

## Resumen

Este artículo evalúa la importancia del transporte ferroviario en el sistema portuario, en general, y en el sistema portuario español, en particular. La relación es mutua, y a través de los puertos, el ferrocarril puede aumentar la cuota de mercado que parece anclada en niveles mínimos en el reparto modal. El artículo intenta aproximar algunos elementos que permiten cuantificar este potencial y analiza el cambio de estrategias que deben llevarse a cabo para conseguir un aumento significativo de la actividad ferropuertuaria. El tráfico ferroviario asociado a los puertos podría multiplicarse por tres en los próximos años si cuenta con los desarrollos de infraestructuras necesarios. El reto es grande pero parece ser la fuente principal de crecimiento del transporte ferroviario en España, ya que el puerto aporta el 45 por 100 de las mercancías transportadas por ferrocarril y, a su vez, el ferrocarril supone el principal motor para el crecimiento del puerto.

*Palabras clave:* transporte marítimo, ferrocarril, conexiones ferropuertuarias, España.

## Abstract

This article evaluates the importance of rail in the port system, especially in the Spanish port system. The relationship is mutual, and through the ports, the railroad can increase market share seems anchored at low levels in the modal split. The paper quantifies and analyzes this potential and the change over strategies to be undertaken to achieve this goal. Rail freight traffic associated with the ports could be multiplied by three in the coming years if it has the necessary infrastructure developments. The challenge is great but seems to be the main source of growth for Spanish's freight rail transport since the port accounts for 45% of goods transported by rail and in turn the railway is the main pillar for freight growth of the port.

*Key words:* freight, shipping, rail, ship-to-rail connection, Spain.

*JEL classification:* H54, L91, L92, L98.

# TREN Y PUERTO: COMPLEMENTARIEDAD EN EL SISTEMA DE TRANSPORTES. UNA NOTA SOBRE EL CASO ESPAÑOL

Jaime BARREIRO

*Universidad de Santiago de Compostela y Fundación de los Ferrocarriles Españoles*

Aurora RUIZ-RUA

*Universidad Carlos III de Madrid*

## I. INTRODUCCIÓN

LOS sistemas de transporte tienen una relación directa con el desarrollo económico y, por ende, con la cohesión (Banister y Berenchman, 2001) (1); todo ello resulta más importante, si cabe, en un contexto de globalización. De esta forma, el sistema de transportes se debe modernizar para adaptarse al desarrollo económico (incluyendo la movilidad de personas) y a los nuevos requisitos de sostenibilidad (entendida sostenibilidad en sus tres aspectos principales: social, económico y ambiental). En todo este marco de referencia la relación entre el puerto y el ferrocarril representa un papel fundamental por su ejemplo hacia la sostenibilidad, por su potencial dentro del desarrollo de la planificación de transportes y por su capacidad en el ámbito de las infraestructuras y los servicios.

Los dos modos de transporte, marítimo y ferroviario, tuvieron en sus inicios un desarrollo desde el ámbito privado que, con el paso del tiempo, se mantuvo en el sector marítimo pero no así en el sector ferroviario, que empezó a desarrollar importantes ligazones con el sector público. En la actualidad, estas dos experiencias se trasladan al desarrollo de las nuevas legislaciones cuya aplicación y resultados siguen pre-

sentando ciertos puntos de paralelismo.

En la actualidad, al igual que en el pasado, ambos modos de transporte tienen vinculada su evolución y desarrollo. La importancia de la misma y los mejores resultados que se obtengan en cohesión y desarrollo dependerá de la capacidad o de la voluntad de aprendizaje de ambos modos en su relación. El papel fundamental del aprendizaje en las funciones de la Administración pública ha sido recogido para el caso de Latinoamérica por Díaz-Moure (2010).

El presente artículo evalúa todos estos puntos y, a través de las inversiones previstas y de los datos de actividad ferroviaria en los puertos, obtiene unas conclusiones que pueden permitir avanzar en la relación futura de estos modos, al menos en el caso español. De esta forma, en el apartado II se realiza una revisión de las políticas de desarrollo en un entorno de globalización y se introduce el contexto conceptual en el que se enmarca el artículo. Asimismo, se analiza la política de transportes en relación con el ferrocarril y el puerto como eje del desarrollo económico. También se trata en detalle la relación ferropuertuaria en el caso español y sus implicaciones sobre la cohesión mediante la cuantificación

de la actividad ferroportuaria y el análisis de las previsiones futuras de crecimiento. Por último, el apartado III incluye algunas conclusiones para el desarrollo conjunto de ambos modos de transporte.

