

# EL LIMBO LEGAL DE LAS CONCESIONES DE SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR DE VIAJEROS POR CARRETERA EN LA PROVINCIA DE ALICANTE Y LA PANDEMIA COVID-19.\*

## THE LEGAL LIMBO OF REGULAR PUBLIC TRANSPORT SERVICE CONCESSIONS FOR ROAD PASSENGERS IN THE PROVINCE OF ALICANTE AND THE COVID-19 PANDEMIC

MANUEL RIOS PEREZ

Dr. Empresa, Economía y Sociedad, Dr. Filosofía y Letras  
Colaborador Honorífico de Departamento de Ingeniería Civil de la Universidad de Alicante  
manuel.rios@ua.es

### RESUMEN:

Los servicios de transporte público regular de viajeros por carretera en España se prestan en régimen de concesión administrativa. Gran parte de estas concesiones se han ido convalidando, generalmente, sin recurrir a licitación, a medida que se iban cumpliendo los plazos concesionales. Esta tradición legislativa se ve quebrada con la promulgación del *Reglamento (CE) 1370/2007*, que limita a 10 años la duración de los contratos.

En la aparición de la crisis de COVID-19 todas las concesiones se encontraban vencidas y, sin embargo, han recibido subvenciones públicas. La cuestión planteada es hasta qué punto es legal que se otorguen subvenciones a títulos concesionales vencidos.

### PALABRAS CLAVE:

Concesión administrativa, prórroga, licitación, subvención, limbo legal..

### ABSTRACT:

In Spain, since the beginning of the 20th century, regular public road passenger transport services have been provided under an administrative concession regime. A large part of these concessions have been validated, generally without resorting to bidding as the concession terms were fulfilled. This legislative tradition is broken with the enactment of Regulation (EC) 1370/2007, which limits the duration of contracts to 10 years.

At the onset of the COVID-19 crisis, all concessions had expired and, however, have received public subsidies. The question raised is to what extent it is legal to grant subsidies to expired concession titles

---

\* Rebut en data 24/02/2022. Acceptada la seua publicació en data 05/05/2022.

**KEY WORDS:**

Administrative concession, extension, tender, subsidy, legal limbo.

**SUMARIO:**

I. Introducción.....	3
II. La figura de la concesión en el transporte publico de viajeros por carretera. 4	
1. Real Decreto, de 4 de julio de 1924 .....	4
2. La Ley de ordenacion de transportes mecanicos por carretera de 1947. ....	5
3. La Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.....	6
4. La aplicación de la normativa en la Comunidad Valenciana.....	9
5. Normativa europea. ....	11
III. Estado legal de las concesiones de la provincia de Alicante. ....	12
IV. Actuaciones de la Generalitat Valenciana en materia de transporte regular en la COVID-19.....	14
V. Conclusiones. ....	15
VI. Bibliografía.....	17

## I. INTRODUCCIÓN.

El siglo XIX, en plena eclosión de la Revolución Industrial, trae a escena dos modos de transporte revolucionarios, el ferrocarril a mediados y el automóvil al final.

La capacidad de transporte del ferrocarril hace que el Estado promueva su desarrollo y que se impliquen en la construcción de las infraestructuras necesarias, normalmente a través de capitales privados, utilizando la figura de la concesión administrativa, mediante la cual los empresarios privados explotan una actividad de competencia estatal bajo la tutela de la Administración, que se reserva la fiscalización de sus actividades y la potestad de controlar los precios, mediante las tarifas al público.

Cuando a principios del siglo XX emerge el transporte mecanizado por carretera, los Estados se encuentran con un modo de transporte que viene a sustituir el transporte de sangre (cuyo motor eran las caballerías) y que utiliza los caminos y carreteras para su tránsito. (RODRIGUEZ CEBRIAN 1971).

A finales del siglo XIX ya se empezaron a utilizar el término automóvil, incluso antes de que se matriculasen, en España, los tres primeros vehículos en el año 1900. En los primeros años del pasado siglo se legisla tímidamente sobre el nuevo modo de transporte, dada la limitación de su mercado, pero a partir de los años veinte empieza a notarse su importancia relativa y en 1924 se realiza una regulación formal del mismo, especialmente para los vehículos que realizaban servicios de transporte público. Es con el *Real Decreto, de 4 de julio de 1924*, con el que se inicia realmente la normalización y reglamentación de los servicios públicos de transportes mecánicos rodados sobre vías ordinaria.

En 1944, cuando correspondía iniciar la nueva licitación de las concesiones, ante la situación de deterioro económico de las empresas y la imposibilidad de renovar las flotas e incluso de conseguir repuestos, se promulga el *Decreto por el que se autoriza la concesión de prórrogas sucesivas por el plazo de un año de los servicios públicos regulares de transportes de viajeros por carretera clase A*, que estará vigente hasta la entrada de la nueva Ley de transportes de 1947.

Con la *Ley de Ordenación de Transportes Mecánicos por Carretera de 1947* se sigue la línea regulatoria de 1924 y con la aprobación de la Constitución de 1978, se reconoce que el sistema de transporte público regular de viajeros por carretera es de competencia exclusiva del Estado (Art. 149), que a su vez éste la comparte con las Comunidades Autónomas (Art. 148).

En el caso que nos ocupa, nos vamos a referir especialmente al tratamiento dado por la legislación autonómica de la Comunidad Valenciana al sector, así como a la aplicación obligada tanto de la normativa estatal como de la Unión Europea, refiriéndonos en primer lugar a la figura de la concesión como elemento configurador del sector del transporte público de viajeros por carretera en España.

A partir del 3 de diciembre de 2009 entra en vigor el *Reglamento 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n° 1191/69 y (CEE) n° 1107/70 del Consejo*, que trastoca los criterios empleados en la normativa nacional y autonómica vigente, al limitar los plazos concesionales a un periodo máximo de diez años.

Hasta la promulgación del *Reglamento 1370/2007*, la legislación española, tanto estatal como autonómica, había mantenido el criterio de favorecer la prórroga de las concesiones, que de hecho permanecen en las manos de los mismos titulares desde su inicio.

Diversas Comunidades Autónomas, antes de la entrada en vigor del *Reglamento 1370/2007*, toman medidas preventivas alargando, en el ámbito de sus competencias, el plazo de vigencia de sus concesiones.

