

SOBRE RUEDAS

La experiencia americana

En Estados Unidos no se plantean eliminar los atascos, pues están convencidos de que cierto nivel de congestiones irremediable. Lo que sí que pretenden es gestionar el atasco, distribuirlo y minimizarlo en lo posible. Estas son las humildes pretensiones de una sociedad, con una tecnología puntera, que ha invertido tanto dinero en investigar como salir del atasco.

Los americanos centran el problema sobre todo en las autopistas de acceso a las ciudades, y han llegado a la conclusión de que hay cierto nivel de congestión del que no se puede bajar, ya que cuando se da más capacidad a una vía, por ejemplo añadiendo otro carril, el usuario que antes utilizaba otros itinerarios se pasa a la autopista, con lo que el nivel de saturación vuelve a ser el mismo.

Pero los cuellos de botella también se originan en las intersecciones. En Los Ángeles casi todas las incorporaciones cuentan con un semáforo que va dando paso a los vehículos uno a uno. Las fases rojas y verdes, no hay ámbar, las regula un sistema inteligente en función del número de vehículos que pasan por un punto.

Por otra parte están realizando una campaña que favorece a los conductores de vehículos de alta ocupación, con tres o más pasajeros.

Parece ser que los americanos han llegado a la conclusión de que es preferible atascar a algunos (los vehículos que no tienen alta ocupación) antes que atascar a todos. Por otra parte, también es verdad que el atasco propicia el transporte público, ya que cuanto más incómodo resulte el atasco, mayor es el trasvase al tren, metro o autobús. El atasco es una especie de acuerdo social: estás dispuesto a soportar tantos minutos de atasco a cambio de la comodidad de ir en coche, pero si te ponen más atasco, ya te lo piensas.

Todo ello transcurre en un contexto de respeto a las normas, que varían respecto a España. Allí hay más respeto a los semáforos y a la señal de Stop; en cambio aquí hay una permisibilidad razonable cuando se rebasan ligeramente los límites de velocidad, es decir, la policía es tolerante por un exceso de 10 ó 15 km/h, pero caen sobre tí, con multas severas, se pasas de ahí.

Una tarea indisociable

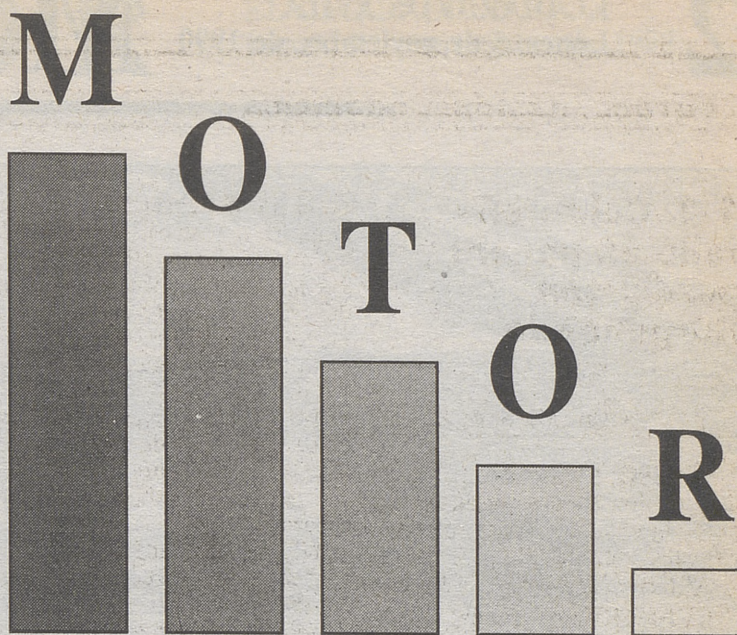
Mejorar el entorno y aumentar las capacidades de los conductores de automóviles, son acciones indisociables a la hora de acometer un plan serio y eficaz, tendente a mejorar el tráfico y reducir el número de accidentes que éste produce.

El parque automovilístico en España, está creciendo a mayor ritmo que su población y, aunque aún estamos bastante lejos de la saturación, resulta evidente, que la formación de los conductores y las vías por las que han de circular, no ofrecen por

el momento las calidades que exige este aumento.