## II. EL SISTEMA FERROPORTUARIO: EMBRIÓN DE COHESIÓN TERRITORIAL. EL CASO ESPAÑOL

La relación entre los puertos y la red ferroviaria vuelve a ocupar un lugar principal en los debates acerca de la mejora y la modernización del sistema de transportes. Y se dice que vuelve porque, en realidad, su inclusión en él es asunto tan primigenio como la propia aparición del ferrocarril: la mayor parte de los primeros trenes tenían un puerto como origen o destino de sus viajes. En la actualidad, en países como España recuperan relieve, entre otras, cuestiones como: 1) un porcentaje más que amplio, siempre por encima de los setenta puntos, de las mercancías circulantes están vinculadas a los flujos de importación y exportación cuya conexión se produce generalmente por mar; 2) la incorporación de esos flujos al comercio interior puede valerse con eficiencia del ferrocarril, que, como el barco, se adecua al transporte de mercancías voluminosas a bajo coste y sobre distancias largas, esta vez por tierra. Tren y puerto, pues, se complementan.

Esto sucede con todas las modalidades del transporte. Pero entre ninguna de ellas de manera tan evidente cuando se trata de atender a los flujos de mercancías con las características que hemos señalado. Y ello más todavía ante la nueva configuración de los puertos y su peculiar integración

en los entornos metropolitanos e industriales, con adherencias crecientes de congestión de tráfico, es decir, cada vez más necesitados de extender sus áreas de operaciones tierra adentro con conexiones capaces, fiables, eficientes y sostenibles (ver mapa 1). El tren se parece mucho, sin duda, a lo que los puertos necesitan.

De este modo, en España, si la relación entre el tren y el puerto era una cuestión principal en los momentos en que se iniciaba el tendido de la red ferroviaria, vuelve a serlo ahora, cuando se afronta, por fin, la mejora y la modernización del sistema de transportes. En ella se incluye la ampliación de un buen número de las áreas operativas de los puertos y, lo que quizá sea aún más relevante, la construcción de varios grandes puertos. En ambos casos resulta ya absolutamente indiscutible la necesidad de hacer llegar hasta sus dársenas la red ferroviaria.

Las inversiones en accesos terrestres, que incluyen los accesos ferroviarios a los puertos de titularidad estatal, representan el 25 por 100 de la inversión en infraestructuras asignada al Plan estratégico para el impulso del transporte ferroviario de mercancías en España, y una cantidad mucho menor respecto de los 23.007 millones del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) destinados a acciones para promover la intermodalidad (ver cuadro n.º 1).

Es una cuestión de interés indiscutible para los nuevos puertos. Y es objeto de atención inexcusable para el nuevo sistema ferroviario que debe, entre otras mejoras en la calidad del servicio, cancelar la histórica disfunción del tráfico ferroviario de mercan-

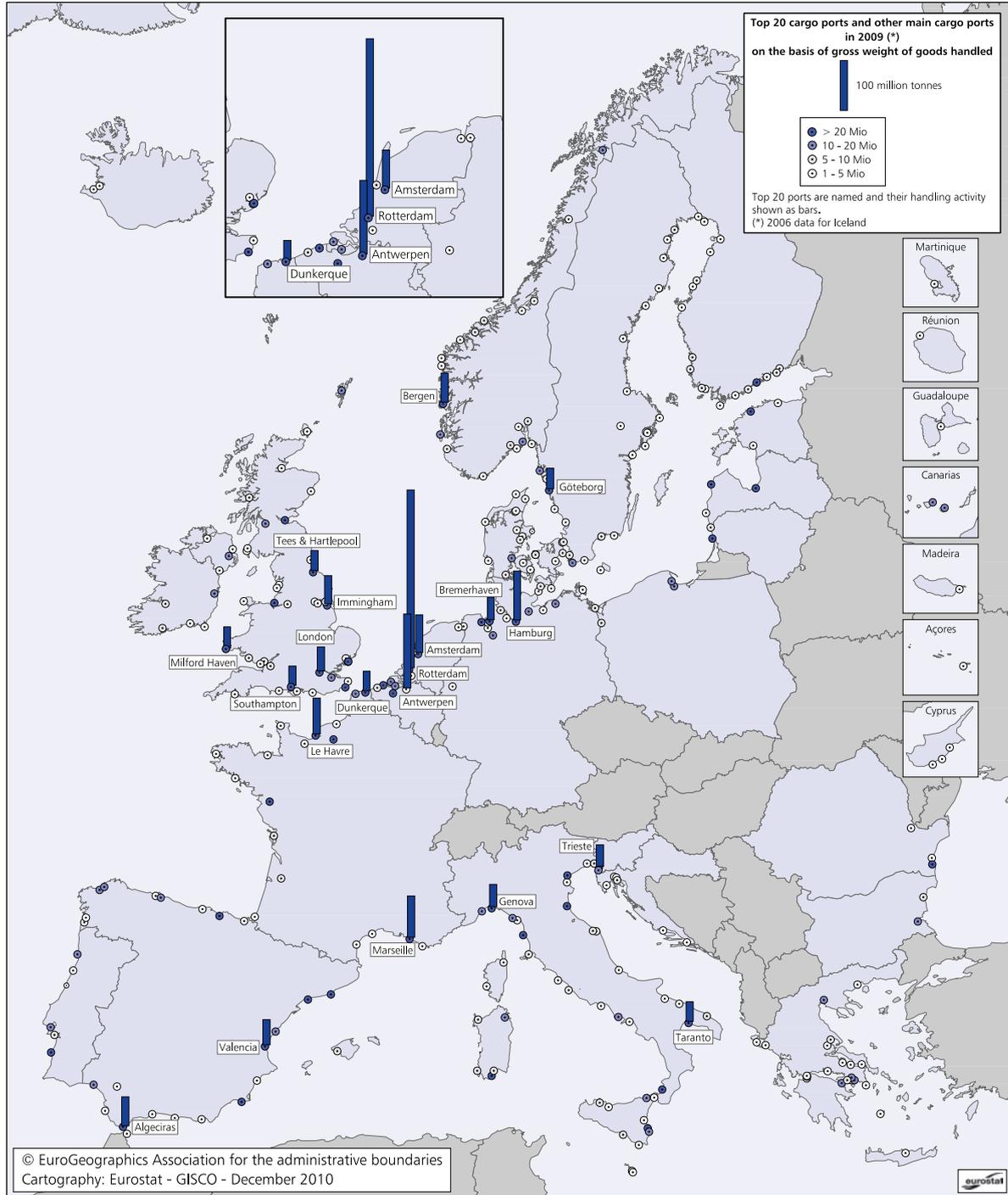
cías. Que en España sólo se utilice esta modalidad del transporte para acarrear poco más del 3,5 por 100 del volumen total de las mercancías transportadas es muestra evidente de un desequilibrio estructural en el seno del propio sistema de transportes y, seguramente, de vicios de ineficiencia en el ferrocarril. Desde luego, no es aceptable. Ni parecen excesivamente ambiciosos los planes gubernamentales consistentes en lograr que, de aquí a no más de una década, se pueda multiplicar por tres el porcentaje de mercancías transportadas por ferrocarril.