Sin embargo, la Comunidad Valenciana no es diligente en este aspecto y de manera encubierta pretende prorrogar sus concesiones mediante el *Decreto 24/2010, de 29 de enero, del Consell, relativo al plan de modernización de las concesiones de transporte público regular permanente de viajeros por carretera*, amparándose en una norma autonómica previa: la *Ley 16/2008 de 22 de diciembre sobre medidas fiscales, de gestión administrativa y financiera y de organización de la Generalitat*.

Estas actuaciones de la Generalitat Valenciana abren paso a un contencioso promovido la Comisión Nacional de la Competencia, que tiene como consecuencia, tras diversos recursos, la *Sentencia 595/2016 de la sala de lo Contencioso-Administrativo, sección Tercera, del Tribunal Supremo, de fecha 14 de marzo*, anulando el *Decreto 24/2010, de 29 de enero, del Consell*, por ser contraria a Derecho.

## **II. LA FIGURA DE LA CONCESIÓN EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS POR CARRETERA.**

Tanto en Economía y en Derecho administrativo, una concesión es el otorgamiento del derecho de explotación, por un período determinado, de bienes y servicios por parte de una Administración pública o empresa a otra, generalmente privada. Según (GARCIA PEREZ 1997): «Las concesiones administrativas son la transferencia de facultades (cesión) a un particular sobre recursos o actividades que previamente se ha reservado el sector público».

En nuestro país, el sistema de concesiones de transporte regular por carretera, tiene una larga tradición, en la que se implica la normativa legal desde 1924, en la que hemos de tener en cuenta sus consecuencias, relacionadas con el desarrollo territorial, la consolidación concesional y la concentración empresarial de las concesiones.

Hemos de tener en cuenta que una concesión de transporte representa un monopolio regulado de una actividad en un territorio determinado otorgado por la Administración; así, las empresas prestadoras de servicios públicos son conocidas frecuentemente como: «Monopolios naturales, porque generalmente un monopolio controlado es del interés público. Estos monopolios operan más eficientemente porque la concentración dentro de un territorio permite el uso de equipo más grande y eficiente, con un gasto promedio más bajo por unidad de producción». (DE RUS 2001).

### **1. REAL DECRETO, DE 4 DE JULIO DE 1924**

La reglamentación del transporte por carretera a principios del pasado siglo era una actividad incipiente, aunque mostraba una gran vitalidad, por lo que se movía en escenarios no previstos en la normativa legal.

Es con el *Real Decreto, de 4 de julio de 1924*, el que inicia realmente la normalización y reglamentación de los servicios públicos de transportes mecánicos rodados sobre vías ordinarias. Promulgado durante la Dictadura de Primo de Rivera, trata de solucionar el problema del transporte terrestre y poner orden ante el imparable desarrollo de las líneas de transporte regular de viajeros por carretera, que proliferaron a medida que la industria automovilista y la construcción de carreteras se expandían.

Varios son los objetivos se perseguían con la nueva norma:

1. Seguir el ejemplo de otros países, recurriendo a la figura jurídica del contrato de concesión.
2. Establecer un plazo de veinte años para las concesiones (Artículo 8).
3. Ordenar la red de transportes, otorgando tráficos en exclusiva, criterio que se seguirá hasta nuestra época.

Este Real Decreto, que incorpora la figura de la concesión, reafirma la obligación de los concesionarios de transportar gratuitamente la correspondencia.

Será la *Real Orden, de 11 de diciembre de 1924, aprobando el Reglamento redactado por la Junta Central de Transportes mecánicos rodados, para la aplicación del Real Decreto de 4 de Julio del corriente año* la que inicie el desarrollo reglamentario.

Para la figura de la concesión, que es el título administrativo elegido para la gestión de los servicios regulares, tanto de viajeros como de mercancías y mixtos, se dictan las correspondientes normas reguladoras, entre las que figura el procedimiento para su adjudicación

Sin embargo. este Real Decreto también permitía que los operadores de las líneas regulares accedan a los títulos concesionales correspondientes, sin acudir a ninguna licitación.

Cuando se acerca el vencimiento de la concesiones otorgadas al amparo del *Real Decreto, de 4 de julio de 1924*, dada la situación de precariedad en que se encontraba el sector, con escasez de vehículos y repuestos, además de la contingentación del combustible, se promulga el *Decreto de 20 de diciembre do 1944* por el que se autoriza la concesión de prórrogas sucesivas por el plazo de un año de los servicios públicos regulares de transportes de viajeros por carretera, clase A, situación que se mantendrá hasta la reforma del año 1947.

## **2. LA LEY DE ORDENACION DE TRANSPORTES MECANICOS POR CARRETERA DE 1947.**

Tanto la *Ley de 27 de diciembre de 1947 sobre ordenación de los transportes mecánicos por carretera* como el *Decreto de 9 de diciembre de 1949 por el que se aprueba el Reglamento para aplicación de la Ley de 27 de diciembre de 1947 sobre ordenación de los transportes mecánicos por carretera*, si bien es cierto que introducen ciertas modificaciones, la propia Ley en su Disposición cuarta determina que «las empresas que en el momento de promulgación de la Ley estuvieran prestando servicios tendrán derecho de tanteo en los concursos que se celebren a su instancia para para la definitiva adjudicación de dichos servicios». De hecho, se sigue manteniendo el mismo criterio de consolidar a

los concesionarios en sus respectivos títulos, dejando únicamente abierta la licitación a las nuevas concesiones que atiendan tráficos no coincidentes con los ya establecidos.

Con el desarrollo del Estado Autonómico, se transfieren competencias a la Comunidad Valenciana y, así, mediante el *Real Decreto 299/1979, de 26 de enero, sobre transferencia de competencias de la Administración del Estado al Consejo del País Valenciano en materia de agricultura, urbanismo, turismo, ferias interiores y transportes*<sup>1</sup>, se transfieren una serie de competencias, que son recogidas en la *Ley Orgánica 5/1982, de 1 de julio, de Estatuto de Autonomía de la Comunidad Valenciana*, que reconoce las competencias de ésta en materia de transporte por carretera<sup>2</sup>. Desde esta fecha, las concesiones cuyos tráficos discurran por el territorio de la Comunidad Valenciana son de competencia autonómica. en los ámbitos legislativo y administrativo.

