

ESTUDIOS Y ESTRATEGIAS DE DINAMIZACIÓN DEL FFCC: **ALTA VELOCIDAD Y EL NODO LOGÍSTICO**





M.I. AYUNTAMIENTO DE
VILLENA

VILLENA
FORTALEZA MEDITERRÁNEA

INECA
Instituto Estudios Económicos
Provincia Alicante



Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

ESTUDIOS Y ESTRATEGIAS DE DINAMIZACIÓN DEL FFCC: **ALTA VELOCIDAD Y EL NODO LOGÍSTICO**

Dirección

Armando Ortuño Padilla

Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Profesor del Departamento de Edificación y Urbanismo

de la Universidad de Alicante

Licenciado en economía

Coordinación

Pablo Juan Martínez Catalá

Concejal-Delegado de Infraestructuras y Transportes.

M.I. Ayuntamiento de Villena

Equipo de trabajo

Patricia Fernández Aracil

Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos

Máster en Economía Aplicada

David Bautista Rodríguez

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Raúl Rosa Cintas

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Lara María Cerdán Aznar

Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos

Alejandro Pina Botella

Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos

Equipo asesor

Laboratorio de Urbanismo y Movilidad

*Universidad Este de París, en especial la profesora
Eloïse Libourel.*

Cesar D. Lacuesta Carrión

*Departamento de Proyectos, Estudios y Asistencias
Técnicas; i.v. Ingenieros Consultores, S.A*

Antonio Martínez Puche

*Dr. Geografía .Profesor Dep. Geografía Humana-UA y
Director Máster DELEITE. Director Sede Universitaria
de Villena. Director ETV+i*

Rosario Navalón García

*Dra. Geografía. Profesora Dep. Análisis Geográfico
Regional-UA*

Ruth Mateo Pérez

Ingeniera Técnica Agrícola

Christian Jalade Brandolese

Ingeniero Técnico de Obras Públicas municipal

Equipo de diseño

David Riquelme - Maquetación y diseño

Arquitecto

Rosa Ros - Maquetación y diseño

Arquitecta

Javier García - Infografía

Diseñadores gráficos "Runas de Hefesto"

Pepe Valiente - Logotipo Nodo Logístico

Realiza

Universidad de Alicante

INECA

*Instituto de Estudios Económicos de la
Provincia de Alicante*

Encarga

M.I. Ayuntamiento de Villena

Concejalía de Infraestructuras y Transportes

Alicante 2015

Agradecimientos

Estos documentos encargados por el M.I. Ayuntamiento de Villena titulados “Estudios y estrategias de dinamización del FFCC: Alta Velocidad y el Nodo Logístico” son el resultado de más de 3 años de trabajo por parte de la Universidad de Alicante y del Instituto Económico de la Provincia de Alicante (INECA) con la participación y coordinación de la Concejalía de Infraestructuras y Transportes del M.I. Ayuntamiento de Villena. Para la confección del trabajo han sido precisos numerosos viajes con estancias en España y en Europa, así como la participación en conferencias o el asesoramiento de expertos, además de las múltiples reuniones mantenidas con el equipo de Gobierno del Ayuntamiento de Villena. Agradecer desde aquí toda la colaboración y asesoramiento de técnicos municipales, distintos departamentos de la Universidad de Alicante, consultores colaboradores externos y otras universidades. Y especial agradecimiento al Concejal de Infraestructuras y Transportes del Ayuntamiento de Villena, Pablo Juan Martínez Catalá, por su incesante trabajo, tesón y convencimiento en las posibilidades de la alta velocidad y el Corredor Mediterráneo en Villena.

01

INTRODUCCIÓN

1.1 El porqué	12
1.2 Objetivos	12

02

HISTORIA Y CARACTERÍSTICAS DE LA ALTA VELOCIDAD

2.1 Historia de la Alta Velocidad Ferroviaria.....	16
2.2 Características de la Alta Velocidad Ferroviaria Española	16
2.3 Efectos sobre la movilidad	19
2.4 Efectos sobre el territorio	
2.5 Nodo logístico	19
2.6 Indicadores de impacto de los efectos generados y análisis de la situación en Villena en el momento de la llegada del AVE	20
2.7 El ejemplo español a seguir: El proceso del AVE en Lleida	21

03

ANÁLISIS COMPARATIVO Y ESTIMACIÓN DE SERVICIOS

3.1 Análisis comparativo con Antequera.....	26
3.2 Estimación de la oferta de servicios en la estación de alta velocidad de Villena	27

04

ESTRATEGIAS DE POTENCIACIÓN DE LOS IMPACTOS DE LA ALTA VELOCIDAD

4.1 Servicios AVE Regional AVANT y propuesta de horarios	36
4.2 Modelo Node-Place	38
4.3 Estrategias de desarrollo económico. Estudio de los casos franceses	44
4.4 Estrategias de desarrollo turístico	69

05

ACCESOS E INTERMODALIDAD DE LA ESTACION AVE

5.1 Intermodalidad de la estación AVE	86
5.2 Propuesta de trazado de conexión de la autovía A-31 con la estación AVE	90
5.3 Estudio de competitividad de los servicios lanzadera con la costa	97
5.4 Propuestas de reordenación de las líneas de autocar urbano e interurbano de Villena	104

06

RESUMEN Y CONCLUSIONES

6.1 Estrategias relacionadas con el transporte y la accesibilidad	112
6.2 Estrategias relacionadas con los sectores económicos	113
6.3 Estrategias turísticas	115

01

INTRODUCCIÓN

1 Introducción

1.1 ¿El porqué?

La llegada del AVE a la ciudad de Villena tuvo lugar en junio del año 2013 y con ella se plantean grandes posibilidades de desarrollo socioeconómico en un momento clave para el devenir de su territorio. Son múltiples las potencialidades de la nueva oferta ferroviaria, como el desarrollo de los sectores industrial, comercial, terciario, turístico, etc.

La integración económica de una nueva estación periférica de alta velocidad se basa en la ejecución de proyectos basados en una estrecha concertación y el acuerdo entre los distintos agentes socioeconómicos protagonistas en el entorno regional.

En este sentido, las experiencias de los países que cuentan con mayor tradición de alta velocidad, como Francia, pero también España, demuestran que son los territorios que anticipan sus estrategias territoriales y turísticas a las características y perfil del viajero de la alta velocidad las que aprovechan íntegramente esa potencialidad, mientras que aquellos espacios que no valorizan sus atractivos ni los adecúan, acaban por perder la oportunidad que les brinda el tren de alta velocidad.

Según estas premisas, este documento se

concibe como la base que propone las estrategias a materializar para que la estación de Villena aporte a la ciudad y al territorio que la rodea no sólo un nodo más en la red de transporte nacional, sino un foco de interconexión, de desarrollo y de apoyo a otras actividades que establezcan su vínculo con el ferrocarril.

1.2 Objetivos

Los objetivos del presente estudio son, en primer lugar, recopilar toda la información existente sobre la estación AVE de Villena y sobre el municipio en general, en materia de planificación del transporte y urbanística, así como la información procedente de otros casos análogos existentes en España y en otros lugares de Europa.

La metodología empleada se fundamenta tanto en las visitas de campo realizadas a diversas ciudades españolas y europeas (Antequera, Requena, Utiel, Mâcon, Aix-en-Provence, Avignon, Besançon, Le Creusot, etc.), como en el barrido bibliográfico que acompaña al análisis detallado de la información disponible sobre el municipio.

En segundo lugar, con la información estructurada y analizada, se plantearán las estrategias oportunas a llevar a cabo en el municipio de Villena, contextualizando el análisis comparativo junto con las potencialidades particulares del caso de estudio.

Algunas de las claves que se plantean en el documento con el motivo de fortalecer la estación de alta velocidad de Villena son:

- La ejecución del acceso viario desde la autovía A-31 a la estación de alta velocidad en Villena.
- La inclusión de la estación de Villena en los paquetes turísticos de Renfe u otros operadores de transporte ferroviario. Se considera de gran interés el mercado de jubilados nacionales, cuyos paquetes turísticos gestiona Mundosenior, el Turoperador del IMSERSO.
- La dotación de contenido a las visitas turísticas, valorizando los recursos endógenos mediante la configuración de rutas, entre las que destacan: la "Ruta de los Castillos", la "Ruta del Vino" o el patrimonio industrial y paisajístico supra-comarcal.
- En base a las potencialidades anteriormente señaladas, solicitar los servicios y frecuencias a RENFE acordes a esa demanda.
- La implementación de una estación intermodal central en la actual ubicación de la estación de ferrocarril convencional, acompañada de la remodelación de líneas de transporte interurbano en autocar que permita conectar de modo eficiente el municipio con sus alrededores.
- Una relación de propuestas de líneas de actuación territorial de cara a su estudio duran-



FIG. 1.1 - El AVE, Tren de alta velocidad fabricado en España.

02

**HISTORIA Y CARACTERÍSTICAS
DE LA ALTA VELOCIDAD**

de Europa y la segunda en todo el mundo, solo
2 Historia y características de la alta velocidad. La llegada del AVE a Villena

2.1 Historia de la Alta Velocidad Ferroviaria

La Alta Velocidad Ferroviaria (AVF) nace con sus características actuales en Japón, en 1964, con su tren Shinkansen, uniendo Tokio-Osaka con motivo de la celebración de los juegos olímpicos. En 1981, se inaugura la primera línea de alta velocidad en Europa, el TGV (Train à Grande Vitesse) entre Paris-Lyón. El 14 de Abril de 1992 se inauguró la primera línea española entre Madrid y Sevilla coincidiendo en esta última la Exposición Universal. El AVE (Alta Velocidad Española), es la marca española del Tren de Alta Velocidad (TAV). Desde entonces la AVF española ha ido aumentando en kilómetros sus líneas hasta superar los 3.000 km de longitud convirtiéndose en la red de alta velocidad más extensa de Europa y la segunda en todo el mundo, sólo por detrás de China.

2.2 Características de la Alta Velocidad Ferroviaria Española

- La AVF se basa en la más alta tecnología ferroviaria cimentada en 3 elementos:

- a) Construcción por parte del Ministerio de Fomento de líneas con trazados que permiten la circulación de trenes que pueden alcanzar velo-



FIG. 2.1 - El **Shinkansen** o **Tren Bala**. El Tren de Alta Velocidad en Japón.



FIG. 2.2 - El **TGV**, Tren de alta velocidad en Francia.

ciudades comerciales de 250-300 km/h.

b) Implantación de modernos vehículos ferroviarios que permiten alcanzar estas velocidades con un alto grado de confort.

c) Existencia de un sistema específico de explotación que permite ofrecer servicios de alta frecuencia con unas tarifas atractivas.

- La construcción de las nuevas líneas se realiza en Ancho Internacional (1.435 mm) en vez del Ancho Ibérico o Convencional (1.668 mm), por lo que impide que los Trenes de Alta Velocidad (TAV) puedan circular por las líneas ya existentes, al contrario de lo que sucede en Francia o Alemania.

- El perfil del usuario tipo es el del técnico de grado superior o medio y formación universitaria superior, que viaja dos o más veces a la semana, y que mantiene un comportamiento altamente fidelizado hacia este modo. La tipología de viajero de turismo del AVE es la del turista urbano, muy en relación con la oferta cultural, patrimonial y de ocio.

- La llegada de esta infraestructura produce un “efecto de notoriedad o modernidad” en la ciudad y la región que acogen la estación del TAV, aumentando su prestigio como marca urbana y territorial. Esto incentiva la implantación de nuevas actividades económicas y dinamizando las ya existentes, lo que deriva en un efecto muy

aprovechable en el sector turístico, industrial y el de la construcción. Este efecto va reduciendo su efectividad con el tiempo si no se toman medidas para mantenerlo. Resultan claves las estrategias utilizadas por los agentes locales y regionales, que deben adaptarse a los nuevos escenarios y nuevas exigencias del mercado.

- Sus primeros impactos se manifiestan sobre la accesibilidad y la movilidad, que son prácticamente constatables desde su puesta en servicio, mientras que los impactos territoriales y sobre la mayoría de los sectores productivos tardan más en manifestarse.

- En el AVE se produce el “efecto túnel”: la red de alta velocidad modifica las escalas del territorio, reduciendo la distancia entre ciudades. Pero esta reducción se configura de tal manera que el territorio se muestra como un espacio discontinuo, en donde las modificaciones de los tiempos de viaje y en la accesibilidad se establecen en los puntos de entrada y salida de la red, es decir, en alguna de las pocas estaciones de alta velocidad que suelen haber en una línea. A diferencia del ferrocarril convencional, con menor velocidad comercial y numerosas paradas, en donde la generación de actividades se favorecía a lo largo de su trazado, en el AVE esta capacidad de generación se concentra en las ciudades donde tiene parada, apareciendo zonas intermedias que no se benefician de los efectos. El “efecto túnel” provoca la polarización

del territorio en torno a un número relativamente bajo de nodos de la red.

- La importancia de una estación de AVE depende no sólo de su situación en la red, sino del número de destinos, servicios y frecuencias que sea capaz de ofertar. De esta manera, se aprecia cierto parecido con las características de explotación del transporte aéreo, y se podría afirmar que el TAV es como un “avión que vuela sobre raíles”, en el que a menor número de paradas, mayores velocidades y tiempos comerciales se pueden conseguir, y por tanto una mayor competitividad y rentabilidad económica en la explotación.



FIG. 2.3 - Red de alta velocidad española actual. Fuente: www.adif.es

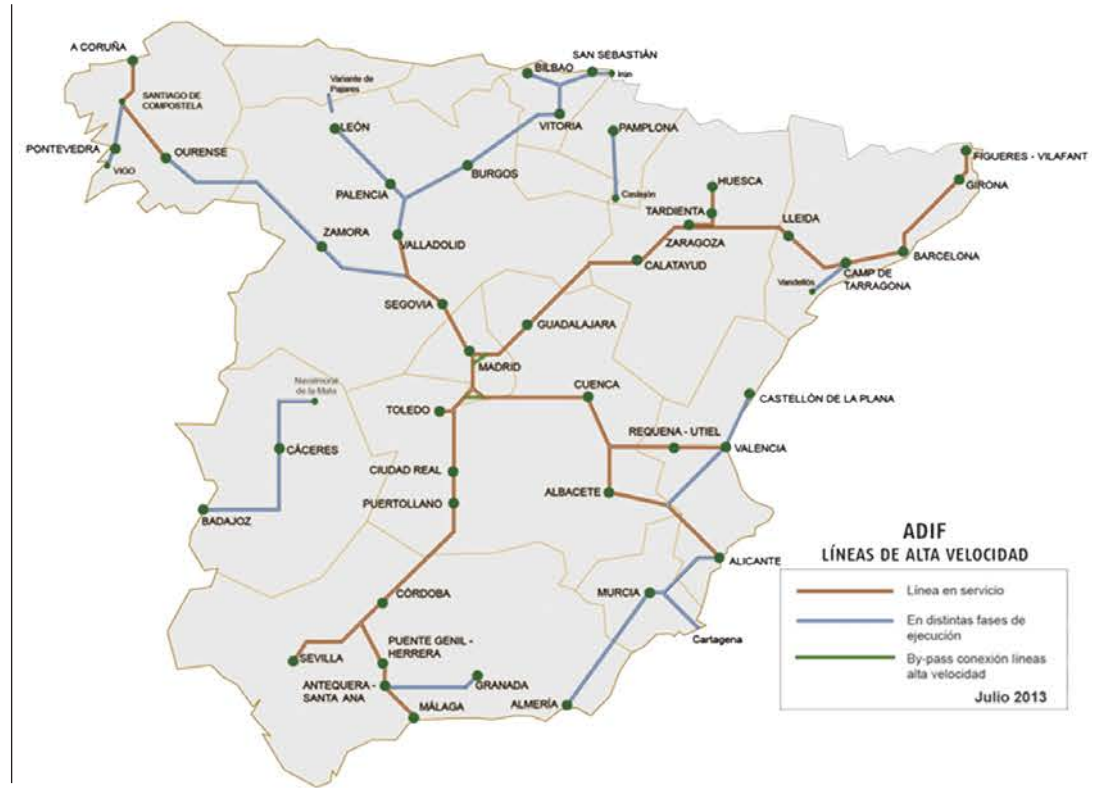


FIG. 2.4 - Red de alta velocidad española en construcción. Fuente: www.adif.es

2.3 Efectos sobre la movilidad

Cuando se ponen en marcha los servicios del TAV, los primeros efectos en percibirse son sobre la accesibilidad y la movilidad de las personas residentes en el área de influencia de la estación, que suele situarse en un radio de acción máximo de entre 30-50 km:

- Los TAV circulan a velocidades que hacen que los tiempos de recorrido sean competitivos con el transporte aéreo y por carretera, ya sea mediante transferencia modal o viajes inducidos.
- El grado de inducción va a depender de la distancia entre polos, de la frecuencia y de la tarifa.
- Los viajeros motivo de trabajo le dan más importancia a la ganancia de tiempo, en cambio, los viajeros por razones personales u ocio le dan más importancia a la tarifa.
- Según las experiencias existentes en las relaciones entre las grandes ciudades:

-Trayectos inferiores a una 1 hora de viaje → Apenas captan clientela de otros modos → Competencia con el vehículo privado.

-Trayectos entre 2 o 3 horas de viaje → Fuerte transferencia modal e inducción → Competencia con el avión.

-Trayectos superiores a 3 horas de viaje → No existe transferencia modal y el tráfico suplementario es totalmente inducido.

- Donde la inducción tiene nicho de mercado es para viajeros por motivos de ocio con distancias superiores a 3 horas y estancias de 2 ó 3 días.
- Aparición de los Commuters, o viajeros pendulares, usuarios diarios de ida y vuelta del servicio de AVE que viajan todos los días a su lugar trabajo o estudio en otras ciudades con estación de alta velocidad que no lo harían si no fuera por las prestaciones de tiempos de viaje que le ofrece la AVF; muy significativo en los casos de Ciudad Real y Puertollano con Madrid.

2.4 Efectos sobre el territorio

- Advertencia de la existencia de tres efectos desequilibrantes en la ordenación del territorio debido a la llegada del AVE:

a) Efecto de contraste, por el que el acercamiento de dos regiones desarrolladas a través de una mejora de la oferta de transporte beneficia a la más desarrollada. Es decir, cuando 2 nudos distintos se unen por el AVE, que mejora la calidad de los servicios prestados, el nudo más importante es el primero que se beneficia del dinamismo generado.

b) Efecto de centralidad: Según el cual, a medida que se mejoran las infraestructuras de transporte, el centro de la capital se “acerca” a las ciudades periféricas y ciertas actividades que estaban desconcentradas de la capital debido a la distancia a la capital pueden, en cierto momento, volver a concentrarse en esta.

c) Efecto de masificación, según el cual, las inversiones se realizan en los grandes ejes de transporte, donde existe un tráfico más importante y, en consecuencia, donde la inversión tiene una mayor rentabilidad social.

- La ubicación de las estaciones de AVE lejos de los cascos urbanos de las ciudades medias, como es el caso de Villena, pueden representar una contra-ordenación del territorio.

- No suele haber grandes cambios demográficos con la llegada de la AVF.

2.5 Efectos económicos

- Los efectos del AVE pueden llegar a ser significativos en aquellas ciudades y regiones con vocación terciaria, sobre todo en relación a actividades del sector terciario avanzado, es decir, servicios de consultoría, asesoramiento, ingeniería, de formación profesional, empresas informáticas, de comunicación y publicidad, etc.
- Los efectos del AVE no suelen tener relación con el sector secundario tradicional y de logísti-

ca, sino con empresas dedicadas actividades de alto valor añadido e I+D+i, si bien puede suponer un elemento dinamizador debido al aumento de accesibilidad.

- Como se ha dicho, los primeros efectos del AVE son sobre la accesibilidad y la movilidad y, por tanto, sobre el turismo, que será el sector que primero gozará de los beneficios de su llegada. El AVE incide sobre el turismo en todas sus variables, sol y playa, cultural y patrimonial, rural y paisajístico, de ferias y negocios, etc.
- Las experiencias sobre el sector de la construcción indican que durante el año de llegada del AVE las licencias de obra pueden aumentar debido al “efecto notoriedad” pero que éstas se normalizan en los años posteriores.

2.6 Indicadores de impacto de los efectos generados y análisis de la situación en Villena en el momento de la llegada del AVE

A la hora de analizar los efectos del AVE a la hora de su llegada en el contexto actual, se observan los siguientes seis indicadores:

- **Ubicación de la estación:** la ubicación de la estación de alta velocidad se sitúa geográficamente a 5 km al sur del borde consolidado del casco urbano, y a 8 km de distancia del casco urbano desde el único acceso planeado a la estación de alta velocidad. La experiencia francesa

y española de la construcción en ciudades medias de estaciones periféricas de alta velocidad demuestran que éstas se conforman como una especie de “estaciones perdidas” o “estaciones desierto”, islas sin “esencia urbana” que tienen una competencia territorial y capacidad de relación limitadas, debido en mayor parte a la escasa frecuencia de sus servicios y a una débil integración en la red local y regional de transportes.

- **Diagnóstico del tejido productivo:** Villena es una ciudad con un marcado carácter industrial (sector secundario), con un importante sector agrícola (sector primario), un alto número de empresas dedicadas al sector servicios (sector terciario básico), un sector turístico de poca relevancia actualmente pero con un crecimiento sostenido en los últimos años y escasas empresas del sector terciario avanzado. El AVE encuentra una coyuntura más favorable para la maximización de sus impactos en ciudades cuyo tejido productivo cuenten con porcentajes razonables del sector terciario de carácter avanzado, de empresas dedicadas actividades de I+D+i y con un sector turístico consolidado.
- **Estrategias locales y regionales a la hora de la llegada:** por parte de la administración local y autonómica no existió el diseño de estrategias integrales previas a la llegada del AVE. Desde la administración autonómica sí se planteó la construcción de un nodo logístico, de un parque industrial y de equipamientos en el entorno de

la estación ahora paralizado por la situación financiera de la Generalitat Valenciana. Los expertos recomiendan que las actividades que se construyan en el entorno de las estaciones AVE para su dinamización estén operativas a la hora de su llegada.

- **Accesibilidad previa fundamentalmente en relación a la carretera:** elemento positivo en Villena porque supone una reducción de tiempo respecto de la carretera del orden del 50% y con respecto al ferrocarril en torno al 60%.
- **Articulación social:** la importancia del grado de formación de una sociedad, de su espíritu emprendedor, de su implicación y compromiso respecto de las cuestiones y problemas que atañen a su entorno, etc. Esta variable, incluyendo factores de nivel de ocupación y de nivel económico, muestran una relación directa con los efectos de la alta velocidad.
- **Factor de capitalidad:** Es un factor que muestra las decisiones de capitalidad regional, provincial o de cabeza de partido judicial, como factor de ventaja comparativa para la atracción de actividades de alto valor añadido. Villena es capital de la comarca del Alto Vinalopó y de su partido judicial, siendo está la comarca menos poblada de la provincia de Alicante y sin ninguna ciudad de relevancia además de Villena.

-Otro impacto a reseñar es el posible efecto centralidad del área metropolitana de Alicante sobre Villena, que acabe provocando una pérdida de notoriedad de Villena como cabeza sub-comarcal en el sistema de ciudades del corredor del Vinalopó.

-Otro efecto a considerar se relaciona con la oferta en Villena de espacios urbanizados y puestos en servicio para la instalación de empresas o la construcción de viviendas en el momento en que se produzca el “efecto notoriedad” tras la llegada del AVE, de modo que si no se consiguen ofrecer estos espacios, la experiencia demuestra que estas actividades acaban instalándose en las poblaciones del entorno donde sí dispongan de esas infraestructuras.

-Los estudios existentes por parte de la Universidad de Alicante en relación a la llegada de la AVF a la provincia, indican tras este análisis que el valor de conjunto del impacto del AVE tras su llegada a Villena será INDIFERENTE si no se comienzan a tomar medidas por parte de las administraciones competentes y de la sociedad villenense en general.

2.7 El ejemplo español a seguir: el proceso del AVE en Lleida

Es necesario reseñar el ejemplo de Lleida como formas de buen hacer a la hora de gestionar el proceso de llegada de esta infraestructura.

El proyecto urbanístico y territorial del AVE en Lleida fue un proceso que no excluyó las dimensiones políticas, sociales, empresariales, etc. y que duró 13 años desde los primeros estudios en los años 90 hasta su inauguración en Octubre del 2003.

Decálogo de actividades de la ciudad de Lleida en el proceso del AVE:

- Estudios preliminares.
- Publicación de libros: “El TGV i les ciutats mitjanes catalanes”, “Les oportunitats del tren d’alta velocitat a Lleida”, etc...
- Realización de Jornadas técnicas y Seminarios monográficos.
- Exposiciones.
- Debate público.
- Visitas a ciudades que ya cuentan con la infraestructura.
- Trabajo en red con otras ciudades.
- Participación en el proyecto europeo INTERREG.
- Redacción y entrada en vigencia del nuevo PGOU contemplando la implantación del TAV como elemento estratégico clave del proyecto de ciudad.
- Creación de la Oficina del Plan.
- Puesta en marcha del Plan de Dinamización del TAV.
- Puesta en marcha del Plan Especial de la Estación.



03

**ANÁLISIS COMPARATIVO Y
ESTIMACIÓN DE SERVICIOS**

3 Análisis comparativo y estimación de servicios

3.1 Análisis comparativo con la estación de Antequera

Con la finalidad de analizar la situación de Villena en comparación con el caso español más similar, como es la estación de AVE de Antequera, se plantean conjuntamente dos perspectivas: por un lado, el análisis de los datos estadísticos socioeconómicos existentes para ambos municipios y, por el otro, la consideración de la información específica extraída de la visita de campo efectuada, en la cual se estudió en detalle cada uno de los aspectos potencialmente influyentes en el caso de Villena.

También se añade a este análisis comparativo, en muchas de las variables, la ciudad de Almansa, que a pesar de no poseer estación de alta velocidad, sus características territoriales sí son similares a las de Villena.

Un análisis territorial comparativo más exhaustivo y complementario al que aquí se muestra, se presenta en el Anexo 5 de este documento, donde se establece el cálculo de demanda de viajeros efectuado para la estación de alta velocidad, siendo esa demanda potencial calculada uno de los motivos para la comparación de Villena con Antequera. La ventaja de emplear fuentes estadísticas na-

cionales, como el INE (Instituto Nacional de Estadística) o el Anuario Económico de la Caixa, en contraposición a la utilización de fuentes municipales, es la posibilidad de comparación al tratarse de metodologías homogeneizadas.

La distancia entre la ciudad de tamaño medio donde se sitúa la estación periférica y la ciudad de mayor tamaño que constituye la estación término de línea de AVE es: de 57 km entre Antequera y Málaga, y de 59 km entre Villena y Alicante. Por su parte, Almansa se ubica a 75 km de Albacete.

En términos de población, el área de influencia de la estación de Antequera es de 100.000 habitantes (con una población municipal de 42.000 habitantes); en el caso de Villena, el área de influencia asciende al total de 350.000 habitantes (mientras que la población municipal es de 35.000 habitantes); y en cuanto a Almansa, su población municipal es de 25.300 habitantes, con un área de influencia de unos 50.000 habitantes.

En el caso de Antequera, no se efectuaron estudios previos a la llegada del AVE acerca del impacto económico o de los usos del suelo más apropiados por parte del Ayuntamiento, atribuyendo esta competencia al Ministerio de Fomento. A pesar de una relativa incomunicación entre administraciones, el Ministerio de Fomento permitió unas ligeras modificaciones de la planificación inicial para reducir el impacto negativo sobre la agricultura, un sec-

tor de elevada importancia en el municipio. En este sentido, el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Antequera ha modificado los usos propuestos en el entorno de la estación, incorporando un área destinada a centro intermodal de transporte y suelos industriales.

En cuanto a ofertas turísticas ligadas a los servicios ferroviarios en Antequera, existe un paquete turístico denominado Renfe Spain Pass que, junto con la promoción Ciudades AVE, incluye un 10% de descuento en entradas a la Alcazaba, la Real Colegiata o el Torcal Alto, así como en estancias en Hotel Convento la Magdalena y Hotel Antequera Golf.

Por lo general, los turistas de Antequera llegan en vehículos de alquiler y aprovechan su estancia para realizar alguna escapada al entorno de Antequera, principalmente por su posición central en Andalucía. El hecho de que la estación se denomine Antequera-Santa Ana en ocasiones provoca que los turistas intuyan que la estación está en Antequera, pero la ubicación de la estación a 20 km de la ciudad supone un inconveniente para el turista que, en general, desconoce esta situación.

Se exponen seguidamente las variables que cuantifican las actividades relacionadas con las actividades económicas de los municipios estudiados, así como la evolución de otras variables socioeconómicas durante los últimos años:

Municipio	Índice de Restauración y Bares 2012	Actividades Restauración y Bares	
		Volumen 2012	Variación 07-12
Antequera	72	205	-15,2
Villena	62	163	-21
Almansa	49	132	-17,6

Tabla 3.1 - Datos sobre restauración y bares.
Fuente: Anuario Económico de la Caixa.

Municipio	Índice Comercial 2012	Actividades Comerciales Mayoristas		Actividades Comerciales Minoristas	
		Volumen 2012	Variación 07-12	Volumen 2012	Variación 07-12
Antequera	85	118	-17,3	727	-20,9
Villena	61	122	-13,2	583	-24,5
Almansa	46	97	-23,5	443	-24,5

Tabla 3.3 - Datos sobre actividades comerciales.
Fuente: Anuario Económico de la Caixa.

Variable	Antequera	Villena	Almansa
Número de restaurantes	35	53	26
Número de hoteles	17	1	2*
Número de plazas de hotel	1.205	56	117
Número de casas rurales	-	3	-
Número de hostales	8	0	3

Tabla 3.5 - Datos sobre oferta turística.
Fuente: Ayuntamiento de Almansa, Instituto Valenciano de Estadística e Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía.
*Hoteles de una y cuatro estrellas, respectivamente.

Municipio	Índice Industrial 2012	Actividades Industria y Construcción	
		Volumen 2012	Variación 07-12
Antequera	55	242	-8,1
Villena	76	184	-12,5
Almansa	68	141	-4,4

Tabla 3.2 - Datos sobre industria y construcción.
Fuente: Anuario Económico de la Caixa.

Municipio	Índice Turístico 2012	Índice Turístico 2006
Antequera	69	37
Villena	2	3
Almansa	10	8

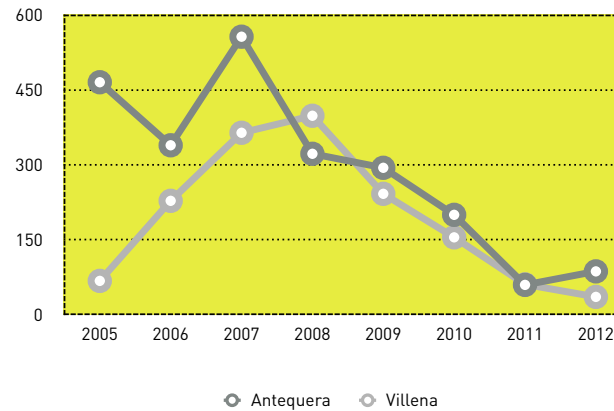
Tabla 3.4 - Datos sobre índice turístico.
Fuente: Anuario Económico de la Caixa.