En cualquier caso, sean cuales sean los objetivos de los planes de los gobiernos y de los operadores ferroviarios, públicos o privados, actuales o futuros, con respecto al transporte de mercancías en los años venideros, la relación entre el tren y los puertos ocupará un lugar necesariamente referencial en ellos.

### 1. Marco de referencia normativo

La primera línea de ferrocarril europea, la línea Liverpool-Manchester, se inaugura en 1830 con un diseño para transporte mixto (mercancías y pasajeros). Posteriormente, el ferrocarril experimenta una importante expansión en la que se desarrollan también las conexiones con los puertos. El ferrocarril era considerado en esta época un transporte barato, rápido y seguro para las materias primas en su proceso de exportación. Este proceso se interrumpe, de forma importante, durante la primera mitad del siglo XX, con la nacionalización de las líneas y servicios en los principales países europeos. A partir de este momento, el transporte ferroviario se desarrolla con un carácter pú-

MAPA 1  
**20 PUERTOS PRINCIPALES DE EUROPA**  
 (Teniendo en cuenta las mercancías, peso bruto de mercancías manipuladas)



Fuente: Eurostat (2010).

CUADRO N.º 1

**PROGRAMA DE ACCESOS TERRESTRES A LOS PUERTOS DE TITULARIDAD ESTATAL**  
**Propuesta de actuaciones de acceso viario y ferroviario (1) (Miles de euros)**

MINISTERIO DE FOMENTO	INVERSIONES (2)			
	Total	2005/2008	2009/2013	2014/2020
<b>Fuera del dominio público portuario .....</b>	<b>1.683.770</b>	301.261	1.118.184	264.325
Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias .....	<b>883.042</b>	75.448	590.769	216.825
Dirección General de Carreteras .....	<b>576.172</b>	225.697	302.976	47.500
Convenios de Carreteras .....	<b>206.126</b>	116	206.010	0
SEITT .....	<b>18.430</b>	0	18.430	0
<b>Dentro del dominio público portuario .....</b>	<b>538.398</b>	63.462	344.518	130.418
Autoridades portuarias .....	<b>538.398</b>	63.462	344.518	130.418
<b>TOTAL .....</b>	<b>2.222.169</b>	<b>364.723</b>	<b>1.462.703</b>	<b>394.743</b>

Notas: (1) Propuesta de Puertos del Estado. No se incluye la inversión a cargo de las comunidades autónomas.

(2) Dentro del puerto son inversiones a cargo de la autoridad portuaria, y fuera del puerto son inversiones a cargo otros centros del Ministerio.

Fuente: Puertos del Estado. Ministerio de Fomento (2010).

blico vinculando a las infraestructuras y los servicios y creando empresas públicas estatales.

El modo marítimo y los puertos, por su parte, mantienen en un mayor o menor grado la presencia privada para la prestación de los servicios e incluso para el desarrollo de las infraestructuras.

Este paralelismo y esta divergencia pueden apreciarse también en los nuevos desarrollos normativos que pretenden dotar a los dos modos de transporte de un marco de actuación más adecuado a las necesidades actuales. Como veremos a continuación, los desarrollos normativos han supuesto una apertura a la concurrencia de mercado en los dos modos, con diferentes resultados, ya que los puntos de partida eran también diferentes.