En el primer caso, la formación de los conductores, conviene diferenciar dos aspectos fundamentales, que aunque distintos en la práctica y en el método, resultan inseparables a la hora de contabilizar resultados. Nos estamos refiriendo al hecho concreto de conducir un automóvil con habilidad y destreza y a la necesidad, cada día más evidente, de adecuar nuestras conductas a la convivencia en el tráfico.

(Pasa a página 2)



Citroën AX Volcane

El AX en erupción

Después de la aparición del AX "Challenger", y posteriormente del AX "Vivace", Citroën saca al mercado un nuevo modelo de su ya exitoso y conocido AX, el nuevo AX "Volcane", un coche en erupción.

Puede que alguien, o quizás muchos, tenga metido fuego en el cuerpo, que su impetuoso corazón esté en permanente erupción, o que sus ojos centelleen con cierta intensidad. Puede que cualquiera de esas personas singulares descubra que Citroën ha hecho un coche especial aunque no exclusivamente para ellos.

El Citroën AX "Volcane" es

la más reciente e innovadora explosión de Citroën, podría decirse que casi un río de lava dispuesto a calentar un mercado muy exclusivo con una oferta muy limitada, el más alto equipamiento de serie y la potencia de un AX GT como base.

El exterior del AX "Volcane" está dominado por los sobrios tonos de la roca, con la que está relacionada su nombre, como único color de carrocería, un gris silex metalizado que encuentra su contrapunto en los paragolpes negros, la línea plateada de ambos latera-

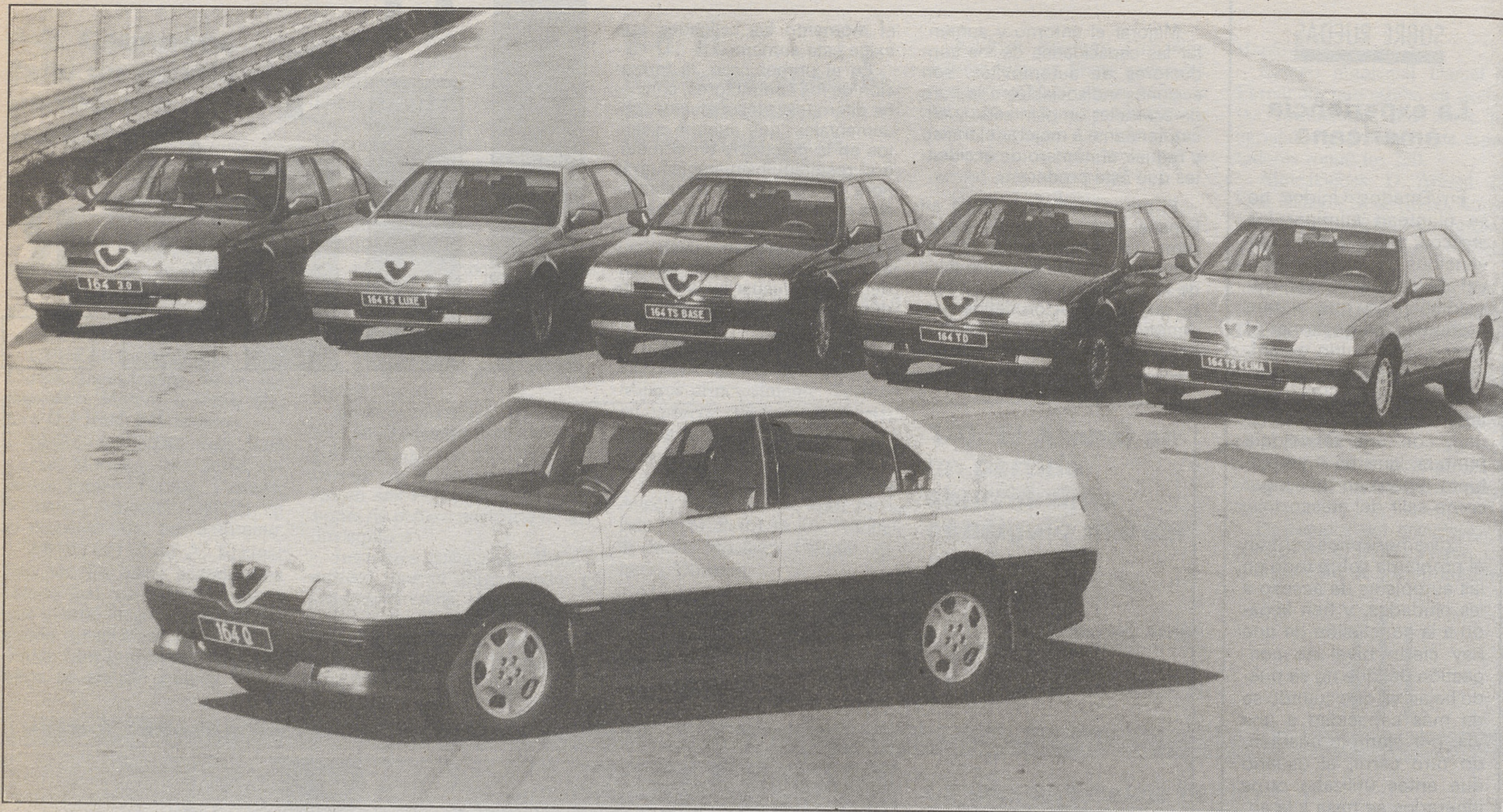
les, la calandra cromada y la inscripción "Volcane" en el portón trasero y entre las lunas laterales.

