

Índice

1. Régimen jurídico del transporte terrestre de mercancías y viajeros por carretera	11
<i>Patricia Valcárcel Fernández</i>	
I. UNAS PINCELADAS DE HISTORIA: DE LA RUEDA AL AUTOMÓVIL... Y A LA NECESIDAD DE REGULAR EL TRANSPORTE POR CARRETERA	14
1. <i>Breve historia del automóvil: el surgimiento de los vehículos de los que depende el transporte por carretera</i>	14
A) De la rueda al automóvil.	14
B) Nacimiento del automóvil: del idealismo a la realidad.	17
C) El tránsito de los carruajes motorizados a los autobuses y camiones	29
a) La aparición de los automóviles para el transporte de viajeros	29
b) El surgimiento de los automóviles industriales	30
D) Los primeros automóviles en España: el despunte de un nuevo sector.	32
2. <i>Evolución de la normativa española reguladora del transporte por carretera</i>	37
A) La situación anterior al siglo XIX.	37
B) El siglo XIX y las consecuencias que el auge del ferrocarril tuvo para el transporte por carretera: primeras manifestaciones.	40
C) Compases iniciales del siglo XX: La situación entre 1900 y 1924	43
D) Continuando con el siglo XX: la regulación del transporte por carretera surgida entre 1924 y 1929.	46
E) De la II República al final de la Guerra Civil: la regulación del transporte por carretera entre 1930 y 1939.	54
F) La reforma legislativa de 1941	55
G) La regulación del transporte por carretera de 1947 y 1949	57
H) Promulgación de la legislación estatal vigente: la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.	63
II. LA POLÍTICA COMUNITARIA DE TRANSPORTE, SU IMPORTANCIA EN LA UE DESDE LA ÓPTICA DEL TRANSPORTE POR CARRETERA	66
1. <i>Consideraciones preliminares</i>	66

2.	<i>La Génesis de la Política Comunitaria de Transporte: los titubeos apreciados en la Conferencia de Messina de 1955 y su reflejo en el contenido previsto para esta política en el Tratado de Roma de 1957</i>	69
3.	<i>Con estos mimbres hacemos este cesto... Impasse hasta el momento en que se produce un avance decidido en la consecución de los objetivos marcados de cara a la liberalización del transporte por carretera</i>	73
	A) Primeros pasos: la situación entre 1958 y 1973	74
	B) La influencia de la incorporación de nuevos Estados miembros: un segundo intento para el despunte de la política de transporte, lo que acontece entre 1973 y 1985	77
	C) El Parlamento Europeo, de la mano de la Comisión, toma cartas en el asunto ante la inactividad del Consejo: La STJCE de 1985	78
	D) La situación tras la Sentencia de 1985	80
	E) El paso de gigante auspiciado con la aprobación en 1986 del Acta Única Europea	81
4.	<i>El despunte de la auténtica política comunitaria de transportes, principales resultados en el ámbito del transporte por carretera.</i>	84
	A) Liberalización del transporte internacional y del cabotaje comunitario	85
	a) Liberalización total del transporte internacional intracomunitario de mercancías y viajeros por carretera	85
	b) Liberalización total del cabotaje comunitario	86
	B) Armonización de las condiciones de acceso a la profesión de transportista por carretera	87
	C) La normativa sobre armonización de cuestiones técnicas	90
	D) Armonización de la normativa fiscal	93
	E) Armonización de las disposiciones relacionadas con aspectos sociales de los profesionales del transporte.	93
	F) Armonización de las condiciones sobre seguridad vial	94
	G) Regulación para la competencia. En concreto, el reconocimiento de ayudas de Estado compatibles con los Tratados	95
III.	<i>DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS ENTRE EL ESTADO Y LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS EN MATERIA DE TRANSPORTE POR CARRETERA</i>	95
	1. <i>Marco de referencia: La Constitución y los Estatutos de Autonomía. El desarrollo legislativo estatal a través de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de delegación de facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable</i>	95
	2. <i>La Sentencia del Tribunal Constitucional 118/1996, de 27 de junio</i>	101
	3. <i>Regulación actual de los transportes por carretera. Los nuevos Estatutos de Autonomía. El recurso de inconstitucionalidad contra el Estatuto catalán: la STC 31/2010</i>	104

IV.	CRITERIOS DE CLASIFICACIÓN APLICABLES A LOS TRANSPORTES POR CARRETERA Y A LOS VEHÍCULOS EMPLEADOS PARA SU VERIFICACIÓN .	108
1.	<i>Ideas previas</i>	108
2.	<i>La primera subdivisión que de los transportes por carretera propone la LOTT parte de la naturaleza que se puede predicar de ellos, en virtud de la cual los clasifica en públicos o privados</i>	109
3.	<i>Por su objeto, los transportes públicos pueden ser de viajeros, de mercancías o mixtos</i>	111
	A) El transporte público de viajeros por carretera	111
	B) El transporte público de mercancías por carretera	112
	C) El transporte mixto de viajeros y mercancías por carretera . .	112
4.	<i>Considerando la periodicidad con que se prestan los servicios, o según su función, los transportes públicos por carretera, tradicionalmente se vienen catalogando como regulares y discrecionales</i>	112
	A) Los transportes públicos regulares de viajeros por carretera .	114
	B) Los transportes públicos discrecionales de viajeros y mercancías por carretera	115
5.	<i>Dependiendo del ámbito territorial en el que se realiza el transporte por carretera, la LOTT distingue los transportes interiores y los internacionales</i>	116
	A) Los transportes interiores	117
	B) El transporte internacional	119
6.	<i>En función de la especificidad de su objeto y del régimen jurídico al que, en atención a él, se someten, se habla de transportes generales u ordinarios y de transportes especiales</i>	125
7.	<i>Otros criterios clasificatorios no previstos directamente en la LOTT</i> .	127
	A) Atendiendo a si la actividad está reservada al sector público o no se habla de transportes por carretera publicados y no publicados	128
	B) Según los distintos tipos de mercancías u objetos transportados	128
	C) Dependiendo de las características fisonómicas básicas de los vehículos utilizados para el transporte	129
V.	PARTICULARIDADES QUE PRESENTA EL TRANSPORTE POR CARRETERA EN COMPARACIÓN CON OTRAS MODALIDADES DE TRANSPORTE	132
1.	<i>La alta capacidad de penetración de la infraestructura propicia las operaciones «door to door» y «just in time»</i>	133
2.	<i>El transporte por carretera favorece un elevado grado de intermodalidad</i> .	135
3.	<i>El transporte por carretera resulta especialmente rentable para trayectos de corto recorrido</i>	137
4.	<i>Es opinión generalizada que la carretera es el modo de transporte más flexible y versátil</i>	139