La Ley 39/ 2003, de 17 de noviembre, referente al Sector Ferroviario, ha supuesto y supondrá una profunda reordenación del transporte ferroviario en España, especialmente en el ámbito de las mercancías. Primero porque separa claramente la prestación de

servicios de transporte ferroviario y los temas relacionados a la infraestructura ferroviaria (Ruiz-Rua, 2011). Segundo porque introduce la concurrencia de mercado en la prestación de servicios de transporte. De esta forma, cualquier empresa que cumpla con la normativa, es decir, que esté debidamente habilitada y autorizada por el regulador correspondiente, puede incorporarse al mercado de prestación de servicios de transporte ferroviario de mercancías en concurrencia con otros operadores. En particular, entra a competir con la actual RENFE Operadora, anteriormente denominada RENFE, operador que históricamente ha sido el único de transporte ferroviario en la Red Ferroviaria de Interés General (en adelante RFIG). También está previsto liberalizar el acceso a la prestación de servicios de transporte ferroviario de viajeros, que se ha modificado desde sus inicios y que, actualmente, está fijada para 2012. La Ley 39/2003 constituye un hito en la evolución del marco regulador del transporte ferroviario en España. Sus principios reguladores tienen origen en directivas europeas que

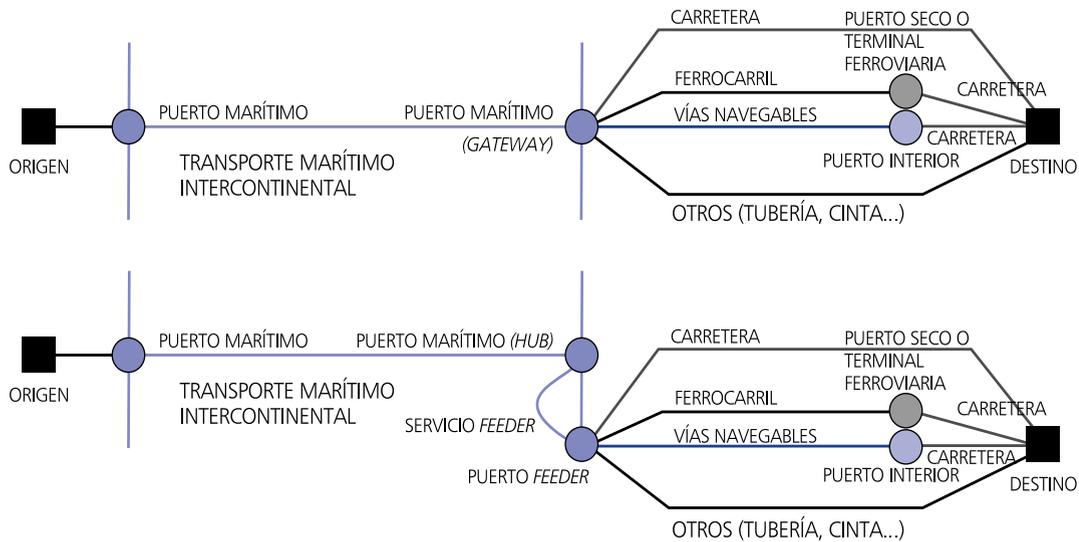
son, a su vez, el resultado de una política común europea de transporte, cuyo objetivo principal es el impulso de este modo de transporte (2). Las directivas europeas son, además, de obligado cumplimiento en su transposición para los países, con lo que supone también un marco de referencia común en el entorno europeo.

Simultáneamente, entra en vigor la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, y, posteriormente, la Ley 33/2010 de Puertos, que la modifica. Ambos desarrollos normativos presentan un paralelismo en lo referente a la configuración de un marco regulador inspirado por el principio de la libre concurrencia en los respectivos mercados (Góngora, 2008).

