circuitos de Vía en la instalación en las siguientes vías:
Vía 10A, Vía 10B, Vía 10C, Vía 12A, Vía 12C, Vía 14C, Vía 16C, Vía 18C
- 2. Instalar motores eléctricos en las agujas y travesías siguientes:
T12a, T14a, T14b, T16a, T16b
- ★ 3. Dotar de señales de cuatro colores a las siguientes vías:
10A, 10B, 10C, 12A, 12C, 14C, 16C y 18C

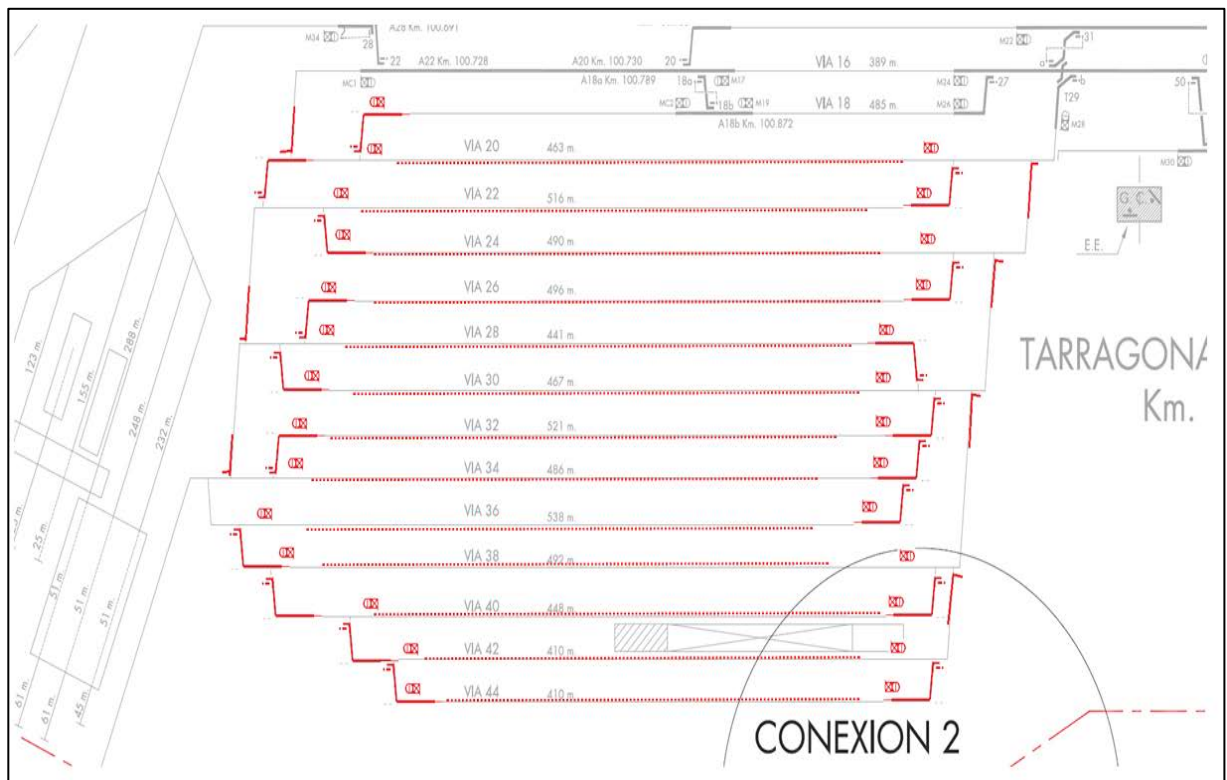
Con esta actuación inicial conseguimos aumentar la operatividad y seguridad en las vías próximas a las vías generales 1 y 2, y se consigue automatizar un total de 8 vías de gran uso en la actualidad para la formación de trenes y realización de las pruebas de freno y inspección visual de trenes, operaciones previas a la expedición de los trenes desde la estación de Tarragona Clasificación a los distintos destinos de la red. Todas estas acciones necesitarían la renovación de las vías, carriles, traviesas y el asiento de los mismos en la plataforma en las vías afectadas correspondientes.