Quienes se atreven a dar un paso al frente para contemplar el espectáculo y penetrar en el interior del volcán, lo encontrarán cálido y telúrico, revestido de cuero y tejido Cosmo en su tapicería y salpicado por el lujo de un completísimo equipamiento de serie: elevalunas eléctrico, cierre centralizado, lunas tintadas, pomo GT con ribete de plata, ruedas de aleación... y un largo etcétera al que, opcionalmente, se puede

añadir aire acondicionado (al precio FF+ IVA de 157.155 pesetas.).

Dentro del AX "Volcane" late un potente corazón de 1360 c.c. y cinco completas velocidades, con el rigor de 85 C.V., que impulsan el vehículo a una velocidad de hasta 180 km/h, sobre unos neumáticos de 165/60.

Los volcanes de la nueva cordillera Citroën, en reciente formación, tienen tres puertas, y entraron en erupción por las carreteras españolas en el pasado mes de octubre a un precio FF + IVA de 1.534.000 pesetas.



Alfa 164, nueva gama y precios

A los dos años de su comercialización en España, los ya conocidos Alfa 164 ven incrementar su gama desde tres, hasta seis versiones.

La reciente comercialización en los más importantes mercados europeos de la nueva versión Quadrifoglio, de marcado carácter deportivo, ha supuesto un punto de partida a la renovación de toda la gama. Los nuevos Alfa 164 se presentan en todas sus versiones con numerosos perfeccionamientos e innovaciones que conciernen especialmente a la motrici-

dad y a la maniobrabilidad, sin olvidar el confort, la funcionalidad, la fiabilidad, el styling y los opcionales.

Todos estos renovados perfeccionamientos, junto con la mejora de numerosos detalles del coche, determinan en su conjunto un aumento del nivel cualitativo de la gran berlina Alfa Romeo. La nueva gama de seis modelos y cuatro motorizaciones diferentes, ha traído consigo una revisión de los precios. Estos, pese a las muchas mejoras que traen los nuevos Alfa 164 son ahora más ba-

jos, y particularmente en las versiones con motorización 2.0 Twin Spark, francamente competitivos.

Precios

Alfa 164 TS Base, 2.000 c.c. y 148 C.V., 3.088.000 pesetas.
Alfa 164 TS Clima, 2.000 c.c. y 148 C.V., 3.298.000 pesetas.
Alfa 164 TS Luxe, 2.000 c.c. y 148 C.V., 3.568.000 pesetas.
Alfa 164 TD, diesel, 2.500 c.c. y 117 C.V., 3.935.000 pesetas.

Alfa 3.0 V6, 3.000 c.c. V6 y 184 C.V., 4.768.000 pesetas.