Municipio	Índice de Actividad Económica 2012	Índice de Actividad Económica 2006
Antequera	58	56
Villena	55	62
Almansa	43	47

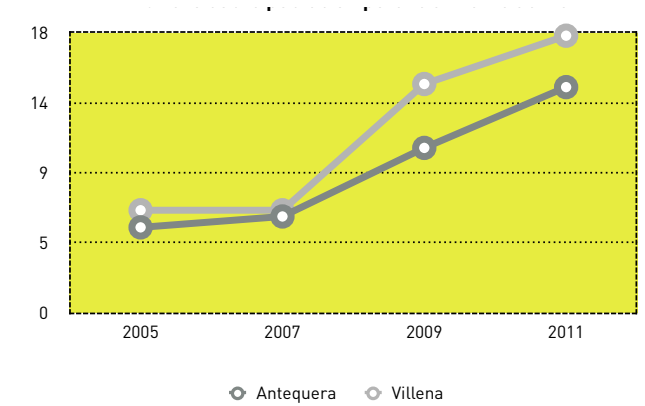
Tabla 3.6 - Datos sobre índice de actividad económica.
Fuente: Anuario Económico de la Caixa.

El factor que incrementa el índice turístico de Almansa con respecto de Villena es la disponibilidad de una planta hotelera mayor y más diversificada, pues Villena tiene mayor oferta gastronómica y análoga oferta cultural

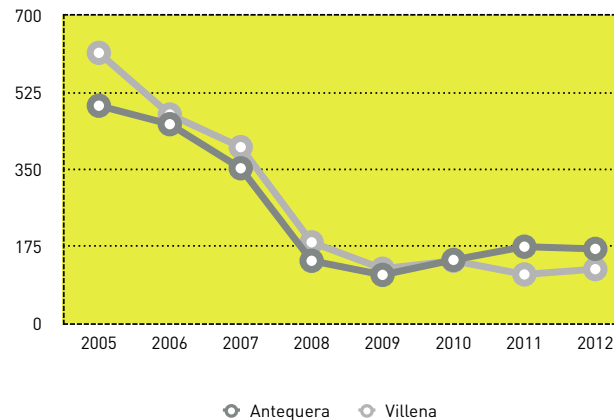
La existencia de diversos hostales, de un hotel de una estrella y de otro hotel de cuatro estrellas en Almansa, permite atraer a turistas de perfiles muy diferentes: tanto parejas jóvenes con el objetivo de visitas urbanas y culturales como excursionistas, sin dejar de lado el turismo de negocios, ya que su hotel de cuatro estrellas está ubicado en un punto intermedio entre un polígono industrial y el núcleo urbano, con disponibilidad de servicios específicos para conferencias y reuniones profesionales.



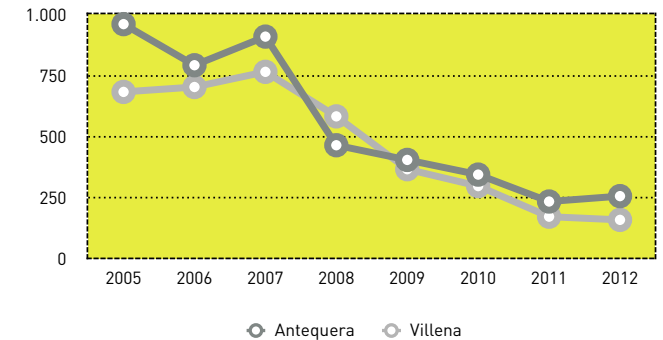
Gráfica 3.7 - Evolución de transacciones inmobiliarias de vivienda nueva. Fuente: Ministerio de Fomento.



Gráfica 3.9 - Evolución de la tasa de paro. Fuente: Anuario Económico de la Caixa.



Gráfica 3.8 - Evolución de transacciones inmobiliarias de 2ª mano. Fuente: Ministerio de Fomento.



Gráfica 3.10 - Evolución del número total de transacciones inmobiliarias. Fuente: Ministerio de Fomento.

La estación AVE de Antequera, en resumen, es principalmente un nodo de transporte que carece de lugar. No existe actividad urbana a su alrededor, característica fácilmente comprensible dada la lejanía existente desde el núcleo poblacional hasta la estación. A este factor se le debe añadir la capacidad diferencial de atracción de viajeros de la estación de Málaga y la ausencia de actuaciones por parte del Ayuntamiento implicado que traten de dinamizar este nodo de transporte.

Consecuencia de ello ha resultado la eliminación del transporte público urbano hasta la estación, que se mantuvo durante dos años, y la atención a la demanda de viajeros se realiza gracias a los servicios en vehículo privado de familiares y amigos, mayoritariamente. Específicamente, la demanda de viajeros se satisface de la siguiente forma, en término medio, exceptuando días de eventos puntuales tales como congresos o bodas:

El número de viajeros diarios en la estación oscila entre 300 y 500, hacia toda la región, no sólo con destino Antequera.

Alrededor de 8 viajeros al día de media hacen uso del servicio de taxis, de los cuales el 70% se corresponde con viajeros cuyo destino es el turismo de negocios, principalmente el de los almacenes logísticos.

El resto de viajeros son recogidos y llevados por empresas, familiares o amigos.

Por lo tanto, en Antequera no ha surgido actividad considerable vinculada a la estación de alta velocidad, sin embargo, tras examinar los datos expuestos pueden apreciarse algunas diferencias entre Antequera y Villena, parcialmente atribuibles a presencia de los servicios ferroviarios de alta velocidad:

El nivel de crecimiento de la tasa de paro, así como la propia tasa de paro, son superiores en Villena, lo que revela una mayor diversificación de la economía en Antequera.

El número de transacciones inmobiliarias es ligeramente superior en Antequera, diferencia que se hace más visible a partir de la llegada del AVE.

Los niveles de oferta de actividad turística son notablemente mayores en Antequera, lo que refleja un gran nicho de oportunidades ligado a este sector no sólo en Villena sino en toda el área de influencia. De hecho, actualmente, la estación Antequera-Santa Ana recibe del orden de 130.000 viajeros anuales (www.renfe.es), mientras que en la estación de alta velocidad de Villena, suponiendo que en ésta se concentrarán todos los servicios de larga y media distancia, se estima un volumen de viajeros de entre 275.000 y 350.000 en función de las medidas que se vayan implementando en el municipio y área de influencia.

3.2 Estimación de la oferta de servicios en la estación de alta velocidad de Villena.

3.2.1 Introducción

El objeto del presente estudio es realizar una estimación del número de viajeros que tendrá la nueva estación de alta velocidad de Villena en un horizonte de elevado grado de consolidación del número de pasajeros. Además, se determinarán el número de servicios necesarios para prestar una oferta acorde con los resultados obtenidos. Estos resultados son imprescindibles a la hora de reivindicar un número determinado de servicios a RENFE y otras administraciones acorde a la demanda potencial de la estación.

3.2.2 Previsión de viajeros en la estación de alta velocidad de Villena

La hipótesis de partida es que tanto los servicios de media como larga distancia se trasladan a la futura estación de alta velocidad de Villena, que dará servicios tanto al corredor de Alta Velocidad que une Madrid con Alicante y Murcia, como al corredor de Alta Velocidad del mediterráneo que unirá Alicante con Francia pasando por Valencia y Barcelona. Por tanto a medio plazo, la estación actual quedaría para los servicios de cercanías, según el acuerdo entre el Ministerio de Fomento y la Generalitat Valenciana.

Para validar la estimación del número de viajeros en Villena se ha desarrollado un modelo apli-

cado en estaciones con situaciones territoriales parecidas: Ciudad Real, Puertollano, Cuenca, Requena, Puente Genil y Antequera. Estas dos últimas son las que guardan un mayor parecido con Villena (estación periférica, población del municipio del orden de 40.000 habitantes y distancia a Madrid y a un núcleo importante turístico como Málaga similar al caso de Villena respecto de la capital de España y Alicante).

Las variables consideradas para esa estimación de viajeros han sido el área de influencia, la distancia en tiempo de viaje de los núcleos de población del área de influencia a la estación, la accesibilidad por carretera, el porcentaje de ocupados en el sector terciario, el índice de actividad económica y el Índice Turístico(1).

Los cálculos y procedimientos desarrollados han arrojado una estimación de unos 275.000 viajeros anuales en la nueva estación de alta velocidad una vez los dos corredores de Alta Velocidad (Levante y Mediterráneo) estén servicio.

No obstante, si la oferta turística de la ciudad de Villena y del área de influencia de la estación se coordinase y promocionase conjuntamente, bajo la hipótesis de un incremento del Índice Turístico de 70 a 130(2), se produciría un aumento de unos 75.000 viajeros al año, es decir, se podría alcanzar la cifra potencial de unos 350.000 viajeros anuales o bien unos 1.000 viajeros/día.

Estación	Población Área de influencia	Índice de actividad económica	Índice turístico	SECTOR 3º	Estimación número de viajeros
Villena	347.145	599	70	45,7%	273.058
Villena	347.145	599	130	45,7%	347.529

Tabla 3.11 - Previsión de viajeros de alta velocidad en la estación de Villena con los dos corredores en servicio.

Fuente: INE, La Caixa y elaboración propia.

No obstante, la falta de un acceso directo y rápido desde la Autovía A-31, tal y como estaba planificado por la Generalitat Valenciana, lo cual provoca un aumento de 15 minutos de llegada a la estación por carretera al tener que realizarse el acceso por la carretera de Pinoso (CV-813). Penaliza la demanda potencial de la estación y por tanto la estimación de número de viajeros. Según los cálculos y una vez realizada la corrección, la falta de ese acceso directo y rápido provoca el descenso en la estimación de viajeros en **83.896 o 106.776 viajeros respectivamente según nos refiramos a un índice turístico de 70 o 130, quedándose la estimación de número de viajeros definitiva en entre aproximadamente 189.162 pasajeros o 240.753 pasajeros.** Un descenso del 30,72 % en la demanda de pasajeros motivada por la falta de un acceso de la autovía A-31 que puede desembocar a corto y medio plazo en la eliminación de servicios ferroviarios en la estación y como consecuencia una minoración en los impactos socio-econó-

micos de la infraestructura en el territorio, estos último muy ligados al número de servicios y frecuencias.

3.2.2 Área de influencia de estación AV Villena

La nueva estación de Villena se situará a 8 minutos del núcleo urbano (35.000 habitantes). Su área de influencia abarcará las comarcas allicantinas del l'Alty el Mitjà Vinalopó y del Alcoià, así como las localidades más próximas de Murcia y de Albacete.

La Figura 3 muestra dicha área de influencia, calculada mediante tiempos de viaje con las estaciones de Alicante, Elche, Murcia, Almansa y Xàtiva como competidoras.

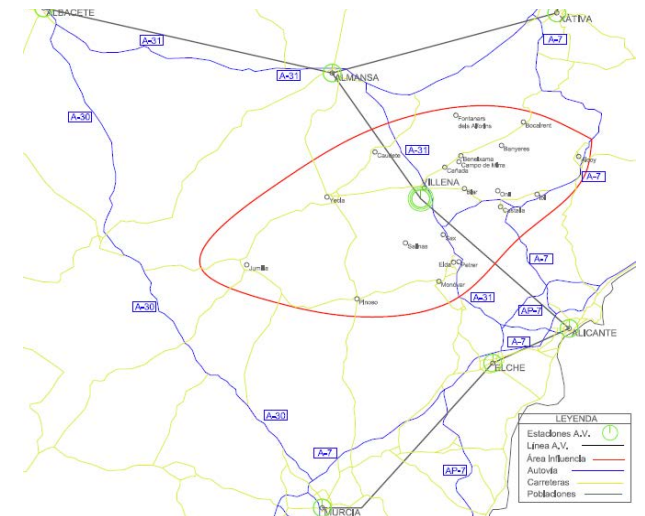


FIG.3.11 - Área de influencia de la nueva estación de alta velocidad de Villena. Fuente: Renfe y elaboración propia.

(1) El Índice de Actividad Económica y el Índice Turístico son elaborados periódicamente por el Servicio de Estudios de La Caixa para todos los municipios de España de más de 1.000 habitantes.

(2) Este Índice Turístico potencial es similar al existente actualmente en el Área de Influencia de Antequera. No obstante, hay que tener en cuenta que el Área de Influencia de la Estación de Antequera es del orden de la mitad que el Área de Influencia de la futura Estación de Villena.

Estación AVE	ÁREA DE INFLUENCIA			TIEMPOS DE VIAJE (minutos)	ACCESIBILIDAD POR CARRETERA	ÍNDICE ACT. ECONÓMICA	ÍNDICE ACT. ECON. / 1.000 HAB.	ECUACIÓN 1		ECUACIÓN 2	
	PROVINCIA	MUNICIPIO	POBLACIÓN					cada 1.000 hab.	totales diarios	cada 1.000 hab.	totales diarios
Villena	Alicante	Villena	34.966	8	1,3	55	1,57296	5,692449	199	2,629849	92
	Alicante	Sax	10.041	9	1,3	13	1,29469	4,870716	49	2,293380	23
	Alicante	Cañada	1.235	13	1,3	4	3,23887	5,388906	7	2,737728	3
	Alicante	Petrer	34.726	15	1,3	41	1,18067	2,884377	100	1,522106	53
	Alicante	Beneixama	1.817	16	1,3	4	2,20143	3,429195	6	1,844321	3
	Alicante	Elda	54.610	16	1,3	92	1,68467	3,038422	166	1,634152	89
	Alicante	Caudete	10.477	18	1,3	19	1,81350	2,661518	28	1,486884	16
	Alicante	Salinas	1.559	19	1,4	3	1,92431	2,853172	4	1,624528	3
	Alicante	Monóvar / Monòver	12.873	20	1,4	15	1,16523	2,159913	28	1,253392	16
	Alicante	Onil	7.753	23	1,3	13	1,67677	1,708079	13	1,049333	8
	Alicante	Castalla	10.541	24	1,3	18	1,70762	1,585710	17	0,992844	10
	Alicante	Yecla	34.813	24	1,5	66	1,89584	2,102125	73	1,316181	46
	Alicante	Fontanars dels Alforins	1.036	27	1,3	1	0,96525	1,012118	1	0,670877	1
	Alicante	Banyeres de Mariola	7.200	28	1,3	21	2,91667	1,484058	11	1,002569	7
	Alicante	Bocairent	4.454	31	1,3	7	1,57162	0,863120	4	0,617290	3
	Alicante	Ibi	23.683	31	1,3	62	2,61791	1,094384	26	0,782687	19
	Alicante	Pinós / Pinoso	7.904	38	1,5	16	2,02429	0,687198	5	0,561386	4
	Alicante	Alcoy / Alcoi	61.093	45	1,3	108	1,76780	0,287599	18	0,268367	16
	Alicante	Jumilla	25.926	47	1,5	41	1,58142	0,295140	8	0,286069	7
	Alicante	Campo de Mirra / Camp de Mirra	438	16	1,3	-	-	2,520671	1	1,355691	1
TOTAL			347.145	-	-	599	1,72550	-	763	-	421

Tabla 3.12 - Datos y cálculos realizados para la estación de Villena. Fuente: INE, La Caixa y elaboración propia.

Estación AVE	ÁREA DE INFLUENCIA			SECTOR 3º COMARCA	SECTOR 3º x POBLACIÓN	ÍNDICE TURÍSTICO
	PROVINCIA	MUNICIPIO	POBLACIÓN			
Villena	Alicante	Villena	34.966	46,4%	16224,224	2
	Alicante	Sax	10.041	46,4%	4659,024	4
	Alicante	Cañada	1.235	46,4%	573,04	0
	Alicante	Petrer	34.726	46,2%	16043,412	2
	Alicante	Beneixama	1.817	46,4%	843,088	0
	Alicante	Elda	54.610	46,2%	25229,82	23
	Albacete	Caudete	10.477	44,1%	4620,357	1
	Alicante	Salinas	1.559	46,4%	723,376	0
	Alicante	Monóvar / Monòver	12.873	46,2%	5947,326	0
	Alicante	Onil	7.753	49,1%	3806,723	0
	Alicante	Castalla	10.541	49,1%	5175,631	2
	Murcia	Yecla	34.813	38,4%	13368,192	10
	Valencia	Fontanars dels Alforins	1.036	44,3%	458,948	0
	Alicante	Banyeres de Mariola	7.200	49,1%	3535,2	3
	Valencia	Bocairent	4.454	44,3%	1973,122	1
	Alicante	Ibi	23.683	49,1%	11628,353	1
	Alicante	Pinós / Pinoso	7.904	46,2%	3651,648	2
	Alicante	Alcoy / Alcoi	61.093	49,1%	29996,663	14
	Murcia	Jumilla	25.926	38,4%	9955,584	5
	Alicante	Campo de Mirra / Camp de Mirra	438	46,4%	203,232	-
TOTAL			347.145	Media	45,7%	70

Tabla 3.13 - Datos y cálculos realizados para la estación de Villena. Fuente: INE, La Caixa y elaboración propia.

3.2.4 Comparativa entre estaciones

El modelo empleado para la estimación del número de viajeros en Villena se ha aplicado también a otras estaciones similares, lo que ha permitido calibrar y validar el modelo, comprobando que los resultados concuerdan con los datos de años anteriores.

3.2.5 Turismo

Se ha detectado una elevada correlación entre los nuevos servicios ferroviarios y el desarrollo turístico del entorno.

Así, comparando indicadores de varias poblaciones de la línea Córdoba – Málaga (en servicio en Diciembre de 2006) en 2004 y 2009, se aprecia que, mientras los municipios más próximos a una estación de alta velocidad han aumenta-

do sus ingresos debidos al turismo (Antequera, Málaga, Fuengirola, Mijas, etc.), las ciudades más alejadas lo han visto reducido (Ronda, Marbella, etc.).

Por su parte, en el trayecto Madrid-Cuenca, el número de viajeros ha crecido de 53.610 en 2009 a 144.000 en 2011 (un año después de la inauguración de los servicios de alta velocidad), es decir, casi se triplicado desde la puesta en marcha de la alta velocidad.

Este importante incremento se entiende muy relacionado con el potencial turístico de la ciudad, de forma que sólo la ciudad de Cuenca aglutinaba incluso antes de la llegada del AVE (2009) un Índice Turístico de 108.

Con todo ello, en Villena es esperable un incremento considerable del índice turístico, que

obviamente repercutirá en un incremento de la actividad económica general, sin olvidar la necesidad de llevar a cabo conjuntamente en el área de influencia de la estación estrategias de promoción turística en los distintos y muy variados recursos con que cuenta este espacio: desde el patrimonio cultural, al enológico, arquitectónico o natural.

3.2.6 Previsión de servicios ferroviarios de la estación AV de Villena

A partir de variables como el peso demográfico, la distancia respecto de Madrid y la actividad económica dominante, se pueden establecer similitudes entre las líneas:

- AVE: (Madrid-Córdoba-Málaga) y (Madrid-Albacete-Villena-Alicante).
- AVANT: (Sevilla-Córdoba-Málaga) y (Valencia-Villena-Alicante).

ESTACIÓN	Viajeros (2010)	POBLACIÓN ÁREA DE INFLUENCIA	ÍNDICE ACTIVIDAD ECONÓMICA	ÍNDICE TURÍSTICO	SECTOR 3º	ESTIMACIÓN NÚMERO DE VIAJEROS
Puente Genil - Herrera	104.000	239.065	347.145	75	31,8%	102.884
Antequera - Santa Ana	130.000	162.096	215	131	36,1%	132.408
Villena	200.000 (en la estación actual)	347.145	599	70	45,7%	273.058

Tabla3.14: Comparativa entre estaciones. Fuente: Renfe, INE, La Caixa y elaboración propia.

LÍNEA	ESTACIÓN	POBLACIÓN	TIEMPO DE VIAJE (min.)	ÍNDICE TURÍSTICO 2004	ÍNDICE TURÍSTICO 2009	VARIACIÓN	VARIACIÓN (%)
Córdoba - Málaga (Diciembre de 2006)	Antequera - Santa Ana	Antequera	17	36	60	24	67%
		Ronda	63	99	59	-40	-40%
	Málaga	Málaga	4	647	826	179	28%
		Fuengirola	20	454	603	149	33%
		Mijas	25	153	233	80	52%
		Marbella	40	2197	1670	-527	-24%

Tabla3.15: Comparativa entre estaciones. Fuente: Renfe, INE, La Caixa y elaboración propia.

ESTACIÓN	TIPO DE SERVICIO	SERVICIO LABORAL (ambos sentidos)	SERVICIO FESTIVOS (ambos sentidos)	LÍNEA	RECORRIDO	CLASE	PRECIO ida y vuelta (euros)	RECORRIDO (Km)
Antequera - Santa Ana	AVE	11	10	Madrid - Córdoba - Málaga	Antequera - Málaga	Turista	46,08	57,9
						Preferente	69,12	
						Club	83,04	
					Antequera - Córdoba	Turista	58,88	96,6
						Preferente	88,32	
						Club	105,92	
					Antequera - Madrid	Turista	130,24	455,1
						Preferente	195,36	
						Club	234,56	
	AVANT	12	8	Sevilla - Córdoba - Málaga	Antequera - Málaga	Turista	16,92	57,9
					Antequera - Córdoba	Turista	32,04	96,6
					Antequera - Sevilla	Turista	63,36	209,4
Antequera - Santa Ana	AVE	11	9	Madrid - Córdoba - Málaga	Puente Genil - Málaga	Turista	54,72	93,1
						Preferente	82,08	
						Club	98,56	
					Puente Genil - Córdoba	Turista	50,4	61,4
						Preferente	75,52	
						Club	90,56	
					Puente Genil - Madrid	Turista	124	419,9
						Preferente	185,92	
						Club	223,2	
	AVANT	12	8	Sevilla - Córdoba - Málaga	Puente Genil - Málaga	Turista	26,64	93,1
					Puente Genil - Córdoba	Turista	21,78	61,4
					Puente Genil - Sevilla	Turista	53,82	174,2

Tabla 3.16 - Previsión de servicios ferroviarios de la estación de AV de Villena. Servicios actuales ofertados en las estaciones de Antequera – Santa Ana y de Herrera - Puente Genil.Fuente: Renfe y elaboración propia.

Como se ha comentado previamente, la Estación de Villena se asemejaría a las estaciones de Puente Genil y, sobre todo, a la de estación de Antequera. En la Tabla 4 se recogen los servicios existentes en estas localidades.

Además, se han incluido los servicios correspondientes a las estaciones de Cuenca y de Requena - Utiel de la línea de AVE Madrid - Valencia:

La estación de Antequera cuenta con 23 servi-

cios diarios y un número de viajeros del orden de la mitad que los previstos en Villena (130.000 viajeros frente a 275.000). Además, Villena se encuentra en el Corredor Mediterráneo, lo cual no ocurre en Antequera que únicamente se encuentra hasta la fecha en el Corredor hacia Málaga. Por estos motivos, se justifican de una manera aproximada la siguiente oferta de servicios en ambos sentidos:

- AVE (Larga Distancia): 15
- AVANT (Media Distancia): 17

Es, decir, entre 30 y 35 servicios diarios en ambos sentidos, lo que equivale a aproximadamente a un servicio de cada hora, con posibilidad de mayores frecuencias en horas punta.

Hoy día, la oferta es de 30 servicios diarios, por tanto, teniendo presente que en estación actual aparecerán adicionalmente los servicios de Cercanías, se concluye que la oferta ferroviaria mejorará sustancialmente en Villena.

ESTACIÓN	TIPOLOGIA DE SERVICIO	SERVICIO LABORAL (ambos sentidos)	SERVICIO FESTIVOS (ambos sentidos)	LÍNEA	RECORRIDO	CLASE	PRECIO Ida y vuelta (euros)	RECORRIDO (Km)
Requena - Utiel	AVE	8	6	Madrid - Valencia	Requena - Valencia	Turista	39,2	95
						Business	70,4	
					Requena - Madrid	Turista	104,96	296
						Business	188,96	
					Madrid - Valencia	Turista	127,84	391
						Business	230,08	
Cuenca	AVE	13	8	Madrid - Valencia	Cuenca - Madrid	Turista	61,44	160
						Business	110,7	
					Madrid - Valencia	Turista	127,84	391
						Business	230,08	

Tabla3.17: Comparativa entre estaciones. Fuente: Renfe, INE, La Caixa y elaboración propia.

04

ESTRATEGIAS DE
POTENCIACIÓN DE LOS
IMPACTOS DE LA ALTA
VELOCIDAD

4 Estrategias de potenciación de los impactos de la alta velocidad

4.1 Servicios AVE Regional AVANT y propuesta de horarios

En una estación de ferrocarril de alta velocidad confluyen tres realidades:

- Material: artefacto arquitectónico o monumento urbano.
- Funcional: intermodalidad y servicios.
- Económica: foco de valor.

Y es precisamente el éxito de cada una de estas realidades, el que determina el éxito global de la estación. Sin embargo, si alguna de ellas no tiene la suficiente capacidad, es necesario potenciar las otras con más fuerza para lograr ese éxito. En el caso de la estación de Villena, la realidad material o urbana no está presente al tratarse de una estación periférica. Por ese motivo, a través de medidas del lado de la oferta de servicios ferroviarios, es posible fomentar el éxito de las realidades restantes: tanto funcional, como económica. En este apartado se mostrarán estrategias de reducción de precios (Avant), de nuevos modelos de negocio (Ouigo) o de frecuencias y horarios adaptados a la demanda.

La evidencia empírica señala que el turista que viaja con motivo ocio tiene mayor sensibilidad

ante la variación del precio de viaje que frente a la variación de frecuencia. Por este motivo, en otras estaciones de la red de alta velocidad española se han implementado los servicios Avant. Estos servicios de Renfe son de media distancia que se prestan con trenes de alta velocidad específicamente diseñados para viajes cortos, a diferencia de los trenes del servicio AVE.

Permiten aprovechar las ventajas de la alta velocidad ferroviaria para atender la movilidad entre poblaciones cercanas en tiempos de viaje muy competitivos, y beneficiarse de descuentos pensados para viajeros que utilizan estos trenes con mucha frecuencia.

En la actualidad se pueden realizar los siguientes trayectos con los servicios Avant:

- Avant Jaén - Cádiz
- Avant Madrid - Segovia - Valladolid
- Avant Málaga - Córdoba - Sevilla
- Avant Madrid - Ciudad Real - Puertollano
- Avant Madrid - Toledo
- Avant Barcelona - Tarragona - Lleida
- Avant Calatayud - Zaragoza
- Avant Ourense - Santiago - A Coruña
- Avant Málaga - Sevilla
- Avant Barcelona - Girona

No obstante, en el caso de Villena, la falta de conexión directa con la autovía, tratada en uno de los anexos de este trabajo, penaliza el tiem-

po de acceso a la estación de la mayor parte de su área de influencia, lo que hace que, para esas distancias medias típicas de los servicios AVANT, el vehículo privado sea más competitivo que el ferrocarril. Por lo tanto, previa a la puesta en marcha de los servicios AVANT se recomienda finalizar la conexión de la estación con la autovía.

En Francia se está extendiendo desde abril de 2013 el servicio de trenes Ouigo, un nuevo concepto de tren "lowcost" de la Sociedad Nacional de Ferrocarriles Franceses (Société Nationale des Chemins de Fer Français, SNCF), que no tienen servicio de primera clase ni restaurante y sólo disponen de los servicios mínimos. Actualmente es posible viajar en este tipo de tren desde las siguientes estaciones, algunas de ellas con un marcado perfil de demanda turística:

- Aix-en-Provence
- Avignon
- Lyon St-Exupéry
- Marne-la-Vallée
- Marseille
- Montpellier
- Nîmes
- Valence

La puesta en marcha de este tipo de servicios, que corresponde a Renfe, supone una oportunidad para todas las estaciones y ámbitos espaciales con un potencial turístico elevado.

A diferencia del viajero motivo ocio, el viajero motivo negocios es más sensible a los horarios.

A continuación se muestran los horarios de los servicios ferroviarios de alta velocidad que pasan por Villena con objeto de que se pueda analizar su adaptación a la demanda de viajeros de ocio y negocios:

En este caso, considerando el trayecto Madrid-Alicante, los horarios son adecuados tanto para el viajero de negocios, ya que existe un tren de lunes a sábado que llega a Villena a las 9:39 h, como para el de turismo, puesto que escalonadamente llegan trenes a Villena el viernes por la tarde o sábado durante todo el día, especialmente los Alvia, más baratos y, en consecuencia con un perfil de viajero más turístico.

En el caso del trayecto Alicante-Madrid, los horarios también son adecuados para el viajero de negocios con destino Madrid ya que el primer tren llega a Madrid a las 20:40h. Sin embargo, para viajeros de negocios con destino Villena o sus alrededores, es decir, aquellos que desde Madrid han llegado a Villena por la mañana, conviene trasladar el servicio de las 16:23 h a las 18:30 h para favorecer la restauración en Villena y otras localidades próximas.



FIG. 4.1 - Exterior de tren Ouigo, alta velocidad "low cost". Fuente: www.sncf.com.

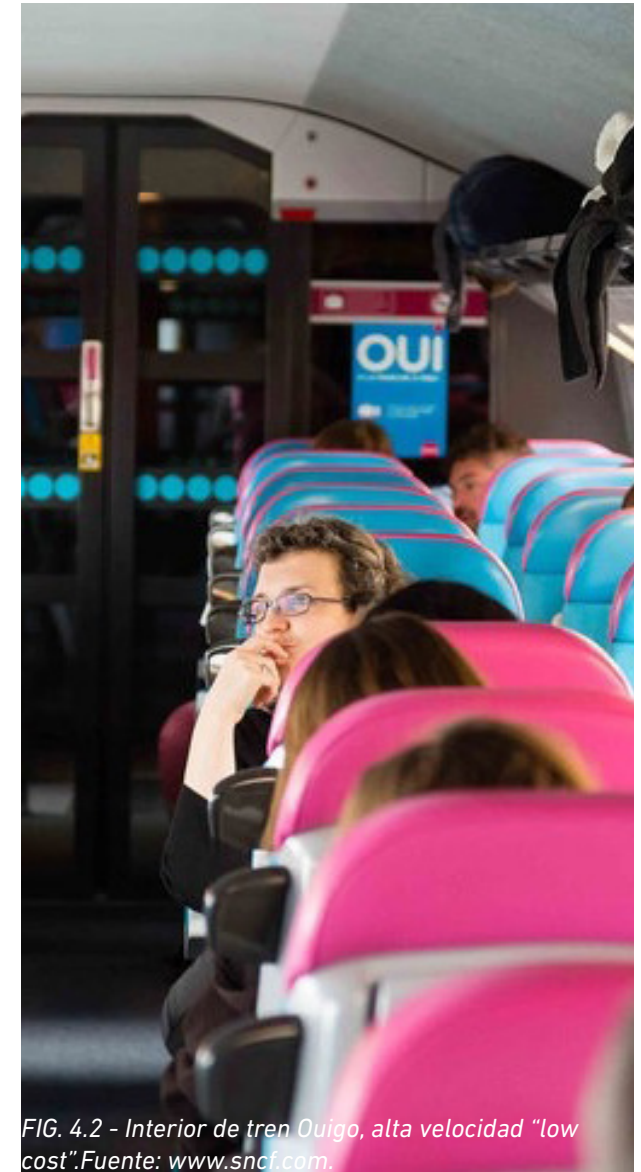


FIG. 4.2 - Interior de tren Ouigo, alta velocidad "low cost". Fuente: www.sncf.com.

TIPO DE TREN (Circulación)	Madrid P.A.	Cuenca	Albacete	Villena	Alicante
AVE (LMXJVS)	7:25	8:17	8:57	9:39	10:03
AVE (DIARIO)	9:30	--	10:51	--	11:50
AVE (DIARIO)	10:45	11:37	12:12	12:56	13:20
AVE (LMXJV)	12:25	13:17	13:52	14:36	15:00
ALVIA (SD)	14:40	--	16:18	17:02	17:24
AVE (LMXJV)	15:10	16:02	16:37	17:21	17:45
AVE (V)	16:25	--	--	--	18:45
ALVIA (DIARIO)	16:45	17:48	18:26	19:10	19:32
AVE (LMXJVD)	18:25	19:17	19:52	20:36	21:00
AVE (DIARIO)	19:20	--	20:40	--	21:40
AVE (LMXJVD)	20:50	21:42	22:17	23:01	23:25

Tabla 4.3 - Horarios Madrid-Alicante. Fuente: www.renfe.