### 3. LA LEY DE ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES.

La promulgación de la *Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT)* marca un hito en la historia del transporte por carretera al realizarse en un escenario muy diferente al que existía en la época de la *Ley de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera de 1947*, ya que se había efectuado la transición a un sistema democrático y se habían descentralizado las competencias en un Estado de las Autonomías, lo que añadía un elemento nuevo en el proceso de aplicación de las normas<sup>3</sup>; por ello el legislador prudentemente contempla la creación de órganos de coordinación interadministrativa<sup>4</sup>. La *LOTT* realiza la ordenación del transporte terrestre en su conjunto,

---

<sup>1</sup> «Artículo 30. Se transfieren de la Administración del Estado al Consejo del País Valenciano las competencias sobre concesión, autorización y, en su caso, explotación de los siguientes servicios de transporte mecánico por carretera regulados por las Leyes de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera y de Coordinación de los Transportes Terrestres de veintisiete de diciembre de mil novecientos cuarenta y siete y sus disposiciones complementarias.

a) Servicios públicos regulares de viajeros, mercancías y mixtos con itinerarios íntegramente comprendidos en el ámbito territorial del Consejo o que, aun excediendo de dichos límites, cuenten con cláusulas concesionales de prohibición absoluta para tomar o dejar viajeros o mercancías fuera del País Valenciano...»

<sup>2</sup> «Artículo 49.1. La Generalitat tiene competencia exclusiva sobre las siguientes materias: 14.<sup>a</sup> Carreteras y caminos cuyo itinerario transcurra íntegramente dentro del territorio de la Comunitat Valenciana; 15.<sup>a</sup> Ferrocarriles, transportes terrestres, marítimos, fluviales y por cable: puertos, aeropuertos, helipuertos y servicio meteorológico de la Comunitat Valenciana, sin perjuicio de lo que disponen los números 20 y 21 del apartado 1 del artículo 149 de la Constitución Española. Centros de contratación y terminales de carga en materia de transporte».

<sup>3</sup> «Con la derogación de la normativa anterior, inspirada en la protección a ultranza del ferrocarril, desaparecen la prohibición de líneas regulares de carretera coincidentes con el ferrocarril y el derecho de tanteo ferroviario que ostentaban las compañías de ferrocarriles sobre los servicios por carretera coincidentes y por el que se reconocía preferencia en la adjudicación de los servicios regulares de transporte de viajeros. En la actualidad la LOTT ha optado por la igualación y armonización de las condiciones de competencia entre la carretera y el ferrocarril. El criterio de “coordinación” se sustituye por el principio de competencia intermodal e intramodal, es decir los distintos modos de transporte se sitúan en un régimen de paridad y se integran en el sistema general en términos competitivos» (A. I. OLMEDO GAYA 2003, pág.62)

<sup>4</sup> «Art. 9.1. Para promover y facilitar el ejercicio coordinado de las potestades públicas por las Administraciones del Estado y de las Comunidades Autónomas, y asegurar el mantenimiento de un sistema común de transportes en toda la Nación, así como la mejora de la competitividad del sector de transporte de viajeros, se crea, con carácter de órgano consultivo y deliberante, la Conferencia Nacional de Transportes, que estará constituida por



estableciendo normas de general aplicación a la totalidad de los modos de transporte terrestre, a la vez que establece la regulación específica tanto del transporte por carretera y como por ferrocarril.

La *LOTT* flexibiliza del sistema de ordenación del transporte, con la desaparición del derecho de tanteo ferroviario y de las demás medidas de protección a ultranza del ferrocarril, introduciendo un sistema de competencia intermodal basado en la libertad de elección por parte del usuario.

Si bien contempla que para el otorgamiento de la correspondiente concesión se seguirá el procedimiento de concurso (art.71.1), en su disposición Transitoria segunda, permite a los actuales concesionarios de servicios regulares de transporte de viajeros optar entre:

1. Mantener sus vigentes concesiones, en cuyo caso a medida que se vayan cumpliendo veinticinco años desde la fecha en que fueron otorgadas las mismas, la Administración irá procediendo al rescate de las mismas según la legislación vigente cuando fueron otorgadas sin que dichos concesionarios tengan ningún tipo de preferencias en el procedimiento que en su caso se lleve a cabo para seleccionar un nuevo prestatario
2. Sustituir sus concesiones por las reguladas en esta Ley, en cuyo caso:
  - a) La Administración podrá realizar las modificaciones de los servicios y de sus condiciones de prestación, precisas para una más racional configuración y explotación de la red de transportes regulares, debiendo mantener en todo caso el equilibrio económico anteriormente existente
  - b) Las anteriores concesiones serán convalidadas por concesiones para los mismos servicios con las modificaciones que resulten de la aplicación del punto anterior, sometidas íntegramente a los preceptos de esta Ley, y con un plazo de duración de veinte años<sup>5</sup>.

Inmediatamente a la promulgación de la *LOTT* entra en vigor 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*, consecuente con el modelo de Estado de las Autonomías<sup>6</sup>.

La *Orden de 14 de abril de 1988 de sustitución de concesiones de transporte regular de viajeros por carretera* «autoriza a los titulares de las concesiones que pretendan

---

el Ministro de Fomento, y por los Consejeros de las Comunidades Autónomas, competentes en el ramo de transportes. Cuando la naturaleza de los asuntos a tratar así lo requiera, podrán incorporarse a la citada Conferencia representantes de otros Departamentos de la Administración Central, o de las Comunidades Autónomas afectadas».

<sup>5</sup> La evidencia resultante es que la mayoría de los concesionarios optaron por la vía de la sustitución de concesiones prevista por la Ley, los que les otorgaba, de hecho, una **prórroga de 20 años**, que posteriormente se incrementó en cinco más.

<sup>6</sup> «La delegación comprende la totalidad de las competencias estatales que por su naturaleza deban ser realizadas a nivel autonómico o local y está referida, no solamente a actuaciones gestoras, sino también normativas cuando éstas estén previstas en la legislación estatal Naturalmente, las competencias delegadas deben ser, en todo caso, ejercitadas con sujeción a las normas e instrucciones dictadas el Estado».

introducir modificaciones, dirigidas tanto a mejorar las respectivas condiciones de explotación como a racionalizar la red de servicios regulares y adecuar la misma a las necesidades de los usuarios, para lo cual deberán comunicarlo a la Dirección General de Transportes Terrestres, que resolverá previos los trámites previstos».

Con la promulgación del *Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres*, se hace un énfasis especial en que: «La prestación de los servicios públicos regulares permanentes de transportes de viajeros de uso general se realizará como regla general por la empresa a la que se atribuya la correspondiente concesión administrativa para su explotación, la cual realizará la misma a su *riesgo y ventura*» (art.66.1).

