Líneas básicas para una nueva política de transporte

1. Introducción

Existe un acuerdo generalizado entre los analistas en que el transporte constituye una pieza esencial en el funcionamiento de nuestra sociedad. Su importancia radica no tanto en su peso como sector económico, con una participación cercana al 5,7% en el PIB español, sino en su carácter de bien complementario para la realización de la mayoría de actividades de ciudadanos y empresas.

Por otro lado, el desarrollo económico y social no hubiera sido posible sin los avances producidos en el transporte. Los grandes saltos tecnológicos e innovaciones económicas difícilmente hubieran podido consolidarse sin la emergencia de nuevos medios de transporte como el ferrocarril y el coche.

Sin embargo, el estudio y el diseño de las correspondientes políticas de transporte no disfrutan en España de la relevancia que se merecen. Frecuentemente se trata a los transportes como actividades residuales y sus medidas de política, a menudo, se subordinan a los objetivos de otras políticas. Por ejemplo, la utilización de impuestos específicos del combustible para recursos sanitarios o la potenciación del sector construcción de obra civil (carreteras, autopistas, etc.), no con el fin de satisfacer las necesidades de movilidad, sino en muchos casos con otros objetivos como son los puramente recaudatorios.

La necesidad de abordar una reforma sustancial de la política de transporte española, utilizando los instrumentos que la teoría económica nos ofrece, es particularmente relevante ante la elevada magnitud y tendencia creciente de los costes que el ineficiente funcionamiento del mercado de transporte supone en la actualidad para la sociedad española, en forma de pérdida de competitividad de nuestra economía pero también de deterioro de la calidad de vida. Las directrices de la política comunitaria de transporte y la oportunidad de disponer de importantes recursos financieros internos y comunitarios para las infraestructuras de transporte son otros factores que contribuyen, asimismo, a que estas reformas sean cada vez más perentorias.

2. Rasgos tendenciales

Al estudiar la evolución temporal de la demanda en cada modo de transporte de viajeros y mercancías cabe señalar como rasgo más sobresaliente, que dentro de una pauta generalizada de

Pablo Coto-Millán
Universidad de Cantabria

Vicente Inglada
Universidad Carlos III de Madrid

crecimiento del volumen de tráfico de transporte, el ritmo de crecimiento del volumen de tráfico ferroviario ha sido sensiblemente menor que el de sus competidores. Esto se ha traducido en un descenso acelerado de la participación modal ferroviaria, tanto para el transporte de viajeros como, aún en mayor volumen, para el de mercancías, en beneficio principalmente del transporte por carretera. En este sentido, no sería aventurado afirmar que de continuar dicha tendencia en el futuro, el modo ferroviario se convertiría, en un breve espacio de tiempo, en un medio de transporte marginal. Afortunadamente, la introducción de la alta velocidad ferroviaria podría llegar a corregir esta tendencia en lo que a tráfico de viajeros se refiere.

Este hecho tiene una cierta trascendencia puesto que ha propiciado numerosos beneficios económicos sobre sectores empresariales y consumidores. Tales beneficios provienen de permitir un mayor abanico de posibilidades de consumo como consecuencia directa de la reducción de tiempo en los desplazamientos de personas y mercancías. Paralelamente, los modos, como la carretera, que han experimentado un mayor crecimiento de su demanda generan un amplio conjunto de efectos negativos para la sociedad: ruido, accidentes, emisiones, destrucción de recursos naturales, congestión, intrusión visual, etc., que representan un importante coste en forma de pérdida de bienestar social para el conjunto de la sociedad. La mayoría de estos efectos negativos proceden de externalidades que, por su propia naturaleza, no están sometidas a las condiciones de mercado. La externalidades carecen de un precio, es decir, no existe un sistema claro, como el mercado, que proporcione suficientes señales al consumidor, en el sentido de cargar todos los costes sociales producidos al causante del daño.

Los factores que explican estos rasgos tendenciales en la evolución de la demanda de transporte son esencialmente diferentes para el transporte de viajeros y el de mercancías.

