

VALÈNCIA, TARRAGONA I GUADALAJARA ES RIFEN UN CEMENTERI NUCLEAR

Centrals nuclears i, a més, cementeris radioactius. Això ja és insuportable

Els empresaris de Tarragona estan disposats a «anar a la guerra» per evitar que el govern central instal·li un cementeri nuclear entre Vandellòs i Ascó. València també pot ser el lloc triat per a guardar els residus radioactius.

Cinta S. Bellmunt

El president de la Cambra de Comerç de Tarragona, Joan Ramon Garcia Pujol, ha manifestat recentment el seu temor que a les comarques meridionals de Catalunya s'instal·li un cementeri de residus nuclears. Aquesta inquietud la basa en una informació apareguda a principis d'estiu en un setmanari d'àmbit estatal. Aquesta diu que València, Tarragona i Guadalajara són les tres ciutats candidates a «cementeri nuclear».

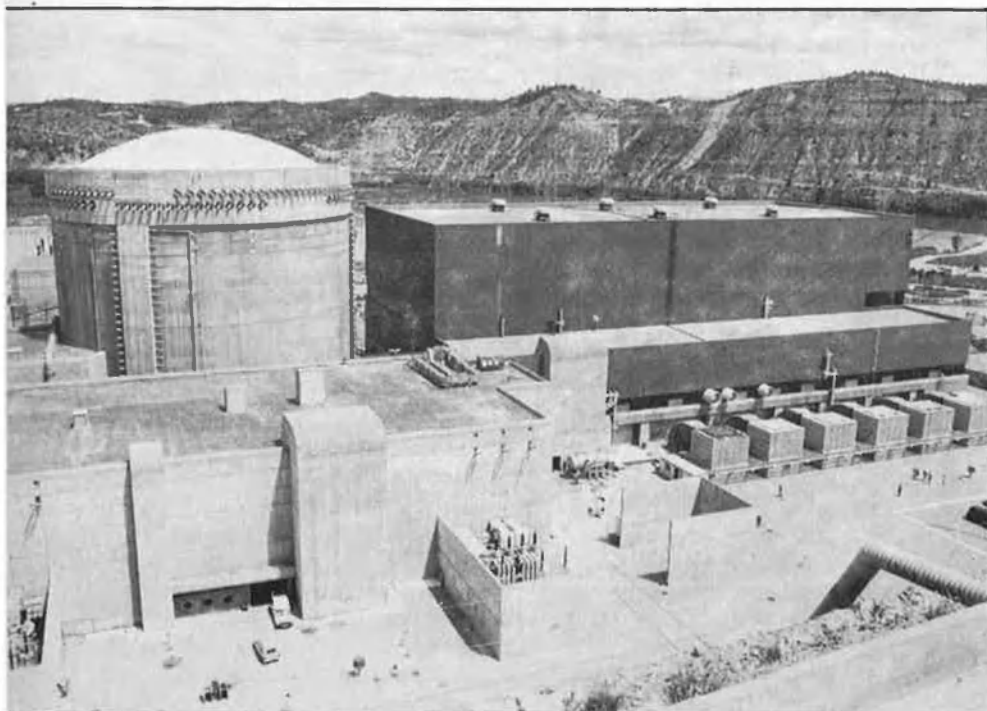
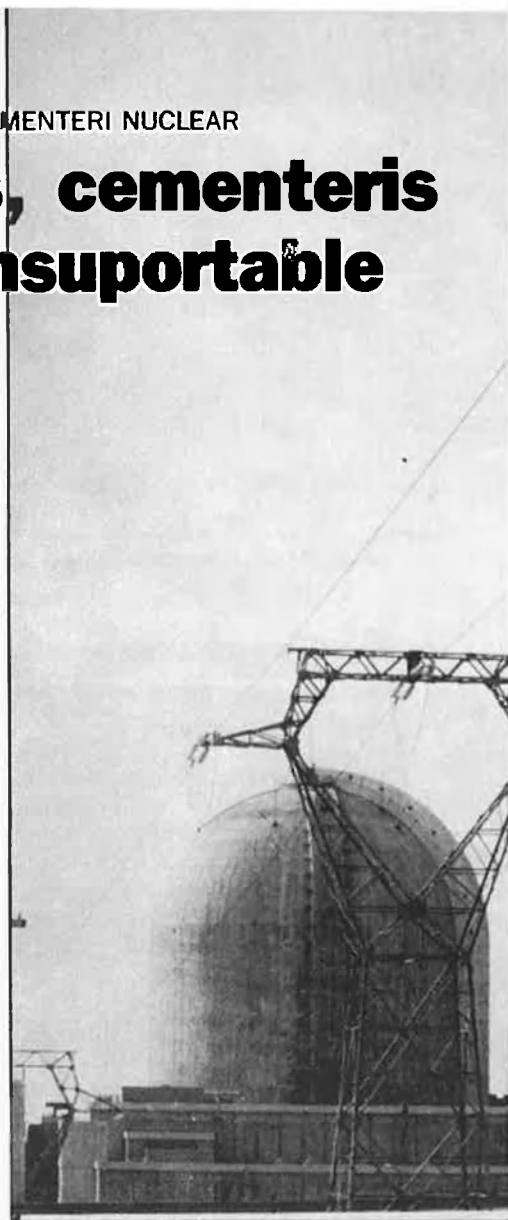
Preocupat per aquesta qüestió, Garcia Pujol va adreçar una carta al llavors ministre d'Indústria i Energia, Luis Carlos Croissier, el 22 de juny passat i tres dies després feia el mateix amb l'Empresa Nacional de Residus Radioactius (ENRASA). A les dues parts els interrogava sobre la probable construcció d'aquest cementeri nuclear a Tarragona, ja que es tracta de la zona de tot l'estat on hi ha major concen-

tració de centrals nuclears, quatre en total: dues a Vandellòs i dues a Ascó. El ministeri encara no ha respost i ENRASA va contestar el 22 de juliol comunicant que aquesta empresa es dedicava a redactar els plans que li demanava el govern espanyol i que no en sabia res.