TIPO DE TREN (Circulación)	Alicante	Villena	Albacete	Cuenca	Madrid P.A.
AVE (LMXJV)	6:00	6:23	7:08	7:48	8:40
AVE (LMXJVS)	7:10	--	8:13	8:48	9:40
AVE (DIARIO)	9:00	9:23	10:08	--	11:31
ALVIA (DIARIO)	11:00	11:23	12:08	12:45	13:49
AVE (LMXJVS)	12:30	12:53	13:38	14:13	15:07
ALVIA (DIARIO)	14:35	14:58	15:43	--	17:18
AVE (DIARIO)	16:00	16:23	17:08	17:43	18:36
ALVIA AVE (DIARIO)	18:10	--	19:12	--	20:32
AVE (DIARIO)	20:00	20:23	21:08	21:43	22:38
AVE (D)	21:15	--	--	--	23:35

Tabla 4.4 - Horarios Alicante-Madrid. Fuente: www.renfe.

4.2 Modelo Node-Place

El modelo Node-Place realizado para este estudio ha sido empleado como una herramienta adicional para determinar, en base a estaciones de ferrocarril previas y consolidadas, el potencial socioeconómico de las estaciones de ferrocarril de Villena; es decir, qué cantidad de población y volumen de trabajadores están ligados al entorno de una estación. Tras la aplicación del modelo, queda demostrado el potencial de la estación central de Villena, que se encuentra coartada por las vías del tren en la actualidad, tal y como se explica en las conclusiones del apartado.

Las variables incluidas en el modelo cuantifican las realidades que materializa una estación de transporte público: por un lado, se trata de un nodo de transporte, con una serie de servicios ofertados; por otro lado, se trata de un lugar, de un elemento urbanístico. Por ese motivo, su aplicación a una estación periférica es dudosa. Así, en estaciones de ferrocarril periféricas los ejemplos en ciudades similares muestran que no se genera actividad económica a su alrededor por sí sola (Guadalajara-Yebes, Requena y Utiel, Camp de Tarragona o Antequera-Santa Ana). De este modo, el interés de la aplicación del modelo estriba sobre todo en conocer cuál es el potencial asociado a la estación de ferrocarril convencional de Villena y, por los motivos expuestos, en futuro a muy largo plazo, el po-

tencial de la estación de alta velocidad.

Este modelo es una herramienta matemática comparativa donde se contrastan una serie de indicadores seleccionados entre todas las estaciones medidas. Para el caso de la estación de AVE de Villena se han escogido estaciones del entorno y de características territoriales similares. También se ha tratado de aportar variedad de grandes y pequeñas estaciones ya que, además de enriquecer y afinar el modelo, sirven para establecer horizontes a nivel de los servicios tanto del nodo como del lugar.

En este caso particular se han estudiado las siguientes 22 estaciones: Albacete, Alcoy, Aldaya, Alicante, Almansa, Buñol, Callosa de Segura, Camporrobles, Elda-Petrer, Elx-Carrús, Elx-Parc, La Encina, Novelda, Orihuela, Requena, Sagunto, Sax, Utiel, Valencia Joaquín Sorolla, Valencia Nord, Villena y Xátiva.

Las variables que se han estudiado para elaborar el modelo Node-Place han sido las siguientes:

a) Variables estudiadas para la evolución del nodo:

- Accesibilidad ferroviaria.
- Accesibilidad en bus/tranvía/metro.
- Accesibilidad en coche.

b) Variables estudiadas para la evaluación del lugar:

- La población residente.
- Los trabajadores por sector económico.

De todos los datos recopilados para este método de análisis se han detectado ciertas particularidades. En lo que respecta a los nodos, se observa que en algunas estaciones destacan ciertas características que, al margen de que más tarde queden reflejadas en la aplicación del modelo, cabe destacar ya que deben ser tenidas en cuenta a la hora de realizar cualquier conclusión. Las particularidades analizadas relacionadas con las estaciones en término municipal de Villena son las siguientes:

- La Encina, como estación ferroviaria y zona de conexión, ha perdido la importancia que tuvo en el pasado quedando como un simple enlace ferroviario.
- Por parte de la vía ferroviaria que une Alicante con Madrid, destacan las estaciones de Villena y Albacete, donde casi todos los trenes hacen parada debido a la atracción de viajeros y que una vez pasado Albacete en pocos casos efectúan parada hasta Madrid. El resto de estaciones en esta vía quedan en un segundo plano con servicios ferroviarios mínimos.
- La Encina, pedanía de Villena, analizada por

su carácter histórico de nodo ferroviario, queda, intuitivamente, como el lugar con menor dotación.

- Al contrario que en el punto anterior, Villena, pese a los problemas del efecto barrera generados por las vías de ferrocarril, sí ha sido capaz de acercar su entorno urbano a la estación, tal y como reflejan los datos obtenidos en comparación con las tres estaciones del punto anterior.

La teoría que explica este modelo, así como su metodología, establecen la situación en la que se encuentra cada estación en función de su posición en la gráfica. Esta base, mostrada en la siguiente figura, establecerá la actual situación de las estaciones estudiadas y en concreto de la estación de AVE de Villena.

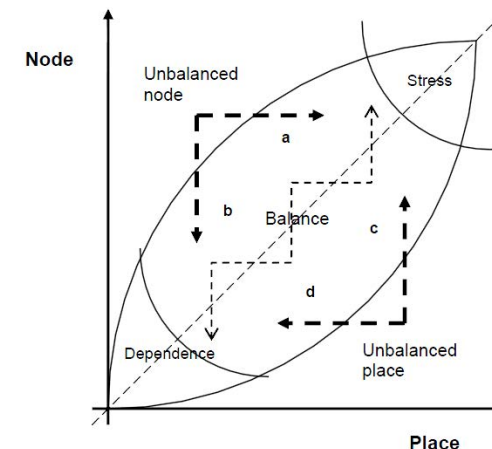
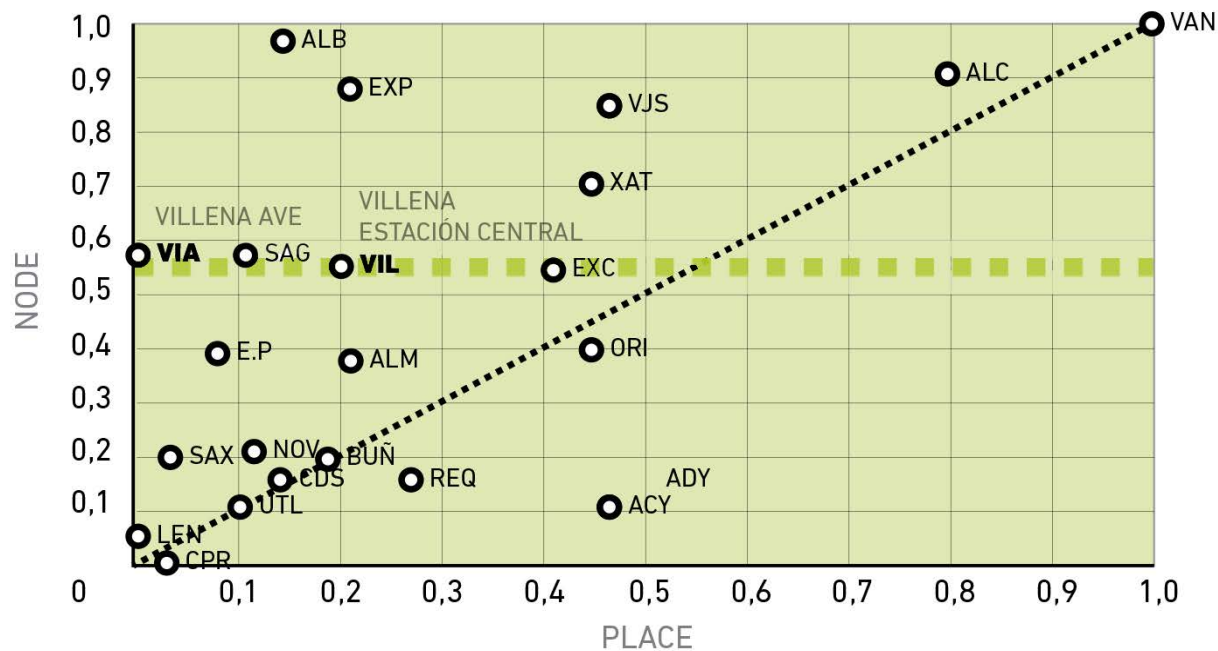


FIG 4.5 - Esquema del modelo Node-Place
Fuente: Sustainable urban mobility, an evolutionary approach (Bertolini, 2005).



Gráfica 4.6 - Gráfica Node-Place. Fuente: Elaboración propia.

Como se puede apreciar, existen 5 zonas diferenciadas, las dependientes, las de equilibrio, las de estrés o saturadas y por último las zonas desequilibradas, ya sea por carencia de nodo o de lugar. Estas dos últimas zonas son indicadores de las posibilidades de mejora de cada estación incluida en cada zona. Además de esto último, dichas zonas, en base al resto de estaciones, resaltan las potencialidades de los nodos o de los entornos de la estación cara a posibles actuaciones. Con toda la exposición de datos anterior y conociendo el funcionamiento de este modelo a

continuación se muestra la situación de todas las estaciones en el modelo Node-Place. En esta gráfica se muestra la estación de AVE de Villena con los servicios actuales con una línea horizontal en verde. Esta línea muestra las posibilidades del entorno de la estación para la confección del entorno ya que actualmente tiene una valoración de 0 al ser una estación periférica y exenta.

En base a los resultados de la gráfica se puede decir que la nueva estación de Villena tiene la potencialidad de equilibrar su nodo a lugar con

una calificación de 0,567. En base a las estaciones que confeccionan el modelo, el valor que le correspondería a la estación de AVE de Villena se traduciría, de forma teórica y aproximada en: una población de 18.000 habitantes, 500 trabajadores del sector hotelero, restaurantes y comercio menor; 150 del sector educación, salud y cultura; 400 de administración y servicios; y 130 de industria y distribución.

No obstante, esta conclusión preliminar no puede ser tomada al pie de la letra ya que la mayoría de las estaciones analizadas en el modelo ocupan un lugar central o adyacente en la trama urbana, mientras que la estación de alta velocidad de Villena es periférica. En este sentido, en epígrafes posteriores, se demostrará que esa potencialidad de la estación estaría indirectamente más vinculada al sector secundario.

Indirectamente, a partir del modelo matemático, se verifica la ubicación poco funcional de la estación de alta velocidad, sin posibilidades de desarrollo en su entorno. Por otro lado, cuando el Corredor Mediterráneo de alta velocidad entre en servicio, prácticamente todos los tráficos se desplazarán a la estación periférica y este efecto se compensará añadiendo servicios de Cercanías en la estación central. Sin embargo, este modelo continuará vigente puesto la modificación de los servicios ferroviarios desplaza los puntos de la gráfica en de modo paralelo al eje de ordenadas, por lo que la cuantificación

del potencial en calidad de lugar para una estación (distancia en horizontal hasta la diagonal) no varía.

A diferencia de las precauciones en la estación del AVE, este análisis sí permite estimar con una mayor aproximación las potencialidades de la estación de ferrocarril convencional de Villena y el efecto barrera del tendido ferroviario.

Así, el incremento potencial de los diferentes usos en un radio de 500 metros alrededor de la estación es de un 65%, lo que se traduce en las siguientes cifras de población y número de empleos:

	ACTUALMENTE	POTENCIALES
Población	8.309	5.359
Hostelería y comercio minorista	379	244
Educación, salud y cultura	70	45
Administración y servicios	283	183
Industria y distribución	34	22

Tabla 4.7 - Potencialidad socioeconómica a largo plazo en el entorno de la estación central (nº de personas). Fuente: elaboración propia.

De este modo, las posibilidades estimadas para la estación central de Villena son de una mag-

nitud considerable y están fundamentadas en una evidencia empírica que el efecto barrera del ferrocarril no permite desarrollar. La teoría económica predice expectativas de crecimiento que la realidad física no posibilita. Por este motivo, para la materialización de este potencial socioeconómico se haría necesario proceder con un soterramiento o alejamiento de las vías ferroviarias. De ese modo, en el espacio liberado se fomentarían nuevos usos del suelo en el entorno de la estación que revitalicen sus posibilidades de crecimiento económico: nuevas viviendas, nuevos equipamientos y nuevos lugares para establecer negocios.



FIG. 4.8 - Estación Central de FFCC de Villena.

Entre las propuestas de actividad en el entorno de la estación central de Villena se encuentran, principalmente, la ampliación de la oferta de alojamientos turísticos y el fomento de la actividad emprendedora, actualmente incipiente y muy dispersa en el municipio, tal y como se aprecia en el mapa de la figura 2.3. El crecimiento de la actividad emprendedora precisaría de un ecosistema de innovación, cuya base primigenia reside en el concepto clúster; en ese sentido, las ubicaciones idóneas son el entorno de la estación central (a modo de nexo central entre ambos espacios industriales) y el propio polígono industrial de Bulilla, cuyo acceso directo desde la autovía y su futuro acceso directo a la estación de alta velocidad brindan multitud de posibilidades en términos de accesibilidad. El hecho de conectar la estación Villena AV directamente con la autovía, la convertiría en otro posible espacio para la ampliación de la actividad emprendedora, haciendo hincapié en las actividades productivas propias del municipio y otras con valor añadido, como la propuesta PENCAS que se amplía en apartados posteriores.

Las posibles actividades innovadoras en el entorno de las estaciones, principalmente la estación central de Villena, se fundamentan en: centro de negocios con coworking y show-room, parque empresarial, institutos tecnológicos e incluso ferias o eventos turísticos que promocionen los productos típicos del municipio y de alrededores.



FIG. 4.9 - Emprendedurismo en Villena. Fuente: elaboración propia a partir de Google Maps.



FIG. 4.10 - Emprendedurismo en Villena. Fuente: elaboración propia a partir de Google Maps.

4.3 Estrategias de desarrollo económico. Estudio de los casos franceses

4.3.1 Desarrollo industrial y agrícola. Tipología de empresas

La tipología de las empresas que mayor probabilidad tienen de situarse en los entornos de la estación de alta velocidad serán aquellas que requieran conexiones, a través de servicios AVE, con grandes urbes como complemento a su actividad económica, como pueden ser las empresas descentralizadas. Al mismo tiempo, en esta tipología se incluyen las empresas que incorporen en sus líneas de negocio la necesidad de conexiones rápidas con la alta velocidad.

Previamente a especificar esos tipos de empresas, hay que aclarar que, como ya ha pasado en experiencias de la alta velocidad francesa, en los casos en los que ya existe una actividad económica previa en el entorno de la estación el impacto provocado por la estación periférica de alta velocidad ha sido mayor frente a los casos en que la actividad económica ha sido creada desde cero. Por ello, se aconseja la conexión de la estación de alta velocidad de Villena con la autovía por el polígono industrial de Bulilla, donde ya existe actividad económica y donde sería más fácil frente a otras posibles conexiones atraer empresas complementarias a las existentes, o bien ligadas, a su vez, en la posibilidad de ejecutar un nodo logístico merced a la ejecu-

ción del Corredor Mediterráneo de mercancías previsto para 2016.

Las estaciones francesas periféricas más similares a Villena AV, con suelo industrial o terciario desarrollado en su entorno, son las de Valence (66.000 habitantes) y Mâcon (36.000 habitantes), en términos poblacionales y territoriales, por ello son los casos de estudio de referencia en cuanto a tipología de empresas. Valence-Romans es una estación en una variante ferroviaria o by-pass dentro de la línea de "TGV Méditerranée". Además, Valence mantiene la antigua estación ferroviaria del centro de la ciudad, como en el caso de Villena. En Mâcon, dentro de la línea París-Lyon inaugurada en 1981, sólo existe estación periférica (Mâcon-Loché) en bypass inaccesible a pie respecto del núcleo urbano, sin embargo sí tuvo éxito el parque terciario allí ubicado, desde su conexión con la autovía en 1995.

En la tabla 4.1 se muestra el mix de empresas de la estación de Valence, llamado Valence TGV Ecoparc Rovaltain. En este parque de empresas se pueden encontrar diversas organizaciones dedicadas a la tecnología de materiales o de sectores concretos, distribuidoras y centros de formación en una superficie ocupada de 6 ha entre empresas establecidas y en proceso de instalación. Se observa que en ambos entornos ferroviarios estudiados se pueden encontrar empresas de similares características, de donde se deduce qué tipo de empresas pueden

estar más interesadas en ubicarse próximas a Bulilla, zona industrial de Villena que cuenta en sus proximidades con una estación de alta velocidad.

Este tipo de agrupaciones industriales se denominan ZAC (Zoned'Aménagement Concerté, Zona de Desarrollo Concertado), en términos de planeamiento urbanístico, sobre el cual tienen competencia diversos municipios. Se pueden conocer más detalles sobre este tipo de ordenación en la Cámara de Comercio francesa: Chambre de Commerce et d'Industrie.

En las siguientes figuras se puede apreciar la distribución de este parque empresarial de la estación de TGV de Valence, así como la tipología de empresas existente.

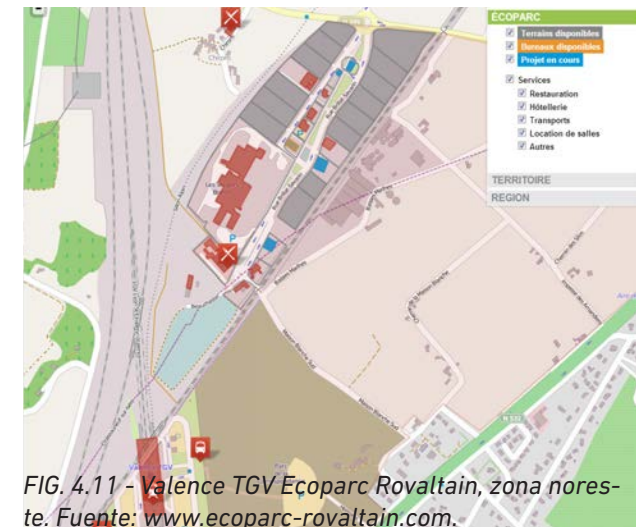




FIG. 4.12 - Tejido empresarial en la estación de TGV de Valence. Fuente: elaboración propia.

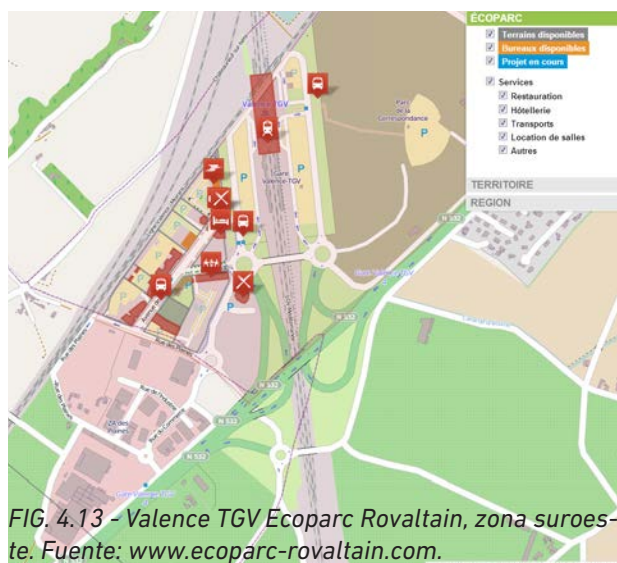


FIG. 4.13 - Valence TGV Ecoparc Rovaltain, zona suroeste. Fuente: www.ecoparc-rovaltain.com.

EMPRESA	TIPOLOGÍA / SECTOR DE ACTIVIDAD	AÑO DE CONSTRUCCIÓN	SUPERFICIE (m2)
INFRAPOLE LGV	Transporte - SNCF	2001	800
Energie SDED	Sector energético	2005	1.607
INEED	Centro de negocios	2006	3.598
Le Cryval	Servicios	2006	3.193
AdvanceBeauty	Servicio a empresas en maquinaria y tratamientos de belleza	2007	270
AGC CONCEPT	Constructora-Inmobiliaria	2007	354
CARI	Electrónica	2007	1.222
RHOVALPARC	Centro de negocios	2007	7.912
BoironFreres	Agroalimentación	2009	13.383
DAH	Oficina Pública del Habitat	2010	3.023
INFOLOGIC SANTE	Tecnologías de Infomación	2010	993
Helios	Centro de negocios	2011	969
MARIUS AURENTI	Constructora-Inmobiliaria	2011	1.995
CADRA	Gabinete de abogados	2012	1.060
CERIBOIS	Eco desarrollo	2012	909
Le Valvert	Centro de negocios	2012	7.204
Neopolis	Eco desarrollo	2012	1.800
AREALIM	No disponible	En construcción	2.135
BOURNE	No disponible	En construcción	460
CEFT	No disponible	En construcción	750
IFS Projet O SUP	Eco desarrollo	En construcción	500
Le Galilee	No disponible	En construcción	3.700
OCTOGONE - Télélinéa	No disponible	En construcción	511
Hotel IBIS Styles	Hotel	2012	-
Resto du Parc	Restauración	2012	973

Tabla 4.14 - Empresas en Valence TGV Ecoparc Rovaltain. Fuente: elaboración propia a partir de www.ecoparc-rovaltain.com.

Al igual que en Valence, en Mâcon existe una situación similar y con otras empresas de las mismas tipologías. En el caso particular de Mâcon existe una sociedad creada a tal efecto denominada AdemVal.

De esta manera, el tipo de empresas a situar en los entornos de estaciones de AVE, en función de las actuaciones francesas, se puede estimar en base a los casos de Valence y Mâcon. En AdemVal (Mâcon), la tipología de empresas existente se resume en los siguientes cuadros:

ÁREA DE TRABAJO	EMPRESA
Maquinaria agrícola	Lamberet, Lauprêtre, GRV Grosjean, Richey, Ets Bouilloux, Claas
Edición y papelería	Typo-centre, Editor, Imprimerie Durand, Perroux & fils, Bamboo Editions, Combier-Koenig, Editions Robert Martin, Revue des oenologues
Agro-alimentario	Salaisons du Mâconnais, Palmid'Or, Coopérative agricole viticole Bourgogne sud, Coopérative agricole Mâconnais Beaujolais, Euroserum, Laiterie Bernard, Le Mâconnais, Panavi, Philix'N Philibert Saveurs, Cérégrain, Dalsace Frères, Moulin Guenard, 5ème Saison, Mâcon, Terre de France, Fraîcheur vitale, Terroir du Val de Saône, Eckes-Granini, Rea, Joker, Granini, Pago, RPC Restauration collective

Tabla 4.15 - Empresas tecnológicas enfocadas a sectores específicos en Mâcon. Fuente: www.ademval.com.

ÁREA DE TRABAJO	EMPRESA
Logística y distribución alimentaria	Plateforme des chocolats Cémoi, Plateforme Eckes-Granini/Alainé, Grand Magasins Labruyère, Plateforme Logidis, Centre de distribution Agrigel, Logistique des eaux minérales de Danone, Transports inter légumes, Stefransport Mâcon, Nespresso/Orium
Transportistas por carretera	Transports Alainé, Epur, Virolle-Tenoux Transports, Transports Berry, Transports Duval LTD, Transports Durand, Chronopost
Plataformas logísticas	Alizé Logistique, Prologis-Orium-Editor, Kühne & Nagel, Plateforme libre, ID Logistics / bricomann, Eckes-Granini-Alainé Logistique, Logidis, DIA, Alainé Logistique, Cemoi chocolats, Logistique Saugeraies, Volvic - Evian Aproportport fluvial
Transporte de viajeros	SnCF, Buscéphale, Trema-Carpostal, Cars, Ubitransport
Tratamiento de residuos	Epur, Onyx Est, Veolia Propreté, Sarp Centre-est, Click-eco
Viticultura	Richey et Fils, Somavit, Viti-Vini Services, Debize, Griffon, Oeno-service, laboratoire Beaujolais Bourgogne OEnologie

Tabla 4.16 - Empresas específicas de transporte, distribución y servicios logísticos en Mâcon. Fuente: www.ademval.com.

ÁREA DE TRABAJO	EMPRESA
Equipamientos eléctricos	Schneider Electric, Accord Diffusion, Desbrosses, EMS, Gasquet, Stopcircuit, OEM Industry, Zemper
Química, farmacología y pinturas	Valspar, Labservices, Alcea, LCB Food Safety, Laboratoires Couzian
Plásticos y compuestos	Saint Gobain Plastics Asti, Composites systems, Courant, ALBEA, Tente, Imediaplant
Transporte de viajeros	SnCF, Buscéphale, Trema-Carpostal, Cars, Ubitransport
Embalajes y mobiliario	Bier, La Boisserolle, Simire, Roland Vlaemynck, Dargaud et Jaeglé, ITW Gunther, Dimobox, Colin et Fils, Accrobois, Parquets Protat, Rabuel, EBS
Mecánica y metales	Metso Minerals, Abotech, Extratole, TCM, Lucien Lefèvre, Jousseau
Bienes de equipo	K'Rebus, Tournus Equipement, Caladair, Beewair, Téfal, Dulevo, Fabricauto, Itron, Orval Créations

Tabla 4.17 - Empresas tecnológicas relacionadas con la sostenibilidad en Mâcon. Fuente: www.ademval.com.

AdemVal es una agencia con el objetivo principal de desarrollar económicamente Mâcon y Val de Saône bajo las bases de promocionar las actividades económicas y ofrecer asistencia a los municipios que acogen estas actividades, así como a los empresarios dispuestos a emprender futuros negocios en esta zona. Esta agencia trata de gestionar las actividades de un territorio de dimensiones considerables (49 municipios) donde su eje principal está compuesto por Tournus 5.884 habitantes en 2009, Lugny 928 habitantes en 2009, Charnay-les-Mâcon 6.827 habitantes en 2010, Crêches-sur-Saône 2.846 habitantes en 2010 y La Chapelle-de-Guinday 3.662 habitantes en 2009 (según datos del INSEE) y con más de 100 empresas en su territorio donde destacan Schneider Electric, MetsoMinerals, Tefal y Albea entre otras. El principal polo de atracción de este territorio es el nodo ferroviario a las puertas del núcleo de Lyon, presentando multitud de opciones intermodales a los usuarios de territorio.

En concreto, AdemVal busca ser la incubadora, gracias a su apoyo a empresas innovadoras en sectores como la viticultura, el e-commerce, las TIC y nuevos materiales entre otros, además de potenciar y promocionar los servicios logísticos y de distribución. Este gesto de AdemVal se materializa acercando a sus socios y entidades financieras a las empresas que quieran establecerse o descentralizarse en el territorio. Esta agencia colabora como mediador con las partes

interesadas en el desarrollo económico del territorio, los servicios estatales, organismos de financiación, agencias inmobiliarias y empresas ya establecidas. En este aspecto destacan sus cuatro grandes sociedades intermunicipales: comunidad de aglomeración del Val de Mâcon Saône (CAMVAL), Comunidad de Tournegeois, Comunidad de MaconnaiBeaujolais y Comunidad de Mâcon-Val de Saône.

AdemVal es una agencia con el objetivo principal de desarrollar económicamente Mâcon y Val de Saône bajo las bases de promocionar las actividades económicas y ofrecer asistencia a los municipios que acogen estas actividades, así como a los empresarios dispuestos a emprender futuros negocios en esta zona. Esta agencia trata de gestionar las actividades de un territorio de dimensiones considerables (49 municipios) donde su eje principal está compuesto por Tournus 5.884 habitantes en 2009, Lugny 928 habitantes en 2009, Charnay-les-Mâcon 6.827 habitantes en 2010, Crêches-sur-Saône 2.846 habitantes en 2010 y La Chapelle-de-Guinday 3.662 habitantes en 2009 (según datos del INSEE) y con más de 100 empresas en su territorio donde destacan Schneider Electric, MetsoMinerals, Tefal y Albea entre otras. El principal polo de atracción de este territorio es el nodo ferroviario a las puertas del núcleo de Lyon, presentando multitud de opciones intermodales a los usuarios de territorio.

En concreto, AdemVal busca ser la incubadora, gracias a su apoyo a empresas innovadoras en sectores como la viticultura, el e-commerce, las TIC y nuevos materiales entre otros, además de potenciar y promocionar los servicios logísticos y de distribución. Este gesto de AdemVal se materializa acercando a sus socios y entidades financieras a las empresas que quieran establecerse o descentralizarse en el territorio. Esta agencia colabora como mediador con las partes interesadas en el desarrollo económico del territorio, los servicios estatales, organismos de financiación, agencias inmobiliarias y empresas ya establecidas. En este aspecto destacan sus cuatro grandes sociedades intermunicipales: comunidad de aglomeración del Val de Mâcon Saône (CAMVAL), Comunidad de Tournegeois, Comunidad de MaconnaiBeaujolais y Comunidad de Mâcon-Val de Saône.

AdemVal es una “agencia de desarrollo económico” (Agence pour le Développement Economique du Mâconnais-Val de Saône) cuya meta es ayudar las empresas a instalarse en la región de Mâcon. Fue creada en el 1993, poco más de diez años después de la llegada del TGV y desde su inicio funciona con el apoyo de varios municipios y con un perímetro de actuación más amplio que los límites de las mancomunidades. Jurídicamente se trata de una asociación sin ánimo de lucro (según los estatutos de la ley de 1901 en Francia).

- 1 Zone d'activité de Lacrost
- 2 Zone d'activité de Prety
- 3 Zone d'activité les Joncs Ouest à Tournus
- 4 Zone d'activité du Villars
- 5 Zone d'activité de l'Ecarlate à Fleurville et Viré
- 6 Zone d'activité de la Grisière à Hurigny
- 7 Parc d'activités de Mâcon-Nord
- 8 Parc d'activités Europarc Sud-Bourgogne à Charnay-Lès-Mâcon
- 9 Parc d'activités de Mâcon-Loché TGV
- 10 Parc d'activités Grand-Sud à Mâcon

- Villes
- Terrains disponibles
- Autoroute
- Route départementale



FIG. 4.19 - Situación de las infraestructuras y zonas de actividades en Mâcon. Fuente: www.ademval.com



FIG. 4.20- Empresa A.E.M.F.de textil para motociclistas en las cercanías de la estación de Mâcon. Fuente: Google Maps.



FIG. 4.21 - Conjunto de empresas CARI, AGC CONCEPT y Advance Beauty en la estación de Valence, Francia. Fuente: Google Maps.



FIG. 4.22 - Empresa de tecnología óptica en las cercanías de la estación de Mâcon. Fuente: imagen propia. Fuente: www.sncf.com.



FIG. 4.24 - Empresa chocolatera en las cercanías de la estación de Mâcon. Fuente: imagen propia.



FIG. 4.23 - Empresa de embalajes textiles en las cercanías de la estación de Mâcon. Fuente: imagen propia. Fuente: www.sncf.com.



FIG. 4.25 - Empresa del sector de aluminio en las cercanías de la estación de Mâcon. Fuente: imagen propia.

