

JUAN HERNÁNDEZ ANDREU, Resumen

natural de Mahón (Menorca), Doctor en Ciencias Económicas, es catedrático y Director del Departamento de Historia e Instituciones Económicas I de la Universidad Complutense de Madrid. Fue Visiting Scholar en las Universidades de Texas en Austin (1981 y 1983-1984) y California en San Diego (2000). Ha sido Profesor en la Universidad de París X en Nanterre (1994) y La Sapienza de Roma (2005 y 2006). Obtuvo una Beca Fulbright otorgada por el Comité Conjunto Hispano-Norteamericano (1983-1984). Disfrutó de una Acción Jean Monnet (1992-1996). Recibió una Beca Complutense del Amo (1999-2000). Fue Vicerrector de la Universidad Complutense (1995-1997) y el primer Director del Instituto Complutense de Estudios Internacionales (1997-1999). Medalla de Honor de la Universidad Complutense (1997). Miembro de la Asociación de Historia Económica, de la Society for Spanish and Portuguese Historical Studies y del Institut Menorquí d'Estudis. Es autor de numerosos libros y artículos entre los que se señalan *Depresión económica en España 1925-1934* (1980), *España y la crisis de 1929* (1986), *Las crisis económicas del siglo XX* (1988), *Fluctuaciones económicas en la España del siglo XX* (1995), *Historia monetaria y financiera de España* (1996), *Del 29 a la crisis asiática* (1999), *La economía política de la transición en España, 1973-1980* (2004) y *Librecambismo y Proteccionismo en España (S. XVIII-XIX)* (2005). Colaborador de la Revista de Historia Económica y de The Journal of Economic History.

Este trabajo se centra en la estructura de los diferentes modos de transporte en España, en el impacto de la integración española en la Unión Europea sobre las medidas legales adoptadas en este país para regular el sector del transporte y, finalmente, aporta una valoración del efecto de dichas medidas en lo que concierne a los corredores de transporte europeos.

Es justo destacar la elevada importancia de las directivas de la Unión Europea para la implementación de los planes de modernización de las autopistas en España, sobre todo por medio de la aportación de fondos para ese fin. Es significativo el papel predominante de las autopistas sobre otros modos de transporte. En relación con los corredores de transporte con Europa, el balance es positivo, aunque el tema depende de definiciones prácticas más amplias. La legislación española sobre esta materia recoge las disposiciones incluidas en las directivas europeas. Existen estudios económicos para el transporte intermodal, muy escasos en número, pero correctos; en cuanto a los resultados prácticos referidos al corredor hacia Francia, el más avanzado es el transporte por carretera. Sin embargo, en el ámbito ferroviario el APT (Advanced Passenger Train) está avanzando en construcción. Los corredores aéreos y marítimos están bien orientados, pero necesitan más definición. Las últimas construcciones en España de líneas de APT son también excelentes y facilitarán más el acceso a Europa. En hipótesis, la red europea de transporte y, por tanto, la red española, será el instrumento de la recuperación económica del continente en el siglo XXI.

Palabras clave: España; Europa; transporte: corredor.

Abstract

This work attend to the structure of the different manners of transport in Spain, then to the impact of the Spanish integration in the European Union over the legal measures adopted in Spain about the transport sector and finally this work expose a valuation of the effect of these measures in what concerns the corridors of transport with Europe. It is correct to emphasize the high importance of the directives of the European Union in the performance of plans of modernization of highways in Spain, particularly by means of the subvention of bottoms to this end. The predominance of the highways is significant on other means of transport. In relation to the corridors of transport with Europe, the balance is positive, though the topic is dependent on major practical definitions. The legislation in the matter in Spain gathers punctually the European directives. Economic studies exist for the intermodal transport, very small in number, but correct; the practical results referred to the corridor to France, the more advanced is the transport by road; nevertheless, the railroad APT is advancing in construction. The corridors air and maritime are orientated well, but they need major definition. The last constructions in Spain of lines of APT are also excellent that they will facilitate more the access to Europe. In hypothesis, the European network of transport and, therefore, Spanish network will be the instrument of the economic recovery of the continent in century XXI.