Com a conseqüència, el president de la Cambra de Comerç, preocupat per les repercussions negatives que la instal·lació d'un cementeri nuclear podria comportar en el sector turístic ha decidit «anar a la guerra i seguir tots els passos que calgui per treure'n l'aigua clara de tot això».

Ni el Govern Civil de Tarragona, ni la Conselleria d'Indústria de la Generalitat, ni els directors de les quatre centrals nuclears tarragonines asseguren saber res d'aquest cementeri.

La veritat, però, és que ENRASA té problemes per emmagatzemar els residus radioactius d'alta activitat i està cercant un lloc on col·locar-los. La decisió ha de ser molt ràpida perquè el



La instal·lació d'un cementeri nuclear prop de Vandellòs pot perjudicar el turisme de la Costa Daurada.

pressupost que contempla el Pla General de Residus Radioactius per a l'emmagatzemament temporal i definitiu és de 750.000 milions de pessetes, tot i que la inversió en una primera fase seria d'uns 40.000. Un endarreriment en la presa de decisions sobre aquest assumpte podria suposar un cost addicional de fins a mig bilió de pessetes més del que s'havia previst. Aquestes quantitats es financen amb càrrec a les tarifes elèctriques.

D'Almaraz a Vandellòs

La central nuclear de l'estat espanyol que té ja seriosos problemes per a guardar els residus radioactius és la d'Almaraz, perquè és la més vella i està a punt de saturar les seves piscines. Quan s'arribi a aquesta situació, ¿què se'n farà?

El Servei Mundial d'Informació sobre l'Energia (WISE) considera que «és poc probable la creació d'un cementeri nuclear, però sí que seria més real la possibilitat que es portessin residus ra-

ELS EMPRESARIS VALENCIANS EXIGEIXEN L'AUTOPISTA A MADRID

Duel a l'asfalt

¿Autopista o autovia? Aquesta és la qüestió que porta de cap a empresaris i polítics valencians després que la patronal ha fet públic un estudi que avala la necessitat d'una autopista València-Madrid per raons d'economia, seguretat i rapidesa. Els polítics, a València i a Madrid, es decanten per l'autovia.

Remei Blasco

La Confederació Empresarial Valenciana (CEV) ha encetat el setembre plantant cara a la Generalitat i exigint al govern de Joan Lerma un estudi imminent sobre el cost diferencial entre una autopista i una autovia, totes dues per a unir València amb Madrid. Les posicions, tant dels empresaris com de la Generalitat, semblen inamovibles, però, tot i això, el conseller d'Administració Pública i portaveu del Consell valencià Joaquim Azagra ha declarat que «la idea de l'estudi sobre el cost

La República Federal d'Alemanya té 8.350 Km. d'autopista; França 6.265 i Itàlia 5.035. L'estat espanyol a penes arriba als 2.000 quilòmetres.

El president de la CEV, Pedro Agramunt, contràriament al que diu Cosculluela, assegura que «les autovies són pròpies de països subdesenvolupats i que aposten per un retorn a l'antiguitat». Segons l'estudi que l'empresa EMER ha fet per a la Confederació d'Empresaris, l'autopista València-Madrid representaria un increment de la seguretat i la rapidesa, ja que s'erradicarien les cruïlles i els accessos peri-



L'autopista, quasi una qüestió d'honor.

dioactius d'altres centrals a les piscines de Vandellòs II, que estan buides perquè es troba encara en fase experimental», comenta el portaveu d'aquest grup, Jaume Morrón.

Perquè això es pogués dur a terme s'hauria de modificar el permís de construcció de les centrals perquè Vandellòs pot emmagatzemar residus produïts allí, però no els de les altres nuclears.

La possibilitat de transportar els residus a França sembla que no és l'alternativa més oportuna per part d'ENRESA ja que el cost econòmic s'incrementa considerablement. El mateix succeeix en la creació de contenidors especialment dissenyats per a aquests afers.

D'altra banda, en el cas que finalment s'opti per la construcció d'un cementeri nuclear, cal destacar que en aquests moments no hi ha a l'estat espanyol una llei d'emplaçaments i és un tema legal que s'ha de complir abans de crear un cementeri d'aquestes característiques. □

diferencial no és desgavellada i que no seria la primera vegada que el govern valencià finança aquests treballs».

El cert, però, és que l'última decisió a l'hora de determinar si València i Madrid han d'estar comunicades per una autopista o una autovia la té Madrid, i més concretament el Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme i el seu cap visible, Sáenz de Cosculluela.

A Madrid, s'entesten a dir que no construiran ni un pam més d'autopista, «perquè a Europa ja ha passat aquesta moda i ara es fan autovies». No és qüestió de modes, sinó de xifres.

llosos a la carretera i se suprimiria el pas per les poblacions. De tots aquests avantatges es beneficiarien els quatre milions i mig de viatgers que, anualment, utilitzen la carretera de València a Madrid i es milloraria el transport de mercaderies.

El president de la Generalitat valenciana, Joan Lerma, davant la petició de la CEV ha manifestat que «si els empresaris pensen que l'autopista València-Madrid és rendible i són capaços d'invertir-hi, no té cap inconvenient a prestar suport a la proposta». □