

### ECONOMÍA POLÍTICA DEL TRANSPORTE

El interés por la economía del transporte cuenta con una larga tradición en la ciencia económica. Así, el estudio de reglas de decisión óptima para la fijación de precios e inversión en carreteras fue abordado, a mediados del siglo XIX, por Dupuit, y por A. C. Pigou a principios del siglo XX. Este interés, no obstante, se truncó al cabo de unos años, y no volvió a renacer hasta mediados de la década de los cincuenta, experimentando una notable expansión a partir de los setenta. En un primer momento, los aspectos normativos catalizaron el análisis, pero posteriormente se avanzó hacia cuestiones relativas a la asignación eficiente de los recursos y hacia las relacionadas con la equidad y la distribución de la renta, y más recientemente se ha extendido a los aspectos medioambientales, que ocupan actualmente una importante posición.

La creciente preocupación social por una serie de temas podría contribuir a explicar la atención que la economía del transporte suscita. Entre otros, cabría citar la presión creciente sobre las infraestructuras, con la consiguiente necesidad de inversión y de hallar formas alternativas de financiación; los problemas que en las áreas urbanas se presentan a consecuencia del excesivo uso del vehículo privado, con los consiguientes costes de accidentalidad, congestión y medioambientales; los cambios en la regulación y el papel del Estado y del mercado en la provisión de servicios de transporte o, finalmente, la necesidad de conocer las características tecnológicas de las empresas y las variables que determinan el comportamiento de los individuos por lo que a demanda de transporte se refiere.

En el caso de la economía española, el sector de los transportes absorbe más de un 4 por 100 del valor añadido bruto y del orden del 4,7 por 100 de la población ocupada, si bien estas magnitudes, por las razones

que posteriormente se comentan, infravaloran la importancia real del sector, a la vez que, atendiendo a la evidencia histórica disponible, la demanda de transporte es elástica con respecto a la renta. En función de esta elasticidad estimada, se prevé que, en un futuro, el transporte de pasajeros y de mercancías experimentarán un marcado crecimiento tendencial, en un contexto de congestión de ciertas infraestructuras, y en particular de aquellas que posibilitan el transporte aéreo, tales como los aeropuertos. Ello obliga a contemplar una política de inversiones en infraestructuras, a la vez que se plantea la necesidad de potenciar ciertos modos de transporte frente a otros, con la pretensión de reducir posibles externalidades negativas o de contribuir a evitar estrangulamientos por el lado de la oferta.

PAPELES DE ECONOMÍA ESPAÑOLA ha elaborado este número monográfico dedicado a la *Economía del Transporte* contando con la colaboración externa de la profesora **Anna Matas**, de la Universidad Autónoma de Barcelona, y del profesor **Ginés de Rus**, de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Internamente, desde la Fundación de las Cajas de Ahorros, el profesor **José L. Raymond** se ha encargado de la coordinación del número, estructurado en cuatro secciones relativas a infraestructuras y servicios de transporte, demanda y fijación de precios, cambios de regulación y privatización, y evaluación de inversiones y externalidades.

#### TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS: UN BALANCE DE SITUACIÓN

Seis artículos componen el primer núcleo temático de este número 82 de PAPELES DE ECONOMÍA ESPAÑOLA, orientado a definir y situar, en el contexto de la economía española, la economía del transporte y las infraestructuras en las que se asienta.

El artículo del profesor **Ginés de Rus**, titulado «Economía y política del transporte: Principios y tendencias», que inicia el contenido del número, comienza destacando el peso del sector transportes en el valor añadido bruto de la economía, situado en el entorno del 4 por 100. Esta participación, aunque pudiera parecer relativamente importante, no refleja la contribución económica directa de esta actividad, ya que los criterios de contabilización de los servicios de transporte ensombrece la verdadera contribución sectorial. Por ejemplo, si un supermercado opta por tener sus propios camiones, la actividad de transportes que realiza aparece reflejada como comercio, mientras que sólo si subcontrata los servicios de transporte con una empresa externa esta actividad aparecerá adecuadamente reflejada en los datos del sector. Dada la importancia de este sector, reviste especial trascendencia examinar en qué medida la desregulación y la mayor competencia introducida en el mismo han contribuido a aumentar su eficiencia. Pero son las infraestructuras de transporte las que reciben mayor atención. El artículo pone especial énfasis en las cuestiones de regulación que actualmente ocupan la mayor parte de las agendas de los gobiernos, procurando el diseño de instituciones que permitan obtener lo mejor de la participación privada en la