2.1. Transporte de viajeros

Un hecho clave aparece en el estudio de la movilidad: la constancia secular del tiempo medio diario que las personas destinan al transporte. En este sentido, Bleijenberg (2002), después de analizar numerosas encuestas de movilidad, correspondientes a diferentes países y períodos de tiempo, concluye que el tiempo medio diario destinado al transporte está situado en torno a una hora, con unos valores extremos de 0,8 y 1,2 horas. Par-

CUADRO 1
TIEMPO MEDIO DIARIO DEDICADO
AL TRANSPORTE POR RESIDENTES EN ESPAÑA
(Minutos)

	Día laborable	Fin de semana
Total nacional	46	39
Municipio > 500.000 habitantes	63	49

Fuente: Elaboración propia a partir de Movilia (2003).

tiendo de este hecho básico, el factor esencial para explicar la acelerada evolución de la movilidad y los cambios acaecidos en el reparto modal es el crecimiento exponencial de la velocidad que ha permitido acceder a lugares más lejanos sin aumentar nuestro tiempo de desplazamiento.

En esta misma línea, en el cuadro 1 se observa que de acuerdo con la reciente encuesta de movilidad realizada durante el año 2000 en España, el tiempo medio diario que dedican los españoles al transporte es de 46 minutos en día laborable y 39 minutos en fin de semana. Estos valores aumentan hasta 63 y 49 minutos en el caso de los residentes en municipios con una población mayor de 500.000 habitantes. Cabe destacar que en esta encuesta no se recogen muchos desplazamientos realizados a pie y con duración menor de 15 minutos.

A lo largo del tiempo se han ido desarrollando paulatinamente nuevos modos de transporte cada vez más rápidos que permiten afrontar los innovadores avances en los procesos productivos y satisfacer las necesidades surgidas de conocer nuevos mercados. Por ejemplo, en la segunda mitad del siglo XIX el ferrocarril que alcanza una velocidad de 30 Km/h sustituye a los medios de transporte existentes (coches de caballos) que no superaban la velocidad de 10 Km/h.

Posteriormente, en los albores del siglo XX surge el coche como medio de locomoción que llega a alcanzar rápidamente una velocidad superior al ferrocarril y se hace predominante en el transporte de viajeros a partir de la década de los sesenta. Su rápido crecimiento se apoya en una extensa red de carreteras y en la fabricación de vehículos cada vez más potentes y cómodos. Todavía queda un margen importante para el crecimiento del número de vehículos por habitante en países como España, especialmente si se consideran sus menores costes y que el precio del combustible tiene una influencia reducida en la decisión sobre la compra de un nuevo vehículo.

Paralelamente a este crecimiento del transporte por carretera, la cuota modal del avión aumenta muy significativamente de acuerdo con sus elevadas velocidades que permiten afrontar con más éxito la restricción presupuestaria temporal. La valoración del tiempo es cada vez más relevante en relación con la renta.

En este sentido, cabe señalar que no se ha producido ningún nuevo salto tecnológico en el transporte desde la introducción del avión aunque sí mejoras tecnológicas en forma de producción en masa, nuevos materiales y, últimamente, la incorporación generalizada en este sector de las tecnologías de información y comunicación. La introducción del tren de alta velocidad representa la respuesta de mejora tecnológica del ferrocarril ante su conversión en un modo de transporte marginal.

Asimismo, otro factor adicional ha sido el creciente aumento del poder adquisitivo de los usuarios como resultado del crecimiento económico y de la mayor renta disponible que permite a los individuos valorar más el tiempo y acceder a modos de transporte más rápidos. Por otro lado, la sensible reducción en los precios del transporte por carretera y aéreo ha contribuido a su rápido crecimiento.

Estas pautas internacionales de crecimiento modal de la movilidad se cumplen también para el caso español. En el cuadro 2 se observa que durante el período 1960-2000, el modo de transporte con mayor crecimiento es el aéreo, con una tasa media de crecimiento del 9,60%, seguido de la carretera (7,37%) y finalmente del ferrocarril, con una tasa de crecimiento sensiblemente inferior (2,71%).

2.2. Transporte de mercancías

En el ámbito del transporte de mercancías es indudable que los cambios trascendentales acaecidos en el proceso productivo y en la cadena de distribución han impulsado el papel del transporte por carretera, debido a su mayor fiabilidad y flexibilidad para adaptarse a los cambios en la demanda. En este sentido, las profundas transformaciones ocurridas en la estructura productiva de los diferentes sectores industriales han traído consigo que las mercancías que tradicionalmente eran transportadas predominantemente por ferrocarril han perdido sensiblemente peso porcentual dentro de la producción industrial total. Por el contrario, el peso porcentual, respecto del total de la producción industrial total, de otros sectores productivos, caracterizados tanto por

CUADRO 2
EVOLUCIÓN DE LA DEMANDA DE TRANSPORTE MODAL EN EL TRANSPORTE DE VIAJEROS DURANTE EL PERÍODO 1960-2000
(Tasa media anual acumulativa de crecimiento)

Carretera	Ferrocarril	Avión
7,37%	2,71%	9,60%

Fuente: Elaboración propia.

su mayor valor unitario, como por su menor volumen, y que por lo tanto son más susceptibles de ser transportados por carretera, ha aumentado drásticamente.

