



Universidad Miguel Hernández

Facultad de Ciencias Sociales y Jurídicas de
Orihuela

Grado en Administración y Dirección de Empresas

Trabajo Fin de Grado

EL CORREDOR DEL MEDITERRÁNEO: EFECTOS ECONÓMICOS, CULTURALES Y MEDIOAMBIENTALES EN LA VEGA BAJA

Curso académico 2017/2018

Alumna/o: Evaristo Tovar Niñerola

Tutor/es: Ramón Miralles Soler

ÍNDICE	PAG
1. INTRODUCCIÓN	4
1.1 Resumen	
1.2 Motivos y objetivos de este trabajo	
2. CORREDOR DEL MEDITERRÁNEO	7
2.1 Sistema logístico español	
2.1.1 Definición y características	
2.1.2 Principales sectores del mercado de servicios logísticos y transporte	
2.1.3 Tipos de demanda para el transporte	
2.2 Perfil geográfico	
2.2.1 Descripción del trayecto del Corredor	
2.2.2 Principales puntos de conexión con el Corredor	
2.3 Características principales del Corredor del Mediterráneo	
2.4 Ejemplos de otros corredores nacionales y europeos	
3. ANÁLISIS SOCIOECONÓMICO DE LA VEGA BAJA	29
3.1 Geografía y breve historia	
3.2 Principales agentes económicos	
3.3 Actividades económicas	
3.4 Análisis de las principales actividades económicas	
3.4.1 Agricultura	
3.4.2 Turismo	
4. EFECTOS DEL CORREDOR DEL MEDITERRÁNEO EN LA COMPETITIVIDAD DE LA ECONOMÍA DE LA VEGA BAJA	38
4.1 Efectos en el sector del transporte	
4.2 Efectos en el turismo	
4.3 Efectos en el comercio exterior regional	
4.4 Efectos en el modelo productivo regional	

5. EFECTOS CULTURALES Y MEDIO AMBIENTALES DEL CORREDOR DEL MEDITERRÁNEO	42
6. CONCLUSIONES Y OPINIÓN PERSONAL	43
7. BIBLIOGRAFÍA	45



1.1 RESUMEN

En un escenario como el actual, con un grado de incertidumbre notable, tras el desafío secesionista catalán y la salida del país de la crisis económica, España se enfrenta a uno de sus mayores retos logísticos de los últimos tiempos, la construcción del Corredor del Mediterráneo.

En este trabajo estudiaremos el impacto que generaría el Corredor del Mediterráneo para el desarrollo del sureste español, concretamente en la Vega baja, por eso, primero, describiremos el sistema logístico español, donde veremos sus principales características, citaremos y explicaremos los principales sectores de mercado del sector logístico y transporte, además de analizar la demanda de transporte.

Tras una introducción al sistema logístico español, pasaremos a estudiar más a fondo lo que significaría para la actividad económica del país el Corredor del Mediterráneo, para ello veremos el recorrido que tendrá cuando acabe su construcción programada para el año 2025. A continuación, examinaremos las propiedades y características determinantes para ser objeto de inversión por parte de las administraciones, y nombraremos los principales puntos logísticos que ofrecerá la nueva red de transporte y expondremos algunos efectos que se producen en estos puntos por el paso del Corredor del Mediterráneo.

Por otro lado, y la otra parte esencial de nuestro estudio se centra en la región de la Vega Baja, tierra que debe explotar su potencial económico y cultural para llegar a ser uno de los principales motores económicos y culturales de la Comunidad Valenciana y España; por eso el Corredor del Mediterráneo es una pieza clave para el crecimiento y desarrollo de la zona.

Analizaremos el sistema económico de la comarca, haciendo hincapié en las dos principales actividades de la región, como son la Agricultura y el Turismo, y los efectos que tendrían la construcción del Corredor del Mediterráneo en estos dos sectores claves de la Vega baja; además detallaremos los efectos que producirá en el sector del transporte. También veremos los cambios que provocará en el comercio exterior regional.

Seguidamente y como consecuencia de la construcción de dicha red de transporte ferroviaria se derivan una serie de consecuencias culturales y medio ambientales que

tenemos que exponer para así tener conocimientos de los efectos positivos y negativos del Corredor.

También surge la oportunidad de crear un nuevo modelo productivo comarcal, con la posibilidad de crear nuevas empresas que aprovechen la economía de escala que surge con la aparición del corredor.

Por último y como conclusión al análisis de los efectos que se derivan de la construcción de esta nueva infraestructura que conectará España de norte a sur, mostraré mi opinión acerca de los efectos que producirá el Corredor del Mediterráneo en la zona de la Vega Baja.

1.2 MOTIVOS Y OBJETIVOS DE ESTE TRABAJO

Cuando comenzó la hora de ir pensando el tema del Trabajo de Fin de Grado, tenía clara una idea, y es que el estudio sería sobre algún asunto relacionado con la zona de la Vega Baja, ya que, a pesar de no contar con un sector industrial importante, esta zona es propicia para el crecimiento de una agricultura de una calidad excelente y de atraer a un turismo cada vez de mayor calidad, por eso este trabajo tenía que estar enfocado hacia esta comarca.

Tras varias semanas pensando sobre el asunto, el día 15 de marzo de 2017 apareció en el diario Información el siguiente titular; *“Más de 500 empresarios reclaman en Murcia el Corredor del Mediterráneo”* (FJ. Benito 15-03-17 Diario Información).

El propio titular despertó mi interés por el Corredor del Mediterráneo, quería conocer porqué los máximos representantes de empresas importantes como, por ejemplo, Juan Roig, presidente de Mercadona, estaban concentrados en un acto en Murcia, el cual, congregó a más de 500 empresarios que demandaban la finalización cuanto antes del Corredor, lo que supondría para nuestra región y todo el resto del litoral mediterráneo una ventaja competitiva respecto a otras zonas logísticas.

Cuando termine de leer la noticia, me di cuenta de las oportunidades que se desprenden de este proyecto, de los beneficios que aportaría para la sociedad, aunque también de los inconvenientes que conlleva la construcción de esta red de comunicación, por eso pensé, este tema es interesante, actual y afecta a nuestra región.

Además, comentar que en mi familia existe una unión con el sector del transporte, y, por lo tanto, las nuevas tendencias que se produzcan en esta actividad son importantes para nosotros.

El objetivo de este trabajo es mostrar los efectos que supone la construcción de un nuevo canal de distribución de tal calibre, un proyecto que no todo el mundo conoce y que es de una gran importancia para el desarrollo de la Vega baja. Un territorio que basa su actual economía en el sector terciario y primario, por lo que la construcción de esta infraestructura es clave para el futuro de este territorio.



2. CORREDOR DEL MEDITERRÁNEO

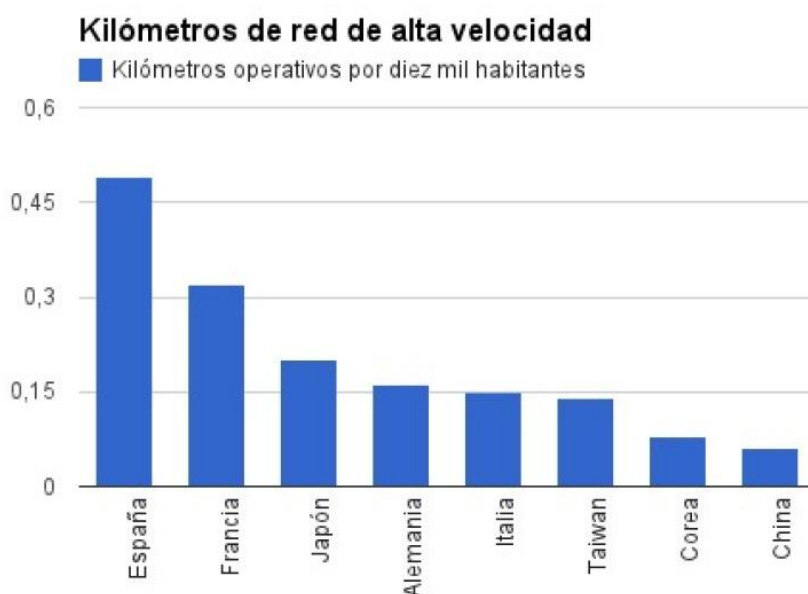
2.1 SISTEMA LOGÍSTICO ESPAÑOL

2.1.1 DEFINICIÓN Y CARACTERÍSTICAS

España se encuentra en una posición geográfica estratégica, ya que está en el sur de Europa y a escasos 50 km del norte de África, además de ser puerta de entrada para Sudamérica y parte de Asia. Este hecho geográfico, hace que España cuente con varias de las actividades logísticas más importantes a nivel mundial.

Las actividades Logísticas conforman un sistema de unión entre, materias primas, productores, distribuidores y consumidores. Estas actividades logísticas son desarrolladas principalmente por distribuidores, que su principal objetivo es satisfacer al consumidor su producto final en el menor tiempo posible y en el lugar más adecuado, obteniendo siempre la mayor rentabilidad posible, cumpliendo eso sí, con las leyes y normas establecidas.

España ha invertido en infraestructuras que mejoren los procesos productivos y que mejore la calidad de vida de sus ciudadanos, como, por ejemplo, contamos con la tercera red ferroviaria de alta velocidad (AVE) más larga del mundo, y la primera si analizamos los km de la red por el número de habitantes, casi 0,5 km de AVE por cada 10.000 habitantes



Fuente: El Confidencial 08-11-13 Daniele Grasso

La red de carreteras es la infraestructura de transporte más desarrollada, cuenta con una red de 165.907 km de recorrido, por lo tanto, permite a las empresas y a los consumidores de disponer de una accesibilidad mayor a la que ofrecen otros medios de transporte. Señalar también que, del total de la red de carreteras, 14.701 km son vías de gran capacidad (autovías y autopistas) lo que significa estar a la cabeza en Europa en este tipo de vías.

El sistema portuario español cuenta con un total de 46 puertos denominados de Interés General, ya que son clave a la hora de canalizar la mayor parte de las importaciones y exportaciones que se producen en España.

