

# INDICE

## ARTICULOS

	<u>Páginas</u>
ANDRÉS FERNÁNDEZ DÍAZ y LUIS RODRÍGUEZ SAIZ: "El sector transportes en España, con especial referencia al III Plan de Desarrollo y a otros Planes extranjeros" .....	7
MIGUEL A. PALAZUELOS: "La Selección de Inversiones en los transportes. Su desarrollo en España" .....	31
RAFAEL IZQUIERDO: "La política común de transportes en las Comunidades europeas" .....	51
MANUEL RODRÍGUEZ CEBRIÁN: "La fiscalidad de los transportes por carretera en España dentro del marco europeo" .....	79
ENRIQUE BALLESTERO: "Programa de investigación en economía a través de tesis doctorales" .....	153
STEFAN GLEJDURA: "Problemas de la integración en el COMECON".	167
J. B. DONGES: "Una nota sobre las fuentes del crecimiento industrial en España" .....	189
R. CALLE SAIZ: "Un comentario sobre la obra de B. Hansen y W. W. Snyder, <i>La política presupuestaria en siete países, 1955-1965</i> ".	199

## DOCUMENTACION

La elección de las inversiones en las infraestructuras de los transportes (con especial referencia a los métodos de racionalización de la elección presupuestaria. R. C. B.) .....	223
Bibliografía sobre economía del transporte .....	275
Estadísticas sobre transporte .....	309
I. Estadísticas internacionales de transporte .....	309
II. Estadísticas de transporte en España .....	395

## RESEÑA DE PUBLICACIONES

JOSÉ B. TERCEIRO: "Diccionario de Economía" (reseñado por E. C.).	415
HANS KAISER: "Liquidität und Besteuerung" (reseñado por E. C.) ...	416
MECHTHILD MINKNER y ALEXANDER BOHRISCH: "Investitionsklima und Auslandskapital in Argentinien" (reseñado por S. G.) ...	417
MIROSLAV M. GRANDTNER: "Pourquoi des réserves écologiques au Québec"; MIROSLAV M. GRANDTNERH "Le désert du Pérou"; ESTELLE LACOURSIÈRE et MIROSLAV M. GRANDTNER: "Contribution à l'étude écologique de la végétation riparienne de l'Île d'Orléans"; PIERRE RICHARD: "Atlas pollinique des arbres et de quelques arbustes indigènes du Québec" (reseñados por S. G.) .....	418

HANS JOLOWICZ: "Wirtschaftliche und rechtliche Aspekte des Invertionsklimas in Brasilien" (reseñado por S. G.)	419
OCDE: "Danemark" (reseñado por V. P.)	420
OCDE: "U. E. B. L." (reseñado por V. P.)	421
ROLF SIEBER y HORST RICHTER: "Die Herausbildung der marxistischen politischen Okonomie" (reseñado por E. C.)	422
MIROSLAV RUMLER (Jefe del colectivo de Ed.): "Czechoslovak Economic Papers 12" (reseñado por S. G.)	423
CHARLES BETTELHEIM: "L'économie allemande sous le nazisme. I." (reseñado por E. C.)	424
CHARLES BETTELHEIM: "L'économie allemande sous le nazisme. II." (reseñado por E. C.)	425
BERLIRI, ANTONIO: "Principios de Derecho Tributario. Vol. II" (reseñado por Valentín R. Vázquez de Prada)	426
CALLE SAIZ, RICARDO: "El impuesto sobre el valor añadido. Primer impuesto europeo" (reseñado por José Antonio García-López)	438
CALLE SAIZ, RICARDO: "España y el impuesto sobre el valor añadido" (reseñado por José Antonio García-López)	458

# **El sector transportes en España**

## **Con especial referencia al III Plan de Desarrollo y a otros Planes extranjeros**

**ANDRES FERNANDEZ DIAZ**

Profesor Agregado de Política Económica  
en la Universidad de Madrid

**LUIS RODRIGUEZ SAIZ**

Profesor Adjunto de Política Económica  
en la Universidad de Madrid

### **ANTECEDENTES**

Para entrar en el contexto de la estructura del sector de los transportes en España, es preciso conocer previamente cuál ha sido su evolución histórica, al menos en un pasado reciente, y analizar las circunstancias que han conducido a la situación.