2- En una **segunda fase para terminar de automatizar la estación** las actuaciones a realizar serían las siguientes:

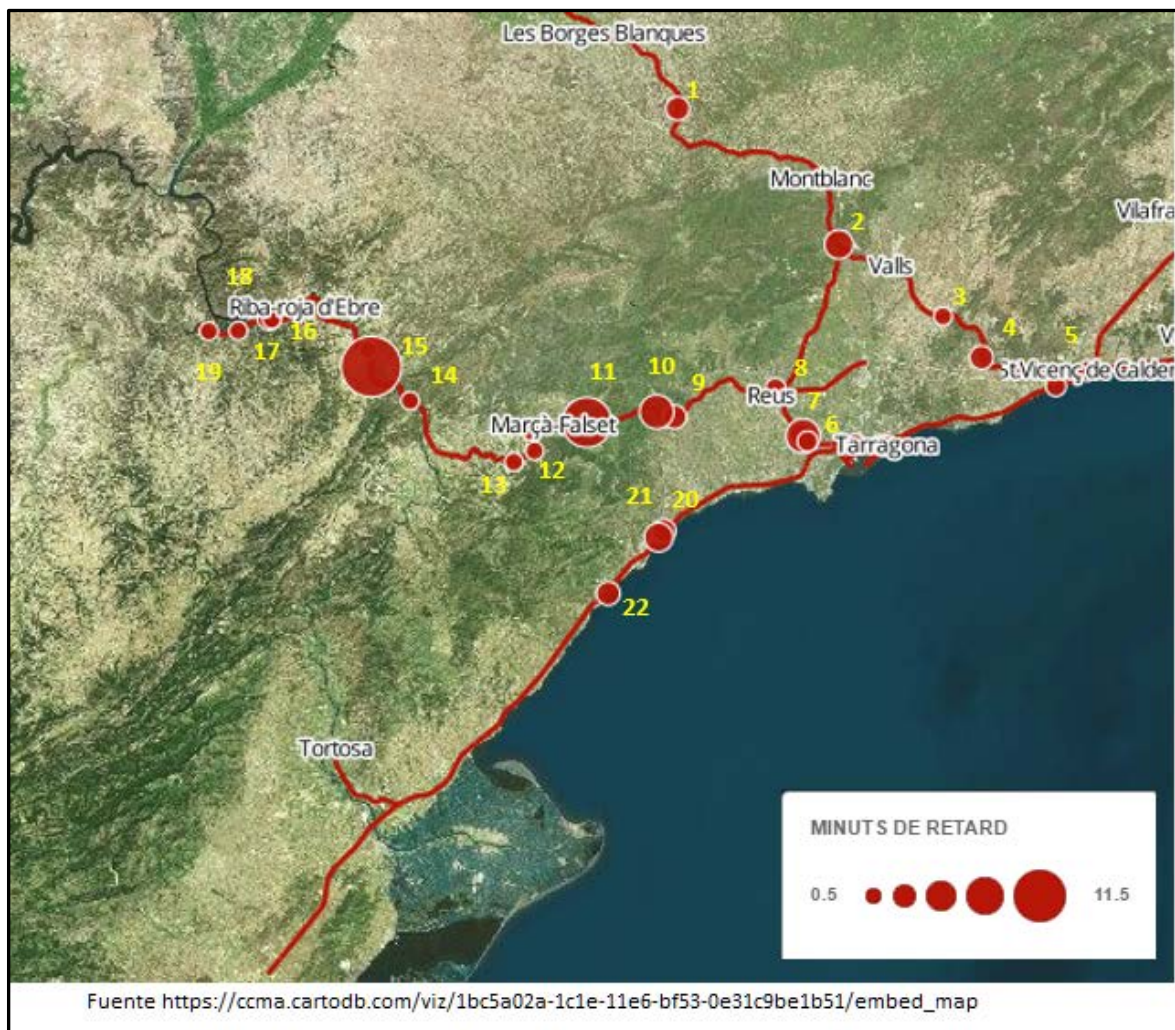
- 1. Dotar de Circuitos de Vía en la instalación en los siguientes puntos:
Vías de la 20 a la 44, trece vías en total y su vía de formación.
-  2. Instalar motores eléctricos en las agujas marcadas con este icono.
-  3. Dotar de señales de maniobras a las siguientes vías:
Vías de la 20 a la 44, trece vías

