trayecto que une Reus con Fayón-La Pobla de Massaluca ha pasado de 'muy alto' a 'alto'. Un cambio importante en la provincia ha tenido lugar en el tramo de Tarragona a Ulldecona. Ahora ya no aparece afectado por ningún nivel de peligro, ya que los viajes que se hacían para salir de Catalunya por esta vía, hacía las Terres de l'Ebre costeras, se realizan ahora por el interior, pasando por la ruta de Fayón-La Pobla de Massaluca, en la Terra Alta, pero también abarcando a la Ribera d'Ebre y afectando a localidades como Flix Ascó o Riba-roja d'Ebre.

Sí que vuelve a aparecer el litoral zomo zona caliente afectada por el tren, desde Vila-seca en dirección a Barcelona, pasando por el Tarragonès y el Baix Penedès, e incluyendo a poblaciones como La Canonja o Constantí, también ubicadas en ese rango alto de peligro, tanto en el transporte por carretera como por ferrocarril.

Un total de 30 poblaciones tienen riesgo tanto por trenes como por camiones, entre ellas núcleos importantes como Tarragona, Reus, El Vendrell, Valls o Vila-seca pero también otros menores como Riudoms, Vimbodí i Poblet, Alcover, Roda de Berà, Santa Oliva, Tivissa o Vinebre, que aparecen cruzados por alguna vía que transporta algún tipo de sustancia inflamable, tóxica o corrosiva.

A pesar de toda esta red de infraestructuras marcadas por el riesgo en potencia tan extendido por la demacación, los accidentes son relativamente poco frecuentes debido a las altas medidas de seguridad con las que trabaja este tipo de transporte, sobre todo en ferrocarriles. La cantidad de mercancías peligrosas que mueve la industria química por tren es muy pequeña, si bien por una cuestión de competitividad sigue siendo un modo de transporte que se emplea con cierta asiduidad.

