

10.000 tones de mercaderies perilloses travessen cada any la ciutat

Tarragona: mapa del perill

Milers d'habitants dels barris perifèrics de la ciutat de Tarragona, pel fet de tenir un important complex petroquímic, es veuen assetjats molt sovint per la circulació indiscriminada de centenars de camions cisterna carregats amb mercaderies perilloses.

Una imatge quotidiana als barris perifèrics de Tarragona és la presència d'un camió cisterna carregat d'alguna mercaderia perillosa estacionat al costat d'una gasolinera o sota mateix d'un bloc d'edificis. Ens referim a una realitat que comença a ser evidenciada a tan sols dos quilòmetres del nucli urbà de la ciutat, i també al llarg de la carretera nacional 340 fins arribar a les poblacions del Salou i de Vila-seca. L'ermita de la Salut, l'àrea de Sant Vicent Ferrer i les Quatre Carretes són alguns dels llocs més sol·licitats, com també el barri de la Canonja. D'altra banda, per la carretera nacional 240, direcció a Lleida, el barri de Sant Salvador és un dels indrets més freqüentats; però també s'escull com a lloc d'aparcament qualsevol carrer d'una barriada, qualsevol gasolinera o un bloc de pisos.

Conscients del risc que la circulació d'aquests vehicles comporta per a milers de persones, el sindicat CCOO no es cansa de demanar que construïxin accessos directes de les indústries químiques a l'autopista A-7. Les tràgiques conseqüències d'aquesta circulació indiscriminada augmentarien moltíssim davant d'una potencial emergència. A més, la carretera T-72, que teòricament és una via de comunicació per on s'haurien d'evacuar els treballadors del complex petroquímic de Tarragona i els seus veïns, és molt estreta, manca d'enllumenat i de seguida es col·lapsaria, cosa que obligaria a creuar un altre important nucli urbà, Constantí.

La picaresca és molta i hi ha camioners que aparquen el seu vehicle on els ve bé. Al primer lloc que troben giren la placa que han de dur obligatòriament per a identificar la mercaderia que transporten i desapareixen. El fet de posar aquesta placa al revés significaria que la cisterna és buida, però la majoria de vegades és mentida.

Sovint el problema és encara més greu.

S'aparca la cisterna i el conductor se'n va a sopar o a dormir amb la cabina del vehicle lluny del lloc on ha abandonat la mercaderia que transporta. Si en aquest cas la cisterna patís alguna fuga, fins i tot, si algú la incendiés o atemptés contra ella, o simplement explotés per algun motiu, ningú no tindria dades a l'hora de saber quina substància es treballa.

Cal assenyalar que a conseqüència de la presència del complex petroquímic, que compta amb unes 20 indústries, circulen per les carreteres de l'entorn de Tarragona i pels barris perifèrics d'aquesta localitat camions cisternes amb productes altament perillosos, molt inflamables, tòxics, explosius, molt corrosius i, fins i tot, cancerígens. D'aquesta manera hi trobem etilè, propilè, butadiè, butilè, propà, butà, àcid sulfúric, àcid cianhídric, i acrilonitril, per citar-ne únicament els més importants que es fabriquen o es manipulen a les indústries químiques situades als voltants de Tarragona com són Repsol, Dow Chemical, IQA, Taqsa, Alcudia, Aiscondel, Basf, Hoescht, Bayer, Butano i Paular.

Aquest repertori pot servir per a il·lustrar molt bé la gran catàstrofe que podria ocórrer si un dia d'aquests explotés novament un camió cisterna enmig del complex petroquímic o als barris. Un exemple fóra recordar les conseqüències tràgiques del camió cisterna que es va accidentar al càmping dels Alfacs, a Sant Carles de la Ràpita. En aquella ocasió una única cisterna va causar 300 morts i 400 ferits. Si el mateix succeeix avui a la zona petroquímica o als barris, la catàstrofe s'incrementaria molt, més encara si considerem l'efecte simpatia que es generaria entre les bombones de les indústries químiques o dels altres camions que hi ha aparcats als llocs més insòlits.

Alguna cosa de semblant succeeix amb l'estacionament de trens amb vagons cisterna carregats de mercaderies perilloses a les estacions de classificació que Renfe té a Reus i a Tarragona. A més, aquests in-

drets tampoc disposen de les condicions de seguretat necessàries per a garantir la seguretat de la població. Per exemple, accedir a un d'aquests vagons és molt fàcil. Nosaltres mateixos vam poder apropar-nos-hi, contemplar-los detingudament, fotografiar-los i ningú ens va cridar l'atenció. Igualment podria accedir-hi una persona desequilibrada o un grup terrorista i produir uns danys humans irreparables.

Tot això es veu reforçat pel fet que els trens que transporten mercaderies perilloses que no tenen cap intervenció a Tarragona circulen via Sant Vicent-Tarragona-Reus en compte de fer-ho per la línia de circumval·lació Sant Vicent-Roda de Berà-el Morell, Constantí-Reus i viceversa.

L'estació de Tarragona-Classificació, situada a menys de 500 metres dels barris de Torreforta, Riu Clar i de la zona residencial Palau, manca d'un adequat accés per carretera i d'instal·lació pròpies per a l'extinció d'incendis. Malgrat tot, és un formidable centre d'estacionament i de distribució de vagons i contenidors-cisterna amb aquest tipus de mercaderia. D'aquesta estació depenen les estacions interiors de les factories següents: Campsa que envia gas-oil i fuel-oil, Butano (butà i propà), Aiscondel (clorur de vinil) i el moll d'inflamables del Port de Tarragona des d'on s'envien i on es reben mercaderies perilloses varies.

Totes aquestes mercaderies han de rebre's i enviar-se a través de dita estació, però incomprensiblement i tenint en compte les mancances d'aquesta dependència, Renfe hi concentra quasi tot el tràfic de Repsol Química. En aquest cas els productes transportats per ferrocarril són generalment: amoníac, àcid sulfúric i acrilonitril.

Les tones anuals de mercaderies d'aquest tipus que passen per aquesta zona poden superar les 100.000. Aquesta concentració de mercaderies perilloses a tan sols 500 metres de la ciutat impliquen un



gran risc per als ciutadans.

La llei sobre el transport de mercaderies perilloses està sotmesa contínuament a noves modificacions. A hores d'ara el punt legislatiu és el Reglament Nacional de Transport de Mercaderies Perilloses

aprovat pel govern espanyol el 1984. A partir de l'article 9 i següents s'afirma rotundament que els vehicles que transportin mercaderies perilloses hauran obligatòriament d'utilitzar les autopistes o autovies, abandonant-les exclusivament

quan sigui indispensable per a arribar a la seva destinació, o bé, que existeixin raons de seguretat específica i estigui establerta la corresponent senyalització.

Cinta S. Bellmunt