Como muestran McKinnon y Woodburn (1995), la tasa de crecimiento anual de las mercancías transportadas es mucho mayor en términos monetarios que en términos físicos. Este hecho refleja el cambio estructural de una economía de industrialización hacia una economía de servicios y basada en el conocimiento. La causa de las altas tasas de crecimiento del transporte de mercancías no es el crecimiento físico sino otros dos factores: cada producto es movido más veces y, al mismo tiempo, la longitud media del transporte es mayor. Esta es la logística de la economía de red o nueva economía. En este sentido, para el Reino Unido, se han estimado los crecimientos de las tasas anuales en la década previa al año 1995, en el 1,5 y 2,9%, en términos de mercancías y monetarios, respectivamente.

Por otro lado, se ha producido una verdadera desintegración vertical, consecuencia de la tendencia creciente hacia un mayor grado de especialización, aumentando drásticamente los niveles de contratación externa. Este hecho se puede comprobar a través de la disminución, observada desde los años setenta, en la ratio del valor añadido sobre la producción bruta, lo que implica de alguna forma, que el valor añadido se está trasladando a otros puntos de la cadena de oferta.

Otro rasgo característico de la economía actual es que todo el desarrollo del proceso de producción está dirigido a la medida de cada consumidor, guiado de acuerdo a sus especificaciones. En la actual sociedad de la información las decisiones tomadas dentro de las empresas se basan, cada vez en mayor grado, en información en tiempo real. Las nuevas tecnologías de la información están haciendo posible una respuesta cada vez más rápida de la oferta a las características cambiantes de la demanda. Indudable-

mente este nuevo escenario favorece al transporte por carretera dado que por su mayor grado de flexibilidad es capaz de satisfacer más rápidamente las demandas de transporte.

Se manifiesta la necesidad de innovación en el transporte de mercancías que permita la competencia con la carretera. Una posibilidad es el denominado *Short Sea Shipping* en el transporte marítimo, pero su inconveniente es su dependencia de otros modos de transporte, al contrario que el transporte por carretera que puede realizar el transporte puerta a puerta.

Asimismo, la reducción del coste generalizado del transporte de mercancías por carretera es otro factor fundamental en el elevado ritmo de crecimiento de su demanda. Principalmente, se ha debido a sus ventajas en términos de fiabilidad y velocidad, ya que la relación calidad-precio determina el proceso de elección del modo de transporte. En relación con el transporte intermodal, es difícil que pueda competir con la carretera en cuanto que los costes anejos a la transferencia de la mercancía se han reducido menos que los del transporte de mercancías.

En el cuadro 3 se muestra para el caso español la evolución del tráfico de mercancías por carretera y ferroviario durante el período 1960-2000. Se observa que la demanda del transporte por carretera, con una tasa anual de crecimiento del 6,48%, crece a un ritmo mucho más rápido que el transporte ferroviario, cuya tasa anual es del 1,30%. Todo ello se ha traducido en que el ferrocarril se haya convertido en un modo marginal de transporte de mercancías.

3. Cuestiones clave en política y regulación del transporte

3.1. Regulación

La teoría económica nos señala que la tarificación eficiente de las infraestructuras debe realizarse introduciendo los costes externos modales. En este sentido, adquiere un carácter sumamente relevante estudiar los efectos de la fijación de estos precios sociales sobre la economía española y, en concreto, sobre el sector transporte ya que dado su importante efecto arrastre, cualquier medida que incida en los costes del transporte tiene su reflejo sobre los precios de los diferentes productos y, en definitiva, supone un perjuicio para los consumidores.