También se establecen las reglas para realizar la unificación de concesiones, cuando, con ocasión de la tramitación del establecimiento del servicio, se alegue la existencia de soluciones más adecuadas para su prestación, debiendo en todo caso respetarse el equilibrio económico de las concesiones preexistentes.

El mismo *Reglamento* (art.108) establece «la preferencia para la prestación de los servicios de uso especial que no discurren íntegramente por suelo urbano o urbanizable a las Empresas titulares de servicios regulares permanentes de viajeros de uso general en los que se cumpla alguna de las siguientes condiciones: ...».

La *Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social*, abre la posibilidad de ampliar en cinco años la duración de los plazos concesionales a cambio de una congelación de tarifas y “una propuesta de modernización del material móvil”<sup>7</sup>.

La *Ley 10/2003, de 20 de mayo, de medidas urgentes de liberalización en el sector inmobiliario y transportes*<sup>8</sup> modifica el plazo para las nuevas concesiones, estableciéndolo entre 6 y 15 años, a la vez que mantiene los plazos de las concesiones vigentes<sup>9</sup>. En realidad, en la fecha de esta disposición el mapa concesional de España estaba prácticamente completo.

La *Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad*

<sup>7</sup> «Artículo 167. Ampliación del plazo concesional. Como excepción a 10 previsto en el artículo 72.3 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, durante el plazo de dos meses, a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, los concesionarios de servicios regulares permanentes de transporte de viajeros por carretera, de uso general, podrán solicitar una prórroga de hasta cinco años de sus plazos concesionales. Para el otorgamiento de dicha prórroga por la Administración competente será preciso que el concesionario renuncie expresamente a incrementar las tarifas durante los años 1997 y 1998 y presente, simultáneamente, una propuesta de modernización del material móvil...».

<sup>8</sup> «Artículo 2. Modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. El apartado 3 del artículo 72 queda redactado de la manera siguiente: ...3. La duración de las concesiones se establecerá en el título concesional, de acuerdo con las características y necesidades del servicio y atendiendo a los plazos de amortización de vehículos e instalaciones. Dicha duración no podrá ser inferior a seis años ni superior a 15....»

<sup>9</sup> «Disposición transitoria única: Las concesiones de líneas regulares de transporte de viajeros por carretera que, a la entrada en vigor de esta ley, no hayan agotado su plazo de vigencia subsistirán hasta la finalización del plazo inicialmente concedido y el de las prórrogas que hubieran sido legalmente otorgadas».



*Aérea*, en su disposición adicional 2ª establece lo siguiente: «Los términos concesión de transporte regular de viajeros y título concesional deberán considerarse sustituidos por el término contrato de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general. En el mismo sentido, el término concesionario se sustituirá por el de contratista del servicio público. Los términos autorización habilitante para el transporte discrecional, autorización de transporte público discrecional y autorización de transporte discrecional, deberán considerarse sustituidos por el término autorización de transporte público. Las calificaciones de los transportes regulares de viajeros como permanentes o temporales se tendrán por no hechas».

El desarrollo normativo a partir de 1987, con la promulgación de la *LOTT*, se realiza en un escenario en el que ya concurren tres ámbitos competenciales que son el europeo, el estatal y el autonómico.

La incorporación de pleno derecho a la Unión Europea marca una pauta en el comportamiento de nuestra legislación, que está sometida tanto al cumplimiento de los Reglamentos como a la transcripción de las Directivas que emanan del Consejo y el Parlamento de la UE. Dado que en 1979 ya se habían realizado las transferencias en materia de transportes al Consejo del País Valenciano, momento a partir del cual las concesiones cuyos itinerarios discurren íntegramente dentro de su territorio son de competencia autonómica, se superponen tres tipos legislativos, que en muchos casos han presentado contradicciones, que finalmente han precisado de soluciones judiciales para su aplicación.

#### **4. LA APLICACIÓN DE LA NORMATIVA EN LA COMUNIDAD VALENCIANA.**

Merece mención especial la tarea legislativa de la Generalitat Valenciana en el proceso de sustitución de concesiones prevista en la *LOTT*. Así el *Decreto 20/1988, de 8 de febrero del Consell de la Generalitat Valenciana, por el que se regula la sustitución de las concesiones de servicios regulares de transporte público de viajeros por carretera* atendiendo al cumplimiento de lo previsto en la *LOTT*, marca el procedimiento y da un plazo máximo de cinco años (12 de febrero de 1993) para emitir las resoluciones definitivas, en el caso de que se hayan solicitado modificaciones en las concesiones. El mismo *Decreto* contempla un plazo adicional de dos años para aquellas concesiones sobre las que no se hubiere considerado ninguna modificación (12 de febrero de 1995).

Pasados dos años se promulga la *Orden de 24 de abril de 1990, de la Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, por la que se establece el procedimiento para la sustitución de las concesiones de servicios regulares de transporte público de viajeros por carretera*. Esta *Orden* pretende «establecer el procedimiento pormenorizado a que debe ajustarse la mecánica de dichas sustituciones, y dirigido a obtener una mayor eficacia y rapidez en la tramitación de las mismas».

Tanto los concesionarios como la Administración, parece que no consideraron “muy urgente” el proceso de sustitución, por lo que hubo de promulgarse el *Decreto 22/1993, de 8 de febrero, del Govern Valencià, por el que se prorroga el plazo previsto en el Decreto 20/1988, de 8 de febrero, del Govern Valencià, para la sustitución de las concesiones de servicios regulares de transporte público de viajeros por carretera*, con un artículo único que establecía la prórroga por un plazo de dos años más, por lo que el límite temporal para emitir las resoluciones se fijaba en el 12 de febrero de 1995.

Transcurrido el plazo adicional de dos años, al no estar resueltas las sustituciones concesionales se promulga el *Decreto 22/1995, de 6 de febrero, del Gobierno Valenciano por el que se prorrogan los plazos previsto en el Decreto 22/1988, de 8 de febrero, del Gobierno Valenciano, para la sustitución de las concesiones de servicios regulares de transporte público de viajeros por carretera que establece prórroga de dos años (9 de febrero de 1997) para la sustitución de todas las concesiones afectadas.*

Finalmente, será el *Decreto 18/1997, de 11 de febrero, del Gobierno Valenciano, por el que se prorroga el plazo establecido para la sustitución de concesiones de servicios regulares de transporte de viajeros por carretera, el que en su artículo único establece una nueva prórroga adicional de dos años (11 de febrero de 1999) a la fijada en el Decreto 22/1995.*

Este proceso de prórrogas de seis años sobre las cinco iniciales, que totaliza un periodo de 11 años, en el que han intervenido dos Presidentes Autonómicos y cuatro Consellers, parece indicar que no existía un gran interés por las partes –Administración y concesionarios– de modificar el statu existente.