5.	<i>Se trata de un sector caracterizado por la excesiva atomización empresarial.</i>	141
	A) La atomización del sector como característica estructural.	141
	B) Causas que explican la extrema atomización.	142
	C) Secuelas de la atomización.	145
	a) Exceso de competencia.	145
	b) La subcontratación de la prestación de servicios propios de este sector por parte de las empresas de mayor tamaño a las de menor envergadura.	145
	c) Concentración de la clientela por las empresas de más tamaño.	146
	D) Medidas jurídicas que se han adoptado para atajar la atomización.	148
	E) Resultados obtenidos hasta el momento: el paulatino incremento del tamaño empresarial.	151
6.	<i>El transporte público por carretera y la saturación de las vías.</i>	154
7.	<i>Transporte altamente contaminante.</i>	154
	A) Contaminación acústica generada por los vehículos que realizan transporte por carretera.	155
	B) La contaminación atmosférica en el marco del transporte público por carretera.	159
	a) La limitación de las emisiones en los vehículos que funcionan con derivados del petróleo.	161
	b) Fiscalidad del transporte. La tributación del transporte por carretera al servicio de objetivos ambientales.	164
	c) Se ensaya el uso de nuevos combustibles y vehículos con tecnologías distintas al motor de combustión interna.	166
	C) Obligación de adquirir vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes para la prestación de servicios públicos. La Directiva 2009/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009.	175
	D) Pago de tasas y peajes por el uso de infraestructuras en razón de la contaminación de los vehículos. La «Directiva Euroviñeta».	178
8.	<i>El transporte por carretera presenta más problemas de seguridad que otros modos.</i>	184
	A) La seguridad en el transporte por carretera como punto débil.	184
	B) El establecimiento de tiempos de conducción máxima y descanso mínimo que han de cumplir los transportistas y la exigencia de instalar tacógrafos para su control.	186
	a) La normativa sobre tiempos de conducción y descanso.	187
	b) La tecnología al servicio de la seguridad: la obligación de instalar el tacógrafo digital.	190

C)	Avance en la generalización obligatoria de contar con cinturones de seguridad en los vehículos	192
D)	Exigencias particulares de seguridad en transportes especiales .	194
a)	Seguridad en el transporte de mercancías peligrosas	195
b)	Seguridad en el transporte escolar	197
c)	Seguridad en el transporte sanitario	198
d)	Otros ejemplos de medidas de seguridad, por ejemplo, referidas al transporte público regular de viajeros por carretera de uso general	199
VI.	TÍTULOS HABILITANTES PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO POR CARRETERA	200
1.	<i>Nota previa: incidencia de la Directiva de Servicios y el sector del transporte por carretera.</i>	200
2.	<i>Razones invocadas para justificar la intervención pública en el mercado del transporte por carretera</i>	202
3.	<i>Consecuencias de la intervención pública: en particular la necesidad de contar con un título habilitante para actuar en el mercado del transporte público por carretera</i>	207
4.	<i>Las autorizaciones administrativas en el transporte terrestre por carretera.</i>	209
A)	La autorización administrativa como técnica de intervención en el transporte por carretera. Concepto y naturaleza jurídica .	209
B)	Características de las autorizaciones administrativas para la prestación de servicios de transporte público por carretera. .	211
a)	Carácter reglado	211
b)	Son autorizaciones operativas o de funcionamiento indefinidas, sólo excepcionalmente son necesarias para servicios concretos.	212
c)	Son autorizaciones mixtas: tienen carácter real y personal. .	213
C)	Algunos aspectos de procedimiento en relación con el otorgamiento de las autorizaciones administrativas en el sector del transporte por carretera	214
D)	Excepciones a la necesidad de obtener un título habilitante para la ejecución de una actividad de transporte por carretera .	215
5.	<i>Las concesiones de servicios en el transporte terrestre por carretera</i> . . .	218
A)	El servicio de transporte regular de viajeros por carretera como servicio público y su acomodo en el Derecho Comunitario.	218
B)	Razones esgrimidas para el mantenimiento de los transportes públicos regulares permanentes de viajeros de uso general en la órbita de los servicios públicos	227
C)	La creación de las líneas de servicio público regular permanente de viajeros por carretera de uso general	231