Alfa 164 Q, 3.000 c.c. V6 y 200 C.V., 5.530.000 pesetas.

Estos precios incluyen IVA. El precio del transporte, no incluido en el listado, es de 32.585 pesetas (IVA incluido).

Las tres versiones con motorización 2.0 TS, se diferencian en el equipamiento. La versión "Clima" incorpora, de serie, climatización automática del habitáculo, y la "Luxe" en climatizador y los frenos con ABS.

Aprender a conducir y obtener el correspondiente permiso, no es realmente tarea difícil y el método de examen exigido, no difiere en términos generales de los seguidos en otros países.

Pero en este sentido, la práctica y la construcción de automóviles y motocicletas cada día más potentes, quizás aconseja, a la creación de permisos y exámenes de mayor nivel para los poseedores de estos vehículos, o a la proliferación de cursos de reciclaje, en los que los conductores, por decisión voluntaria, se someten a un corto período de enseñanza adecuado a la conducción de coches de grandes prestaciones.

Este tipo de cursillos de corta duración y precio relativamente bajo, en comparación con la enseñanza que se obtiene, existen en España, y aunque todavía en muy reducido número y fase experimental en comparación con otros países de Europa, establecen de forma segura y práctica, la diferencia entre guiar un coche de un lugar a otro, o conducirlo dominando la situación y la potencia en todo momento.

La otra enseñanza, la referida a la conducta, desgraciadamente requiere de un proceso

Una tarea indisociable

menos lineal, comienza en el hogar, debería continuar en la escuela y en su metodología, los pasos a seguir, son los mismos que se emplean para la buena crianza y en España, desgraciadamente y aunque no nos guste oírlo, aún tenemos ante sí un largo camino que recorrer en este sentido.

El segundo caso al que hacemos referencia al comienzo de este comentario, mejorar las vías por las que estamos obligados a circular, no por comentado, deja de continuar latente en el conjunto del problema.

Las inversiones totales en construcción de nuevas carreteras, han sufrido un aumento sustancial por parte del Estado y este esfuerzo se refleja en diversas cuantías, repartido entre la Red Nacional de Interés del Estado, las Comunidades Autónomas y las Diputaciones Provinciales.

En un estudio promovido por SEOPAN (Asociación de Empresas Constructoras de Ambito Nacional), ASERPETROL (Asociación Española de Refinerías de Petróleo), A.E.C. (Asociación Española de la

Carretera) y ASEFMA (Asociación Española de Mezclas Asfálticas), este aumento en las inversiones, se ha concentrado en la infraestructura y aumento de la capacidad de las redes, mientras que la conservación de las existencias, en estado de alarmante deterioro, no alcanza los niveles requeridos.

Según este informe, en los últimos años y de forma absoluta, las cantidades dedicadas a conservación, alcanzaron la cifra global de 63.849 millones (1,42 millones por kilómetro para la Red de Interés General, 0,29 millones, para las Comunidades y 0,27 millones para las Diputaciones), mientras que los gastos, para un solo año, que se estiman en una conservación normal teniendo en cuenta el tráfico soportado, serían de 0,84 millones de pts./km./año para la red principal, 0,40 millones Km./año, para las Comunidades y 0,25 millones/Km./año, para las Diputaciones.

Como consecuencia de la diferencia entre lo invertido y lo que sería necesario invertir, sobre todo en las Comunidades y Diputaciones, el estado

de conservación de estas redes es en la actualidad insostenible y en una evaluación visual llevada a cabo en 1987, se cuantificaron en 318.219 millones de pesetas, las cantidades que se precisan para la puesta al día y reparación de nuestra red de carreteras en un plan de trabajo de tres años (71.166 millones para la red del Estado, 171.805 millones: Comunidades Autónomas, 75.248 millones: Diputaciones).

El informe citado desaconseja, además, la demora de estas inversiones aduciendo que el retraso, aumentaría considerablemente el importe de las obras y su dificultad técnica.

