



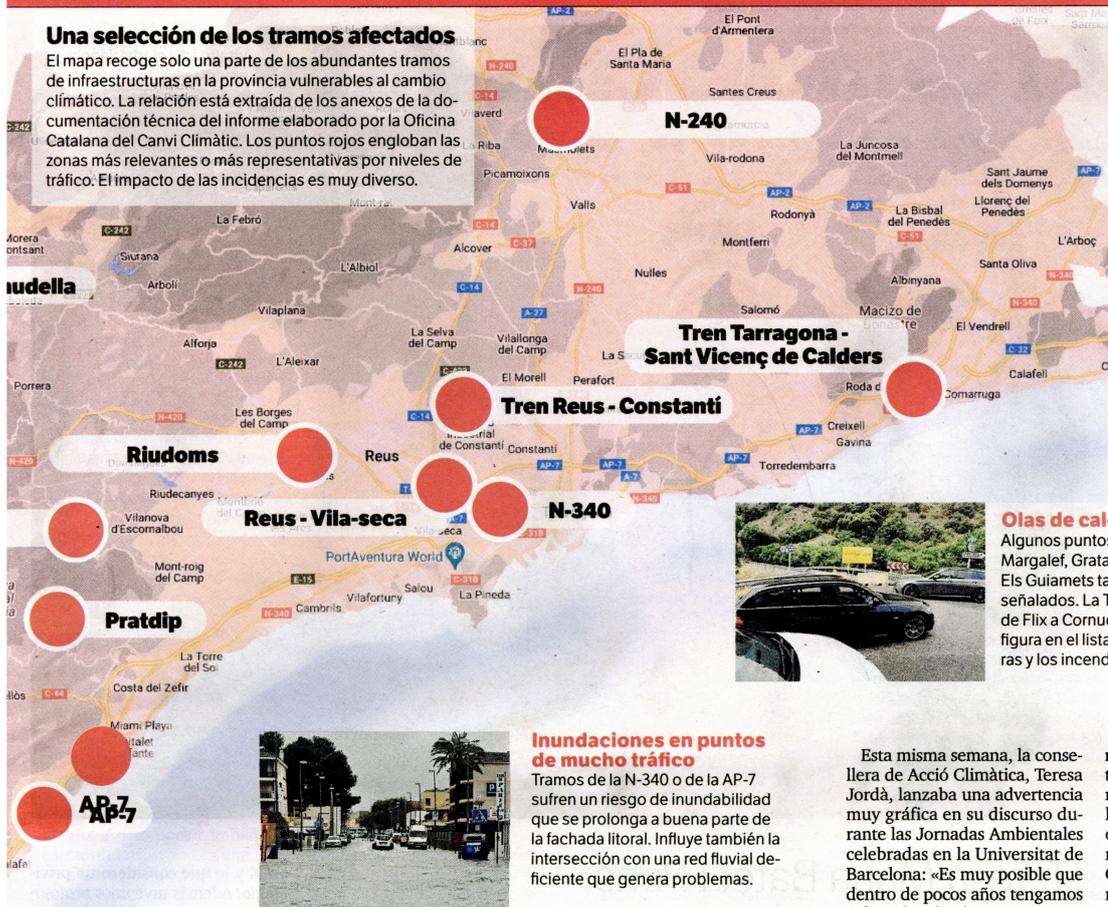
**Un escenario que abarca la primera mitad de siglo**  
El estudio toma el periodo de referencia 1971-2000 y proyecta un escenario 2021-2050 para establecer dónde están los riesgos potenciales en infraestructuras.



**Generar un registro integrado de las incidencias**  
Algunas de las medidas propuestas son revisar las normativas o crear un registro integrado entre administraciones de las incidencias climáticas en movilidad.

### Una selección de los tramos afectados

El mapa recoge solo una parte de los abundantes tramos de infraestructuras en la provincia vulnerables al cambio climático. La relación está extraída de los anexos de la documentación técnica del informe elaborado por la Oficina Catalana del Canvi Climàtic. Los puntos rojos engloban las zonas más relevantes o más representativas por niveles de tráfico. El impacto de las incidencias es muy diverso.



### Temperaturas altas y deformación de los raíles

La vía ferroviaria convencional desde Vandellòs a Tarragona o las cercanías de Tarragona a Sant Vicenç de Calders forman parte de la infraestructura ferroviaria con diversos riesgos climáticos diagnosticados.

### Olas de calor

Algunos puntos del Priorat como Margalef, Gratallops, Cornudella o Els Guilmets también aparecen señalados. La T-702, la carretera de Flix a Cornudella de Montsant, figura en el listado. Las temperaturas y los incendios, amenazan.



### Inundaciones en puntos de mucho tráfico

Tramos de la N-340 o de la AP-7 sufren un riesgo de inundabilidad que se prolonga a buena parte de la fachada litoral. Influye también la intersección con una red fluvial deficiente que genera problemas.



El informe señala que «otras afectaciones importantes se sitúan en la costa». Agrega que desde «el Empordà hasta el Baix Camp y el Delta de l'Ebre existe riesgo por inundabilidad y la subida del nivel del mar amenaza carreteras locales como la T-340 en el Delta», en el oeste del núcleo de Deltebre. El análisis agrega que «en la red ferroviaria el riesgo más elevado está en la R1 de Cercanías».