D)	Alternativas de gestión de las líneas de servicio público regular permanente de viajeros por carretera de uso general	232
E)	La celebración de contratos de concesión de servicios públicos como fórmula de gestión de los servicios publicados. De la competencia «en» el mercado a la competencia «por» el mercado. Concesiones de servicio público y Derecho comunitario	234
6.	<i>El Reglamento (CE) n.º 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, y su influencia en la prestación de los servicios públicos de transporte de viajeros por carretera</i>	237
A)	Razón de ser del Reglamento (CE) n.º 1370/2007	237
B)	La prestación directa o por Administración de servicios regulares interurbanos de viajeros de uso general. ¿Admisibilidad del <i>in house providing</i> en el Reglamento 1370?	243
a)	Introducción a la técnica del <i>in house providing</i>	243
b)	Análisis de los requisitos que desde la Unión Europea se exigen para considerar que el encargo efectuado de forma directa a una entidad dependiente de una Administración tiene naturaleza «doméstica» y, por tanto, no ha de realizarse siguiendo un procedimiento contractual	248
c)	Asunción de la jurisprudencia comunitaria por la legislación española de contratos del sector público	252
d)	El distanciamiento del Reglamento 1370 de la doctrina del TJCE al configurar la técnica del <i>in house providing</i>	254
C)	El Reglamento 1370 y la prestación indirecta de servicios regulares interurbanos de viajeros de uso general. Su influencia en la regulación derivada de la LOTT	258
a)	Preliminar 197	258
b)	Potenciación de la «conurrencia por el mercado»	259
c)	Amplia libertad a la Administración responsable del servicio para configurar las obligaciones de servicio público.	262
d)	Legitimidad del reconocimiento de compensaciones para sufragar los costes de la prestación de las obligaciones de servicio público. La influencia de la Sentencia <i>Altmark</i>	262
e)	La duración máxima de los contratos celebrados para la prestación de los servicios públicos de transporte de viajeros por carretera de acuerdo con el Reglamento.	267
f)	Dudosa compatibilidad del Reglamento 1370 con el reconocimiento de subvenciones cruzadas	268
g)	Efectos de la entrada en vigor del Reglamento 1370	269
VII.	UNA MIRADA AL TRANSPORTE A LA DEMANDA COMO TIPO DE TRANSPORTE QUE MERECE RÍA UN MAYOR DESARROLLO EN NUESTRO PAÍS.	271
1.	<i>Acercamiento al transporte a la demanda a través del Derecho Comparado: El Demand Responsive Transport (DRT).</i>	271

A)	Concepto y naturaleza jurídica de esta clase de transporte por carretera	271
B)	Objetivos perseguidos con su implantación	274
C)	Principios de funcionamiento de un sistema DRT	276
D)	Arquitectura del DRT: Centro de control y ordenador «de a bordo»	280
2.	<i>El transporte a la demanda en el Derecho español</i>	282
A)	Regulación vigente	282
B)	Elementos definitorios	283
a)	Transporte de personas y de mercancías	283
b)	Destinatarios: transporte generalista o de grupos específicos	284
c)	Transporte público o privado	285
d)	Transporte regular o discrecional	286
e)	Transporte urbano o interurbano	287
f)	Solicitud y forma de acceso al servicio	289
g)	Definición de las condiciones del servicio	291
h)	Título habilitante	294
C)	Naturaleza jurídica del transporte a la demanda en el Derecho español: servicio público y servicio económico de interés general	294
D)	Tipos de transporte a la demanda	298
E)	Título habilitante para la prestación de servicios de transporte a la demanda	299
3.	<i>Operatividad del servicio: el modelo castellano-leonés</i>	302
2.	La regulación del transporte público urbano	309
	<i>Tomás Cano Campos</i>	
I.	EL TRANSPORTE URBANO: DELIMITACIÓN E IMPORTANCIA	309
1.	<i>Transporte interurbano, urbano y metropolitano</i>	309
2.	<i>La importancia del transporte urbano en las sociedades modernas</i>	313
II.	LA DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE TRANSPORTE URBANO Y SU REGULACIÓN ACTUAL	315
1.	<i>La distribución constitucional de competencias: la normativa estatal y autonómica aplicable</i>	315
2.	<i>Las competencias de los Municipios: antecedentes y situación actual</i>	318
III.	LOS DISTINTOS TIPOS DE TRANSPORTE URBANO	324
IV.	LOS TRANSPORTES URBANOS PUBLICADOS: EL TRANSPORTE REGULAR PERMANENTE DE VIAJEROS DE USO GENERAL	325
1.	<i>El transporte público de viajeros en la legislación básica de régimen local</i>	325
2.	<i>La publicatio del transporte urbano de viajeros (regular, permanente y general) en la LOTT y su relación con el artículo 86.3 LRBRL</i>	332
3.	<i>La competencia del Estado para publicar dicha modalidad de transporte y su justificación</i>	335

4.	<i>El establecimiento del servicio de transporte. El derecho de los vecinos a exigir su establecimiento y prestación</i>	338
5.	<i>La forma de gestión del servicio: la preferencia legal por la concesión y la gestión directa en la práctica de los grandes Municipios</i>	343
6.	<i>El estatuto de los usuarios del servicio público de transporte urbano</i>	349
3.	Aspectos jurídicos y económicos en la regulación del taxi: reforma y liberalización en el transporte urbano e interurbano de viajeros	363
	<i>Marc Tarrés Vives</i>	
I.	A MODO DE INTRODUCCIÓN. EL TAXI COMO ELEMENTO CARACTERIZADOR Y UNAS NOCIONES PREVIAS SOBRE LOS ANTECEDENTES NORMATIVOS, CARACTERÍSTICAS COMUNES Y ESCENARIO ACTUAL DE LA ACTIVIDAD.	363
1.	<i>La caracterización de la ciudad por el taxi</i>	363
2.	<i>Sucinta referencia a los antecedentes normativos</i>	364
3.	<i>Características comunes de la actividad de auto-taxi</i>	366
4.	<i>La actividad del taxi ante un nuevo escenario que cuestiona las políticas desreguladoras (De cómo la crisis financiera pone de manifiesto la posibilidad de «burbujas» especulativas en títulos administrativos habilitantes).</i>	369
II.	PRESTACIÓN Y REGULACIÓN DE LA ACTIVIDAD	375
1.	<i>Modalidades de prestación</i>	375
2.	<i>La regulación del taxi</i>	376
A)	<i>La restricción en el acceso y en el libre ejercicio de la actividad. El incremento y reducción del número de licencias en un marco contingentado</i>	378
B)	<i>La fijación de precios</i>	385
C)	<i>Requisitos de seguridad y calidad ligados a la prestación del servicio.</i>	388
III.	REGULACIÓN <i>v.</i> DESREGULACIÓN. EL MITO DE LA DESREGULACIÓN EN EL TAXI.	391
1.	<i>Regulación y desregulación</i>	391
2.	<i>La actividad de autotaxi ante el escenario de la liberalización</i>	393
3.	<i>Experiencias en la desregulación del taxi</i>	396
IV.	CONCLUSIÓN: LA LIMITACIÓN EN EL ACCESO COMO UNA OPCIÓN DE INTERÉS PÚBLICO Y UNA PROPUESTA PARA INCREMENTAR LA COMPETENCIA	400
V.	ADENDA. LA «LEY ÓMNIBUS» Y EL ARRENDAMIENTO DE VEHÍCULOS CON CONDUCTOR	403