Como se puede apreciar en las imágenes anteriores, en el entorno de la estación de Mâcon existen empresas dedicadas a los sectores del aluminio, chocolatero y auxiliar de embalajes. Estos sectores y similares, como son el sector del plástico, textil y metales, actualmente se encuentran en los municipios cercanos a Villena. Para el caso de Villena, propiamente, se puede extraer desde la base de datos restringida SABI (Sistema de Análisis de Balances Ibéricos), una relación del número de empresas por sector registradas en el municipio en el año 2013 (último año para el cual se dispone de datos) y que han experimentado ingresos:

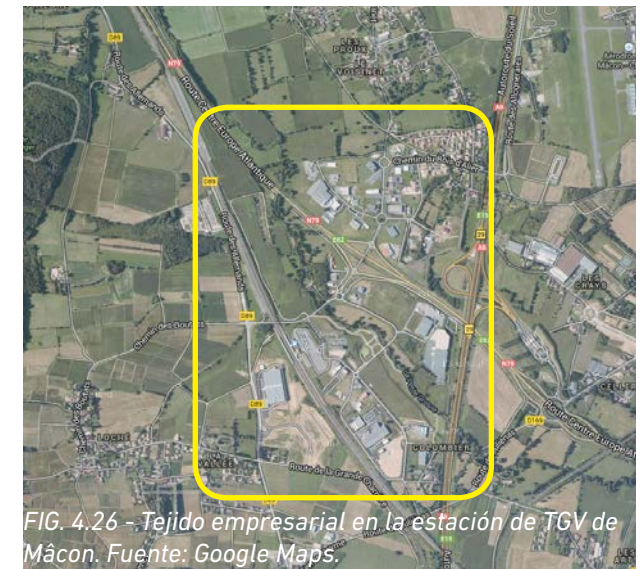


FIG. 4.26 - Tejido empresarial en la estación de TGV de Mâcon. Fuente: Google Maps.

Código CNAE 2009	Literal CNAE 2009	Nº de empresas
A	Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca	4
01	Agricultura, ganadería, caza y servicios relacionados con las mismas	4
02	Silvicultura y explotación forestal	0
03	Pesca y acuicultura	0
B	Industrias extractivas	0
05	Extracción de antracita, hulla y lignito	0
06	Extracción de crudo de petróleo y gas natural	0
07	Extracción de minerales metálicos	0
08	Otras industrias extractivas	0
09	Actividades de apoyo a las industrias extractivas	0
C	Industria manufacturera	142

10	Industria de la alimentación	7
11	Fabricación de bebidas	4
12	Industria del tabaco	0
13	Industria textil	5
14	Confección de prendas de vestir	5
15	Industria del cuero y del calzado	60
16	Industria de la madera y del corcho, excepto muebles; cestería y espartería	2
17	Industria del papel	6
18	Artes gráficas y reproducción de soportes grabados	10
19	Coquerías y refino de petróleo	0
20	Industria química	1
21	Fabricación de productos farmacéuticos	0
22	Fabricación de productos de caucho y plásticos	6
23	Fabricación de otros productos minerales no metálicos	8
24	Metalurgia; fabricación de productos de hierro, acero y ferroaleaciones	0

25	Fabricación de productos metálicos, excepto maquinaria y equipo	13
26	Fabricación de productos informáticos, electrónicos y ópticos	0
27	Fabricación de material y equipo eléctrico	1
28	Fabricación de maquinaria y equipo n.c.o.p.	4
29	Fabricación de vehículos de motor, remolques y semirremolques	0
30	Fabricación de otro material de transporte	0
31	Fabricación de muebles	4
32	Otras industrias manufactureras	1
33	Reparación e instalación de maquinaria y equipo	5
D	Suministro de energía eléctrica, gas, vapor y aire acondicionado	2
35	Suministro de energía eléctrica, gas, vapor y aire acondicionado	2
E	Suministro de agua, actividades de saneamiento, gestión de residuos y descontaminación	4

36	Captación, depuración y distribución de agua	2
37	Recogida y tratamiento de aguas residuales	0
38	Recogida, tratamiento y eliminación de residuos; valorización	2
39	Actividades de descontaminación y otros servicios de gestión de residuos	0
F	Construcción	78
41	Construcción de edificios	40
42	Ingeniería civil	1
43	Actividades de construcción especializada	37
G	Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos de motor y motocicletas	108
45	Venta y reparación de vehículos de motor y motocicletas	14
46	Comercio al por mayor e intermediarios del comercio, excepto de vehículos de motor y motocicletas	55
47	Comercio al por menor, excepto de vehículos de motor y motocicletas	39

H	Transporte y almacenamiento	16
49	Transporte terrestre y por tubería	13
50	Transporte marítimo y por vías navegables interiores	0
51	Transporte aéreo	0
52	Almacenamiento y actividades anexas al transporte	1
53	Actividades postales y de correos	2
I	Hostelería	17
55	Servicios de alojamiento	2
56	Servicios de comidas y bebidas	15
J	Información y comunicaciones	7
58	Edición	1
59	Actividades cinematográficas, de vídeo y de programas de televisión, grabación de sonido y edición musical	1
60	Actividades de programación y emisión de radio y televisión	0
61	Telecomunicaciones	0

62	Programación, consultoría y otras actividades relacionadas con la informática	5
63	Servicios de información	0
K	Actividades financieras y de seguros	5
64	Servicios financieros, excepto seguros y fondos de pensiones	2
65	Seguros, reaseguros y fondos de pensiones, excepto Seguridad Social obligatoria	1
66	Actividades auxiliares a los servicios financieros y a los seguros	2
L	Actividades inmobiliarias	19
M	Actividades profesionales, científicas y técnicas	35
69	Actividades jurídicas y de contabilidad	15
70	Actividades de las sedes centrales; actividades de consultoría de gestión empresarial	4
71	Servicios técnicos de arquitectura e ingeniería; ensayos y análisis técnicos	11
72	Investigación y desarrollo	11
73	Publicidad y estudios de mercado	2

74	Otras actividades profesionales, científicas y técnicas	2
75	Actividades veterinarias	0
N	Actividades administrativas y servicios auxiliares	17
77	Actividades de alquiler	4
78	Actividades relacionadas con el empleo	0
79	Actividades de agencias de viajes, operadores turísticos, servicios de reservas y actividades relacionadas con los mismos	2
80	Actividades de seguridad e investigación	3
81	Servicios a edificios y actividades de jardinería	7
82	Actividades administrativas de oficina y otras actividades auxiliares a las empresas	1
0	Administración Pública y defensa; Seguridad Social obligatoria	0
84	Administración Pública y defensa; Seguridad Social obligatoria	0
P	Educación	8

85	Educación	8
Q	Actividades sanitarias y de servicios sociales	3
86	Actividades sanitarias	2
87	Asistencia en establecimientos residenciales	1
88	Actividades de servicios sociales sin alojamiento	0
R	Actividades artísticas, recreativas y de entrenamiento	4
90	Actividades de creación, artísticas y espectáculos	1
91	Actividades de bibliotecas, archivos, museos y otras actividades culturales	0
92	Actividades de juegos de azar y apuestas	1
93	Actividades deportivas, recreativas y de entretenimiento	2
S	Otros servicios	6
94	Actividades asociativas	1
95	Reparación de ordenadores, efectos personales y artículos de uso doméstico	0

96	Otros servicios personales	5
T	Actividades de los hogares como empleadores de personal doméstico; actividades de los hogares como productores de bienes y servicios para uso propio	0
97	Actividades de los hogares como empleadores de personal doméstico	0
98	Actividades de los hogares como productores de bienes y servicios para uso propio	0
U	Actividades de organizaciones y organismos extraterritoriales	0
99	Actividades de organizaciones y organismos extraterritoriales	0

Tabla 4.27 - Número de empresas con ingresos en Villena, año 2013. Fuente: SABI.

Por tanto, como conclusión a este apartado, son los sectores de las tecnologías de información, de I+D+i en todos los sectores y de logística y distribución (como se comenta en el apartado siguiente) la tipología de empresa que más ligada puede estar a los servicios de viajeros de Alta Velocidad. A pesar de que actualmente sólo hay cuatro empresas con estas características en Villena (tan sólo una de ellas con ingresos), cualquier empresa puede disponer de un departamento de investigación y desarrollo dentro de su estructura (y, ciertamente, necesita disponer del mismo para incrementar su competitividad). Por otro lado, los sectores de la industria agroalimentaria, el mueble, el textil y los inyectados de plástico ya están presentes en el entorno del núcleo de Villena y se trata de actividades que pueden estar asociadas a la logística y distribución, no, sin embargo, a la Alta Velocidad.

Para favorecer la atracción de empresas, y a la luz del exitoso caso de AdemVal se propone la constitución de una sociedad pública para gestionar la ejecución de un parque empresarial/logístico en el entorno del polígono de Bulilla y la línea de ferrocarril con vocación supramunicipal y cuya gestión de cargas y beneficios se reparta entre los municipios integradores de esa sociedad, desde el Medio y Alto Vinalopó hasta las comarcas centrales de la provincia de Alicante y el Altiplano. Esto constituiría una fórmula de gestión innovadora en la que los beneficios de las economías de escala y sinergias al-

canzadas por el tamaño que podría alcanzar el Parque, redundaría favorablemente en las arcas municipales y en la generación de empleo para los habitantes de cada uno de los municipios integrantes. En España adquiriría la figura legal de mancomunidad.

Adicionalmente, la actividad logística ferroviaria que podría llevarse a cabo en el hipotético parque empresarial de Villena, no sólo quedaría vinculada a actividades realizadas en el municipio, sino también en su área de influencia, donde se desarrollan actividades relacionadas con la construcción, el juguete, el metal o el calzado, con mercancías susceptibles de ser transportadas por ferrocarril.

Aunque en este documento se han esbozado algunas de las características de AdemVal en base al trabajo de campo realizado, se recomienda una visita institucional a esta localidad para conocer de primera mano el funcionamiento y detalles de la Sociedad.

Si bien es cierto que AdemVal es un buen ejemplo de un caso de éxito, también lo es que el proceso de replicación en un contexto diferente ha de realizarse progresivamente y con una planificación de largo plazo, a través de la cual se propone que, en una primera fase, se constituya un grupo de trabajo intermunicipal de reivindicación de una zona de actividades logísticas (ZAL) mancomunada.

En general, los factores de localización que influyen en las decisiones empresariales se sintetizan en la siguiente tabla:

Factor de localización	Características tangibles	Características intangibles
Facilidades de transporte	Costes de producción, transporte y servicios	Seguridad, frecuencia, riesgo, disponibilidad, diversidad, contacto personal, gustos, rivales
Trabajo	Salarios, beneficios no salariales, costes de contratación	Actitudes, sindicalización, formación, tipos, rotación o despido y disponibilidad
Economías externas: urbanización y localización	-	Externalidades (positivas y negativas), pools de mano de obra, compartir información, servicios especializados, reputación
Infraestructuras comunitarias	Costes e impuestos	Calidad y diversidad
Capital: fijo y financiero	Costes de construcción, alquileres o costes financieros	Disponibilidad, plazo, disponibilidad futura y adaptado a las necesidades
Suelo / edificios	Coste	Tamaño, configuración o tipología, acceso, servicios, disponibilidad futura
Medio ambiente: calidad y política	Costes, impuestos	Preferencias de los trabajadores, actitudes locales
Política del gobierno	Incentivos, desincentivos e impuestos	Actitudes, estabilidad, clima empresarial

Tabla 4.28 - Factores de localización de empresas.
Fuente: Garrido y Gallo, 2008.

Atendiendo a los factores más relevantes de localización territorial de las empresas industriales en España, ordenados de mayor a menor importancia, son:

- Suministro suficiente de energía.
- Facilidad para la instalación de comunicaciones.
- Suelo urbanizado.
- Subvenciones o ayudas económicas para la instalación.
- Bajo precio del terreno.
- Zona con facilidades crediticias.
- Suministro suficiente de agua.
- Zona acondicionada para uso industrial.
- Zona con ventajas fiscales.
- Poca conflictividad laboral.
- Facilidad de acceso mediante transporte público.
- Zona de alta seguridad ciudadana.
- Cercanía a lugares con servicios de reparación, mantenimiento, etc.
- Proximidad a carretera de gran capacidad.
- Existencia de líneas de transporte de mercancías.
- Zona con buenas condiciones de vida.
- Proximidad a los proveedores.
- Proximidad a un núcleo urbano importante.
- Proximidad de los clientes.
- Facilidad para encontrar trabajadores cualificados.
- Mano de obra barata.
- Climatología agradable.

- Tratamiento de aguas residuales.
- Inexistencia de competencia.
- Zona de alta densidad industrial.
- Eliminación de residuos industriales.
- Proximidad a estación de ferrocarril.

Complementariamente a lo expuesto en los casos de Valence y Mâcon, la región de Aix-en-Provence posee una población de 141.438 habitantes y su área de influencia asciende a 400.000 habitantes aproximadamente. Realmente, las áreas urbanas de Aix-en-Provence y de Marsella se confunden, por lo que se contabiliza un número de 1.557.950 habitantes para el área de influencia de ambas ciudades en conjunto. Su economía se apoya fundamentalmente en el sector industrial (metalurgia, petroquímica o automóvil) y logístico.

La estación de alta velocidad Aix-en-Provence TGV fue inaugurada en el año 2001, cuando se abrió el tramo desde Lyon hasta Marsella en la línea de alta velocidad París-Lyon-Mediterráneo. Esta estación, ubicada entre Avignon TGV y Marsella, no estaba prevista en la línea pero, en el último momento, los representantes políticos de la región consiguieron su construcción. Se sitúa a 18 km del centro de Aix-en-Provence, a 15 km del aeropuerto de Marsella y a 20 km de la periferia norte de esta ciudad. Fue diseñada para acoger 500.000 viajeros al año y hoy acoge casi 3 millones de viajeros anualmente.

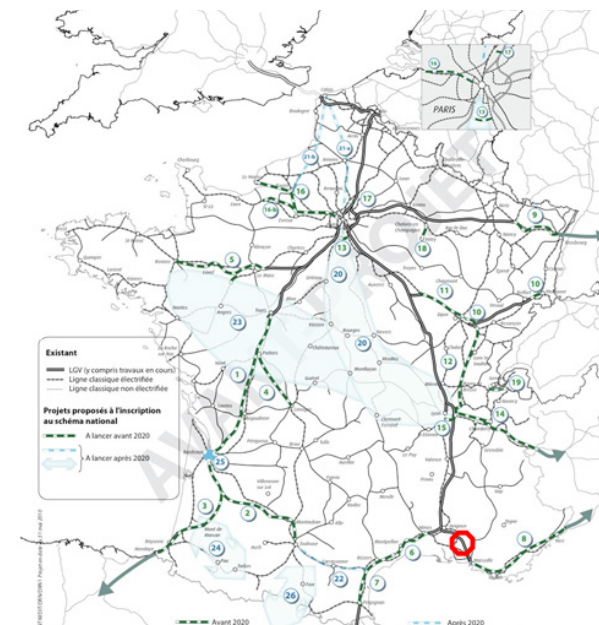


FIG. 4.29 - Ubicación de Aix-en-Provence.
Fuente: www.sncf.com.

Esta estación de Aix-en-Provence sólo cuenta con conexiones ferroviarias de alta velocidad y su acceso se materializa por medio de una carretera de 4 carriles entre Aix-en-Provence y Marsella, cuyo recorrido aún cuenta con un tramo de 2 carriles. También es accesible por medio de autobús, con diversas líneas regulares que prestan servicio hacia varias ciudades de la región: una lanzadera desde Aix-en-Provence, el autobús interurbano de Aix-en-Provence a Marsella y 2 líneas de autobuses de la operadora ferroviaria francesa SNCF que conectan el servicio de alta velocidad TGV con servicios de tren regional TER.

Sin embargo, en Aix-en-Provence las conexiones con autobús no son muy satisfactorias y no cubren el territorio de manera completa, por lo que la mayoría de los viajeros sigue utilizando su vehículo particular. Los aparcamientos resultan insuficientes para acoger tal flujo de vehículos y los viajeros van dejando sus coches a lo largo de la carretera que llega a la estación, a pesar de estar prohibido. De momento, los aparcamientos no pueden ser ampliados porque ya se han cubierto todos los terrenos pertenecientes a SNCF y los propietarios privados de los pocos terrenos que quedan alrededor se niegan a venderlos esperando obtener un mejor precio en el momento de la construcción del parque tecnológico que está previsto para un futuro.

En el momento de la construcción de la estación de Aix-en-Provence en el 2001, un proyecto de parque tecnológico en torno a ella fue planificado, pero aún no se ha ejecutado. Los terrenos de los alrededores de la estación pertenecen en mayoría a RFF (Réseau Ferré de France, administrador de infraestructuras) y a propietarios privados que al principio rechazaban la venta de sus terrenos al sindicato mixto del Arbois (nombre de esta parte de la región de Aix-en-Provence), constituido por la agencia de planeamiento del departamento y la sociedad de economía mixta de la zona tecnológica que ya existe a unos kilómetros.

La venta se concluyó definitivamente en diciembre del año 2011, pero aún no han comenzado las obras. El Domaine de la Gare es un proyecto de zona de actividades terciarias, en el cual deberían instalarse 100.000 m² de oficinas en 40 ha de terreno, con un 90% de zona verde. La idea es acoger a un 80% de empresas terciarias relacionadas con temas medioambientales y un 20% de servicios públicos o privados.

A 5 km de ahí se ubica la zona del Pôle d'activités de l'Arbois en La Duranne que se ha desarrollado muy rápidamente en la década de 2000. Esta zona acoge empresas pequeñas y medianas del sector medioambiental o de alta tecnología. El parque, planificado 10 años antes por el alcalde de Aix-en-Provence, se desarrolló gracias a la llegada del tren de alta velocidad y a la cons-

trucción de la carretera de 4 carriles que lleva hacia ella. Estas empresas usan el TGV para ir a París a encontrarse con clientes u otras empresas y para invitar a sus socios.

Además, la región de Aix-en-Provence es muy atractiva para el turismo y por lo tanto la estación de alta velocidad alberga numerosos viajeros durante los fines de semana y durante las vacaciones. Estos viajeros están empezando a utilizar el tren Ouigo de alta velocidad, más barato. La estación de Aix-en-Provence TGV no sólo es el punto de llegada de los turistas de la ciudad, sino también en un radio de 100 km alrededor de la estación dada la congestión de la estación de Marsella, lo que cierta medida podría suponer un paralelismo con el caso de Villena y Alicante, donde la accesibilidad en coche a la estación central es más difícil que en Villena, una vez se ejecute la conexión directa de la estación con la autovía.

El sur de Francia, y particularmente el área metropolitana de Aix-Marsella y su región, también es un lugar en el cual hay muchas segundas residencias, lo cual influye sobre el uso de la estación de alta velocidad. De la misma manera, muchos franceses se jubilan en el sur y viajan al resto de Francia usando el tren de alta velocidad. Durante las vacaciones, sus familias a menudo vienen a visitarlos con el mismo modo de transporte.



FIG. 4.30 - Zona Pays d'Aix. Fuente: www.rururbal.eu

En el caso concreto de Pays d'Aix, tierra de vino y aceite, se cultiva una agricultura variada, diversificada, combinando tierras labradas y pastos, apicultura y viticultura, consolidando el equilibrio entre lo urbano y lo rural, así como entre economía y ecología. Rica en una gran diversidad de producciones, la agricultura en Paysd'Aix representa una triple apuesta para este territorio:

- Una apuesta de identidad, descansando sobre este equilibrio entre lo urbano y lo rural.
- Una apuesta territorial y medioambiental, basada en una ocupación y una utilización dinámica de los espacios naturales y agrícolas, de cara a una muy fuerte presión sobre el suelo.
- Una apuesta social y económica, generándose un volumen de negocio anual de cerca de 180 millones de euros y cerca de 10.000 puestos de trabajo, directos, indirectos e inducidos.

En Paysd'Aix, la agricultura ocupa a 10.000 personas (puestos de trabajo directos, indirectos e inducidos) para un volumen de negocio de 180 millones de euros. Los 34 municipios del Paysd'Aix cuentan con 1.195 explotaciones agrícolas y 32.000 ha de espacios agrícolas, o sea el 25% del territorio. Entre ellas, 193 son esencialmente hortícolas, para 60 de fruticultura. Al oeste del Paysd'Aix, los cultivos de leguminosas cubren 1.200 ha. El trigo duro (9.000 ha) y los grandes cultivos constituyen, junto con las legumbres y la viña, las producciones más impor-

tantes del territorio.

En analogía con el caso de Villena, cuya actividad está muy vinculada tradicionalmente al sector agrícola e incipientemente al sector de la energía renovable solar, una posible estrategia de dinamización del transporte ferroviario y de la economía territorial se fundamenta en la planificación de usos asociados a un Parque Agrario que fusione actividades puramente económicas asociadas a la industria y a la sostenibilidad energética con actividades de índole turística, favoreciendo el Turismo Verde.

Ante los nuevos paradigmas de la sociedad actual, un proyecto de Parque Agrario pretende apoyar la agricultura del municipio y de sus alrededores desde una perspectiva integral, articulando sus estrategias y acciones a partir de las necesidades del sector agrario junto con las demandas de una sociedad cada vez más concienciada por disponer de alimentos saludables, de temporada y producidos bajo prácticas agrarias respetuosas con el entorno.

También, a través del fortalecimiento del papel multifuncional de la actividad agraria se puede disponer de espacios donde poder desarrollar actividades medioambientales, deportivas y pedagógicas compatibles con la producción y venta de alimentos. Además, se puede emplear la propia estación como lugar de difusión del proyecto, al situarse en su entorno.

En este sentido, la propuesta se articula conjuntamente con la sociedad pública antes planteada para gestionar la ejecución de un parque empresarial/logístico, quedando configurada a través de la implementación de un parque empresarial/agrícola que incluya funciones logísticas ligadas al corredor mediterráneo.

La especialización del municipio de Villena en la industria agroalimentaria constituye la base para la implementación del citado parque empresarial. Según el censo agrario del año 2009 publicado en el INE, Villena dispone de: 34 explotaciones con agricultura y ganadería, 666 explotaciones exclusivamente agrícolas y 4 explotaciones exclusivamente ganaderas.

Además, desde el Instituto Valenciano de Estadística (IVE), podemos obtener una distribución porcentual de las superficies de cultivo predominantes, entre las cuales destacan: cereales, viña, olivar y frutales.

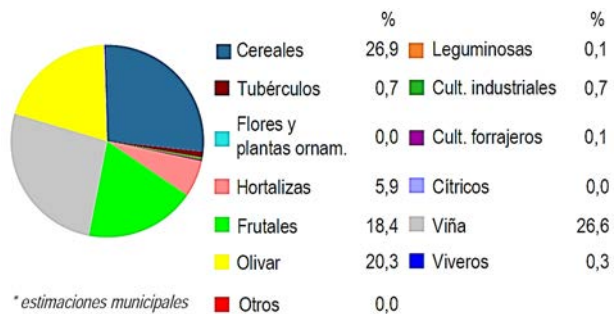


FIG. 4.31 - Superficies de cultivo en el año 2011. Fuente: IVE.

Actualmente, el “Plan Estratégico Natural Cultural Agrícola Sostenible (PENCAS)” define precisamente la creación de un parque natural agrario en el área de la huerta tradicional y la laguna, es decir, en el entorno de la estación. A través de mecanismos de colaboración público-privada, estrategias de diferenciación del producto y ventajas de economías de aglomeración, los objetivos principales del plan son:

- Proteger el territorio de la Huerta y la Laguna de Villena para el uso Agrario y conservar sus valores patrimoniales mediante un Plan Especial.
- Potenciar la actividad Agraria sostenible en el entorno de la Huerta y la Laguna.
- Aprovechamiento y puesta en valor de los recursos Naturales y culturales de la Huerta, y su vinculación con el casco urbano de la ciudad.
- Consolidar como Parque Agrario.

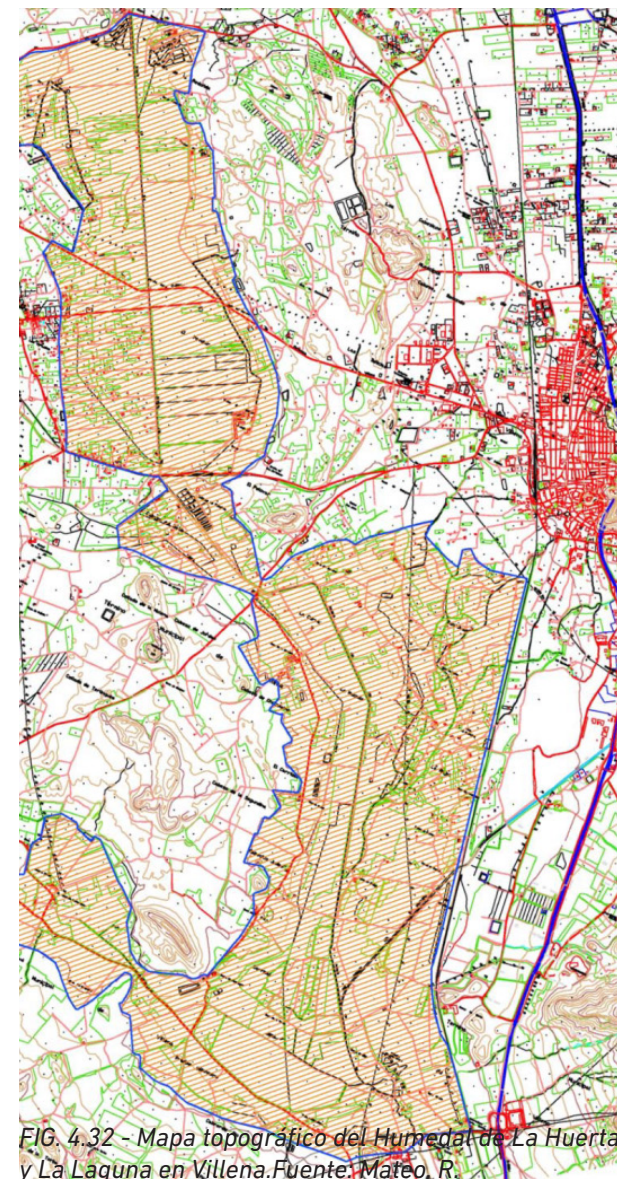


FIG. 4.32 - Mapa topográfico del Humedal de La Huerta y La Laguna en Villena. Fuente: Mateo, R.

4.3.2 Nodo Logístico y transporte por mercancías

Con la apertura de la línea de alta velocidad se abre un nuevo campo de desarrollo en base a la liberación de tráfico ferroviario de la línea convencional. Este factor ha favorecido el desarrollo del Corredor Mediterráneo de mercancías siendo 2016 su fecha estimada de finalización hasta el puerto de Alicante. Su trazado por el término municipal de Villena finalmente se llevará a cabo a través del trazado actual de la línea de ancho ibérico entre La Encina y Alicante, ejecutando la instalación de un tercer carril que permitirá el paso de trenes de ancho UIC.

Los nodos logísticos son, por norma general, concentradores de grandes empresas de servicios a la logística y al transporte como nuevamente se ha observado en ciudades medias también conectadas por alta velocidad.

Así, en el caso particular del entorno de Antequera, municipio que ocupa una posición central dentro de la comunidad andaluza y con buenas conexiones por carretera, se ha desarrollado considerablemente la actividad logística. Esta situación de las empresas hace que sea habitual que altos cargos y mandos intermedios de estas empresas acudan desde Madrid o Barcelona a Antequera en AVE, aun no estando la estación a una distancia cercana a estas empresas.

De igual modo, la experiencia de Mâcon y Valence, donde se ha observado el tipo de empresas atraídas, la importancia de una buena conexión por carretera y la preexistencia de actividad industrial para culminar la atracción de empresas de los sectores industriales y logísticos, recomiendan la conexión por carretera de la estación de alta velocidad de Villena a través del polígono de Bulilla así como la ejecución de la zona logística en este mismo entorno, donde paralelamente se dan las circunstancias favorables desde el punto de vista tanto ferroviario como de disponibilidad de suelo y medioambientales.

Es importante destacar que el ferrocarril de alta velocidad no manifiesta sinergias con las zonas logísticas por sí mismo, como se demuestra en la experiencia de algunas ciudades francesas. El ferrocarril de alta velocidad por sí sólo no es capaz de atraer empresas, ya que el éxito de los parques empresariales franceses en estaciones periféricas no se ha alcanzado hasta lograr la intermodalidad, bien de la mano del ferrocarril convencional o por medio de conexión directa con vías de alta capacidad. Sin embargo, sí resulta necesario que la conexión adoptada para la estación de alta velocidad sirva a su vez de acceso al nodo logístico, para lograr la máxima eficiencia de las infraestructuras ejecutadas.

Así, el despegue de la zona industrial y de actividades en Mâcon no se produjo hasta 10 años

después de la implantación del ferrocarril de alta velocidad, cuando se completa el último tramo que faltaba para terminar su conexión con la autovía. Teniendo presente, además, que la estación de Mâcon posee servicios ferroviarios convencionales que completan la intermodalidad del lugar.

Cabe señalar que la implantación de un nodo logístico requiere de estudios específicos previos que confirmen su viabilidad social, económica y medioambiental, lo que se puede justificar por medio de análisis coste-beneficio y estudios de integración medioambiental. Estudios que han sido realizados por el equipo de trabajo en un documento titulado “Viabilidad económica y ambiental de una plataforma logística en Villena”.

Para realizar el análisis coste-beneficio, se ha analizado, económica y financieramente, la implementación de una plataforma ferroviaria asociada a una zona de actividades logísticas en Villena, respecto del escenario sin la existencia de este proyecto (escenario 0).

De una manera sintética, en el análisis económico se estudia si el proyecto es rentable para la sociedad incorporando para ello variables relacionadas con los costes de ejecución y mantenimiento de la plataforma ferroviaria, el beneficio empresarial o su evaluación ambiental ligada a la reducción de emisiones de gases contaminantes, del ruido o la congestión de la

red de carreteras.

En cuanto al análisis financiero, se evalúa la rentabilidad del proyecto atendiendo exclusivamente a la viabilidad empresarial.

Por lo tanto, sólo aquellos proyectos cuyos resultados ofrezcan valores positivos en el análisis económico y negativos en el análisis financiero serán merecedores de subvenciones públicas.

Bajo este paraguas general, como vida útil de la infraestructura, y en función de lo especificado en la Guía de Análisis Coste-Beneficio de proyectos de inversión (Comisión Europea, 2008) para infraestructuras de transporte ferroviario, se ha considerado un horizonte de tiempo de 30 años, por lo que se ha adoptado como año horizonte del análisis 2050, bajo la hipótesis de puesta en servicio del Corredor Ferroviario Mediterráneo de mercancías en 2020. Simplificadamente se asume que las inversiones iniciales se corresponden con flujos de caja materializados en el año "0".

Así mismo y siguiendo con las recomendaciones de esta Guía, la tasa descuento empleada en el análisis financiero ha sido del 5%, mientras que en el análisis económico se ha empleado una tasa de descuento social del 3,5%.

Al evaluar los costes, ingresos y beneficios de la puesta en servicio de la ZAL en Villena, se han

tenido en cuenta dos fases:

Fase 1: la ZAL entra en funcionamiento únicamente mediante transporte por carretera en 2016.

Fase 2: además del servicio por carretera, la ZAL incorpora los servicios de transporte por ferrocarril gracias a la llegada del Corredor Mediterráneo en 2020.

Por último, cabe incidir en que el análisis coste-beneficio se referido únicamente a los costes de ejecución, explotación y mantenimiento de la plataforma ferroviaria puesto que el resto de superficie de la ZAL (viario, parcelas logísticas, zonas verdes) se puede gestionar como un plan parcial a través de aplicación de cargas y beneficios para los propietarios con un coste cero para la administración. En este sentido, y como cifra de referencia, el coste de ejecución de la plataforma ferroviaria se estima en torno a los 11 M€ incluyendo el valor del suelo.