El Alfacs, el dramático accidente en el Ebre que lo cambió todo

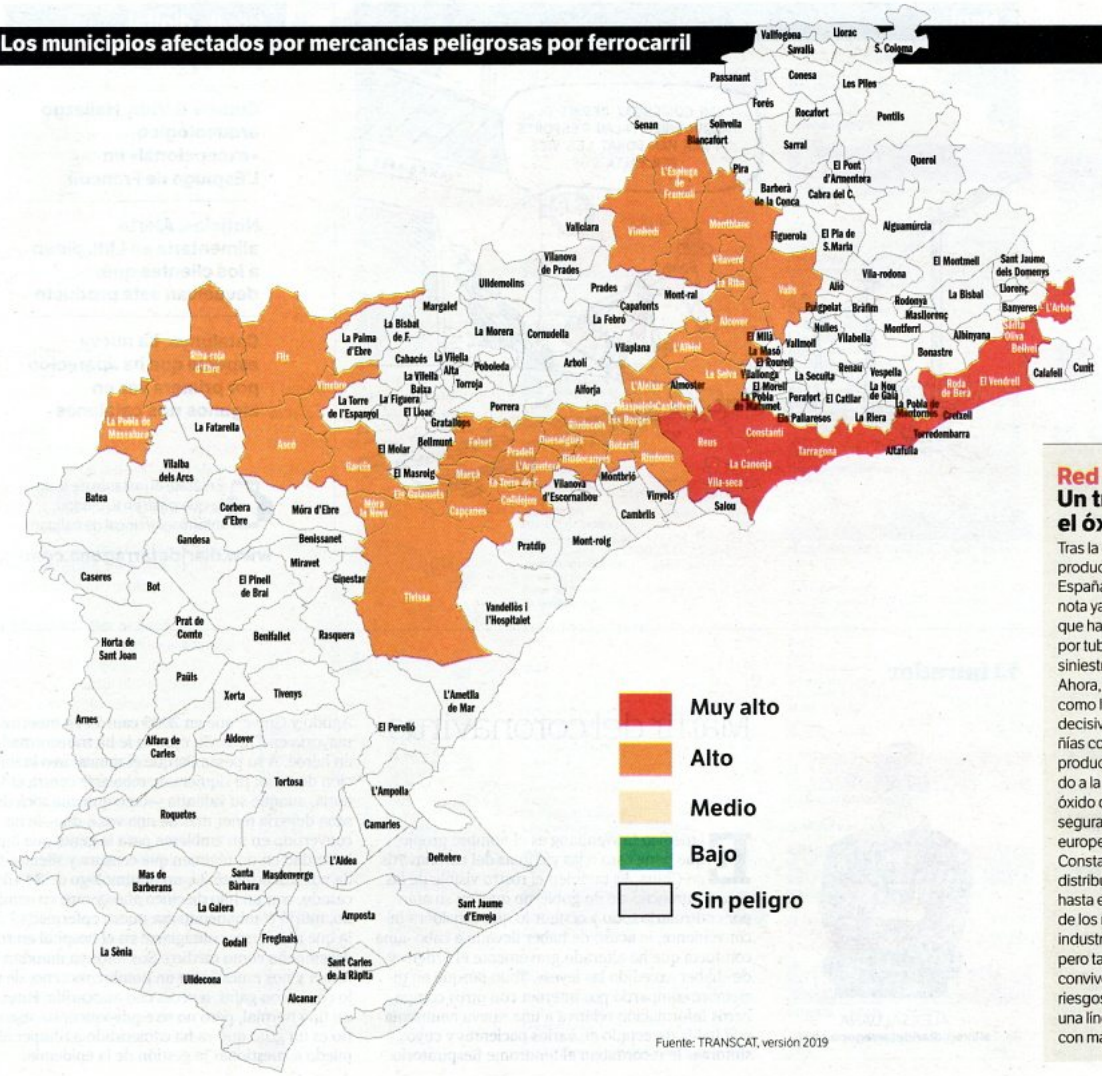
R. COSANO
TARRAGONA

Las probabilidades de un suceso como el de 1978 son bajas, debido a mejoras como válvulas en cisternas o alejar el riesgo de los núcleos

El fatal accidente en el camping de Els Alfacs, en el término municipal de Alcanar (Montsià), supuso un antes y un después en el transporte de mercancías peligrosas. La catástrofe se produjo cuando un camión cisterna cargado –en exceso– con más de 23 toneladas de propileno salió desde la refinería de Enpetrol de La Pobla de Mafumet con destino a la petroquímica de Puertollano (Ciudad Real) y explotó mientras circulaba por la N-340, a la altura del camping. El gravísimo percance generó una bola de fuego que causó la muerte por quemaduras de 215 personas. Sucedió el 11 de julio de 1978. En estas más de cuatro décadas desde este trágico accidente, las medidas de seguridad de los vehículos destinados a este tipo de transporte han mejorado considerablemente. Se impuso la obligatoriedad de instalar válvulas de alivio de presión en las cisternas que transportaban determinadas sustancias inflamables. Los protocolos de seguridad en cuanto a la carga o que se hayan diseñado unos itinerarios para estas mercancías, alejados de los núcleos de población, deben servir para que un episodio de estas características no pueda repetirse.

En una línea parecida, algunos expertos sostienen que el accidente de Iqoxe, en el polígono sur de Tarragona, del pasado 14 de enero –menos grave en cuanto a pérdidas humanas pero igualmente mortal y trascendente– tiene que servir para mejorar diferentes protocolos y sistemas de seguridad no solo en la industria química de Tarragona sino también a nivel internacional.

Los municipios afectados por mercancías peligrosas por ferrocarril



Fuente: TRANSCAT, versión 2019

Red ferroviaria
Un tramo vital para el óxido de etileno

Tras la explosión en Iqoxe, único productor de óxido de etileno en España, el polígono químico nota ya la falta de este material que hasta ahora se suministraba por tuberías desde la planta siniestrada de La Canonja. Ahora, tanto la red ferroviaria como la de carretera serán decisivas para que las compañías compren al extranjero este producto y pueda ser transportado a la industria tarraconense. El óxido de etileno procederá seguramente de algún país europeo, llegaría en tren hasta Constantí y, desde ahí, se distribuiría en camión cisterna hasta el polígono. Buena parte de los municipios cercanos a la industria –algunos de la costa pero también del interior– conviven también con esos riesgos que conlleva tener cerca una línea ferroviaria que trabaja con material peligroso.

Font: biblioteca.tortosa.cat