También como argumento importantísimo, entre otras ventajas expresadas en el exhaustivo informe, se razona la necesidad de acometer estas obras, por lo que de ahorro en accidentes y términos económicos contiene el proyecto. Solamente en materia de transporte y utilizando fuertes de estudio internacionales, se demuestra, como el estado del firme de las carreteras, influye negativamente:

1.—Una reducción cons-

ciente de la velocidad por parte del conductor, para eliminar las sensaciones desagradables ocasionadas por el excesivo vaivén vertical, que da origen a su vez a: aumento del tiempo de recorrido y reducción de las unidades transportadas a lo largo de un año.

2.—Aumento de la resistencia al avance de los vehículos como consecuencia de las vibraciones verticales y del aumento de la superficie frontal, y como efecto, un aumento del consumo.

3.—Aumento de las averías mecánicas y reducción de la vida útil del vehículo, lo cual supone: mayores gastos de mantenimiento, mayor desgaste de los neumáticos y como consecuencia, un mayor peligro de deslizamientos y menor seguridad en la circulación.

Como puede verse, con independencia del coste total de los accidentes, todo influye y obliga, a que dediquemos un notable esfuerzo a mejorar el nivel de nuestros conductores sin olvidar las vías por las que han de circular. Separar ambas necesidades, echando el balón de las culpas de uno al otro campo, no va a resolver el problema.

Paco Costas

Volkswagen Transporter y Caravelle

La nueva generación

Volkswagen presenta una nueva generación de Transporter y Caravelle desarrolladas con una inversión de ciento treinta mil millones de pesetas y que reemplaza al modelo precedente del que se fabricaron más de 6,7 millones de unidades.

Los nuevos Transporter y Caravelle están concebidos como un vehículo de cabina avanzada con motor de posición delantera transversal y tracción delantera susceptible de ser ampliada a un sistema de tracción integral.

La gama se ofrece con dos diferentes distancias entre ejes de 2.920 mm. y 3.320 mm. respectivamente, así como cargas útiles que van desde los 800 Kg. a los 1.410 Kg.

La gama de motores de esta nueva generación de vehículos tiene en cuenta las exigencias de economía y de compatibilidad con el medio ambiente.

—Diesel de cuatro cilindros, 1,9 litros y una potencia de 45 Kw. (61 Cv) a 3.700 rpm.

—Diesel de cinco cilindros, 2,4 litros y una potencia de 57 Kw. (78 Cv) a 3.700 rpm.

—Motor de gasolina de cuatro cilindros, 2 litros de cilindrada y una potencia de 62 Kw. (84 Cv) a 4.300 rpm.

—Motor de gasolina de cinco cilindros con catalizador, 2,5 litros de cilindrada y una potencia de 81 Kw. (110 Cv) a 4.500 rpm.

Todos los motores van instalados en posición delantera transversal y ligeramente inclinados hacia adelante lo que hace posible el compacto diseño de la nueva generación del Transporter y Caravelle. Como equipo de serie se utilizan cajas de cambios de 5 velocidades.

El radio de acción de estos nuevos Volkswagen, que tienen un depósito de 80 litros como equipo de serie, llega —según sea la motorización— hasta más de 1.200 Km.

El excelente coeficiente aerodinámico (Cx), 0,36, los acertados desarrollos del cambio, y unas mecánicas especialmente sobrias se ponen de manifiesto cada vez que se va a la gasolinera, logrando una economía de combustible sensacional para un vehículo de esta clase. Más destacable cuando las velocidades máximas llegan hasta 161 Km./h.

La concepción de la tracción delantera por la que se decidió



Volkswagen procura las mejores cualidades de marcha con una elevada estabilidad en ruta y una reducida sensibilidad a los vientos laterales.

Para las operaciones de carga y descarga, los nuevos modelos Transporter disponen de serie de una puerta corrediza lateral, así como de un gran portón posterior o bien, sobre demanda, de dos puertas posteriores con un ángulo de apertura de 180 ó 270 grados. Asimismo, se suministra una segunda puerta corrediza lateral que ofrece numerosas ventajas, especialmente cuando se trata de efectuar entregas frecuentes.

El compartimento de carga tiene el piso plano y, gracias a los pequeños pasos de rueda, una amplia anchura de carga. Es posible aumentar considerablemen-

te la altura de carga utilizando un techo sobreelevado así como puertas posteriores mayores. Importante: la zona de carga/pasajeros es cómodamente accesible desde la cabina.