Key words: Spain; Europe; Transport; corridor.

La andadura española hacia los corredores del transporte europeo

Juan Hernández Andreu

Universidad Complutense de Madrid

El gobierno democrático en 1980 inició cambios legislativos importantes en aras de liberalizar los distintos modos de transporte. En concreto, se estabilizó el declive que venía experimentando el transporte ferroviario desde los años de 1950, con medidas dirigidas a hacerlo más competitivo, más rentable y con mejoras técnicas que facilitarían la integración comercial de España con Europa, sobre todo después de 1986; entre otras, se fue cambiando el ancho normal español de los raíles por el ancho europeo y se proyectó el establecimiento de trenes de alta velocidad (AVT) para el triángulo Hendaya-Madrid-Algeciras y Madrid-Port Bou, con vistas a medio plazo¹.

Atenderemos a la estructura de los distintos modos de transporte en España, luego al impacto de la integración española en la Unión Europea, que supuso todo un despliegue legislativo y finalmente expondré una valoración del efecto de estas medidas en lo referente a los *corredores* de transporte con Europa.

Si comparamos las dotaciones de infraestructura más equipamientos en España respecto a la media de la Unión Europea, el modo de transporte que en 1982 estaba menos mal dotado era el de los ferrocarriles². No obstante, el transporte por carretera fue creciendo también en términos de ganar participación a los otros modos de transporte³. Desde los años de 1960 existió una legislación a favor del uso de los container, pero el transporte “puerta a puerta” parece que siguió más vinculado al transporte por carretera, aunque también se practicara crecientemente el transporte mediante container en el marítimo y el ferroviario.

¹ Carbajo y De Rus (1989), p. 236.

² Tamames (1990), p. 435.

³ Muñoz (1995), p. 195. Tamames (1999), p. 434.

[220]

Así, en 1967 se constituyó en España, siguiendo a la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC) la Sociedad PROCONSA (Promotora de Contenedores, S.A.). Esta empresa agrupaba los intereses de Renfe y de otros transportistas para desarrollar el sistema de contenedores, no sólo para el tráfico nacional, sino también para el internacional. Como consecuencia de ello se aprobó en Cádiz, en 1968, el establecimiento de un puerto de contenedores. Antes, en 1967, la UIC creó la sociedad Intercontainer para promocionar esta clase de transporte. En esta sociedad participan casi todos los ferrocarriles europeos⁴.

La participación del modo de transporte por carretera en el tráfico interurbano de mercancías creció a costa del ferrocarril y también se observa el declive del modo de transporte marítimo en la distribución de tráfico interurbano de mercancías en el periodo 1975-1988. Los transportes internacionales de mercancías arrojan un predominio muy alto del modo marítimo (alrededor del 90 por 100); no obstante, si comparamos la participación de este modo en el tráfico de mercancías del año 1981 con el de 1988, percibimos un ligero descenso en este último; y algo parecido ocurre con el transporte por ferrocarril (alrededor del 10 por 100), cuyo descenso de participación favorecerá el auge relativo del modo de transporte por carretera⁵.

Los medios de transporte son muy importantes en el desarrollo de los mercados, en la Administración pública, en la comunicación social, en la integración político – cultural y en otras esferas sociales. En lo mercantil el transporte cambia la localización física de los bienes sin transformarlos. En torno a la liberalización o la intervención estatal de los transportes debemos tener en cuenta que el mercado favorece la producción y la distribución de los servicios y el Estado debe garantizar el marco competitivo y evitar los privilegios monopolísticos; pero también tiene la responsabilidad de garantizar el cumplimiento y la actividad de los transportes, como servicio público. En los decenios de 1970 y de 1980, las directrices europeas todavía no habían influido en la política de integración internacional, que si influirá en las decisiones gubernamentales españolas después de 1985 en España.