La red de transporte por ferrocarril española cuenta con unos 15.781 km, y está gestionado por ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias), FGC (Ferrocarriles de la Generalitat de Cataluña), FGV (Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana), ETS (Red Ferroviaria Vasca) y TP Ferro (Empresa concesionaria de la red de AVE entre España y Francia).

En cuanto al transporte aéreo los principales aeropuertos españoles son los Madrid, Barcelona, Valencia, Zaragoza, Vitoria, Gran Canaria, Tenerife y Palma de Mallorca.

Por otra parte, existe una parte crítica con las inversiones en infraestructuras de las Administraciones del Estado, quizás en España se han construido demasiados aeropuertos, (España cuenta con 52 aeropuertos, mientras Alemania por ejemplo con 39) y tampoco se ha hecho una gestión eficaz de carreteras que ahora mismo están en quiebra. Otra crítica que ha sufrido el sistema logístico español ha sido la inversión en el transporte de unos sectores y en otros, como por ejemplo en el agua y la energía, se ha invertido menos dinero. Estos dos sectores clave, han visto como las inversiones públicas han ido decreciendo en favor de otros sectores, en los que se ha mostrado un mayor interés a la hora de invertir.

Con la implantación y el desarrollo de infraestructuras que mejoren las actividades logísticas surge la oportunidad de aumentar la actividad económica, es decir, en una zona donde exista un parque logístico surge la ocasión para implementar nuevas actividades económicas, lo que supone un desarrollo del territorio, en cuanto a competitividad y empleo. En definitiva, el nacimiento de una actividad logística activa la economía.

El transporte a lo largo de la historia ha ido evolucionando, el principal cambio en España fue en el siglo XIX, cuando se implanto la primera línea ferroviaria en Barcelona. Antes el principal transporte que existía era el Marítimo.

En la provincia de Alicante precisamente este año se conmemora el 160 aniversario de la llegada del ferrocarril a través de la vía Madrid-Alicante.

Con la llegada del Capitalismo, el transporte por carretera fue cogiendo peso, ya que es el eslabón de la cadena, que acerca el producto al consumidor final. Tras el paso del tiempo y la especialización de los agentes que trabajan en el sector, se han producido varios cambios en la industria de la distribución.

La evolución que ha tenido lugar en la industria y la logística en los últimos años, la podemos resumir con las siguientes características; además vamos a comentar las peculiaridades de cada característica respecto al corredor del mediterráneo.

- Desarrollo de sistemas productivos basados en la formula **“just in time”**. Este tipo de sistema necesita un departamento de aprovisionamiento comprometido con la organización, ya que es clave en el sistema productivo. Por lo que uno de los principales objetivos en el futuro del transporte es poder responder de una manera rápida y ágil a las demandas discontinuas que produce este método en las organizaciones.

Ésta característica es una de las principales ventajas que el corredor puede aportar a las empresas, con esta nueva infraestructura, las compañías se aseguran la mejora en el proceso logístico, con una mayor rapidez y flexibilidad a la hora del transporte.

Cada vez son más las empresas que basan su sistema productivo en la fórmula japonesa, “just in time” ya que permite el ahorro de costes de almacenamiento y de gestión. Pero es en el sector automovilístico donde este sistema esta más desarrollado que en otros sectores. La mayoría de las compañías automovilísticas del país están situadas en la zona de influencia del eje del corredor del mediterráneo, por lo que, es capital para el desarrollo de nuevos proyectos en estas compañías, la puesta en marcha del corredor.

Gracias al corredor numerosas empresas podrán implantar nuevos sistemas productivos capaces de mejorar la eficacia y eficiencia de sus actividades. Por ejemplo, Mercadona esta desarrollando una nueva estrategia empresarial

denominada “Frescos Global” cuya intención es satisfacer al consumidor la necesidad cada vez más común, de consumir productos frescos. Por lo que, para el desarrollo de esta nueva estrategia, la construcción del corredor, es vital para su éxito.

Respecto al comercio de productos frescos, comentar que su consumo se esta incrementado en los últimos años, a pesar también de su incremento en el precio. Este hecho es significativo, ya que el consumidor esta dispuesto a pagar un mayor precio por un producto de mayor calidad.

- Cada vez son más las empresas que buscan nuevos mercados donde comercializar sus productos fuera de nuestras fronteras. **La internacionalización** que desde la última década se ha producido en las empresas españolas, conlleva un incremento en la distancia entre los agentes económicos, por lo que aumenta el coste.

Como consecuencia de este aumento en el precio del transporte, los centros de transportes más eficientes tendrán una mayor importancia. Esto beneficia a organizaciones que ya están especializadas en este tipo de transporte y que aprovechan de una manera más eficientes las sinergias que se puedan producir.

Con la llegada del corredor, veremos como las posibilidades de internacionalización de las empresas se incrementarán, ya que el coste de transporte se reducirá y existirá una mayor flexibilidad en cuanto a carga y tiempo.

El corredor incrementará la actividad de empresas especializadas en el transporte de mercancías, ya que éstas aprovecharán las oportunidades que se derivan de la infraestructura para así mejorar su actividad.

- En la actualidad, **la reducción de costes** en los diferentes procesos que no sean productivos, como por ejemplo en el stock, en las subcontrataciones, en los inventarios... es fundamental para cualquier empresa y en especial para el sector logístico.

Una de las principales ventajas del corredor es esta característica, la reducción de costes que provocara a la hora de realizar el transporte de pasajeros o de mercancías. Y no solo estamos hablando de costes económicos, si no de costes medioambientales y costes culturales, que el corredor tratará de minorizarlos.

- Actualmente se está produciendo un **aumento en las empresas especializadas** en el sector del transporte, lo que produce un aumento de la competencia.

Con la construcción del corredor esta competencia seguirá en auge, ya que, gracias a esta infraestructura, seremos un territorio más competitivo en el sector logístico, lo que provocará la aparición de nuevas empresas en busca de captar las oportunidades de la puesta en marcha del corredor.

En este escenario de cambios en el sector del transporte, la sociedad tiene que adaptarse y hacer frente a los nuevos retos, por eso, el corredor del mediterráneo, constituye el futuro del transporte español, capaz de prestar varios tipos de transporte, minimizando los costes, y generando valor añadido.



Fuente: Elaboración Propia. Imágen de las vías del AVE en San Isidro (Alicante)

Frente a los grandes retos en el sector del transporte, la Unión Europea como respuesta en junio de 2012 creó el *High Level Group on Logistics* (HLGL), dirigido por Henrik HOLOLEI, y Violeta Bulc, Comisaria de Transporte, con los siguientes objetivos:

Para 2050, la UE quiere un recorte del 60% en las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con el transporte en comparación con los niveles de 1990 y más específicamente:

- No más vehículos de combustión convencional en las ciudades
- 40% de reducción en las emisiones de CO2 de los combustibles de combustibles marítimos.
- 50% de desplazamiento de los viajes de mercancías mayores o iguales a 300km pasen de la carretera al ferrocarril y al transporte marítimo.
- La mayoría de los viajes a corta distancia se realicen en ferrocarril
- Completar la red europea de alta velocidad
- Completar la red de transporte trans-europea
- Alcanzar el objetivo de cero muertes por siniestralidad en el transporte

Fuente: Comisión Europea de Transporte

2.1.2 PRINCIPALES SECTORES DEL MERCADO DE SERVICIOS LOGISTICOS Y DE TRANSPORTE

Una vez visto el sistema logístico español, viendo sus principales características y los posibles cambios que implican la construcción del corredor en las actividades logísticas. Vamos a ver ahora según el tipo de mercancía, los servicios de transporte y actividades logísticas, que se pueden dividir en diferentes sectores, los cuales son.

-Intermodal: Este tipo de transporte es el más convencional, su principal uso es para el transporte unidades de carga denominadas UTI (Unidad de Transporte Intermodal), el más conocido es por ejemplo el uso de contenedores, este tipo de transporte se caracteriza por qué no se necesita modificar la mercancía en el transporte. Sus principales ventajas es su menor coste, mayor nivel de seguridad y un modelo mas sostenible. Los principales usuarios de este tipo de transporte son el transporte por carretera, el transporte ferroviario y el transporte marítimo.



Fuente: Adif

-Automoción: Este sector es clave para el país, varias de las principales marcas del sector automovilístico producen sus coches en España, estas compañías ofrecen un importante número de trabajos y aportan nuevas tecnologías productivas.

Podemos destacar dos principales puntos automovilísticos dentro de la península, son la fábrica de Ford en Almussafes y la de la marca Seat en Martorell. Ambos centros demandan un sistema de transporte más eficaz y eficiente para seguir produciendo en estas instalaciones, de lo contrario, alguno de sus nuevos proyectos se podría trasladar a otras instalaciones donde los costes logísticos son más económicos. Recordamos que estas compañías trabajan con el sistema productivo “just in time” en el cual la logística es una parte muy importante para el desarrollo de la actividad.

-Siderurgia: Respecto a este sector en España, está concentrado en un grupo de empresas que manipulan materias primas como por ejemplo minerales de hierro para producir acero y otros materiales. Los principales puntos en España donde existen empresas siderúrgicas son; Asturias, País vasco, Navarra, Cataluña, Madrid, Valencia, Extremadura, Galicia y Andalucía.

-Petroquímicos: Aquí se encuentran las empresas cuya misión es la transformación de productos químicos y de combustibles. En España este sector significa casi el 13% del P.I.B Industrial, como nos indica FEIQUE (Federación Empresarial de la Industria Química Española). En la Península Ibérica, destacan las zonas de Barcelona, Tarragona y Huelva.

-Graneles: Este sector concentra todas aquellas mercancías que son transportadas en grandes cantidades y sin ningún tipo de embalaje. En este tipo de mercancías podemos encontrar desde minerales a productos agrícolas.

-Mercancía General: Este tipo de mercancía es muy parecido al sector intermodal, la única diferencia que encontramos es que en este sector sí que se manipula la mercancía, mientras que el sector intermodal no existe un proceso de manipulación.