En la actualidad, en el ámbito de las carreteras existe un verdadero mosaico impresionista de

CUADRO 3
EVOLUCIÓN DE LA DEMANDA DE TRANSPORTE MODAL EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS DURANTE EL PERÍODO 1960-2000
(Tasa media anual acumulativa de crecimiento)

Carretera	Ferrocarril
6,48%	1,30%

Fuente: Elaboración propia.

peajes con valores sensiblemente diferentes e inexistencia de un criterio claro de eficiencia económica o de equidad social. Es necesario definir por qué se cobra ese peaje. La filosofía actual parece descansar únicamente en que, dadas las restricciones presupuestarias, la financiación de estas actuaciones de incremento de capacidad, insertadas puramente en el lado de la oferta, trae consigo la necesidad de introducir los peajes como fuentes adicionales de recaudación. En este sentido, el trabajo de Inglada y Coto-Millán (2004a), después de calcular los costes de congestión en los diferentes tramos de la red viaria interurbana, muestra la necesidad de revisar esta política de peajes, introduciendo medidas del lado de la demanda y basadas en la optimización social del sistema global de transporte, que eviten situaciones ineficientes caracterizadas por sus altos niveles de congestión, como los que se dan en ciertas carreteras alternativas a las autopistas de peaje o en los accesos a las grandes áreas metropolitanas.

En España existe un elevado riesgo de accidentalidad, muy superior al de la mayoría de nuestros socios europeos. El dato actual de cerca de 5.000 muertos al año en accidentes de carretera es demasiado elevado para nuestros niveles de tráfico. Es necesario introducir de forma masiva las nuevas tecnologías de información y comunicación en la explotación de las carreteras y en la gestión del tráfico, así como coordinar la dispersa gestión del tráfico viario que actualmente es competencia de diferentes órganos y administraciones.

Otro sector pendiente de desregular o re-regular es el ferroviario. En la ley sectorial aprobada recientemente se consagra la separación de la infraestructura y de la explotación en el ferrocarril, de acuerdo con las directivas europeas aunque se dejan numerosos flecos pendientes de resolver: deuda de RENFE, independencia del regulador, etc. Pero la cuestión clave consiste en

que si el tren de alta velocidad (AVE) es la alternativa de política de transporte interurbano idónea en España para contrarrestar las tendencias citadas anteriormente.

Los costes fijos del AVE son muy altos, particularmente la construcción de su infraestructura, y esto se traduce en que su rentabilidad, no sólo financiera sino también económica-social, sea mucho más dependiente de la densidad de tráfico del corredor que en otros modos de transporte, ya que la oferta de unidades adicionales de servicio ferroviario incorpora un coste adicional mucho más pequeño debido a un intenso efecto de las economías de escala. También el hecho de transportar únicamente viajeros hasta ahora es un factor que merma su rentabilidad.

El análisis coste-beneficio del AVE Madrid-Barcelona-frontera francesa, a priori uno de los corredores más rentables por los altos niveles de renta y población de los territorios que une, realizado por Inglada y Coto-Millán (2004b), muestra la alta sensibilidad de este proyecto a los niveles de tráfico que se alcancen y, en concreto, a la decisión de ampliar la red de alta velocidad francesa hasta Perpignan. En caso de no abordarse esta ampliación en un plazo razonable el beneficio social neto de dicho proyecto probablemente sería negativo. Pero no parece que este proyecto figure en el corto o medio plazo dentro de los planes del gobierno francés.

Por lo tanto, este tipo de política de mejora de la infraestructura ferroviaria, incardinada en el lado de la oferta, con la consiguiente sensible reducción de la componente temporal del coste generalizado del modo ferroviario se muestra muy eficaz para alterar el reparto modal, principalmente a costa del transporte aéreo como se puede comprobar en el corredor Madrid-Sevilla, pero a cambio de un elevado coste social.

En este apartado de regulación se ha de señalar la necesidad de definir un modelo aeroportuario que gestione más eficientemente estos servicios. La ampliación, ya en marcha, de la capacidad de los aeropuertos más saturados, con la consiguiente liberación de *slots*, debería facilitar la implantación masiva de nuevas aerolíneas con efectos favorables sobre la competencia y los precios. Ello depende de que se adopten criterios eficientes en el reparto de *slots*. Asimismo, en el transporte público de viajeros por carretera, la próxima renovación en 2007 de numerosas concesiones es una buena oportunidad para dar un paso adelante hacia la completa desaparición de las diferencias que sin ninguna justificación económica existen entre con-

cesiones, introduciendo períodos cortos de duración de la concesión. En el transporte de mercancías por carretera, la necesaria introducción de las nuevas tecnologías debería ir acompañada de un proceso de concentración y acuerdos en el sector a fin de poder aprovechar los numerosos beneficios potenciales anejos a la utilización de estas tecnologías. Finalmente, en el ámbito portuario es necesario hacer un balance en relación con los efectos producidos sobre la eficiencia y nivel de competencia en el sector a causa de las medidas aprobadas recientemente.

