

TRASPASSEDES LES AUTOPISTES A-17 I A-19

Les autopistes A-17, de Barcelona a Granollers, i A-19, de Montgat a Palafolls, van ser traspasades a la Generalitat per acord del consell de ministres. Aquest traspàs, previst des de l'any 1980, havia estat finalment acordat per la comisió mixta Estat-Generalitat en la seva reunió de l'11 de maig.

El conseller de Política Territorial i Obres Públiques havia reclamat, el passat mes de gener, el traspàs de la totalitat de les autopistes de Catalunya. El conseller va subratllar llavors que la titularitat de la totalitat de les autopistes permetria a la Generalitat plantejar amb més força una possible reducció de les tarifes de peatge. "No és el mateix parlar amb la concessionària tenint només els quilòmetres de l'A-17 i l'A-19 que tenint-los tots", va dir el conseller.

Recents estudis han demostrat que l'automobilista català és cada cop més selectiu a l'hora de decidir si passa per una autopista de pagament o per una de gratuïta. És significatiu en aquest sentit que el tram que va experimentar un major augment de circulació durant els darrers mesos de l'any passat fos el que enllaça Mataró amb Palafolls.

El fet que les responsabilitats últimes sobre les autopistes depenguin, segons els casos, de l'Estat o de la Generalitat, impedeix que la institució autonòmica pugui desplegar davant de les empreses concessionàries unes propostes de preus conjunts; per tant, esdevé impossible negociar, a canvi de més concessions o altres avantatges, els preus dels peatges. El conseller va subratllar, en les seves declaracions, que calia desbloquejar aquesta situació. Les empreses concessionàries, pel seu costat, van fer saber en declaracions als mitjans de comunicació que no veien cap inconvenient en el possible traspàs.

NOMENAMENT DELS MEMBRES DE LA JUNTA DE L'ICDT

El conseller de Política Territorial i Obres Públiques va nomenar la Junta rectora de l'Institut Català per al Desenvolupament del Transport (ICDT). Robert Ramírez, antic Director general de Transports, i Rafael Giménez Capdevila, foren designats respectivament president de la Junta i director de l'ICDT.

L'Institut ha definit el pla de treball quadriennal 1996-1999 i el pla d'actuacions per al 1995. D'aquest últim destaca la creació d'un observatori dels transports que realitzarà actuacions

relatives al Pla Estadístic, estudiarà l'evolució de les xarxes a Catalunya i a Europa, i farà una anàlisi territorial de les inversions en infraestructures de transport. També s'implantarà un sistema d'informació geogràfica i s'elaborarà un informe sobre plans de recerca de transport.

Altres aspectes destacables per al 1995 són la dotació d'un centre de documentació especialitzada, la realització d'estudis sobre el sector, la cooperació interregional i l'organització de col·loquis i seminaris.



L'ICDT realitza estudis sobre el sector del transport i la cooperació interregional

FGC ESPERA INCORPORAR-SE A L'EMPRESA QUE ESTUDIA EL TGV

Representants del Departament de Política Territorial i Obres Públiques van assistir el 6 d'abril a l'acte de signatura de la constitució de l'empresa que ha de realitzar els estudis tècnics, econòmics i financers que faran possible la construcció de la línia ferroviària d'alta velocitat Barcelona-Perpinyà-Narbona. Es tracta d'una empresa en la qual, sota la fórmula jurídica d'Agrupació Europea d'Interès Econòmic, participen a parts iguals l'empresa estatal espanyola RENFE i la SNCF (Société Nationale des Chemins de Fer) francesa. Posteriorment, el passat 6 i 7 de juliol, l'empresa va celebrar una reunió de treball.

El conseller de Política Territorial i Obres Públiques va manifestar, coincidint amb la constitució de l'empresa, que "per la importància que té aquesta línia per a Catalunya, està previst que, una vegada formalitzats els tràmits necessaris, la companyia Ferrocarrils de la Generalitat s'incorpori com a membre de la nova empresa". El conseller va precisar que la Generalitat ja havia fet una inversió de més de 3.000 milions de pessetes en la realització del projecte i que ja existeix una reserva per a la traça de Barcelona a la frontera, amb una amplada de cent metres.

També està previst que s'incorpori a la nova empresa la regió Languedoc-Rosselló, que des de l'inici dels treballs de la Generalitat ha donat suport a la nova línia Barcelona-Narbona.

La Generalitat va elaborar un primer estudi sobre la línia de Barcelona a la frontera l'any 1986. La conclusió era que només la construcció d'una nova línia d'amplada internacional i dissenyada per a l'alta velocitat, podia constituir una alternativa per connectar amb la xarxa europea. Posteriorment, la Generalitat va redactar un avantprojecte i un projecte en el qual es xifrava en 125.703 MPTA el cost de la línia.