

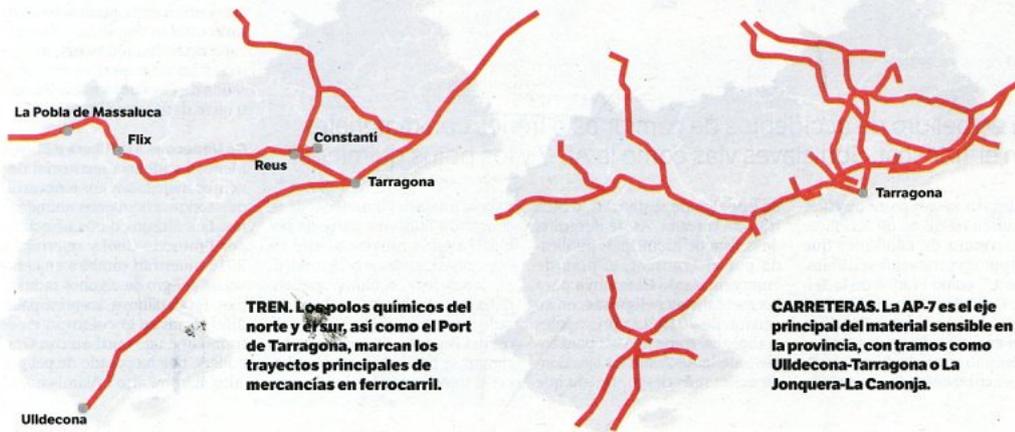


Las mercancías limitan el crecimiento urbanístico.
Una instrucción de Protecció Civil de 2019 limita la expansión urbanística de aquellos municipios próximos a vías de paso de mercancías peligrosas como la AP-7.



Más traslado de materiales a raíz de la explosión.
Los polígonos químicos necesitarán ahora el óxido de etileno que producía Iqoxe, por lo que se incrementará el traslado por carretera o ferrocarril de este producto.

Las principales rutas en la provincia del flujo por ferrocarril y carretera de mercancías peligrosas



Principales tramos en tren

Constantí-Fayón	99.913 toneladas
TGN Clasificación-Granollers	81.913 toneladas
Portbou-Constantí	79.937 toneladas
Almacelles-TGN Port	33.968 toneladas
TGN Port-Fayón	24.596 toneladas
Constantí-Portbou	11.165 toneladas
Almacelles-Constantí	11.059 toneladas
Constantí-Granollers	184 toneladas
TGN Clasificación-BCN Port	151 toneladas
BCN Morrot-TGN Port	76 toneladas
Granollers-Constantí	68 toneladas
BCN Port-TGN Clasificación	32 toneladas

Principales tramos en carretera

AP-7 Ulldecona-Tarragona	111.500 toneladas
AP-7 Jonquera-La Canonja	111.500 toneladas
AP-7 Ulldecona-El Morell	111.500 toneladas
Tarragona-Tortosa	102.000 toneladas
AP-7 Jonquera-Tarragona	102.000 toneladas
Barcelona-Tarragona	92.000 toneladas
Flix-Vila-seca	83.600 toneladas
AP-7 Ulldecona-Barcelona	83.600 toneladas
BCN-La Pobla de Mafumet	83.600 toneladas

Fuente: TRANSCAT, versión 2019

las empresas del polígono sur (donde explotó Iqoxe, junto a Bonavista y La Canonja) con el Port de Tarragona. La construcción gestiona al año 2.300 toneladas de productos químicos, lo que evita que una gran cantidad de transporte de mercancías se tenga que hacer por carretera o ferrocarril.

Los transportes de mercancías peligrosas cumplen con estrictas normas de seguridad. Así, están obligados a circular siempre que sea posible por autopistas y autovías y, en todo caso, por carreteras lo más alejadas posible de los cascos urbanos. De los 20 tramos de vía férrea con más toneladas transportadas, ocho pasan por la provincia, según datos de 2018 reflejados en el Transcat. La línea entre el Port de Tarragona y la estación de clasificación es la que más toneladas maneja al año (280.492), por delante de la que une Sant Vicenç de Calders y el Port (222.004).

Las tres materias peligrosas más transportadas por tren en Catalunya son sosa, GLP (las siglas que denominan al gas licuado del petróleo) y sustancias líquidas peligrosas para el medio ambiente. La tendencia se mantuvo hasta 2018, cuando hubo un aumento muy elevado del transporte de dicloruro de etileno y un descenso de la sosa.

El gas licuado

El transporte principal del gas licuado se produce entre la estación de clasificación de Tarragona y Montornès. El traslado principal de sustancias líquidas con riesgo se da sobre todo entre Portbou y Constantí, una ruta que también maneja ácido clorhídrico.

Tarragona también es un punto de salida importante hacia otras comunidades. Así, desde hace dos años, todos los trenes con destino fuera de Catalunya salen por la ruta de Fayón (Zaragoza), pasando por

zonas de la Terra Alta y la Ribera d'Ebre, en detrimento de la que transita por Ulldecona. En 2018 hubo un ascenso en el transporte por tren, si bien desde 2014 las cifras son bastante estable.

El transporte por carretera, mucho más abundante, es también

La explosión de Iqoxe hará crecer el transporte de materias peligrosas por carretera o ferrocarril

más complejo en cuanto a variedad de producto. Las mercancías peligrosas soportan una gran capilaridad en Catalunya. De las 20 rutas con más transporte sobre asfalto, tienen la AP-7 como eje: los tramos de Ulldecona a Tarragona, de La Jonquera a La Canonja y de Ullde-

cona a El Morell están entre los más utilizados por los camiones con mercancías de riesgo, además de la ruta entre Flix y Vila-seca y de Barcelona a La Pobla de Mafumet.

Protecció Civil indica que se emplean prioritariamente autopistas, autovías, vías desdobladas y circunvalaciones que evitan los núcleos por poblaciones y, en última instancia, las carreteras locales. En ese sentido, serán claves tanto el Corredor como la A-27, definida por la Associació Empresarial de Químiques de Tarragona (AEQT) como «una infraestructura necesaria que servirá de salida natural del Port y de los polígonos químicos hacia el interior de la península». La materia más transportada son los combustibles, con sus diferentes tipos.

En suma, Tarragona convive con un peligro latente en sus carreteras que, sin embargo, se ha conseguido aminorar en algunas rutas de ferrocarril, como Reus-Constantí o Ta-

rragona Clasificació-Reus, según los últimos datos del Transcat, en su actualización de 2019. Entre los años 2014 y 2018 hay un aumento en el flujo de los tramos entre el Port-Tarragona Clasificació-Reus-Fayón, ya que por esa vía hacia Aragón es por donde salen las mercancías desde Catalunya.

Contrariamente a lo que sucedía hace apenas unos años, la situación ha mejorado respecto a cuando algunos camiones de transporte de mercancías peligrosas circulaban por zonas urbanas de Tarragona, como el polígono Francolí o la carretera N-340 a su paso por los barrios de Campclar, Torreforta e Icomar, así como por La Canonja. Sin embargo, el reciente accidente de Iqoxe, único productor de óxido de etileno en España, hará que sustancias de este tipo, altamente inflamables, tengan que ser transportadas en camión o tren hasta la industria tarraconense.