Para ello haremos un rápido recorrido histórico a partir del nacimiento de cada medio de transporte, analizando las circunstancias técnicas, políticas o institucionales, que determinaron su configuración actual, formando un mercado desigual y falto de la debida coordinación.

Para delimitar adecuadamente el sector, vamos a ocuparnos únicamente de los medios que sirven para trasladar personas o cosas de un lugar a otro, con excepción de la transmisión de información y energía, es decir aquellas actividades que podemos englobar dentro de la definición de transporte en un sentido restringido. Comprenderá, pues, los transportes por vía navegable, ferrocarril, carretera y aéreos.

En cuanto a la navegación, distinguimos entre marítima y fluvial. La primera, y esto es una característica general a todos los países ribereños a un mar, nace y crece recibiendo un trato de favor por parte de los poderes públicos, por razones de defensa o prestigio nacional principalmente. La fluvial, recibió en nuestro país el apoyo decidido del Estado, que tomó a su cargo la construcción y conservación de los canales, encargándose directa o indirectamente de su explotación: caso de los dos únicos canales de navegación españoles, el Canal Imperial de Aragón y

el Canal de Castilla, aunque recibiendo a veces la colaboración de la empresa privada, especialmente en el primero.

En resumen, la navegación gozó siempre de la protección estatal, mediante la construcción y conservación de su infraestructura con cargo a los presupuestos generales del Estado y sin que este coste recayera sobre el usuario, sino sobre la colectividad.

Los ferrocarriles hacen su irrupción de forma violenta en la economía, produciendo una revolución total en la concepción del transporte, ya que todos los transportes interiores que tenían que realizarse por tracción animal, en ausencia de canales, no podían competir con este nuevo y revolucionario sistema. Nacen así, dotados de un fuerte poder de monopolio y se crea la mentalidad de que, independientemente de la necesidad de someterlos a restricciones en cuanto al establecimiento de las líneas, con objeto de evitar una competencia desmedida y un despilfarro de recursos, debían tomar la categoría de servicios públicos y ser sometidos a determinadas trabas y cargas de tipo económico en beneficio de la colectividad y no simplemente de los propietarios de las compañías férreas. De esta forma surgen multitud de leyes que institucionalizan este transporte como servicio público, con la obligación de transportar y de respetar determinadas tarifas impuestas por el Poder Público.

Todas estas medidas, que fueron lógicas en su tiempo, con el fin de luchar contra el fuerte poder de monopolio del ferrocarril, han perdido hoy su significación, cuando no es más que un medio de transporte que tiene que luchar con la competencia de otros medios, especialmente la carretera, y luchar en inferioridad de condiciones a causa de la desigualdad de trato por parte de la legislación.

El transporte por carretera nace de forma poco espectacular, por contraposición al ferrocarril. La aparición del automóvil no supone, en principio, una competencia para los transportes efectuados por vía férrea, pues la inexistencia de adecuadas redes viarias y la propia configuración de los vehículos los hace inadecuados para desempeñar este servicio.

Sin embargo, sin prisa, pero sin pausa, el automóvil alcanza rápidamente, gracias a los avances tecnológicos, la plenitud de su desarrollo. Esto, unido a la adecuación de las carreteras al tráfico, hace que rápidamente se sitúen en línea de competencia con el ferrocarril, desbordándole, incluso al no haberse establecido a tiempo una regulación adecuada de los transportes por carretera y de continuar los ferrocarriles con las barreras de sus obligaciones. "La rigidez mantenida por los Estados frente a