4. Regulación y régimen del sector ferroviario	409
<i>María Isabel Rivas Castillo</i>	
I. EL TRANSPORTE FERROVIARIO ANTE EL NUEVO MILENIO. UN NUEVO MODELO FERROVIARIO DISEÑADO DESDE INSTANCIAS COMUNITARIAS. LA ACOGIDA POR EL DERECHO ESPAÑOL.	410
1. <i>Consideraciones previas</i>	410
2. <i>Los años noventa: la necesidad de una nueva etapa ferroviaria.</i>	419
3. <i>El recorrido actual del ferrocarril europeo: el protagonismo del transporte de viajeros</i>	431
4. <i>La acogida en el Derecho español del nuevo modelo ferroviario europeo: el posicionamiento del legislador estatal y la respuesta de algunos legisladores autonómicos</i>	437
A) <i>Primeras reacciones desde la normativa de regulación de la empresa nacional ferroviaria por excelencia: el Estatuto de RENFE de 1994</i>	437
B) <i>El nuevo Gestor de Infraestructuras Ferroviarias</i>	439
C) <i>Una labor de adaptación incompleta: el Real Decreto 2111/1998, de 2 de octubre, de acceso a las infraestructuras ferroviarias</i>	440
D) <i>La interoperabilidad: una asignatura pendiente en la realización del ferrocarril europeo</i>	446
E) <i>La Ley del Sector Ferroviario: una transposición decidida. La reacción del legislador autonómico</i>	447
II. ALGUNAS NOTAS DE HISTORIA EN EL TRATAMIENTO NORMATIVO DEL FERROCARRIL ESPAÑOL COMO ACTIVIDAD: EL GERMEN DECIMONÓNICO DE UN MEDIO DE TRANSPORTE APASIONANTE	453
III. LA TRANSICIÓN POLÍTICA EN LOS AÑOS SETENTA: LA GESTACIÓN DE UN NUEVO CAPÍTULO DEL FERROCARRIL ESPAÑOL	469
1. <i>El ferrocarril en la mente del constituyente: un espacio entre las disposiciones sobre distribución de competencias.</i>	469
2. <i>El posicionamiento del legislador a mediados de los ochenta: una experiencia de más de quince años en el haber ferroviario del último siglo</i>	473
IV. EL FERROCARRIL COMO TESTIGO DEL PROCESO DE CAMBIO EN EL REPARTO DE PAPELES PROTAGONISTAS DE NUESTRA ECONOMÍA: AIRES DE LIBERALIZACIÓN SOBRE LAS VÍAS FERROVIARIAS	483
1. <i>La Ley del Sector Ferroviario: la respuesta estatal ante un nuevo modelo de ferrocarril europeo</i>	484
2. <i>Las infraestructuras ferroviarias: la juridicidad de un concepto técnico esencial en este modo de transporte</i>	487
A) <i>Concepto</i>	487
B) <i>La Red Ferroviaria de Interés General</i>	489
C) <i>La planificación de las infraestructuras de la Red Ferroviaria de Interés General</i>	492

D)	La construcción de las infraestructuras	497
E)	Incidencia de las infraestructuras ferroviarias sobre la ordenación del territorio y el urbanismo	500
F)	Zonas de servicio ferroviario	504
G)	Protección ferroviaria y limitaciones a la propiedad: una construcción legal necesaria	506
3.	<i>La administración de las infraestructuras ferroviarias</i>	510
A)	Concepto y contenido de la actividad administradora	510
B)	El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias: origen, concepto y naturaleza jurídica	511
C)	Funciones del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias	512
D)	Recursos económicos del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias	515
E)	El patrimonio del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias	516
4.	<i>El acceso a la red ferroviaria: una regulación protagonista en aras a la consecución de un auténtico mercado en el sector ferroviario</i>	517
A)	El derecho de acceso a la red	517
B)	La declaración sobre la red: origen, elaboración, contenido y publicación	519
C)	La adjudicación de capacidad: candidatos y procedimiento de adjudicación	520
5.	<i>La nueva conceptualización del transporte por ferrocarril en la Ley del Sector Ferroviario: el abandono de su categorización como servicio público</i>	523
A)	Concepto de transporte ferroviario a la luz de la nueva Ley sectorial	523
B)	Nuevos protagonistas prestacionales y nuevos títulos habilitantes: las empresas ferroviarias y su licencia	525
C)	Servicios de transporte ferroviario de interés público y obligaciones de servicio público	530
5.	Régimen jurídico del transporte por ferrocarril urbano y suburbano	535
	<i>Juan García Pérez</i>	
I.	INTRODUCCIÓN	536
II.	LA POLÍTICA DE LA UNIÓN EUROPEA SOBRE LOS FERROCARRILES, Y ESPECIALMENTE SOBRE LOS FERROCARRILES URBANOS Y SUBURBANOS	537
1.	<i>Referencia a determinadas normas de la Unión Europea en las que se alude a los ferrocarriles urbanos y suburbanos</i>	540
2.	<i>Especial referencia al Dictamen del Comité de Regiones de la CE</i>	542
III.	COMPETENCIAS EN MATERIA DE TRANSPORTES TERRESTRES, ESPECIALMENTE POR FERROCARRIL	543
1.	<i>Competencias asumidas mediante el Estatuto de Autonomía de Madrid y Cataluña, en materia de transporte por ferrocarril</i>	545