Con esta segunda actuación conseguimos aumentar la operatividad y seguridad en prácticamente todas las vías de la estación de clasificación, y se consigue automatizar un total de 13 vías, facilitando las maniobras de forma más segura el acceso de vagones al taller.



LIMITACIONES TEMPORALES DE VELOCIDAD DE LA PROVINCIA DE TARRAGONA

Con carácter general se enumeran a continuación algunas de las limitaciones e incidencias existentes en las líneas de la Red Convencional de la Provincia de Tarragona. Las limitaciones son producidas por causas diversas, descarrilos, desprendimientos, falta de mantenimiento, etc. siendo algunas de ellas imprevisibles. Su reparación se eterniza en el tiempo, debido a la falta de repuestos e inversión, así como a la falta de plantilla (escasa plantilla en **todas** las áreas funcionales de ADIF) que a menudo tiene que priorizar entre las distintas actuaciones, reparándose las más urgentes. Cada vez suele ser más frecuente en la provincia de Tarragona una reparación con carácter temporal o provisional, no efectuándose la reparación de forma definitiva con las consecuencias y afectaciones diversas, tanto retrasos en las líneas de viajeros, como la disminución en la seguridad en general de las circulaciones.



Núm.	Línea	Situación	Causa	Fecha inicio
1	R13/14	Vinaixa	Peligro de Desprendimiento	28/06/2014
2	R13/14	La Riba	Peligro de Desprendimiento	28/06/2014
3	R13/14	Vilavella	Estado del Terraplen	20/08/2013
4	R13/14	Vesp. del Gaia	Peligro de Desprendimiento	28/06/2014
5	R14/15/16	Roda de Bera	Refuerzo en el cuadro de velocidades máximas.	01/05/2015
6	R15	Vilaseca	Catenaria descompensada	10/03/2014
7	R15	Vilaseca	Instalación de Desvío	15/06/2014
8	R14	Reus	Refuerzo en el cuadro de velocidades máximas	01/12/2015
9	R15	Riudecanyes	Estado de la vía	10/04/2016
10	R15	Desaigües	Peligro de Desprendimiento	01/04/2014
11	R15	Pradell de la Teixeta	Descarrilo	31/07/2012
12	R15	Marça	Peligro de Desprendimiento	01/04/2014
13	R15	Els Guiamets	Peligro de Desprendimiento	01/04/2014
14	R15	Garcia	Peligro de Desprendimiento	20/01/2016
15	R15	Asco	Descarrilo	10/04/2016
16	R15	Riba Roja d'Ebre	Peligro de Desprendimiento	01/04/2014
17	R15	Riba Roja d'Ebre	Estado de la Plataforma de la vía	10/12/2015
18	R15	Riba Roja d'Ebre	Peligro de Desprendimiento	01/04/2014
19	R15	La Pobla de Massaluca	Peligro de Desprendimiento	01/04/2014
20	R16	Montroig del Camp	Peligro de Desprendimiento	16/03/2016
21	R16	Montroig del Camp	Estado de la vía por Descarrilo	16/03/2016
22	R16	Vandellos de l'Hospitalet	Falta de distancia de frenado trenes impares	21/09/2013