Todos estos mercados forman la parte fundamental de lo que podemos entender por actividad logística, estos, disfrutan de poder elegir entre la diversa oferta de transporte, la opción que minimice el coste logístico y maximice la rentabilidad.

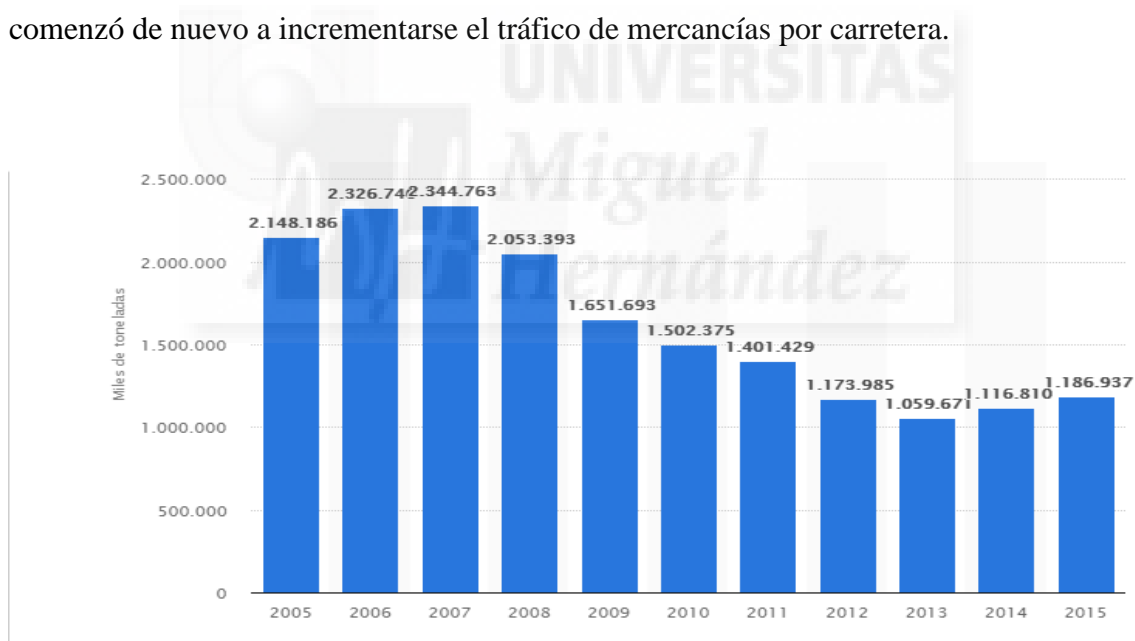
2.1.3 DIFERENTES TIPOS DE DEMANDA PARA EL TRANSPORTE

En la actualidad podemos diferenciar diferentes tipos de demanda para el transporte de mercancía:

-Demanda transporte por Carretera

Este modo de transporte ha experimentado varios cambios en cuanto al volumen de mercancías transportadas, desde principios del nuevo milenio, año tras año, hasta el comienzo de la crisis económica de 2008, había experimentado un incremento consecutivo año tras año, hasta alcanzar en 2007 un volumen total de casi 2.500.000 (millones de toneladas); pero en el año 2009 sufrió un retroceso de casi un 20% respecto al año anterior, lo que representa un volumen de 1.500.000 (millones de toneladas).

En los últimos años se ha ido moderando ese decrecimiento y a partir del 2014 comenzó de nuevo a incrementarse el tráfico de mercancías por carretera.



Fuente: Statista febrero 2016



Los principales sectores que utilizan este medio de transporte históricamente ha sido el de la construcción con casi un porcentaje del 50%, pero en los últimos años el transporte de mercancía en general ha superado al sector de la construcción.

Fuente: CadenadeSumunistro 01-03-13 Cds

En España el mayor flujo de transporte por carretera lo encontramos en la zona del mediterráneo y el triángulo que forman Madrid, Barcelona y Valencia, por eso como indicaremos más adelante, un objetivo principal del Corredor del Mediterráneo es desatacar esos cuellos de botella que se forman por el continuo tránsito de vehículos.

Las principales ventajas de este modo de transporte son:

- **Rapidez:** En cuanto a servicios de corta distancia es el más rápido y eficaz.
- **Flexibilidad:** Existe un amplio margen en cuanto a tiempo y horarios a la hora de usar este tipo de transporte
- **Seguridad:** Este modo de transporte se adapta a cualquier producto que tenga que transportar adoptando las correspondientes medidas de seguridad.
- **Localización y Seguimiento**

También existen algunos inconvenientes como son:

- **La Siniestralidad**
- **La Contaminación**

-Demanda de transporte por Ferrocarril

En España cada vez somos más personas las que usamos este medio de transporte en detrimento del vehículo personal a la hora de desplazarnos, pero en el transporte de mercancías, el ferrocarril tiene todavía que avanzar e ir ganando más cuota de mercado con el paso del tiempo. Hasta hace unos años, a principios de la década del 2000, el

transporte de mercancías por ferrocarril se mantenía estable. Fue a partir de 2008 cuando hubo un retroceso. En la actualidad el tráfico de mercancías que existe por ferrocarril es nacional, en parte debido al ancho de las vías en España, que es diferente al resto de Europa. Es por esta y otras razones, por las que la finalización de las obras del Corredor del Mediterráneo facilitaría y mejoraría las relaciones comerciales internacionales.

Añadir que, en el año 2016, según datos de Eurostat, el transporte de mercancías por ferrocarril alcanza una ridícula cifra de un 5% de cuota de mercado. Una cifra que debe ser mejorada si como sociedad buscamos un desarrollo sostenible.



En España, Cataluña se sitúa como la Comunidad Autónoma donde existe un mayor movimiento de transporte por ferrocarril. Otros nodos importantes los podemos situar en Madrid, País Vasco y Aragón.

Fuente: E.C. Comex

Alguna de las principales ventajas de este modo de transporte son:

- **Gran capacidad de carga.**
- **Precio económico.**
- **Flexibilidad** a la hora de cargar varios tipos de mercancías.
- **Poco contaminante.**
- **Baja siniestralidad.**
- Poder de **conexión** con otros tipos de transporte.

Por otro lado, algunos de sus principales inconvenientes son:

- **Mismas vías** para el transporte de mercancías y personas, provoca problemas de compatibilidad.
- **Ancho de vía**, España al igual que Portugal tienen una red de vías de diferente ancho que los demás países de la Unión Europea.
- **Necesidad de utilizar otro tipo de transporte para usarlo**

-Demanda de Transporte Marítimo

Este modo de transporte ha sido el que más ha crecido en España en los últimos años, como podemos leer en el Diario la Vanguardia;

“El transporte marítimo represento en 2015 la principal vía de comercio internacional en España con un 74% del total transportado, muy por encima de la media europea (51%)” (EFE) 28-09-2016



Fuente: Mayka Jimenez 7 de octubre 2016 LogiNews

Los principales puertos españoles son los de Barcelona, Valencia, Algeciras y Cartagena. Los principales sectores que utilizan este tipo de transporte es la mercancía en general, seguido del transporte a graneles.

Las principales ventajas de este tipo de transporte frente a sus competidores son:

- Son los mas competitivos en cuanto a precio se refiere, resulta ser el **más económico.**
- Idóneo para el **transporte de mercancías de un volumen y peso considerable.**
- Es muy **seguro**, apenas existen incidentes
- Es el **menos contaminante**

Algunos de sus inconvenientes son:

- **Lentitud:** resulta ser un transporte lento.
- **Climatología:** en ciertas ocasiones es imposible realizar el transporte debido al clima.
- **Restricciones:** En muchas áreas o no existe o es muy complicado este tipo de transporte.

-Demanda de Transporte aéreo

Este tipo de transporte ha sido el que más se ha mantenido en el tiempo, es decir, no ha sufrido variaciones significadas en los últimos años. Representa según datos de la Agencia Tributaria, el 9% de las exportaciones españolas respecto a los diferentes modos de transporte.



Los principales aeropuertos españoles son los de Madrid-Barajas Adolfo Suarez, (Primer aeropuerto español por tráfico de pasajeros, carga aérea y operaciones), Barcelona - El Prat, Zaragoza y Vitoria.

Fuente: Grallco 26-09-2016 Grupo Gallco

Algunas de las principales ventajas de este modo de transporte son:

- **El tiempo y la rapidez:** existe actualmente una frecuencia de vuelos bastante alto, lo que provoca una comunicación privilegiada que facilitan la reducción del tiempo.
- **Seguridad**
- **Alto nivel de alcance**

Por otro lado, encontramos una serie de inconvenientes que son los siguientes:

- **Coste:** resulta ser el transporte más caro entre todos sus competidores.
- **La capacidad de carga es limitada**
- **Restricciones** según los productos a transportar
- **Climatología**

2.2 PERFIL GEOGRAFICO

Con esta introducción a cerca del sistema logístico español, el análisis sobre los principales sectores que demandan servicios logísticos y de transporte y su demanda según el medio de transporte, pasamos a estudiar el objeto principal del TFG, el Corredor del Mediterráneo. Para ello primero, vamos a ver el perfil geográfico que tendrá esta red de transporte.

2.2.1 DESCRIPCION DEL TRAYECTO DEL CORREDOR

Una de las principales características de la península ibérica es su irregularidad en el relieve. Este hecho físico hace que la inversión en infraestructuras tenga un mayor coste económico-social que en otros países con una orografía más regular.

Como ya sabemos el Corredor del Mediterráneo es un proyecto europeo reflejado en el Libro Blanco de la Comisión Europea *“Hoja de Ruta Hacia un Espacio Único Europeo de Transporte: Por una Política de Transporte Competitiva y Sostenible”* 28 marzo de 2011. Esto hace que una misma red de transporte esté presente en diferentes países, como son España, Francia, Italia, Eslovenia y Hungría.

Esta línea de ferrocarril, en España circulará por ciudades como, por ejemplo: Algeciras, (donde comienza el Corredor), Málaga, Granada, Almería, Murcia, Alicante, Valencia, Castellón, Tarragona y Barcelona. También, recorrerá ciudades europeas importantes como son: Lyon, Turín, Milán, Liubliana, Budapest o Zahony, en esta última ciudad húngara, finaliza el recorrido.