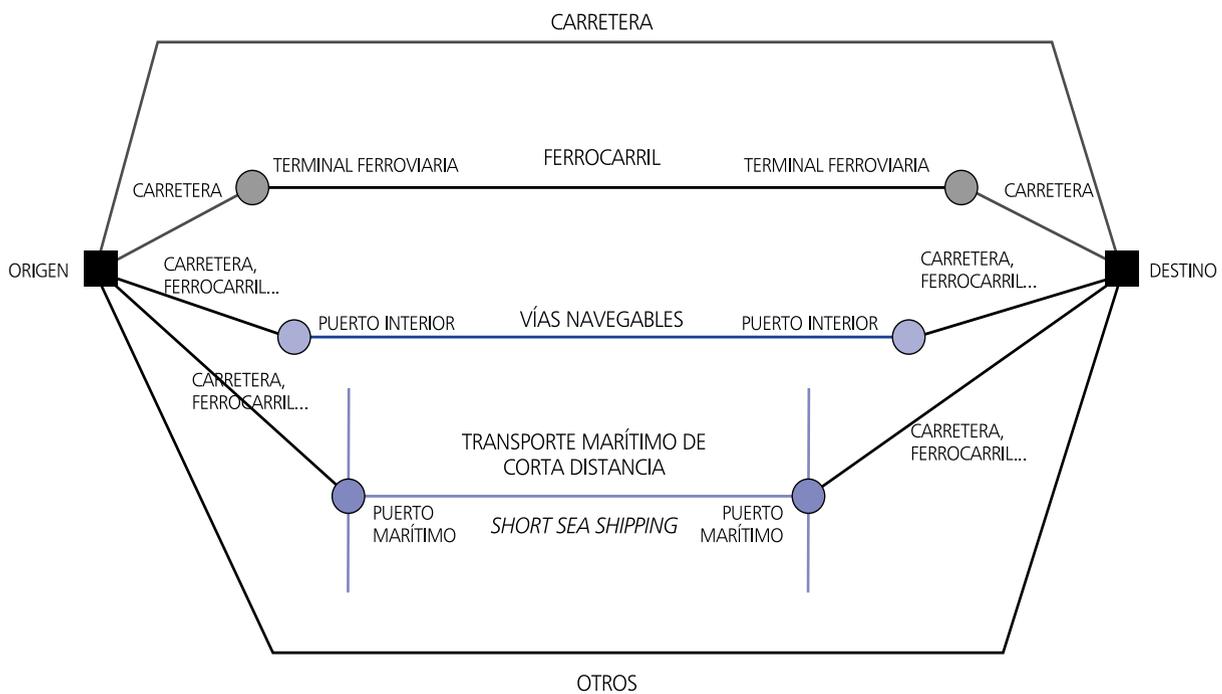
En definitiva, cualquier esquema que podamos describir de la cadena logística basada en los puertos reserva un papel primordial al transporte ferroviario, tal y como puede verse en el esquema 1.

ESQUEMA 1  
**ESQUEMAS DE CADENA LOGÍSTICA BASADA EN PUERTOS**

**1. Cadenas logísticas sostenibles intercontinentales**



**2. Cadenas logísticas sostenibles intracontinentales**



Fuente: Puertos del Estado, Ministerio de Fomento (2010).

De esta forma, de la aplicación del desarrollo normativo y de la experiencia acumulada, el sector marítimo ha demostrado haber adquirido una gestión comercial de los servicios más profesionalizada que el sector ferroviario. Por lo que podríamos concluir que en las estrategias de éxito de ambos sectores el sector marítimo podría enseñar algo.

## 2. La importancia del sector ferroviario en relación con el tráfico marítimo

En España, de los 273.800 millones de toneladas-kilómetro realizadas en 2007, tan sólo 11.100 se realizaron en ferrocarril (MFOM, 2010). España es, además, el país con menor cuota modal de transporte ferroviario de mercancías entre los países más significativos de la UE, siendo el que mayores descensos ha

experimentado en la última década (ver gráfico 1).

Sin embargo, y frente a la importancia de estos datos, también debe tenerse en cuenta que, tal y como se ha demostrado en varios trabajos (MFOM, 2001; Góngora, 2008), la comparativa de los datos entre las mercancías que se mueven por ferrocarril y por carretera se debe limitar a aquellos tráficos en los que los dos modos son alternativas técnicamente competitivas. De esta forma, la cuota de mercado para el ferrocarril en distancias superiores a 300 kilómetros se sitúa en torno al 25 por 100 (MFOM, 2001).

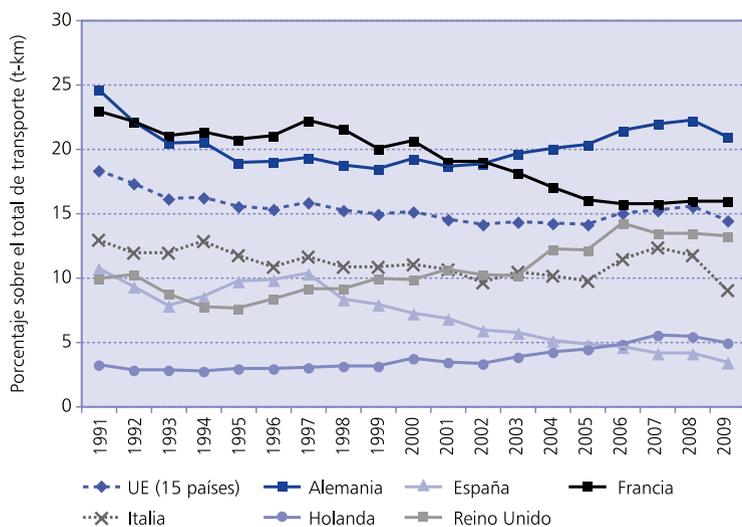
En 2009, del tráfico terrestre de mercancías procedente de los puertos peninsulares tan sólo el 5,1 por 100 (8,8 miles de toneladas aproximadamente) se transporta en el modo ferroviario, y el 94,9 por 100 se realiza a

través de la carretera. En ese mismo año, el 42 por 100 de las mercancías transportadas por ferrocarril procedían de los puertos. Por su parte, mientras que el tráfico portuario crece a un ritmo del 5,5 por 100 anual medio acumulado, el tráfico de mercancías por ferrocarril sigue decreciendo, si bien, y a pesar de la crisis, la aportación de los puertos a ese tráfico ferroviario es cada año mayor. El tráfico ferropuerto crece a un ritmo anual del 6 por 100. El transporte ferroviario es el gran motor del crecimiento del transporte marítimo por la facilidad con la que puede desalojar del puerto la carga de los grandes buques contenedores, entre otros (ver cuadro número 2).