construcción y explotación de las infraestructuras, evitando que la búsqueda del beneficio conduzca a unos inadecuados precios y niveles de calidad en las prestaciones.

Esta panorámica general se complementa con la consideración concreta de las cuestiones propias de los diferentes sistemas de transporte, que se aborda en las cinco colaboraciones restantes.

«El transporte aéreo en España» es examinado por el profesor **Pedro Marín**. El principal punto que se destaca en ese trabajo es que el colapso de los principales aeropuertos españoles y europeos constituye el problema básico a que se enfrenta el transporte aéreo, lo que provoca que la liberalización *per se* deje de tener sentido si no se dota al mercado de las infraestructuras adecuadas y no se liberalizan simultáneamente sectores colindantes, como pueden ser los de formación de pilotos y de controladores. En concreto, el autor revisa la evolución de precios y de estructura del mercado en las rutas internas españolas, comprobándose que después de la liberalización se produjo una rápida entrada de compañías y un descenso de precios. No obstante, el proceso de entrada de nuevas compañías y de competencia en la mejora del servicio quedó paralizado por la existencia de problemas de congestión aeroportuaria.

Adicionalmente, los aspectos más relevantes de la red de aeropuertos españoles son analizados en el artículo del profesor **Roberto Rendeiro**. Bajo el título de «Las infraestructuras aeroportuarias», el autor efectúa un repaso de la estructura de costes y sus implicaciones para las políticas de precios y de inversiones. La progresiva liberalización que se tiende a introducir en la gestión de los aeropuertos es consecuencia de la necesidad de reducir la pesada carga presupuestaria que el mantenimiento de estas infraestructuras supone. En este sentido, la idea central es la sugerencia de convertir los aeropuertos españoles en centros de negocio que se gestionen con criterios empresariales y que lleguen a ser financieramente autosuficientes. No obstante, no deben olvidarse las externalidades negativas que de la actividad aeroportuaria puedan derivarse, tales como sus efectos medioambientales. En este contexto, los precios deberían reflejar adecuadamente los efectos externos generados, si bien estos extremos no suelen contemplarse en las tarifas que los aeropuertos españoles o europeos aplican.

El segundo sistema de transportes que se considera es el ferroviario, cuyas fuertes modificaciones en los últimos diez años son analizadas en el artículo de los profesores **Javier Campos** y **Pedro Cantos**, bajo el título de «Los cambios en la política ferroviaria en España». Los autores señalan que estos cambios se inscriben en un proceso general de evolución reguladora de los ferrocarriles en Europa, en respuesta al nuevo entorno tecnológico. En este sentido, se ha tratado de distinguir entre los elementos intrínsecamente monopolísticos y aquellos que no lo son, pro-

curando una mayor presencia del sector privado en esta industria a través de una separación entre la gestión de infraestructuras y la prestación del servicio. El objetivo último de esta política es promover la competencia, con la finalidad de aumentar la eficiencia y reducir los costes presupuestarios injustificados que los monopolios estatales suelen representar para la sociedad. Por lo que respecta a la estructura ferroviaria española, el proceso necesita nuevos impulsos encaminados hacia una oferta adaptada a las condiciones del mercado, a través de una mayor separación entre las distintas unidades operadoras de mercancías y de pasajeros, a la vez que una separación clarificadora entre actividades económicamente rentables y no rentables, pero que se consideran socialmente deseables.

