

HACIA UN NUEVO MODELO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS

REVISTA DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS ECONÓMICOS
2000
[LI+524 páginas]

Recibido: 22 octubre 2001

Aceptado: 17 junio 2002

El análisis del transporte como servicio público, además de su naturaleza estratégica, presenta desde la perspectiva económica determinadas peculiaridades. Y esto es tanto más cierto cuando se trata de estudiar su regulación. El Instituto de Estudios Económicos (de ahora en adelante, IEE) acometió la feliz iniciativa de convocar a un nutrido conjunto de especialistas para llevar a cabo una reflexión de carácter pluridisciplinar que hace de esta obra una cita de consulta obligada.

En el plano teórico, la ausencia prácticamente total de costes hundidos hacen que el mercado del transporte resulte contestable. Pero, en la realidad, las externalidades bien conocidas –tales como los costes de congestión y los medioambientales, junto con las asimetrías de información– obligan a la intervención del regulador. A ello habría que añadir la necesidad de coordinación de la actividad de transporte a fin de garantizar la interconexión modal. Por si esto fuese poco para presentar un panorama complejo, en todos los países existen tramos cuya cobertura no resulta rentable, justificándose sólo la prestación del servicio por razones de equidad. Otra oportunidad, pues, para la intervención del regulador.

En el mundo del transporte cabe hablar de competencia *ex-ante* y de competencia *ex-post*. En la competencia *ex-post* –competencia en el mercado– la libre entrada y salida de operadores permitiría al mecanismo competitivo determinar el precio y la cantidad. Sin embargo, en la competencia *ex-ante* –competencia por el mercado– el juego competitivo tiene lugar en la fase de concurso, por lo que es importante definir muy bien los elementos del contrato. En definitiva, la introducción de mayores dosis de competencia en el transporte colectivo debe buscar las ganancias de eficiencia a través de la competencia por el mercado ya que la desregulación estricta parece más costosa para el consumidor. Como expone el profesor Caramés en su contribución a la revista, “*la competencia potencial, que se convierte en real en cada licitación, crea un cierto clima de mercado, compatible con la planificación integrada del transporte*”.

La obra, después de un amplio estudio introductorio, revisa los aspectos jurídicos e institucionales de la ordenación del transporte terrestre de viajeros en Europa, analiza las actuaciones emprendidas y los retos de futuro para el transporte urbano en España, discute las diversas formulaciones de la liberalización del sector, ocupándose también de los problemas potenciales ligados a la privatización del ferrocarril y abordando un tema tan actual como la financiación de las infraestructuras

con participación privada. Concluye este número de la *Revista del Instituto de Estudios Económicos* con un anexo legislativo que recoge la proposta de reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la intervención de los Estados miembros en materia de requisitos y adjudicación de contratos de servicios públicos en el transporte de viajeros por ferrocarril, por carretera y por vías navegables.

Resulta, por lo tanto, útil esta aportación, porque ofrece pistas acerca del margen para avanzar hacia una mayor competencia en el sector, sobre todo en lo que se refiere al transporte ferroviario y al transporte urbano en autobús. Algo que queda medianamente claro en estos trabajos que comentamos es que en los distintos modos de transporte –especialmente por ferrocarril y por carretera– no se pueden introducir políticas asimétricas, porque no se trata de compartimentos estancos, como también es cierto que resultan erróneas y muy perjudiciales las políticas del suelo independientes de la planificación del transporte. Como reconoce el Banco Mundial en un reciente informe, es imprescindible la compatibilidad entre el uso del suelo y los sistemas de transporte porque de lo contrario se podría imponer a las generaciones futuras la necesidad de viajes excesivos, altos costes de infraestructura e impactos medioambientales negativos.

MARÍA CADAVAL SAMPEDRO
Departamento de Economía Aplicada
Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales
Universidad de Santiago de Compostela