1. Continuidad y cambios en el decenio de 1990

Los datos anteriormente manejados muestran la marcha creciente del transporte por carretera. En el decenio de 1990 se intensifica y consolida el liderazgo del transporte por carretera, donde se registran importantes mejoras. En este último periodo aumentó la participación del transporte en el VAB (pm) y en los servicios destinados a las ventas⁶. El protagonismo del transporte por carretera respecto al resto de los modos de transporte es evidente que en 1997 estaba consolidado. Esta posición relativa no cambió básicamente respecto

⁴ Tamames (1990), pp. 440-441.

⁵ Ibidem (1986, 1990).

⁶ Rodríguez Sáiz y Sotelo Novalpotro (2000), p. 522.

a la que se registraba ya en 1982⁷.

El aspecto más significativo de la modernización de la red de transportes en España es su respuesta, en términos positivos, a las directrices europeas y que obedecen al objetivo de desarrollar un mercado que implica la participación de las distintas redes de transporte de los países miembros en dicho objetivo; asimismo esta finalidad de la Unión Europea requiere la conexión entre las redes de transporte de cada país con las de los demás; en ese objetivo las conexiones entre los distintos modos de transporte son cruciales, así como el estudio y la institucionalización de los llamados corredores de transporte, destinados a comunicar los centros económicos significativos dentro de la Unión Europea.

Otro elemento de la integración en Europa es la filosofía económica de fomentar el mercado competitivo para los distintos modos de transporte, cuyas empresas han de responder a objetivos de productividad, a la racionalización del coste-beneficio y a la búsqueda de la eficiencia económica⁸. Este nuevo enfoque también supuso la revisión de las respectivas políticas económicas de transporte en cada país miembro para cada modo específico y comportó el análisis de los mecanismos concretos del transporte internacional. Todo lo cual señaló las grandes diferencias existentes por países⁹ y sectores, que implican a la naturaleza de la propiedad del servicio público, al tamaño de las empresas y a su eficiencia económica en torno a las ventajas y límites de las economías de escala y a la organización administrativa, disponiéndose, en el transporte ferroviario, la separación o distinción contable entre la infraestructura y el servicio.

Otra consecuencia del nuevo enfoque fue el estudio de los efectos económicos de la integración intermodal, así como el diseño de normas y políticas orientadas a la definición de corredores intermodales de cada país con el resto de la Unión Europea. España no fue una excepción, sobre todo desde 1986 cuando entró a formar parte de la Comunidad, aunque ya en 1979, el libro blanco había introducido, como planteamiento, las reglas del mercado para el logro de la eficiencia en el transporte.

2. Legislación española

Mencionaremos ahora como complemento a la información arriba expuesta, los cambios legales que establecieron los gobiernos de España de acuerdo con las directrices de la CEE a partir de la integración de España; de manera que un futuro análisis detenido de esta política ayudaría a entender los resultados alcanzados¹⁰.

⁷ *Ibidem* (2000), 523.

⁸ Muñoz y Vidal (2001), pp. 100-105.

⁹ Olmedo Gaya (2000), pp. 246-257.

¹⁰ Muñoz (1995, 2005). Herce y de Rus (1996). Matas (1998). Probablemente Renfe mejoró su importancia relativa dentro del sector de transporte. La desregulación en general no mejoró la productividad del transporte por carretera, pero es necesario analizar más el tema.

[222]

Los cambios provinieron de las nuevas directrices europeas relativas al transporte, constituyendo la legislación española¹¹ para el sector; veamos las normas por modos de transporte y después intentaremos valorar los resultados en cuanto al proceso de configurar los corredores con Europa. Seguidamente veremos la legislación española acerca del sector de los transportes en cada uno de sus subsectores.

1.1. Transporte terrestre.

La normativa general del transporte terrestre la marcan la Ley 16/1987 de 30 de julio sobre ordenación de los transportes terrestres (LOTT), la Ley Orgánica 5/1987 de 30 de julio, donde se transfieren competencias del Estado a las Comunidades Autónomas en materia de transportes por carretera y cable, el Programa Económico a Medio Plazo, 1984-1989 y el Plan Director de Infraestructuras para 1993-2007.