Con la promulgación del *Decreto 44/2001, de 27 de febrero, del Gobierno Valenciano*, por el que se regula el derecho de preferencia en el transporte de viajeros de uso especial en la Comunidad Valenciana se da un trato de favor de aquellos concesionarios de transporte regular que reúnan unas determinadas condiciones.

La *Ley 16/2008 de 22 de diciembre sobre medidas fiscales, de gestión administrativa y financiera y de organización de la Generalitat*, define los planes de modernización<sup>10</sup> de transportes y establece que: « Art. 81 La Conselleria competente en materia de transporte, analizados los planes de modernización podrá prorrogar las concesiones objeto de dichos planes, cuando razones de interés público así lo justifiquen, por un plazo que en ningún caso podrá exceder del 31 de diciembre de 2023».

En virtud de la precitada *Ley*, ignorando la vigencia del *Reglamento 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera* que limita explícitamente el plazo de las concesiones, fue promulgado el *Decreto 24/2010, de 29 de enero, del Consell, relativo al plan de modernización de las concesiones de transporte público regular permanente de viajeros por carretera*, que establece un baremo de puntuación en base a una serie de parámetros, según el cual el nuevo plazo de vigencia de las concesiones dependerá de la puntuación total obtenida por las empresas concesionarias, que podrá alargarse hasta el 31 de diciembre de 2023.

Este Decreto es recurrido por la Comisión Nacional de la Competencia, dictando *sentencia la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana, de fecha 22 de octubre de 2012*, anulando esta disposición general, al ser contraria a Derecho.

---

<sup>10</sup> El plan –de modernización– podrá referirse a aspectos como propuestas de reestructuración y mejora de los servicios, políticas tarifarias, renovación y mejora de la flota, innovaciones tecnológicas en la explotación, estrategias medioambientales, orientación a la calidad, mejora de la accesibilidad de los vehículos, formación y recursos humanos, etc., de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine».

Posteriormente la *sentencia de fecha 15 de mayo de 2013, de la sección quinta de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de la Comunitat Valenciana, dictada en el recurso contencioso-administrativo número 265/2010, que anula el Decreto 24/2010, de 29 de enero, del Consell, relativo al plan de modernización de las concesiones de transporte público regular permanente de viajeros por carretera*. Finalmente, la cuestión es zanjada por la *sentencia 595/2016 de la sala de lo Contencioso-Administrativo, sección Tercera, del Tribunal Supremo, de fecha 14 de marzo*.

En el ínterin del proceso judicial precitado el *Decreto 24/2010* se había derogado por la Generalitat Valenciana<sup>11</sup>.

## 5. NORMATIVA EUROPEA.

La normativa europea se incorpora a nuestro ordenamiento jurídico especialmente a través de los conocidos como actos vinculantes: Reglamentos, Directivas y Decisiones.

Distintas normas son de obligado cumplimiento, tal es el caso del *Reglamento 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) nº 1191/69 y (CEE) nº 1107/70 del Consejo*, del que cabe destacar la consideración que hace de los servicios de transporte como un servicio público coherente con las potestades de las Administraciones de ordenación y gestión, apostando por promover el incremento del nivel de competencia de los operadores (competencia regulada), pues se parte de la premisa de que «ese incremento permite “conseguir servicios más atractivos, innovadores y baratos” garantizando la prestación del servicio de interés general protegido por la Administración respectiva» (PARLAMENTO EUROPEO Y CONSEJO DE LA UNION EUROPEA 2007). Dicha norma entró el 3 de diciembre de 2009.

Este Reglamento limita a los 10 años la duración de los contratos y señala una regulación estricta de las compensaciones de las obligaciones de servicio público, debiendo determinarse con carácter anticipado y público los parámetros de su cálculo (compensación) y alcance (derechos exclusivos), con el límite máximo de no superar la incidencia financiera neta de los costes del servicio público. En su Anexo, el Reglamento introduce las reglas aplicables correspondientes.

La fundamentación última del *Reglamento 1370/2007* reside en la política común de transportes, cuyos objetivos principales aparecen especificados en el “*Libro Blanco La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad*” aprobado en el 2001, en cuanto a que determinados servicios de interés general, como son los transportes terrestres de viajeros, requieren de un tratamiento específico.

Y será la *Comunicación de la Comisión relativa a directrices de interpretación del Reglamento (CE) 1370/2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, en la que se establece la importancia de la distinción entre*

---

<sup>11</sup> Resolución de 1 de abril de 2015, del director general de Transportes y Logística, por la que se ordena la publicación del fallo de la sentencia de fecha 15 de mayo de 2013, de la sección quinta de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de la Comunitat Valenciana, dictada en el recurso contencioso-administrativo número 265/2010, que anula el Decreto 24/2010, de 29 de enero, del Consell, relativo al plan de modernización de las concesiones de transporte público regular permanente de viajeros por carretera. [2015/4048] (DOGV núm. 7521 de 08.05.2015).

*contratos públicos de servicios y concesiones, a efectos de la aplicación del Reglamento 1370/2007 (COMISIÓN EUROPEA 2014) la que aclare y reafirme definitivamente la vigencia de la norma comunitaria.*

### III. ESTADO LEGAL DE LAS CONCESIONES DE LA PROVINCIA DE ALICANTE.

En el ámbito exclusivo de la provincia de Alicante operan 31 concesiones, otorgadas al amparo de la LOTT y cuyos plazos de vencimiento se detallan en la tabla siguiente.

