

vertical en las puntas de las alas y un *canard*, pequeñas alas situadas en el morro.

La Universitat Politècnica de València no forma parte del programa PEGASUS y Gómez e Izquierdo admiten que «no habría

congreso mundial que se celebra en EE.UU.

Un proyecto viable

El avión proyectado por estos dos jóvenes, tiene una capacidad de 164 pasajeros, igual que dos de los

trabajo mandando currículums. Izquierdo afirma que encontrar un empleo ahora en España está difícil, «pero al menos para los ingenieros siguen existiendo algunas posibilidades, en Sevilla o Madrid espe-

de la investigación universitaria ha habido muchos recortes presupuestarios, y aunque no valoran de momento esa opción, no la descartan del todo para el futuro. Por ahora, el proyecto del avión sin cola se quedará parado. **L. B. VALENCIA**

Tribuna

Francisco Selam Mendoza

► Ingeniero de Caminos y delegado de la Asoc. Española de la Carretera en la C. Valenciana

POR UNAS CARRETERAS SOSTENIBLES

En la actual coyuntura de crisis, los recursos económicos de Infraestructuras deben emplearse en la conservación de las carreteras ya existentes

El patrimonio en infraestructuras viarias creado en nuestro país en las tres últimas décadas es extenso y variado y, en la situación actual de crisis, requiere de una Administración profesional, austera y eficaz que se centre en conservar y mejorar con los

recursos disponibles, sin comprometer ingresos futuros. El primer mandamiento de esta nueva administración debe ser que «los primeros recursos económicos disponibles deben emplearse en la conservación de las carreteras». Con este objetivo tan sencillo y fácil de entender, conseguiremos dos objetivos adicionales:

Mejoraremos las condiciones de seguridad de nuestras carreteras y reduciremos el número de accidentes.

Evitaremos tener que gastar en los años venideros cifras muy superiores a las empleadas, por deterioros que habremos podido frenar con una adecuada conservación.

Así lo están demandando todas las organizaciones del sector viario, así como los técnicos y profesionales de la carretera.

1.- Un país o nación comienza a valorarse como desarrollado cuando implementa con sensatez y con hábito cotidiano políticas de conservación en todos sus bienes e infraestructuras públicas y son contadas las actuaciones de nueva implementación, que vienen precedidas de estudios profundos de rentabilidad y retorno de la inversión prevista.

2.- Las inversiones en nuevas carreteras, variantes de poblaciones y desdoblamientos de calzada, en estos momentos, deben de ser puntuales, para ca-

sos extraordinarios, así como los de nuevas autopistas o autovías. Debe de prepararse un plan muy estricto de las mismas para un periodo mínimo de diez años, de los que los tres primeros se deben emplear en estudios de rentabilidad y retorno de las inversiones previstas, así como en procesos de información pública y ambiental.

3.- La prioridad y mejora de la red debe centrarse, en épocas de crisis, en la mejora de las carreteras, mal denominadas, secundarias, en las que se concentra la mayor accidentalidad, pero a la vez en las que con menor presupuesto se consiguen mejores resultados y retornos para la sociedad. Estas carreteras son el principio y fin de los trayectos diarios de los ciudadanos de los municipios. Son las que sirven para acceder diariamente a los servicios de educación, salud y servicios sociales; y a la vez suponen las arterias para abastecer de productos básicos a la población, sirviendo de conectividad para el desarrollo normal de las pymes.

4.- La inversión en la mejora y conservación de las carreteras produce un retorno impositivo al estado próximo al 50%, lo que supone una muy alta eficiencia para las arcas públicas desarrollar programas en este sector.

Se calcula que del 1% del PIB de inversión en infraestructuras, retorna como pago directo por IVA el 0,21% y por otros impuestos directos e indirectos el 0,06%

y por aumento de recaudación de cotizaciones sociales relacionadas con el empleo el 0,11%, sin perjuicio del ahorro que supone dejar de abonar prestaciones por desempleo.

5.- El pago por uso de las carreteras, planteado en algunos foros de discusión, no debe ser aplicado en periodos de recesión económica. Debe de aplazarse su estudio e implantación a un período de crecimiento del PIB y sobre todo, del empleo. Debe de garantizarse asimismo, que la recaudación obtenida debe ser únicamente para la conservación y mejora de todas las carreteras.

6.- Aunque vayamos contrarrelojo del derroche que se sigue realizando, continuando la fiesta de los despropósitos, hay que comenzar a decir en voz alta que se debe frenar la aportación de fondos públicos hacia ciertos tramos de ferrocarril de alta velocidad que no van a financiar, cuando estén en marcha, ni siquiera el 50% de los gastos de explotación, sin incluir las amortizaciones de las inversiones realizadas.

Párese de una vez la sangría de recursos públicos en infraestructuras innecesarias y no rentables, para poder reasignar los fondos disponibles en actuaciones de mayor rentabilidad social y económica, que sean generadoras de mayores tasas de empleo con el mayor retorno impositivo a las arcas públicas.