Una vez entre en funcionamiento para mediados de la siguiente década, esta interconexión europea conectara todo el litoral mediterráneo, con el eje central europeo, con los países escandinavos y otros mercados más orientales. A través de este, se vertebrará Europa, desde los países del norte, pasando por los valles del Rin y Ródano hasta el sur de Europa y todo el arco mediterráneo. Este corredor físicamente corresponde a una red de transporte, pero a nivel económico significa mucho más, conecta las áreas más productivas y pobladas de la Unión Europea, el 66% del Producto Interior Bruto de Europa y congrega casi 300 millones de personas.

Centrándonos a nivel nacional del trayecto que recorrerá el ferrocarril, podemos dividirlo en varios tramos, desde Algeciras a la frontera con Francia. Indicaremos las especificaciones que ha tenido cada tramo y su inversión. (Como ya sabemos, este proyecto todavía no está ejecutado al 100%, por lo que varios tramos están todavía en construcción por lo tanto su coste puede variar). Los diferentes tramos de Norte a Sur son:

- **T.1 Frontera Francesa – Figueres**

La finalización de este tramo está prevista para el año 2020 aunque se encuentra en funcionamiento con el ancho de vía internacional para el transporte de mercancías. El total de la inversión en este tramo no se encuentra especificada.

- **T.2 Figueres – Girona**

Este tramo se encuentra ya en funcionamiento con el ancho de vía internacional para el transporte de pasajeros y mercancías. El coste de esta inversión alcanza los 3.958 millones de euros. Esta parte del corredor está orientada hacia la conexión con el centro logístico del Empordà.

- **T.3 Girona – Barcelona**

Este tramo cuenta con el ancho de vía internacional que alcanza una velocidad de hasta 350 km/h para pasajeros y mercancías. El problema en esta zona es la saturación que a veces se produce a causa de la circulación de cercanías. La inversión tiene un valor igual que la conexión anterior de unos 3.958 millones de euros.

- **T.4 Barcelona: Mollet – Castellbisbal**

Esta parte del Corredor cuenta con dos vías; una de ellas de alta velocidad y doble vía para el transporte pasajeros y otra doble vía de ancho ibérico para el transporte de mercancías y pasajeros desde Mollet – Castellbisbal hasta el puerto de Barcelona. Este último tramo también está conectado con el ancho de vía internacional hacia Europa y el centro de España.

- **T.5 Castellbisbal – Tarragona**

Este tramo del Corredor se encuentra en proyecto todavía, cuenta con doble vía de ancho ibérico entre Barcelona y Castellbisbal y también cuenta con doble vía de AVE desde Barcelona a Tarragona. La construcción de un tercer carril en la vía del ancho ibérico se encuentra paralizada actualmente, está planificada su finalización para el 2019. Por otro lado, también surge el problema de galibo en el túnel bajo la AP-7 en el tramo que une Martorell – Castellbisbal, debido a que hay que adaptar las vías para que puedan circular trenes de mercancías de 750m.

- **T.6 Tarragona – Vandellós**

Esta parte del recorrido se encuentra en obras todavía, aquí históricamente se produce uno de los cuellos de botella más importantes en la red ferroviaria española, existe una sola vía a lo largo de 40 km para este tramo, así que cuando circula uno, el otro tiene que esperar. El objetivo en este recorrido es en 2020 convertir la vía en ancho internacional. Se estima que la inversión alcanza un total de 668 millones de euros para 62km.

- **T.7 Vandellós – Castellón**

Este tramo se encuentra también en proyecto, tiene un recorrido de unos 147 km en los que circulan trenes de mercancías, de alto y medio alcance. Tiene una conexión con el puerto de Castellón. El objetivo es convertir las vías actuales de ancho ibérico a vías de ancho internacional. La inversión para las dos ramificaciones de un total de 141 km se estima en unos 228 millones de euros.

- **T.8 Castellón – Valencia**

Este es una de las partes del corredor donde se produce un mayor tráfico de pasajeros y mercancías. Cuenta con un tercer carril en una de las vías con ancho ibérico, que está en pruebas y se trabaja también para poder implantar el tercer carril en la otra vía. La inversión se divide en 170 millones de euros para la construcción del tercer carril y 1.170 para la implantación del ancho de vía internacional

- **T.9 Túnel Pasante – Estación Central de Valencia**

Este tramo también se encuentra en proyecto, esta obra consiste en la construcción de un túnel por el centro de la ciudad, ya que, si no, la plataforma de vías de ancho internacional carecería de sentido. La inversión tiene un coste total de 2.228 millones de euros, pero podemos dividirla en dos partes, 339 millones de euros están

destinados para la construcción del canal de acceso, y el resto, 1.889 millones de euros para el túnel pasante y la nueva estación.

- **T.10 Valencia – Xàtiva**

Esta parte del recorrido se encuentra actualmente en obras, aunque sí que esta el servicio por la vía de ancho ibérico. Está pendiente la construcción de la vía de ancho internacional desde Valencia hasta Alicante. También está en construcción la nueva conexión mediante un tercer carril con la compañía Ford de Almussafes. La inversión total desde Valencia hasta la Encina, está estimada en unos 1.400 millones de euros.

- **T.11 Xàtiva – La Encina**

Este tramo actualmente está en obras, las obras actuales son para conectar La Encina y Xàtiva mediante una vía de ancho ibérico para el transporte de mercancías, lo que permitirá a la doble vía actual de ancho ibérico para el transporte de pasajeros y mercancías a convertirse en vías de ancho internacional que conectará con el AVE Madrid-Alicante y el AVE Monforte-Murcia.

- **T.12 La Encina - Alicante – Murcia**

Actualmente este tramo tiene varios problemas sociales a la entrada a Murcia, en 2018 está previsto que entre en funcionamiento el AVE que conectará Murcia con Madrid, pero todavía seguirá desconectada del mediterráneo en alta velocidad. El gobierno también ha anunciado la construcción de un tercer carril en el tramo Murcia-Cartagena. Aunque el Corredor no se adentre a Cartagena, a partir de una ramificación estará conectada.

- **T.13 Murcia – Almería**

Esta obra se encuentra en proyecto, el inicio de las obras está previsto para 2019. Las dos ciudades tienen que estar conectadas con el ancho de vía internacional para el año 2023. El coste de la inversión está previsto en unos 1.770 millones de euro.

- **T.14 Almería – Algeciras**

Algeciras que posee el primer puerto de mercancías del litoral del mediterráneo, todavía sigue desconectada de Europa mediante el ancho de vía internacional. Esta obra que está en proyecto tiene una fecha estimada para 2023. Actualmente está operativo el transporte de pasajeros, excepto Granada – Antequera; además existe un transporte de mercancías que une Algeciras con Antequera.

2.2.2 PRINCIPALES PUNTOS DE CONEXIÓN CON EL CORREDOR

A lo largo del recorrido por el litoral mediterráneo, el corredor transcurre por algunos de los centros logísticos más importantes de España y de Europa.

Si hablamos del puerto de Algeciras, estamos ante el primer puerto en cuanto a tráfico total de mercancías en España y el sexto a nivel europeo. En el año 2015 el tráfico de contenedores fue de 4.5 millones de contenedores. Los principales sectores que operan en esta plataforma son las industrias químicas y metalúrgicas.

Estamos ante una de las regiones que necesitan una mayor inversión en infraestructuras que mejoren las comunicaciones, ya que, en este sentido, son una de las zonas más pobres de España.

Por otro lado, y también en la comunidad de Andalucía, encontramos el polígono industrial de Guadix, donde aquí encontramos a numerosas empresas de diversos sectores, pero por encima de estas, encontramos a Mercadona, hay que hacer mención especial a esta compañía, ya que una de las principales beneficiarias de este proyecto será Mercadona, actualmente la mayoría de sus centros logísticos los situamos en un radar cercano al corredor.

Si avanzamos a lo largo del recorrido nos encontramos con la provincia de Almería, donde sus empresas hortofrutícolas forman uno de los “lobby” más importante de Europa. También encontramos empresas punteras que trabajan con materias primas como, por ejemplo, el mármol.

Seguimos a lo largo del litoral y aparece el Puerto de Cartagena, este centro logístico se ha convertido en unos años, en uno de los principales motores económicos del sureste español. Es el cuarto puerto español en cuanto al tráfico de mercancías se refiere.

También en la región de Murcia, existe un fuerte grupo de empresas que están repartidas en varios centros logísticos, la mayoría dedicadas al sector hortofrutícola, que sitúan a la provincia como la 10ª economía española.

Limítrofe a Murcia encontramos Alicante, esta región basa su economía en la agricultura, como sus vecinos. El hecho que transcurra el Corredor del Mediterráneo por esta zona y que se pueda aprovechar las oportunidades que genere, potenciara el desarrollo económico de la zona y mejorara el bienestar de sus habitantes.

Dentro de Alicante, la Vega Baja es la comarca donde la agricultura tiene mayor peso económico que otras actividades; además son importantes en la zona Norte de Alicante, las empresas cuya misión es la transformación de materias primas.

En el centro del recorrido del corredor aparece Valencia, con sus puertos marítimos como son el de Valencia, Gandía y Sagunto, nodos logísticos punteros en sectores como la construcción y la energía. Por otro lado, tenemos la factoría de vehículos Ford, en Almussafes. La unión entre estos centros logísticos mediante una red de ferrocarril supondrá una mejora en el servicio que prestan estas infraestructuras y un aumento en las operaciones comerciales que realicen las compañías de la zona.

Desde Valencia surge una ramificación dentro de la red del Corredor del Mediterráneo que se une al Corredor Central y al Corredor del Atlántico, en Madrid.

Unos kilómetros al Norte, y dentro de la Comunidad Valenciana, tenemos el Puerto de Castellón, es una parte principal de su economía, ya que está basada en la industria cerámica, y en la exportación de sus productos. Igualmente destacar en la provincia el aeropuerto, que se complementara con el ferrocarril.