*Tabla 1. Servicios de transporte público de viajeros por carretera. Provincia de Alicante.*

	núm.	Nombre	Plazo
1	CVA-001	Orihuela-Guardamar-Alicante e Hijuelas	18/05/2013
2	CVA-002	Callosa-Torreveja, Elche e Hijuelas	06/10/2016
3	CVA-003	Callosa-Hospital-Orihuela	08/06/2012
4	CVA-004	Hurchillo-Tres Puentes-Bonanza-Molíns	07/01/2013
5	CVA-005	Relleu-Finestrat-Villajoyosa	31/12/2013
6	CVA-006	Benidorm-Rincon de Loix- Altea La Vella- L´Alfás del Pi	04/10/2016
7	CVA-007	Denia-Les Rotes y Platges	22/09/2013
8	CVA-008	Crevillente-Playa del Pinet	01/07/2012
9	CVA-009	Javea-Puerto Javea-Calablanca	01/08/2013
10	CVA-010	Abanilla-Orihuela	16/07/2012
11	CVA-011	Xaló-EL Verger	09/11/2012
12	CVA-012	Denia-Javea	08/07/2013
13	CVA-013	Benidoleig-Denia- Prlongación a Benimaurell	04/03/2013
14	CVA-014	Alicante-Elche-Crevillente	03/05/2012
15	CVA-015	Alcoy-Alicante	15/01/2013
16	CVA-016	Santa Pola-Alicante	27/04/2012
17	CVA-017	Relleu-Alicante	17/04/2012
18	CVA-018	Alcoy-Pego-El Verger	08/07/2012
19	CVA-019	Elche-Elche	06/04/2013
20	CVA-020	Alicante-Torrellano	01/08/2012
21	CVA-021	Orihuela-San Javier	12/07/2012
22	CVA-022	Bañeres-Yecla e Hijuelas	03/03/2013
23	CVA-023	Castalla-Elda-Monóvar-Villena-Alicante-Jumilla	27/07/2019
24	CVA-024	Elche-Santa Pola	27/07/2012
25	CVA-025	Campello-Alicante-Cañada Fenollar-Playa de San Juan	01/02/2012
26	CVA-026	Agost-Alicante	20/12/2012
27	CVA-027	Elche-Baya Baja	07/11/2012
28	CVA-028	Estación de Calpe-Peñón de Ifach	14/07/2013
29	CVA-029	Elche-Arenales del Sol	01/03/2013
30	CVA-030	Pinoso-Abanilla-Cieza	24/03/2013
31	CVA-090	Alicante-Orihuela	01/06/2013

La referencia a la prórroga máxima establecida en la LOTT es de dos años para los casos excepcionales de interrupción de un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general o de riesgo inminente de que dicha interrupción se produzca.

En el caso que nos ocupa todas las concesiones están vencidas y han agotado cualquier plazo de prórroga, incluidos los previstos en el artículo 85 de la LOTT.

Desde la Consellería de Transportes se ha procedido al diseño de un nuevo mapa concesional, en el que se transforman a 18 las 31 concesiones (vencidas) existentes, estando en tramitación en los términos que se detallan en la tabla siguiente.

*Tabla 2. Proyectos de servicio público de transporte de Alicante según nuevo mapa concesional.*

Proyectos de servicio público de transporte	Diari Oficial Generalitat Valenciana		
	Resolución	Información pública	Notas
CV-201. La Marina Alta	09/07/2020		
CV-202. Les Marines-Alacant	08/03/2021		
CV-203. Les Marines-Aeropuerto			12
CV-204. Alcoi Metropolità	09/07/2020		
CV-205. Alcoi-Alacant	09/07/2020		
CV-206. Benidorm Metropolitano			13
CV-207. Alacant Metropolitana Nord	13/07/2020		
CV-208. Alacant Metropolitana Nord-Oest	13/07/2020		
CV-209. Vinalopó-Alacant/Elx			14
CV-210. Vinalopó Alt-Mitjà		12/07/2019	15
CV-211. Elx Rodalía	08/03/2021		
CV-212. Alacant-Santa Pola	09/07/2020		
CV-213. Orihuela-Alacant	23/04/2021		
CV-214. Torrevieja-Alacant	08/03/2021		
CV-215. La Vega Baja	16/04/2019		
CV-216. Torrevieja-Aeropuerto			16
CV-301. València-Benidorm	20/05/2019		
CV-302. València-Alacant-Elx	20/05/2019		

Fuente: (<https://politicaterritorial.gva.es/es/web/transportes/proyectos-definitivos-de-servicio-publico-de-transportes-de-viatgers-amb-autobus>).

- <sup>12</sup> Pendiente de publicación para información pública.
- <sup>13</sup> En mayo de 2018 la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad somete a información pública el Proyecto de servicio público de transportes por carretera CV-206: Benidorm Metropolitano, que recibe múltiples alegaciones, especialmente del Ayuntamiento de Benidorm. A partir de estas alegaciones el documento desaparece de la web de la Consellería sin que se conozca el estado actual del mismo.
- <sup>14</sup> Pendiente de publicación para información pública.
- <sup>15</sup> Presentado a información pública el 12/07/2019, ha desaparecido de la página web de la Consellería
- <sup>16</sup> Pendiente de publicación para información pública.



De los 18 proyectos de servicio público, solamente 13 están amparados por una Resolución, tal y como se detalla en la tabla anterior. De los otros 5 proyectos o no han sido sometidos a información pública o no se ha resuelto sobre los mismos.

A la fecha actual, ninguno de los 13 proyectos definitivos sobre los que se ha emitido una Resolución, ha sido licitado.

#### **IV. ACTUACIONES DE LA GENERALITAT VALENCIANA EN MATERIA DE TRANSPORTE REGULAR EN LA COVID-19.**

La Generalitat Valenciana ante el advenimiento de la COVID-19 y la entrada en vigor de *Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19*, procede en el ámbito de sus competencias a dictar una serie de *Resoluciones del conseller de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, por las que se adoptan medidas sobre los servicios de transporte público regular de uso general de viajeros por carretera de titularidad de la Generalitat en aplicación de lo dispuesto en el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19 (18 de marzo de 2010, 2 de abril de 2020, 13 de abril de 2010, 17 de abril de 2020, 4 de mayo de 2020, ...)*.

Todas estas Resoluciones marcan una serie de servicios mínimos de transporte público en una situación de confinamiento en la que la mayoría de los ciudadanos no podrán moverse, por lo que el número de usuarios descendió a niveles inferiores al 10% de la ocupación normal. Posteriormente al estado de confinamiento se van recuperando los servicios, aunque los niveles de ocupación no alcanzan el 50%.

