

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 Morroñ.

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». □