En el compartimento de carga es posible montar, según sea el modelo, un asiento corrido de dos y otro de tres plazas. Además, en el Caravelle son posibles un asiento corrido de tres plazas y dos asientos individuales o bien cuatro asientos individuales.

En las versiones provistas de distancia entre ejes larga se dispone adicionalmente de una tercera fila de asientos compuesta por un asiento corrido para tres personas. Al mismo tiempo, el compartimento de pasajeros también se puede utilizar para transportar carga, puesto que los asientos centrales pueden ser

montados o desmontados en cuestión de segundos y sin herramientas gracias a un sistema de fijación de nueva creación.

Contribuciones a un elevado confort de marcha las aportan tanto el completo equipamiento, que se sale de lo corriente, como la suspensión independiente en las cuatro ruedas, y el reducido nivel de ruidos mecánicos y aerodinámicos gracias a los silenciosos y a la carrocería optimizada en el túnel de viento, que posee un extraordinario coeficiente aerodinámico (Cx) de 0,36.

Para no contaminar el medio ambiente, Volkswagen utiliza en la nueva generación de estos vehículos plásticos reciclables y forros de freno y embrague libres de amianto. A esto hay que añadir el uso exclusivo de materiales hidrosolubles en todas las pinturas metalizadas en las que, sin que su calidad sufra en absoluto, se ha prescindido por completo de combinaciones de metales pesados, tales como los pigmentos de cromato de plomo al cadmio.

En la nueva generación de vehículos se han puesto en práctica numerosas medidas anticorrosivas. Una de las cuales, por ejemplo, consiste en aplicar una capa absolutamente uniforme a todos los huecos amenazados por el agua de condensación o de salpicaduras, lo que se lleva a cabo en una nueva instalación de VW de protección por inundación de cera caliente, de funcionamiento totalmente automatizado. De este modo, Volkswagen garantiza que es posible que en seis años

—no se produzcan corrosiones por penetración— asegurando así al cliente una mínima depreciación de su vehículo.

Además, en esta nueva generación de vehículos se utiliza un procedimiento de pegamento metálico en los paneles laterales. Estas técnicas modernas permiten la producción de vehículos con la misma rigidez, pero más ligeros y menos sensibles a la corrosión. Además, Volkswagen hace uso por primera vez en el Transporte del procedimiento de soldadura por presión, mediante el cual es posible soldar chapas de distinto espesor ya antes de las operaciones de conformación.

Ya en la fase de diseño se crearon los requisitos precisos que dieron por resultado la humanización de los puestos de trabajo, habiendo sido eliminado todo aquel que se debería realizar en zonas situadas por encima de la cabeza, actuaciones siempre fatigosas. Esto se hizo posible gracias a la utilización del nuevo eje delantero, que permite el montaje automático del eje, motor y caja de cambios como una unidad premontada.

Esta elevada sofisticación de diseño e ingeniería, la amplia gama de modelos adaptadas a las necesidades de los clientes, las convincentes prestaciones, el gran confort, así como la seguridad, ejemplar en este tipo de vehículos, justifican la afirmación de que Volkswagen debe seguir construyendo, también, en el futuro el mejor de todos los vehículos comerciales.



El nuevo Volkswagen goza de gran amplitud del compartimento de pasajeros, además de ofrecer una comodidad y habitabilidad que en nada tienen que envidiar al turismo más sofisticado.

Nuevos Volkswagen Golf Stream 1.3 y Volkswagen Jetta CL 1.3

En los próximos días comenzarán a comercializarse dos nuevas versiones de los modelos Golf y Jetta que se caracterizan por su precio inferior a 1,5 millones de pesetas y por incorporar el motor de 1.272 cm.³

El robusto y elástico motor de 1.272 cm.³ se implanta en ambos modelos con caja de velocidades de cinco marchas, además de un cuidado equipamiento tanto interior como exterior.

En el Golf Stream 1.3 destacan los dos retrovisores exteriores orientables desde el interior, faros halógenos, lavavida luneta trasera, llantas de 5 1/2 "x 13" y neumáticos de 175/70. También como equipo de serie incluyen cristales tintados, asiento posterior abatible para ampliar el volumen del maletero, cuentarrevoluciones, reloj digital, consola central y encendedor.