Con el objeto de salvaguardar la operatividad de las empresas se promulga el *Decreto 88/2020, de 31 de julio, del Consell de aprobación de las bases reguladoras y convocatoria de ayudas por la Covid-19 a empresas que prestan transporte público regular de viajeros de uso general* que se materializa con la *Resolución de 18 de noviembre de 2020, de la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, por la que se adjudican las ayudas de la convocatoria de ayudas por la Covid-19 a empresas que prestan transporte público regular de viajeros y viajeras de uso general, al amparo del Decreto 88/2020*. :<http://www.dogv.gva.es/es/resultat-dogv?signatura=2020/9962> , por la que se otorgan 1.345.418,88 € a las empresas prestadoras de los servicios en la provincia de Alicante.

Ante la insostenibilidad económica de los servicios públicos de transporte se promulga el *Decreto-Ley 15/2020, de 23 de octubre, del Consell, de medidas para indemnizar a las empresas dedicadas al transporte público regular interurbano de viajeros y viajeras por carretera de uso general, a la Comunitat Valenciana, por la Covid-19* ([https://dogv.gva.es/datos/2020/11/02/pdf/2020\\_8994.pdf](https://dogv.gva.es/datos/2020/11/02/pdf/2020_8994.pdf)), según el cual «podrán optar a la indemnización económica todas aquellas empresas que estuviesen prestando servicios de transporte público regular interurbano de viajeros por carretera de uso general competencia de la Generalitat a partir de la declaración del estado de alarma y continuasen realizándolos en la fecha de la solicitud, con el compromiso de continuar prestándolos hasta el 31 de diciembre de 2020». Este *Decreto-Ley* contempla una dotación para estas indemnizaciones que ascenderá a un importe global de 26.000.000,00 de euros, para todos los operadores de transporte regular de viajeros en la Comunidad Valenciana. Consecuente



al *Decreto-Ley* se han promulgado una serie de *Resoluciones* individualizadas para cada una de las empresas operadoras, que no han resultado satisfactorias para las mismas desde el momento en que las cantidades aportadas no cubren los déficits generados por la prestación de servicios durante la COVID-19. Por consiguiente, estas subvenciones son un parcheo en la cuenta de explotación de las empresas operadoras, que como hemos señalado se encuentran en un limbo legal, desde el momento en que siguen paralizados los procesos de adjudicación de los nuevos servicios.

Esta medida y otras que la Administración ha comunicado a los operadores en el año 2021, tratan de mantener a flote las empresas prestatarias de estos servicios públicos, lo cual parece razonable dada la situación excepcional generada por la pandemia; además las empresas prestaron servicios por imperativo de la Administración.

Sin embargo, la Administración en este caso ha tratado a estos servicios como si fuesen concesiones vigentes, cuando como hemos señalado todas ellas se encontraban vencidas sin opción de prórroga y, en consecuencia, en un limbo legal.

## V. CONCLUSIONES.

Es evidente que durante más de un siglo el sistema concesional del transporte público de viajeros por carretera en España ha tenido un comportamiento continuista en el sentido en los distintos hitos legales (1924, 1944, 1947 y 1987) se ha dado una preferencia al mantenimiento de los mismos concesionarios.

La transcripción de las normas europeas y especialmente la aplicación del Reglamento 1370/2007, que exige una transparencia en las licitaciones y limita a 10 años la duración de los contratos de servicios públicos de transporte de viajeros por carretera, ha cortado esa inercia continuista dejando al sector en una situación de vacío legal con la mayoría de las concesiones vencidas en todo el territorio nacional.

En el caso de la Comunidad Valenciana se pretendió torpemente alargar los plazos de sus concesiones, mediante el *Decreto 24/2010, de 29 de enero, de la Consellería de Infraestructuras y Transporte del Gobierno Valenciano, que aprobó el Plan de modernización de las concesiones de transporte público regular permanente de viajeros por carretera*, promulgado con posterioridad a la entrada en vigor del Reglamento 1370/2007. Dicho Decreto, recurrido por la Comisión Nacional de la Competencia, fue declarado nulo por *Sentencia del Tribunal Supremo de 1 de octubre de 2014*.

A pesar de esta sentencia desde la Generalitat Valenciana se estuvo a la espera de la continuidad de la vía judicial hasta que finalmente anula el *Decreto 24/2010*, mediante *Resolución de 1 de abril de 2015, del director general de Transportes y Logística, por la que se ordena la publicación del fallo de la sentencia de fecha 15 de mayo de 2013, de la sección quinta de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de la Comunitat Valenciana, dictada en el recurso contencioso-administrativo número 265/2010, que anula el Decreto 24/2010, de 29 de enero, del Consell, relativo al plan de modernización de las concesiones de transporte público regular permanente de viajeros por carretera*.

En el periodo que media entre la promulgación del *Decreto 24/2010* hasta la fecha de su anulación (1 de abril de 2015) se había producido el vencimiento de un gran número de concesiones, pero no se activaron los recursos administrativos para que éstas fueran

licitadas conforme a lo establecido por el *Reglamento 1370/2007* y por la propia *Ley 6/2011 de Movilidad de la Comunidad Valenciana*, por lo que hasta la fecha no se ha concursado ningún contrato de servicio público de transporte en la provincia de Alicante.

El hecho de que las concesiones vencidas que operan actualmente los servicios sean a riesgo y ventura, por lo que no percibían compensaciones económicas de la Administración, se ha visto alterado por la COVID-19, en la que la Generalitat Valenciana ha ordenado servicios mínimos durante el periodo de confinamiento y a continuación se ha comprometido en la compensación de los déficits generados desde este periodo, ya que la demanda se ha reducido a niveles del orden del 50%, que imposibilitan la viabilidad económica de las explotaciones de servicio público de transporte.

La COVID-19 ha complicado la situación de statu quo que de hecho mantenían la Generalitat Valenciana y sus concesionarios, cuando éstos ven reducidos de manera tan drástica sus ingresos que imposibilitan la prestación de los servicios.

El dilema que se plantea es saber hasta qué punto se atiene a la legalidad la aportación de recursos públicos a unos contratos que han vencido a lo largo de los últimos años, sin opción de prórroga, y que de hecho han sido mantenidos por la propia Administración, a pesar de las repetidas sentencias judiciales al respecto, en un limbo legal.

Existe indudablemente un riesgo de sanción, por parte de la Unión Europea, por incumplimiento reiterado del Reglamento (CE) 1370/2007 y también del Tribunal de Cuentas, a la hora de fiscalizar las subvenciones otorgadas durante la COVID-19.