A)	Traspaso de competencias del Estado a la Comunidad de Madrid en materia de ferrocarriles.	548
B)	Traspaso de competencias del Estado a la Comunidad Autónoma de Cataluña en materia de ferrocarriles	550
2.	<i>Las competencias de los Municipios en materia de transporte.</i>	552
A)	Delimitación en cuanto a los transportes urbanos.	554
B)	El transporte urbano y suburbano es un servicio público de titularidad municipal.	555
C)	La LOTT marco regulador del sistema concesional	556
D)	La concesión para la construcción y explotación de un servicio público ante el nuevo régimen de la Ley de Contratos del Sector Público	558
IV.	DESARROLLO DEL RÉGIMEN JURÍDICO DEL FERROCARRIL URBANO Y SUBURBANO EN MADRID.	559
1.	<i>El Decreto-Ley de 1955 y la Ley sobre el Plan de Transporte de Madrid año 1956: su incidencia en la presencia del Estado en la construcción y planificación del transporte urbano y suburbano.</i>	561
2.	<i>El Decreto-Ley 13/1978, de 7 de junio, y el futuro de la Compañía Metropolitana</i>	563
3.	<i>Ley 32/1979, de 8 de noviembre, y la desprivatización del Metro madrileño</i>	565
4.	<i>Nuevo marco para los transportes públicos de Madrid: el Consorcio Regional de Transportes Públicos y su naturaleza jurídica.</i>	566
5.	<i>Reglamento de viajeros del Ferrocarril Metropolitano.</i>	570
6.	<i>Creación de MINTRA.</i>	572
A)	Naturaleza jurídica y fines de MINTRA	573
B)	Funciones de MINTRA	574
C)	Régimen jurídico, licencias y plazo de extinción	576
D)	Importante modificación a la Ley de creación de MINTRA	577
7.	<i>Los Planes de Ampliación del Metro de Madrid y su sistema de explotación: el Plan de Ampliación del Metro 1995-1999</i>	580
V.	DESARROLLO DEL RÉGIMEN JURÍDICO DEL FERROCARRIL URBANO Y SUBURBANO DE BARCELONA	581
1.	<i>Nuevos horizontes en cuanto al sistema de construcción del ferrocarril metropolitano de Barcelona.</i>	582
2.	<i>La adaptación del Régimen del Ferrocarril metropolitano de Barcelona</i>	583
3.	<i>La creación del Ente Infraestructuras Ferroviarias de Cataluña y la integración de las Infraestructuras de Cataluña</i>	585
A)	El Ente Infraestructuras Ferroviarias de Cataluña y su naturaleza jurídica.	586
B)	Objeto y facultades del Ente Infraestructuras Ferroviarias de Cataluña	587

4.	<i>La planificación de la movilidad: Ley 9/2003, sobre movilidad.</i>	588
	A) <i>Ámbito de aplicación y objetivos</i>	589
	B) <i>Instrumentos de planificación</i>	589
5.	<i>Ley 4/2006, Ferroviaria de Cataluña</i>	590
	A) <i>Objeto y ámbito de aplicación</i>	592
	B) <i>El sistema ferroviario de Cataluña y competencias a desarrollar.</i>	593
	C) <i>Naturaleza jurídica y objeto del Ente Infraestructuras Ferroviarias de Cataluña</i>	594
	D) <i>Otros aspectos a tener en cuenta respecto del ferrocarril metropolitano de Barcelona</i>	595
VI.	<i>HACIA UNOS NUEVOS HORIZONTES DEL TRANSPORTE POR FERROCARRIL URBANO Y SUBURBANO EN LAS GRANDES CIUDADES</i>	596
6.	Regulación del transporte marítimo: las autopistas del mar	599
	<i>Manuel Estepa Montero</i>	
I.	<i>INTRODUCCIÓN: EL DESENVOLVIMIENTO DE LA POLÍTICA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO EN LA COMUNIDAD ECONÓMICA EUROPEA</i>	600
	1. <i>Fase inicial de conformación de la Comunidad Europea.</i>	600
	2. <i>A mediados de los años ochenta, comienza una etapa de desarrollo normativo del principio de libre prestación de servicios entre los Estados en aplicación de los artículos 85 a 87 TCEE.</i>	601
	3. <i>Etapa de definición y gestación de una política global del transporte marítimo</i>	604
	4. <i>Fase de desarrollo de la política europea de transportes integrada, dentro de la cual, se gesta la idea de la puesta en marcha de «las Autopistas del Mar» en el seno de la Unión Europea</i>	606
II.	<i>ANÁLISIS DEL CONCEPTO DE «AUTOPISTA DEL MAR» EMPLEADO EN LA POLÍTICA DE TRANSPORTES TRANSEUROPEA.</i>	612
	1. <i>Planteamiento del problema</i>	612
	2. <i>La solución propuesta</i>	613
	3. <i>Dos interpretaciones diferentes de principio sobre el alcance del concepto de autopista del mar</i>	615
	4. <i>Contenido del Proyecto de AdM</i>	618
	A) <i>El papel que corresponde a la Unión Europea y a los Estados miembros</i>	618
	B) <i>Tareas que corresponden a los operadores de servicios portuarios</i>	620
	C) <i>Las medidas financieras que se precisan tanto para las autopistas del mar como para las SSS</i>	620
	D) <i>Otras medidas que podrían contemplarse</i>	621
	5. <i>La solución que podría finalmente adoptarse en la disyuntiva entre autopista del mar abierta o cerrada.</i>	621