En los aspectos relacionados con la necesaria regulación del mercado de transporte, se plantea la necesidad de un organismo regulador que vele por el funcionamiento eficiente del mercado, en particular por la competencia entre las diversas empresas y los derechos de los ciudadanos. A similitud de las comisiones existentes para otros servicios, como telecomunicaciones o energía, y dado el carácter intermodal del transporte, podría implantarse un organismo regulador conjunto del transporte. Es fundamental la independencia de este regulador respecto al gobierno.

3.2. Nuevas tecnologías

La emergencia de la denominada nueva economía asociada a la utilización masiva de las nuevas tecnologías de información y comunicación está produciendo importantes consecuencias sobre el mercado del transporte. En particular, aspectos como el comercio electrónico, tele-trabajo, etc., inciden en las pautas de movilidad de las personas y en la demanda de transporte de mercancías.

Aun cuando existe un elevado margen de incertidumbre sobre la magnitud y tipología de dichos impactos, los estudios realizados parecen mostrar que el auge del comercio electrónico traerá consigo un incremento del tráfico de mercancías por carretera, que es particularmente preocupante en ámbitos urbanos, donde puede traducirse en un aumento de las emisiones y de los niveles de congestión. Por el contrario en el ámbito del transporte de viajeros la introducción del tele-trabajo podría redundar en una reducción de los viajes.

Paralelamente y al igual que en otros sectores la aplicación de las tecnologías de información y comunicación en el transporte, en sus aspectos de infraestructura y tráfico, tendrá consecuencias importantes para el sector. La introducción masiva de los denominados Sistemas Inteligentes de Transporte traerá consigo el incremento de la productividad y eficiencia reduciendo el número de

vehículos-kilómetro transportados. Los beneficios producidos se extienden, asimismo, a la reducción de los niveles de congestión, emisiones, ruido y accidentes.

Se plantea la necesidad de que en España se lleve a cabo, al igual que poseen la mayoría de países desarrollados, un plan de Sistemas Inteligentes de Transporte que impulse la implantación de estas nuevas tecnologías, permitiendo aprovechar eficientemente todo su potencial y coordinando las actuaciones de los diversos organismos implicados que actualmente presentan un elevado grado de dispersión.

3.3. Financiación

El debate sobre quién paga las infraestructuras surge a causa de que en España, al contrario que en otros países, como Estados Unidos, en los que la recaudación por impuestos especiales sobre el combustible de automoción es destinado a la red viaria, no existe un capítulo de recursos financieros públicos destinados específicamente. Sin embargo, es ciertamente llamativo que en el caso español exista la posibilidad de que las comunidades autónomas puedan financiar parte de su gasto público en capítulos como la sanidad con un impuesto específico sobre los combustibles de automoción.

En el caso de financiación de infraestructuras de transporte parece lógico endeudarse, sobre todo si tenemos en cuenta que probablemente las necesidades de nuevas infraestructuras serán menores en el horizonte futuro, una vez que hayamos alcanzado el *stock* óptimo de infraestructuras de transporte equiparable al de nuestros socios europeos.

En este aspecto de la política de transportes se aprecia un cierto grado de confusión entre instrumentos y fines. Así por ejemplo, el diseño de nuestra política de transporte queda supeditado a la optimización de los recursos financieros recogidos en los diversos fondos europeos, que deberían ser un instrumento privilegiado para financiar los proyectos más beneficiosos para la sociedad, seleccionados después de la correspondiente evaluación económico-social. También la supeditación del compromiso del equilibrio presupuestario supone una importante interferencia para la política de transporte, dada la inexistencia de un capítulo presupuestario específico, destinado a las infraestructuras de transporte.

Ambos hechos suponen una presión en contra de la inversión en la red viaria debido a que los recursos públicos destinados a nuestras carrete-

ras computan, en su mayor parte, en el déficit público al contrario que otros tipos de inversiones: Puertos, aeropuertos e incluso en infraestructura ferroviaria como consecuencia de la utilización de entes públicos como el GIF o el futuro ADIF.

En definitiva, se supedita la política de distribución de las inversiones en nuevos proyectos a otros objetivos como es la estabilidad presupuestaria. Así, en el Plan de Infraestructuras de Transporte 2000-2007, con horizonte presupuestario en 2010, se potencia la inversión en aquellos modos como el ferrocarril, los puertos y aeropuertos que, en su mayor parte no contribuyen al déficit. En el caso de las carreteras, junto a la vía concesional de las autopistas de peaje, se utilizan diversas alternativas que algunos llaman eufemísticamente de *ingeniería financiera* para reducir la presión sobre el déficit públicos. Estos métodos, como son el peaje a la sombra o el método alemán, realmente sólo suponen dilatar la utilización de recursos financieros públicos con la correspondiente penalización financiera.