Entre los puertos del sistema portuario, 11 de ellos mueven más de 100.000 toneladas al año en transporte ferroviario, de los cuales sólo el 14 por 100 (180.000 TEU) son contenedores, el resto son graneles sólidos, productos siderúrgicos o automóviles. Entre ellos, el puerto que recibe o distribuye mayor porcentaje de mercancías a través del modo ferroviario es el de Santander, con una distribución modal de 22,5 por 100 para el ferrocarril y un 77,5 por 100 para el modo carretera, seguido de Gijón y A Coruña. En 2009 y en valor absoluto, es Gijón el puerto con mayor volumen de carga transportada en el modo ferroviario (1.608 miles de toneladas), seguido de Valencia (1.524 miles de toneladas) y Bilbao (1.126 miles de toneladas).

Las previsiones reflejadas en los estudios llevados a cabo por Puertos del Estado calculan que el tráfico ferroviario con origen/destino en los puertos podría multiplicarse por tres en los próximos diez años (ver gráfico 2).

GRÁFICO 1  
EVOLUCIÓN DEL REPARTO MODAL DEL FERROCARRIL  
EN LOS PRINCIPALES PAÍSES DE LA UE



Fuente: Eurostat (2010).

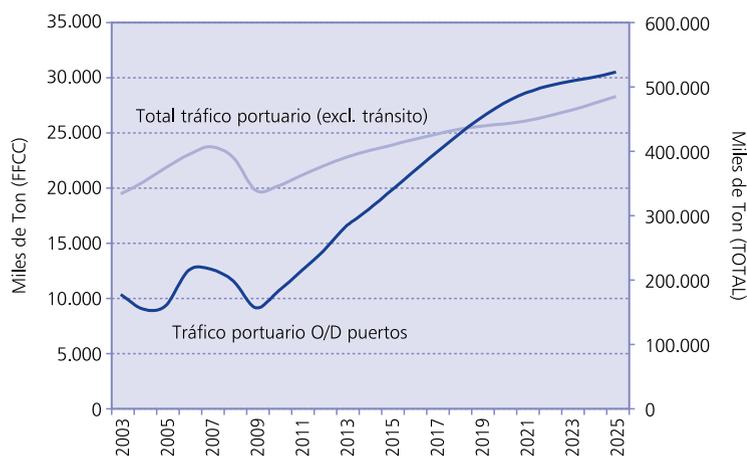
CUADRO N.º 2

**EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO FERROVIARIO Y SU CUOTA PROCEDENTE DEL TRÁFICO MARÍTIMO (Miles de toneladas)**

Año	Total	Renfe	FFCC Puertos	Cuota_1 (1)	Cuota_2 (2)
1994	28.500	21.900	11.187	9,6	39
1995	30.000	25.100	11.585	9,3	39
1996	29.800	24.500	10.084	8,5	34
1997	31.000	25.400	9.024	6,9	29
1998	30.100	25.700	6.216	4,6	21
1999	30.200	25.300	8.660	5,9	29
2000	30.700	25.800	7.751	5,1	25
2001	30.100	25.600	7.310	4,0	24
2002	31.600	26.400	8.658	4,2	27
2003	32.300	26.900	10.117	4,9	31
2004	31.600	26.400	8.803	4,0	28
2005	31.100	25.500	9.121	4,2	29
2006	31.300	24.900	12.287	5,4	39
2007	30.900	24.700	12.420	5,7	40
2008	27.400	22.000	11.335	4,9	41
2009	21.000	16.600	8.911	5,1	42

Notas: (1) Cuota del tráfico terrestre de mercancías procedente de los puertos peninsulares que se transporta por ferrocarril, en porcentaje.  
 (2) Cuota del transporte por ferrocarril que representan las mercancías procedentes de los puertos, en porcentaje.  
 Fuente: Datos RENFE Operadora y Puertos del Estado (2010).

**GRÁFICO 2  
 POTENCIAL DE CRECIMIENTO DEL TRANSPORTE FERROPORTUARIO**



Fuente: Puertos del Estado, Ministerio de Fomento (2001).

**3. Necesidades del sistema ferroportuario español para su desarrollo**

Existe un amplio consenso para considerar el estudio del

transporte ferroviario. En la relación entre puertos y ferrocarril, debe permitirse un adecuado desarrollo de la actividad ferroviaria dentro de los puertos y, de esta forma, obtener el máximo bene-

ficio a esta relación tal y como se ha mostrado en los puntos anteriores.