Si seguimos nuestro camino hacia la frontera francesa localizamos el puerto de Tarragona, éste, tiene una línea ferroviaria conectada con el corredor, este hecho hace que este puerto cobre relativa importancia en el transporte de mercancías a lo largo del litoral mediterráneo. La industria química de la zona es la más beneficiada de este servicio.

Llegamos ya al final del recorrido del corredor a su paso por España y tenemos por un lado el Puerto de Barcelona, que actualmente es el cuarto puerto en cuanto a tráfico de personas a nivel mundial y líder en el mediterráneo, y por otro lado

tenemos el aeropuerto de Barcelona, que ocupa la segunda posición en cuanto a tráfico en España.

Cerca de la frontera con Francia, y finalizando su recorrido por España, encontramos el polígono industrial del Far d'Empordà, uno de los principales puertos secos de Cataluña, y que tiene una unión directa con el corredor, por lo que recibirá más inversiones gracias a sus conexiones.

La finalización de la construcción del corredor es clave para seguir compitiendo con otros países y hacer de España, un país líder en el sector logístico europeo.

En la siguiente imagen, veremos el recorrido del corredor y sus principales centros que hemos ido nombrando anteriormente.



Fuente: Diario Online Cadena de Suministro 20-10-2011 Cds.

2.3 CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DEL CORREDOR DEL MEDITERRÁNEO

Una vez visto el trayecto que recorre todo el litoral mediterráneo, vamos a señalar las principales características del Corredor:

-Como ya hemos comentado, las vías ferroviarias unen diferentes países y vertebran Europa de Sur a Norte a través de 3500km de red.

-Forma parte del Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea.

-Está previsto que este completado en todos sus tramos en el año 2025.

-La inversión total del Corredor del Mediterráneo *según el ex – ministro, Iñigo de la Serna es de unos 22.000 millones de euros.*

-En España, la construcción de estas nuevas vías supone un cambio en la estructura de las vías ferroviarias, es decir, pasamos de una red de ferrocarril radial a una red Circular. Actualmente desde Madrid surgen diferentes ramificaciones que unen diferentes zonas de España, pero hay otras áreas que no están conectadas o tienen una red de ferrocarril altamente mejorable. Con la construcción del Corredor pasaremos a una red más conectada con los puntos periféricos de España, lo que supondrá unas comunicaciones más eficaces y un sistema ferroviario más completo y justo.

-La red de ferrocarril española se adaptará al ancho de vía internacional para el transporte de mercancías y pasajeros.

-Los trenes que circularan por el corredor del mediterráneo pasaran de tener una longitud de 300 ó 350 metros que tienen actualmente, a unos de 750 metros.

-La complementariedad con el camión a lo largo de la cadena de transporte.

2.4 EJEMPLOS DE OTROS CORREDORES NACIONALES Y EUROPEOS

Europa, en los últimos años ha apostado fuerte por crear una red de transporte ferroviario a través de una serie de corredores que una toda la Unión Europea para mejorar las comunicaciones y distribuciones de pasajeros y mercancías.

Esta construcción de corredores viene reflejada en el *REGLAMENTO (UE) N.º 913/2010 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO* de 22 de septiembre de 2010 sobre una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo.

(1) En el marco de la nueva Estrategia de la Unión Europea para el Crecimiento y el Empleo, la creación de un mercado interior ferroviario, particularmente para

el transporte de mercancías, constituye un elemento esencial del avance hacia una movilidad sostenible.

- (5) *En este contexto, la creación de corredores ferroviarios internacionales que permitan desarrollar una red europea competitiva de transporte de mercancías por ferrocarril, en la cual los trenes de mercancías puedan circular en buenas condiciones y pasar fácilmente de una red nacional a otra, contribuiría a mejorar las condiciones de utilización de la infraestructura.*

Fuente: Reglamento (UE) N°913/2010 del parlamento europeo y del consejo. art 91, apartado 1 y 5

Una vez visto donde se encuentran regulados los corredores ferroviarios, vamos a citar las diferentes líneas de comunicación existentes o futuras en España y la UE.

-Corredor Atlántico: Esta red de transporte tiene su inicio en los puertos marítimos de Sines y Algeciras, finalizando su recorrido en los puertos marítimos de la zona Este de Francia, Le Havre y Metz.

-Corredor Central: Esta red comunica España de Sur a Norte, pasando por Madrid y Zaragoza como principales nodos logísticos del trayecto.

Corredores Ferroviarios a su paso por la Península Ibérica



Fuente: Atlántico Diario JTA.VIGO 11-10-2017

Otros ejemplos de Corredores dentro de la Unión Europea son:

-Corredor del Norte: Este tiene un recorrido total de unos 3050 kilómetros, su inicio se ubica en los puertos de Rotterdam y Amberes, atraviesa los países de Holanda, Bélgica, Luxemburgo, Suiza y Francia, acabando el trayecto en la ciudad francesa de Lyon.

-Corredor Escandinavo – Mediterráneo: Este tiene el recorrido más largo dentro las diferentes redes ferroviarias de la UE, alcanza un total de 15.000km, desde Finlandia a Italia, conectando un total de 94 puertos marítimos y 38 aeropuertos.

-Corredor Báltico – Adriático: Este corredor mejorara las comunicaciones y el tráfico de mercancías de los puertos del Mar Báltico y el Adriático, con los principales centros logísticos de Polonia, Eslovaquia, Austria y Republica Checa.



Fuente: CadenadeSuministro 17-11-2015 Cds

-Corredor Oriente – Este: Dicho trayecto unirá los puertos del Mar del Norte, Báltico y Negro con las ciudades del centro de Europa.

3. ANÁLISIS SOCIOECONÓMICO DE LA VEGA BAJA DEL SEGURA

Una vez visto el recorrido del Corredor del Mediterráneo a lo largo de España y sus principales características, nos vamos a centrar en una zona específica del sureste peninsular, La Vega Baja del Segura, aquí nos vamos a detener en especificar los efectos que emanan de la construcción de esta nueva red de transporte en la comarca, tanto sus beneficios como sus inconvenientes. Para ello, antes de analizar las consecuencias, vamos a describir brevemente la historia de la Vega Baja y sus características geográficas.

3.1 GEOGRAFÍA Y BREVE HISTORIA

La Vega Baja del Segura es una comarca al Sur de la provincia de Alicante, limítrofe con la Comunidad de Murcia, cuya capital es Orihuela. Actualmente, está conformada por un total de 27 municipios, entre los que destacan los de Orihuela y Torrevieja.



Fuente: Elaboración Propia

A lo largo de la comarca, transcurre el río Segura, fundamental para el desarrollo económico de la zona en el transcurso de su historia, basando su principal actividad económica en el cultivo de regadío.

La población total de la zona según los datos censales del año 2017 es de 348.662 habitantes. La comarca ha sufrido variaciones demográficas, en los años sesenta, se produjo un decrecimiento de la población debido a la migración de trabajadores hacia países más productivos, como, por ejemplo, Francia y Alemania. Años más tarde, estos trabajadores volvieron a sus poblaciones, donde consiguieron afianzarse, además comenzaron a llegar turistas que fueron instalando su residencia en las zonas costeras, esto hizo que a finales de siglo residieran cerca de 230.000 personas.

Con el desarrollo del sector servicios y de la construcción en la década del 2000 se llegaron a censar en el año 2013 404.582 personas, cifra récord de habitantes en la comarca. Después de la crisis económica y financiera de los últimos años, donde mucha gente ha tenido que emigrar de nuevo a lugares más productivos y la disminución de la llegada de extranjeros, se ha producido un descenso en el número de habitantes hasta la cifra que desprende el censo de 2017 de 348.662 habitantes.

Si distribuimos a la población según la actividad económica, nos encontramos que el sector Servicios tiene mayor peso económico que el sector de la agricultura; mientras que el sector industrial en los últimos años está ganando importancia gracias a los nuevos centros logísticos que fomentan el desarrollo de este sector.

La Vega Baja se ha caracterizado siempre por ser una comarca que se adapta a los continuos cambios del entorno. Cuando a principios del siglo XX la industria textil era clave en la economía de la provincia, en la Vega Baja municipios como Callosa del Segura, Albatera o Almoradí, desarrollaron un núcleo industrial importante. Posteriormente, en la década de los 60, la construcción del trasvase Taja-Segura, supuso un estímulo a la agricultura, incrementándose las tierras destinadas a los cultivos de regadío. Consecutivamente y tras el anterior citado desarrollo de la población después de la vuelta de los emigrantes y el aumento de residentes extranjeros, el sector de la construcción junto con el sector servicios, han sido los que más han crecido. Por estas razones podemos catalogar a la comarca, como un área que se adapta a las diferentes coyunturas económicas que han ido surgiendo y surgirán en el tiempo.

Estamos ante la zona con más desarrollo de la provincia de Alicante, disponemos de recursos para potenciar el crecimiento económico, pero la construcción del Corredor del Mediterráneo es una pieza clave para la actividad económica de la comarca.

El futuro de la Vega Baja pasa por lograr una diferenciación en sus principales actividades económicas, la agricultura y el turismo, y este corredor es un paso para conseguir el objetivo.

3.2 AGENTES ECONÓMICOS

Para conseguir dicha diferenciación es necesario que los principales agentes económicos de la zona remen en la misma dirección para la consecución del objetivo, el funcionamiento del Corredor del Mediterráneo.

Recordamos que un agente económico es aquel que participa en la distribución y producción de la economía, en ellos encontramos a las Empresas, a las Familias y Entes Públicos. Vamos a exponer a algunos de los principales agentes económicos que participan en la construcción y finalización de la obra.

El principal partícipe y causante de la construcción del corredor es la Unión Europea, con el objetivo de crear una red de transporte ferroviario a lo largo de toda la zona euro, para así crear una ventaja competitiva de la que pueden beneficiarse toda la sociedad.

Desde el Gobierno Central se está apostando fuertemente por el Corredor del Mediterráneo en la provincia de Alicante, así ha quedado reflejado en los Presupuestos Generales del Estado de 2018, según refleja la Cadena Ser; *“destaca la inversión de 63.5 millones de euros para poner en marcha entre este año y los primeros meses de 2019 la conexión con AVE entre Orihuela, Elche y Madrid”* Cadena Ser, Lorena Pardo (Elda) 05-04-2018

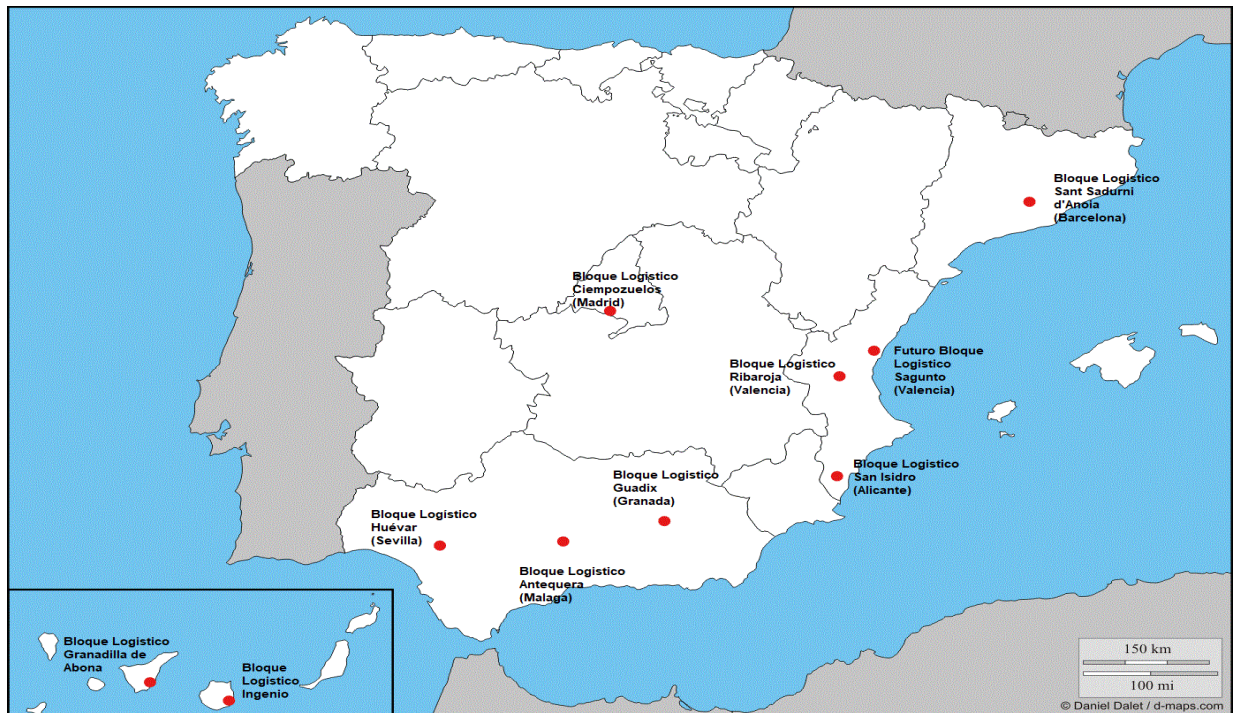
Al mismo tiempo, la partida de los Presupuestos correspondiente a la Comunidad Valenciana para la finalización de las obras ferroviarias es de 380.8 millones de euros.

Desde la Diputación de Alicante junto a los ayuntamientos de la comarca de la Vega Baja, constituyen Convega, entidad que su principal objetivo es el desarrollo económico de la comarca, intentando optimizar los recursos productivos que producen y distribuyen los agentes económicos, para satisfacer las necesidades de las personas.

Por otro lado, aparecen las empresas, estas son las más interesadas en la finalización del Corredor del Mediterráneo, para ellas supone una ventaja competitiva frente a sus competidores, además de beneficios económicos.

Una de las principales empresas españolas, como es Mercadona, de la mano de su presidente, Juan Roig, es una de las caras más visibles de la campaña que ejercen los empresarios de la zona para la finalización del trazado.

Como podemos ver, Mercadona tiene la mayoría de sus bases logísticas en el recorrido que realizara en un futuro el Corredor del Mediterráneo, además de la nueva base que está construyendo en Sagunto, esto hecho hace que cuando entre en funcionamiento el transporte de mercancías a través de las vías de ferrocarril, la compañía vea como se reducen en un gran porcentaje sus costes de transporte y logística.



Fuente: Elaboración Propia (Distribución de bloques logísticos de Mercadona)

Del mismo modo que empresas del sector logístico como Mercadona, obtendrán beneficios por el transporte de mercancías; las organizaciones que basen su actividad en el turismo, verán como el flujo de turistas incrementara notablemente, gracias a la reducción del tiempo en los viajes y la mejor comunicación entre distintos puntos.

Por otro lado, y como ultimo fragmento dentro de los agentes económicos, aparecemos las personas, la parte más importante en la actividad económica. Son ya muchos las caras visibles que apuestan por esta obra, pero todavía son más las personas que desde el anonimato apoyan la puesta en marcha del ferrocarril. Actualmente, son más de 68.000

las firmas recogidas a través de la página web www.elcorredordelmediterraneo.com que muestran su apoyo a través del hashtag: #QuieroCorredor

3.3 ACTIVIDADES ECONÓMICAS EN LA VEGA BAJA

Dentro de la economía de la comarca, podemos ver diferentes sectores económicos, algunos con tendencias de crecimiento y otros en los que hay que mejorar las comunicaciones e introducir nuevas tecnologías para su desarrollo.

- **Agricultura:** Actualmente es junto al Turismo, la principal actividad económica de la comarca. La Vega Baja es la principal zona de cultivo de Alicante, gracias al río Segura, al trasvase Tajo-Segura y las condiciones meteorológicas. En la actualidad, la escasez de agua es un grave problema para las zonas de cultivo, por eso se están implantando medidas como el riego por goteo. Predomina el cultivo hortofrutícola, como, por ejemplo, la alcachofa y la lechuga, y de cítricos, como, por ejemplo, el limón y la naranja.



Fuente: Editor in chief 22-11-2017 Ideas.Neolectum

- **Industria:** En la Vega Baja, existen varios núcleos industriales especializados en diferentes productos como por ejemplo en Almoradí, el mueble y en Albatera, el textil. Pero no se ha terminado de forjar un sector industrial fuerte que pueda competir con otras zonas.
Por otro lado, tenemos los centros logísticos de San Isidro “la granadina” y de Orihuela “Puente Alto”, donde trabajan importantes empresas de diferentes sectores, como por ejemplo Mercadona. Empresas, donde la logística representa una parte muy importante de su cadena de producción y que necesitan de las mejores condiciones posibles para mejorar sus canales de distribución. Por esta razón el Corredor del Mediterráneo significaría una ventaja para la comarca de la que muchas empresas podrían beneficiarse.
- **Turismo:** El turismo se erige como la actividad económica con más futuro dentro de la comarca, junto a la agricultura representan las dos actividades principales de la Vega Baja.

Pueblos como Torrevieja o Guardamar del Segura triplican su población en los meses de verano. La diversidad en la oferta dentro del turismo de sol y playa es la clave para el desarrollo del sector turístico en la comarca.



Fuente: Ayuntamiento de Torrevieja (Playa del cura)

- **Construcción:** Este sector ha sido clave en el desarrollo de la Vega Baja; en la actualidad, debido a la crisis económica sufrida en la última década, ha visto como se ha reducido notablemente su actividad. Pero en el la década del año 2000 fue la principal actividad que generaba riqueza y ofertaba numerosos puestos de trabajo que hizo que aumentara la población de comarca.

Tras ver las principales actividades económicas que se dan en la Vega Baja, vamos a analizar más detenidamente la agricultura y el turismo, ya que, estas dos actividades son las beneficiadas de la construcción del Corredor del Mediterráneo.

3.4 ANÁLISIS DE LAS PRINCIPALES ACTIVIDADES ECONÓMICAS

3.4.1 AGRICULTURA

La agricultura en la Vega baja existe de dos tipos, el cultivo de regadío y el cultivo de cítricos, el cultivo de regadío se da en las zonas más cercanas al caudal del río Segura, mientras que el cultivo de cítricos se da en las zonas del interior de la comarca. Estas producciones en su mayoría, están orientadas a la exportación, motivo por el que una mejora en las comunicaciones con otros países, incrementaría las exportaciones.

El clima y la tierra que tenemos en esta zona, hace que sus productos sean de una calidad suficiente para poder competir con otras zonas, por eso tenemos algunos de los productos estrellas de la actualidad, como es la Alcachofa.

Igualmente, otro de los cultivos que está creciendo es el melón y la sandía, debido al aumento en el consumo en Francia. También, el cultivo de herbáceos está creciendo, mercados como los de Alemania, Holanda, Reino Unido, Polonia...demandan cada vez más productos como por ejemplo perejil, eneldo, espinacas, acelgas, menta...Actualmente son cada vez más los productores que invierten en este tipo de cultivo.

Por otro lado, tenemos el cultivo de cítricos, como por ejemplo el limón, que en el último año ha crecido un 30% su producción, debido a la demanda de otros países que buscan un producto con mayor calidad.

El futuro de la agricultura de la Vega Baja está garantizado siempre que se busque una estrategia competitiva basada en la calidad, ya que las condiciones de producción que tenemos en esta zona no existen en ninguna otra. El mayor problema al que nos enfrentamos en la comarca es la escasez de agua, pero si mejoramos los sistemas de riego, hacemos un consumo más eficiente del agua entre todos y se producen precipitaciones, podremos hacer frente al problema.

3.4.2 EL TURISMO

De la mano del sector de la construcción, el Turismo ha sido la actividad que ha cambiado la Vega Baja y a sus habitantes. La transformación que ha sufrido la comarca desde que a principios de los sesenta empezara a recibir el turismo de costa ha sido exponencial. Se puede ver en pueblos como San Fulgencio, Rojales, Guardamar del Segura o Torrevieja.

El turismo de sol y playa es el más explotado en la comarca, gracias a sus condiciones meteorológicas y a la calidad de sus playas (cuenta con 21 banderas azules en sus playas en el año 2018).

LOCALIDADES	N.º DE PLAYAS	BANDERAS AZULES
Guardamar del Segura	8	3
Orihuela	11	9
Torrevieja	6	6
Pilar de la Horadada	10	5

Fuente: Elaboración Propia

Este tipo de turismo, junto a la construcción, constituyeron un binomio económico del que otros servicios se han aprovechado, como, por ejemplo, la construcción de puertos náuticos deportivos, el incremento de campos de golf, la aparición de una gran multitud de centros de belleza, servicios de restauración...

El problema de este turismo es su baja sostenibilidad, es decir, el hacinamiento de personas ha disminuido la calidad de vida y ha dañado al medio ambiente de la zona, por eso cabe destacar a los agentes económicos como han sido capaces en los últimos años de promover otros tipos de turismo más sostenibles, como, por ejemplo:

- **Turismo Cultural y Patrimonial:** Este tipo de turismo en los últimos años está teniendo cada vez más demanda, en Orihuela, por ejemplo, se ha incrementado el número de visitantes a monumentos históricos de carácter religioso. Además de contar con la Semana Santa declarada de Interés Turístico Nacional y el Mercadillo Medieval más grande de España.

También las fiestas culturales de Moros y Cristianos de diversas localidades de la comarca reciben más visitas de turistas cada año.

Por otro lado, en localidades como Guardamar del Segura o Rojales existen museos arqueológicos que son de interés de cultural.

Como podemos ver, existe un patrimonio cultural atractivo para poder ofertar otro tipo de turismo con un carácter más pedagógico de nuestra propia cultura.

- **Turismo Rural:** Esta modalidad lleva poco tiempo en la comarca, para cada vez son más los adeptos a este tipo de turismo. Este modelo tiene la capacidad de complementar una explotación agraria tradicional con una oferta turística. En la que el turista, por ejemplo, pueda conocer la forma de tratar el cultivo. También en la comarca existen dos parajes naturales de interés turístico como son el Parque Natural de las lagunas de la Mata y Torrevieja, la Sierra Escalona y Dehesa de Campoamor, la Sierra de Callosa del Segura, la Sierra de Albaterra... En las que pueden disfrutar de la naturaleza y hacer actividades como, por ejemplo, senderismo.



Fuente: M.A Rives 15-03-2017 Diario Información (Sierra de Albaterra)



4. EFECTOS DEL CORREDOR DEL MEDITERRÁNEO EN LA COMPETITIVIDAD DE LA ECONOMÍA DE LA VEGA BAJA.

Una vez expuestas las principales actividades económicas de la comarca, vamos a analizar los efectos que producirá la puesta en funcionamiento del Corredor del Mediterráneo en éstas y en el sector del transporte. También veremos los efectos que producirá en la economía y en el modelo productivo regional.

Para ello, y gracias a la Asociación Valenciana de Empresarios (AVE), podemos encontrar un informe que realizaron junto a cuatro profesores de Universidad, en el cual mediante estudios econométricos y realizando varias encuestas a usuarios potenciales del Corredor, analizan los efectos del Corredor del Mediterráneo Ferroviario en la competitividad de la economía valenciana.

Actualmente podemos decir que las principales actividades económicas de la Comunidad Valenciana en su conjunto, son las mismas que las existentes en la Vega Baja, basando su economía principalmente en la agricultura y el turismo. Por eso, las conclusiones a cerca del informe realizado por AVE se pueden extrapolar a la Vega Baja.

4.1 EFECTOS EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE

Una vez entre en funcionamiento el Corredor del Mediterráneo, provocará un cambio en las estrategias competitivas del sector del transporte de viajeros y mercancías. Este nuevo servicio ferroviario mejorará la eficacia y la eficiencia en el sector del transporte, por lo que producirá cambios entre las diferentes estrategias competitivas de los otros medios de transporte.

Como ya sabemos, el Corredor del Mediterráneo a su paso por la comarca contará con una línea de alta velocidad y ancho de vía internacional, que estará conectada con toda la red nacional de alta velocidad. Este hecho optimizará el transporte de viajeros y turistas a media y larga distancia ya que mejorará la competitividad del sector.

El hecho de que se trate de una línea de alta velocidad, llevara consigo un aumento de precio en el billete. La mejora de la eficiencia y la eficacia se ve reflejada en un incremento en el precio, pero también se producirá un aumento de la calidad del servicio y de su frecuencia, sin descontar la fiabilidad y seguridad.

Por ejemplo, actualmente el tramo Barcelona-Valencia-Alicante tardaríamos en hacerlo unas cinco horas y treinta y cinco minutos, cuando entre en funcionamiento el Corredor tardaríamos casi la mitad de tiempo, tres horas.

Otro punto a tratar es el transporte de mercancías, y al igual que en el transporte de viajeros y turistas, cuando esté en marcha el Corredor, producirá una transformación en el mercado, igualmente, gracias a un servicio más rápido, fiable y seguro.

Gracias al ancho de vía internacional hasta Francia, se abrirán nuevos canales de distribución hacia otros países de la Unión Europea, esto provocará que la demanda de este medio de transporte crezca.

Aquí es donde aparece una de las ventajas que la Vega Baja debe aprovechar para desarrollarse, y es crear un sistema intermodal integrado en el cual todos los medios de transporte se beneficiarían gracias al flujo comercial de mercancías que generaría el Corredor ferroviario.

La oportunidad que se genera si logramos integrar los puertos marítimos de la comarca, como son los de Torrevieja, Guardamar y Pilar de la Horadara al Corredor del Mediterráneo es única, ya que de este modo podríamos competir, junto con los demás puertos que configuran el litoral mediterráneo, con los puertos del norte de Europa, que distribuyen las mercancías a lo largo del continente (gracias a su disposición geográfica y a la comunicación de sus infraestructuras).

Si somos capaces de crear una red logística capaz de reunir el tráfico intracomunitario e internacional, y recibir parte del tráfico de contenedores proveniente de Asia, la zona de influencia del corredor, formará un eje logístico que comunicará el sur y norte de Europa, de la que los agentes económicos de la Vega Baja puedan beneficiarse.

Por otro lado, tenemos que destacar el papel que significaría para el comercio de sus productos a las empresas del sector agrícola, con la puesta en funcionamiento del Corredor, se estima que, a la hora de la exportación de frutas y verduras, las empresas se ahorrarían 3 céntimos por cada 1000 kilómetros recorridos en el transporte del producto, lo que supone un ahorro en el precio del producto que sería de unos 6 céntimos por cada kilo.

Actualmente, según *la Consejería de Agricultura de la Región de Murcia*, el transporte ferroviario para el transporte de mercancías, solo es usado para las exportaciones agrícolas en un 0.07% del total de exportaciones, mientras que el transporte por carretera representa el 99%. Esto supone que sería necesario la circulación de un total de entre 7 y 16 trenes diarios para ser capaces de exportar la actual producción del sureste español, 5.6 millones de toneladas de frutas y hortalizas. Estas cifras de producción significarían la circulación de casi unos 5.000 trenes anuales dedicados al transporte de productos hortofrutícolas.

4.2 EFECTOS EN EL TURISMO

La entrada en funcionamiento del Corredor es clave para el sector turístico de la Vega Baja y de todo el litoral mediterráneo, ya que reciben la mitad del total de turistas extranjeros que visitan España. La mejora de las infraestructuras será una ventaja competitiva de la que los destinos turísticos deben aprovecharse; además que para el viajero resultará más interesante.

El número de visitantes, tanto nacionales como internacionales, crecerá, además, gracias a la mejora de las comunicaciones entre el punto de partida y de destino, se incrementará el número de días que los turistas están en la región, lo que se traduce en un mayor gasto por parte del viajero, a la vez que genera riqueza en la economía local.

4.3 EFECTOS EN EL COMERCIO EXTERIOR REGIONAL

El Corredor del Mediterráneo va abrir nuevas rutas de transporte para que las empresas puedan exportar su producción, de una manera más eficiente y eficaz. A fecha de hoy, el sistema ferroviario para el transporte de mercancías al exterior en nuestra comarca es prácticamente nulo, esto se debe a la baja calidad de las infraestructuras ferroviarias.

Que tengamos en funcionamiento sabemos que es capital para el crecimiento de las empresas de la zona, pero ese crecimiento viene asociado a un incremento en las exportaciones y a un menor coste en el transporte, ya que, gracias al Corredor Ferroviario, se abren nuevos mercados, nuevos países a los que poder acceder y, además, se produce un ahorro en los costes de transporte.

Según el informe de AVE citado anteriormente, *Efectos del Corredor Mediterráneo Ferroviario en la competitividad de la economía valenciana*; “En un escenario normal, la contribución esperada del ahorro en costes del transporte generada por la entrada en funcionamiento del Corredor en 2015 incentivaría un crecimiento de las exportaciones del 23.2%”.

4.4 EFECTOS EN EL MODELO PRODUCTIVO REGIONAL

La comarca de la Vega Baja, gracias a su situación geográfica y a sus recursos naturales, ha desarrollado un modelo productivo basado en la agricultura y el turismo. Con la entrada en funcionamiento del Corredor aparece una oportunidad para crear un

nuevo modelo productivo logístico. Si somos capaces de crear un sistema logístico de transporte intermodal utilizando las diferentes infraestructuras, generaremos una ventaja competitiva, como es la reducción de costes de transporte. Por lo tanto, creará una fuente de inversión de diferentes empresas que quieran aprovechar dicha ventaja.

Los dos modelos anteriores deben aprovechar los beneficios que producirá el Corredor para seguir su desarrollo y especialización de sus productos para ser más competitivos. Especialmente es importante para el desarrollo de la agricultura, gracias a la mejora de las infraestructuras y la reducción de los costes de transporte.



5. EFECTOS CULTURALES Y MEDIOAMBIENTALES DEL CORREDOR DEL MEDITERRÁNEO

Como ya hemos visto anteriormente, el Corredor Ferroviario del Mediterráneo provocará una serie de efectos en la economía de la comarca, tanto en las actividades económicas como en los diversos agentes económicos que participan en ellas, pero también provocará una serie de efectos culturales y medioambientales que afectarán a toda la sociedad.

Primero, y el más importante, es la creación de un sistema de transporte que contribuye a un desarrollo económico más sostenible y eficiente con el medio ambiente. Con la

entrada en funcionamiento del Corredor, las emisiones de gases contaminantes se reducirán notablemente, según FERMED: “*estamos hablando de una reducción de 900.000 toneladas de CO2 al año*”. Además, la mejora de las infraestructuras y la creación de un sistema intermodal, hará que tengamos un sistema de transporte más eficiente energéticamente.

Por otro lado, en nuestra comarca, la Vega baja, el transporte históricamente se hace por las Autovías y Autopistas del mediterráneo, como son la A-7 y la AP-7. Lo que supone en ciertos tramos del recorrido, una acumulación de tráfico que provoca una alta emisión de gases contaminantes. Al mismo tiempo, esa saturación de la circulación en ciertos tramos, hace que varios tramos de la autovía se consideren puntos negros. Por lo que, la entrada en funcionamiento del Corredor, liberaría a dichas carreteras y reduciría las emisiones de gases tóxicos.

Al mismo tiempo que se producen efectos medioambientales beneficiosos para la sociedad, se originan una serie de efectos culturales que podemos recalcar, gracias al Corredor. Uno de ellos es la reducción de casi la mitad del tiempo del trayecto entre las distintas ciudades que configuran el recorrido, lo que permitirá a los viajeros disponer de más tiempo para otros asuntos. También, el aumento de la frecuencia de disponibilidad de trenes, aumentara la movilidad de las personas.

6. OPINIÓN Y CONCLUSIONES

Teniendo en cuenta el desarrollo como sociedad que hemos tenido en estos últimos años, en cuanto a comunicaciones se refiere, el Corredor del Mediterráneo es una pieza clave para seguir creciendo y mejorando las comunicaciones.

Sabemos que la inversión necesaria es elevada y supondrá un esfuerzo por parte de las administraciones públicas, pero es necesario para el litoral mediterráneo esta inversión, ya que, históricamente nuestra zona, ha tenido un deficiente sistema de transporte

ferroviario, debido a que la mayor parte del total de la inversión, ha sido destinada a otros puntos de España.

Es en especial en nuestra comarca, donde esta mejora en las comunicaciones se lleva demandando desde hace tiempo; ya que, nuestra economía se basa en el turismo y la agricultura, en el que el flujo de pasajeros y mercancías, y la puesta en funcionamiento del Corredor, dinamizaría la actividad económica de la región.

Por otro lado, como hemos comentado anteriormente, varias de las principales empresas de España, realizan su actividad en la zona por donde circulará el Corredor, por lo que son múltiples los beneficios que pueden obtener gracias a la mejora en las infraestructuras. El ejemplo más claro que podemos resaltar es el de Mercadona, ya que como hemos visto, la mayoría de sus puntos logísticos se encuentran en el recorrido del Corredor. También varias de las empresas del sector automovilístico más importantes se encuentran en el recorrido.

Respecto a nuestra comarca, las empresas y los organismos públicos deben aprovechar los beneficios que provocará el Corredor en las principales actividades económicas, como son el turismo y la agricultura. Lograr alcanzar una ventaja competitiva, gracias al corredor, capaz de diferenciarse de sus distintos competidores. A parte, el aumento de la inversión provocara la creación de nuevas actividades logísticas en la comarca.

Por otra parte, el corredor provocara una serie de beneficios medio ambientales y culturales que son necesarios que se den en la actualidad. Si logramos, concienciarnos de que el uso de transporte por ferrocarril es más eficiente para el transporte de mercancías y de pasajeros que otros modos de transporte, conseguiremos reducir la emisión de gases tóxicos a la atmosfera y también, lograremos reducir el tráfico de vehículos por carreteras, con lo que se reducirán las víctimas por accidentes de tráfico. Por otro lado, también el hecho de una mayor facilidad para comunicarnos mediante este tipo de transporte, provocara un cambio cultural en las personas.

Por lo tanto, tras consultar y realizar este trabajo, estoy seguro de que la puesta en marcha del Corredor del Mediterráneo es una pieza clave en nuestro futuro. El crecimiento y desarrollo de la Vega Baja depende en gran medida de esta infraestructura, por lo que ahora, entre todos, debemos mostrar nuestro apoyo para que entre en funcionamiento en el año 2025.



7. BIBLIOGRAFÍA

Daniele Grasso (08-11-2013) España, la segunda red de AVE del mundo...pero la última por número de viajeros. *El Confidencial*.

F.J Benito (15-03-2017) Mas de 500 empresarios reclaman en Murcia el Corredor del Mediterráneo. *Diario Información*.

Violeta Bulc, Comisión Europea. https://ec.europa.eu/info/topics/transport_en

EFE (28-09-2016) El transporte marítimo mueve el 74% del comercio internacional en España. *La Vanguardia*.

Cds (20-10-2011) España confirma la propuesta española para la red transeuropea de transporte. *Cadena de Suministro*.

JTA. Vigo (11-10-2017) El puerto avisa: Leixoes ya es del Corredor Atlántico. *Diario Atlántico*

Julián Núñez (26-11-21-2015) Las infraestructuras sobre las que construir nuestro futuro. *CincoDias*

Esperanza Codina (11-05-2017) 800 empresarios reivindican en Almería el Corredor del mediterráneo. *El país*

Antoni Fuentes (03-03-2016) El Port de Barcelona reclama el corredor mediterráneo y más poder para fijar precios. *elPeriódico*

Manuel Padín / Portavoz de Ciudadanos del Ayuntamiento de Cartagena (16-10-2017) Sin Cartagena no hay Corredor mediterráneo. *La opinión de Murcia*

J.S (27-12-2015) China se alinea con España para dar prioridad al Corredor del Mediterráneo. *La opinión de Murcia*

Jorge Barreno (03-10-2017) El Corredor del Mediterráneo, la gran obra para volver a vertebrar España. *El español*

Asún Cardona (11-07-2016) Ventajas y desventajas del transporte ferroviario de mercancías. *Sertrans*

Mayka Jimenez (7-10-2016) Argentina implementa medidas para mejorar el transporte marítimo. *LogiNews*

Miguel Carceles (19-03-2018) Seis años para desatar el nudo. *Ideal*

E.D / Valencia (23-03-2018) Empresarios andaluces y el puerto de Algeciras se alían contra el “lobby” del Corredor. *Levante el Mercantil Valenciano*

Oscar Muñoz (29-12-2016) El transporte de mercancías por ferrocarril se frena en España. *La Vanguardia*

Editor in Chief (22-11-2017) Alcachofa de la Vega Baja y el agua. *Ideas.Neolectum*

Lorena Pardo (05-04-2018) Los presupuestos del Estado avanzan en el Corredor del Mediterráneo. *Cadena Ser Elda*

Olivia Fontanillo (09-10-2017) La presión europea acelera las obras del Corredor Mediterráneo en España. *elEconomista*

M.A Rives (15-03-2017) La UMH celebra el Día Mundial del agua con una excursión por la Rambla Salada. *Diario Información*

Cadena de Suministro (01-03-2012) La CETM reclama a fomento la adopción de medidas urgentes para el transporte por carretera. *Cds*

Alejandro Mozón (07-08-2016) El Corredor del Mediterráneo y la actividad hortofrutícola. *Levante el Mercantil Valenciano*

Alejandro Cases y Naiara Marroquí. Estudiantes de Geografía de la Universidad de Alicante. (12-06-11) Crisis de una forma de vida tradicional: La Vega Baja del Segura.

Ministerio de Fomento. https://www.fomento.gob.es/mfom/lang_castellano/default.htm (Consultada el 12-03-2018)

Asociación Valenciana de Empresarios (AVE). Efectos del Corredor Ferroviario en la competitividad de la economía valenciana (2012)

Ministerio de Fomento. Observatorio del transporte y la logística en España. (marzo 2017) Informe Anual 2016.

Ministerio de Fomento. Estrategia Logística de España (25-11-2013)

Ministerio de Fomento. [https://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/12FF03D0-599F-46B7-8DAB-](https://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/12FF03D0-599F-46B7-8DAB-89DD681E28FD/106832/111019MapasRedesTranseuropeasTransportes.pdf)

[89DD681E28FD/106832/111019MapasRedesTranseuropeasTransportes.pdf](https://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/12FF03D0-599F-46B7-8DAB-89DD681E28FD/106832/111019MapasRedesTranseuropeasTransportes.pdf)

(Consultada el 21-03-2018)

FEIQUE <http://www.feique.org/el-sector-en-cifras/> (Consultada el 14-03-2018)

Instituto de Estudios Socioeconómicos de Cajamar. Análisis comarcal de la actividad económica del bajo del Segura. (junio de 2004)

Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) <http://www.adif.es> (Consultada el 08-03-18)

ElCorredorMediterráneo <http://www.elcorredormediterraneo.com> (01-03-2018)

Convega <http://www.convega.com> (Consultada el 20-03-18)

Ayuntamiento de Torrevieja <http://www.torrevieja.es> (Consultada el 25-05-18)

Diputación de Alicante <http://www.diputacionalicante.com> (Consultada el 10-04-18)

INE <http://www.ine.es/servicios/transporte> (Consultada el 29-03-18)

Grupo Grallco <http://www.grallco.com/transporte-aereo> (Consultada 24-05-18)

E.C. Comex (Consultora de Comercio Exterior) <http://www.eccomex.com> (Consultada 24-05-18)

Statista <http://www.statista.com> Evolución del volumen de mercancías transportadas por carretera dentro de España desde 2005 hasta 2017 (en miles de toneladas)

Mercadona, <http://www.mercadona.com> (Consultada 01-03-2018)

FERRMED, <http://www.ferrmed.com> (Consultada 06-04-2018)

Valencia Fruits, <http://www.valenciafruits.com> (Consultada 17-04-2018)