Finalmente, en el artículo «Análisis del transporte marítimo en España: Competencia y regulación», de los profesores **Pablo Coto** y **Vicente Inglada**, se describen los rasgos más representativos del sector en España, separando entre los períodos previo y posterior a la incorporación de España a la Comunidad Económica Europea. El artículo concluye con una serie de recomendaciones que, entre otras, incluye la necesidad de mejorar y potenciar las condiciones competitivas, favorecer fiscalmente la inversión en la flota, siguiendo similares pautas a las imperantes en otros países comunitarios, profundizar en la liberalización de tarifas y favorecer la innovación tecnológica.

Por su parte, el trabajo de los profesores **Gustavo Nombela** y **Lourdes Trujillo** está dedicado a los puertos. Bajo el título de «El sector portuario español: Organización actual y perspectivas de futuro», se señala que el sector portuario ha experimentado el impacto de innovaciones tecnológicas tales como la generalización del uso de contenedores o la construcción de buques especializados en cierto tipos de transportes, que se han traducido en un aumento de la competencia generador de importantes necesidades de inversión. En este contexto, el sector portuario español se caracteriza por un funcionamiento semicentralizado, en el que una agencia pública coordina los puertos principales del país, si bien éstos son gestionados con una cierta autonomía por las autoridades portuarias. El punto relevante es que existe una cierta incompatibilidad entre el objetivo de liberalizar las tarifas portuarias y el de mantener el sistema de fondo común para la financiación de las inversiones, lo que plantea la necesidad de proceder a una revisión del actual modelo.

**DEMANDA  
DE TRANSPORTES  
Y CRITERIOS DE  
FIJACIÓN DE PRECIOS  
Y TARIFAS**

Las cuestiones relativas a los problemas de tarificación y a la estimación de la demanda de transportes en la economía española componen un segundo núcleo, formado también por seis colaboraciones, en el presente número de PAPELES.

Con el título de «La demanda de transporte en España», en el trabajo de los profesores **Juan Carlos Martín** y **Concepción Román** se revisa cuáles

son los principales factores que determinan la demanda de transporte de mercancías y de pasajeros, y se efectúa un análisis de los enfoques metodológicos más usuales para predecir la demanda. También se realiza en este artículo un examen de la evolución registrada por la demanda de transporte en España en los últimos años, y de la sustitución de unos modos de transporte por otros. Por lo que respecta a la evolución de la demanda de transporte, en los últimos años ha mostrado un crecimiento superior al experimentado por el PIB. Sin embargo, cabría señalar que estos datos se enfrentan a la dificultad estadística básica, ya indicada anteriormente, de separar con claridad la demanda de transporte de otras actividades que, aunque sean transporte, pueden aparecer imputadas a otros sectores. Por lo que respecta a modos de transporte, la carretera es la principal alternativa (participación del 58 por 100 en valor añadido), si bien, en los últimos años, tanto el transporte aéreo como por ferrocarril han experimentado un notable crecimiento.

La colaboración del profesor **Ginés de Rus**, titulada «Regulación de precios en infraestructuras y servicios de transporte», aporta criterios básicos para la política de fijación de precios. Su autor argumenta que la regulación de precios en los servicios e infraestructuras de transporte es necesaria para diversos fines; entre ellos, para igualar los costes privados a los sociales cuando existen externalidades, para acomodar las necesidades de servicio público o para evitar la explotación del consumidor en los casos de monopolio natural. En este contexto, la regulación de precios se enfrenta con un conjunto de incompatibilidades, al menos parciales, que deben ser tomadas en consideración en el momento de la puesta en práctica del sistema: eficiencia asignativa frente a eficiencia productiva, incentivos frente a restricción de participación, eficiencia asignativa frente a recuperación de costes, y eficiencia frente a equidad.