6.	<i>Los beneficios que pueden esperarse de su puesta en servicio</i>	623
III.	EXAMEN DE LOS CUATRO CORREDORES PROPUESTOS POR LA COMISIÓN EUROPEA PARA EL DESARROLLO DE LAS FUTURAS AUTOPISTAS DEL MAR	623
1.	<i>El Mar Báltico y su conexión con el Mar del Norte</i>	624
2.	<i>El Corredor del Mar del Norte</i>	625
3.	<i>Las autopistas del mar en la Fachada Atlántica</i>	627
4.	<i>El Área del Arco Mediterráneo</i>	631
5.	<i>Las autopistas del mar en torno a los Mares Adriático y Jónico</i>	634
IV.	ESTUDIO ESPECÍFICO DE LA POLÍTICA DE SUBVENCIONES QUE PUEDEN IR DESTINADAS A FINANCIAR LAS FUTURAS AUTOPISTAS DEL MAR DE LA UNIÓN EUROPEA	635
1.	<i>Ayudas a la adquisición de buques</i>	635
2.	<i>Reglas generales en cuanto a las inversiones en puertos</i>	635
3.	<i>Ayudas para la realización de proyectos de autopistas del mar que vayan a formar parte de las Redes Transeuropeas de Transporte que por su condición de tales son calificados de «interés común»; «prioritario» y de «interés europeo»</i>	637
A)	La elaboración de Proyectos de interés común por los Estados miembros tras la aprobación de las orientaciones de carácter general sobre la RTE-T	637
B)	El procedimiento a seguir para la identificación de un proyecto de autopista del mar elaborado en el seno de dos o más Estados miembros como «de interés común» por la Comisión Europea	638
C)	Régimen concreto de las subvenciones que podrían recibir las proposiciones aprobadas para la puesta en marcha de proyectos de autopistas del mar que formen parte de la Red Transeuropea de Transportes.	639
a)	Asignaciones del presupuesto comunitario destinadas a financiar directamente la RTE-T	640
b)	Cantidades provenientes del Programa Marco Polo II, cuyas partidas se incluyen específicamente como tales en el presupuesto anual de la UE, con subvenciones de hasta el 35% del coste total. Financiación de infraestructura incompatible con la asignación presupuestaria para la RTE-T	642
c)	Partidas del Fondo Europeo de Desarrollo Regional	645
d)	Participación en el Fondo Europeo de Cohesión	646
e)	Préstamos del Banco Europeo de Inversiones	647
f)	El Instrumento de Política Estructural de Preadhesión (ISPA)	648
D)	Conclusiones sobre el régimen financiero de ayudas a las autopistas del mar.	649

V.	DESARROLLO DEL CONCEPTO DE AUTOPISTA DEL MAR EN ESPAÑA. . .	650
1.	<i>Autopista entre Francia y España en la Fachada Atlántica-Mancha-Mar del Norte impulsada por los Gobiernos de ambos países. . .</i>	651
A)	Aplicación provisional del «Canje de Cartas entre los Ministerios de Asuntos Exteriores de Francia y España» de 9 de junio y 3 de julio de 2006.	651
B)	Los Gobiernos de Francia y España abren, el 17 de abril de 2007, el Concurso público para seleccionar ofertas de creación de una autopista de mar entre uno o más puertos del norte español y alguna dársena de la fachada marítima occidental gala.	654
C)	La Comisión Intergubernamental de Francia y España propone formalmente dos proyectos de Autopista del mar en la Fachada Atlántica-Mancha-Mar del Norte el 30 de enero de 2009 mientras que representantes de los dos Gobiernos firman el 29 de abril siguiente, el respectivo Convenio con cada una de las Sociedades de Explotación	656
D)	Examen de las bases del Concurso Internacional para la selección de proyectos de Autopista del mar entre Francia y España en la Fachada Atlántica-Mancha-Mar del Norte	660
2.	<i>La puesta en marcha el 28 de septiembre de 2007 de una Autopista del Mar entre Bélgica y España a impulsos de las autoridades portuarias y autonómicas implicadas: el proyecto ya vigente de autopista del Mar entre los Puertos de Brujas y Bilbao</i>	663
3.	<i>La Futura Autopista del Arco Mediterráneo</i>	665
VI.	EXAMEN DE LAS REPERCUSIONES QUE PARA EL SECTOR PORTUARIO SUPONE LA IMPLANTACIÓN DE LAS FUTURAS AUTOPISTAS DEL MAR. . .	667
1.	<i>El panorama sobre la competencia en el sistema portuario español previo a las autopistas del mar</i>	667
2.	<i>Las autopistas del mar como objetivo de la política de transportes de la Unión Europea. La competencia se establece entre el transporte intermodal y el transporte por carretera a larga distancia</i>	674
3.	<i>La más que probable creación de las autopistas del mar de 2.ª generación</i>	677
4.	<i>La posición de ventaja que obtienen las empresas navieras gestoras de la autopista del mar. Las repercusiones que la implantación de las autopistas del mar tiene para el tráfico marítimo</i>	677
VII.	REFLEXIONES FINALES DE LA CONSTRUCCIÓN Y DESARROLLO DEL CONCEPTO DE AUTOPISTA DEL MAR	688
	NOTA BIBLIOGRÁFICA	690

7. Cielo Único Europeo y Cielos Abiertos Transatlánticos. Bases de la nueva regulación para la competencia en el transporte aéreo. . .	693
<i>Alberto Ruiz Ojeda</i>	
<i>Gabriel Benítez Morcillo</i>	
I. INTRODUCCIÓN GENERAL	696
1. <i>Un panorama sorprendente.</i>	696
2. <i>Qué encontrará en este ensayo.</i>	702
3. <i>Qué entendemos por regulación para la competencia: la incidencia sobre la configuración de los derechos de propiedad.</i>	705
4. <i>Entre Chicago (1944) y Bruselas-Washington (2007): ¿Hay un más allá?</i>	710
5. <i>Orígenes y decadencia del sistema aeronáutico</i>	712
A) <i>¿Red o tela de araña?</i>	712
B) <i>Silencios, connivencias y mentiras</i>	715
C) <i>Así en el cielo como en la tierra.</i>	717
6. <i>Dónde centraremos nuestra atención</i>	718
II. EL CIELO ÚNICO EUROPEO Y LA ZONA COMÚN DE AVIACIÓN TRANS-ATLÁNTICA: LOS ENANOS GLOBALES DECIDEN EMPEZAR A DEJAR DE SERLO.	720
1. <i>El largo y difícil camino hacia el Cielo Único Europeo</i>	721
A) <i>Los tres paquetes normativos de liberalización del transporte aéreo en la Unión Europea</i>	721
B) <i>Los Reglamentos de Cielo Único Europeo.</i>	727
a) <i>El Informe sobre Cielo Único Europeo del Grupo de Expertos de Alto Nivel</i>	728
b) <i>Dos importantes Informes que precedieron a los nuevos Reglamentos sobre Cielo Único.</i>	734
c) <i>Un paso importante en la configuración de las instancias reguladoras: la creación de EASA</i>	736
d) <i>Los Reglamentos de Cielo Único de 2004.</i>	739
C) <i>Reajustes normativos recientes: pasos hacia la consolidación del Cielo Único Europeo</i>	742
a) <i>El primer Informe del Comité de Cielo Único (2007)</i>	742
b) <i>El segundo Informe del Comité de Cielo Único (2008) y el desarrollo de la Empresa Común SESAR</i>	752
c) <i>Una herramienta operativa indispensable: los bloques funcionales de espacio aéreo</i>	758
2. <i>La lucha de la Comisión por el liderazgo en la negociación de un Acuerdo entre la Unión Europea y Estados Unidos</i>	765
A) <i>La competencia para negociar Acuerdos de servicios aéreos con Estados extracomunitarios pertenece a la Comisión: el postulado del multilateralismo bilateral</i>	766

a)	Estados Unidos, gran ganador en el sistema de Acuerdos bilaterales con países europeos	766
b)	La necesidad de una sola voz de Europa en el transporte aéreo: alcance y contenido de las competencias de la Comisión en relación con el futuro Acuerdo con Estados Unidos	770
B)	Las Sentencias <i>Open Skies</i> del TJUE (2002): breve relatorio de antecedentes, contenido y consecuencias	778
3.	<i>El Acuerdo entre la Unión Europea y Estados Unidos: un paso provisional pero decisivo para la creación de una Zona Transatlántica de Aviación Común</i>	784
A)	La ruptura con Chicago y la búsqueda del multilateralismo	784
B)	El acceso al mercado.	788
C)	Cooperación en materia de desarrollo normativo e interpretación del Acuerdo.	789
D)	Propiedad y control	790
E)	Otras cuestiones.	792
F)	Segunda fase de las negociaciones entre la Unión Europea y Estados Unidos	793
G)	El Acuerdo de Transporte Aéreo entre la Unión Europea y Canadá.	798
H)	El camino hacia el multilateralismo en el transporte aéreo y otras tareas pendientes.	799
III.	LAS VIGAS MAESTRAS DE LA NUEVA REGULACIÓN PARA LA COMPETENCIA EN EL TRANSPORTE AÉREO: INSTANCIAS REGULADORAS, DEFINICIÓN DE LOS AGENTES REGULADOS Y LA UNIFORMIZACIÓN TECNOLÓGICA DEL CIELO ÚNICO EUROPEO.	808
1.	<i>Establecimiento, sentido y organización de la regulación del transporte aéreo en el Cielo Único Europeo</i>	808
A)	Organización y ámbito competencial básico de las instancias reguladoras a nivel de la Unión Europea	808
B)	Criterios básicos de regulación económica	814
a)	Experiencias extraídas de la introducción de competencia en otros sectores	815
b)	Los servicios auxiliares de la navegación aérea entendidos en clave de mercados atacables. Una referencia especial al régimen tarifario	817
C)	Certificación y designación. Dos títulos habilitantes: apertura a la competencia y determinación de prestación en exclusiva	819
a)	Certificación de los proveedores de servicios de navegación aérea del artículo 7 del Reglamento 550. La certificación europea.	820
b)	La designación de los prestadores en condiciones de exclusividad: los servicios de tránsito aéreo en los bloques específicos de espacio aéreo	824

2.	<i>La recepción del modelo regulatorio en España: la Agencia Española de Seguridad Aérea</i>	827
3.	<i>Los pilares tecnológicos del aire en el Cielo Único Europeo: la reforma de la Gestión y del Control del Tráfico Aéreo</i>	831
	A) La soberanía de los Estados, causa de la fragmentación del espacio aéreo. OACI promueve la convergencia tecnológica y la reordenación funcional	831
	a) El Comité FANS de la OACI y sus propuestas: hacia el Plan Mundial de Navegación Aérea	832
	b) Ventajas de un sistema de ATM mundial	836
	B) De los monopolios verticalizados a la consideración unitaria del espacio aéreo y de la operatoria aeronáutica en la Unión Europea	838
	a) Las orientaciones del Grupo de Alto Nivel	838
	b) Pasos necesarios para la reforma del sistema de gestión y control del tráfico aéreo en el Cielo Único Europeo. El papel de Eurocontrol	842
4.	<i>Conclusión provisional: la búsqueda de una nueva ordenación general de la navegación aérea en Europa</i>	847
IV.	LA COMPETENCIA ENTRE AEROLÍNEAS COMO DETONANTE Y FUERZA MOTRIZ DE LA REFORMA DEL SECTOR DEL TRANSPORTE AÉREO: DOS MODELOS DE NEGOCIO	848
1.	<i>El negocio de las compañías aéreas: sus fundamentos económicos</i>	849
	A) Economías de escala, economías de alcance y economías de densidad	849
	B) La alternativa a las compañías tradicionales: el desafío de las <i>low-cost</i>	853
2.	<i>La estrategia de concentración de las compañías tradicionales: acuerdos comerciales, alianzas y fusiones</i>	859
	A) El sentido de las estrategias de concertación entre aerolíneas en el contexto del régimen del Convenio de Chicago y su posible liquidación	859
	B) El transporte aéreo en el Derecho de la competencia de la Unión Europea: las estrategias de concertación de las aerolíneas desde un enfoque pro-competitivo	867
	C) Las prácticas y acuerdos de concertación operativa y comercial entre compañías aéreas: evolución de su régimen desde la perspectiva del Derecho de la competencia de la Unión Europea	870
	a) El régimen de exenciones de las prohibiciones de prácticas concertadas consecuencia de los tres paquetes de medidas liberalizadoras	873
	b) Un cambio de orientación: el final de las exenciones genéricas y por categorías o bloques	876