Las carreteras se han visto sometidas a varias disposiciones legales. La Ley 25/1988 de 29 de julio regula la planificación, proyección, construcción, conservación y financiación de autopistas, autovías, vías rápidas y carreteras convencionales. El Plan General de carreteras, 1984-1991 se había marcado los siguientes objetivos: 1. Para autovías había que duplicar las calzadas y modernizar los principales itinerarios de larga distancia no incluidos en un programa anterior; y 2. Había que crear una red de carreteras satisfactorias para las necesidades del transporte. Los años de 1992 y 1993 se les consideró años bisagra en los cuales se afrontaría la dotación a las carreteras de una red estatal para llegar a la integración europea y se plantearía una gestión de la red con criterios de eficacia y rentabilidad, así como un incremento en la seguridad circulatoria; asimismo en aquellos dos años se tenían que mejorar los accesos a los núcleos urbanos y también las conexiones con otros modos de transporte. La financiación del Plan de carreteras corría a cargo de los fondos FEDER. En 1993 este Plan fue substituido por el Plan Director de Infraestructuras, 1993-2007, que luego veremos.

1.2. Transporte por ferrocarril.

El marco de referencia del transporte ferroviario, 1987-2000 fue el Plan del transporte ferroviario, cuyos objetivos eran que el servicio fuese competitivo, que fuera tecnológicamente innovador y que respondiese a la integración europea y al mercado único europeo. Después de 1987, se aprobó el ancho de vía europeo en las líneas nuevas para la alta velocidad. En este sentido se establecieron cuatro líneas principales: Madrid-Córdoba-Sevilla (1992) y se iban a construir en el futuro las de Madrid-Zaragoza-frontera francesa, Madrid-Valencia y Madrid-Valladolid. En 1997 se creó el GIF (*Gestor de Infraestructuras Ferroviarias*). Este

¹¹ Rodríguez Sáiz y Sotelo Novalpotro (2000), pp. 520 y ss.

establecimiento público se destinó a la financiación, construcción y gestión de las líneas de construcción para la alta velocidad en España.

Para el periodo 1994-1998 existió un Contrato-Programa entre el Estado y la Renfe, cuyo objetivo fue optimizar la gestión de la empresa, reduciendo su déficit, a través de incrementar los ingresos, mantener los gastos, moderar las inversiones y practicar mayores amortizaciones. En octubre de 1999 se dispuso un nuevo Contrato-Programa entre el Estado y la Renfe para reforzar la competencia en forma de nuevos activos ferroviarios. La gestión de infraestructuras alcanzaba el 51 por 100 de los recursos que aportaría el Estado.

1.3. Transporte aéreo

Entre 1987 y 1993 existieron sucesivos paquetes liberalizadores de las tarifas, teniendo las compañías aéreas la obligación de notificar los cambios en las tarifas con 24 horas de antelación. Los Estados miembros podían interferir las políticas monopolistas, como ocurrió en 1998 cuando el Ministerio de Fomento intervino ante la sospecha de dumping. Los precios descendían en las rutas más rentables e Iberia tendrá un plan estratégico desde 1995. Las mejoras de las infraestructuras para el transporte se llevaron a cabo a través de AENA (Ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea).

1.4. Transporte marítimo

El transporte marítimo está sometido a un proceso de liberalización, tanto en el comercio de cabotaje español como en el de la Unión Europea. Así como el transporte marítimo de pasajeros últimamente está decreciendo respecto al aéreo, el transporte de mercancías está aumentando, más en navegación exterior que en cabotaje. Entre los productos destacan el petróleo crudo, el fuel, los cementos y el gasóleo.

