

LIBERALIZACIÓN DEL TRANSPORTE EN ESPAÑA. ALCANCE Y EXPECTATIVAS

Isabel DE LOS MOZOS TOUYA
José Antonio GARCÍA DE COCA
Profesores titulares de Derecho Administrativo
Universidad de Valladolid.

SUMARIO: I. Alcance.—A) Actividades liberalizadas.—B) Técnicas empleadas.—II. Expectativas. La aplicación de la técnica de supresión de servicios públicos sobre el transporte urbano colectivo a través de autobús.

SE da cuenta aquí, en primer lugar, del alcance de las medidas liberalizadas más importantes que han ido adoptándose para el sector del transporte en el Derecho español en el marco de las exigencias del Derecho comunitario europeo (1); en segundo término, se hace una aproximación a las posibles expectativas que derivan de esta liberalización, a través del análisis de una experiencia concreta.

AFDUAM 3 (1999), pp. 231-239.

(1) Sobre el régimen jurídico-administrativo del transporte, *vid.* en general HERCE, J. A.; DE RUS, G. (coordinadores), *La regulación de los transportes en España*, Civitas, Madrid, 1996; también, MARTÍN RETORTILLO, L., «Transportes», en MARTÍN RETORTILLO, S., *Derecho Administrativo Económico*, II, «La Ley», Madrid, 1991.

Con particular referencia a los efectos de las determinaciones comunitarias, LAGUNA DE PAZ, J. C., «El mercado interior de transportes. Su incidencia en el Derecho interno», en *Noticias de la Unión Europea*, 121 (1995), pp. 61 y ss.; también, ORTIZ BLANCO, L.; VAN HOUTTE, B., *Las normas de competencia comunitaria en el transporte*, Civitas, Madrid, 1996. Es interesante asimismo la publicación del MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES, *España y la política de transportes en Europa*, Madrid, 1986.

I. ALCANCE (2)

Bajo este epígrafe se describen las medidas liberalizadoras con respecto al sector del transporte: marítimo, aéreo y terrestre (A); y, para completar esa información se exponen también –en general– cuáles son las técnicas jurídicas aplicadas a los distintos ámbitos (B), resumiendo finalmente lo que queda sin liberalizar (3).

A) Actividades liberalizadas

1. En el ámbito del transporte marítimo ya están liberalizadas las líneas regulares de cabotaje (de viajeros y mercancías), tanto de cabotaje continental (entre puertos de la península, sin escalas en islas), como insular (entre puertos peninsulares y no peninsulares, o entre éstos últimos, entre sí), en virtud de la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, de 24 de noviembre, en cuya elaboración ya se tuvo en cuenta la conocida por entonces preparación del Reglamento comunitario 3577/92, de 7 de diciembre, que imponía el principio de libre prestación de estos servicios.

Si bien, la efectividad de la medida ha quedado demorada para algunos tráficos de cabotaje continental, a los que se refiere el artículo 6 del Reglamento comunitario citado, por haber sido objeto de una prórroga especial que llega en algunos casos hasta enero de 1999 (así sucede, por ejemplo, con los servicios regulares de pasajeros y de transbordadores). La Disposición transitoria séptima de la citada Ley de Puertos había condicionado también temporalmente la plena efectividad de la misma ley a su desarrollo reglamentario; pero, esto ha tenido ya lugar mediante el Real Decreto 1466/1997, de 19 de septiembre, por el que se determinó el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público.

2. En el ámbito del transporte aéreo, es a partir de tres Reglamentos comunitarios de 1992: el 2407, 2408 y 2409, de 23 de julio –relativos a la concesión de licencias, al acceso a las rutas intracomunitarias, y, a las tarifas y fletes–, cuando se inicia la liberalización del ejercicio de derechos de tráfico aéreo en las rutas intracomunitarias, con sujeción a una serie de plazos transitorios (por ejemplo, el Reglamento 92/2408 no estuvo plenamente vigente hasta el 1 de abril de 1997); tales derechos de tráfico tienen por objeto el transporte de pasajeros, carga y/o correo en un servicio aéreo entre dos aeropuertos comunitarios.

(2) Redactado por ISABEL DE LOS MOZOS TOUYA.

(3) Vid. ARIÑO, G.; DE LA CUÉTARA, J. M., y MARTÍNEZ LÓPEZ-MUÑOZ, J. L., *El nuevo servicio público*, Pons, Madrid, 1997; además del interés general de esta obra, es interesante la información que aporta el último autor, en las pp. 209-257; en este texto, que se cerró en octubre de 1998, se añaden algunas modificaciones legales posteriores.

En virtud de la citada normativa comunitaria europea, debe entenderse desplazada la Ley de Navegación Aérea, de 1960, por la que se condicionaba la prestación de servicios regulares de tráfico aéreo a previa concesión. Hoy, ante el desplazamiento de la legislación estatal por el Derecho comunitario derivado, hay que estar a lo dispuesto por la Administración española para aplicar este régimen de liberalización y, en particular, a dos Órdenes Ministeriales: una, de 29 de diciembre de 1992, del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (publicada en el BOE del 8 de enero de 1993) y, la otra, de 27 de noviembre de 1997, del Ministerio de Fomento, que se dictó fundamentalmente para sustituir una serie de reglas establecidas en 1992 para el período transitorio.

3. En cuanto al transporte terrestre, por lo que se refiere al que se presta por carretera (4), la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (Ley 16/1987) siguió configurando como actividades libres (no reservadas al Poder público, por tanto): la del transporte público de viajeros regular, temporal y de uso especial, y, la del transporte público discrecional, de viajeros y de mercancías, así como el transporte privado (en el que se incluye el transporte complementario de otra actividad empresarial principal). El transporte público regular permanente de viajeros de uso general siguió tratándose, por su parte, como un servicio público en sentido estricto, es decir, reservado a la titularidad pública.

Desde entonces, únicamente se ha producido una relativa liberalización –si es que puede calificarse así– en este ámbito, con respecto al transporte por ferrocarril (5), que afecta sólo a la explotación de servicios combinados internacionales de mercancías, según se desprende del artículo 104 de la Ley 66/1997, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, de 30 de diciembre; dicho precepto se ha establecido para dar cumplimiento a las Directivas 18 y 19 de 1995, aunque sigue pendiente de un desarrollo reglamentario que articule la utilización de la red ferroviaria y, por tanto, los requisitos para ejercitar el derecho de acceso y tránsito por ella, a que se refiere el citado artículo 104 de la misma Ley de Medidas.

Por cierto que la administración de la infraestructura separada con respecto a la actividad de prestación de los servicios de transporte ferroviario ha sido, como se sabe, una exigencia –aunque sólo contable (no orgánica o institucional)–, derivada de la Directiva 91/440, de 29 de julio. La efectiva separación de la infraestructura ferroviaria se materializó mediante la creación de un Ente público gestor (G.I.F.), que venía previsto en la Ley 13/1996 (de 30 de diciembre) y cuyo Estatuto fue aprobado por Real Decreto 613/1997, de 25 de abril.

(4) Vid. RAZQUIN LIZÁRRAGA, J. A., *Derecho público del transporte por carretera*, Aranzadi, Pamplona, 1995; también, PIÑANES LEAL, J., *Régimen jurídico del transporte por carretera*, Pons, Madrid, 1993.

(5) Vid. GARCÍA PÉREZ, J., *Régimen jurídico del transporte por ferrocarril*, Pons, Madrid, 1996; también, PIÑAR MAÑAS, J. L.; FUENTES BARDAJÍ, J.; ZAPATERO PONTE, C., *El futuro del transporte por ferrocarril en España*, Dykinson, Madrid, 1997.

Además, de momento, a la RENFE le sigue correspondiendo la gestión directa del servicio público de transporte de viajeros y mercancías, a que se refiere su Estatuto (aprobado por Real Decreto 121/1994), así como la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, en su art. 150; con todo, la ya mencionada Ley 66/1997 –en ejecución del Derecho comunitario– ha venido a abrir el uso de las infraestructuras ferroviarias del servicio público a esa pequeña parte del transporte de mercancías que es la relativa a la prestación de servicios combinados internacionales, como una forma de facilitar el tráfico, específicamente, internacional comunitario; para lo cual, las empresas ferroviarias establecidas en España tendrán derecho de acceso a la infraestructura ferroviaria, estrictamente, para ese tipo de servicios.

Por tanto, en este último caso, no se trata propiamente de una «*despublicatio*» parcial, sino más bien de unas obligaciones de cooperación recíproca entre el servicio público nacional y los sistemas ferroviarios europeos.

B) Técnicas empleadas

La liberalización del sector del transporte ha llevado consigo una nueva regulación de las actividades despublicadas, por la que se aplican otras técnicas jurídicas de intervención administrativa, alternativas al régimen de la *publicatio* y que, por tanto, revelan hasta qué punto ésta es innecesaria muchas veces para garantizar las mismas necesidades básicas de la sociedad, es decir, para hacer efectiva la prestación al público de los mismos servicios esenciales. Así, siguiendo un posible esquema de las modalidades de actividad administrativa, se comprobará cómo en este sector se proyectan hoy casi todas las modalidades de intervención administrativa en la vida social: la de ordenación de las actividades sociales libres (constrictiva o favorable) y la de prestación de bienes o servicios esenciales (en exclusiva o en concurrencia).

1. Las actividades que han quedado liberalizadas en el ámbito del transporte aéreo y marítimo han quedado limitadas, al mismo tiempo, por una serie de técnicas tradicionales de policía, o actividad constrictiva general, a través de límites negativos (por ejemplo, las prohibiciones que afectan a las empresas que pretendan mantener el certificado de operador aéreo), o de límites positivos (como la obligación de garantizar la seguridad del servicio, a través de la exigencia de acuerdos con Compañías aseguradoras, así como la de garantizar su continuidad y calidad mediante una adecuada solvencia económica y técnica), etc...

Esas actividades también están sujetas a límites singulares e indemnizables, que son manifestación de la actividad constrictiva singular (expropiatoria) o que, otras veces, pueden instrumentarse como contratos de prestaciones recíprocas (como es el caso del contrato de servicio público o servicio universal, destacadamente, distinto del contrato de gestión de servicio público).

Esto último sucede con los límites que comportan algunas obligaciones de servicio público (o «determinadas obligaciones inherentes a la noción de servicio público», en los términos del art. 77 del Tratado) que son, precisamente, las que el operador no asumiría «si considerase sólo su propio interés comercial» (según la literalidad de la normativa comunitaria), por lo que exigen un sacrificio especial e indemnizable; tales «obligaciones» podrán imponerse unilateralmente (o, en otro caso, pactarse), aunque dicha imposición viene prevista con carácter excepcional, en el transporte terrestre, previéndose en especial para el transporte urbano, de cercanías y regional de viajeros, así como en atención a determinadas categorías de viajeros.

En estos ámbitos, se podría también verificar la existencia de una actividad administrativa de ordenación de naturaleza ampliadora, mediante la dispensación de ayudas públicas a las empresas del sector en los términos permitidos por el Derecho comunitario europeo (arts. 92 y ss. del Tratado de la Comunidad Europea).

2. Sin embargo, obviamente el transporte por carretera y ferrocarril que se mantiene publicado –con la salvedad ya expuesta–, sigue rigiéndose por las técnicas propias del servicio público en sentido estricto y su reglamentación específica; se trata pues, de la actividad prestacional en exclusiva y además en régimen de gestión directa en el caso del transporte de viajeros por ferrocarril, a través de la Entidad pública de RENFE. En este ámbito se podrá percibir también la posibilidad de que, quizás, por efecto de la separación de la infraestructura y de los servicios que se presten a través de su utilización, en su día, pueda convivir una actividad prestacional pública en concurrencia con la privada, aunque de momento resulta imposible, mientras subsista la reserva del transporte de viajeros y de mercancías; lo cual tampoco cambiaría porque se introdujese la gestión indirecta.

En suma, lo que queda sin liberalizar es aquello que, en virtud de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, de 1987, permanece reservado al sector público: además del transporte ferroviario de viajeros y de mercancías (con la salvedad indicada respecto de éstas), el transporte público por carretera regular y permanente de viajeros de uso general, y dentro de éste, el transporte urbano. Pero, ¿cuáles pueden ser las ventajas o los inconvenientes de esa reserva? A ello se refiere la segunda parte de esta comunicación, al considerar algunas expectativas de la liberalización del transporte, a través de un análisis de la experiencia liberalizadora del transporte urbano (6).

(6) *Vid.*, CARBONELL PORRAS, E., *Régimen jurídico-administrativo del transporte interurbano por carretera*, Universidad Complutense-Universidad de Córdoba, Madrid, 1993.

II. EXPECTATIVAS. LA APLICACIÓN DE LA TÉCNICA DE SUPRESIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS SOBRE EL TRANSPORTE URBANO COLECTIVO A TRAVÉS DE AUTOBÚS (7)

La importancia del estudio del régimen jurídico de los servicios públicos locales estriba en su consideración como bienes y actividades imprescindibles para el correcto desenvolvimiento de los ciudadanos en las sociedades desarrolladas; en su importancia económica y en el peculiar vínculo que guardan con el administrado, toda vez que resultan las actividades públicas prestacionales más cercanas e inmediatas.

Pero ya no es sólo su esencialidad, trascendencia económica y proximidad lo que justifica la necesidad de profundizar en su análisis, sino que además la importancia de su examen radica en que en breve o medio plazo asistiremos a transformaciones jurídicas que, de una u otra manera, afectarán a nuestro marco doméstico de desenvolvimiento.

Este es el caso, por ejemplo, de las repercusiones que sobre estas actividades prestacionales producirá en la Unión Europea la futura coordinación de los procedimientos de adjudicación de los contratos de gestión de servicios públicos. Recordemos a este respecto que las dificultades que encontró la Comisión para armonizar las reglas de adjudicación de estos contratos (8) se debió a la resistencia ofrecida por Francia, Italia y España, al provocar el Proyecto de Directiva una exposición a la competencia de sus mercados nacionales sin contrapartida en términos de reciprocidad por parte de aquellos otros Estados que no conocen la fórmula de la gestión indirecta de los servicios públicos, la conocen bajo fórmulas no contractuales o simplemente no la aplican.

En otros casos, las mutaciones que recaen sobre ese marco jurídico derivan no ya de imposiciones exógenas, sino que son consecuencia de la aplicación de nuevos programas de política económica, como es el caso en España de la supresión de los monopolios locales fúnebres (9).

Mi comunicación a este Encuentro trata también precisamente sobre la posible aplicación de la técnica de supresión de servicios públicos a uno de los servicios públicos locales más emblemáticos, los denominados por el artículo 86.3 LRBR transportes públicos de viajeros, refiriéndonos ahora únicamente al colectivo de carácter regular de uso general efectuado en superficie a través de autobuses. Las condiciones en que se presta esta actividad en una ciudad media es-

(7) Redactado por JOSÉ ANTONIO GARCÍA DE COCA.

(8) Se excluyeron de la Directiva 92/50 del Consejo, de 18 de junio de 1992, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos públicos de servicios, tras la reunión del Consejo de 19 de diciembre de 1991.

(9) Véase mi obra *Liberalización de la actividad funeraria*, Ed. Secretariado de Publicaciones e Intercambio Científico de la Universidad de Valladolid, Valladolid, 1998.

pañola son, como indica Ginés de Rus, las siguientes: «Una empresa, pública o privada, opera en régimen de monopolio protegida por barreras de entrada legales. En el caso de las empresas privadas, el plazo concesional y una tradición que indica que las concesiones raramente se pierden, vacía de contenido la amenaza que nuevos aspirantes pueden suponer para la empresa establecida, de manera que la competencia potencial no ejerce influencia alguna sobre la estructura de costes, el esquema de servicios y la estructura tarifaria. Una vez que la red de líneas y el esquema básico de servicios queda establecido, el organismo público no ejerce un control efectivo sobre los costes de la empresa prestadora de servicios, por lo que es altamente probable que se produzca con ineficiencia productiva ya que no existe un sistema de incentivos que permita pensar en lo contrario. La subvención cruzada es un mecanismo corriente de financiación junto con las subvenciones externas, al estar la estructura de precios basada generalmente en tarifas únicas que no recogen diferencias de provisión del servicio» (10).

No hace muchos años la supresión de este servicio público no hubiera pasado de ser ciencia ficción jurídica; hoy, sin embargo, es ya una realidad en algunos Estados, como Gran Bretaña, Argentina o Chile. En Gran Bretaña coexisten, como es sabido, dos sistemas, puesto que en Londres se introdujo un sistema de concurso público al que pueden concurrir empresas privadas y en el que subsiste una intensa planificación pública. La liberalización británica ha conducido a una sensible reducción de los costes y subvenciones y ha demostrado que existen importantes diferencias en los indicadores de productividad por trabajador en favor de las empresas privadas. No obstante, debe advertirse que la demanda se ha estancado o reducido puesto que el usuario no dispone de la información necesaria sobre las nuevas y variadas posibilidades que la competencia le ofrece en frecuencias y nuevos recorridos (11).

A diferencia de lo que ocurre con otros servicios públicos locales, el transporte urbano colectivo regular de uso general de superficie presenta algunas peculiaridades que pueden dificultar su liberalización, sobre todo, en aquellos Estados como en España, donde existe un alto grado de concentración en la edificación y,

(10) «El mercado de servicios de transporte público en España», *Investigaciones Económicas*, vol. XV, núm. 2, 1991, pp. 232-233.

(11) Véanse, GLAISTER, S., «U. K. Bus deregulation: The reasons and the experience», *Investigaciones Económicas*, vol. XV, núm. 2, 1991, pp. 285 y ss.; GINÉS DE RUS y GUSTAVO NOMBELA, «Desregulación y privatización del transporte público urbano en España», *La regulación de los transportes en España*, Civitas, Madrid, 1996, pp. 157 y ss.; VILLAR ROJAS, F. J., *Privatización de servicios públicos*, Tecnos, Madrid, 1993, pp. 136-137, y GINÉS DE RUS, «Privatización y competencia en el transporte público urbano de viajeros», *Economistas*, núm. 63, 1995, quien señala: «(...) una productividad de los trabajadores de las empresas públicas inferior a la de los trabajadores de las privadas en un 29,5 % o un 31,4 % según se utilice como medida de producción los kilómetros recorridos o las horas trabajadas por los autobuses respectivamente...», pp. 98-99.

en consecuencia, una alta densidad de población (12), donde buena parte del entramado urbano responde fielmente al diseño propio de una ciudad antigua y, en general, el desarrollo de otros medios colectivos alternativos de transporte es muy escaso. En efecto, las posibilidades de competencia de varios operadores en el mercado viene condicionada por circunstancias físicas ineludibles y por otros efectos secundarios. Me refiero, claro está, de una lado, a que la oferta vial condiciona la propia oferta de este tipo de transporte, y de otro a problemas derivados de situaciones que implican deseconomías externas: congestión vial y contaminación en diversas formas.

Las limitaciones y externalidades aludidas han aparecido en Chile, especialmente, en el Gran Santiago, a pesar de contar, en general, con una concentración de la edificación inferior a buena parte de nuestros núcleos urbanos, aunque, también es cierto, que dispone de un ferrocarril metropolitano muy reducido y la edad media de la flota de autobuses y poder contaminante es muy superior a la de cualquiera de nuestras ciudades. Repasemos brevemente esta experiencia liberalizadora.

Con anterioridad a 1975 el Estado entregaba en concesión las líneas y determinaba recorridos, frecuencias y tarifas. A partir de este año se comienzan a dar los primeros pasos para liberalizar el sector, que se tradujeron en una mayor libertad de acceso a líneas ya existentes y nuevos recorridos. Pero será a partir de 1979 cuando se adopten medidas liberalizadoras más profundas, que condujeron a un sistema de libertad en cuanto a la entrada en el mercado y a la eliminación de las tarifas. Es a partir de este momento cuando se desatan los problemas de deseconomías externas, por lo que entre 1982 y 1988 el Ministerio de Transportes limitó el otorgamiento de autorizaciones para nuevos recorridos. Se pensó durante una época en Chile que no se presentarían problemas de congestión vial porque la progresiva bajada de los precios del servicio como consecuencia de una competencia creciente desalentaría la entrada de nuevos operadores. En marzo de 1988, sin embargo, se volvió a decretar la total libertad de acceso a los recorridos. Y, en fin, en 1991 una Ley devolvió al Ministerio de Transportes la capacidad de limitar el acceso a nuevos recorridos, reducir o prohibir la importación de vehículos y piezas y la habilitación para someter a concurso el otorgamiento de autorizaciones en vías saturadas (13).

(12) Anna MATAS PRAT pone de relieve que ésta es la mayor diferencia entre las ciudades españolas y el resto de europeas seleccionadas para la toma de datos del modelo a efectos de estimar las características tecnológicas de las empresas urbanas. «Características técnicas y eficiencia de la empresa de transporte urbano de superficie», *Documentos de Trabajo FIES*, núm. 67, 1990: «Por ejemplo, Barcelona es una ciudad más densamente poblada que la mayor parte de ciudades europeas seleccionadas», p. 36.

(13) Véase el estudio de Ricardo PAREDES, «Regulación del transporte colectivo en el Gran Santiago», *Estudios Públicos*, núm. 46, 1992, pp. 249 y ss.

Un problema adicional se ha sumado a esas externalidades, la sólida sospecha de que existen comportamientos anticompetitivos, generalmente de naturaleza colusiva (14), que se manifiestan en la subida y homogeneidad total de las tarifas con independencia del recorrido efectuado. Estos comportamientos anticompetitivos son impuestos sin el menor disimulo por las poderosas Asociaciones de Microbuseros a sus asociados, adoptando la Administración, por lo general, una actitud pasiva (15).

Debe advertirse que en Gran Bretaña existió también cierto temor a eventuales problemas de saturación como consecuencia de la liberalización y que por tal motivo se establecieron *ad cautelam* determinados controles. Tal congestión no se ha producido debido, entre otros factores, a la utilización de microbuses (muy amplia también en Chile) y, en algún caso, a la sustitución del uso del transporte privado por el público (16).

Las dificultades para competir por el mismo espacio, si se suprime este servicio público local, puede obligar, en consecuencia, a que el legislador limite las posibilidades de competencia a través, por ejemplo, de la introducción de un sistema de concurso público en el que se adjudiquen un número limitado de autorizaciones, de suerte que se sustituya la competencia directa ilimitada en la vía urbana por la competencia para acceder a circuitos o grupos de líneas o, por ejemplo, bloques horarios o determinados días de la semana. Esta alternativa no introduce una competencia plena y puede facilitar la aparición de situaciones oligopolísticas y colusivas. El Tribunal de Defensa de la Competencia español, que postula el mantenimiento de la posibilidad de que los Entes locales monopolicen la planificación de las líneas, es consciente también de que este tipo de soluciones restringen la competencia, a pesar de lo cual, indica que al menos permitirían comparar los resultados de la gestión de cada empresa y, quizá, diversificar más la tarifa (17).

(14) Práctica a la que tampoco ha sido ajena Gran Bretaña, según relatan GLAISTER, S., «UK bus deregulation...», *cit.*, pp. 303 y ss.; Ginés DE RUS y Gustavo NOMBELA, «Desregulación y privatización...», *cit.*, p. 162; J. CÁNDIDO CARBAJO y G. DE RUS, «La desregulación del transporte», *Papeles de Economía Española*, núm. 42, 1990, p. 282, y VICKERS, J., y YARROW, G., *Un análisis económico de la privatización*, Fondo de Cultura Económica, México, 1991, que recogen cómo las conductas aludidas aparecieron ya en las áreas donde se introdujo la competencia de forma experimental: «El área de prueba más interesante fue la ciudad de Hereford (...) hubo supuestamente algunos esfuerzos para perturbar los servicios de los rivales con tácticas que, según se dice, eran comunes antes del establecimiento de la regulación en la Ley de 1930. Éstas incluían las carreras hacia las paradas, la negativa a bajar pasajeros en paradas intermedias por temor a ser rebasados, el bloqueo de los vehículos de los rivales, la duplicación de los horarios de los rivales, la llegada temprana para recoger a los pasajeros que esperaban a los autobuses de los rivales, las pintas sobre los horarios de los rivales, la intimidación a los pasajeros que intentaran usar los autobuses de los rivales y la desviación de las rutas», pp. 452-453.

(15) Véase, de nuevo, PAREDES, R., «Regulación del transporte colectivo...», pp. 252-265.

(16) GLAISTER, S., «UK bus deregulation...», *cit.*, p. 298.

(17) *Remedios políticos que pueden favorecer la libre competencia en los servicios y atajar el daño causado por los monopolios*, ed. TDC, 1994, p. 191. En idéntico sentido, *La competencia en España: Balance y nuevas propuestas*, ed. TDC, 1995, p. 82.