3.4. Políticas en el contexto europeo

Todas las previsiones apuntan a que el crecimiento económico en una nueva y ampliada Europa se traducirá en una mayor demanda de transporte y en la necesidad de reducir los correspondientes efectos negativos (accidentes, ruido, contaminación, congestión, etc.), así como de fomentar la seguridad y eficiencia en el movimiento de personas y mercancías. Ante este escenario, la política de transporte europea para el año 2010 recogida en el Libro Blanco de 2001 se basa en 60 medidas principales con un catálogo en torno a los cuatro puntos fundamentales siguientes:

- Distribuir la demanda entre modos de transporte.
- Eliminar *cuernos de botella*.
- Situar a los usuarios en el centro de la política del transporte.
- Gestionar la globalización del transporte.

A pesar de todo, el grado de incertidumbre acerca de la eficacia de estas medidas es ciertamente importante, teniendo en cuenta la complejidad de sus efectos potenciales sobre el tejido económico. Así, las políticas incidentes en la reducción de la velocidad del transporte reducen los beneficios y las economías de escala y de alcance en las empresas. Schafer (2000) señala que es necesario evitar hacerse ilusiones acerca de la efectividad de promover el transporte público como un instrumento para reducir la utilización del vehículo privado ya que la alternativa de

invertir en transporte público sólo tendrá efecto si la velocidad puerta a puerta es al menos igual a la del coche.

4. Conclusiones

La importancia del transporte en la sociedad actual, desde las perspectivas económica y social, debería implicar una mayor relevancia de la existente en relación con el estudio y diseño de la política de transporte.

Una revisión de la situación actual del mercado y la política de transporte española permite comprobar numerosas problemas enumerados a lo largo de este artículo. Se hace necesario afrontar políticas de transporte propiamente dichas y no políticas subordinadas a otros sectores. Las políticas y regulaciones del transporte deben tener el objetivo básico de aumentar el bienestar social de todos los ciudadanos.

Finalmente, en este artículo se considera necesario continuar con la liberalización del sector del transporte, introduciendo la competencia y creando un organismo regulador, independiente del gobierno, que vele por la competencia, seguridad y protección del usuario. □

BIBLIOGRAFÍA

Bleijenberg, A. (2002): «The driving forces behind transport growth and their implications for Policy», *International Seminar managing the fundamental drivers of transport demand, European Conference of Ministers of Transport, Bruselas.*

Inglada, V. y Coto-Millán, P. (2004a): «Market Failures: the Case for Road Congestion Externalities», capítulo 22, págs. 343-358, en Coto-Millán (editor): *Essays on Microeconomics and Industrial Organization*, Editorial Springer-Verlag, Heidelberg y Nueva York.

Inglada, V. y Coto-Millán, P. (2004b): «Social Benefits of Investment Projects: the Case for High-Speed-Rail», capítulo 23, págs. 361-385, en Coto-Millán (editor): *Essays in Microeconomics and Industrial Organization*, Editorial Springer-Verlag, Heidelberg y Nueva York.

McKinnon, A. C. y Woodburn, A. (1995): *Logistical restructuring and road freight traffic growth: An empirical assessment*, Heriot-Watt University School of Management, Edimburgo.

Movilla (2003): *Encuesta de movilidad de las personas residentes en España*, Ministerio de Fomento.

Schafer, A. (2000): «Regularities in Travel Demand: an International Perspective», *Journal of Transportation and Statistics*, vol. 3, núm. 3, págs. 1-32.

RESUMEN

El objetivo básico de este artículo es describir los rasgos fundamentales del mercado de transporte, resaltando las lagunas e incongruencias más significativas observadas en la política de transporte en España. En este artículo se realiza, en primer lugar, una breve descripción de los rasgos tendenciales que caracterizan la evolución de la demanda de transporte, así como de la casuística asociada, que nos ayuda a entender los cambios trascendentales producidos en el reparto modal. A continuación se muestra una panorámica de la política actual de transporte, tanto desde una perspectiva general como específica de cada modo, y finalmente se analizan los principales problemas existentes.

Palabras clave: Regulación, Competencia, Nueva política y transporte.