Bajo el título de «Financiación de infraestructuras viarias: La economía política de los peajes», el profesor **Germà Bel** examina el tema de la financiación de las autopistas en España, revisando la teoría de los peajes y analizando los modelos de financiación aplicados en España, discutiendo la conveniencia y viabilidad de eliminar los peajes de las autopistas, o de extenderlos a toda la red. El autor plantea la cuestión de que el actual sistema de peajes se caracteriza por un acusado desequilibrio territorial, en el sentido de que éstos están concentrados en los corredores del Mediterráneo y del Valle del Ebro, de forma que un servicio de carreteras de calidad relativamente similar es gratuito en algunos territorios mientras que en otros comporta el pago de un precio. Esta falta de homogeneidad es consecuencia de la aplicación de modelos muy distintos en la financiación de la red viaria. Eliminar esta heterogeneidad plantearía las dos alternativas posibles, consistentes en la generalización de los peajes o su eliminación en el caso de las autopistas que no tengan alternativa de gran capacidad. Entre estas dos posibilidades, el autor se inclina por la eliminación de peajes, aduciendo que ésta es la alternativa más viable y eficiente económicamente, y propo-

niendo a la vez que la eliminación de peajes se compense por la introducción de una tasa anual por el uso de las infraestructuras.

En un trabajo titulado «Efectos sobre la equidad y la eficiencia de la política de peajes de autopistas», los profesores **Pere Riera** y **Tonatiuh Nájera** abordan los efectos redistributivos de la política de peajes en España. Los autores comienzan señalando que, en general, y a menos que se alcancen niveles notorios de congestión, las autopistas de libre acceso son más eficientes que las de peaje. En relación con cuestiones de equidad, el trabajo distingue distintos criterios, y llega a la conclusión de que, en términos de equidad vertical (quienes más tienen deben ser los que más paguen), la imposición de peajes es más equitativa que la política de libre acceso. No obstante, desde la perspectiva de los beneficiarios de las infraestructuras, se llega a la conclusión de que dejar la vía de libre acceso comporta mayor equidad que el establecimiento de peajes.

Completa este conjunto de trabajos, encaminados al análisis de los peajes en autopistas, el de la profesora **Anna Matas** y el profesor **José L. Raymond** titulado «Elasticidad de la demanda en las autopistas de peaje». Mediante la formación de un panel de datos compuesto por distintos tramos de autopistas observados en el período 1980-1998, se analiza la elasticidad de la demanda de autopistas con respecto a sus principales determinantes. Se comprueba una elevada elasticidad de la demanda con respecto al nivel de actividad económica, captado por el PIB, situada en el entorno de 1,4 ó 1,5, a la vez que la elasticidad media respecto al precio se halla alrededor de 0,3. No obstante, esta elasticidad-precio varía en función de las características de la vía alternativa, pudiendo en algunos casos situarse cerca de la unidad. Las elasticidades precio estimadas ponen de manifiesto que las decisiones tomadas en materia de peajes tendrán importantes consecuencias en el trasvase de tráfico entre vías alternativas, elemento que es preciso contemplar en el momento de establecer una evaluación de los efectos de las políticas de peaje.

La «Demanda de transportes en áreas metropolitanas» es analizada por los profesores **Javier Asensio** y **Anna Matas**. En su artículo, los autores señalan que el cambio en la ubicación territorial de la población y de los centros de trabajo (progresivo desplazamiento hacia polígonos industriales) genera una mayor movilidad obligada de la población. Si este proceso no está acompañado de medidas que eviten que estos cambios se traduzcan en una menor accesibilidad de los medios de transporte públicos, la consecuencia puede ser un uso indebidamente elevado del transporte privado. Al respecto, lo acontecido en Madrid y Barcelona en el período 1980-1998 se utiliza como ilustración. En estas dos décadas, el uso del transporte público (metro y autobús) aumenta en Madrid, mientras que experimenta una reducción en Barcelona, llegándose a la conclusión de que la distinta variación que la política tarifaria y la red han experimentado en ambas ciudades explica una elevada proporción de la evolución comparativa del uso del transporte público

en ambas ciudades. La evidencia aportada en relación con las elasticidades modales muestra que una política de transporte debe actuar de manera integrada, de forma que se modifiquen simultáneamente las características de los diversos atributos modales, sobre todo teniendo en cuenta la rigidez estimada de la demanda cuando se trata de generar un cambio en las alternativas de transporte seleccionadas. También se propone el diseño de políticas, tales como los peajes urbanos, tendentes a la internalización de los costes que el transporte privado genera.