Bajo estas hipótesis básicas y como muestra el siguiente cuadro, los resultados del análisis coste-beneficio arrojan que la plataforma ferroviaria de Villena no resulta financieramente viable pero sí desde el punto de vista económico (rentabilidad próxima al 16%), combinación de factores necesarios para optar a ser financiada por medio de fondos europeos.

RESULTADO ANÁLISIS FINANCIERO	
TIR	-
VAN (€)	-807.940.110,65

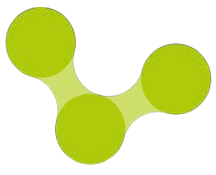
Tabla 4.33 - Resultado análisis financiero.

RESULTADO ANÁLISIS ECONÓMICO	
TIR	15,89%
VAN (€)	708.938.468,51

Tabla 4.34 - Resultado análisis económico.

Referente a las mencionadas ayudas europeas para la ejecución de la ZAL, el 11 de octubre de 2011, la Comisión Europea declaró como prioritario el Corredor Mediterráneo en el marco de las Redes Transeuropeas de Transporte, lo que implica una gran oportunidad para que aquellas inversiones enmarcadas en este corredor, como la ZAL de Villena, puedan ser subvencionada y/o financiada por la Unión Europea en el próximo periodo de ayudas.

Así, la Comisión Europea (Guide to Cost Benefit Analysis of Investment Projects, Directorate General Regional Policy) requiere que desde los Estados Miembros se soliciten los proyectos a cofinanciar para su posterior evaluación por parte de la institución comunitaria y, en su caso, su aprobación y dotación de ayudas y financiación a través de los Fondos de Cohesión y del Banco Europeo de Inversiones respectivamente.



nodo logístico

VILLENA LEVANTE INTERIOR



FIG. 4.35 - Nodo Logístico VILLENA LEVANTE INTERIOR.

El plazo de apertura para la solicitud de ayudas comenzó el 1 de septiembre de 2014.

A su vez, el Gobierno español, en noviembre de 2013 presentó la “Estrategia Logística de España”, donde además de incidir en la logística como un sector estratégico para el crecimiento económico, señalaba que, en un plazo de dos años se van a definir tres niveles de centros logísticos en función del papel a desempeñar en la red logística nacional: nodos logísticos estratégicos, logísticos principales y complementarios, enmarcándose el nodo de Villena en este último nivel ya estos nodos tienen un papel destacado en el desarrollo de la logística y el transporte a nivel regional.

La prioridad para llevar a cabo estos nodos complementarios será fijada por la Administración Autonómica o Local, si bien deberán estar coordinadas con el desarrollo del sistema de transporte y el de los nodos logísticos estratégicos y principales.

En este documento de “Estrategia Logística Nacional” se recogen las propuestas de localización de las Comunidades Autónomas para esos centros de modo que en la Comunidad Valenciana se recoge, entre otras, la plataforma del Alto Vinalopó, lo cual es positivo, aunque seguidamente se recoge en el mismo documento (pág. 25) que “se trata de una planificación abierta en lo referente a los nodos interiores, susceptible de ser modificada si aparecen circunstancias

que lo hagan aconsejable.”

En definitiva, a la posible financiación por parte de la Comisión Europea se añade el interés del Ministerio de Fomento por impulsar esta red logística de modo que a finales de 2015 o inicios de 2016, se van a dirimir por parte del Ministerio cuáles son las plataformas logísticas viables económicamente y su localización.

Ante este panorama y con el fin de optar a las citadas ayudas europeas se recomienda la administración local de Villena, en primer lugar, presentar el estudio que nos ocupa a la Consellería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente (CITMA) para que, así, pueda elevarlo al Ministerio de Fomento a fin de que éste solicite la ayuda a la Unión Europea según el programa europeo descrito anteriormente.

Precisamente en el marco acerca de la ubicación idónea de la zona logística, la alternativa de emplazamiento anexo a la estación de alta velocidad se desaconseja pues, según la experiencia francesa en ciudades medias con estaciones de alta velocidad periféricas en las cuales se optó por esta solución, los resultados no fueron los esperados.

Por ejemplo, en la ciudad de Le Creusot, la implantación de la estación de alta velocidad se acompañó de la adaptación de una Zona de Ordenación Concertada (ZAC) de 2,5 ha destinadas

a actividades industriales pero, a pesar de una intensa promoción llevada a cabo junto con la SNCF y el CUCM (sociedad industrial), la zona sólo agrupaba al final de los años 80 y después de casi diez años de servicios TGV a tres empresas. En la actualidad, sigue sin atraer más empresas. Por su parte, en Mâcon, se definió una primera ZAC de 5 ha, pero ninguna empresa vino a instalarse sobre la zona y hubo que esperar quince años a que la conexión con la autovía, en una situación territorial similar a la de Villena, indujera actividad económica aunque siempre más vinculada a la autovía que a la propia estación de alta velocidad.

En los dos casos citados y otros como Avignon, se demuestra que los nuevos desarrollos económicos (entre ellos los ligados a las zonas logísticas) resultan mucho más fáciles de culminarse y de responder a las expectativas creadas cuando se apoyan sobre el tejido industrial preexistente, de modo que puedan generarse sinergias entre ambos.

En este marco, la posibilidad de conectar la estación de AVE a través de la Colonia Santa Eulalia no se considera acertada ya que adolece de actividad industrial preexistente en la que la zona logística pudiera apoyarse y encontrar esas sinergias.

Todo ello justifica que se proponga el desarrollo de la zona logística en Villena junto al polígono



FIG. 4.36 - Nodo Logístico VILLENA LEVANTE INTERIOR.



nodo logístico

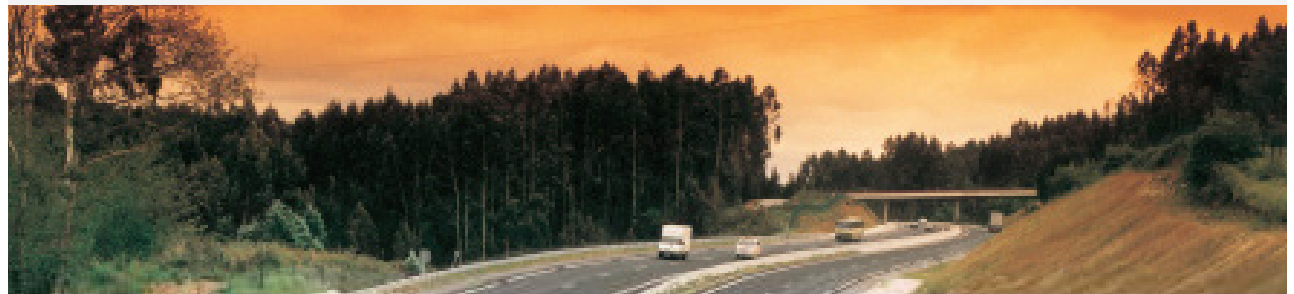
VILLENA LEVANTE INTERIOR

de Bulilla como apoyo para desarrollarse. Además, en esa zona, el ferrocarril convencional discurre por un tramo rectilíneo y plano, óptimo para la ejecución de la estación logística.

Esta zona sur del municipio cuenta con la ventaja de estar muy próxima a la Autovía Sax-Castalla, lo que redundará en una elevada accesibilidad a la zona logística para las empresas del centro de la provincia de Alicante. Medioambientalmente, esta alternativa también respetaría la zona de máximo valor agrológico de Villena, su Huerta.



**EN LA EXPANSIÓN DE TU NEGOCIO
HACEMOS LAS DISTANCIAS CORTAS**



**EN LA ENTREGA DE TU PRODUCTO
HACEMOS LAS DISTANCIAS CORTAS**



FIG. 4.37 - Nodo Logístico VILLENA LEVANTE INTERIOR.



FIG. 4.35 - Nodo Logístico VILLENÁ LEVANTE INTERIOR.


nodo logístico
VILLENÁ LEVANTE INTERIOR

4.3.3 Propuestas de dinamización en el interior de la estación

Una de las estrategias a llevar a cabo en el interior de la estación de Villena puede ser la considerada en la estación de alta velocidad de la ciudad de Avignon, donde se optó por agrupar la oficina de turismo y la oficina de información de la operadora de transporte ferroviario (SNCF). Este hecho generó el aumento de la satisfacción de los viajeros desde 6 puntos hasta 8 puntos sobre 10 en tan sólo un año.



FIG. 4.36 - Oficina de información ferroviaria y de información turística en la estación TGV de Avignon.

Tras la apertura de la oficina de turismo en la estación de AVE, el espacio interior puede convertirse en un show-room a modo de paneles que muestre a los viajeros a su paso las potencialidades y ventajas de inversión en el municipio de Villena en comparación con otros municipios de la provincia. Precisamente en el municipio de La Nucía, esta actividad se realiza sin costes significativos, ya que emplea su pabellón deportivo para mostrar las ventajas comparativas a los posibles inversores en paneles informativos, como muestran las siguientes imágenes, en términos de fiscalidad, crecimiento poblacional, inversiones realizadas, deuda.

Estos datos pueden resultar muy interesantes para los viajeros motivo negocios, quienes representan un parte significativa del total de viajeros que paran en Villena, en función de los resultados preliminares de las encuestas que se están llevando a cabo en el ámbito del Departamento de Edificación y Urbanismo de la Universidad de Alicante.



FIG. 4.37 - Paneles mostrando ventajas municipales de La Nucía con respecto a otros municipios.

Por otro lado, la economía de la ciudad de Besançon, con una población de 120.000 habitantes y un área urbana de 245.000 habitantes, se caracteriza por el sector industrial de la relojería (Lip) o el textil (Rhodiaceta, Weil), en el caso de sectores históricos aún bien representados, y sobre todo acoge empresas pequeñas o medianas de nanotecnología, microtécnica y mecánica de precisión.

La estación de Besançon-Franche-Comté TGV es una estación periférica, ubicada a 11km del centro de la ciudad y carece de conexión directa con la autovía. Recibe el TGV desde el mes de diciembre del 2011 y está conectada a la red de ferrocarril convencional, con servicios de TER (tren regional) que conectan con el centro urbano gratuitamente si se viaja con un billete de TGV. Los TER tienen un horario adaptado a las llegadas y salidas del TGV. Asimismo, la estación está conectada con el centro también mediante dos servicios de autobús: una lanzadera del centro a la estación y un autobús interurbano de Besançon a Vesoul.

En el 2012, al cabo de un año de explotación, la estación había acogido un millón de viajeros. La mayoría usan el tren de alta velocidad como lanzadera a París y dejan su vehículo en los aparcamientos. La distancia a las principales ciudades desde el centro de Besançon es de:

- Besançon-París: 2h07 minutos

- Besançon-Lyon: 2h20 minutos
- Besançon-Marsella: 3h55 minutos
- Besançon-Dijon: 27 minutos
- Besançon-Zurich: 2h10 minutos

Desde el 2008, la comunidad de municipios del Grand Besançon ha decidido construir un parque de actividades junto a la estación con la idea que estaría bien conectado con París, pero también con Suiza y con centro de Besançon, gracias a la conexión de ferrocarriles regionales.



FIG. 4.38 - Síntesis del proyecto de parque terciario Besançon-Franche-Comté.

Cuando se inauguró la estación en el año 2011, ya se había decidido el espacio otorgado a la zona de actividades y se había elegido el concesionario: SedD, sociedad de economía mixta (SEM) que ya construye y gestiona numerosos parques en la región. En Francia, una SEM funciona como una sociedad anónima cuyo capital es en mayor parte público (perteneciendo a entidades públicas como el Estado, cualquier región, departamento, municipio u otro actor del sector público). Pero la participación pública a una SEM no puede ser superior al 85% del capital (es decir, debe estar comprendida entre el 51% y el 85%), y la SEM también debe tener por lo menos un inversor privado. La idea es que este modelo permite funcionar como una empresa privada, pero garantizando que se tiene en cuenta el interés general.

Los primeros edificios comenzarían a construirse durante el año 2014 y la zona se irá edificando en 2 fases: la primera junto a la estación y, cuando se llene, la segunda a lo largo de las vías. En un área de 23,4 ha se planifica la instalación de empresas del sector terciario, pero también de servicios públicos, comercios y servicios a las personas (médicos, servicio de guarda de niños, etc.). Parece que la entidad institucional del Grand Besançon, representando un conjunto de municipios en torno a la ciudad, podría instalarse ahí a modo de mancomunidad, tal y como sucede en AdemVal, pero esta información no ha sido confirmada.

En la estación de alta velocidad de esta ciudad, las autoridades apostaron por acondicionar en su interior una sala en la cual organizar reuniones y eventos para discutir y decidir el desarrollo del entorno de la estación, idea que sería factible en la estación de Villena, por ejemplo, para iniciar las gestiones para constituir en nacimiento del "AdemVal" de Villena. Esos planes deberían estar expuestos en la estación de modo que, ante un perfil notable de viajero de negocios en la estación de Villena, sería muy recomendable que conocieran las ventajas de implantar/ampliar su empresa en este entorno. También se pueden llevar a cabo en los espacios interiores de la estación aquellas reuniones institucionales en las cuales participen autoridades locales y de otras administraciones competentes, como intermunicipales o autonómicas. De este modo se podrá transmitir sociológicamente la precariedad de la accesibilidad para acceder a la estación de alta velocidad.

Además sería imprescindible promover la mejora de servicios al pasajero como un servicio rent-a-car una vez se aumente el número de usuarios de perfil turístico. Una idea a considerar hasta la implantación de empresas de alquiler por motivos de demanda, puede ser llegar acuerdos concretos del ayuntamiento con empresas de alquiler para poner vehículos de alquiler en la estación según demanda bajo concertación y gestión por parte de la oficina de turismo situada en la propia estación.



FIG. 4.39 - Sala de reuniones en la estación TGV de Besançon.

4.4 Estrategias de desarrollo turístico

4.4.1 Estrategias Turísticas

Con el objetivo de consolidar un destino turístico, primero es preciso dotarlo de la oferta turística adecuada a sus características territoriales, culturales y patrimoniales, todo ello coordinado con la accesibilidad y las innovaciones continuas en materia de tecnologías de la información y la comunicación.

Enfocada en la atracción de nuevos visitantes, la publicidad contextual, es decir, aquella en la cual se promociona el bien o servicio ofertado en aquellos lugares donde puede haber interesados en ello, es indispensable en materia turística: como puede ser la costa alicantina, con viajeros que deseen un tipo de turismo complementario al de “sol y playa”, o como son las OTA (Online Travel Agencies) o Intermediarios Turísticos Virtuales, cada vez más utilizados por el público en general, en detrimento de los tradicionales turoperadores. Todos estos aspectos se detallan en párrafos posteriores del presente apartado.

En primer lugar, una de las ideas clave en la promoción turística de Villena es la necesidad de captar la demanda turística en otros destinos, en Alicante y en los municipios del litoral en mayor medida que en Madrid, ya que la mayoría de las pernoctaciones se realizan allí, tal y como

se muestra en la tabla 10.1, de tal forma que los viajeros puedan disfrutar de Villena antes de su partida a casa. En esa misma línea se puede actuar con aquellos viajeros que van a Torrevejeja o a Benidorm, aprovechando los convenios establecidos para las lanzaderas de autocar.

De esa forma, es posible llevar a turistas excursionistas, cruceristas o congresistas ubicados en la costa a visitar el Castillo de Villena, sus bodegas, el comercio, el tesoro y el patrimonio cultural, etc.

El punto de acceso clave al municipio para estos turistas importados de la costa es la estación del núcleo urbano de Villena.

En síntesis, y de una forma muy gráfica, se trataría de promocionar Villena en la estación de alta velocidad de Alicante en detrimento de Atocha, donde no podrá competir con una oferta de carácter nacional.

	Pernoctaciones		Viajeros	
	Litoral Alicante	Interior Alicante	Litoral Alicante	Interior Alicante
feb-13	760.810	22.956	184.393	12.934
mar-13	1.119.395	25.953	268.479	12.911
abr-13	1.216.428	26.010	272.560	12.769
may-13	1.398.608	22.921	329.035	13.322
jun-13	1.514.834	26.459	351.130	15.127
jul-13	1.842.335	27.762	391.228	15.154
ago-13	2.083.692	45.204	460.689	19.160
sep-13	1.596.129	28.391	335.785	14.284
oct-13	1.321.601	23.216	281.918	13.387
nov-13	960.431	21.657	238.220	13.075
dic-13	785.948	18.569	190.422	11.459
ene-14	722.796	18.943	163.512	9.482
TOTAL	15.323.007	308.041	3.467.371	163.064
%	98	2	96	4

Tabla 4.40 - Viajeros y pernoctaciones en la provincia de Alicante. Fuente: www.comunitat-valenciana.org.

En segundo lugar, es deseable generar un turismo no estacional y estable durante todo el año, vinculándolo con el patrimonio cultural, industrial o arqueológico. Hay dos actuaciones principales en relación con esa línea estratégica:

- Construcción del Gran Museo de la Ciudad, donde el “Tesoro de Villena”, el mayor tesoro aureo de Europa junto al tesoro de Micenas y con potencialidad de convertirse junto a este en “Bien Inmueble Patrimonio de la Humanidad”, será el protagonista, junto con los demás bienes arqueológicos y etnográficos del municipio.
- Pretensión de posicionar el Cabezo Redondo como gran capital del sudeste español de la Edad del Bronce, mediante futuras actuaciones como el nuevo centro de interpretación. En el Cabezo Redondo existe un poblado de la Edad del Bronce de unos 3.500 años de antigüedad. Su buen emplazamiento, junto a la desaparecida Laguna de Villena, le facilitaba unas condiciones muy favorables para la obtención de agua, sal, pastos, pesca y caza. Estaba situado en un estratégico cruce de caminos idóneo para los intercambios comerciales y el control del territorio. Las excavaciones realizadas lo convierten en uno de los yacimientos más importantes de la Comunidad Valenciana, habiéndose encontrado en este lugar los primeros indicios de un urbanismo preconcebido en la Península. En él residió una clase social elevada, capaz de atesorar objetos y joyas como el “Tesorillo del

Cabezo Redondo”.

En tercer lugar, la oferta comercial de Villena, se enmarca dentro del turismo urbano y turismo de compras: turismo gastronómico-enológico, comercio tradicional artesanal o comercio outlet vinculado a la industria del textil y al calzado. Otras posibilidades en cuanto a la promoción de eventos turísticos y culturales pueden estar estrechamente vinculadas a la oferta conjunta de actuaciones en el Teatro Chapí de Villena, cena y alojamiento hotelero o aprovechar los eventos en la plaza de toros—eventos de todo tipo, a modo de centro plurifuncional, como pueden ser deportivos, musicales, ferias, etc. —para ofertarlos conjuntamente con turismo gastronómico, visitas culturales históricas y alojamiento. De ahí la necesidad de una mayor oferta turística que cubra esa demanda potencial.

Sin embargo, cabe tener presente que, en términos de promoción turística, existe un orden de prioridad de cada una de las actuaciones:

- Ampliar el producto turístico.
- Dar a conocer el nuevo producto, para lo cual es necesario buscar esos potenciales clientes en dos focos principales: la costa alicantina y la web.
- Proceder a la paquetización de determinados productos complementarios, para ofertarlos conjuntamente de modo ventajoso.
- En cuarto lugar, las fiestas de moros y cristianos, las fiestas con más participación dentro de su clase, más de 15.000 festeros y músicos en cada desfile, has sido declaradas fiestas de interés turístico nacional.



FIG. 4.41 - Plaza de toros de Villena.
Fuente: www.eleslabonvillena.com.

En Villena, las fiestas de moros y cristianos se celebran del 4 al 9 de Septiembre en honor a la Virgen de las Virtudes. En 1884 ya existían 9 comparsas, pero fue en 1956 cuando quedó establecido el número total de 14, que son las que existen en la actualidad. De ellas, 7 pertenecen al bando moro (Moros Viejos, Moros Nuevos, Bando Marroquí, Moros Realistas, Moros Nazaríes, Moros Bereberes y Piratas) y otras 7, al bando cristiano (Estudiantes, Marinos Corsarios, Andaluces, Labradores, Ballesteros, Almogávares y Cristianos).



FIG. 4.42 - Fachada del Teatro Chapí en Villena.
Fuente: www.teatrochapi.com.

En el contexto general de las fiestas de moros y cristianos, las de Villena se caracterizan por su alta participación. Pero las fiestas de Villena son conocidas en el resto de la geografía festera, sobre todo por dos cosas: las escuadras especiales y los cabos. Lo que mejor identifica a las fiestas de Villena dentro del desarrollo actual de



FIG. 4.43 - Interior del Teatro Chapí en Villena.
Fuente: www.teatrochapi.com.

las fiestas de moros y cristianos son las escuadras especiales, que las embellecen y constituyen una parte importante dentro de las fiestas, porque sus trajes son diseñados, confeccionados y estrenados cada año en Villena, a diferencia de lo que ocurre en otras poblaciones. Desfilan cada año unas 40 escuadras especiales y su número está limitado dentro de cada comparsa a una escuadra por cada cien festeros, con el fin de que estén suficiente mente representados los trajes tradicionales de las comparsas.

- En cuarto lugar, las fiestas de moros y cristianos, las fiestas con más participación dentro de su clase, más de 15.000 festeros y músicos en cada desfile, has sido declaradas fiestas de interés turístico nacional. En quinto lugar, la promoción de festivales nocturnos en el municipio de Villena constituye un elemento más de dinamización turística, aunque de carácter secundario, para favorecer las pernoctaciones en él. Ésta va más allá incluso de la alta velocidad, pues cuanto mayor sea el alcance del festival organizado, mayor capacidad ofrece para la atracción de visitantes. Un ejemplo es el festival Leyendas del Rock, que se celebra en Villena.

- El impacto socioeconómico de los festivales “Leyendas del Rock” y “Aupa Lumbreiras” celebrados en Villena durante el año 2013 puede extraerse a partir de un informe de la Universidad de Alicante para la empresa promotora Sufriendo y Gozando S.L. (2014):

La actividad económica total generada por los festivales a los festivales Aúpa Lumbreiras y Leyendas del Rock fue de 5.063.795,12.

El impacto económico directo local derivado del gasto de los visitantes en Villena asciende a 2.381.405,02 €. Este impacto se reparte prácticamente al 50% en cada uno de los festivales.

El gasto medio por persona y día fue superior en el concierto Leyendas del Rock (41,84€) respecto al Aúpa Lumbreiras (25,64€) sin incluir alojamiento.

El concierto que más asistentes convocó fue el Aúpa Lumbreiras con un total de 12.560 visitantes, mientras que el Leyendas del Rock convocó a 7.950 visitantes.

La creación de empleo total ha sido de 541 trabajadores, de los cuáles el empleo creado en Villena ha sido de 246 personas.

El impacto total en Villena del Festival “Leyendas del Rock” y “Aúpa Lumbreiras” hace un total de 2.829.497 euros.

Nuevamente, la promoción de este tipo de festivales debe llevarse a cabo vía web y en los municipios costeros, pues es donde más posibi-

lidades existen de captar la demanda. Con motivo de este acontecimiento se anunciaban alojamientos en Villena (zona de acampada, hotel y casas rurales), Biar, Castalla, Elda e Ibi.

En este sentido, la experiencia en otras ciudades europeas pone de manifiesto la presencia de alojamientos en el área alrededor de las estaciones centrales de cada ciudad, como puede apreciarse en las imágenes que se exponen a continuación.

Así mismo, al realizar la comparativa de plantas hoteleras con la ciudad de Almansa y Antequera en el primer apartado de este estudio, pone en relieve la carencia de Villena en términos de oferta de alojamientos turísticos.

Cabe mencionar que en el Turoperador Booking – el más importante en la actualidad en términos de alojamientos turísticos – sólo aparecen ofertados dos alojamientos en Villena.



FIG. 4.44 - Hotel junto a la estación de de ferrocarril convencional de Besançon.



FIG. 4.45- Hotel junto a la estación de Tours.

4.4.2 Ruta de los castillos y patrimonio cultural

La Ruta de los Castillos en Alicante se extiende a lo largo de los municipios de Alicante, Novelda, Sax, Petrer, Villena, Bañeres, Biar y Castalla.

En el caso de Alemania, la Ruta de los Castillos está especialmente vinculada al tren de alta velocidad, de modo que el billete de ICE (tren de alta velocidad alemán) incluye para su visita la conexión con un autobús cuyos horarios están coordinados con los del servicio ferroviario.

En Francia, las visitas a los castillos a lo largo del Valle del Loira se realizan masivamente en coche y en autocar, con la excepción de los visitantes extranjeros que utilizan más el ferrocarril regional (TER), equivalente a nuestro servicio ferroviario Cercanías. Cabe destacar, en cuanto al perfil de los visitantes, la gran afluencia de personas de la tercera edad.

A modo de ejemplo del caso francés, se cita el Castillo de Chenonceaux, ubicado en Tours. Dentro de la dinámica de esta atracción turística, resulta común la imagen de visitantes extranjeros esperando el ferrocarril regional junto a grandes estacionamientos ocupados por vehículos de nacionales franceses.



FIG. 4.46 - Ruta de los Castillos en Alemania.



FIG. 4.48 - Castillo de Chenonceaux.

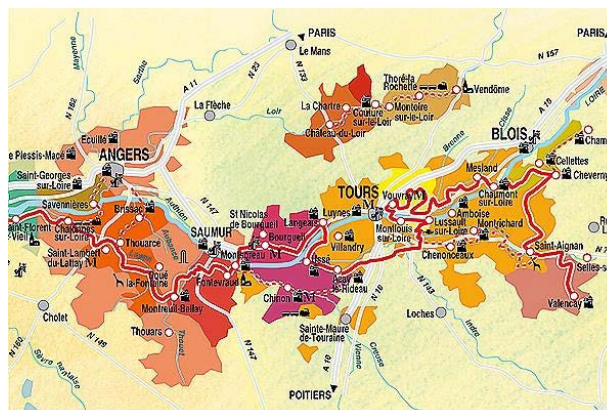


FIG. 4.47 - Ruta de los Castillos en Francia.



FIG. 4.49 - Estacionamiento de autobuses junto al Castillo de Chenonceaux.



FIG. 4.50 - Apeadero de tren regional junto al Castillo de Chenonceaux.



FIG. 4.51 - Estacionamiento de coches junto al Castillo de Chenonceaux.

Por lo tanto, las oportunidades vinculadas con la Ruta de los Castillos y el patrimonio histórico-cultural se apoyan en las siguientes actuaciones:

- La utilización de los servicios Cercanías por parte de turistas extranjeros con la tarjeta Spain Pass, estableciendo la complementariedad de este tipo de turismo con el de sol y playa. En el caso de Villena se da la circunstancia de que la estación de ferrocarril convencional, que deberá

albergar los servicios de Cercanías, se sitúa en el borde urbano, desde donde su castillo, y el resto del patrimonio urbano es perfectamente accesible a pie. Por tanto, la coordinación de la oferta turística villenera con la de los municipios costeros de Alicante, donde la llegada de turistas es masiva, es crucial para Villena con objeto de poder aprovechar el gran flujo de turistas que acceden a Alicante y litoral, bajo la consideración de la complementariedad de la oferta de “sol y playa” de la provincia.

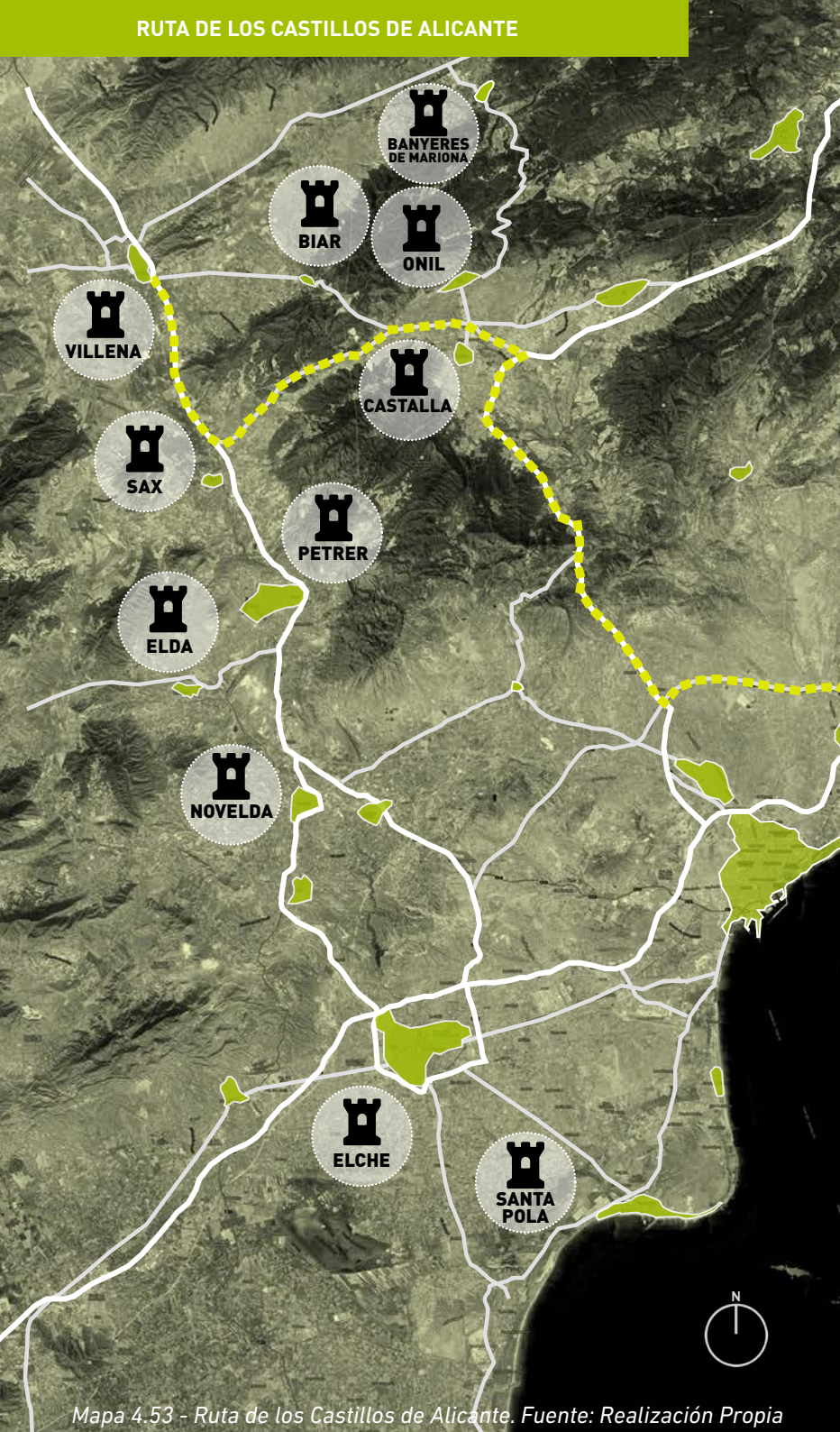
- Nuevamente, existen oportunidades concretas para el IMSERSO y el turismo de congresos, de modo que, como en el caso de la ruta del vino, se recomienda la promoción de la venta conjunta de billetes AVE y servicios de autocar que, a su vez, podrían servir para visitar otras ciudades monumentales próximas.
- La Colonia Santa Eulalia – lugar donde residían antiguos colonos agrícolas, en viviendas de primera clase, dentro de una trama planificada de modo autosuficiente y alejada de los núcleos urbanos – también posee atractivo patrimonial que es posible explotar turísticamente como hito histórico del municipio.
- En esta era tecnológica, además, se hace imprescindible, en términos de promoción turística, contar con un buen posicionamiento web del municipio y con el servicio de Online Travel Agencies (OTAs) o Intermediarios Turísticos Virtuales – como eDreams, Destinia, Amadeus,

Booking, Logitravel, Trivago, Rumbo o Tripadvisor, que actualmente están absorbiendo gran parte de la cuota de mercado antes perteneciente a los Turoperadores tradicionales. En este sentido, Villena en la actualidad está posicionándose en estas plataformas pero debe profundizar más a la hora de poder ofertar su producto turístico a un número máximo de potenciales visitantes.