En el Jetta, además de los retrovisores exteriores orientables desde el interior y los faros halógenos, se han añadido a la carrocería unos vistosos estribos. Las llantas son de 6 x 14 y los anchos neumáticos son de perfil bajo 185/60. El cuidado interior va equipado con reloj analógico, consola central, encendedor y cristales tintados.

El equipo opcional es idéntico para ambos modelos y permite personalizar totalmente el propio vehículo según las preferencias particulares. Para ello se dispone desde elementos tan poco comunes como dis-



positivo de remolque (62.820 pesetas) hasta otros más sofisticados como retrovisores térmicos y eléctricos (33.488 pesetas), dispositivo lavafaros (34.676 Ptas.), volante deportivo (12.469 Ptas.) o techo corredizo manual (73.033 Ptas.). Por último, para mejorar claramente la comodidad, se dispone de un amplio abanico de opciones: asiento del conductor regulable en altura (11.044 Pas.), cierre centralizado de puertas laterales (Golf 3p 18.525 Ptas.),

Golf 5p y Jetta (21.850 Ptas.), elevalunas eléctrico delantero (21.019 Ptas.), elevalunas eléctrico en las cuatro puertas (41.088 Ptas.).

Preinstalación de radio para cuatro altavoces y antena (39.545 Ptas.) y faros antiniebla (37.526 Ptas.). La única opción específica para el Jetta es el cuentarrevoluciones (22.207 Ptas.) que el Golf lleva de serie.

Con esta nueva gama de motores, se aumenta aún más la amplia gama de Golf y Jetta

y además puede acceder a la calidad de acabado y fiabilidad de los Volkswagen Golf y Jetta a precios muy interesantes. Sólo la versión 5 puertas del Golf Stream 1.3 supera el millón y medio de pesetas (1.553.000 Ptas.), mientras que las otras versiones quedan claramente por debajo de esta cifra: Golf Stream 1.3 3p (1.475.000 Ptas.) y Jetta CL 1.3 (1.490.000 Ptas.).

* Los precios de las opciones no incluyen el IVA.

El honda NSK a la venta: primeras entregas en 1991

Coincidiendo con el anuncio en Japón de la comercialización del superdeportivo NSX, Honda Automóviles España anuncia el lanzamiento del citado modelo en nuestro país.

Las primeras unidades del modelo estarán disponibles en los meses iniciales del próximo año. Actualmente, los concesionarios autorizados a su venta ya han comenzado a tomar pedidos del público.

El precio del NSX estará en torno a los once millones, cifra sujeta a las cotizaciones de las divisas extranjeras y al equipamiento final en el momento de la entrega.

Durante el próximo año se comercializarán en España unas quince unidades, todas con el cambio manual de cinco velocidades.

Con el NSX, Honda ha creado un nuevo concepto entre los grandes deportivos, puesto que ha aunado a las grandes prestaciones de estos, la comodidad, manejabilidad y el equipamiento que suelen estar ausentes en los automóviles de su categoría.

El NSX está provisto de un motor central V-6 de distribución variable (VTEC) y 3 litros

de cilindrada que entrega 274 caballos y alcanza una velocidad de 270 Km./h. Es destacable el reducido peso del vehículo (1.370), el cual ha sido obtenido merced a la profusa utilización del aluminio en su producción; el NSX es uno de los escasos automóviles de serie cuya carrocería ha sido totalmente construida en aluminio.

Entre las medidas de seguridad que incorpora el vehículo cabe destacar el nuevo antibloqueo de frenos (ALB) de cuatro canales; el "airbag" o el Sistema de Control de Tracción (TCS) que controla electrónicamente el derrape de las ruedas traseras.

El completísimo equipo de serie incluye, además de las características señaladas, climatizador automático, equipo estereofónico integral, volante regulable en altura y profundidad, tapicería de cuero, retrovisores exteriores eléctricos, llantas de aluminio, etc.