La creciente participación privada en la creación y financiación de infraestructuras de transporte obliga a considerar los temas relativos a los efectos de esa privatización y a la correlativa necesidad de regulación pública. Cinco nuevos artículos abordan estas cuestiones.

En el primero de ellos, **Antonio Estache**, economista del Banco Mundial, efectúa una presentación general de estas cuestiones bajo el título de «Privatización y regulación de infraestructuras de transporte: Un panorama de las experiencias de los años noventa». Analiza el autor los principales logros que se han conseguido recientemente en la participación privada en infraestructuras de transporte, destacando a la vez los desafíos que con mayor probabilidad deberán afrontar los gobiernos. En este sentido, se señala que las experiencias internacionales durante los años noventa sugieren que la implicación del sector privado en la financiación de las infraestructuras de transporte ha tenido efectos positivos. No obstante, según el autor, hasta el momento los gobiernos se han centrado en la fase de privatización, infravalorando la dificultad asociada a la creciente necesidad de regulación. Desde esta perspectiva, los contribuyentes y usuarios son quienes más expuestos se hallan a los posibles fallos del gobierno en la regulación, de suerte que existe el riesgo de que las ganancias de la privatización no alcancen a sus destinatarios finales si no se diseñan los adecuados mecanismos de control.

Por otra parte, en el trabajo del profesor **Chris Nash**, director del Instituto para Estudios del Transporte de la Universidad de Leeds, titulado «Desarrollo de la política ferroviaria en la Unión Europea», se plantean los problemas fundamentales que el ferrocarril ha experimentado en los países de la Unión, que podrían sintetizarse señalando que la cuota de mercado de este modo de transporte presenta una evolución menguante frente a unas subvenciones crecientes. Con objeto de solventar estos problemas, la Comisión se ha planteado distintas alternativas; entre ellas, facilitar el acceso de nuevos operadores a la utilización de infraestructuras. De hecho, se comenta que una alternativa de precios basada en el coste marginal social beneficiaría claramente al transporte ferroviario en zonas urbanas, así como al transporte de pasajeros en largas distancias, en detrimento del aéreo. Por lo que se refiere a la introducción de la competencia, la experiencia en la Unión Europea es poco alentadora,

## PARTICIPACIÓN PRIVADA Y REGULACIÓN PÚBLICA DE INFRAESTRUCTURAS

sobre todo por la problemática que presenta la gestión de infraestructuras y la prestación del servicio. En ese orden de cosas, se señala que la separación de ambas funciones es una condición para favorecer la eficiencia y la competencia en el sector, si bien, dadas las características que afectan al transporte ferroviario, un mantenimiento de las regulaciones se considera siempre necesario.

El economista del Banco Europeo de Inversiones **José D. Jorge** y la profesora **Ofelia Betancor** son los autores del trabajo «El transporte aéreo en Europa: Balance de las tendencias en el sector tras la liberalización», en el que se analizan las reformas liberalizadoras a que el transporte aéreo europeo se ha visto sometido en los últimos años. No obstante, según los autores, aunque la competencia ha aumentado, ésta no se ha desarrollado en el grado esperado, de forma que la industria ha tendido a ordenarse de acuerdo con un modelo de concentración geográfica basado en el dominio de los aeropuertos más importantes. En consecuencia, ello obliga a una revisión de los modelos teóricos explicativos del funcionamiento de la industria, en la medida en que el inesperado desenlace a que la desregulación ha conducido puede deberse a que la política de competencia ha adolecido de fallos, o bien a que el comportamiento intrínseco de la industria difiere del esperado. En estas circunstancias, los autores argumentan que el adecuado funcionamiento del transporte aéreo puede requerir una cierta dosis de regulación.