D)	Las alianzas y fusiones de compañías aéreas desde la perspectiva del régimen comunitario de concentraciones de empresas	883
E)	Breve análisis del tratamiento de las ayudas de Estado a compañías aéreas en la Unión Europea	887
3.	<i>Breve referencia a la industria de la construcción aeronáutica y a sus conexiones con los transportistas aéreos.</i>	892
4.	<i>Algo sobre las emisiones contaminantes de las aeronaves</i>	898
V.	LA ASIGNACIÓN DE CAPACIDADES EN LOS AEROPUERTOS CONGESTIONADOS MEDIANTE MECANISMOS DE MERCADO: BANCO DE PRUEBAS DEL NUEVO RÉGIMEN REGULATORIO	904
1.	<i>El sistema administrativo de asignación de franjas horarias: la autorregulación anticompetitiva</i>	904
A)	La autorregulación regulada de IATA rige la asignación primaria de capacidades aeroportuarias.	906
B)	La ontología del <i>slot</i> , o cuando la respuesta a la cuestión de la naturaleza jurídica de las franjas horarias no resuelve nada	913
a)	La supuesta publicidad de los <i>slots</i>	913
b)	La difícil definición de los derechos de propiedad que el <i>slot</i> confiere	920
2.	<i>Aplicación de mecanismos orientados al mercado para la asignación y transmisión de slots: los precios regulados y la competencia permiten una más eficiente utilización de capacidades aeroportuarias escasas (cuando se trasladan incentivos adecuados)</i>	922
A)	Los mecanismos de mercado para la asignación de franjas horarias en la política y en la normativa de la Unión Europea. ¿Olvido? ¿Prohibición? ¿Tolerancia? ¿Aceptación final?	924
a)	La modificación del Reglamento 95/1993, sobre asignación y régimen de franjas horarias y las dudas sobre la prohibición de transacciones	924
b)	Propuesta de 2001 para la modificación del Reglamento de <i>slots</i> : las transferencias voluntarias de franjas horarias están prohibidas	928
c)	La Comisión comienza a reconsiderar su postura en relación con la comercialización de franjas horarias: el Documento de Trabajo de septiembre de 2004.	932
d)	La fijación de una interpretación definitiva de la Comisión favorable a los mecanismos de transacción de mercado para las franjas horarias: las Comunicaciones de 2007 y 2008.	937
B)	El empleo de instrumentos orientados a mercado para la gestión de franjas horarias en Estados Unidos y Gran Bretaña	942
a)	Breve relatorio de la experiencia estadounidense	942
b)	Una experiencia consolidada: los aeropuertos de Londres	945
c)	Breve referencia a los sobrepagos o tasas de congestión y a los incentivos	947

d)	Las subastas para la asignación primaria de franjas horarias . . .	949
a')	Planteamiento general: importancia de la formación de precios para la asignación eficiente de capacidades de uso en aeropuertos congestionados	949
b')	La organización de subastas para la asignación originaria de <i>slots</i> y el debate sobre las limitaciones a los derechos históricos	955
e)	Las transacciones secundarias de <i>slots</i> : un instrumento de ajuste de las asignaciones primarias compatible con el régimen administrativo	963
f)	El mercado secundario de <i>slots</i> : experiencias reales y propuestas para su implementación	967
g)	La defensa de la competencia y la regulación flexible en un contexto de transferencias secundarias de franjas horarias en aeropuertos congestionados	975
C)	Apuntes sobre el presente y futuro inmediato del régimen de los <i>slots</i>	982
VI.	LOS SOPORTES EN TIERRA DEL TRANSPORTE AÉREO Y LA COMPETENCIA ENTRE AEROPUERTOS.	987
1.	<i>Los aeropuertos compiten entre sí: un cambio de escenario.</i>	989
A)	La competencia entre aerolíneas provoca la competencia entre aeropuertos: el caso británico-irlandés	989
B)	La competencia entre aeropuertos es una competencia por niveles	994
C)	Aeropuertos regionales y aerolíneas <i>low-cost</i> : el nuevo modelo de negocio altera las tendencias más arraigadas de gestión aeroportuaria. Descripción general de un matrimonio de conveniencia	997
D)	El caso Ryanair-Charleroi:	1001
a)	El acuerdo entre la aerolínea <i>low-cost</i> y el aeropuerto regional infrautilizado: ¿un caso de ayuda de Estado contraria al Tratado de la Unión Europea?	1001
b)	Las Directrices de la Comisión de 2005	1007
c)	La Sentencia del Tribunal de Justicia de 2008 y la aplicación del principio del inversor privado	1012
2.	<i>El régimen español y su confrontación con la tendencia de apertura a la competencia entre aeropuertos en Europa</i>	1016
A)	El régimen tarifario de los servicios de navegación aérea y de los servicios aeroportuarios: el Reglamento de 2006 y la Directiva de 2009	1017
a)	El Reglamento de 2006 sobre tarificación de servicios de navegación aérea	1019
b)	La Directiva de 2009 sobre tarifas de servicios aeroportuarios	1022

B)	El sistema aeroportuario español: AENA, grande y libre . . .	1027
a)	Los aeropuertos españoles no compiten entre sí: la organización en red y la perecuación tarifaria. Dos comparecencias ante la Comisión de Infraestructuras del Congreso de los Diputados	1027
b)	Cuando las evidencias disponibles contradicen a los Ministros	1035
c)	Un soporte organizativo financieramente opaco e impeditivo de la competencia entre aeropuertos	1042
C)	Posible explicación de las inconsistencias del régimen tarifario de los aeropuertos. El mecanismo de caja única y los ingresos no aeronáuticos.	1047
D)	Tarifas intervenidas (o impositivas), reguladas y autorreguladas.	1054
3.	<i>El horizonte de la reforma del modelo aeroportuario español.</i>	1062
4.	<i>Algunas conclusiones provisionales sobre la competencia entre aeropuertos</i>	1067
VII.	RECAPITULACIÓN Y CONCLUSIONES.	1071