Por grandes puertos y en relación al número de entradas de buques y al número de pasajeros destacan, Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas, Ceuta y Bahía de Algeciras. En cuanto al número de entradas de buques y al volumen de mercancías sobresalen Bahía de Algeciras, Barcelona, Tarragona y Bilbao. El marco legislativo para el transporte marítimo lo constituyeron la Ley General de Puertos del Estado (1988), que adoptó medidas para impulsar la construcción naval y renovar la flota mercante para el impulso de los mercados de los servicios portuarios; así como la Ley 62/1997, la cual modificó la Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante con objeto de establecer instalaciones conforme la situación del tráfico, con la misma filosofía que los demás modos de transporte y la dirigida a la configuración de mercado. Se adoptó un marco legal para las autorizaciones de los servicios de línea regular de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público.

[224]

2. Otros elementos de la política de transportes

Otros instrumentos a destacar de la política de transportes del Gobierno fueron¹²: A) El Plan Director de Infraestructuras, 1993-2007, antes mencionado y B) Los Proyectos incluidos en el Plan de Infraestructuras 2000-2007 que favorecen las conexiones fronterizas.

A) El Plan Director de Infraestructuras, 1993-2007

Esta Plan Director de Infraestructuras se proyectó para quince años; algo más del 70 por 100 del presupuesto se dedicaba a carreteras y ferrocarriles, sobre todo en transporte interurbano. Las construcciones se conectan con el desarrollo de redes de transporte entre las naciones europeas, respetando prioridades ambientales, regionales y europeas. La estrategia del Plan se adapta a cada sector de transporte. Así, en las *carreteras* se busca la conexión con el resto de Europa; se corrige el exceso de radialidad; se mantienen cuatro programas de carreteras preexistentes, 1984-1991; y finalmente se busca la cohesión económica y social. En los *ferrocarriles* se prioriza la alta velocidad y los accesos a la red europea. Los *puertos* se consideran como centros neurálgicos para la distribución de mercancías, dotándoles de instalaciones adecuadas. Para los *aeropuertos* se pretende que sus estrategias se compatibilicen con otros modos de transporte. Y el *transporte combinado* se entiende como unificación sistemática del transporte, con objeto de optimizar el uso de los diversos modos, mediante armonización técnica con los sistemas europeos y la entrada en los corredores. En lo relativo al *medio ambiente y el transporte urbano*, el objetivo está en integrar infraestructuras para el transporte urbano y el patrimonio ambiental, puesto que el 50 por 100 de la población en España reside en diecisiete núcleos poblacionales.

B) Proyectos incluidos en el Plan de Infraestructuras 2000-2007 dirigidos a conexiones entre fronteras.

La política de transporte de la Unión Europea está impulsando un Plan de coordinación entre países miembros en los ámbitos técnicos, los fiscales y los competitivos económicos. Los antecedentes de esta política son sucintamente los que se expresan a continuación. En 1992, el Tratado de Maastricht otorgó carácter básico a las redes entre naciones europeas; en 1993, la Comisión Europea publicó el Libro Blanco sobre crecimiento, competitividad y empleo. En 1997, el Tratado de Ámsterdam dispuso la Política Común de Transporte a través de las Redes entre las naciones europeas y en el ámbito sobre todo de infraestructuras comunes de transporte, energía y telecomunicaciones. Los objetivos son crear puestos de trabajo, más libertades, mayor seguridad y menos concentración.

En 1998, la Comisión Europea impulsó una política común de transportes y

¹² Rodríguez Sáiz y Sotelo Novalpotro (2000), pp. 534 y 537.

dispuso un alcance de movilidad sostenible. Las recomendaciones para España en 2000-2004 fueron intensificar desregulaciones, incorporar las leyes de la Unión Europea y establecer una política competitiva. Señalemos las sugerencias europeas a España por modos de transporte. En el transporte aéreo se trata de realizar ajustes del mercado en el marco europeo en la línea liberalizadora y de internacionalización. Aunque se reconocen logros en el tráfico y en los centros de distribución, se criticaba la congestión de Barajas y los niveles de precios. En cuanto al transporte por ferrocarril se indica que el transporte ferroviario es fundamental por velocidad, seguridad, regularidad y capacidad, sobre todo cuando se saturan los tráficos aéreo y de carreteras. El Transporte marítimo debe introducir mayor eficiencia en los puertos y desarrollar las redes de transporte entre las naciones de Europa. Finalmente en el transporte por carretera se sugiere incrementar la seguridad circulatoria y establecer las condiciones propias de la competencia.