Finalmente, «Las posibilidades de competencia en el transporte urbano» son analizadas por los profesores **Francisco López** y **Anna Matas**. En el artículo, se expone que la falta de competencia en el transporte urbano ha originado ineficiencias y falta de adaptación de la oferta a las necesidades de la demanda. Los autores consideran mecanismos alternativos para organizar el mercado, encaminados al logro de una mayor competencia que redunde en mayor eficiencia. Introduciendo la distinción de «competencia en el mercado» y de «competencia por el mercado», señalan que la evidencia permite concluir que la competencia por el mercado permite alcanzar ganancias de eficiencia similares a las obtenidas en un mercado liberalizado sin perder las ventajas de la planificación. En concreto, defienden el abandono gradual de la gestión directa en las grandes ciudades y su sustitución por la gestión indirecta, aumentando el grado de competencia efectiva en la licitación. Ello implica cambiar el diseño del sistema de concesiones, procurando maximizar el número de empresas que se presentan al concurso, reducir la duración de las concesiones y sustituir las adjudicaciones de grandes zonas por adjudicaciones línea a línea o de pequeñas zonas. Entre otras cosas, todo ello debe ir acompañado de la introducción de adecuados mecanismos de control del comportamiento de las empresas y de sanción en caso de incumplimiento, con objeto de que las condiciones del contrato queden garantizadas.

Dos colaboraciones, la primera de ellas relativa al valor del tiempo y la segunda a las externalidades negativas (accidentes y contaminación) que el transporte por carretera genera, componen el último núcleo temático en este número de PAPELES DE ECONOMÍA ESPAÑOLA.

## LAS CUESTIONES DE LAS EXTERNALIDADES EN LA EVALUACIÓN DE INVERSIONES

Un elemento esencial para la determinación de los costes y beneficios de proyectos de inversión en transporte es la valoración del tiempo, cuestión de la que se ocupa el trabajo de la profesora **Mar González-Savignat**. En efecto, bajo el título de «El valor del tiempo», en el artículo se describe la relevancia de esta magnitud en el contexto de la evaluación social de inversiones de transporte, en cuestiones de tarificación óptima o a efectos de predicción de la demanda en nuevos modos de transporte. En este trabajo, se revisa la evidencia disponible a la vez que se presentan nuevos resultados. En concreto, a efectos de cuantificar el valor del tiempo de los viajeros del puente aéreo entre Madrid y Barcelona, y analizando una situación hipotética en la que el tren de alta velocidad estuviese disponible, se llega a una valoración de la hora de viaje que oscila entre las 13.000 y las 6.000 pesetas según que el motivo de viaje sea el trabajo o el ocio, mientras que la valoración del tiempo de acceso suele ser del orden de una cuarta parte del previamente estimado. Los resultados son útiles *per se*, y también porque ilustran una metodología que permite cuantificar el daño que una ineficiente gestión de modos de transporte prestados en condiciones de cuasi monopolio provoca en los usuarios cautivos.

El tema de las externalidades negativas se aborda en el artículo del profesor **Francisco López** titulado «Los costes sociales de la carretera: Accidentes y medio ambiente». El autor argumenta que el transporte por carretera tiene unos elevados costes sociales, entre los que destacan los accidentes y los derivados de problemas medioambientales. Si bien las políticas basadas en la implementación de controles y reglamentaciones han reducido ambos costes, los logros conseguidos pueden resultar insuficientes, sobre todo teniendo en cuenta que las previsiones futuras de crecimiento del tráfico pueden más que compensar los logros que se derivan de las mejoras tecnológicas. Según el autor, es precisa una progresiva internalización de los costes externos del transporte mediante la potenciación del uso de instrumentos económicos que tiendan a desincentivar los modos de transporte que más deseconomías externas generan.