Para poder alcanzar los objetivos marcados, las necesidades de inversión (ver cuadro n.º 3) tienen como objetivo la mejora de los accesos ferroviarios a puertos a partir de criterios técnicos y económicos, coordinados, en su caso, con las posibles ampliaciones portuarias. Así, por ejemplo, con estas inversiones algunos de los puertos, tales como Barcelona o Valencia, podrán dar mejor servicio al sector automovilístico (ANFAC, 2010).

**III. SÍNTESIS Y CONCLUSIONES**

En el contexto de la globalización, las políticas de desarrollo sólo pueden definirse sobre bases de concertación regional, y la pauta que da la estabilidad al proyecto mismo de la concertación es su vinculación con los objetivos de cohesión.

Entre las políticas favorecedoras de la cohesión, que deberían ser competencia de las instituciones centrales de la concertación, deben primarse aquellas que tengan una mejor formalización práctica. La política de modernización del sistema de transporte sirve, como un comodín, para responder a varias de esas demandas, por su aplicabilidad, sus efectos sobre la generación de empleo y renta, su renovación tecnológica y del capital humano, su capitalización de los sectores industriales y, en definitiva, por su trascendencia de futuro para el aumento del potencial de la economía productiva y de los flujos de riqueza.

Un caso concreto de los resultados que pueden tener dichas

CUADRO N.º 3

**INVERSIONES PREVISTAS EN CONEXIONES FERROPORUARIAS**  
**Principales puertos españoles (Miles de euros)**

AUTORIDAD PORTUARIA	INVERSIONES (1)				PORCENTAJE SOBRE EL TOTAL
	Total	2005/2008	2009/2013	2014/2020	
A Coruña .....	92.000		92.000		8,4
Barcelona .....	292.856	2.068	282.169	8.619	26,7
Bilbao .....	57.643	57.643			5,2
Castellón .....	110.434	2.193	7.344	100.898	10,1
Ferrol-San Cibrao ....	111.253	182	110.526	545	10,1
Gijón .....	7.590	669	6.200	721	0,7
Santander .....	8.883	103	7.270	1.510	0,8
Sevilla .....	17.394	20	17.100	273	1,6
Tarragona .....	54.907	6.077	26.550	22.279	5,0
Valencia .....	125.504	17.805	68.425	39.274	11,4
<b>TOTAL .....</b>	<b>1.098.318</b>	<b>92.852</b>	<b>732.261</b>	<b>273.205</b>	<b>100,0</b>

Nota: (1) Dentro de puerto son inversiones a cargo de la autoridad portuaria (datos del Plan de inversiones 2010 para el período 2009/2013 y estimados para el período 2014/2020). Fuera de puerto son inversiones a cargo otros centros del Ministerio (Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias y ADIF). Programación propuesta por Puertos del Estado a partir de las necesidades de autoridades portuarias. Pendiente de contrastar con la programación y prioridades de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias y de ADIF.

Fuente: Ministerio de Fomento (2010).

políticas es la relación entre el puerto y el ferrocarril: el ferrocarril necesita de un impulsor de su actividad y el puerto requiere del ferrocarril para su desarrollo. Esta relación intenta desarrollarse como un claro ejemplo de cómo las políticas públicas pueden producir un resultado de palanca o impulso del desarrollo económico y de cohesión a través de una adecuada planificación del transporte.

Los requerimientos son claros y están cuantificados; los beneficios inmediatos esperados también se han cuantificado, pero únicamente desde el punto de vista del transporte de mercancías. En el camino, se deben desarrollar otras cuestiones para que dicha relación tenga éxito y, de esta forma, el ferrocarril pueda aprender de los procedimientos de gestión que el puerto lleva años desarrollando e implantando y que se reflejan incluso en los desarrollos normativos llevados a cabo en los últimos tiempos. Por

su parte, si el puerto quiere sacar el mayor provecho del ferrocarril, deberá implantar y aprender los complejos procesos que son necesarios para cumplir con la operativa ferroviaria. Esta relación de aprendizaje será, además, un factor fundamental en el éxito futuro de las conexiones ferroporuartarias.

El escenario actual, donde en el reparto modal la carretera supera ampliamente al ferrocarril (de hecho, sólo el 5,1 por 100 de las mercancías que entran/salen de los puertos lo hacen transportadas en ferrocarril), se puede modificar y fortalecer la relación entre el ferrocarril y el puerto. Para ello, se requieren cambios en tres aspectos fundamentales:

— En el ámbito físico, a través del desarrollo de los complejos ferroporuartarios, donde el ferrocarril llega hasta la terminal portuaria y tiene conexiones con la Red General Ferroviaria. Cuantificadas en euros, las inversiones superan el billón.

— En lo referente a la funcionalidad operativa, el coste del último kilómetro en un origen-destino puede suponer el 30 por 100 del coste total del transporte ferroviario. Los incrementos de eficiencia vendrán generados por una mejor gestión ferroviaria del puerto integrando la explotación ferroviaria en la explotación del puerto, una conexión segura entre las instalaciones de ADIF y las autoridades portuarias, y el libre acceso a la prestación de servicios ferroviarios (en concreto, al servicio de maniobras).