2.1. Privatizaciones

Quiero añadir que desde 1986, pero sobre todo a partir de 1996, se practicó en España una política gubernamental de privatizaciones en sectores públicos del transporte. Así, en 1986, SEAT fue adquirida por Volkswagen; en 1991, ENASA por IVECO y en 1994, fue privatizada la Compañía Transatlántica, entre otras privatizaciones. En 1996 se creó el Consejo Consultivo de Privatizaciones. Los mecanismos privatizadores se dispusieron a través del Mercado de valores, el concurso restringido, las amortizaciones y ampliaciones de capital, entre otros. En 1997 se vendió ELCANO al Grupo Marítimo Ibérico. Destaco también que en 1999 se privatizó Iberia, vendiéndose el 40 por 100 de la compañía a Caja Madrid, British Airways, American Airlines, BBV, Corte Inglés y otros¹³.

2.2 Objetivos de la política de Transporte en España

Finalmente podemos decir que la política del transporte en España descansa en dos pautas. En el programa de estabilidad 1998-2002 y en el Plan de Desarrollo Regional 2000-2006 (1999). Los objetivos fueron conseguir fondos estructurales e invertir en infraestructuras (más de la mitad); transporte y comunicaciones; y red hidráulica y medio ambiente. Veamos los objetivos por sectores. En carreteras: a) Crear una red de transporte a larga distancia. b) Mejorar las conexiones internacionales. Y c) invertir en seguridad y en medio ambiente. En ferroviario: Alta velocidad y aumentar el transporte de mercancías por ferrocarril. En aéreo: Sistema europeo en el tráfico aéreo y aumento de liberalización. Y en marítimo: a) Especializarse en mercancías por ventajas comparativas. a) Liberalizar el cabotaje español y comunitario. Y c) competir con navieras europeas.

¹³ Ibidem (2000).

[226]

2.3. Balance global de resultados

En cuanto a los resultados de aquellas leyes y directrices, distingo el plano de los estudios preliminares efectuados en España, de las medidas prácticas dentro de una dinámica institucional. En el primer ámbito ya en 1989, Carbajo y de Rus plantearon el análisis de la competencia en precio del transporte en AVT respecto al transporte por carretera y la elasticidad de sustitución entre ambos modos, conforme el fomento de determinados *corredores*¹⁴; pero los avances más específicos referidos al ámbito europeo, siempre en el plano analítico, los hallamos en P. Cantos¹⁵, algunas de cuyas aportaciones son: 1. El proceso desregulador en el transporte ferroviario se limitó a la separación contable entre la infraestructura y los servicios para la mayor parte de los países europeos. 2. En el modelo de competencia entre el tren y el autobús y en términos de bienestar social, el escenario donde la empresa de mayor calidad es pública es preferido al escenario donde ambas empresas son privadas. 3. La desregulación en un modo de transporte no sólo afecta a la estructura de una industria y mercado, sino también a la de los modos de transporte alternativos. Y 4. Se constata la existencia de economías de escala para las empresas de menor tamaño y ligeras deseconomías para las de mayor tamaño¹⁶. Campos y Cantos escribieron: “Finally. Although the usual belief is that private rail companies are more efficient than public ones, some experiences show that important increases can be achieved in efficiency levels without needing to fully privatize the industry (...) On the other hand, the vertical separation of infrastructure and services, undoubtedly presents advantages, but there are also disadvantages such as the losses of economies of scope deriving from a network integrated at strategic, tactical and operational levels. It should also be pointed out that the franchising processes do not always ensure a competitive result.- In conclusion, although there is no unique form of rail regulation to face the new challenges, the general behavioural rule and main advice from this paper is to maintain flexibility and simplicity whenever possible”¹⁷.