Todo ello es más preocupante si se tiene en cuenta que una buena parte de estas conexiones, tanto carreteras como vías de tren, tienen usos y tráfico muy intensos. El trabajo repasa algunas de las incidencias climatológicas padecidas en los últimos años, como el temporal Gloria o los aguaceros que afectaron gravemente a la Conca de Barberà; episodios cada vez más extremos y más habituales. «El número anual de temporales de mar casi se ha duplicado a lo largo de los últimos 50 años», indica el informe. Las olas de calor son también cada vez más recurrentes y constituyen «una amenaza para el confort del transporte público», igual que los incendios. La Ribera d'Ebre es uno de los territorios más vulnerables.

La situación se agravará en los próximos años. En esta primera mitad de siglo XXI habrá aumentos cercanos al 3°C que serán mayores en las zonas de interior y un incremento de las noches tropicales y de los días tórridos. El interior ebreño aparece como una de las áreas más agravadas, pero también otras comarcas como Baix Camp, Montsià y Baix Ebre.

**Sucesos extremos más comunes**  
Si hay algún lugar amenazado por estas casuísticas es el Delta, un área muy sensible a la subida del nivel del mar. En ese espacio, «sucesos extremos que antes ocurrían cada 100 años se repetirán ahora más comunes».

En 2050 pasarán cada 15 y en 2100 solo cada cinco: «Acontecimientos frecuentes y menos extremos causarían el mismo tipo de inundaciones que otros menos frecuentes y severos».

Todo ello es susceptible de impactar en la movilidad y la logística y, en consecuencia, en la economía, a nivel de pérdidas de horas laborales y lectivas, incremento de costes laborales, gasto energético en climatización, necesidades de mantenimiento o afectación en las cadenas de suministro.

## 30%

● Alrededor del 30% de la red viaria y ferroviaria está expuesta a temperaturas máximas diarias superiores a 35°C, disparando los riesgos.

## 15

● En el Delta, los eventos catastróficos que antes ocurrían cada 100 años, en 2050 pasarán cada 15 y en 2100 cada cinco, según el informe.

## 30°C

● Una temperatura superior a 30°C y las oscilaciones bruscas pueden deformar raíles o catenarias y provocar descarrilamientos o parar el servicio.

Esta misma semana, la consejera de Acció Climàtica, Teresa Jordà, lanzaba una advertencia muy gráfica en su discurso durante las Jornadas Ambientales celebradas en la Universitat de Barcelona: «Es muy posible que dentro de pocos años tengamos refugiados climáticos en nuestro país, y no será gente de otros países, serán catalanes. Cuando pienso en esto me viene a la mente el Delta de l'Ebre».

Jordà reivindicaba también que «es importante que desde la administración seamos valientes a la hora de afrontar la vulnerabilidad social y territorial a las que nos exponemos».

### Afluencia e inundabilidad

El Departament constata que los efectos del cambio climático ya están afectando a Catalunya en múltiples niveles, entre ellos «en un sector estratégico como es el de la movilidad». El análisis sostiene que los «riesgos relativos a inundabilidad muestran numerosos tramos de flujo preferente en el litoral y prelitoral» y un factor añadido: «La intersección con la red fluvial muestra una especial concentración en casi toda la fachada litoral». Se trata, además, de la red fluvial de menor entidad, «por eso precisamente con más potencial de generar problemas en caso de incremento de precipitaciones sobre infraestructuras de drenaje con dimensionamiento modesto».

La nómina de vías vulnerables en un sentido u otro es vasta, y va más allá del territo-

rio ebreño: la carretera de Gratallops o la de Margalef (Priorat), la del Coll de Fatxes, entre la Ribera d'Ebre y Baix Camp, o la de Colldejou también figuran en el amplio listado de la Generalitat. También hay vías mucho más importantes y con mayor afluencia de tráfico, como la AP-7, la A-7, la N-340 o la N-420 que se encuentran englobadas en esa categoría.

A su vez, hay infraestructura ferroviaria plana. La vía regional La Plana Picamoixons-Reus, el tramo de Tarragona a Sant Vicenç de Calders, el de València Nord (desde Vandellòs) hasta Tarragona o varios tramos de mercancías, como la Línea Reus-Constantí forman parte de esta cartografía en la diana.

Además del diagnóstico, el informe plantea estrategias de actuación, unas medidas de adaptación que el sector de las infraestructuras debe incorporar en su planificación sectorial, tal como ha previsto la Llei de canvi climàtic. Estas soluciones son técnicas y bien definidas. Mejorar la capacidad de drenaje, de gestión de las inundaciones por parte de las instalaciones subterráneas, cubrir mejor las infraestructuras costeras, reforzar la robustez del suministro eléctrico y de los taludes o mejorar la protección solar en instalaciones al aire libre son solo algunas propuestas. Se plantea reforzar la prevención de incendios y la coordinación entre los organismos implicados para hacer frente a los riesgos climáticos.