— En la comercialización del producto resulta necesario, a través de la reducción de costes (el régimen económico de la nueva Ley 33/2010 de Puertos se incluye una bonificación para la T3 del 25 por 100 y otras bonificaciones adicionales a los prestadores de servicios ferroviarios), la flexibilidad del servicio con operativa 24 horas, 365 días al año, con mejoras en la frecuencia, la fiabilidad y la regularidad. Todo ello potenciará la coordinación en la comercialización del producto puerta a puerta en lo que se denomina «modelo *landlord* avanzado» y que ya se está aplicando en puertos como Sevilla o Barcelona.

En la intensificación de la relación entre el ferrocarril y el puerto también representa un papel fundamental la promoción de terminales marítimas interiores y puertos secos como extensión del puerto logístico en el interior. En este sentido, la sumaria marítima (3) (herramienta de facilitación) permite una operativa más eficiente en las conexiones ferroporuartarias con finalización en una terminal interior o puerto seco.

**NOTAS**

(1) Este artículo es sólo una referencia sintética bien resuelta sobre una cuestión

<p>que ha suscitado una abundante bibliografía, comenzando por la amplia atención que han dedicado a ella los economistas ilustrados.</p> <p>(2) Este hecho de que la política de transportes se define como una política común, es decir, supranacional, en el contexto de la Unión Europea, es especialmente relevante para las circunstancias en que deben ser revisadas las políticas de desarrollo en el contexto de la globalización; no es éste el lugar de detenerse en ello, pero sí un momento adecuado para advertirlo.</p> <p>(3) Orden EHA/1217/2011, de 9 de mayo, por la que se regula el procedimiento de entrada y presentación de mercancías introducidas en el territorio aduanero comunitario y la declaración sumaria de depósito temporal, así como la declaración sumaria de salida y la notificación de reexportación en el marco de los procedimientos de salida de las mercancías de dicho territorio.</p> <p><b>BIBLIOGRAFÍA</b></p> <p>ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF (2011), <i>Situación de licencias empresas ferroviarias y habilitaciones para adjudicación de capacidad</i>.</p> <p>ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE FABRICANTES DE AUTOMÓVILES Y CAMIONES, ANFAC (2010), <i>Valoración de la logística marítimo portuaria y ferroviaria</i>.</p> <p>BANISTER, D., e Y. BERECHMAN (2001), «Transport investment and the promotion of econo-</p>	<p>mic growth», <i>Journal of Transport Geography</i>, 9(3): 209-218.</p> <p>BANCO MUNDIAL, CEPAL y BANCO INTER-AMERICANO DE DESARROLLO (2011), «Invertir en integración: Los retornos de la complementariedad entre hardware y software», Nota de discusión de Políticas preparatorias para la cuarta reunión de Ministros de Hacienda de América y el Caribe.</p> <p>BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO, BID (2011), <i>Estrategia sectorial de apoyo a la integración competitiva regional y global</i>.</p> <p>DÍAZ-MOURE, L. (2010), «La formación online como modalidad de enseñanza para desarrollar competencias en el marco de la gobernanza», <i>Reforma y Democracia</i>, 47 (junio): 167-190.</p> <p>EMPRESA PÚBLICA PUERTOS DEL ESTADO, EPPE (2009), <i>Anuario estadístico</i>.</p> <p>EUROSTAT (2010), Datos sobre modos de transporte.</p> <p>— (2010), «Maritime ports freight and passenger statistics». Disponible en: <a href="http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/Maritime_ports_freight_and_passenger_statistics">http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/Maritime_ports_freight_and_passenger_statistics</a>.</p> <p>GÓNGORA, A. (2008), «Análisis y efecto del impacto de la Ley del Sector Ferroviario en el sistema portuario general». Trabajo tutelado de investigación. Programa de doctorado: Ingeniería e Infraestructura de los Transportes. Asignatura: Logística y transporte intermodal. Curso 07/08.</p>	<p>LEY 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.</p> <p>LEY 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 noviembre, de Régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general.</p> <p>MINISTERIO DE FOMENTO, MFOM (2001), «Estudio de los accesos ferroviarios y de las características del ferrocarril en las instalaciones portuarias de interés general».</p> <p>— (2005), «Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte del Ministerio de Fomento».</p> <p>— (2006), «Plan sectorial de transporte marítimo y puertos».</p> <p>— (2009), <i>Anuario de los Transportes y las Comunicaciones</i>.</p> <p>— (2010), «Plan estratégico para el impulso del transporte ferroviario de mercancías en España».</p> <p>PRICEWATERHOUSECOOPERS (2011), «Tomando la vía hacia un transporte de mercancías inteligente».</p> <p>REAL DECRETO 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.</p> <p>RUIZ-RUA, A. (2011), «Liberalización, efectos en los servicios ferroviarios: El caso del servicio de alta velocidad Madrid-Barcelona», <i>Revista Económica</i>, 12(2): 15-42.</p>
---	--	--