En el plano institucional español, la política de corredores arroja resultados limitados, que difícilmente, hoy por hoy, permiten una medición cuantitativa. En 1996 C. Nash y J. Preston señalaron mayor ritmo de crecimiento en el corredor ferroviario internacional y en el Mediterráneo respecto a otros corredores de líneas de Largo Recorrido¹⁸.

Destaco las prácticas privatizadoras de las empresas de transporte en España, salvo en el ferrocarril. El mantenimiento de la titularidad pública en Renfe tiene fundamento económico y la mayor eficiencia de la empresa responde a una mejora en el servicio de acuerdo con directrices europeas; así destaco las líneas AVT

¹⁴ Carbajo y de Rus (1989), p. 239.

¹⁵ Cantos (1996).

¹⁶ Cantos (1996), pp. 285-287.

¹⁷ Campos y Cantos (1999), p. 62.

¹⁸ Nash y Preston (1996), p. 280.

que se van aproximando a los objetivos marcados para este modo de transporte como futuro *corredor* europeo; así, están ya construidas las líneas: Madrid-Guadalajara-Calatayud-Zaragoza-Huesca; Madrid-Ciudad Real-Puertollano-Córdoba-Sevilla; y Madrid-Guadalajara-Calatayud-Zaragoza-Lleida.

El transporte por carretera mantiene el predominio terrestre y ofrece una red innovadora de autopistas construida durante los dos últimos decenios; destaco las siguientes: A-2 Zaragoza-Mediterráneo, A-4 Sevilla-Cádiz, A-7/A-17 La Jonquera-Barcelona, A-2/A-7 Tarragona-Valencia, A-7 Valencia-Alicante, A-8 Bilbao-Beobía y A-9 El Ferrol-Frontera de Portugal. Todas ellas al servicio de constituir un *corredor* con Francia y, aunque todavía menos avanzado también con Portugal.

Respecto al transporte marítimo cobra importancia el puerto de Algeciras como puerto europeo; y cruzando el estrecho de Gibraltar se está consolidando la hegemonía, frente al Atlántico, del corredor marítimo mediterráneo con puertos como Málaga, Valencia, Tarragona y Barcelona. Finalmente, en cuanto al transporte aéreo se ha desbloqueado la saturación aérea del Aeropuerto de Barajas (Madrid) con la reciente (2006) inauguración de la grandiosa Terminal 4 (Madrid); por otro lado, comienza a surgir un pequeño grupo de pequeñas compañías aéreas competitivas e Iberia pretende especializarse en el tráfico internacional, especialmente como *corredor* entre Europa y Latinoamérica.

3. Comentario final

Es correcto destacar la alta importancia de las directrices de la Unión Europea en la ejecución de planes de modernización de los modos de transporte en España, sobre todo a través de subvenciones destinadas a tal fin. Es significativo el predominio del transporte por carretera sobre otros modos de transporte. También son destacables los esfuerzos en incrementar las construcciones ferroviarias con el propósito de reemplazar, aunque sea al mínimo, el transporte por carretera. Los principios europeos de liberación económica se van introduciendo poco a poco en el sector de los transportes en España que, en algunos modos condujo a ciertas privatizaciones.

En relación a los *corredores* de transporte con Europa, el balance es positivo, aunque el tema está pendiente de mayores definiciones prácticas. La legislación al respecto en España recoge puntualmente las directrices europeas. Existen estudios económicos para el transporte intermodal, muy pocos en número, pero científicamente correctos; los resultados prácticos referidos al *corredor* con destino a Francia está más adelantado en el transporte por carretera; no obstante, el ferrocarril AVT está avanzando en construcción. Los corredores aéreo y marítimo están bien orientados, pero requieren mayor definición. Las últimas construcciones en España de líneas de AVT son un gran instrumento que facilitará más el acceso a Europa. En hipótesis, la red europea de transporte y en particular la red española será el instrumento de la recuperación económica de la Unión en el siglo XXI.

