

MATANZA "A NIVEL EUROPEO"

del transporte y cargan con el déficit de los servicios nacionales (ejemplo sin par, Renfe).

Legislación y fallo humano

Curiosamente, según la tecnología se hace más avanzada y complicada y las normas de seguridad más refinadas, el fallo humano adquiere una potencialidad destructiva enormemente mayor. De ahí que las reglamentaciones prolijas, burocráticas, modernas, etcétera, muestren cada vez con más claridad que son una trampa peligrosa que no ataja el mal, sino que estimula a

que se desarrolle. El Reglamento Nacional para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, de 6 de febrero de 1976, como la legislación de ese estilo resulta detallado en lo accesorio y vago o mudo en lo principal (que es lo que se refiere al transporte propiamente dicho —el camión en movimiento— y no las características de envase o embalaje).

Pero, sobre todo, la dramática realidad es que son los fallos humanos los que pueden producir los mayores desastres, ya que no se tienen en cuenta a la hora de elaborar las normas de seguridad, digamos, tecnológica. Aho-

ra se dirá que el accidente del camping Los Alfaques era imposible de evitar, seguramente para eximir de responsabilidad a empresa transportista, propietarios del camping y planta de Enpetrol. No olvidemos que los seguros no cubren, en estas actividades, más que una parte de lo que pueden representar los daños reales, ya que si las pólizas se contrataran cubriendo todo el daño potencial posible, las empresas de transportes peligrosos no existirían.

¿Quiénes son los responsables? Vaya usted a saber ahora. La cosa se diluye extraordinariamente, porque entre el que sumi-

UNA AMARGA PREMONICION

FUE como un lanzallamas que de pronto incendió todo. Creo que el napalm en Vietnam debía ser igual. "Parece Hiroshima", exclamó el president Tarradellas. Hubo dos explosiones en muy pocos segundos y las personas, las "roulottes", las tiendas, los coches, todo comenzó a arder. Unos huyeron hacia el mar acelerando su muerte, otros corrieron hacia la parte del camping no afectada a ser ayudados por otros campistas. Los más permanecieron sentados, tumbados, caldos o agarrados a un poste con gestos de dolor, carbonizados como estatuas de sal. En la zona siniestrada del camping Les Alfaques, pocas horas después de la explosión del camión de gas propano, no había más movimiento que el humo que salía de la chatarra.

El siniestro, con más de ciento treinta víctimas como balance provisional y ciento veinte quemados desahuciados, todavía tiene muchas incógnitas. Las causas que llevaron a la explosión del camión cuba no se han podido determinar, pero esto no obsta para reconocer que en la comarca de Montsia la carretera nacional 340 es potencialmente un explosivo, que un día salta a pocos metros de un camping y otro puede hacerlo en la plaza Carlos III de San Carlos de la Rápita. El paso a diario de 4.000 toneladas de materias peligrosas por el centro de Tarragona, cifra dada a los medios informativos por el propio gobernador, sirve para las poblaciones del Delta del Ebro.

La tragedia del camping Les Alfaques es un hecho más de la cadena de sucesos que han inquietado los últimos años a los tarraconenses y, en general, a los tarraconenses, originados en incidentes con camiones de transporte pesado. En el centro de San Carlos los testimonios son constantes. Al propietario del American Bar un buen día le despertaron con un camión cisterna que llegó hasta la barra de su establecimiento, milagrosamente sin hacer explosión. Cada día, frente a su terraza, giran peligrosamente camiones de todo tipo. El dueño del Hotel Miami también conoce los riesgos de que un camión cuba vuelque su producto frente a la puerta por no haber maniobrado suficiente-

mente. En Tarragona tampoco está olvidado el incidente con otro camión cisterna que provocó graves quemaduras a una mujer, al verse parte de su carga en una céntrica calle.

La potencialidad de la 340 para siniestros como el del camping estaba en la mente de todos los sectores ciudadanos que, días antes, pidieron a Tarradellas el desvío de la carretera nacional por la autopista o a corto plazo por una nueva variante, aprovechando el inutilizado trazado de un línea ferroviaria, mientras llegaba la solución definitiva, en el plan general de ordenación de la población que debería abrir un nuevo tramo de carretera en uno de los llanos interiores. "Nuestra conversación con Tarradellas fue una amarga premonición de lo ocurrido", comentaba un destacado representante político local, que colaboró a exigir la decisión del gobernador de la provincia para desviar el tráfico pesado de la 340 a la Autopista del Mediterráneo.

No obstante, los puntos negros de esta carretera no sólo están en el Delta del Ebro, sino también en la provincia de Castellón, en donde los habitantes de Villarreal de los Infantes vienen reclamando largos años que la 340 no pase por el centro de la población. Con razón se preguntaba un vecino rapitense: "Piense que un minuto antes de llegar al camping el camión pasó por el centro de San Carlos. ¿Qué hubiera pasado si el fallo ocurre aquí?"

Otras de las insuficiencias, palpables al vivir el siniestro de cerca, fue las deficiencias de la asistencia sanitaria de la zona. ¿Qué se puede pensar de una infraestructura sanitaria que tiene que enviar a los quemados doscientos kilómetros al Sur a Valencia o ciento cincuenta al Norte en Barcelona por no disponer de unidades especiales en un área donde la industria petroquímica es un pivote de su vida económica? ¿Qué tipo de asistencia sanitaria suplementaria se establece con motivo de la llegada de millones de turistas cada verano, especialmente en litorales como el del siniestro, saturados de campings, que no suelen disponer de material sanitario adecuado? ■ JAIME MILLAS.

El transporte de materias peligrosas por

nistra, el que recibe, el que transporta, el que conduce, el que certifica y el que manda hay mil y un vericuetos legales, burocráticos y "reglamentarios" para que se pueda escapar con éxito. Cisternas Reunidas (que "acepta toda la responsabilidad") pagará una parte, simbólica, de la tragedia y el resto... acabará cargándose (con el tiempo) en las espaldas del Estado (del ciudadano, claro).

Para los habitantes de Caracuel, Niebla, Alumbres y dos o tres centenares de pueblos más que se ven atravesados diariamente por centenares de camiones con carga mortal, la adecuación o no de las normas españolas con las europeas no les garantiza gran cosa. Están legitimados plenamente para oponerse radicalmente al paso de camiones de esta índole por el casco urbano. El número de veces que puede morir un ciudadano del centro de Tarragona capital —por donde pasa el tráfico intenso de materiales petroquímicos peligrosos— al cabo del día es asombroso. El que las tragedias no se multipliquen es, generalmente, cuestión de suerte, no de seguridades.

Plásticos, benditos plásticos

La producción y el consumo de plásticos caracterizan el "de-