## VI. BIBLIOGRAFÍA.

- AGUILAR CIVERA, Inmaculada, y Javier VIDAL OLIVARES. *150 años de ferrocarril en la Comunidad Valenciana 1852-2002*. Valencia: Generalitat Valenciana, 2002.
- ARMENGOL FERRER, Ferran. «La regulación de los transportes urbanos en España: intervencionismo estatal contra autonomía local, 1859-1987.» *VI Congreso de Historia Ferroviaria*. Vitoria, 2012.
- AULA AMELIO OCHOA. *Evolución histórica de los servicios de transporte de viajeros y mercancías por carretera en España en el siglo XX*. Madrid: Fundación Francisco Corell, 2003.
- CARBONELL PORRAS, Eloisa. «Análisis histórico de la intervención pública en el transporte terrestre como punto de referencia de la actual ordenación del sector.» *Revista de estudios de la administración local y autonómica*, ISSN 0213-4675, nº 263, págs. 449-486, 1994.
- CITEP. «El estado de las Autonomías y el Sistema de Transportes.» Madrid: Instituto de Estudios y Comunicaciones, 1982.
- COMISIÓN EUROPEA. «Comunicación de la Comisión europea relativa a directrices de interpretación del Reglamento (CE) nº 1370/2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera.» (2014/C 92/01) . 2014. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2014:092:FULL&from=ES>.
- COMISION EUROPEA. «Comunicación interpretativa de la Comisión sobre las concesiones en el Derecho comunitario.» <http://www.minhap.gob.es>. 12 de diciembre de 2000. <http://www.minhap.gob.es/Documentacion/Publico/D.G.%20PATRIMONIO/Junta%20Consultiva/Comunicaciones%20de%20la%20Comisi%C3%B3n%20Europea/Concesiones%20Comunicacion%20CE.pdf>.
- CORONADO TORDESILLAS, José María, Francisco Javier RODRÍGUEZ LAZARO, y Rita RUIZ FERNANDEZ. «El transporte regular de viajeros por carretera en España, 1924-1936. Ordenación legislativa y análisis del sector.» *Revista de Historia Industrial*, nº 52. Año XXII. (2013).
- DE RUS, Ginés. *Integración, competencia y regulación en las redes de transporte*. 2001. <http://www.ogasun.ejgv.euskadi.eus/r51-k86aekon/es/k86aEkonomiazWar/ekonomiaz/abrirArticulo?idpubl=41&registro=584>.
- FEDEA. *La regulación de los transportes en España*. Madrid: Editorial Civitas,S.A., 1996.
- FRAX, Esperanza, y Santos MADRAZO. «El transporte por carretera, siglos XVIII-XX.» Editado por Fundación de Ferrocarriles Españoles. *Revista de Historia (TST) Transportes Servicios y Telecomunicaciones*, nº 1 (2001): 31-53.
- GALLEGO CÓRCOLES, Isabel. «Licitación y prórroga de las concesiones de servicio de transporte.» *Contratación Administrativa Práctica* (Editorial Wolters Kluwer), nº 148, Sección Informe de Jurisprudencia (marzo 2017).
- GARCÍA CRESPO, Carlos. «El transporte interurbano de viajeros en autobús: ¿liberalización o concesión en exclusiva?» *Congreso de la Asociación Española de Ciencia Regional. XXXV Reunión de Estudios Regionales*. Valencia, 26 y 27 de noviembre de 2009: <http://old.reunionesdeestudiosregionales.org/valencia2009/htdocs/pdf/p167.pdf>, 2009.
- GARCIA PEREZ, Marta. «La naturaleza jurídica de la autorización y la concesión, a propósito de la utilización del dominio público.» *Anuario da Facultade de Dereito/ Universidade da Coruña*, 1997: <http://ruc.udc.es/dspace/bitstream/handle/2183/1933/AD-1-16.pdf?sequence=1>.
- MINISTERIO DE FOMENTO. «Áreas urbanas en España 2017.» *Ministerio de Fomento, Dirección*

- General de Arquitectura, Vivienda y Suelo*. 2017. [http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/\\_ESPECIALES/SIU/ATLAS/default.htm](http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/_ESPECIALES/SIU/ATLAS/default.htm).
- OLMEDO GAYA, Ana. «La igualación y armonización de las condiciones de competencia de los transportes terrestres.» *II Congreso de Historia ferroviaria "Siglo y medio de ferrocarriles en Madrid"*. Aranjuez, 2001. .
- OLMEDO GAYA, Ana. «Vicisitudes de la protección del ferrocarril.» *Revista de Transportes, Servicios y Telecomunicaciones* (Fundación de los Ferrocarriles de España), nº 5 (2003): pags. 61-78.
- PARLAMENTO EUROPEO Y CONSEJO DE LA UNION EUROPEA. *Directiva 2010/40/UE, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte*. 2010. <https://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/77CCCE9E-3548-41FE-BF7A-AF03023445F2/115152/LexUriServ.pdf>.
- . «Directiva 2014/23/UE, de 26 de febrero de 2014, relativa a la adjudicación de contratos de concesión.» *Diario Oficial de la Unión Europea*, 28/03/2014. 2014. <http://www.boe.es/doue/2014/094/L00001-00064.pdf>.
- . «Reglamento (CE) nº 1370/2007, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) nº 1191/69 y (CEE) nº 1107/70 del Consejo.» 2007. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2014-81763>.
- PIÑANES LEAL, Javier. «Régimen jurídico del Transporte por Carretera (La nueva legislación del Estado Autonómico y el Derecho Comunitario Europeo).» Madrid: Marcial Pons, Ediciones Jurídicas,S.A., 1993.
- QUINTANA CARLO, Ignacio. «La regulación del transporte terrestre de viajeros y la desidia del legislador español.» En *Estudios sobre el futuro Código Mercantil: libro homenaje al profesor Rafael Illescas Ortiz*, pp. 1766-1782; <http://hdl.handle.net/10016/21000>. Getafe: Universidad Carlos III de Madrid, 2015 .
- RODRIGUEZ CEBRIAN, Manuel. «La fiscalidad de los transportes por carretera en España dentro del marco europeo.» *Revista de Economía Política* (Centro de Estudios Políticos y Constitucionales (España) (<http://www.cepc.es/>)), nº 59 (1971): págs. 74-142.
- RODRIGUEZ LAZARO, Francisco Javier, y Antonio SANCHEZ SOLIÑO. *El sistema de transporte en España 1939-2008*. Madrid: INECO/TIFSA, 2009.