El NSX es un reflejo directo de la experiencia acumulada por Honda en los circuitos de Fórmula Uno durante los últimos años; el propio líder actual del mundial de F-1, Ayrton Senna, ha participado directamente en su desarrollo.

Se reducen las ventas de automóviles

La Federación de Asociaciones de Concesionarios de la Automoción (FACONAUTO) confirmó la negativa evolución de las ventas de automóviles durante el mes de septiembre, al evaluar en un 32,70 por ciento la reducción de ventas en relación al mismo mes del año anterior.

Este dato, suministrado según FACONAUTO por la cinta de matriculaciones de la Dirección General de Tráfico, se une al recientemente facilitado por la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC) que cifraba este descenso en septiembre en el 26,56 por ciento.

Con los resultados de septiembre, la venta de automóviles ha acumulado en lo que va de año un índice negativo del 9,7 por ciento, es decir 79.415 unidades menos.

Por marcas, los mayores descensos de septiembre corresponden a Renault, con el 52,3 por ciento, seguido por SEAT con el 41,2 y Opel con el 37,1 en lo que

se refiere a coches nacionales, mientras que entre los importados destacan Alfa Romeo (-48,5%), BMW (-35,8%) y Mercedes (-23,5%).

La lectura que hace FACONAUTO de esta evolución es que aunque septiembre es un mes tradicionalmente malo para las ventas de automóviles, los resultados consolidan su caída ininterrumpida durante los nueve meses de este año.

Las razones aducidas por los concesionarios automovilísticos para explicar esta crisis se centran "en las medidas restrictivas de crédito privado y el alto coste del dinero", que amenazan con paralizar las inversiones y acometer en las empresas programas de regulación de empleo.

Como soluciones, FACONAUTO cita una política económica que favorezca las condiciones económicas, laborales y fiscales, con una especial mención en esta última a una reducción del tipo impositivo del IVA del 33 por ciento, "el más alto de la CE".

EN RUTA

La solución al tráfico en Europa pasa por una financiación mixta

La inversión del Estado en carreteras no será suficiente para satisfacer la demanda de tráfico en Europa, que se duplicará en el año 2000, por lo que se necesita una nueva fórmula de financiación "mixta" que combine la iniciativa pública y privada.

Esta es una de las conclusiones alcanzadas en el "Simposium Internacional sobre Financiación de Carreteras" que, organizado por la Asociación Española de la Carretera, reúne en Palma de Mallorca a expertos en la materia procedentes de más de 20 países.

El coordinador del encuentro y catedrático de la Escuela Superior de Ingenieros de Caminos de Madrid, Rafael Izquierdo, señaló a Efe que la financiación mixta pretende "rentabilizar las inversiones privadas en carreteras con subvenciones del Estado que servirían como contrapartida a los beneficios sociales que derivan de esta iniciativa".

"Se trata, añadió Izquierdo, de compartir riesgos e inversión", una estrategia más necesaria en España que en otros países europeos "debido al desfase histórico que soportamos respecto al resto de la CE".

Los participantes españoles en el simposium reconocieron el "enorme esfuerzo de la Administración" por atajar esta situación y destacaron que España mantiene un volumen inversor superior a la media comunitaria, destinando el 0,8 por ciento del Producto Interior Bruto a mantenimiento y creación de carreteras, frente al 0,6 por ciento que se aplica en otros países.

A pesar de ello manifestaron la necesidad de que los esfuerzos inversores sean "más homogéneos", ya que, durante los últimos años, sólo el 13 por ciento de la red de carreteras ha absorbido el 62 por cien del volumen global de inversiones.

En el ámbito privado, Izquierdo propone la concesión de subvenciones no reembolsables para estudios de viabilidad y de anticipos para el lanzamiento de los proyectos y el estudio de exenciones fiscales para los inversores.

La red de carreteras españolas cuenta con 152.346 kilómetros, de los que el uno por cien, unos 1.800 son autopistas de peaje, el 12 por ciento —alrededor de 18.500 kilómetros—, corresponden al Ministerio de Obras Públicas, el 48 por ciento dependen de Comunidades Autónomas, y el 40 por cien restante, —cerca de 62.000 kilómetros— están a cargo de Diputaciones, Consells y Cabildos.