- El litoral mediterráneo español se caracteriza en gran medida por el turismo de sol y playa, sin embargo, otros destinos turísticos muy importantes ofrecen productos de interior muy demandados igualmente por su diferenciación y su valor añadido, como el enoturismo, el turismo cultural o el turismo de compras – muy en auge entre la población China, importante mercado turístico todavía por explotar que no persigue el turismo de sol y playa debido a su cultura, todas ellas modalidades que Villena tiene el potencial de ofrecer de modo eficiente.



FIG. 4.52 - La Colonia Santa Eulalia. Fuente: www.coloniasantaeulalia.com.



Mapa 4.53 - Ruta de los Castillos de Alicante. Fuente: Realización Propia



FIG. 4.54 - Castillo de Sax.
Fuente: www.rutacastillosvinalopo.net.



FIG. 4.57 - Castillo de Villena.
Fuente: www.rutacastillosvinalopo.net.



FIG. 4.55 - Castillo de Biar.
Fuente: www.rutacastillosvinalopo.net.



FIG. 4.58 - Castillo de Banyeres de Marión.
Fuente: www.rutacastillosvinalopo.net.



FIG. 4.56 - Castillo de Petrer.
Fuente: www.rutacastillosvinalopo.net.



FIG. 4.59 - Castillo de Castalla.
Fuente: www.rutacastillosvinalopo.net.

4.4.3 Ruta del vino

Dentro de la oferta turística que ofrece el entorno de Villena destaca la rama enoturística. Este turismo específico puede verse impulsado por la llegada del AVE al municipio de Villena, junto con algunas medidas complementarias, como la puesta en servicio del alquiler de coches o la instalación del servicio de consigna en la estación. Un referente próximo en la actualidad lo podemos encontrar la Ruta del Vino de Alicante, en la que se engloban todas las zonas vinícolas de la provincia de Alicante. Dentro de esta ruta se distinguen dos regiones diferenciadas, la Marina Alta y el Vinalopó, siendo esta última donde se sitúa Villena y sus vinos.

Aunque el perfil de viajero de AVE y el enoturista comparten ciertas características, de acuerdo con la experiencia francesa, el enoturista prefiere viajar en coche para acercarse a las bodegas dado el peso de las botellas de vino, muy incómodas de transportar en ferrocarril, de ahí la necesidad de un servicio de alquiler de coches en la propia estación. De hecho, en España, también resulta minoritario el uso del ferrocarril en el acceso a las bodegas. Sin embargo, a diferencia de Francia, donde no existen programas de IMSERSO, para este perfil de visitante sí puede ser viable programar visitas a las bodegas toda vez que hayan llegado a las estaciones de Villena o Alicante, por lo que cabría insistir en esta potencialidad. Valga como ejemplo, esta

fotografía de alemanes jubilados visitando en autobús las bodegas de champagne francés.

Sin embargo, actualmente la estación de Villena no destaca por la afluencia de viajeros motivo turismo, por lo tanto, no se considera necesario implantar un servicio permanente de rent-a-car. Si a medio o largo plazo se desarrolla el potencial turístico de Villena y área de influencia, entonces serán las propias empresas de alquiler de vehículos privados las que se demanden su implantación en la estación de alta velocidad. No obstante, sí sería necesario un servicio de rent-a-car en aquellas fechas en las cuales se prevea la celebración de un festival de música o de algún evento puntual muy concurrido.

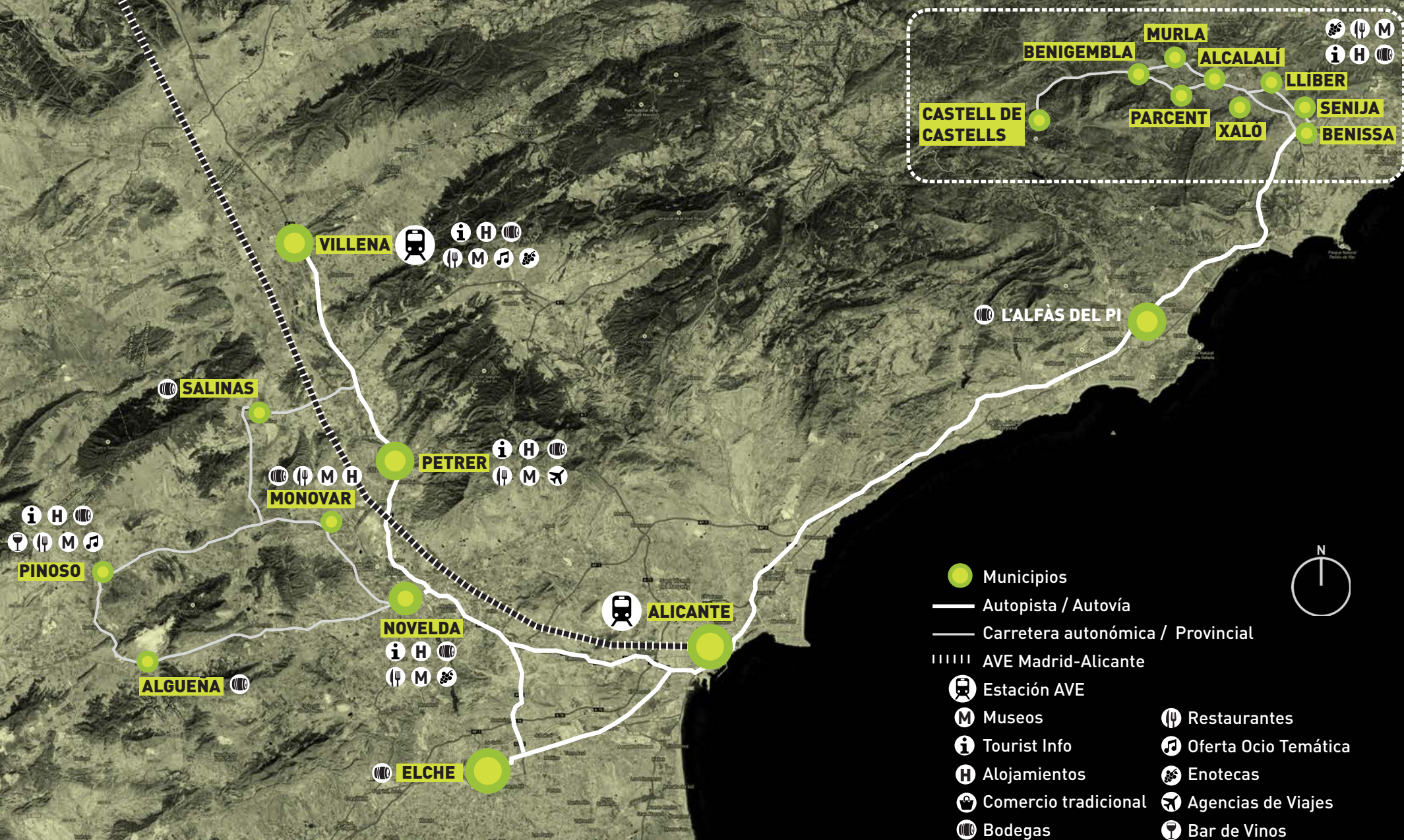
También podrían plantearse visitas a las bodegas para los congresistas de Alicante, es decir, aquellos que motivo turismo de congresos se han hospedado en Alicante y que, por su perfil socioeconómico, pueden mostrar mayor interés en visitar las bodegas durante su estancia en Alicante o aledaños.

Las visitas enoturísticas repercuten no sólo en las visitas a bodegas propiamente, sino también en una serie de actividades complementarias asociadas a museos, alojamientos, comercio tradicional, restaurantes, enotecas o bares de vinos, que llevando a cabo una estrategia de clúster bajo la cual cooperen unas actividades con otras, puedan ser capaces de manifestar

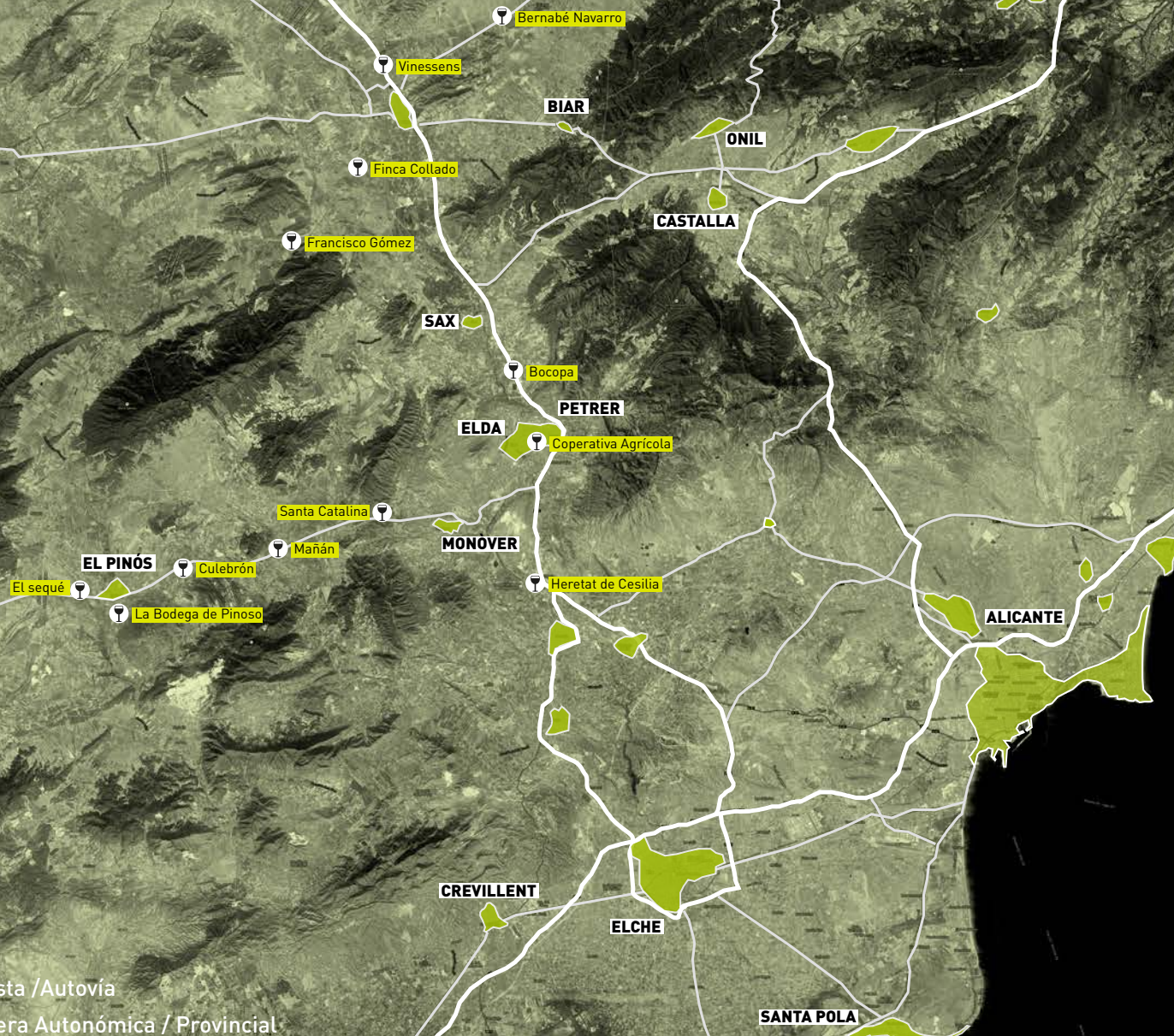
sus sinergias.

Desde esa perspectiva, puede resultar interesante vincular con el enoturismo al comercio tradicional artesanal. En este sentido, se puede promocionar conjuntamente otra tipología de turismo, referido por ejemplo a la industria del textil y del calzado tradicional, muy arraigadas en las comarcas del Vinalopó. A modo de ejemplo, ya están implantadas las Rutas Outlets del Calzado de Elda.

El punto de partida se encontraría en ofrecer al turista interesado toda la información al respecto desde una ventanilla única en la cual aparezcan todas las actividades vinculadas al enoturismo. Además, es de aplicación en este tipo de turismo cultural todo lo mencionado anteriormente en cuanto al posicionamiento web del municipio y de sus actividades turísticas.



- Autopista / Autovía
- Carretera Autonómica / Provincial
- Poblaciones
- Bodegas de Vino.



4.4.4 Alta Velocidad y Bicicleta.

El caso de la promoción de la bicicleta en relación con el ferrocarril de alta velocidad es característico en la ciudad de Mâcon, que posee una población de 34.000 habitantes y un área de influencia de 95.000 habitantes. Su actividad económica se fundamenta en el sector industrial (metalurgia y logística) y en la agricultura (asociada con el vino).

La estación de Mâcon-Loché TGV es una estación periférica de la primera línea de alta velocidad francesa, inaugurada en el 1981. Está ubicada a 7 km del centro de Mâcon y en el momento de su apertura, no estaba conectada con la autovía hasta que se realiza la conexión en 1995. Fue planificada para acoger 300.000 viajeros al año, pero sólo recibió 55.000 en el año 1983; actualmente su tráfico es de 500.000 viajeros al año.

Las distancias entre Mâcon y las principales ciudades con las que está conectada mediante el tren de alta velocidad son:

- Mâcon-Paris: 1h 35 min.
- Mâcon-Marsella: 2h 30 min.
- Mâcon-Lyon: 33 min.
- Mâcon-Dijon: 1h
- Mâcon-Besançon: 1h 25 min.

A dos kilómetros de la estación se creó en el 1987 la zona de actividades de Berthilllets en el municipio de Charnay, que tuvo éxito desde su comienzo porque contaba con un acceso directo a la autovía y con beneficios fiscales (territoriales y profesionales). La zona acoge actividades muy diversas, desde el servicio a los particulares (aproximadamente el 40% de las empresas forman parte del sector del ocio) hasta la producción de alta tecnología. Si las primeras empresas instaladas fueron empresas locales, la zona vio más recientemente la implantación de filiales de grandes empresas nacionales y europeas en busca de un sitio que combinara buena accesibilidad e impuestos reducidos.

Pero una de las particularidades más interesantes de Mâcon relacionada con el turismo es su Vía Verde para ciclistas, especialmente utilizada en verano por viajeros que acuden en alta velocidad a la estación de Mâcon según relataba el director de la estación durante la visita realizada a la misma. De inmediato, puede asociarse con la Vía Verde del Xixarra, entre Villena-Biar-Beneixama-Campo de Mirra-Cañada-Villena, de unos 36 km de recorrido, o en su extensión completa, entre Yecla y Alcoy, con 86 km de longitud y con un fértil patrimonio histórico, cultural y natural, repleto de castillos, ermitas, infraestructuras y conjuntos urbanos de gran antigüedad.

Se puede acceder en tren a esta ruta a través de la estación de tren convencional de Villena, pero en Mâcon se da la circunstancia de que los ciclistas acceden a través de la línea de TGV (tren de alta velocidad francés) a la ruta ciclista. Por lo tanto, sería muy recomendable explotar la capacidad de la Vía Verde del Xixarra para atraer ciclistas que acudan en tren de alta velocidad al municipio.

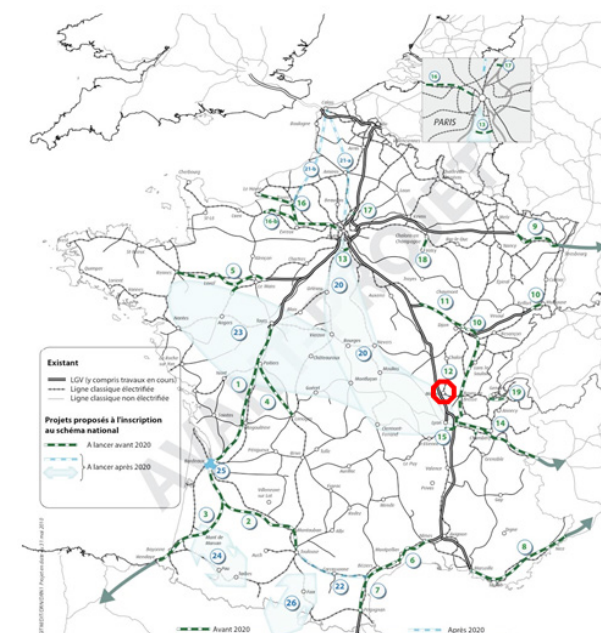


FIG. 4.63 - Ubicación de Mâcon.

Cabe añadir en este apartado el proyecto “Sistema de encauzamiento de pluviales del sector norte de la ciudad de Villena”, a través del cual el vial ecológico existente (Vía Verde del Xixarra) desde la CV-813 hasta Plaza La Virgen, con una longitud de 5km y un uso intenso por parte de caminantes y deportistas pasará a tener una longitud 8,7km. Acompañará un cauce con régimen discontinuo durante 5,5km y la Acequia del Rey y Río Vinalopó durante 3,2km y dispondrá de sombra por lo que se convertirá en una infraestructura idónea para su disfrute por peatones y ciclistas. Esta actuación, además de unir Villena con la Colonia Santa Eulalia, pasa a 400 m de la estación Villena AV, por lo que podrá suponer una alternativa segura para comunicar la Ciudad (Plaza La Virgen) con la Estación AVE en bici o a pie, con una longitud de 7km y una oportunidad para fomentar actividades turísticas y deportivas como las generadas en Mâcon. Por medio de esta nueva vía, afloran además las posibilidades de recuperar la colonia Santa Eulalia como hito patrimonial histórico de atracción turística.

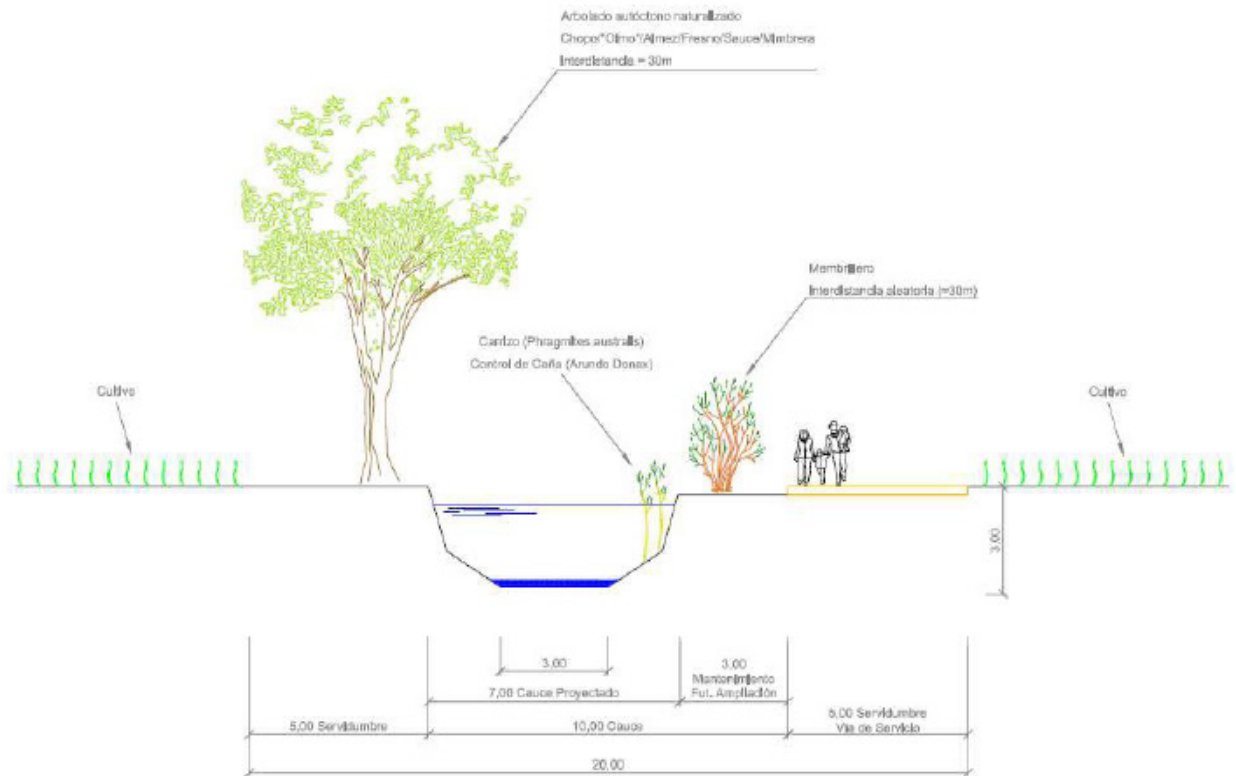
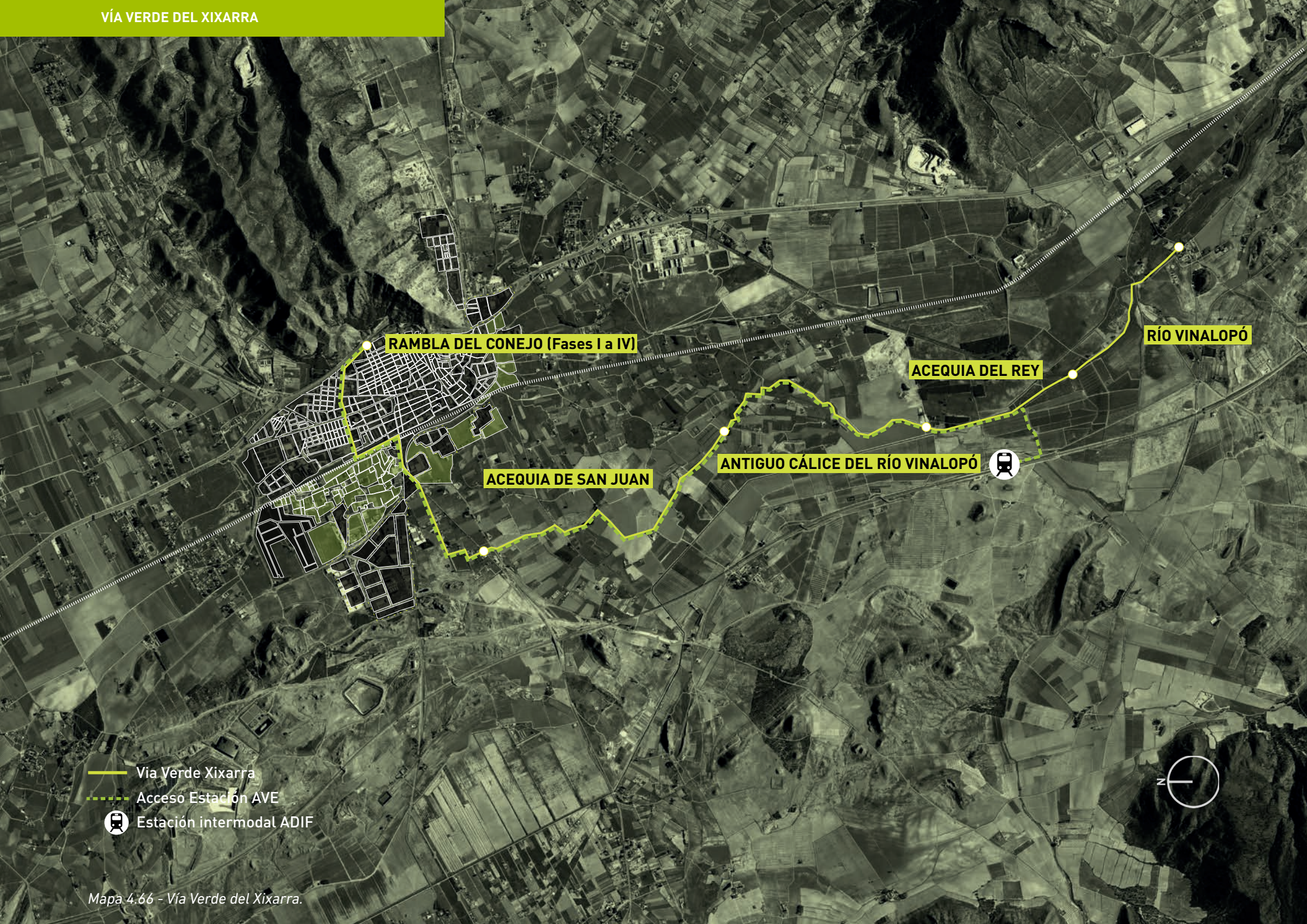


FIG. 4.65 - Vía Verde del Xixarra. Fuente: www.viasverdes.com.



RAMBLA DEL CONEJO (Fases I a IV)

ACEQUIA DE SAN JUAN

ANTIGUO CÁLIZ DEL RÍO VINALOPÓ

ACEQUIA DEL REY

RÍO VINALOPÓ

-  Vía Verde Xixarra
-  Acceso Estación AVE
-  Estación intermodal ADIF

Mapa 4.66 - Vía Verde del Xixarra.

05

ACCESOS E INTERMODALIDAD
DE LA ESTACION AVE

5 Accesos e intermodalidad de la estación AVE

5.1 Intermodalidad de la estación AVE

La llegada del AVE a Villena plantea la necesidad de una adecuada intermodalidad con el resto de modos de transporte a fin de dotar de la mayor comodidad y eficacia posible en el acceso a la estación a los usuarios de nuevos servicios ferroviarios.

En este sentido, conviene dejar sentado en primer lugar, que nuestro marco jurídico vigente obliga a las distintas Administraciones Públicas a promover y garantizar la conexión entre los distintos modos de transporte. En concreto aparece en:

- La Ley 6/2011, de 1 de abril de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana.
- La Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.
- La Ley 16/1987 de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT).

En este marco, no se puede escapar que han sido suprimidos todos los servicios ferroviarios de largo recorrido destino Madrid en la estación convencional de Villena, como también lo han hecho en Elda-Petrel, Almansa y otras localidades del Vinalopó. Por tanto, el aumento

de capacidad de la vía de ancho convencional entre Alicante y Villena y la necesidad de la citada intermodalidad para acceder a la estación de convencional y de AVE de Villena requiere de la puesta en marcha de servicios ordinarios por ferrocarril entre Alicante-Villena que, en la actualidad, solamente recorren el tramo hasta San Vicente, en el propio Área Metropolitana de Alicante.

Se proponen las siguientes medidas para garantizar la intermodalidad en lo que a la estación de AVE de Villena se refiere:

5.1.1 Autobús



FIG. 5.1 - Autobús interurbano Villena.

Autorización de paradas, ampliación de itinerario y tráficos entre Villena y Estación de AVE por parte de la Consellería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente, y por ADIF reserva de espacio al efecto, en la estación de AVE. Todo ello referido a las concesiones interurbanas de servicios regulares de transporte de viajeros CVA-015, CVA-022, CVA-023 y CVV-401.

Para reforzar esa intermodalidad, se propone que esas líneas interurbanas tengan también paradas en la estación de ferrocarril convencional de Villena, donde también deberá tener parada el autobús urbano de Villena. Además, deberá garantizarse la coordinación de horarios de todos los servicios, tanto ferroviarios como de autobús.

Finalmente, se descarta la prolongación de los servicios urbanos de autobuses de Villena hasta la estación de AVE por su baja demanda. Así, en los casos de Antequera (160.000 viajeros/año) se acaban de suprimir estos servicios seis años después de puesta en marcha ante un déficit municipal anual de 60.000 €, y en los casos de Macon y Le Creusot en Francia, 500.000 y 1.000.000 de viajeros/año respectivamente, la solución adoptada ha sido la remodelación de las líneas de autocares interurbanas de manera que sirven a la estación de TGV, que data de 1981.

En el caso de Villena, el mejor escenario de demanda de viajeros/año es de 400.000, lo que justifica esa remodelación de los autocares interurbanos como la más eficiente.



FIG. 5.2 - Autobús interurbano Villena.

5.1.2 Taxi

Extensión del régimen actual de los servicios de taxi para recogida de viajeros en puertos y aeropuertos para servicios previa y expresamente contratados, a la estación de AVE de Villena.

Otra alternativa consistiría en constituir un Área de Prestación Conjunta (mancomunar servicios) que, como se justifica más adelante, ante la escasa demanda de recogida de viajeros por el taxi en la estación de AVE de Villena y la complejidad administrativa que conlleva, entendemos que complicaría y demoraría en exceso una solución eficiente.

En el caso de la demanda de servicios de taxi, en Antequera, con los 160.000 viajeros/año actuales y sin servicios de autocares interurbanos, la demanda diaria es de 8 servicios, es decir, para el caso de Villena se cifraría en unos 15 servicios y ello sin contar con los viajeros que utilizarían los servicios de autocar. Es decir, se entiende que esta demanda no justificaría la creación de un Área de Prestación Conjunta que, entre otras, alcanza más sentido cuando los flujos intermunicipales son de una gran magnitud.

En cuanto a los trámites administrativos, para crear un Área de Prestación Conjunta, según el Decreto 18/1985, de 23 de febrero, del Consell, se precisa informe favorable de al menos las dos terceras partes de los Ayuntamientos implicados, debiendo representar estos municipios como mínimo el 75% de la población del Área. Es decir, habría que definir el área de influencia exacta de la Estación de AVE de Villena y comenzar un proceso municipio a municipio que se entiende tedioso, prolongado en el tiempo y sin garantías de éxito. Además, para el caso de L'Alcoià habría que suprimir el actual Área de Prestación Conjunta e integrarse en la nueva. Finalmente, el hecho de que Yecla y Jumilla, que también se encuentran en el área de influencia de la estación de Villena, sean de otra comunidad autónoma complicaría más el proceso.

Por todo ello, se deduce que sería mucho más ágil y sencillo (publicación directa en DOCV de

una Orden de la Conselleria) la extensión del régimen de Puertos y Aeropuertos a la estación de AVE de Villena al amparo de la norma referida. En este sentido y, en aras a facilitar la intermodalidad a todos los usuarios de la estación de AVE de Villena, proponemos que el procedimiento para la reserva de taxis por parte de viajeros residentes en otros municipios y que los taxistas de estas localidades puedan recoger a sus vecinos sea lo más sencillo posible, por ejemplo, que el propio taxista identifique al viajero simplemente con su nombre, lo cual permite el control pues es fácilmente contrastable con el viajero que de manera efectiva se recoge en la estación de AVE.

Con todo lo expuesto, se recomienda al Ayto. de Villena que la solución final que se adopte tanto para los servicios interurbanos de autocar como de taxi sea consensuada con la Generalitat en pro de la mejora de la intermodalidad como medida para garantizar la movilidad y la atención a los ciudadanos.



FIG. 5.3 - Taxis de Villena.

5.1.3 Cercanías

Con respecto a la accesibilidad al municipio a través del ferrocarril de Cercanías en la estación convencional de Villena, en epígrafes anteriores ya se han señalado algunas de las ventajas de implementar estos servicios, recordando que la nueva línea está incluida en el Plan de Infraestructuras Ferroviarias de Cercanías para la Comunidad Valenciana del año 2012, en el cual, se incluye la adaptación de la infraestructura para prolongar los servicios de Cercanías de la línea C-3 de Alicante, desde San Vicente del Raspeig hasta Villena, configurando un importante eje vertebrador con cuatro paradas a lo largo del valle del Vinalopó.