En conjunto, dieciocho contribuciones forman este número de PAPELES DE ECONOMÍA ESPAÑOLA dedicado, con carácter monográfico, a la *Economía del Transporte*, en el que confiamos haber tratado los temas más relevantes que afectan a esta importante parcela de la economía. Importancia que no sólo se deriva de la participación de los transportes en la producción y la renta nacionales, sino también del hecho de que un eficiente sistema de transportes constituye la base de la competitividad. En efecto, a medida que la economía se desarrolla, la introducción de nue-

## CONCLUSIÓN

vas tecnologías y el adecuado aprovechamiento de las economías de escala aparejadas a aquéllas pueden exigir una mayor especialización en la producción por factorías o por zonas geográficas. Esta especialización comporta una potenciación del transporte, en la medida en que un bien final producido se compone de elementos fabricados en espacios que pueden hallarse geográficamente muy distantes. Los aparatos electrónicos o los automóviles constituyen ejemplos relevantes. Sucede, sin embargo, que este impulso de los transportes no se refleja en las estadísticas oficiales por la forma como la actividad sectorial se contabiliza.

Pero cabe poca duda de que un eficiente sistema de transportes constituye la base de una economía competitiva. Y para lograr un sistema de transportes eficiente, del repaso de las contribuciones que este número de PAPELES contiene podrían derivarse, sin ánimo de exhaustividad, los siguientes tres principios generales, sobre los que parece existir un elevado grado de consenso:

1. Un sistema eficiente de transportes exige una adecuada dotación de infraestructuras. Pueden existir dudas acerca de la forma más eficiente de financiar la construcción de tales infraestructuras o acerca de los mecanismos más adecuados de gestión, pero una completa red de infraestructuras es la base en la que fundamentar un eficiente sistema de transportes. Como ilustración, se señala que una adecuada dotación de infraestructuras aeroportuarias es una condición para que la política de liberalización del transporte aéreo sea efectiva, y algo similar cabría afirmar en relación con las estructuras ferroviarias o portuarias. En este sentido, cabe también señalar que, desde una óptica macroeconómica, una adecuada dotación de infraestructuras favorece el crecimiento económico en el largo plazo, tal como multitud de estudios elaborados con macrodatos de corte transversal entre países, o con datos de panel también entre países, permiten poner de manifiesto.

2. La casi totalidad de los artículos que integran este volumen destaca la importancia que tiene promover la competencia como vía para mejorar la eficiencia. Compatibilizar la competencia con modos de transporte que en ocasiones deben prestarse en condiciones de cuasi monopolio no es tarea fácil, y muchos estudios y planteamientos se efectúan al respecto, como el presente número de PAPELES permite comprobar. Pero, en cualquier caso, el objetivo final es el logro de una mayor competencia que incentive la consecución de mejoras en la eficiencia, dado que la experiencia prueba que la evolución de ambas variables suele discurrir en paralelo. Así, la importancia de aumentar la competencia se subraya en los artículos relativos a los tres tipos de transporte: el terrestre, el marítimo y el aéreo, al igual que en el transporte urbano.

3. Finalmente, y en tercer lugar, las colaboraciones que en este número se recogen insisten en la conveniencia de desincentivar los modos de transporte generadores de externalidades negativas, a través de meca-

nismos que permitan internalizar los costes externos generados. Es decir, no se trata sólo de regular, que es la vía de actuación más frecuentemente empleada, sino también, y de forma complementaria, de utilizar el mecanismo de precios. Sugerencias en tal sentido se hallan, por ejemplo, en los trabajos relativos a las deseconomías generadas por la carretera como medio de transporte, a las deseconomías que el uso del vehículo privado en el transporte urbano provoca, o a los costes medioambientales que el transporte aéreo comporta.

Cabe poca duda de que algunos temas siguen pendientes de un adecuado tratamiento económico y ciertas cuestiones permanecen abiertas; confiamos, sin embargo, en que los trabajos que este número monográfico de PAPELES DE ECONOMÍA ESPAÑOLA ofrece contribuyan a alumbrar los puntos fundamentales que la economía del transporte en España plantea, a la vez que sirvan para alimentar un necesario debate informado sobre esta importante parcela de nuestra realidad económica.