[228]

Bibliografía

- ARANGUREN, J (1992), *Automotores españoles (1906-1991)*, Madrid.
- BERMEJO VERA, J. (1975), *Régimen jurídico del ferrocarril en España (1844-1974)*, Tecnos, Madrid.
- CAMPOS, J. y CANTOS, P. (1999), “Los cambios en la política ferroviaria en España”; *Revista de Papeles de Economía Española*, núm. 82, Madrid, pp. 43-58.
- CAMPOS, J. y CANTOS, P. (1999), “Regulating Privatized Rail Transport”, *Policy Research Working Paper 2064 The World Bank, Economic Development Institute*, pp. 56-66.
- CÁNDIDO CARBAJO, J. y De RUS, G. (1989), “Hacia la definición de una política de transporte ferroviario”, *Revista de Economistas*, núm. 41, Madrid, pp. 234-240.
- CANTOS SÁNCHEZ, P. (1996), *Estructura de mercado, precios y costes en el transporte: Un enfoque de competencia intermodal*, Tesis doctoral, Universidad de Valencia, Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales.
- CARRERAS, A. (coord.) (1989), *Estadísticas Históricas de España. Siglos XIX-XX*, Fundación Banco Exterior.
- COMÍN, F. y MARTÍN ACEÑA, P. (1991), *Historia de la empresa pública en España*, Madrid, ed. Espasa-Calpe, Madrid.
- De RUS, G. (1989), “La empresa pública de transporte en España”; *Revista de Papeles de Economía Española*, num. 38, pp. 349-382.
- GÁMIR CASARES, L. (2003), *Política económica de España*, Alianza editorial, Madrid.
- HERCE, J. A. Y De RUS, G. (1996), *La regulación de los transportes en España*, Fedea-Civitas, Madrid.
- MARTÍN ACEÑA, P. y COMÍN, F. (eds) (1990), *Empresa pública e industrialización en España*, Alianza editorial, Madrid.
- MATAS, A. (1996), “Efectos de la desregulación del transporte de mercancías por carretera”, en J. A. Herce y G. de Rus, *La regulación de los transportes en España* (1996), pp. 203-259.
- MUÑOZ RUBIO, M. (1995), *Renfe (1941-1991. Medio siglo de ferrocarril público*, ed. Luna, Madrid.
- MUÑOZ RUBIO, M.(coord.) (2005a), *Historia de los ferrocarriles de vía estrecha en España*, 2 vol., Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- MUÑOZ RUBIO, M. (2005b), “La contribución de Renfe a la economía española durante la segunda mitad del siglo XX: Una primera estimación”, *Transportes, Servicios y Comunicaciones. Revista de Historia*, núm 8, pp. 54-81.
- MUÑOZ RUBIO, M. y VIDAL OLIVARES, J (2001), “Los ferrocarriles en la historiografía española”, *Transportes, Servicios y Comunicaciones. Revista de Historia*, núm 1, pp. 81-111.
- NASH, Ch. y PRESTON, J. (1996), “El transporte por ferrocarril en Europa y el futuro de Renfe”, en J. A. Herce, y G. De Rus, (Coordinadores), *La regulación de los transportes en España*, Madrid, Fedea, ed. Civitas, pp. 263-312.

OLMEDO GAYA, A. (2000), *El nuevo Sistema Ferroviario y su Ordenación Jurídica*, ed. Aranzadi, Madrid.

RODRÍGUEZ SÁIZ, L. y SOTELO NAVALPOTRO, J. (2000), “El plan director de infraestructuras (1993-2007)”, en L. Gámir, *Política económica de España (2000)*, pp. 517-545.

TAMAMES, R. (1965,1982,1986, 1990), *Estructura Económica de España*, Sociedad de Estudios y Publicaciones, Madrid.