Esta actuación supone otro de los puntos clave en materia de infraestructuras en el municipio de Villena de tal modo que aprovechando la liberación de las vías, además de fomentar el turismo, se aproveche la conexión con la Universidad de Alicante y a la propia estación de Alicante.

Para que la potencialidad socioeconómica de la estación de Cercanías sea máxima, han de converger dos circunstancias: que se elimine el efecto barrera que ejercen actualmente las vías del tren – que se justifica además con la aplicación del modelo Node-Place, calculado en este documento– y que la conexión peatonal de la estación con los principales ejes comerciales del municipio quede bien resuelta. Ante la falta

de conexión directa por autovía de la estación de alta velocidad de Villena, resulta mucho más beneficioso para los habitantes de Villena, la puesta en marcha de estos servicios que los correspondientes AVANT con Alicante. Por medio de la remodelación del transporte interurbano de autocar, se garantizaría la intermodalidad entre autobús y ferrocarril.



FIG. 5.4 - Tren Cercanías a su paso por Villena.

5.1.4 Acceso por carretera

En cuanto al transporte por carretera la accesibilidad a la estación de alta velocidad de Villena está gravemente penalizada al no disponer de una conexión directa con la autovía y, consecuentemente, ejercer un efecto disuasorio sobre los posibles usuarios del servicio AVE en el municipio.

El hecho de conectar el nodo de transporte ferroviario con la autovía A-31 de modo directo supondría un ahorro en tiempo del orden de 15 minutos, además del efecto inducido que provocaría en los potenciales usuarios abrir un nuevo y más fácil camino hasta la estación periférica. Específicamente, este déficit de accesibilidad se estima que implica una reducción de la demanda de viajeros en la estación de alta velocidad del orden del 30%. Según cifras de renfe, actualmente el número de viajeros en la estación de Villena es de aproximadamente unos 80.000 viajeros/año, mientras que con el incremento de accesibilidad podría ascender hasta los 120.000 viajeros/año. Es inviable dar datos más precisos debido a que la operadora renfe no ha facilitado los datos desglosados de pasajeros anuales de la estación solicitados desde el ayuntamiento.



FIG. 5.5 - Acceso a Villena por Carretera.

Por todo ello, una vez no construido el proyecto de acceso planificado por parte de la Generalitat Valenciana, resulta imprescindible la ejecución de la conexión entre la autovía A-31 y la estación de alta velocidad de Villena a través del acceso al polígono industrial de Bulilla, constituyendo una de las actuaciones más importantes a llevar a cabo por las autoridades públicas para incentivar la intermodalidad entre el vehículo privado y el ferrocarril e inclinar la balanza en beneficio de la estación de Villena de alta velocidad a la hora de la toma de decisiones por parte de los potenciales viajeros.

También se ha estudiado la posibilidad de acceso desde la colonia de Santa Eulalia, sin embargo, no es factible debido a diversos factores:

- El primero es la distancia necesaria para llegar a la Estación del AVE desde el acceso de la autovía A-31, que en su totalidad es de casi 6 kilómetros de distancia- frente a los 2,8 kilómetros del acceso por el Polígono Industrial de Bulilla -lo que incrementaría considerablemente el presupuesto.
- El segundo factor reside en que deberían ser atravesados terrenos inundables, por lo que se puede ver comprometida la accesibilidad en determinadas épocas de lluvias torrenciales.
- El tercer factor es que los caminos de acceso, son viales rurales que dan servicio a las tierras

en cultivo, por lo que hay un tránsito considerable de vehículos agrarios.

- En cuarto lugar, el acceso tendría que pasar obligatoriamente por el centro de la pedanía de Santa Eulalia, por lo que ralentizaría considerablemente el tráfico, siendo la alternativa a este trazado mucho más larga en kilómetros (de dos a tres kilómetros más).
- El quinto factor es que el acceso por el camino de "Carboneras" se realizaría por la parte trasera de la Estación del AVE, teniendo que alargarse hasta uno de los puentes para entrar, lo que prolongaría el recorrido en varios kilómetros; o utilizando un paso de fauna, con los inconvenientes que esto conlleva.

Además, cabe considerar que, en términos de accesibilidad, la diferencia de tiempo entre una salida y otra de la autovía de ambas alternativas – entre Santa Eulalia y Bulilla – es de dos minutos, compensados por el mayor tiempo de trayecto desde Santa Eulalia para acceder a la estación frente a Bulilla. Por lo tanto, los factores medioambientales inclinan la balanza claramente hacia la opción por Bulilla.

la estación de alta velocidad de Villena, resulta mucho más beneficioso para los habitantes de Villena, la puesta en marcha de estos servicios que los correspondientes AVANT con Alicante. Por medio de la remodelación del transporte

interurbano de autocar, se garantizaría la intermodalidad entre autobús y ferrocarril.

5.2 Propuesta de trazado de conexión de la autovía A-31 con la estación AVE

5.2.1 Introducción y objetivos

La llegada de la alta velocidad ferroviaria al municipio de Villena supone un incremento notable de accesibilidad en el territorio que puede favorecer la mejora de la competitividad del tejido económico del entorno y la participación en nuevos mercados.

Esta nueva línea de alta velocidad, que atraviesa el municipio de norte a sur en paralelo a la línea de ferrocarril convencional, cuenta con una estación periférica situada al suroeste del núcleo urbano, aproximadamente a 6 km del mismo.

Por lo tanto, una condición necesaria para transformar ese potencial en desarrollo es la adecuada conectividad de estación de alta velocidad con el resto del viario, además de garantizar una adecuada intermodalidad.

Actualmente, los accesos a la estación son sinuosos, complejos e inseguros, razón por la cual la Generalitat Valenciana pretende ejecutar un enlace directo desde la autovía A-31. Sin embargo, la presente coyuntura económica dificulta en el corto y medio plazo la ejecución de esta nueva infraestructura.

Por estos motivos, el objetivo requerido por el

Ayuntamiento de Villena al Área de Urbanística y Ordenación del Territorio de la Universidad de Alicante, es proponer un nuevo acceso a la estación de alta velocidad de Villena, de modo que se optimicen sus costes económicos, sociales y medioambientales y, con ello, se pueda agilizar su ejecución.

5.2.2 Descripción de la situación actual

En la actualidad, es posible acceder a la estación de alta velocidad de Villena desde la salida 182 de la A-31, bordeando el núcleo urbano y efectuando más de cinco cambios de dirección durante el trayecto a través de un camino recientemente asfaltado sin condiciones mínimas de seguridad. Este itinerario implica, de media, unos quince minutos de demora en el acceso a la estación respecto de una conexión directa desde la Autovía A-31 para el conjunto de municipios del área de influencia de la estación, cuya población residente es del orden 350.000 habitantes.

ACCESOS ACTUALES A LA ESTACIÓN AVE DE VILLENA

- Acceso Oficial Estación AVE Villena
- - - Acceso por Colonia Santa Eulalia. (próximamente acondicionado por diputación).
- Río Vinalopó
- 🚂 Estación AVE Villena

FFCC

AVE



Mapa 5.6 - Accesos actuales a la estación AVE de Villena. Fuente: elaboración propia

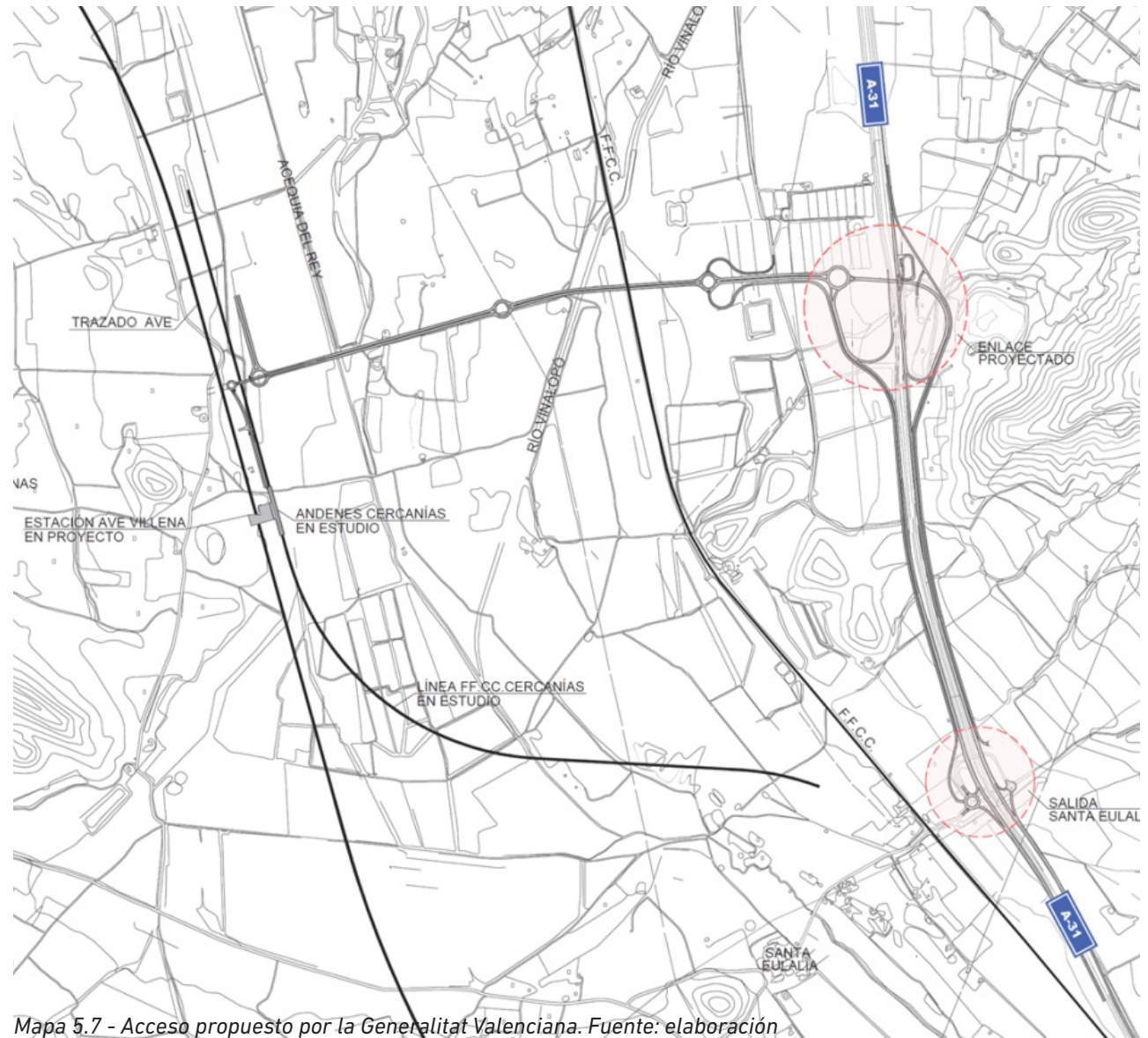
5.2.3 Actuación propuesta por la Generalitat Valenciana

La Consellería de Infraestructuras y Transporte de la Generalitat Valenciana elaboró en mayo de 2011 un Estudio Informativo en el que se recoge una propuesta para la ejecución del vial de acceso desde la Autovía A-31 a la Estación AVE de Villena.

En esta solución se propone un nuevo enlace desde la Autovía A-31 para conectar con la estación, creando sendas vías colectoras en los márgenes del tronco actual de la Autovía que canalicen el tráfico desde el actual enlace de Santa Eulalia.

El trazado planteado va acompañado de una serie de estructuras que se enumeran a continuación:

- Paso superior sobre línea de ferrocarril Alicante – Madrid
- Viaducto sobre el río Vinalopó
- Viaducto sobre la acequia del Rey
- Paso inferior bajo Glorieta
- Paso inferior bajo Línea de ferrocarril Cercanías y desdoblamiento
- Paso inferior bajo A-31
- Obras de drenaje transversal



Mapa 5.7 - Acceso propuesto por la Generalitat Valenciana. Fuente: elaboración

5.2.4 Propuesta de actuación alternativa

La alternativa que se plantea consta de un primer tramo ya ejecutado que da acceso desde la autovía A-31 a la zona industrial adyacente conocida con el nombre de Polígono de Bulilla, a través del cual es posible realizar movimientos en todos los sentidos, Madrid y Alicante.

Al final de este primer tramo, en el propio polígono de Bulilla, en el vial de la calle Montadores comprendido entre la calle Embaladoras y la calle Rebajadoras, así como en la prolongación de la calle Rebajadoras, es necesario duplicar la calzada (2 carriles por sentido como en el resto del polígono) de modo que sea posible segregarse el tráfico de vehículos pesados generado por el polígono, del tráfico de ligeros generado por la estación de alta velocidad. Esta ampliación supone la necesidad de ejecutar una nueva glorieta al final de la prolongación de la calle Rebajadoras.

La ventaja de este primer tramo es que el enlace con la Autovía ya está realizado con el consecuente ahorro económico, además de que se evita una nueva ocupación de suelo y expropiaciones.

El segundo tramo de la propuesta de acceso está formado por un ramal de nueva ejecución de calzada única por sentido, opción que se justifica a través de la IMD prevista: la demanda

máxima actual en la estación de alta velocidad de Villena es de 1.000 viajeros al día (unos 350.000 viajeros/año). Esto significa que, suponiendo que un viajero parta y regrese en el mismo día, un vehículo pasaría por la carretera de acceso hasta cuatro veces al día como máximo en el caso de que en ambos casos fuese acompañado tanto para el acceso como para su recogida. De ello se deduce que la IMD máxima en la futura carretera de acceso sería de 4.000 vehículos. Por lo tanto, esta intensidad no justifica la elección de doble calzada por sentido para la nueva infraestructura, pues serían necesarios del orden de 20.000 vehículos al día. Además, los usuarios del Altiplano de Murcia accederían desde otro acceso y también existe oferta de transporte público y estacionamiento en la propia estación, es decir, esta demanda de 4.000 vehículos es muy conservadora.

En este tramo de nueva ejecución sería necesario un paso superior para salvar la infraestructura de ferrocarril convencional La Encina-Alicante, cuya ejecución ya estaba prevista por ADIF, lo que supone otro ahorro económico.

El siguiente tramo se corresponde con el planteado por el Estudio Informativo de la Generalitat en su recorrido final y, el último tramo del acceso, lo constituye el ramal ya ejecutado que desemboca directamente en la estación de alta velocidad de Villena.

Por otra parte, con relación a la Estrategia Logística a desarrollar por la Generalitat Valenciana, este nuevo acceso viario serviría para conectar con el desarrollo de la plataforma logística en Villena, que se propone en la llanura situada entre el Polígono de Bulilla y la línea de ferrocarril convencional. Es decir, con una única actuación de red viaria estructural se conseguirían resolver los dos accesos, tanto a la estación de AVE como a la plataforma logística, gran ventaja adicional de esta alternativa.



Mapa 5.8 - Propuesta de acceso alternativo. Fuente: Estudio Informativo.

5.2.5 Comparativa de valoraciones económicas

- Valoración de la alternativa propuesta por la Generalitat Valenciana

La valoración de la actuación propuesta por la Generalitat Valenciana se ha extraído del Estudio Informativo, de manera que el Presupuesto Base de Licitación asciende a la cantidad de 25.198.250 € (IVA 21% incluido).

Las expropiaciones no están contabilizadas en este presupuesto. Para estimarlas, se ha considerado un precio de 1,5 €/m² de suelo agrícola de regadío (precio actual de mercado), y una banda de expropiación de 27 m a lo largo de 2,6 km. Su valoración final ha sido de 105.000 €.

- Valoración de la alternativa propuesta por el Ayto. de Villena

La valoración de las actuaciones se ha realizado utilizando los precios de unidades de obra de la base de datos del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, a los que se le ha aplicado una estimación de la medición que corresponde a dichas unidades de obra.

Esa valoración se ha realizado bajo las siguientes hipótesis básicas:

- Longitud: 3,1 km
- Ancho de carril: 3,50 m

- Ancho de arcén: 1,00 m
- Ancho total de calzada: 9,00 m
- Espesor de mezcla bitum.: 0,20 m
- Altura media de terraplén: 1,00 m
- Altura media de desmante: 1,00 m

El desglose de la valoración es la siguiente:

Movimientos de tierras:	750.000 €
Firmes y pavimentos	1.000.000 €
Estructuras	2.350.000 €
Drenaje	265.000 €
Reposición de servicios	475.000 €
Señalización	275.000 €
Urbanización	170.000 €
Impacto ambiental	320.000 €
Seguridad y Salud	125.000 €
Varios	150.000 €
Presupuesto de ejecución material	5.880.000 €
Gastos generales y Beneficio Industrial 19%	1.117.200 €
Base imponible	6.997.200 €
IVA 21%	1.469.412 €
Total	8.466.612 €
Expropiaciones	69.750 €

Tabla 5.9 - Valoración de la actuación propuesta por la Generalitat Valenciana.

Para las expropiaciones se ha estimado un precio de 1,5 €/m² de suelo agrícola de regadío (precio actual de mercado) y una banda de expropiación de 15 m a lo largo de 3,1 km.

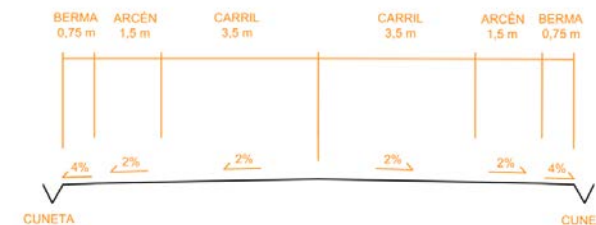


FIG. 5.10 - Sección tipo de carretera de acceso (un carril por sentido). Fuente: elaboración propia.

5.3 Estudio de competitividad de los servicios lanzadera con la costa

5.3.1 Introducción y objetivos

Tras la llegada de la línea de alta velocidad a Villena se abre un gran abanico de posibilidades para aprovechar el impacto que este sistema de transporte puede generar. Dentro de este marco, una línea propia es la conectividad con el resto de núcleos cercanos. Entre los que más destacan en la provincia es, sin lugar a dudas, Benidorm: el núcleo turístico por excelencia de la provincia de Alicante y la Comunidad Valenciana.

Actualmente, el núcleo de Benidorm no cuenta con lanzaderas directas que conecten el municipio turístico con el AVE, con la incomodidad que ello conlleva para los viajeros y el deterioro de la imagen de la Costa Blanca para el turismo en general. De este modo, y siguiendo los principios de la intermodalidad, se hace precisa esa conexión directa desde las propias estaciones de alta velocidad hasta Benidorm, en el caso que ocupa, Villena y/o Alicante. En este sentido, se observa que la posición de Villena respecto a Benidorm, en comparación con Alicante, es relativamente similar, ya que, a pesar de ubicarse Villena más lejos de la estación de autobuses de Benidorm, la congestión en el núcleo urbano de Alicante sitúa en posición parecida ambos orígenes. Esto suscita un interés en poner en mar-

cha lanzaderas de autocar desde la estación de AVE de Villena a Benidorm.

Por tanto, el principal objetivo de este apartado es evaluar las diferencias de accesibilidad entre lanzaderas que partiesen desde las estaciones de alta velocidad de Villena y Alicante. Ese análisis se ha llevado a cabo a través de una comparativa de tiempos y costes a soportar por el usuario, con el objetivo principal de poder determinar qué ventajas y desventajas presenta la estación de AVE de Villena en comparación con la de Alicante a la hora de establecer las lanzaderas a Benidorm.

5.3.2 Análisis de itinerarios

Con el fin de realizar una comparativa fiel a la realidad, el método escogido para las mediciones de los recorridos ha sido el del “coche flotante”, simulando un autobús lanzadera. Este método permite medir tiempos de recorrido, de tal forma que se mantiene la velocidad del vehículo que realiza la simulación igual a la velocidad normal del flujo del tráfico, teniendo presentes las restricciones del vehículo que se pretende simular. Las mediciones del coche flotante han tenido como origen la estación de alta velocidad. Además, se considerarán tanto el acceso actual como el hipotético directo mediante una conexión de la Autovía A-31 con la estación de alta velocidad cuyo enlace se situaría a la altura del polígono industrial de Bulilla.



Para el registro de los tiempos de recorrido de los itinerarios marcados, metodológicamente, se considero los siguientes supuestos para asemejar lo máximo posible la situación real de las futuras lanzaderas:

- Las medidas se tomaron en viernes (días 12 y 19 de julio), es decir, coincidiendo con días de demanda pico en la temporada estival.
- En ambos casos se tomo el mismo tren AVE que paraba en Villena y posteriormente en Alicante. El viernes 12 se tomó con el tren AVE procedente de Madrid con hora prevista de llegada a las 17:20 h a Villena y 17:45 h a Alicante. El viernes 19 y con objeto de cubrir dos servicios distintos, la medida se tomó con el tren AVE procedente de Madrid con hora prevista de llegada a las 20:35 h a Villena y 21:00 h a Alicante.
- La salida de las estaciones de AVE se realizo 10 minutos después de la llegada del tren con el fin de dar un margen real a los pasajeros que atraviesan la estación y suben al autocar.
- La velocidad en el trayecto de autovía fue 100 km/h, manteniendo la velocidad constante durante los tramos de autovía/autopista en la medida de lo posible de acuerdo con las limitaciones impuestas por el tráfico o señalética. En los recorridos dentro de los núcleos urbanos se trato de simular aceleraciones, deceleraciones y velocidades máximas de un autocar.

- Se considero que estas lanzaderas usarán el sistema de telepeaje para el pago en la autopista A-7, ya que ambos itinerarios contemplan autopistas de peaje.

- Para el caso del itinerario Villena-Benidorm, hay dos posibilidades de trayecto:

- Villena por Bulilla-Benidorm. En el caso de estar ejecutado el enlace directo de la estación a la autovía a través de la salida del polígono Bulilla, se considero que la distancia a recorrer entre la estación y la autovía A-31 es de 3 km que, a una velocidad media de 60 km/h, supone un tiempo de 3 minutos.

- Villena por Santa Eulalia-Benidorm. En el caso de estar ejecutado el enlace directo de la estación a la autovía a través de la salida de Santa Eulalia, se considero que la distancia a recorrer entre la estación y la autovía A-31 es de 6 km que, a una velocidad media de 30 km/h, supone un tiempo de 12 minutos, según la velocidad máxima establecida para vías pecuarias en la Instrucción de 13 de enero de 2012, de la Dirección General del Medio Natural. Además, cabe tener presente que la salida por Santa Eulalia se ubica más próxima a Benidorm que la salida por Bulilla y que entre ellas hay una distancia de 4 km, lo que equivale a 2 minutos 24 segundos a una velocidad media de 100 km/h.

- Por lo tanto, la alternativa de acceso por Santa Eulalia resulta 6 minutos y 36 segundos más larga que la opción por Bulilla, en lo influye significativamente el límite de velocidad como vía pecuaria.

5.3.3 Comparativa de trayectos

La comparativa entre las distintas alternativas se realizo tanto en los tiempos como en costes, repercutiendo los costes del autocar en los propios usuarios como se recoge a continuación.

Tiempos

Atendiendo a los tiempos medidos, hay que tener presente que el viajero que baja en Villena comienza el trayecto hacia Benidorm con 24 minutos de ventaja (el AVE tarda 24 minutos en llegar a la estación de AVE de Alicante). Con esta premisa, y como se ha citado anteriormente, desde ambas estaciones se salió tras la llegada del AVE simulando un autobús lanzadera.

Los tiempos obtenidos para las cuatro alternativas (Villena actual, Villena hipotético por Bulilla, Villena hipotético por Santa Eulalia y Alicante) son los siguientes:

	HORA DE SALIDA (HH:MM)	HORA DE LLEGADA (HH:MM)	DURACIÓN DEL TRAYECTO (HH:MM:SS)
MEDIDA 1 VIERNES 12			
VILLENA ACTUAL - BENIDORM	17:47	19:05	1:18:00
VILLENA POR BULILLA - BENIDORM	17:47	18:35	0:48:03
VILLENA POR STA.EULALIA - BENIDORM	17:47	18:41	0:54:39
ALICANTE - BENIDORM	18:10	18:55	0:45:33
MEDIDA 2 VIERNES 19			
VILLENA ACTUAL - BENIDORM	20:46	22:02	1:16:00
VILLENA POR BULILLA - BENIDORM	20:46	21:30	0:44:03
VILLENA POR STA.EULALIA-BENIDORM	20:46	21:36	0:50:39
ALICANTE-BENIDORM	21:10	21:51	0:41:33

Tabla 5.13 - Tiempos obtenidos tras las medidas.
Fuente: elaboración propia.

En base a estos datos se extraen las siguientes conclusiones parciales:

- En la situación actual, la diferencia de tiempo resulta ventajosa para la lanzadera de Alicante, estimada en 10 minutos con respecto a la hora de llegada.
- En la situación futura, con la conexión por Bullilla, sigue resultando más competitiva en tiempo la opción por Alicante, aunque tan sólo entre 3 y 4 minutos, mientras que la hora de llegada a Benidorm se produce del orden de 20 minutos antes partiendo desde Villena.
- Las diferencias que se observan en las medidas son debidas a que se tomaron en horas punta diferentes (un viernes en la horquilla de las 18:00 h a las 19:00 h y otro en la horquilla de 21:00 h a 22:00 h). El tráfico a las 21:00 h es más fluido en ambos municipios y, sobre todo, en vías de gran capacidad.

- Con la llegada del AVE se producen situaciones de tráfico punta en ambas estaciones. En el caso de Villena, está concentrada en pocos minutos, mientras que en Alicante, debido a la centralidad de la estación, la punta es más acusada.

Costes del usuario

Además de los tiempos estudiados en el apartado anterior, hay que considerar los costes to-

tales de desplazamiento, tanto de ida como de vuelta para cada una de las alternativas.

Es obvio que llegar en AVE desde cualquier origen posible de la nueva línea de alta velocidad con destino Benidorm tiene un coste que depende del lugar en que el viajero se apea del tren de alta velocidad, es decir, el billete será más barato si se baja en Villena que en Alicante como indica la Tabla 3.5, elaborada en base a los precios de un billete normal en clase turista de ida y vuelta (con gastos de anulación del 40%) suponiendo ida un viernes y vuelta un domingo.

ORIGEN	POR VIAJE		TOTALES (IDA Y VUELTA)		DIFER. VILLENA - ALICANTE
	A VILLENA	A ALICANTE	A VILLENA	A ALICANTE	
MADRID	48,50	51,90	97,00	103,80	6,80
CUENCA	27,50	31,30	55,00	62,60	7,60
ALBA-CETE	17,90	21,75	35,80	43,50	7,70

Tabla 5.14 - Costes ida y vuelta según origen.
Fuente: elaboración propia a partir de datos de renfe.

Como se observa, la diferencia de precios entre bajar del AVE en Villena o Alicante se encuentra en torno a 6 o 7€, lo que, para el caso de Madrid, implica una diferencia del 6,5% en el coste del billete de AVE.

Una vez conocidos estos datos, es interesante conocer una aproximación, lo más detallada posible, del coste que supone la lanzadera para poder acercarlo lo máximo posible a la realidad del coste que deberá soportar el usuario.

Así, se muestran estos costes, confeccionados a partir del Observatorio de costes del transporte de viajeros en autocar, concretamente el nº 17 de enero de 2013, publicado por el Ministerio de Fomento. Los datos extraídos se corresponden con el caso de un autocar de entre 39 y 55 plazas y unos costes medios a nivel nacional.

A estos costes generales, hay que añadirles el coste del peaje para los autocares. En el caso de Villena, el peaje varía entre 7,55 € y 8,20 € dependiendo si es hora punta o valle; para este caso se ha tomado el importe de 8,20 € correspondiente a la hora punta. En cuanto al peaje desde Alicante, no tiene variación horaria y supone un coste de 5,20 €.

En consecuencia, el coste total incluyendo el peaje de Villena actual – Benidorm, Villena por Bulilla – Benidorm, Villena por Santa Eulalia – Benidorm y Alicante – Benidorm sería de 169,62 €, 151,80 €, 154,65 € y 69,66 € respectivamente.

Con el fin de poder establecer los costes a repercutir sobre el usuario en función de la lanzadera y conocer el coste total, se han supuesto unas ocupaciones del 50, 60 y 70% del total de las 55 plazas máximas del autocar, lo que equivale respectivamente a 28, 33 y 39 plazas ocupadas. Con los datos expuestos previamente, los costes de las lanzaderas para cada viajero serían los siguientes:

LÍNEA	KM	COSTE UNITARIO (€/KM)	COSTE TOTAL (€)
VILLENA ACTUAL - BENIDORM	113,2	1,426	161,42
VILLENA POR BULILLA - BENIDORM	100,7	1,426	143,60
VILLENA POR STA.EULALIA - BENIDORM	102,7	1,426	146,45
ALICANTE-BENIDORM	45,2	1,426	64,46

Tabla 5.15 - Costes de líneas lanzaderas.
Fuente: elaboración propia a partir de datos del observatorio de costes del transporte de viajeros en autocar nº 17 de enero de 2013 del Ministerio de Fomento.

LÍNEA	KM	COSTE TOTAL MÁS PEAJE (€/KM)
VILLENA ACTUAL-BENIDORM	113,2	169,62
VILLENA POR BULILLA-BENIDORM	100,7	151,80
VILLENA POR STA.EULALIA - BENIDORM	102,7	154,65
ALICANTE-BENIDORM	45,2	69,66

Tabla 5.16 - Costes de líneas lanzaderas incluyendo peajes. Fuente: elaboración propia a partir de datos del observatorio de costes del transporte de viajeros en autocar nº 17 de enero de 2013 del Ministerio de Fomento.

ORIGEN	LANZADERA	COSTE AVE (€)	COSTE LANZADERA (€)			COSTE TOTAL (€)		
			50%	60%	70%	50%	60%	70%
MADRID	VILLENA ACTUAL	97,00	12,34	10,28	8,82	109,34	107,28	105,82
	VILLENA POR BULILLA	97,00	11,04	9,20	7,88	108,04	106,20	104,88
	VILLENA POR SANTA EULALIA	97,00	11,27	9,56	8,09	108,27	106,56	105,09
	ALICANTE	103,80	5,06	4,22	3,62	108,86	108,02	107,42
CUENCA	VILLENA ACTUAL	55,00	12,34	10,28	8,82	67,34	65,28	63,82
	VILLENA POR BULILLA	55,00	11,04	9,20	7,88	66,04	64,20	62,88
	VILLENA POR SANTA EULALIA	55,00	11,27	9,56	8,09	66,27	64,56	63,09
	ALICANTE	62,60	5,06	4,22	3,62	67,66	66,82	66,22
ALBACETE	VILLENA ACTUAL	35,80	12,34	10,28	8,82	48,14	46,08	44,62
	VILLENA POR BULILLA	35,80	11,04	9,20	7,88	46,84	45,00	43,68
	VILLENA POR SANTA EULALIA	35,80	11,27	9,56	8,09	47,07	45,36	43,89
	ALICANTE	43,50	5,06	4,22	3,62	48,56	47,72	47,12

Tabla 5.17 - Coste total del viaje (ida y vuelta) para el viajero. Fuente: elaboración propia.

Por tanto, de este apartado se puede concluir que:

- La lanzadera más competitiva es la que parte de Villena a Benidorm por Bulilla, llegando a suponer ahorros en torno a los 3€ respecto de la lanzadera desde Alicante en las relaciones con Madrid.
- Para el caso de la comparativa entre Villena actual y Alicante respecto de Madrid, las diferencias en precios no son significativas.

5.3.4 Conclusiones

Tras el análisis de tiempos y costes realizados, se pueden extraer las siguientes conclusiones:

- La lanzadera desde Villena, a través de la futura conexión directa estación de AVE – A-31 por Bulilla es la óptima, principalmente en tiempo pero también en coste, llegando a contabilizar un ahorro de unos 20 minutos en la ida y otros tanto en la vuelta (tiempo que el turista permanecería en Benidorm), y en torno a 3 €, computando tanto la ida como la vuelta.
- Actualmente, la lanzadera que se puede poner en marcha desde Villena implica un ahorro en torno a 1 € y 2 € respecto a Alicante, compensando en cierta medida los 10 minutos de demora con relación a la lanzadera de Alicante en su hora de llegada a la estación de autocares

de Benidorm.

- Las horas punta en la estación de Villena son menores que la estación de Alicante dada la centralidad del emplazamiento de esta última lo que, junto a los recorridos por vías de gran capacidad, asegura una mayor regularidad en los tiempos de viaje. Esta variable resulta muy importante para la planificación del trayecto de vuelta de cara a tomar el AVE de regreso, es decir, la estación de Villena, independientemente de cual sea el acceso, permite ajustar más los tiempos para las lanzaderas dado que está sometido a menores puntas de tráfico en la totalidad de su recorrido.

5.4 Estudio de competitividad de los servicios lanzadera con la costa

5.4.1 Introducción y objetivos

En el presente informe se analiza la situación actual de la red de transporte interurbano de autobús en el municipio de Villena para proceder a su posterior remodelación ante un escenario de graves dificultades financieras y débil demanda, de tal modo que se optimicen las posibilidades de los servicios implicados, así como su relación con el tejido urbano y con otros modos de transporte, incluyendo la propia estación de AVE.

El punto de partida lo constituye la transformación de la estación urbana de ADIF, ubicada a 250 m del núcleo urbano, en una estación intermodal, recuperando la función de la antigua estación de autobuses que se ubicaba en su entorno y promoviendo actuaciones adicionales tales como:

- La adaptación de un área de aparcamiento de una tienda de muebles instalado en los tinglados de ADIF como futuro park&ride, además de la mejora asociada en kiss&ride.
- La ampliación de la parada de taxis. La instalación de una parada de autobús urbano.

- La remodelación de las líneas de autobús interurbano, con parada en la estación intermodal.
- La ejecución de un carril ciclista en su entorno a través del Plan de Movilidad.
- La comodidad para el flujo peatonal.
- La conexión del ferrocarril de Cercanías y de Media Distancia.

5.4.2 Descripción de la situación actual

Actualmente hay 7 líneas de autobús interurbano operando en la ciudad, actualmente en el municipio se representan a continuación:

- Parada Morenica: en el norte del municipio: Avenida Constitución, a la altura de la Avenida de Juan.
- Parada Salesianos: en el centro del municipio: Avenida Constitución, a la altura de Calle Virgen.
- Parada Madrid: en el sur del municipio: Calle Madrid.
- Parada Yecla: en el oeste del municipio: Plaza de la Virgen (al final de la Carretera de Yecla).

No existe ningún tipo de relación de frecuencias, regularidad o intermodalidad con otros modos, incluyendo ambas estaciones de ferrocarril.

Las líneas de autobús interurbano que operan actualmente en el municipio se representan a continuación:

COMPAÑÍA	LÍNEA	PARADAS
Alsa	Villena-Hospital	Morenica, Salesianos y Madrid
Alsa	Villena-valle del Vinalopó	Morenica, Salesianos y Madrid
Alsa	Villena-Valencia	Morenica
La Concepción	Villena-Onteniente -Valencia	Salesianos
La Serranica	Villena-Hellín	Morenica
Montescar	Villena-Bañeres	Salesianos
Montescar	Villena-Yecla (actualmente no opera)	Yecla
Subús	Villena-Alcoy	Salesianos y Madrid

Tabla 5.18 - Líneas de autocar interurbano actuales. Fuente: elaboración propia a partir de datos del Ayuntamiento de Villena.

- ALSA VILLENA-HOSPITAL
- ALSA VILLENA-SAX-ELDA-PETRETER-ALICANTE
- ALSA VILLENA-VALENCIA
- CONCEPCIÓN VILLENA-ONTENIENTE
- SERRANICA VILLENA-HELLIN
- MONTESCAR VILLENA-BAÑERES
- MONTESCAR VILLENA-YECLA
- SUBUS VILLENA-ALCOY

FIG. 5.19 - Trazado actual de las líneas de autobús interurbano en Villena. Fuente: Ayuntamiento de Villena.



5.4.3 Propuestas para la ordenación

La reordenación propuesta se fundamenta en que, para todas las líneas, permanezca tan sólo la parada actual correspondiente a Plaza de Toros y se incorpore una nueva: la nueva estación intermodal en la estación de ferrocarril convencional, ubicada junto al Parque Ruperto Chapí.

El hecho de establecer dos paradas de autobús dentro del municipio y no sólo una situada en la nueva estación intermodal, radica en que la ubicación de ésta última favorece los orígenes y destinos desde y hacia el sur del municipio, por lo tanto y debido a que estamos tratando con viajeros de distancias medias, se penalizaría a los viajeros hacia o desde el norte del municipio. Si sólo se ubica una estación de autocares para todo el municipio y situada más al sur, los viajeros del norte optarían por emplear su vehículo privado dado que el coche sería más competitivo por las distancias de longitud media propias de los servicios de Villena. Por este motivo, se pretende dar ventaja a la opción del transporte público interurbano mediante la adición de una segunda parada de autobús caracterizada por aprovechar la morfología lineal de la ciudad.

Las modificaciones concretas en cada una de las líneas serían las siguientes, teniendo en cuenta las fusiones de las líneas 4 y 6 en una nueva línea, así como la fusión de las líneas 5, 7 y 8 en otra nueva línea:

A continuación se muestra la representación gráfica de la remodelación general:

IDENTIFICACIÓN PROPUESTA	LÍNEA	OBSERVACIONES
A	Villena-Hospital	-
B	Villena-valle del Vinalopó	-
C	Villena-Valencia	-
D	Villena-Bañeres-Onteniente-Valencia	-
E	Villena-Yecla-Hellín / Villena-Alcoy	Su recorrido será: Alcoy-Villena-Yecla-Hellín. Antes de partir hacia Yecla, pasará por la estación de AVE.

Tabla 5.20 - Costes ida y vuelta según origen.

Fuente: elaboración propia a partir de datos de renfe.



FIG. 5.21 - Propuesta general de reordenación. Fuente: elaboración propia.

Es necesario para llevar a cabo esta reordenación una serie de actuaciones en la plaza de la estación central para readaptarla al paso constante de autobuses urbanos e interurbanos, así como convertirla en una auténtica estación intermodal que permita el intercambio de modos de transporte entre el fcc, autobús urbano e interurbano, taxi, bicicleta, peatón y vehículo privado, así como el nexo de unión de todos estos modos con la estación de AVE. Una propuesta interesante a estudiar una vez se ponga en servicio la línea de Cercanías con Alicante sería la implantación de un servicio de Park-Ride en el aparcamiento del establecimiento comercial de la estación que permita dinamizar la demanda y promover el intercambio modal en los desplazamientos con Alicante y la Universidad de Alicante.

A través de la remodelación de líneas de autobús interurbano que se ha presentado, se pretende conseguir la eficiencia en la explotación del servicio y además, en armonía con la nueva estación intermodal del núcleo urbano, un sistema de transportes que permita conectar esta estación y las principales ciudades del área de influencia de Villena con la estación de AVE periférica.

A tal efecto, los itinerarios de los autobuses dentro del núcleo urbano son los mínimos indispensables y se evita el paso de todas las líneas rodeando el municipio a través del túnel de

Villena, con el consiguiente ahorro en tiempo y en costes.

Con respecto a la conexión entre la estación intermodal y la estación AVE, será función de la nueva línea E (Villena-Yecla-Hellín / Villena-Alcoy) pasar por la estación AVE antes de partir hacia Yecla y también al regresar desde Yecla. Para lograr la máxima coordinación, será necesario que estas paradas en la estación periférica de larga distancia se produzcan dentro de los 10 minutos anteriores a la partida de un tren destino Madrid y dentro de los 10 minutos posteriores a la partida de un tren destino Alicante. Del mismo modo, y para dotar de un servicio de alta velocidad también a los municipios del Valle del Vinalopó, se hace preciso coordinar los horarios del AVE con los de la línea B (Villena-Sax-Petrer-Elda-Alicante). Ambas propuestas de coordinación se explican más en detalle en el apartado siguiente.



FIG. 5.22 - Propuesta general de reordenación. Fuente: elaboración propia.

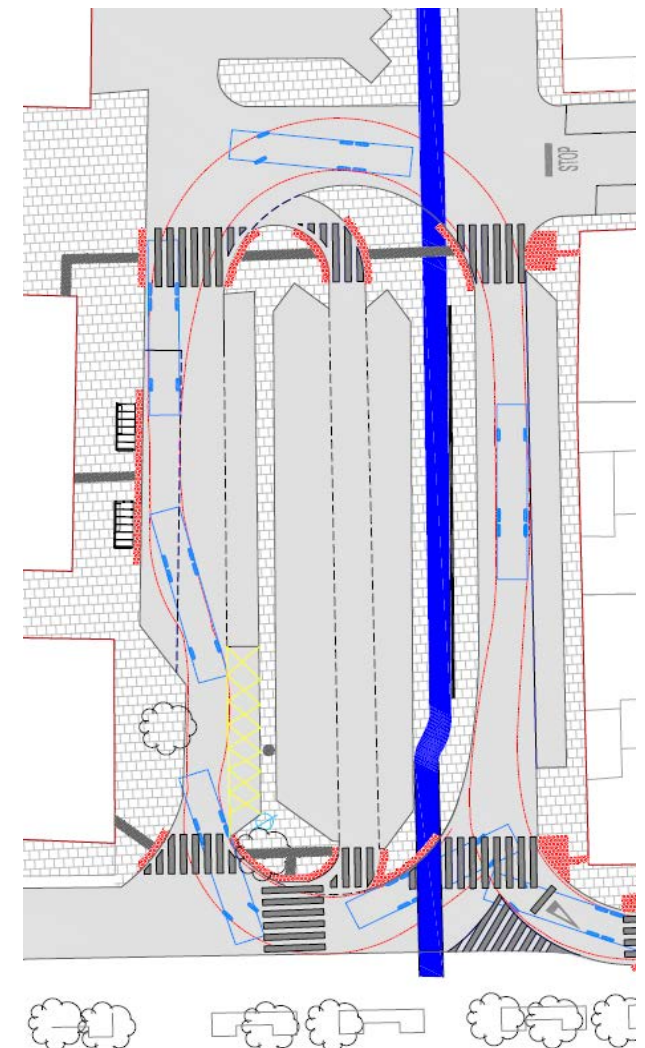


FIG. 5.23 - Propuesta de actuación en plaza de la estación. Fuente: Ayuntamiento de Villena.

06

RESUMEN Y CONCLUSIONES

6 RESUMEN Y CONCLUSIONES

6.1 Estrategias relacionadas con el transporte y la accesibilidad

- El municipio de Villena está dotado de conexiones con todos los modos de transporte terrestre, sin embargo, no están en condiciones de ser aprovechados con eficiencia. Por un lado, ante la ausencia de una conexión directa de la estación de alta velocidad con la autovía, se estima que la disminución en el número de usuarios es de un 30% de viajeros menos al año, considerando una demora de 15 minutos para acceder actualmente a la estación de alta velocidad. Es decir, si la estación de alta velocidad de Villena cuenta actualmente con unos 80.000 viajeros/año, ante el incremento de accesibilidad podría ascender hasta los 120.000 viajeros/año.
- Al plantear las posibles alternativas de conexión de la estación de alta velocidad con la autovía, se contempla una solución a través de la salida de Santa Eulalia, otra a través del polígono industrial de Bulilla y otra que conllevaría la ejecución de una nueva salida en la autovía, ubicada entre ambas y promovida inicialmente por la Generalitat Valenciana.
- La alternativa promovida por la Generalitat Valenciana, que precisa la apertura de una nueva salida por la A-31 que enlace directamente

con la estación de alta velocidad, resulta de difícil ejecución debido al elevado coste, al estado actual de las arcas autonómicas y a las posibles alternativas de localización de un nodo logístico.

- No es factible, tampoco, el acceso a través de Santa Eulalia debido a diversos factores: supondría una mayor distancia de recorrido, atravesaría terrenos inundables, existiría tránsito de vehículos agrarios, tendría que atravesar la pedanía de Santa Eulalia, la ampliación de un puente y la utilización de un paso de fauna. Además, en términos de tiempos, las diferencias entre esta salida de Santa Eulalia y la salida por Bulilla no son significativas, por lo que la opción de acceso a través de Bulilla resulta más favorable.
- Por lo tanto, la ejecución del acceso viario a la estación de alta velocidad en Villena se advierte como una actuación urgente en términos de eficiencia de las infraestructuras ferroviarias y ganancia en el número de viajeros.
- En base a las potencialidades turísticas del municipio, se considera necesario solicitar los servicios y frecuencias a renfe acordes a esa demanda. Este hecho favorecería las necesidades de los viajeros motivo negocios, así como las posibilidades fomentar la restauración en el municipio antes de la partida del tren. Por ejemplo, sería deseable permutar la salida del AVE de las 16:30 h por el AVE de las 18:00 h para favorecer

la celebración de comidas en Villena y entorno.

- La intermodalidad, actualmente inexistente, sería capaz de generar sinergias entre los diferentes medios de transporte, favoreciendo la movilidad de la población y además favoreciendo la paulatina transferencia modal desde el vehículo privado hacia modos más sostenibles de transporte. La propuesta de materializar la estación intermodal urbana de Villena trata de concentrar los servicios de ferrocarril, autobús urbano e interurbano, taxi, peatón, bicicleta y vehículo privado en un sólo nodo que sea capaz de distribuir los beneficios obtenidos con el incremento de accesibilidad entre mayores incrementos de la movilidad y éstos repercutan a su vez en el incremento de la actividad económica del núcleo urbano.
- Enmarcada en el incremento de intermodalidad entre los diferentes medios de transporte para acceder al municipio, se plantea la remodelación de las líneas interurbanas de transporte público. Ésta se ha planificado de tal forma que los recorridos y horarios sean eficientes y favorezcan la intermodalidad con otros medios de transporte: todos los englobados en la estación intermodal, además del servicio de alta velocidad. Se considera necesario fusionar algunos de los servicios existentes en la actualidad, así como concentrar los nodos de acceso a la red en dos focos principales para lograr la máxima accesibilidad: la propia estación inter-

modal y el actual apeadero ubicado en el centro del municipio, al tratarse de un punto de acceso consolidado y conocido por los usuarios.

- Se descarta la prolongación de los servicios urbanos de autobuses de Villena hasta la estación de AVE por su baja demanda. Así, en el caso de Antequera (160.000 viajeros/año) se suprimieron estos servicios seis años después de puesta en marcha ante un déficit municipal anual de 60.000 €; en Villena, se suprimió el servicio de lanzadera hacia Sax, Elda, Petrer y Monòvar tras tres meses en funcionamiento y habiendo generado un déficit de 60.000 €. En los casos de Mâcon y Le Creusot en Francia, 500.000 y 1.000.000 de viajeros/año respectivamente, la solución adoptada ha sido la remodelación de las líneas de autocares interurbanas de manera que sirven a la estación de TGV, que data de 1981.
- En términos generales, no se considera necesaria la implantación de un servicio permanente de rent-a-car en Villena AV, pues actualmente la estación no destaca por la afluencia de viajeros motivo turismo. Si a medio o largo plazo se desarrolla el potencial turístico de Villena y área de influencia, entonces serán las propias empresas de alquiler de vehículos privados las que se demanden su implantación en la estación de alta velocidad. No obstante, sí sería necesario un servicio de rent-a-car en aquellas fechas en las cuales se prevea la celebración de un fes-

tival de música o de algún evento puntual muy concurrido.

- En cuanto a la prestación de los servicios de taxi, no es preciso recurrir a un sistema de área de prestación conjunta ya que, ante la escasa demanda de recogida de viajeros por el taxi en la estación de AVE de Villena y la complejidad administrativa que conlleva, se entiende que complicaría y demoraría en exceso una solución eficiente.
- La alternativa más ágil para la prestación de servicios de taxi en la estación de alta velocidad de Villena es la extensión del régimen de Puertos y Aeropuertos a la misma. En este sentido y, en aras a facilitar la intermodalidad a todos los usuarios de la estación de AVE de Villena, se propone que el procedimiento para la reserva de taxis por parte de viajeros residentes en otros municipios y que los taxistas de estas localidades puedan recoger a sus vecinos sea lo más sencillo posible, por ejemplo, que el propio taxista identifique al viajero simplemente con su nombre, lo cual permite el control pues es fácilmente contrastable con el viajero que de manera efectiva se recoge en la estación de AVE.
- La nueva línea de Cercanías, resultado de la prolongación de los servicios de la línea C 3 de Alicante, desde San Vicente del Raspeig hasta Villena, configuran un importante eje vertebrador con cuatro paradas a lo largo del valle

del Vinalopó. Esta actuación supone otro de los puntos clave en materia de infraestructuras en el municipio de Villena de tal modo que, aprovechando la liberación de las vías, además de fomentar el turismo, se aproveche la conexión con la Universidad de Alicante y a la propia estación de Alicante.

- Se advierte la posibilidad de conectar mediante lanzaderas regulares de autocar la estación de alta velocidad de Villena con el municipio de Benidorm, obteniendo en el análisis que se especifica en uno de los anejos del presente estudio resultados competitivos en comparación con la estación de alta velocidad de Alicante.

6.2 Estrategias relacionadas con los sectores económicos

- Las visitas turísticas han de dotarse de contenido, valorizando los recursos endógenos mediante la configuración de rutas, entre las que destacan: la “Ruta de los Castillos”, la “Ruta del Vino” o el patrimonio industrial y paisajístico supracomarcal, entre las cuales merece mención especial la recuperación de la Colonia Santa Isabel como hito histórico y patrimonial. Se debe comenzar por la configuración del producto, después por su paquetización y finalmente su comercialización.
- En ese sentido, es más difícil consolidar rutas enoturísticas, puesto que los usuarios prefieren

el transporte en vehículo privado. Sin embargo, la oportunidad del turismo cultural resulta alentadora tras implementar los servicios de Cercanías en el núcleo urbano de Villena.

- La promoción de las vías verdes existentes y futuras, en combinación con el patrimonio histórico y cultural y con la propia línea de alta velocidad, ofrece la posibilidad de explotar nuevos productos turísticos, como el “turismo verde” o el “ciclo-turismo”. Además, surgen nuevas oportunidades asociadas al proyecto PENCAS relacionado con puesta en valor de la huerta de Villena.

- A raíz de las visitas de campo efectuadas en diferentes países de la UE (Besançon o Tours), así como gracias al análisis comparativo municipal con otras ciudades de características similares (Antequera o Almansa), se concluye que una debilidad en Villena es la ausencia de una oferta hotelera competente y diversificada, puesto que la ciudad de Almansa, por ejemplo, posee dos hoteles (uno de ellos dispone de cuatro estrellas) y ocho hostales. Las propuestas en el entorno de la estación central engloban la ampliación de esa oferta hotelera acorde con sus potencialidades turísticas, siguiendo el ejemplo de municipios como Antequera (también dispone de estación de alta velocidad periférica) o Almansa (patrimonio cultural y estructura productiva análogos a Villena).

- En Villena se advierte la presencia de un nicho donde fomentar la actividad emprendedora relacionada con aquellas áreas en las que el municipio ya tiene fortaleza, pero precisan de una reinversión, como la actividad agroalimentaria o nuevas tecnologías dentro del campo de las energías renovables, tal y como ha sucedido en otras ciudades europeas como Mâcon, Valence o Aix-en-Provence.

- Por ello, es necesario poner mayor énfasis en el emprendedurismo y la innovación para lograr la reinversión de las actividades productivas, para lo cual es necesario además partir de la idea de clúster en los alrededores de la estación urbana de Villena (pues en el núcleo urbano el foco ya es incipiente y tiene más posibilidades de consolidarse), que facilite la concepción de un ecosistema único que fomente la colaboración entre el capital humano fundamental para el sustento de actividades I+D+i.

- En el polígono industrial de Bulilla, con acceso directo desde la autovía y con futuro acceso directo hacia el AVE, aflora un suelo de oportunidad en cuanto a la implementación de nuevas actividades productivas de contenido tecnológico, así como para la ubicación de un futuro nodo logístico. Las posibilidades de éxito de nuevas zonas industriales, logísticas o terciarias avanzadas se incrementan si nacen junto a actividades similares ya consolidadas, como ya sucedió en Mâcon, Besançon o Belfort. Adicionalmente,

la actividad logística ferroviaria que podría llevarse a cabo en el hipotético parque empresarial de Villena, no sólo quedaría vinculada a actividades realizadas en el municipio, sino también en su área de influencia, donde se desarrollan actividades relacionadas con la construcción, el juguete, el metal o el calzado, con mercancías susceptibles de ser transportadas por ferrocarril.

- El modelo matemático Node-Place permite teorizar acerca de las realidades que materializa una estación de transporte público: la de nodo de transporte y la de elemento urbanístico. Por ese motivo, su aplicación a una estación periférica es dudosa. Así, en estaciones de ferrocarril periféricas los ejemplos en ciudades similares muestran que no se genera actividad económica a su alrededor por sí sola (Guadalajara-Yebes, Requena y Utiel, Camp de Tarragona o Antequera-Santa Ana). De este modo, el interés de la aplicación del modelo estriba sobre todo en conocer cuál es el potencial asociado a la estación de ferrocarril convencional de Villena y, por los motivos expuestos, en futuro a muy largo plazo, el potencial de la estación de alta velocidad. De ese modo, el potencial socioeconómico que existe en el entorno de la estación central resulta ser de casi 500 nuevos puestos de trabajo a largo plazo. La materialización del potencial estimado precisaría de un soterramiento o alejamiento de las vías ferroviarias para evitar su efecto barrera.

- El caso de la sociedad AdemVal, ubicada en Mâcon, así como el parque empresarial agrario de Aix-en-Provence, resultan ejemplos a seguir para Villena y los municipios del área de influencia de la Estación, cuyo proceso de replicación en un contexto diferente ha de realizarse progresivamente y con una planificación de largo plazo. En el caso de AdemVal, se trata de una ZAC (Zoned'Aménagement Concerté) o Zona de Desarrollo Concertado, sobre el cual tienen competencia diversos municipios bajo la figura de mancomunidad. Por ello, una primera fase de implementación del proyecto quedaría supeeditada a la constitución de un grupo de trabajo intermunicipal de reivindicación de una zona de actividades logísticas (ZAL).
- Las empresas implantadas en los parques empresariales que podrían asemejarse al caso de Villena están relacionadas con las tecnologías, con la tecnología aplicada a sectores específicos, como el agroalimentario o vitícola, así como con las tecnologías sostenibles. Estas fórmulas consiguen notables sinergias en el tejido empresarial de la zona para competir en los mercados internacionales. Profundizar en el funcionamiento de estas mancomunidades y analizar su viabilidad en este entorno constituiría una importante línea de trabajo.
- En otro orden de cosas, conviene, por un lado, realizar las reuniones institucionales en la estación de alta velocidad, para hacer notar a los

responsables políticos la precariedad del acceso.

6.3 Estrategias turísticas

- Villena necesita ser capaz de diferenciar su producto turístico, en cuanto a calidad del servicio y valor añadido histórico, cultural y gastronómico, así como atribuyéndole características de oferta complementaria a la de "sol y playa" en la provincia de Alicante.
- Para lograr ese objetivo, Villena ha de darse a conocer en otros destinos con gran afluencia turística, como Alicante y los municipios del litoral, entre los que cabe destacar Benidorm o Torrevieja; y la promoción en destinos costeros de la provincia ha de realizarse más que en Madrid, ya que es donde se producen más del 95% de las pernoctaciones anuales y por proximidad, Villena se encuentra en disposición de captar esa demanda y ofrecer su producto turístico complementario.
- Así, se entiende que se debería hacer mucho más énfasis en una primera etapa en captar turistas de ese más de 95% de turistas que pernocta en la costa frente a menos del 5% en el interior. Es decir, se trata de promocionarse en la estación de alta velocidad de Alicante frente a Atocha en Madrid, donde se compite con todo el mercado nacional.

- En esa estrategia costera, los turistas de países mediterráneos (Francia, Portugal y Grecia) buscan menos el "sol y playa" porque suele disponerse de una oferta parecida en sus países de origen, de modo que habría que analizar los municipios donde se alojan los turistas cuya nacionalidad responde a una preferencia mayor por el turismo cultural y ahí desplegar la promoción turística cultural de Villena.
- Tras la apertura de la oficina de turismo en la estación de AVE, el espacio interior puede convertirse en un show-room a modo de exposición de paneles que muestre a los viajeros a su paso (cuyo perfil es eminentemente motivo negocios) las potencialidades y ventajas de inversión en el municipio de Villena en comparación con otros municipios de la provincia. Precisamente en el municipio de La Nucía, esta actividad se realiza sin costes significativos, ya que emplea su pabellón deportivo para mostrar las ventajas comparativas a los posibles inversores en paneles informativos, como muestran las siguientes imágenes, en términos de fiscalidad, crecimiento poblacional, inversiones realizadas, deuda, etc.
- La búsqueda de sinergias en la colaboración de los diferentes actores implicados, tanto a distinto nivel geográfico como en el mismo municipio, entre los diferentes sectores productivos e institucionales, públicos y privados, se hace indispensable para lograr con más fuerza los

objetivos de dinamismo turístico y, consecuentemente, económico.

- A corto plazo, se debería aprovechar el turismo de Congresos en Alicante para acercar a esos congresistas a Villena (alta cualificación y, por tanto, sinergias con el turismo cultural) gracias a un factible servicio de Cercanías o directamente autocares.
- Este tren de Cercanías es una de las grandes ventajas comparativas de Villena por su localización junto al casco urbano, no solamente para el turista de congresos, sino para todo tipo de turismo.
- El posicionamiento web de la oferta turística del municipio se convierte en paso obligado en la época actual, cuando imperan las TIC (tecnologías de la información y la comunicación) en todo tipo de gestiones.
- La inclusión de la estación Villena en los paquetes turísticos de renfe u otros operadores de transporte ferroviario se considera de gran interés dentro del mercado de jubilados nacionales, cuyos paquetes turísticos gestiona Mundoseñor, el Turoperador del IMSERSO.
- Dentro de la promoción de la oferta turística de Villena se engloba la exposición de eventos turísticos de tipo ferial, aprovechando a tal efecto la estación central de ferrocarril conven-

cional más que la de alta velocidad, alejada del centro urbano.

- Por último, la organización y promoción de eventos de todo tipo – que pueden llevarse a cabo en la plaza de toros – y festivales nocturnos, constituye una estrategia turística complementaria para favorecer las pernoctaciones y aumentar el gasto turístico de los visitantes.

BIBLIOGRAFÍA:

- ADEMVAL <www.ademval.com>
- ADIF, Administrador de Infraestructura Ferroviaria <www.adif.es>
- Anuario Económico de La Caixa <www.anuarioeco.lacaixa.comunicacions.com>
- Bertolini, L. (2005). Sustainable urban mobility, an evolutionary approach. *European Spatial Research and Policy*, Vol. 12, No. 1, pp.109-125. BBVA <www.bbvacontuempresa.es>
- Bertolini, L. (1999). Spatial development patterns and public transport: the application of an analytical model in the Netherlands. *Planning Practice and Research*, vol. 14, no. 2, 199-210.
- Bruinsma, F., Pels, E., Priemus, H., Rietveld, P., Van Wee, B. (2008). Railway development. Impact on Urban Dynamics.
- Colonia Santa Eulalia <www.coloniasantaeulalia.com>
- De Ureña, J. M., (2012). Territorial implications of high speed rail: a Spanish perspective.
- Diputación de Alicante <www.ladipu.com>
- Empresa Promotora Gozando y Sufriendo S.L., Ayuntamiento de Villena (Centero, Z. y Soriano, J.P.). Impacto Socioeconómico en Villena de los festivales Leyendas del Rock y Aúpa Lumbreiras, 2014.
- Facchinetti-Mannone, V. La integración territorial de las nuevas estaciones TAV periféricas.
- El caso francés. Cuadernos de Ingeniería y Territorio, 10.
- Garrido Yserte, R. y Gallo Rivera, M.T. (2008). La localización y movilidad de las empresas en España: un análisis empírico. *Economía Industrial*, 367 (Ministerio de Industria, Energía y Turismo).
- Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía <www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia>
- Instituto Nacional de estadística y estudios económicos (Francia) <www.insee.fr>
- Instituto Valenciano de Estadística <www.ive.es>
- Mateo Pérez, Ruth, Plan Estratégico Natural Cultural Agrícola Sostenible (PENCAS)
- Ministerio de Fomento <www.fomento.gob.es>
- Observatorio Turístico de la Agencia Valenciana de Turismo <www.comunitat-valenciana.org>
- Organización Vías Verdes de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles <www.viasverdes.com>
- Plaza de toros de Villena <www.eleslabonvillena.com>
- Renfe www.renfe.com
- Rururbal, Àread'Espais Naturals Diputació de Barcelona <www.rururbal.eu>
- Ruta de los Castillos Costa Blanca <www.rutacastillosvinalopo.net>
- Ruta del Vino de Alicante <www.rutadelvino-dealicante.com>
- Senderos en bici (Diputación de Alicante) <<http://www.senderosdealicante.com/>>
- Sistema de encauzamiento de pluviales del sector norte de la ciudad de Villena, Ayuntamiento de Villena (2014).
- Sociedad Nacional de Ferrocarriles Franceses (Société Nationale des Chemins de Fer Français, SNCF) <www.sncf.com>

- Teatro Chapí de Villena <www.teatrochapi.com>
- Valence TGV EcoparcRovaltain<www.ecoparc-rovaltain.com>
- 2º CUADERNO DE INGENIERÍA Y TERRITORIO (2002): El AVE en Ciudad Real y Puertollano; Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Castilla la Mancha.
- 360, REVISTA DE ALTA VELOCIDAD (2012): número 2, mayo de 2012. Fundación de los ferrocarriles de España.
- ADIF (2012): Infraestructuras y estaciones de alta velocidad. Ministerio de Fomento, Gobierno de España.
- GUÍA REPSOL (2012): Tiempos de viaje origen – destino (<http://www.guiarepsol.com>).
- INE, Instituto Nacional de Estadística (2011): Cifras oficiales de población resultantes de la revisión del Padrón municipal a 1 de enero de 2011.
- LA CAIXA (2011): Anuario económico de España 2011, publicado en 2012. La Caixa, Barcelona.
- MINISTERIO DE FOMENTO (2005): Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT). Gobierno de España, Madrid.
- Renfe (2010): Informe anual económico y de actividad. Ministerio de Fomento, Gobierno de España.
- Renfe (2012): Servicios ofertados de alta velocidad. Ministerio de Fomento, Gobierno de España.
- REVISTA DEL COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS (2005): Ingeniería y territorio, alta velocidad en el transporte ferroviario. Nº 70, tercera época. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- VIA LIBRE, la revista del ferrocarril (2011): Anuario del ferrocarril 2011, informe sobre infraestructuras, viajeros y alta velocidad. Observatorio del ferrocarril.
- <http://www.ferropedia.es>
- <http://www.tranvia.org/modules.php?name=v>
- [News&file=article&sid=13960](http://www.ferropedia.es/News&file=article&sid=13960)



M.I. AYUNTAMIENTO DE
VILLENA

...
VILLENA
FORTALEZA MEDITERRÁNEA

INECA
Instituto Estudios Económicos
Provincia Alicante



Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante