



Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Concesiones de transporte público regular de viajeros por carretera y su dependencia territorial.

Evolución, contexto socioeconómico y modelo desarrollado en la provincia de Alicante

Manuel Ríos Pérez



Tesis **Doctorales**

UNIVERSIDAD de ALICANTE

Unitat de Digitalització UA

Unidad de Digitalización UA



Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

**Concesiones de transporte público regular de
viajeros por carretera y su dependencia territorial.
Evolución, contexto socioeconómico y modelo
desarrollado en la provincia de Alicante**

Manuel Ríos Pérez

**Tesis Doctoral
Alicante, junio 2020**



Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante



Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

**Departamento de Geografía Humana
Facultad de Filosofía y Letras**

Concesiones de transporte público regular de viajeros por carretera y su dependencia territorial. Evolución, contexto socioeconómico y modelo desarrollado en la provincia de Alicante.

Manuel Ríos Pérez

**Tesis presentada para aspirar al grado de
Doctor por la Universidad de Alicante**

**Programa de Doctorado: Filosofía y Letras
Línea de investigación: Geografía Humana,
Ordenación del Territorio y Desarrollo Local
Sostenible y Turismo**

**Dirigida por:
Dr. Antonio Martínez Puche
Dra. Rosa María Valdés Torres**

**ANTONIO|
MARTINEZ|
PUCHE** Firmado digitalmente
por ANTONIO|
MARTINEZ|PUCHE
Fecha: 2020.09.03
00:28:28 +02'00'

Dr. Antonio Martínez Puche

**ROSA
MARIA|
TORRES|
VALDES** Firmado
digitalmente por
ROSA MARIA|
TORRES|VALDES
Fecha: 2020.09.03
14:56:30 +02'00'

Dra. Rosa María Torres Valdés



Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

DEDICATORIA

A mis nietas Salomé y Julia



Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante



Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

AGRADECIMIENTOS.

Esta tesis es el resultado de un proceso de investigación que he podido realizar en mi etapa de jubilación. Me considero afortunado por haber tenido las vivencias directas del desarrollo de un sector desde la etapa de la Transición, en la que se transfirieron las competencias a las Comunidades Autónomas, se promulgó la LOTT y entraron en vigor las normativas europeas. Ha sido un periodo en el que he compaginado mi trabajo profesional en las empresas privadas con mis labores de docencia en la Universidad de Alicante.

Tengo que agradecer al Dr. Antonio Martínez Puche y a la Dra. Rosa María Torres Valdés, directores de esta tesis, por su colaboración y por la paciencia que han tenido conmigo para que finalmente esta tesis haya sido presentada para su evaluación.

Agradezco las aportaciones e información que he recibido de D. Manuel Martínez Lledó, economista, funcionario de la Consellería de Transportes, que fue Director General de Transportes de la Generalitat Valenciana y profesor de la Escuela Politécnica de la Universidad de Alicante, con el que durante de más de treinta años he debatido sobre el sistema de transportes públicos en la Comunidad Valenciana.

Agradezco las aportaciones de mi amigo Tomás Baile Sempere, que fue durante muchos años presidente de la Federación de Transportes Interurbanos de la Provincia de Alicante (FPTI), a la vez que gestor de la empresa concesionaria del transporte regular entre Santa Pola y Alicante.

Agradezco la colaboración de D^a Isabel Candela Blanes, directora de la FPTI, mujer inteligente y discreta, de la cual he aprendido mucho desde sus reflexiones serenas sobre la realidad actual del sector.

Agradezco a la Dra. Patricia Fernández Aracil y al Dr. Eloy Sentana Gadea la paciencia que han tenido en la lectura y revisión de este trabajo.

Universidad de Alicante



Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

INDICE

INDICE	1
RESUMEN.	7
RESUM.	8
SUMMARY.	9
RESUMEN EJECUTIVO.	10
CAPITULO 1. INTRODUCCION Y JUSTIFICACION.	15
1 INTRODUCCION.	17
1.1 Antecedentes.	17
1.2 Justificaciones e interés de la temática.	18
CAPITULO 2. METODOLOGIA Y CARACTERÍSTICAS DE LA INVESTIGACION.	21
2 METODOLOGIA Y CARACTERISTICAS DE LA INVESTIGACION.	23
2.1 Elección del tema.	23
2.2 Objetivos de la investigación.	25
2.2.1 Objetivos generales.	25
2.2.2 Objetivos específicos.	25
2.3 El problema.	26
2.4 Interrogantes que plantea el problema de investigación.	29
2.5 Hipótesis de investigación..	29
2.6 Diseño metodológico del trabajo de investigación.	29
2.6.1 Trazabilidad de la evolución concesional.	30
2.6.2 Contenidos de la investigación realizada.	30
2.7 Fuentes.	30
CAPITULO 3. CONTEXTO TERRITORIAL.	33
3 CONTEXTO TERRITORIAL Y OBJETO DE ESTUDIO.	35
3.1 Características geográficas de la provincia de Alicante.	35
3.2 Gobernanza, escalas territoriales y estructuras de la provincia de alicante.	37
3.2.1 Subdelegación de fomento y gobierno civil.	37
3.2.2 Diputación.	38
3.2.3 Partidos judiciales en la provincia de Alicante.	39
3.2.4 Comarcas.	43
3.2.4.1 Comarcas y sistema sanitario de la provincia de Alicante.	48
3.2.4.2 Comarcas y mapa escolar de la provincia de Alicante.	49

3.2.4.3	Otros centros administrativos de la provincia de Alicante	50
3.3	Variables sociodemográficas. Población de la provincia de Alicante (1900-2018).	51
3.3.1	Población de la provincia de Alicante (1900-1950).	51
3.3.2	Población de la provincia de Alicante (1950-2018).	53
3.3.2.1	Población de la comarca de El Comtat (1950-2018).	57
3.3.2.2	Población de la comarca de L'Alcoià (1950-2018).	59
3.3.2.3	Población de la comarca de L'Alt Vinalopó (1950-2018).	61
3.3.2.4	Población de la comarca de El Vinalopó Mitjà (1950-2018).	62
3.3.2.5	Población de la comarca de la Marina Alta (1950-2018).	64
3.3.2.6	Población de la comarca de la Marina Baixa (1950-2018).	66
3.3.2.7	Población de la comarca Baix Vinalopó (1950-2018).	68
3.3.2.8	Población de la comarca de L'Alacantí (1950-2018).	69
3.3.2.9	Población de la comarca de La Vega Baja (1950-2018).	71
3.4	Distribución de la población en la provincia de Alicante por densidad de población comarcal.	73
3.5	La población de la provincia de Alicante en España (2018).	76
CAPITULO 4. INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE, TIPOLOGIAS Y EVOLUCION NORMATIVA.		79
4	LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE.	81
4.1	Infraestructuras de ferrocarril.	82
4.1.1	El ferrocarril en la provincia de Alicante.	87
4.1.1.1	Línea Madrid-Alicante.	87
4.1.1.2	Línea Carcagente-Denia.	89
4.1.1.3	Línea Alicante-Murcia y Albatera-Torreveija.	90
4.1.1.4	Línea Alcoy-Gandía.	91
4.1.1.5	Línea Xàtiva-Alcoy.	92
4.1.1.6	Línea Alcoy-Villena.	94
4.1.1.7	Línea Alicante- Denia.	95
4.1.1.8	Otras líneas férreas en la provincia de Alicante en el siglo XX.	96
4.1.2	Evolución del ferrocarril en la provincia de Alicante.	98
4.2	Infraestructuras de carreteras.	100
4.2.1	Evolución de las carreteras en España.	100
4.2.1.1	Las carreteras en el siglo XIX.	101
4.2.1.2	Periodo (1900-1924).	104
4.2.1.3	Periodo (1924-1939).	104

4.2.1.4	Plan de Modernización de carreteras (1939).	106
4.2.1.5	Plan de modernización de carreteras (1950).	107
4.2.1.6	Programa de la Red de Itinerarios Asfálticos (1967-1971).	109
4.2.1.7	Las carreteras después del plan REDIA.	110
4.2.1.8	Evolución de las carreteras en España (1900-2017).	111
4.2.2	Las carreteras en la provincia de Alicante.	112
4.3	Territorio, ferrocarriles, carreteras y desarrollo.	116
5	LOS VEHICULOS.	118
5.1	Trenes.	119
5.2	Vehículos automoviles.	120
5.2.1	Evolución del parque automovilístico de España.	120
5.2.2	Evolución del parque automovilístico de la provincia de Alicante.	127
5.2.3	Evolución de los modelos de autobuses (1900-2018).	130
6	LA NORMATIVA LEGAL.	137
6.1	Normativa anterior al año 1924.	137
6.2	Normativa del periodo 1924-1931.	139
6.3	Normativa del periodo 1931-1939.	142
6.4	Normativa del periodo 1941-1947.	143
6.5	Normativa del periodo 1947-1987.	144
6.5.1	Normativa estatal.	144
6.5.2	Normativa autonómica.	149
6.6	Normativa del periodo 1987-2018.	150
6.6.1	Normativa europea.	151
6.6.2	Normativa estatal.	153
6.6.3	Normativa autonómica.	156
6.7	La concesión.	160
6.7.1	Desarrollo de las concesiones.	164
6.7.1.1	Unificación de concesiones.	165
6.7.1.2	Concentración empresarial.	166
6.7.2	Críticas al modelo de concesiones.	166
6.8	Las empresas concesionarias como operadoras multiservicio.	168
6.8.1	Caracterización económica de las concesiones.	168
6.8.1.1	El mínimo de percepción.	169

6.8.1.2	Las subvenciones cruzadas.	169
6.9	Las competencias territoriales en materia de transporte publico regular de viajeros por carretera.	170
6.10	La Administración y los concesionarios.	172
6.10.1	La Administración.	172
6.10.2	El transporte regular de viajeros como servicio público.	172
6.10.3	La figura del concesionario del transporte público regular de viajeros por carretera.	176
CAPITULO 5. ANALISIS EMPIRICO DE LA EVOLUCION DE LAS REDES DE TRANSPORTE DE TRANSPORTE PUBLICO REGULAR DE VIAJEROS EN LA PROVINCIA DE ALICANTE (1947-2018).		179
7	EVOLUCION DE LAS REDES DE TRANSPORTE PUBLICO REGULAR DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA PROVINCIA DE ALICANTE.	181
7.1	Concesiones durante la vigencia de la ley de 27 de diciembre DE 1947 SOBRE ordenacion de los Transportes Mecánicos por Carretera.	183
7.1.1	Unificaciones realizadas en base a la <i>Ley de 27 de diciembre de 1947 sobre Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera</i> , antes de las transferencias en materia de transportes a la Generalitat Valenciana.	186
7.1.1.1	Unificación Expediente 340.	186
7.1.1.2	Unificación U-213.	188
7.1.1.3	Unificación U-288.	189
7.1.1.4	Unificación U-292.	191
7.1.2	Unificaciones realizadas en base a la <i>Ley de 27 de diciembre de 1947 sobre Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera</i> , después de las transferencias en materia de transportes a la Generalitat Valenciana.	193
7.1.2.1	Unificación U-287/1980.	195
7.1.2.2	Unificación U-10/1983.	197
7.1.2.3	Unificación U-7/1981.	199
7.2	Concesiones otorgadas por la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (Lott).	200
7.2.1	Unificación de concesiones otorgadas al amparo de Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.	200
7.2.1.1	Unificación de la concesión (CVA-002).	201
7.2.1.2	Unificación de la concesión (CVA-005).	203
7.2.1.3	Unificación de la concesión (CVA-006).	204
7.2.1.4	Unificación de la concesión (CVA-007).	207
7.2.1.5	Unificación de la concesión (CVA-015).	208

7.2.1.6	Unificación de la concesión (CVA-023).	210
7.2.1.7	Unificación de la concesión (CVA-025).	213
7.2.2	Resumen de las unificaciones de concesiones otorgadas al amparo de Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.	215
7.3	Concesiones de la red de transporte público regular de viajeros por carretera de la provincia de Alicante (2018).	216
7.4	Redes de transporte por comarcas.	217
7.4.1	Comarca de El Comtat.	217
7.4.2	Comarca de L'Alcoià.	220
7.4.3	Comarca de L'Alt Vinalopó.	224
7.4.4	Comarca de El Vinalopó Mitjà.	227
7.4.5	Comarca de la Marina Alta.	230
7.4.6	Comarca de la Marina Baixa.	235
7.4.7	Comarca del Baix Vinalopó.	238
7.4.8	Comarca de L'Alacantí.	241
7.4.9	Comarca de la Vega Baja.	244
7.5	Recapitulación sobre el estado actual de la red de transporte público regular de viajeros por carretera de la provincia de Alicante (2018).	249
7.6	Datos de explotación de los servicios de transporte publico regular de viajeros por carretera de la provincia de Alicante.	253
8	PERSPECTIVAS DEL SISTEMA CONCESIONAL DE TRANSPORTE REGULAR DE VIAJEROS EN LA PROVINCIA DE ALICANTE.	255
8.1	Estado actual del sector de transporte regular de viajeros por carretera en la provincia de Alicante	256
8.2	Propuestas de la Comunidad ValeNciana para la modificacion del mapa concesional DE LA provincia de Alicante.	258
CAPITULO 6. DISCUSION DE RESULTADOS Y CONCLUSIONES.		261
9	CONTRASTE DE HIPÓTESIS GENERALES (H1-H5).	263
10 RESULTADOS Y CONCLUSIONES.		267
10.1	Resultados.	267
10.2	Conclusiones	270
ANEXOS.		273
Anexo 3.2.3. Distribución de comarcas y partidos judiciales en la provincia de Alicante.		274
Anexo 3.3.2. Población extranjera en la provincia de Alicante (1999-2018).		277

Anexo 3.3.2.1. Distribución de la población en El Comtat (2018).	278
Anexo 3.3.2.2. Distribución de la población en L'Alcoià (2018).	278
Anexo 3.3.2.3. Distribución de la población en L'Alt Vinalopó (2018).	279
Anexo 3.3.2.4. Distribución de la población en el Vinalopó Mitjà (2018).	279
Anexo 3.3.2.5. Distribución de la población en la Marina Alta (2018).	280
Anexo 3.3.2.6. Distribución de la población en la Marina Baixa (2018).	281
Anexo 3.3.2.7. Distribución de la población en el Baix Vinalopó (2018).	281
Anexo 3.3.2.8. Distribución de la población en L'Alacantí (2018).	282
Anexo 3.3.2.9. Distribución de la población en la Vega Baja (2018).	282
Anexo 3.5. Población de España 2018.	283
Anexo 5.1. Trenes.	286
Anexo 6.6.3. Actuaciones recientes desde la Consellería referidas al transporte público regular interurbano de viajeros.	290
Anexo 7.2.1. Propuesta de unificaciones de la Consellería de Obras Públicas Urbanismo y Transportes para la provincia de Alicante.	293
Anexo 8.2. Mapa concesional propuesto para la licitación de los nuevos servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera de la provincia de Alicante.	294
GLOSARIO	298
BIBLIOGRAFIA	300
LEGISLACION CONSULTADA.	327
ENLACES WEB,	332
INDICE DE CROQUIS.	333
INDICE DE TABLAS.	335
INDICE DE CUADROS.	340
INDICE DE FOTOGRAFIAS.	341
INDICE DE GRAFICOS.	342
INDICE DE MAPAS.	344

RESUMEN.

Los siglos XIX y XX han sido testigos de una evolución extraordinaria, tanto en el aspecto demográfico como económico, consolidándose la Revolución Industrial, También han sido el escenario en el que se ha desarrollado el transporte moderno, basado en la motorización, primero en base al vapor y posteriormente en base a los derivados del petróleo y de la electricidad.

El ferrocarril es el primer modo revolucionario que cambia la forma de moverse en el medio terrestre, aunque a principios del siglo XX aparece de manera imparable el automóvil, que alcanzará un protagonismo indiscutible hasta nuestros días.

La evolución de estos modos de transporte y su relación con el territorio de la provincia de Alicante constituyen la parte fundamental de nuestro trabajo de investigación, que hemos acotado al desarrollo del sistema de transporte público regular interurbano de viajeros por carretera.

La actividad del transporte consiste en el traslado de personas y mercancías de un lugar a otro, para lo cual precisa de unas infraestructuras adecuadas para que circulen los vehículos portadores. En lo referente al transporte, sobre todo de personas, tienen un carácter determinante las condiciones demográficas y orográficas del territorio, que son peculiares en la provincia de Alicante.

Nuestro objetivo, ha sido el estudio de las relaciones del territorio provincial con el sistema de transporte público regular interurbano de viajeros por carretera y de cómo este sistema ha sido capaz de crear las redes, tanto de ámbito comarcal como provincial, que atienden una parte significativa de la demanda de movilidad de la población. En este proceso, hemos comprobado las interrelaciones del territorio, con las infraestructuras y la demografía, así como de la Administración con sus concesionarios, que, bajo la tutela de una legislación específica, hace que el sector tenga unas características singulares.

Las conclusiones resultantes nos presentan a un sector de servicios públicos, que se ha desarrollado a lo largo de más un siglo, mediante el régimen de la concesión administrativa, que atiende a prácticamente todos los municipios de la provincia, sin costes obligados para el erario público.

Sin embargo, los cambios normativos derivados de la aplicación de la legislación europea, así como la reciente crisis del COVID-19, generan un período de incertidumbre sobre el futuro del sector, lo que abre la puerta a nuevas líneas de investigación.

Palabras clave: concesión administrativa, territorio, transporte regular de viajeros, modelo de transporte.

RESUM.

Els segles XIX i XX han sigut testimonis d'una evolució extraordinària, tant en l'aspecte demogràfic com econòmic, consolidant-se la Revolució Industrial, També han sigut l'escenari en el qual s'ha desenvolupat el transport modern, basat en la motorització, primer sobre la base del vapor i posteriorment sobre la base dels derivats del petroli i de l'electricitat.

El ferrocarril és la primera manera revolucionària que canvia la manera de moure's en el mitjà terrestre, encara que a principis del segle XX apareix de manera imparable l'automòbil, que aconseguirà un protagonisme indiscutible fins als nostres dies.

L'evolució d'aquestes maneres de transport i la seua relació amb el territori de la província d'Alacant constitueixen la part fonamental del nostre treball de recerca, que hem fitat al desenvolupament del sistema de transport públic regular interurbà de viatgers per carretera.

L'activitat del transport consisteix en el trasllat de persones i mercaderies d'un lloc a un altre, per a això precisa d'unes infraestructures adequades perquè circulen els vehicles portadors. Referent al transport, sobretot de persones, tenen un caràcter determinant les condicions demogràfiques i orogràfiques del territori, que són peculiars a la província d'Alacant.

El nostre objectiu, ha sigut l'estudi de les relacions del territori provincial amb el sistema de transport públic regular interurbà de viatgers per carretera i de com aquest sistema ha sigut capaç de crear les xarxes, tant d'àmbit comarcal com provincial, que atenen una part significativa de la demanda de mobilitat de la població. En aquest procés, hem comprovat les interrelacions del territori, amb les infraestructures i la demografia, així com de l'Administració amb els seus concessionaris, que, sota la tutela d'una legislació específica, fa que el sector tinga unes característiques singulars.

Les conclusions resultants ens presenten a un sector de serveis públics, que s'ha desenvolupat al llarg de més un segle, mitjançant el règim de la concessió administrativa, que atén a pràcticament tots els municipis de la província, sense costos obligats per a l'erari públic.

No obstant això, els canvis normatius derivats de l'aplicació de la legislació europea, així com la recent crisi del *COVID-19, generen un període d'incertesa sobre el futur del sector, la qual cosa obri la porta a noves línies d'investigació.

Paraules clau: concessió administrativa, territori, transport regular de viatgers, model de transport

SUMMARY.

The nineteenth and twentieth centuries have witnessed an extraordinary evolution, both in the demographic and economic aspects, consolidating the Industrial Revolution. They have also been the scenario in which modern transport has been developed, based on motorization, first based on steam and subsequently based on petroleum and electricity derivatives.

The railway represents the first revolution that changes the way of moving in the terrestrial environment, although at the beginning of the 20th century the car appears unstoppable, which will reach an unquestionable prominence to this day.

The evolution of these ways of transport and their relation with the territory of the province of Alicante constitute the fundamental part of our research work, which have been limited to the development of the regular interurban public transport system for road travelers.

The transport activity consists in the transfer of people and goods from one place to another, for which it requires an adequate infrastructure for the transport vehicles to circulate. With regard to transport, especially of people, the demographic and orographic conditions of the territory, which are peculiar in the province of Alicante, have a determining character.

Our objective has been the study of the relations of the provincial territory with the system of regular interurban public transport of road travelers and how this system has been able to create networks, both regional and provincial, that serve a significant part of the population's demand for mobility. In this process, we have verified the interrelations of the territory, with the infrastructures and the demography, as well as of the Administration with its concessionaires, which, under the responsibility of a specific legislation, makes the sector a unique one.

The resulting conclusions show us to a public services sector, which has been developed over a century, through the administrative concession regime, which serves virtually all municipalities in the province, with no mandatory costs for the public treasury.

However, the regulatory changes derived from the application of European legislation, as well as the recent crisis of COVID-19, generate a period of uncertainty about the future of the sector, which opens the door to new lines of research.

Key words: administrative concession, territory, regular passenger transport, transport model.

RESUMEN EJECUTIVO.

El objeto de esta tesis es analizar la evolución del sistema de transporte regular interurbano de viajeros por carretera en la provincia de Alicante, tomando como referencia el periodo inicial de la puesta en marcha de las líneas de transporte en vehículos mecanizados, para comprobar su desarrollo histórico y constatar el estado de la actual red de transportes de viajeros, así como su interacción con el territorio.

En el proceso de investigación, se ha comprobado la importancia de la realidad de las comarcas, encubiertas bajo la denominación oficial de “*delimitaciones territoriales homologadas*”. De hecho, en la provincia existe una evidente distribución comarcal al margen de las interpretaciones que han existido, afectadas por evidentes sesgos ideológicos y lingüísticos. Además, hemos podido comprobar, el evidente protagonismo de las cabeceras de comarca, en cuanto a centros prestadores de servicios administrativos y comerciales.

Peculiaridades de la realidad territorial alicantina son tanto el tamaño como la densidad de la población de la mayoría de sus comarcas, lo que determina las necesidades de movilidad y que, indudablemente, ayuda a explicar el desarrollo que han tenido los servicios de transporte público de viajeros.

No se puede entender el desarrollo del transporte sin tener en cuenta al ferrocarril, que es prácticamente el único modo potente que atiende la movilidad de mercancías y personas en el siglo XIX y principios del XX; por ello, dedicamos una parte de este trabajo a explicar la evolución del mismo.

A principios del siglo XX, con la aparición de los automóviles, el transporte por carretera inicia un crecimiento espectacular, que lo terminan transformando en el modo dominante en cuanto a las alternativas de atención a la movilidad en el ámbito provincial y nacional. Dado que el automóvil precisa para su cometido de carreteras, desde la Administración se impulsó un importante desarrollo de éstas, especialmente a partir del *Plan de Firms Especiales* (1926) en que se inicia de manera permanente el asfaltado de las mismas.

Tenemos, pues, dos modos de transporte de transporte público que se reparten el mercado de la movilidad, con características muy diferentes: el ferrocarril precisa de unas infraestructuras específicas y rígidas, con fuertes inversiones, que limita su desarrollo a núcleos concretos que garanticen una demanda mínima, mientras que las carreteras son infraestructuras que pueden ser utilizada por turismos, autocares, camiones y peatones (y en su tiempo por caballerías y vehículos de tracción de sangre).

Esta servidumbre, en cuanto al uso de las infraestructuras, implica que el ferrocarril termine abocado a prestar servicios de carácter público, mientras que en las carreteras coexisten los vehículos de uso particular con los que realizan actividades catalogadas como de servicio público. Y es concretamente, la consideración de públicos de algunos de estos servicios, la que justifica que la Administración se haya implicado en su regulación.

En el caso de la explotación de los ferrocarriles se recurre, desde sus inicios, a la figura administrativa de la concesión, mediante gestión indirecta a través de las compañías adjudicatarias, mientras que en el caso de los automóviles de servicio público éstos inician su actividad legal con autorizaciones similares a las que se aplicaban a los carruajes de

tracción de sangre; será a partir de 1924 cuando el Estado decida intervenir de manera más directa, recurriendo para su gestión, por analogía con los ferrocarriles, a la figura de la concesión administrativa, pero tomando precauciones dadas las experiencias sufridas con estos. Al final, el Estado, de manera explícita, en la Constitución de 1978 será cuando establezca su competencia exclusiva sobre ferrocarriles y transportes terrestres, aunque de hecho siempre la había ejercitado.

Un hito referencial, de los servicios públicos de transporte de viajeros por carretera, lo representa el *Real Decreto de 4 de julio de 1924*, en el que se instauran los conceptos de *concesión, exclusiva y derecho de tanteo*, que, de una forma u otra, se mantendrán en toda la normativa posterior. Desde este momento, el sector de transporte regular de viajeros por carretera, pasa a ser una actividad claramente regulada, en la que la Administración tiene el «control de las concesiones con la potestad para autorizar los itinerarios, horarios, calendarios de expediciones y tarifas, así como la clase, capacidad y número de vehículos de las líneas de transporte».

El posterior desarrollo normativo, efectuado fundamentalmente en el marco de la *Ley de 27 de diciembre de 1947 sobre Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera* y la *Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOOT)* sigue manteniendo el mismo concepto de concesión, prorrogándolas de manera tácita mediante el procedimiento denominado “sustitución de concesiones”. En consecuencia, la mayoría de las concesiones vigentes no han sido realmente licitadas nunca y, cuando lo han sido, existía el derecho de tanteo, e incluso de preferencia o de retracto, del empresario-concesionario promotor.

En la misma fecha se promulga la *Ley de 27 de diciembre de 1947 sobre Coordinación de los Transportes Mecánicos Terrestres*, según la cual los servicios regulares de transportes mecánicos por carretera definidos en la *Ley de 27 de diciembre sobre Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera*, se clasificarán, a los efectos de su coordinación con los de transportes por ferrocarril en independientes, afluentes y coincidentes, teniendo las empresas ferroviarias, en el caso de estos últimos, un «derecho de tanteo intransferible», que estas ejercitaron creándose la Dirección Autónoma de Transportes por Carretera (ATCAR)¹, dependiente de RENFE hasta el 1 de diciembre de 1988, fecha se creó, en aplicación de la *LOTT*, la Empresa Nacional de Transportes por Carretera (ENATCAR), que en el año 1999 sería privatizada, pasando a ser propiedad de ALSA.

Los transportes públicos por carretera, durante un largo periodo, hasta la *Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT)*, estuvieron considerados como complementarios a los del ferrocarril, lo cual no fue óbice para su potente

¹ Esta ventaja discriminatoria a favor del ferrocarril se vio acrecentada por la aplicación de la *Ley* del Artículo 35 del *Reglamento de Coordinación de los Transportes Mecánicos Terrestres* según el cual «podían autorizarse a las empresas ferroviarias, en casos especiales, para que puedan sustituir temporalmente, en determinados trayectos, un servicio ferroviario por otro de transporte por carretera, cuando en la sustitución se obtengan ventajas para el servicio público o economías en la explotación, sin perjuicio de aquél. Estas autorizaciones sólo podrán otorgarse por el plazo máximo de un año, pudiendo ser prorrogadas por Orden ministerial y sin que afecten al plazo de reversión del ferrocarril interesado».

desarrollo a lo largo y ancho de la geografía nacional.

En este marco normativo ha evolucionado un sector, en el que la iniciativa privada ha tenido mucho que ver, que ha desarrollado una potente y completa red de transportes en la provincia de Alicante, a riesgo y ventura, lo que ha permitido una minimización de costes a la Administración por el mantenimiento de este servicio público.

En el ámbito de nuestra investigación, enfatizamos el desarrollo del sector a partir de la *Ley de 27 de diciembre de 1947 sobre Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera* y como la red concesional se ha ido formando, fundamentalmente por iniciativa privada, mediante hijuelas de las líneas autorizadas y unificaciones de las concesiones. La propia *Ley de 1947* abre explícitamente los cauces a la iniciativa privada, reconociéndole «una sensibilidad superior a la que pudiera tener el Estado para revelar las corrientes de tráfico dignas de atención». Este proceso, de maduración del sector, tiene su corolario en los últimos años, en que, mediante operaciones de compra, se produce una concentración de las concesiones importantes en muy pocas empresas.

Cuando tratamos de buscar la relación del transporte regular de viajeros por carretera con el territorio, nos encontramos que el transporte no precede necesariamente al cambio, sino que viene, generalmente, a cubrir las necesidades de demanda generadas por los cambios que se han producido por el aumento de la población, de las producciones y de las productividades, tanto en los sectores agrícola e industrial, como en el emergente sector de los servicios, especialmente turístico, a partir de la década de los sesenta del siglo pasado.

Es un hecho constatado que, por regla general, los empresarios privados se han adelantado o adaptado a la demanda, bien proponiendo nuevas concesiones o realizando la ampliación de las existentes mediante la preceptiva solicitud previa de hijuelas, de prolongación o de desviación, dado el carácter lineal de las concesiones. Teniendo en cuenta que las concesiones eran a riesgo y ventura, los empresarios interesados medían el riesgo y, normalmente, evitaban el aventurarse en proyectos carentes de racionalidad económica, cosa que no había ocurrido en el caso de los ferrocarriles en cuya implantación habían influido excesivamente las razones políticas, en la línea del caciquismo de la época.

Considerando el marco normativo de este sector regulado, hemos analizado la evolución del mismo, constatando la influencia recíproca que han tenido el territorio y la distribución comarcal de la provincia en el estado actual de su red de transporte. En este escenario, se ha desarrollado nuestro trabajo de investigación, en el que se comprueba la evidencia de la red de transportes públicos viajeros de la provincia, que, en el año 2018, atendía prácticamente a todos sus municipios, generado a su vez unas subredes que atendían específicamente los tráfico comarcales.

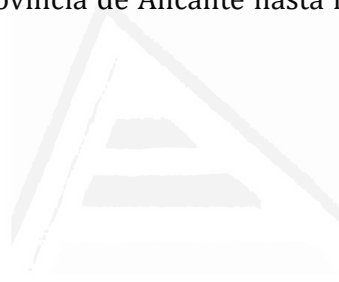
Esta evidencia de los resultados de una evolución exitosa del sistema, no es óbice para que se pongan en entredicho las fórmulas de renovación de facto de las concesiones que ha adoptado históricamente la Administración e, incluso, abre posibilidades para proponer una línea de investigación sobre el supuesto en el que la Administración hubiese adoptado una línea más purista jurídicamente, y menos pragmática, en los procesos de

sustitución de las concesiones.

La integración en la Unión Europea nos obliga a cumplir su normativa y es precisamente ésta, con la entrada en vigor del *Reglamento (CE) nº 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera*, la que exige, al cumplirse los plazos de las concesiones otorgadas al amparo de la *LOTT*, la aplicación inexcusable de una nueva forma de licitación, abierta a la competencia, que limita a 10 años los plazos de los «contratos de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general», término que por adaptación a la legislación europea sustituye al de «concesiones de transporte regular de viajeros».

Esta norma ha desencadenado un proceso, plagado de incertidumbre, que nos ha llevado a estar, en el año 2020, con todas las concesiones vencidas, en un limbo legal, mientras se sacan a información pública los nuevos «contratos de gestión de servicio público de viajeros de uso general».

Sin embargo, este hecho no impide el que se pueda efectuar una valoración del desarrollo del sector en la provincia de Alicante hasta la fecha, que es el objetivo fundamental de esta tesis.



Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante



Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

CAPITULO 1. INTRODUCCION Y JUSTIFICACION.



Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante



Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

1 INTRODUCCION.

1.1 ANTECEDENTES.

La génesis de este trabajo tiene que ver con mi ejercicio profesional en el sector de transporte de viajeros desde 1978 y con mi actividad como profesor asociado en la Universidad de Alicante, primero en el Departamento de Economía Aplicada y Política Económica (1990-2003) de la Facultad de Ciencias Económicas y posteriormente en los Departamentos de Geografía Humana, de Gestión de la Edificación y de Edificación y Urbanismo –Área de Urbanística y Ordenación del Territorio– de la Escuela Politécnica Superior (2005-2017).

En más de cuarenta años, he tenido la oportunidad de ser testigo de la evolución de un sector regulado por la Administración, accediendo al mismo cuando todavía estaban vigentes la *Ley de 27 de diciembre de 1947 sobre Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera* y la *Ley de 27 de diciembre de 1947 sobre Coordinación de los Transportes Mecánicos Terrestres*, así como su legislación derivada.

Estas cuatro décadas me han permitido observar –y participar–, como ejecutivo y asesor del sector, tanto de empresas como de organizaciones empresariales. También he sido testigo de la transición legislativa de un Estado central a un Estado de las autonomías, así como en la incorporación a la Unión Europea y la adaptación paulatina a la legislación de la misma. En este periodo ha habido unos importantes cambios sociales, unas grandes mejoras en las infraestructuras y, como no, una transformación impensable, hace cuarenta años, en la calidad de las flotas de los vehículos que prestan los servicios públicos de transporte.

En el ámbito profesional, no siempre he dispuesto del tiempo suficiente para entender muchas de las cosas que ejecutaba o sobre las que asesoraba; sencillamente se trataba de cumplir objetivos y defender intereses, restándole importancia a la razón y a la trascendencia de los mismos, algo derivado del pragmatismo que nos suele acompañar en el ejercicio de nuestro trabajo cotidiano. Por todo ello, en estos momentos, en que he dispuesto de tiempo para reflexionar, trato de hacer una revisión de la evolución de un sector de importancia relevante, por lo que afecta a la calidad de vida de los ciudadanos, tal y como es el caso del transporte regular de viajeros por carretera.

He concretado el ámbito del estudio a la provincia de Alicante, por sus características peculiares y diferenciales –me atrevo a decir que paradigmáticas– y también por la relación profesional que he mantenido, durante más de treinta años, con el sector de transporte público regular de viajeros de esta provincia.

1.2 JUSTIFICACIONES E INTERÉS DE LA TEMÁTICA.

Varias son las razones, que justifican la oportunidad del estudio de la evolución del sistema de transporte público regular de viajeros por carretera en la provincia de Alicante, entre las que tomamos en consideración las siguientes:

1. El transporte regular de viajeros por carretera es un servicio público esencial, cuyo desarrollo se produce a partir de la primera década del pasado siglo, viniendo a complementar, en principio, la incapacidad –física y económica– del ferrocarril, para posteriormente transformarse en su principal competidor.
2. Es un servicio regulado, originariamente de competencia estatal, que parcialmente ha sido transferido a las Comunidades Autónomas, en el proceso de cesión de competencias contemplada en el artículo 148 de la Constitución Española.
3. La gestión de este tipo de transporte ha sido indirecta en la provincia de Alicante, empleando el contrato de concesión, en los términos que se han considerado por las distintas leyes en la materia.
4. El transporte público regular de viajeros ha sido, hasta ahora, un sector generalmente autosuficiente en el ámbito económico, con excepción de algunos apoyos puntuales de la Administración en el caso de las concesiones de débil tráfico.
5. Ha sido, asimismo, un sector con barreras de entrada implícitas, propiciadas por la Administración, tanto estatal como autonómica, lo que ha permitido que, mediante la cobertura de la ley, los plazos concesionales se fueran prolongado hasta casi un siglo de duración.
6. Esta pertenencia, en casos centenaria, de una concesión a una determinada empresa, ha creado una percepción de propiedad por parte de los concesionarios, que se resisten a los nuevos procesos de licitación que marca la Unión Europea.
7. Es un sector en el que se han sobrepasado los plazos de renovación concesional obligada, ya que todas sus concesiones están vencidas (la primera el 1 de febrero de 2012, hace más de 7 años). Ahora se hace precisa una nueva licitación de los contratos, como consecuencia de la normativa europea y, también, por las consecuentes actuaciones de la Comisión Nacional de la Competencia (CNC)², que ha alertado razonadamente sobre las deficiencias en materia de competencia, incluso llegando a insinuar sobre el riesgo de que se esté produciendo una “captura del regulador”.

² «Por lo tanto, no se encuentran justificadas las duraciones excesivas de las concesiones en este sector que, en ocasiones, han sobrepasado los veinte años. Puesto que la empresa concesionaria actúa, durante el tiempo de vigencia de la concesión, como un monopolista, si ese tiempo es excesivamente largo, podrían reducirse sus incentivos para incorporar mejoras en el proceso productivo que reduzcan los costes y mejoren el servicio, aumentando también el riesgo de que se produzca una situación de “captura del regulador”» (COMISION NACIONAL DE LA COMPETENCIA 2008).

8. En el caso de la Comunidad Valenciana –lo mismo ocurre en otras Comunidades Autónomas– se ha llegado a una situación en la que la mayoría de las concesiones han vencido y la Ley no contempla, por una falta de previsión, la posibilidad de prórroga, por lo que el sector se encuentra, de hecho, en un limbo legal ³.
9. En estos momentos la propia Administración autonómica no acaba de resolver el problema, bien por falta de experiencia o por falta de voluntad, o quizá por ambas razones. Es el mismo problema que se ha observado en los procesos de licitación de las concesiones de competencia estatal y en las de otras Comunidades Autónomas, cuya experiencia debiera servir de referencia.
10. También es evidente que, durante casi un siglo, el sistema concesional aplicado ha sido un elemento estructurante del territorio, en cuanto a que ha contribuido a atender las necesidades de movilidad en la provincia, creando, además de una red provincial, un conjunto de redes que se ajustan a la realidad comarcal existente.



Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

³ Refiriéndose a la ampliación de concesiones se ha pronunciado el organismo que tutela la competencia: «Se considera que este procedimiento de ampliación de plazos concesionales, utilizado por la inmensa mayoría de las Comunidades Autónomas (todas, salvo, a fecha del presente informe, Andalucía, País Vasco, Navarra y Cantabria), supone una auténtica prórroga de la vigencia de la concesión (con independencia de su calificación jurídica concreta) con efectos muy perjudiciales sobre la competencia, al imposibilitar directamente el acceso competitivo a las concesiones, en perjuicio de los usuarios finales del servicio» (COMISION NACIONAL DE LA COMPETENCIA 2010).



Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

CAPITULO 2. METODOLOGIA Y CARACTERÍSTICAS DE LA INVESTIGACION.

El alcance de la investigación realizada comprende todas las concesiones actuales (aunque caducadas) que operan en el territorio de la provincia de Alicante y que son competencia de la Generalitat Valenciana. Actualmente 31 de estas concesiones tienen únicamente tráficos dentro de la provincia de Alicante y las otras 5 comparten tráficos con la provincia de Valencia.

El estudio se desarrolla a partir de la promulgación de la *Ley de Ordenación de Transportes Mecánicos por Carretera (1947)*, cuya aplicación redujo a menos de cien las concesiones que operaban en la provincia de Alicante; en este periodo se empiezan a observar el fenómeno de la unificación de concesiones.

Posteriormente, con la aplicación de *Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres* y la racionalización económica de las empresas concesionarias, se continúa con los procesos de unificación de concesiones y, a la vez, mediante procesos de compra se produce una acumulación de títulos concesiones, que en el caso de Alicante se concreta en tres corporaciones o grupos empresariales, que gestionan 85,46% de la oferta de kilómetros-bus anuales.

Los procesos de unificación se polarizan, como veremos, en las cabeceras de comarca y en la conexión con la capital de la provincia, lo que trae como consecuencia una red que conecta los centros de las comarcas con los municipios de su área de influencia y otra red superpuesta que los conecta con la capital.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante



Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

2 METODOLOGIA Y CARACTERISTICAS DE LA INVESTIGACION.

2.1 ELECCIÓN DEL TEMA.

El sector del transporte regular de viajeros ejerce su actividad en un régimen de monopolio regulado, lo que implica la existencia barreras legales de entrada para otros competidores, dentro de los itinerarios que les reserva la correspondiente concesión administrativa (DE RUS 2000). El ejercicio de estas actividades, genera un vínculo directo entre la Administración y los concesionarios, en el que los usuarios, de hecho, tienen una intervención subsidiaria, canalizando normalmente sus demandas a través de la primera. Esta relación, con una trayectoria histórica continuada, ha funcionado en una especie de microcosmos entre las partes, que permite explicar los aspectos oscurantistas en cuanto al conocimiento del sector por el público.

El hecho de que el transporte regular en autobús sea un servicio público afecta con su desempeño directamente a muchos ciudadanos, pero, al ser gestionado en régimen de gestión indirecta, la operación del mismo es realizada por empresarios privados, aunque las competencias, especialmente sobre la autorización de tarifas, el número de expediciones y el parque móvil afecto, estaban reservadas para la Administración, aunque a partir de la *LOTT* solamente la autorización de tarifas está sometida a autorización, quedando el resto en un régimen de comunicación.

También es un servicio que se presta a riesgo y ventura, sin aportaciones sustanciales del erario público, por lo que el operador privado debe ser capaz de equilibrar económica y financieramente su explotación, en primer lugar, por supervivencia y, en segundo lugar, porque el objetivo de los beneficios es una premisa legítima para cualquier empresa.

Existe una corriente de opinión bastante generalizada de que el transporte en autobús, como servicio público, debe atender todas las demandas de los ciudadanos, incluso las eventuales que puedan surgir; es decir el servicio debe estar siempre disponible, por si alguien precisa de su utilización. Esta posición es de difícil viabilidad práctica, ya que el transporte también constituye una actividad económica que, como tal, tiene que administrar recursos limitados y generalmente escasos.

El transporte público por carretera es una actividad que se ha desarrollado a lo largo de más un siglo, a la vez que lo hacía la economía del país, la movilidad de sus habitantes y la construcción de las infraestructuras necesarias. Cuando emerge el transporte por carretera, el Estado ya tenía la experiencia de los fracasos estrepitosos de bastantes líneas de ferrocarril, siempre necesitadas de ayudas públicas, y optó, entendemos que, con buen criterio, porque esta nueva actividad fuese autosuficiente en lo económico.

Cuando se empieza a regular el sector éste es eminentemente minifundista, con multitud de pequeñas líneas que cubrían trayectos cortos –los largos normalmente estaban operados por el ferrocarril– que eran explotadas por pequeñas empresas, que no tenían capacidad de forzar al Estado para que aportase recursos públicos. En consecuencia, aunque posteriormente las líneas crecen y se consolidan, llegando a integrarse en grandes empresas, el Estado nunca ha tenido que recurrir a realizar aportaciones, salvo algunos

casos excepcionales, de las arcas del erario público.

A tenor de las experiencias del ferrocarril, la Administración también renuncia a la planificación, dando paso a que el sistema se desarrolle con iniciativas de empresarios particulares, que tratan de adaptar su oferta a la demanda, ya que en ello les va su supervivencia. Mientras tanto, el Estado legisla y trata de que este sector regulado se mantenga sin costes para la Administración. El hecho de que el Estado no se haya implicado económicamente ha pagado el peaje del carácter oscurantista del sector, del que no se conocen estadísticas fiables en cuanto al número de viajeros transportados.

Si bien es cierto que, en la mayoría de los casos, esta relación centenaria de la Administración con los concesionarios, ha podido crear algunas situaciones, que pudieran calificarse como de posible “captura del regulador” por parte de las empresas concesionarias (COMISION NACIONAL DE LA COMPETENCIA 2008), también puede interpretarse que el Estado, ante un sistema que evolucionaba favorablemente, no quisiera implicarse en largos procesos de licitación de miles de nuevas concesiones, optando por esa figura tan conocida en el sector como ha sido la convalidación de concesiones, que ha permitido que la mayoría de éstas se hayan renovado—adjudicándolas casi automáticamente a los mismos concesionarios— en base a las leyes “generales” de transportes de los años 1924, 1941, 1947 y 1987.

Desde los puntos de vista jurídicos o académicos puristas, indudablemente existen razones para poner en entredicho la forma en que se hicieron los procesos de convalidación o renovación concesional, pero, desde una perspectiva pragmática, podría considerarse el Estado actuó de manera eficaz y posiblemente eficiente.

Sin embargo, en el nuevo marco de la legislación europea el recurso de las convalidaciones automáticas no sirve y las concesiones (ahora denominadas *servicios de transporte público regular de viajeros por carretera de uso permanente*) deben ser licitadas en concurso público. Este nuevo escenario está generando problemas desde el momento en que las primeras experiencias de los nuevos concursos, realizados por el Ministerio de Fomento, están plagadas de recursos, propiciados tanto por los concesionarios históricos como por los nuevos licitantes, que mediante la vía judicial han llevado a una ralentización de las adjudicaciones.

Hechas las anteriores observaciones, en este trabajo, tratamos de hacer un análisis de la evolución de este sector en la provincia de Alicante, el grado de racionalidad de la red actual y de qué forma ésta se ha adaptado a las necesidades de movilidad de sus comarcas, así como su incidencia en la articulación del territorio. En definitiva, se trata de demostrar como las interrelaciones entre el territorio, la normativa legal, la Administración y los concesionarios han llegado a construir la actual red de transporte regular en la provincia y en sus comarcas.

2.2 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN.

El objetivo principal de este trabajo es realizar un estudio exploratorio y descriptivo que permita analizar las relaciones recíprocas entre el territorio y su respectivo sistema de transporte regular de viajeros en autobús, gestionado mediante concesiones administrativas, así como la evolución del sector y la influencia de la Administración y los concesionarios en el desarrollo del mismo.

Para ello se ha llevado a cabo una metodología secuencial, en la que en primer lugar se ha desarrollado una investigación secundaria que permitiera examinar y contextualizar el marco de conocimiento del objeto de estudio, realizando una revisión bibliográfica narrativa o tradicional de fuentes de información secundarias, analizando las principales publicaciones relativas a la temática de estudio (legislación, manuales, libros, compendios, artículos, papers, conferencias y/o ponencias...).

En segundo lugar, se procedió al análisis individualizado de los casos por concesiones de transporte y por demarcaciones territoriales (comarcas), con el objetivo de constatar hasta qué punto la configuración de las redes comarcales y provinciales, que integran el sistema de transporte regular interurbano en la provincia de Alicante, son consecuencia de la normativa legal, la intervención de la Administración y, también, del quehacer de los concesionarios.

2.2.1 Objetivos generales.

En el desarrollo del trabajo se han establecido los siguientes objetivos generales:

1. Analizar las relaciones recíprocas entre el territorio y su respectivo sistema de transporte regular de viajeros en autobús.
2. Analizar la evolución del sector desde sus principios y la incidencia de las distintas leyes aplicadas (1924-2018).
3. Analizar la participación de los concesionarios en el desarrollo del sector.

2.2.2 Objetivos específicos.

Se establecen los siguientes objetivos específicos

1. Analizar la evolución de las concesiones.
2. Analizar los fenómenos de la ampliación y de la unificación de las concesiones, así como el de la integración empresarial de las mismas.
3. Analizar los criterios empleados por la Administración en desarrollo del sistema concesional.
4. Analizar las relaciones Administración-Concesionarios.
5. Analizar la incidencia del sistema de transporte en la articulación territorial de la provincia.

2.3 EL PROBLEMA.

El transporte de viajeros mediante vehículos mecánicos por carretera, aparece en la provincia de Alicante a principios del siglo XX, viniendo a sustituir a los anteriores servicios de tracción de sangre, que era el único medio disponible para trasladarse entre núcleos de población que no disponían de ferrocarril. La aparición del automóvil ofrece ventajas de velocidad y confort, que hacen posibles desplazamientos hasta entonces impensables, sobre todo para el movimiento de pasajeros.

El proceso de implantación de los servicios de transporte por carretera se encuentra, en sus inicios, con dos problemas que son: la carencia de infraestructuras propias y la competencia del ferrocarril, aunque éste con una red limitada y rígida no podía hacer frente a las crecientes demandas de movilidad y, menos, en los ámbitos local, comarcal o provincial.

El desarrollo industrial y el crecimiento económico hacen aflorar un problema semejante al que, modernamente, se conoce como de la *última milla* –o del *último kilómetro*–, que surge cuando los largos desplazamientos se pueden hacer en poco tiempo y, sin embargo, en las últimas etapas de los mismos –desde los aeropuertos, estaciones de ferrocarril y de autobuses– se alargan en el tiempo necesario para recorrerlas por falta de medios o de coordinación. Como ejemplo, en 1900 la duración de viaje un en tren entre Madrid y Alicante (455 Kms) era similar a la del traslado desde Alicante a Alcoy en diligencia (60 km).

Por eso, en el inicio, las líneas de transporte público por carretera en vehículos automóviles suelen conectar las estaciones de ferrocarril con núcleos urbanos que no disponen de las mismas, ya que la red de movilidad troncal, aunque limitada, estaba representada por el tren.

En sus comienzos, al transporte en vehículos automóviles, se le aplica la legislación de la época, pensada para las diligencias y similares, pero cuando su evolución se ve imparable intervine el Estado y, en 1924, se empieza a regular el sector imponiendo la obligatoriedad de un título administrativo –la concesión, para los servicios públicos regulares de transporte por carretera– que ha permanecido con pocos cambios hasta nuestros días.

Cuando la Administración otorga una concesión se reserva la competencia sobre la misma, debiendo autorizar los tipos de vehículos, itinerarios, horarios y tarifas, así como el plazo durante el cual el concesionario va a prestar ese servicio. Al finalizar el plazo concesional el servicio debiera concursarse en una nueva licitación pública, para que otros empresarios pudieran concurrir y, así, la Administración podría seleccionar la mejor oferta, ya que a ésta le corresponde preservar al servicio público y garantizar la mejor oferta para los ciudadanos.

A la Administración, asimismo, le corresponde planificar o aprobar la planificación de los servicios de transporte regular y sus objetivos se relacionan con el bien común de los ciudadanos, mientras que el concesionario, como empresario, como no puede ser de otra manera, tiene otros objetivos propios, sobre todo el de obtener un beneficio sin el cual cualquier empresa privada carece de sentido.

En el periodo analizado, en la provincia de Alicante, se ha desarrollado una red de transporte público regular de viajeros por carretera, que ha contribuido a la vertebración de este territorio, desde el momento en que facilita una conexión de prácticamente todos los municipios con sus respectivas cabeceras de comarca y de éstas con la capital. Esta realidad nos lleva a constatar la existencia de una eficacia en cuanto a la implantación del sistema y, también, una eficiencia en cuanto la explotación de estos servicios se ha realizado de manera autosuficiente, sin tener que recurrir a recursos financieros de la Administración.

Por todo ello ponemos especial énfasis en el marco normativo de la actividad de transporte público, sin el que no se puede entender evolución de un sector regulado, como es este caso; nos referimos a la figura de la *concesión administrativa*, que es un negocio jurídico por el cual la Administración cede la gestión de un servicio público a una persona física o jurídica bajo unas ciertas condiciones y durante un plazo determinado. En el tiempo en que dura la concesión, la Administración, que es la titular del servicio, debe mantener una tutela para que se mantengan los objetivos del servicio público, por lo que ostenta la competencia para asegurar que se cumplan las condiciones previstas en los pliegos de condiciones concesionales y para autorizar las modificaciones de los itinerarios, tarifas, horarios, expediciones y material móvil.

La Administración, para conseguir sus objetivos relacionados con la vertebración del territorio, ha influido, en ocasiones forzando a los concesionarios, para que atendiesen núcleos de población en los que la actividad de transporte público no era mínimamente rentable, recurriendo a la imposición de facto de subvenciones cruzadas. A la vez que el marco normativo ha facilitado la permanencia de los mismos concesionarios, mediante derechos de tanteo o simples autorizaciones mediante procesos de sustitución y/o convalidación de las concesiones, todo este sistema continuista se ve quebrado cuando la trasposición obligada de la normativa europea irrumpe con el *Reglamento 1370/2007* que limita a los 10 años la duración de los *contratos de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general*.

Nuestro trabajo también trata de explicar las influencias recíprocas, que han existido entre el territorio, el marco normativo concesional, el desarrollo de infraestructuras y la evolución poblacional de las comarcas.

En el transcurso de la investigación, han surgido incógnitas sobre la aplicación de este nuevo marco normativo y las consecuencias derivadas del mismo, teniendo en cuenta los antecedentes de algunas Administraciones Autonómicas, entre las que se encontraba la Comunidad Valenciana, poco propicias al cambio de un sistema que, a fin de cuentas, funcionaba y que, sin duda influenciadas por la presión de los actuales concesionarios, optaron –presumiblemente en el ámbito de sus competencias– por realizar prórrogas de las concesiones, bajo la justificación de modernización de la mismas.

Sin embargo estas actuaciones fueron denunciadas por la Comisión Nacional de la

Competencia (CNC)⁴, que ya había realizado lo mismo refiriéndose a las concesiones de competencia estatal⁵. Esta denuncia se judicializa y finalmente es zanjada por la sentencia de 14 de marzo de 2016, por la que se anula el *Plan de modernización de las concesiones de transporte público regular permanente de viajeros por carreteras*, aprobado por la Generalitat Valenciana en el año 2010. En el ínterin habían vencido gran número de concesiones de la provincia, que desde entonces están en un “limbo legal”.

A tenor del precitado fallo judicial, desde la Consellería correspondiente, se inicia un proceso conducente a preparar un nuevo mapa concesional y a aplicar lo previsto en el *Reglamento 1370/2007*⁶, en cuanto a la duración del plazo de duración máximo de 10 años. Este proceso todavía no ha resuelto el problema, pues en estas fechas (31 de mayo de 2020) no se ha licitado ningún servicio en la provincia.

La Administración valenciana ha encargado unos trabajos, a consultoras externas, para definir el nuevo mapa concesional, que cuando ha sido sometido a exposición pública han recibido múltiples alegaciones y, tras los trámites oportunos, se están sometiendo a exposición pública los correspondientes *Proyectos de servicio público de transporte de viajeros por carretera*, en bastantes de los cuales se contemplan subvenciones de la Administración.

La evidencia de encontrarnos en el final de un periodo centenario, en el que se mantuvo una política proclive al mantenimiento del *statu quo* de las concesiones de transporte regular de viajeros, nos permite hacer una reflexión sobre hasta qué punto la nueva normativa puede hacer tambalear el equilibrio del actual sistema de transporte público, lo que abre indudablemente una nueva línea de investigación.

Dado que este trabajo pretende entrar en el análisis riguroso de los hechos acaecidos y constatables, el alcance del mismo se limita temporalmente a la fecha de cierre de este trabajo.

⁴ Ver *Informe sobre las prórrogas de las concesiones interurbanas de transporte de viajeros en autobús de titularidad autonómica* (COMISION NACIONAL DE LA COMPETENCIA 2010).

⁵ Ver *Trabajando por la Competencia. Informe sobre la competencia en el transporte interurbano de viajeros en autobús en España* (COMISION NACIONAL DE LA COMPETENCIA 2008)

⁶ Este Reglamento ya había sido expresamente incorporado a la Ley 6/2011, de 1 de abril de Movilidad de la Comunidad Valenciana.

2.4 INTERROGANTES QUE PLANTEA EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN.

Varios son los interrogantes que plantea el problema de investigación:

1. ¿Cómo ha influido el territorio en la configuración del sistema de transporte público regular de viajeros por carretera?
2. ¿Qué tipo de incidencia ha tenido el sistema de transporte regular de viajeros en autobús sobre el territorio?
3. ¿Qué influencia han tenido las actuaciones de la Administración sobre la evolución de las concesiones?
4. ¿Qué influencia han tenido las actuaciones de los concesionarios sobre el desarrollo de las concesiones?
5. ¿Qué influencia está teniendo la normativa de la Unión Europea en la definición del nuevo sistema de transporte público regular por carretera en los ámbitos territoriales de las Comunidades Autónomas?
6. ¿Qué papel está jugando la Administración en el proceso abierto para la nueva ordenación del sector y la consecuente licitación y adjudicación de las nuevas concesiones?

2.5 HIPÓTESIS DE INVESTIGACIÓN..

Se plantean cuatro hipótesis generales:

- HG1: El territorio ha influido en la configuración y desarrollo del sistema de transporte regular de viajeros en autobús
- HG2: El sistema de transporte regular de viajeros en autobús ha influido en el desarrollo del territorio.
- HG3: La Administración ha influido en el desarrollo del sistema de transporte regular de viajeros en autobús en la provincia de Alicante.
- HG4: Los concesionarios han influido en el desarrollo del sistema de transporte regular de viajeros en Autobús en la provincia de Alicante, conformando tres tipos de redes de transporte en los ámbitos provincial, intercomarcal e intracomarcal.

2.6 DISEÑO METODOLÓGICO DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN.

El tipo de investigación se caracteriza por:

1. Por el método
 - investigación exploratoria y descriptiva
2. Por el tipo de análisis
 - investigación cuantitativa, cualitativa y ex-post facto
3. Por dimensión territorial
 - investigación provincial
4. Por dimensión temporal

- estudio longitudinal de un periodo de +94 años

2.6.1 Trazabilidad de la evolución concesional.

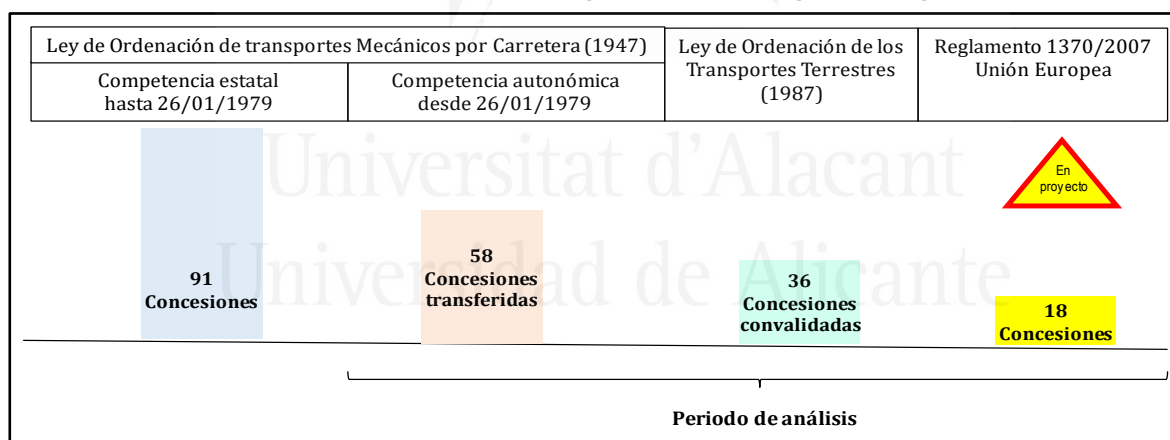
En base a la información disponible hemos aplicado el criterio de trazabilidad inversa, con el cual una vez identificadas las concesiones vigentes hemos buscado el origen de las mismas, ya que en su mayoría proceden de otras que se han prolongado o unificado, tanto es así que todas las concesiones de ámbito provincial actuales (31) proceden de las (91) que en su día estaban vigentes al amparo de la *Ley de 27 de diciembre de 1947 sobre ordenación de los transportes mecánicos por carretera*.

2.6.2 Contenidos de la investigación realizada.

La investigación realizada se sustenta en los marcos teóricos referidos a la población y distribución comarcal de la provincia de Alicante, las infraestructuras viarias, los vehículos, el marco jurídico y las relaciones entre la Administración y sus concesionarios. Se ha realizado un análisis exhaustivo de la evolución de las concesiones a partir de la década de los cincuenta del pasado siglo.

Como vemos en la ilustración siguiente en los años sesenta operaban en la provincia 91 concesiones, que como consecuencia de la realización de distintos procesos de unificación se habían reducido a 58 cuando se realizan las transferencias competenciales en materia de transporte a la Comunidad Valenciana (26/01/1979).

Ilustración 1. Evolución del número de concesiones operadoras de transporte en la provincia de Alicante



Fuente: Elaboración propia.

Una vez recibidas las transferencias competenciales del Estado, desde la Generalitat Valenciana se siguen favoreciendo los procesos de unificación, que culminan con la aplicación de la *Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres*, reduciéndose a 36 las concesiones convalidadas (31 de ámbito provincial y 5 de ámbito interprovincial).

Actualmente existe un proyecto que reduce a 18 las concesiones previstas para la licitación en la provincia de Alicante, en las condiciones previstas por el *Reglamento 1370/2007* y de la *Ley 6/2011 de la Movilidad de la Comunidad Valenciana*.

2.7 FUENTES.

Distinguimos dos tipos de fuentes:

1. Fuentes primarias:

- Normativa legal (europea, nacional, autonómica y local) y documentación de otorgamientos, modificación y renovación de concesiones.
- Planes de carreteras provinciales.
- Ministerio de Fomento.
- Generalitat Valenciana.

2. Fuentes secundarias:

- Instituto Nacional de Estadística (INE)
- Bibliografía de transportes en general
- Revistas relacionadas de transporte, movilidad, geografía, territorio, urbanismo, economía y derecho
- Estudios e informes de patronales del Sector.
- Estudios e informes del Ministerio de Fomento.
- Estudios e informes de la Generalitat Valenciana.
- Documentación de la Diputación de Alicante
- Libros Verdes y Blancos relativos a transporte, movilidad, territorio, energía y medioambiente
- Seminarios, jornadas y congresos.
- Prensa.
- Portales web.

Las fuentes documentales son, o deben ser, el origen de la información empleada en un proceso de investigación, En el desarrollo de este trabajo hemos recurrido a las fuentes documentales existentes, echando en falta la existencia de información fiable sobre el número de viajeros transportados (fuente primaria), que es, en definitiva, un objetivo fundamental que justifica el desarrollo de un sistema de transporte público.

Todas las Administraciones, tanto central como autonómicas, adolecen de una falta de transparencia a la hora de facilitar, al público, la información fidedigna y continuada sobre los viajeros transportados, kilómetros y horas de servicio, a pesar de lo previsto en la propia legislación del sector. Esta falta de transparencia se puede atribuir a la falta de dotación de recursos necesarios para mantener actualizado un sistema de información estadística del sector.

En este sentido no deja de ser sorprendente que, el propio Instituto Nacional de Estadística (INE), no facilite la información sobre viajeros de ciertas Comunidades Autónomas uniprovinciales con el argumento escueto de: «Dato protegido por secreto estadístico. A fin de mantener el secreto estadístico, no se publican los datos de las comunidades

autónomas de Illes Balears, Cantabria, Comunidad Foral de Navarra y La Rioja y de las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla»⁷.

En los nuevos *proyectos de servicio público de transporte por carretera*, que, con el carácter de definitivos, ha publicado la Generalitat Valenciana, los propios autores indican sus fuentes en términos tales como: «se parte de la información facilitada a la Dirección General por las empresas prestatarias actualmente de servicios equivalentes a los propuestos. ...», lo que advierte la carencia de información oficial a la que aludíamos anteriormente.

En consecuencia, a lo largo de la investigación, utilizamos la información disponible en el Boletín Oficial del Estado, en el Diario Oficial de la Generalitat Valenciana y en los contratos formalizados entre Administración y concesionarios, en los que se detallan las líneas, itinerarios, calendario de expediciones y horarios de los servicios.



Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

⁷ Ver INE. Estadística de Transporte de Viajeros <https://www.ine.es/jaxiT3/Datos.htm?t=20240>

CAPITULO 3. CONTEXTO TERRITORIAL.



Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante



Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

3 CONTEXTO TERRITORIAL Y OBJETO DE ESTUDIO.

El territorio se puede entender como un espacio geográfico, con una delimitación legal y con un sentido de pertenencia de los ciudadanos que lo habitan, en el que, como consecuencia de su evolución histórica, se han producido unas relaciones permanentes entre los procesos económicos, sociales y ambientales, condicionados por las características físicas de su orografía, por sus recursos naturales y por su ubicación física.

Uno de los componentes estructurantes de un territorio es la movilidad⁸, que viene representada por las necesidades de desplazarse de las personas en su vida cotidiana y los medios de transporte, que son los instrumentos facilitadores de ésta⁹.

Dado que el objeto de nuestro trabajo es el estudio del transporte regular de viajeros en la provincia de Alicante, procedemos a analizar el desarrollo histórico de este territorio, así como de las subdivisiones del mismo, las comarcas, que también tienen características específicas de identidad territorial.

Dado que un territorio lleva implícita una delimitación legal, procedemos a hacer una revisión histórica de la delimitación de la provincia, desde el momento en que este concepto aparece en nuestro ordenamiento jurídico a partir del siglo XIX.

3.1 CARACTERÍSTICAS GEOGRÁFICAS DE LA PROVINCIA DE ALICANTE.

El relieve de la provincia de Alicante es bastante montañoso y accidentado, con dos tercios de su superficie formadas por sierras y valles fluviales, mientras que solamente un tercio está formado por una llanura. Las formaciones montañosas se componen de varias cadenas paralelas, dirigidas de suroeste a norestes, lo que ha tenido una trascendencia en la implantación de la red de comunicaciones viarias, sobre todo en las comarcas de la Marina Alta, Marina Baixa, el Comtat y L'Alcoià.

En cuanto a superficie, la provincia, con 5.816,61 km², es una de las más pequeñas de España, mientras que con una población de 1.838.819 habitantes (2018) es una de las más densamente pobladas.

Está dotada de una importante red de carreteras y todas las cabeceras de comarca, como veremos, están intercomunicadas por autopistas o autovías que facilitan una buena accesibilidad.

No ocurre lo mismo con el ferrocarril, tanto por el trazado de la red como la ubicación de las estaciones respecto a las ciudades que atienden. A nivel provincial, solamente funciona con relativa eficacia la red de cercanías que conecta Alicante con Elche y Orihuela,

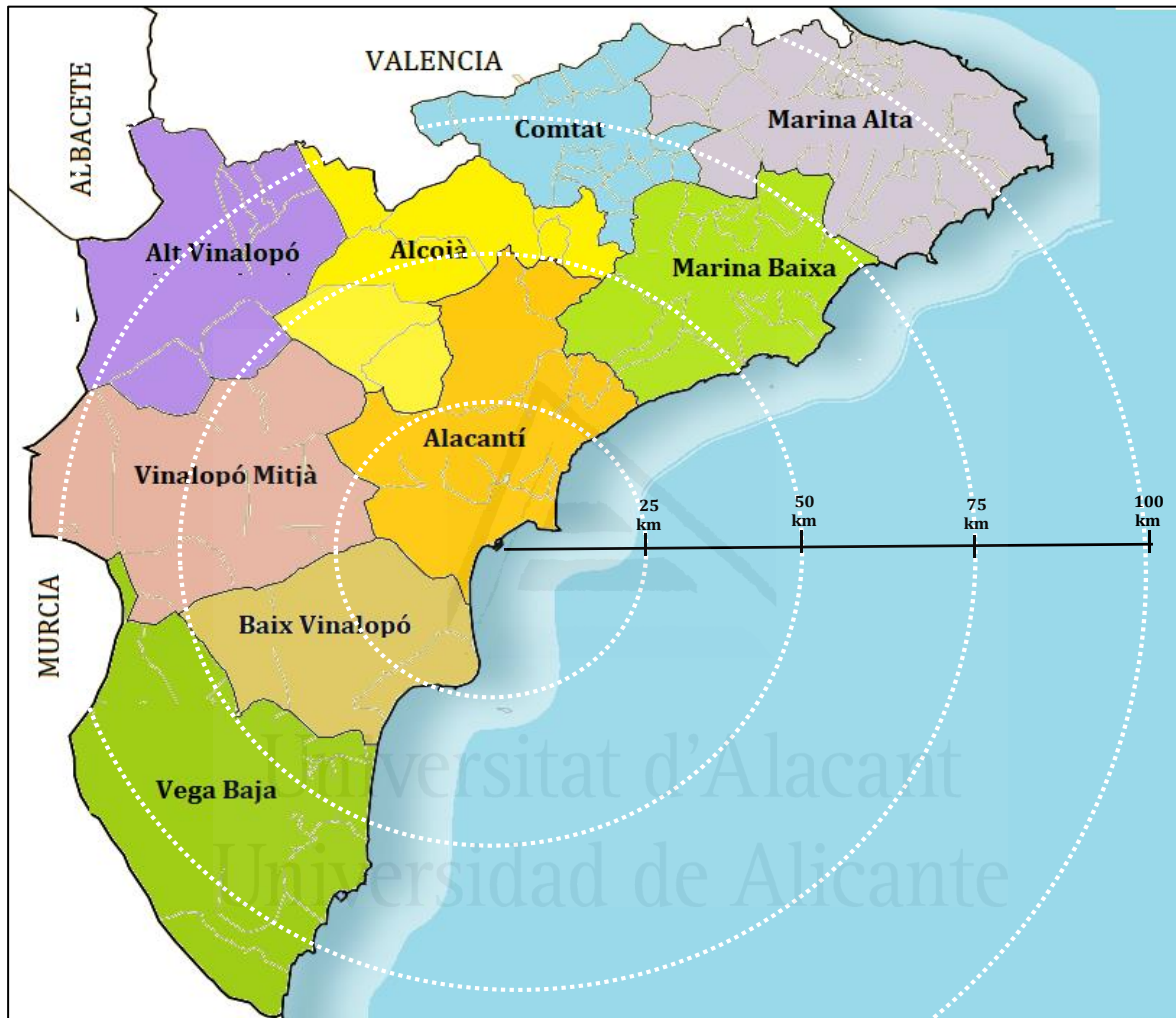
⁸ «El territorio se configura como un espacio geográfico dinámico, en el que se movilizan y actúan personas y bienes. En este sistema se desarrolla el transporte, operando como soporte de sus estructuras y sus flujos» (GARCIA SCHILARDI 2019).

⁹ «El transporte y el territorio se entrecruzan e influyen mutuamente, estableciendo una relación de reciprocidad de tal modo que al mismo tiempo que la distribución de los usos del suelo configura determinados patrones de movilidad, influyendo en los diversos modos de transporte, la oferta de transporte presente en un territorio puede condicionar los patrones de localización de las actividades urbanas» (MIRALLES-GUASCH 2002).

así como el tramo de vía estrecha tranviarizada que conecta Alicante con Benidorm, entre los que sigue existiendo una falta de conexión.

Es también relevante la situación de centralidad de la capital, a pesar de estar en la costa, frente a las cabeceras de las comarcas, de las que tres están a menos de 50 km, cuatro están entre 50 y 70 km y únicamente Denia se encuentra a una distancia de 100 km aproximadamente.

Mapa 1. Isolíneas desde Alicante capital.



Fuente: Elaboración propia.

3.2 GOBERNANZA, ESCALAS TERRITORIALES Y ESTRUCTURAS DE LA PROVINCIA DE ALICANTE.

El término provincia, que ya fue utilizado en el Imperio Romano, se refiere a una división administrativa que delimita un determinado territorio dentro de un país. En España fue utilizada en la época imperial, como parte de los reinos, asimilándose en muchos casos con los corregimientos o las intendencias.

La acepción moderna de la provincia podemos encontrarla, en nuestro país, en las Cortes de Cádiz (1812), derogada por Fernando VII y resucitada en el Trienio Liberal, en el que con la promulgación del *Decreto 59 de las Cortes de 27 de enero de 1822* se realiza una división del territorio en 52 provincias con el mandato de que en ellas debieran constituirse las correspondientes Diputaciones, lo queda en suspenso en 1823 con el retorno del absolutismo hasta la muerte de Fernando VII en 1833, aunque hubo un nuevo proyecto de división territorial en 1825.

Siendo Javier de Burgos Ministro de Fomento, en 1833, se promulgan tres *Reales Decretos* que tratan la nueva división provincial¹⁰, la creación de los Subdelegados de Fomento¹¹ y la Instrucción para Gobierno de los Subdelegados de Fomento¹² (GÓMEZ DIAZ 2005), que marcan el hito de la actual división provincial todavía vigente en España.

De hecho, desde inicios del siglo XIX se configura tanto la delimitación territorial de las provincias, como la presencia de la Administración del Estado en las mismas.

3.2.1 Subdelegación de fomento y gobierno civil.

La Constitución de 1812 establece que «el Gobierno político de las provincias residirá en el *jefe superior*, nombrado por el Rey en cada una de ellas» (Artículo 324). Esta figura desaparece de hecho en el periodo absolutista.

Por *Real Decreto de 23 de octubre de 1833* se establecieron los jefes provinciales, con el título de *subdelegados de fomento*, «encargados de estudiar las necesidades locales y de socorrerlas,...., con competencias, dentro de la provincia, en materia de agricultura, industria y comercio, minería, ayuntamientos, policía general, instrucción pública, sociedades económicas, hospitales y establecimientos benéficos, cárceles, hermandades y cofradías, bibliotecas, museos, teatros y espectáculos, caza, pesca, prevenciones generales, caminos, canales, etc.».

Mediante el *Real Decreto del 29 de septiembre de 1847* al *subdelegado de fomento* se le vuelve a denominar *gobernador civil* que es el título que se ha mantenido hasta 1997 en que se creó la figura del *subdelegado del gobierno*, para asignar a uno por provincia.

¹⁰ *Decreto de 30 de noviembre de 1833 sobre la división civil de territorio español en la Península e islas adyacentes en 49 provincias.*

¹¹ *Real Decreto de 23 de octubre de 1833 se establecieron los jefes provinciales, con el título de Subdelegados de Fomento,*

¹² *Real Decreto de 30 de noviembre de 1833 sobre la Instrucción para Gobierno de los Subdelegados de Fomento.*

Estos órganos representan a la Administración central en la provincia, siendo nombrados por el Gobierno.

3.2.2 Diputación.

El establecimiento de las Diputaciones está vinculado al desarrollo del Estado liberal que, a lo largo del siglo XIX, implantó una nueva organización territorial de España. En la *Constitución de 1812* se establecía que en cada provincia existiese una Diputación para promoverla en cuanto al fomento de la educación y de los distintos sectores económicos (artículo 325).

A lo largo del siglo XIX y principios del siglo XX, la Diputación está subordinada a la figura del gobernador civil, actuando como un órgano consultivo, que lo largo de un siglo fue dotado de ciertas competencias.

Será el *Estatuto Provincial, aprobado por Real Decreto de 20 de marzo de 1925*, cambia el sistema de elección y nombramiento de los diputados provinciales, con la pretensión de que la Diputación fuese un órgano de gestión, El *Estatuto* incrementó la autonomía financiera de las diputaciones provinciales, con cesión de tributos por parte del Estado y por recursos cedidos por los ayuntamientos, De este *Real Decreto* cabe destacar que el gobernador civil, por primera vez en la historia, no controla ahora la Diputación.

En el convulso periodo de la II República no existen cambios significativos y con el advenimiento del franquismo vuelve a darse otro proceso centralizador, quedando las diputaciones nuevamente subordinadas al gobernador civil.

Según la *Constitución* actual, el Estado se estructura territorialmente en «municipios, provincias y en las comunidades autónomas que se constituyan». La provincia aparece como entidad local con autonomía para la gestión de sus propios intereses (artículo 141) y se asigna a las diputaciones una serie de competencias propias; se establece la posibilidad de que el Estado delegue en ellas ciertas competencias e incluso que la Comunidad Autónoma también lo haga.

La *Ley de Bases de 1985* otorga al presidente de la Diputación la capacidad para dirigir el gobierno y la administración de la provincia, representa a la diputación, convoca y preside el pleno y elige entre los diputados a sus vicepresidentes y a los miembros de la comisión de gobierno,

Las Diputaciones provinciales son órganos de elección indirecta, en los que la composición de su pleno se realiza por elección por los concejales electos de todos los ayuntamientos, de forma que los diputados de cada provincia se reparten entre los partidos judiciales mediante el sistema de otorgar un diputado a cada partido judicial y luego distribuir los restantes proporcionalmente a la población.

3.2.3 Partidos judiciales en la provincia de Alicante.

Los partidos judiciales son unidades territoriales para la administración de justicia, integrada por uno o varios municipios limítrofes y pertenecientes a una misma provincia.

El *Real Decreto de 21 de abril de 1834* es de gran importancia desde el momento en efectúa una consolidación de la organización territorial, en materia judicial, de las provincias derivada del *Real Decreto de 30 de noviembre de 1833 sobre la división civil de territorio español en la Península e islas adyacentes en 49 provincias*, que ya anunciaba en su artículo 4 que: «Esta división de provincias no se entenderá limitada al orden administrativo, sino que se arreglarán a ella las demarcaciones militares, judiciales y de Hacienda». Normalmente se elige como cabecera de comarca al pueblo de mayor población.

Mapa 2. Partidos judiciales de la provincia de Alicante (1834)



Fuente: Elaboración propia en base a la Real Decreto de 24 de abril de 1934.

Con la subdivisión en partidos judiciales de la nueva división territorial de la península e Islas adyacentes del *Real Decreto de 21 de abril de 1834*, en el territorio de actual

provincia de Alicante los partidos judiciales eran los siguientes: Alcoy, Alicante, Altea, Callosa de Ensarriá, Callosa de Segura, Cocentaina, Denia, Elche, Jijona, Monóvar, Novelda, Orihuela y Pego. Además, se incluían en la provincia los partidos judiciales de Albaida, Onteniente y Gandía, mientras que la localidad de Villena pertenecía a Albacete y la de Sax a Murcia.

Por *Real Orden de 9 de septiembre de 1836* se efectúa reajustes de la provincia alicantina con las de Valencia, Albacete y Murcia, rectificándose los límites provinciales, desglosándose de Alicante los partidos judiciales de Albaida, Gandía y Onteniente, que se agregan a Valencia, a la vez que se crea el nuevo partido judicial de Villena, localidad antes incluida en el de Almansa (Albacete), con los pueblos de Sax antes de Yecla (Murcia), Biar (Jijona) y Benejama (Alcoy).

Mapa 3. Partidos judiciales de la provincia de Alicante (1836)



Fuente: Elaboración propia en base a la *Real Orden de 9 de septiembre de 1836*

Por la misma *Real Orden* «la capitalidad del partido de Callosa de Segura se traslada a Dolores; Altea pasa a depender de Callosa de Ensarriá, y con el resto del partido se

crea el de Villajoyosa, agregándole el pueblo de Relleu, antes de Jijona; el pueblo de Mirafior, de Gandía, se traslada al de Denia; Lorcha, Benimaset y Tollos, pertenecientes el primero al partido de Pego y los otros dos al de Callosa de Ensarriá, se incluyen en el Cocentaina; finalmente, Redován, que pertenecía al de Callosa de Segura, pasa al partido de Orihuela».

Con la promulgación de la *Real Orden de 9 de septiembre de 1836* se marcan unos nuevos límites provinciales, que se han mantenido hasta el presente y se hacen algunas modificaciones en las demarcaciones de los partidos judiciales, añadiendo uno nuevo con cabecera en Villena, que se incorpora definitivamente a la provincia.

A la vez, se realiza una redistribución de municipios y se cambian dos cabezas de partido: Dolores por Callosa de Segura, Altea por Villajoyosa

En la primera subdivisión de los partidos judiciales existían trece en la actual provincia de Alicante, los mismo que existen en la actualidad, de los cuales solamente seis coinciden con los iniciales; las causas de estas modificaciones tienen que ver con el criterio, antes aludido, de la consideración del “pueblo de mayor población de la comarca”, en alguna de las cuales se ha producido un desdoblamiento

A lo largo de la historia se han modificado las delimitaciones territoriales de los partidos, ajustándose a la realidad de las comarcas actuales.

Tabla 1. Comarcas y partidos judiciales de la provincia de Alicante (2018).

Comarca	Partido judicial	Comarca	Partido judicial
Baix Vinalopó	Elche	Marina Baixa	Benidorm
Comtat	Alcoy		Villajoyosa
L'Alcoià		Ibi	Marina Alta	Denia
	Vinalopó Mitjà		Novelda	Vega Baja	Orihuela
Alt Vinalopó		Villena		L'Alacantí	Torreveija
			S, Vicente Raspeig

Fuente: Elaboración propia.

En la actualidad existen trece partidos judiciales, teniendo algunas comarcas dos, excepto la del Comtat que está integrada en el de Alcoy¹⁴.

Los partidos judiciales, cuya evolución en los dos últimos siglos hemos detallado, han sido indudablemente un elemento configurador del territorio, a la vez que se han ido adaptando a la realidad demográfica de los municipios.

¹⁴ Véase [Anexo 3.2.3. Distribución de comarcas y partidos judiciales en la provincia de Alicante.](#)

Mapa 4. Partidos judiciales de la provincia de Alicante (2019).



Fuente: Elaboración propia

3.2.4 Comarcas.

El territorio, en el que se prestan los servicios de transporte por carretera—de viajeros, regular, de uso general, permanente—objeto de este trabajo, se ciñe a la provincia de Alicante, en la cual consideramos la comarca como división de primer nivel.

El diccionario de la RAE da dos definiciones al término de comarca: «1.f. Territorio que, en un país o una región, se identifica por determinadas características físicas o culturales» y «2. Entidad administrativa compuesta por una pluralidad de municipios en el seno de una provincia».

La figura de la **comarca**, que aparece contemplada en el *Ley Orgánica 5/1982, de 1 de julio, de Estatuto de Autonomía de la Comunidad Valenciana*¹⁵ en la que se exige una mayoría absoluta en las Cortes para aprobar la división comarcal, aspecto que es modificado en el nuevo *Estatut* (Artículo 65) en 2006¹⁶, que eleva a dos tercios la mayoría necesaria para esta aprobación.

La *Ley 8/2010, de 23 de junio, de régimen local de la Comunitat Valenciana*, que en su Artículo 1.1., determina que «la Comunitat Valenciana se organiza en municipios, comarcas y provincias a las que se garantiza la autonomía para la gestión de sus respectivos intereses» y viene a repetir en su Artículo 53 lo contemplado en el Estatuto de Autonomía.

A falta de concreción en el uso del término comarca en la legislación valenciana la denominación que se da a la misma procede de la publicación **Propuesta de demarcaciones territoriales homologadas** (València, 1998: Generalitat Valenciana, Conselleria de Administració Pública) elaborada en el marco del *Decreto 170/1985, de 28 de octubre, del Consell de la Generalitat Valenciana, sobre procedimiento en la creación de demarcaciones funcionales con incidencia territorial* que viene a considerar a la demarcación como un hito en la senda de la futura comarcalización¹⁷.

¹⁵ «Artículo cuarenta y seis.

Uno. Una ley de las Cortes Valencianas, en el marco de la legislación del Estado, que deberá ser aprobada por la mayoría absoluta de sus miembros. determinará la división comarcal, oídas las Corporaciones locales afectadas.

Dos. Las Comarcas son circunscripciones administrativas de la Generalidad y Entidades locales determinadas por la agrupación de municipios para la prestación de servicios y gestión de asuntos comunes.

Tres. Las áreas metropolitanas y agrupaciones de comarcas serán reguladas por ley de las Cortes Valencianas, que deberá ser aprobada en las mismas condiciones que en el apartado primero».

¹⁶ *Ley Orgánica 1/2006, de 10 de abril, de Reforma de la Ley Orgánica 5/1982, de 1 de julio, de Estatuto de Autonomía de la Comunidad Valenciana.*

¹⁷ «Inevitablemente, estas demarcaciones tienen incidencia territorial pues implican agrupaciones de zonas, de términos municipales, de municipios o de otras entidades locales. Resulta manifiesto que de forma indirecta se está prefigurando la división territorial de la Comunidad desde ópticas muy diversas todas ellas justificables. Sin embargo, con el fin de facilitar y avanzar homogéneamente en la tarea común de conseguir una división comarcal se hace necesario establecer una coordinación de todas aquellas demarcaciones funcionales con incidencia territorial».

En el proceso de división del mapa de las demarcaciones territoriales homologadas se tomó como referencia la propuesta comarcal de (SOLER I RIBER 1970).

Mapa 5. Propuesta de división comarcal de Alicante (1970)



Fuente: La divisió comarcal del País Valencià, Joan Soler i Ribet.

Hasta el momento, fundamentalmente por motivo de discrepancias ideológicas, la división comarcal que se ha utilizado, en la normativa legal, es el término de *demarcaciones territoriales homologadas* (DTH)¹⁸, el que ha servido para delimitar las áreas sanitarias, el mapa escolar y el ámbito de otros servicios de la Administración¹⁹.

¹⁸ Conselleria de Administració Pública 1987

(<http://www.argos.gva.es/es/municipal/municipios-de-la-comunitat-valenciana/>).

¹⁹ «A pesar de la no-oficialidad de las comarcas, hay que reconocer que estas, por su tamaño intermedio entre la provincia y el municipio, que las acerca más al ciudadano, tienen cierta incidencia territorial, ya que, por ejemplo, los principales partidos políticos de València, incluyendo el PP, se organizan por comarcas (la mayoría coincidentes con las de Joan Soler o DTH de primer rango), las cuales organizan sus respectivos congresos. El Institut Valencià d'Estadística, dependiente de la Generalitat, también distribuye la información por comarcas (DTH de primer rango). Fuera del ámbito político, los

La Diputación de Alicante utiliza la división territorial definida en la "*Proposta de demarcacions territoriales*", identificando las demarcaciones territoriales homologadas de segundo grado como comarcas.

Mapa 6: Demarcaciones Territoriales Homologadas propuestas por Generalitat Valenciana (1988).



Fuente: Diputación provincial de Alicante.

Observamos que la distribución comarcal empleada (Mapa 6) tiene bastantes coincidencias con la propuesta de Joan Soler (Mapa 5),

Ha habido otros intentos de formular otras divisiones territoriales y, así, en el *Decreto 1/2011, de 13 de enero, del Consell, por el que se aprueba la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana* se establecen 15 áreas funcionales del territorio autonómico²⁰,

principales periódicos valencianos tienen secciones y/o ediciones comarcales. Además, el nombre de las comarcas (en unos casos más que en otros) está muy presente en la denominación de muchas empresas tanto públicas (hospitales, 32 centros de enseñanza...) como privadas (áreas de servicio de autopista, 33 empresas industriales, agrícolas, de servicios) (MEMBRADO TENA 2013).

²⁰ En su Directriz 69 define: «Las áreas funcionales son ámbitos territoriales intermedios entre el espacio regional y el municipal, definidos en la Ley de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje

Mapa 7. Áreas funcionales de la provincia de Alicante.



Fuente: elaboración propia en base a Decreto 1/2011, de 13 de enero, del Consell

De las 15 áreas funcionales propuestas para la Comunitat Valenciana seis corresponden a la provincia de Alicante:

- j) Área Funcional de la Marina Alta (Marina Alta).
- k) Área Funcional de Alcoi (L'Alcoià-Comtat).
- l) Área Funcional de la Marina Baixa (Marina Baixa).
- m) Área Funcional del Vinalopó (Alt Vinalopó y Vinalopó Mitjà).
- n) Área Funcional de Alicante-Elx (L'Alacantí y Baix Vinalopó).

como los adecuados para la gestión y planificación territorial supramunicipal, capaces de articular el territorio de manera efectiva y delimitada de acuerdo con criterios que reflejan la funcionalidad del territorio, tales como los desplazamientos obligados y no obligados, los procesos de expansión urbana, la optimización de las áreas de prestación de servicios supramunicipales y los corredores de transporte público».

o) Área Funcional de la Vega Baja (Vega Baja).

Siguiendo con la imprecisión que, acerca de la comarca, caracteriza a la legislación valenciana, con la promulgación de *la Ley 21/2018, de 16 de octubre, de la Generalitat, de mancomunidades de la Comunitat Valenciana*, no se ha hecho otra cosa que añadir más confusión al debate cuando regula que «las mancomunidades de la Comunitat Valenciana podrán solicitar ser calificadas de ámbito comarcal, siempre que su ámbito territorial se inscriba dentro de una de las demarcaciones territoriales contenidas en el anexo de esta ley, o la que determine la legislación sobre delimitación comarcal, en su caso, que las regule, cumpliendo el resto de requisitos y procedimientos previstos» (Artículo 2.3), a la vez que en el Anexo detalla la mentadas demarcaciones territoriales, que de hecho funcionan como comarcas.

Con independencia de las apreciaciones semánticas, lo cierto es que a lo largo de la historia se han ido configurando unos espacios geográficos, con agrupación de municipios limítrofes, con una centralidad en el de mayor población (partidos judiciales), en el que se asienta, desde el año 1833, la Administración judicial, para evolucionar posteriormente, a medida en que se producía un desarrollo socio-económico, con la implantación de servicios administrativos, escolares y comerciales, que generan una determinada movilidad entre sus habitantes y que se reconocen como demarcaciones territoriales (comarcas). En este periodo, en el que mantienen inamovibles los límites provinciales, se produce una evolución importante y, en ocasiones, desigual de la población de los distintos municipios que ha generado, como hemos señalado, ciertos cambios tanto en la delimitación como en las cabeceras de los partidos judiciales.

En estos espacios, de una forma u otra, se ha ido generando un sentido de pertenencia por parte de las personas que los habitan, que se expresan con el empleo del idioma y las expresiones culturales; también existe el componente de la representación política que se plasma en el ser la unidad de representación para la elección de los diputados que componen la Diputación provincial.

La Comunitat Valenciana actualmente se encuentra dividida en 542 municipios y 34 comarcas, de los cuales 141 y 9 respectivamente corresponden a la provincia de Alicante, los cuales van a representar el ámbito de nuestro estudio.

En este trabajo utilizaremos el término comarca al referirnos a las demarcaciones territoriales, usando los datos individualizados de los municipios, en cuanto a población y superficie, lo que nos permitirá comprobar la diversidad que existe en cada comarca, y, a la vez, la ratio de la densidad de población puede ser un indicativo fundamental para explicar la evolución del transporte público.

3.2.4.1 Comarcas y sistema sanitario de la provincia de Alicante.

El mapa sanitario de la provincia de Alicante tiene una distribución comarcal, coincidente con las mismas en los casos de la Marina Alta y la Marina Baixa. En el caso de la Dirección de Elda se integran las comarcas del Vinalopó Mitchà y el Alt Vinalopó y la Dirección de Alcoy que atiende a las comarcas de L'Alcoià y el Comtat. En las comarcas más pobladas existen dos Direcciones: L'Alacantí (Alacant-Hospital General y Alacant-Sant Joan d'Alacant), Baix Vinalopó (Elx-Hospital General y Elx-Crevillente) y Vega Baja (Orihuela y Torrevieja)

Mapa 8. Mapa sanitario de la provincia de Alicante



Fuente: Sistema Valenciano de Salud.

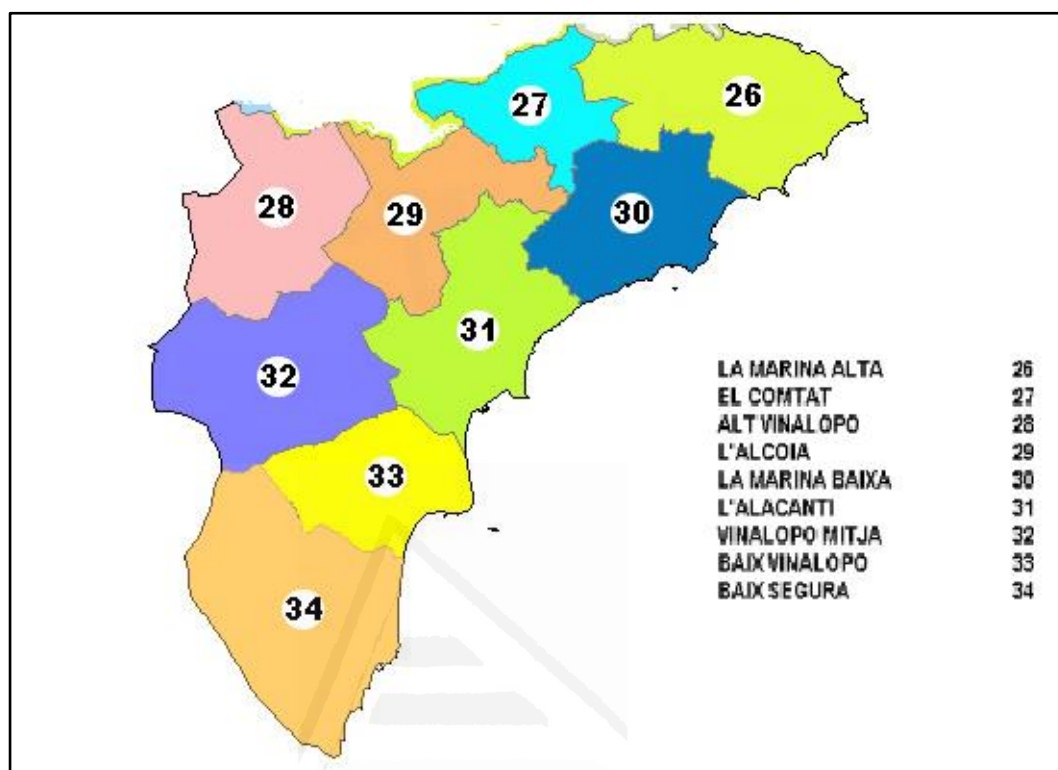
El hecho de la ubicación de centros hospitalarios y de servicios médicos, en una ciudad determinada, genera necesidades de desplazamiento a estos lugares, lo que ha implicado, como veremos más adelante, que los servicios de transporte regular hayan creado líneas específicas, o prolongado las previamente existentes para atender estos destinos.

Además de la red de hospitales señalada en el mapa anterior, el Servicio Valenciano de Salud cuenta con más de 170 ambulatorios y centros de salud en el territorio de la provincia.

3.2.4.2 Comarcas y mapa escolar de la provincia de Alicante.

La evidencia de la realidad comarcal de la provincia, aparece también plasmada en la distribución del mapa escolar de la provincia de Alicante.

Mapa 9. Mapa escolar de la provincia de Alicante.



Fuente: Web de la Conselleria de Educació, Cultura y Deporte (2019).

Asimismo, es de destacar la presencia de las Universidades de Alicante (S. Vicente del Raspeig), Universidad Miguel Hernández (Elche) y Universidad Politécnica de Valencia (Campus de Alcoy) disponen de diversos campus y sedes.

Tabla 2. Distribución de campus y sedes universitarios en la provincia de Alicante.

Ciudad	UA	UMH	UPV	Comarcas
Biar	X			Alt Vinalopó
Villena	X			
Elche		X		Baix Vinalopó
Coentaina	X			Comtat
Alicante	X	X		L'Alacantí
S. Vicente del Raspeig	X			
S. Juan de Alicante		X		
Jijona				
Alcoy	X		X	L'Alcoià
Denia	X			Marina Alta
Benissa	X			
Altea		X		Marina Baixa
La Nucía	X			
Orihuela	X	X		Vega Baja
Torreveja	X			
Elda	X			Vinalopó Mitjà
Petrer	X			

Fuente: Elaboración propia.

3.2.4.3 Otros centros administrativos de la provincia de Alicante

En la provincia están implantados, en todas las comarcas, una serie de centros de la Administración Central y Autónoma: Servicio Público de Empleo Estatal (SEPE), Servicio Valenciano de Empleo y Formación (LABORA), Agencia Estatal de Administración Tributaria (AEAT), Agencia Tributaria Valenciana (ATV), Oficinas Comarcales Agrarias (OCAs) y centros de ITV.

Tabla 3. Servicios administrativos de la provincia de Alicante (2019).

	Ciudad	SEPE	LABORA	AEAT	ATV	OCAs	ITV	Comarca
1	Sax							Alt Vinalopó
2	Villena							
3	Crevillent							Baix Vinalopó
4	Elche							
5	Santa Pola							Comtat
6	Cocentaina							
7	Alicante							L'Alacantí
8	El Campello							
9	Jijona							
10	S. Juan de Alicante							L'Alcoià
11	Alcoy							
12	Ibi							Marina Alta
13	Calp							
14	Denia							
15	Javea							
16	Pedreguer							
17	Pego							Marina Baixa
18	Altea							
19	Benidorm							
20	Callosa d'En Sarriá							Vega Baja
21	Villajoyosa							
22	Almoradí							
23	Callosa de Segura							
24	Dolores							
25	Guardamar de Segura							
26	Orihuela							
27	Pilar de la Horadada							
28	Redován							Vinalopó Mitjà
28	Torreveija							
29	Elda							
30	Monóvar							
31	Novelda							
32	Petrer							

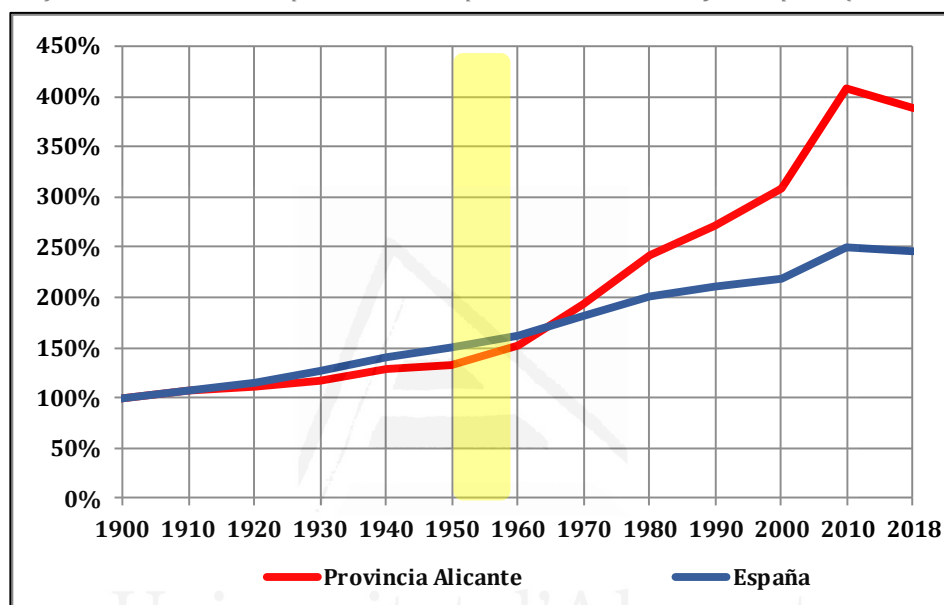
Fuente: Elaboración propia.

3.3 VARIABLES SOCIODEMOGRÁFICAS. POBLACIÓN DE LA PROVINCIA DE ALICANTE (1900-2018).

El transporte es una actividad que tiene por objeto facilitar la movilidad de las personas, por lo que la evolución de la población y de la densidad de la misma en un territorio determinado es determinante para explicar su desarrollo.

La evolución de la población de la provincia de Alicante en el periodo 1900-2018, ha tenido dos periodos claramente diferenciados, el primero hasta la década de los cincuenta, en que crece por debajo de la media nacional, siendo en esta última en el que se produce un punto de inflexión, que hace cambiar la tendencia hasta la crisis del 2010.

Gráfico 1. Evolución de la población de la provincia de Alicante y de España (1900-2010)



Fuente: Elaboración propia en base a tablas de INE.

Por esta razón, en el desarrollo de nuestro trabajo, hemos segmentado la serie histórica que se inicia en 1900 y que coincide con la matriculación de los tres primeros automóviles en España, hasta el año 1950, en cuyas fechas nuestro país empieza a salir de la crisis de postguerra y del aislamiento internacional. Es también la década de los cincuenta en la que se empieza a regularizar la situación concesional, como consecuencia de las *Leyes de 1947 de Ordenación de Transportes Mecánicos por Carretera y de Coordinación de Transportes Terrestres* y sus respectivos *Reglamentos de 1949*.

3.3.1 Población de la provincia de Alicante (1900-1950).

La población de la provincia en la primera mitad del siglo XX, como consecuencia de las penalidades económicas que padece, tiene un crecimiento porcentual inferior al de la media nacional. Sin embargo, si analizamos la evolución poblacional segmentada por comarcas se comprueba un desarrollo diferenciado, ya que algunas inician su despegue, mientras que en otras observan un claro proceso de recesión; solamente tres comarcas –L'Alacantí, la Vega Baja y el Baix Vinalopó– habían incrementado su población por encima de la media nacional. Dos comarcas –Marina Alta y Marina Baixa– son especialmente afectadas por la crisis de sus producciones agrícolas y observan descensos de población en

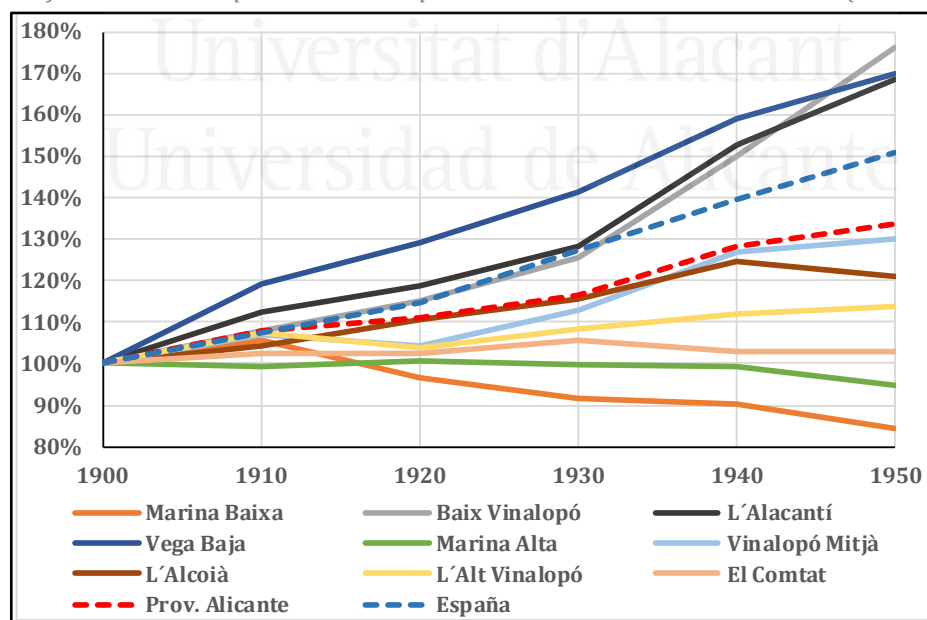
términos absolutos respecto a la que tenían a principio de siglo. El resto, aunque no pierden población, su crecimiento es inferior a la media nacional.

Tabla 4. Evolución de la población de las comarcas alicantinas (1900-1950).

Comarcas	1900	1910	1920	1930	1940	1950
Marina Baixa	43.072	45.420	41.587	39.428	38.850	36.382
Baix Vinalopó	42.496	45.838	48.911	53.272	63.683	74.923
L'Alacantí	77.413	86.892	91.971	99.265	118.184	130.435
Vega Baja	76.184	90.669	98.310	107.673	121.066	129.416
Marina Alta	76.857	76.305	77.417	76.724	76.357	72.924
Vinalopó Mitjà	55.384	59.318	57.858	62.461	70.191	72.115
L'Alcoià	49.641	51.789	54.862	57.404	61.819	60.063
L'Alt Vinalopó	28.155	30.244	29.255	30.440	31.481	32.090
El Comtat	25.521	26.159	26.164	27.002	26.318	26.284
Prov. Alicante	474.723	512.634	526.335	553.669	607.949	634.632
España	18.616.630	19.990.669	21.388.551	23.677.095	26.014.278	28.117.873
Base 1950=100%	1900	1910	1920	1930	1940	1950
Marina Baixa	100%	105%	97%	92%	90%	84%
Baix Vinalopó	100%	108%	115%	125%	150%	176%
L'Alacantí	100%	112%	119%	128%	153%	168%
Vega Baja	100%	119%	129%	141%	159%	170%
Marina Alta	100%	99%	101%	100%	99%	95%
Vinalopó Mitjà	100%	107%	104%	113%	127%	130%
L'Alcoià	100%	104%	111%	116%	125%	121%
L'Alt Vinalopó	100%	107%	104%	108%	112%	114%
El Comtat	100%	102%	103%	106%	103%	103%
Prov. Alicante	100%	108%	111%	117%	128%	134%
España	100%	107%	115%	127%	140%	151%

Fuente: Elaboración propia en base a tablas de INE.

Gráfico 2. Evolución porcentual de la población de las comarcas alicantinas (1900-1950).



Fuente: Elaboración propia en base a tablas de INE.

3.3.2 Población de la provincia de Alicante (1950-2018).

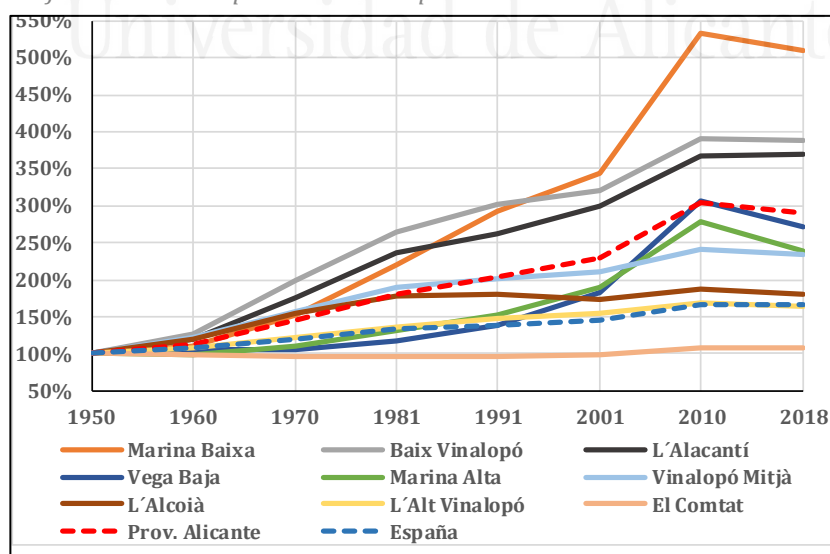
La tendencia de la serie de población, como hemos señalado tiene un punto de inflexión en la década de los cincuenta, que cambia sobre la observada en la primera mitad del siglo XX. Así en el periodo (1950-2018) en la provincia de Alicante se observa un incremento del 190%, que casi triplica al 66% que se ha dado en todo el territorio español.

Tabla 5. Evolución de la población, por décadas, en el periodo 1950-2018.

Comarcas	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2010	2018
Marina Baixa	36.382	39.918	55.737	79.709	106.632	125.088	193.914	185.054
Baix Vinalopó	74.923	94.481	150.009	197.729	225.713	239.335	292.088	291.327
L'Alacantí	130.435	155.749	229.714	309.830	343.271	389.994	479.775	481.885
Vega Baja	129.416	136.325	135.516	152.514	180.156	236.489	398.160	351.054
Marina Alta	72.924	72.047	79.668	96.261	110.302	138.696	203.883	174.433
Vinalopó Mitjà	72.115	87.699	113.510	136.704	145.094	152.650	173.333	168.432
L'Alcoià	60.063	71.641	93.457	107.573	108.651	103.861	112.480	108.821
L'Alt Vinalopó	32.090	34.668	39.024	43.737	47.380	49.665	53.794	52.335
El Comtat	26.284	25.685	25.392	25.124	25.364	26.147	28.617	28.085
Prov. Alicante	634.632	718.213	922.027	1.149.181	1.292.563	1.461.925	1.936.044	1.841.426
España	28.117.873	30.298.898	33.740.934	37.551.050	39.151.081	41.116.842	47.021.031	46.722.980
Base 1950=100%	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2010	2018
Marina Baixa	100%	110%	153%	219%	293%	344%	533%	509%
Baix Vinalopó	100%	126%	200%	264%	301%	319%	390%	389%
L'Alacantí	100%	119%	176%	238%	263%	299%	368%	369%
Vega Baja	100%	105%	105%	118%	139%	183%	308%	271%
Marina Alta	100%	99%	109%	132%	151%	190%	280%	239%
Vinalopó Mitjà	100%	122%	157%	190%	201%	212%	240%	234%
L'Alcoià	100%	119%	156%	179%	181%	173%	187%	181%
L'Alt Vinalopó	100%	108%	122%	136%	148%	155%	168%	163%
El Comtat	100%	98%	97%	96%	96%	99%	109%	107%
Prov. Alicante	100%	113%	145%	181%	204%	230%	305%	290%
España	100%	108%	120%	134%	139%	146%	167%	166%

Fuente: Elaboración propia en base a tablas de INE.

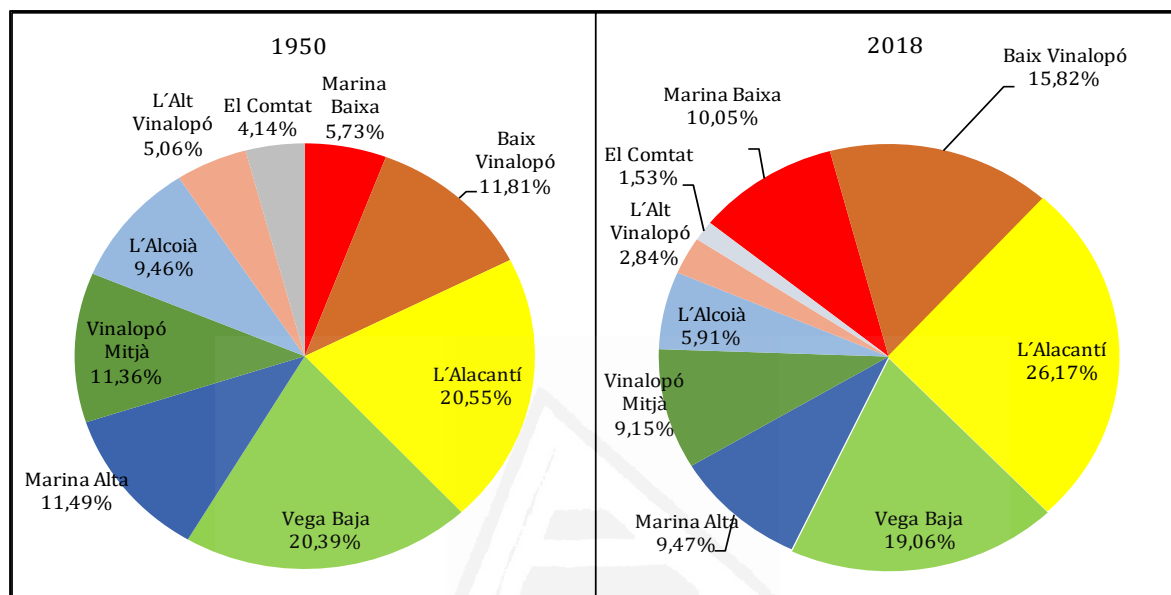
Gráfico 3. Evolución porcentual de la población de las comarcas alicantinas (1950-2018).



Fuente: Elaboración propia en base a tablas de INE.

El incremento generalizado de población no se distribuye por igual entre las distintas comarcas, ya que solamente dos –El Comtat (+7%) y L’Alt Vinalopó (63%)– lo hacen por debajo de la media nacional, cuatro lo hacen por encima de esta media aunque dejado del provincial –Vega Baja (+171%), Marina Alta (+139%), Vinalopó Mitjà (+134%) y L’Alcoià (+81%)– y tres se disparan encima de la media provincial –Marina Baixa (+409%), Baix Vinalopó (+289%) y L’Alacantí (+269%)–.

Gráfico 4. Distribución de la población de la provincia de Alicante por comarcas (1950-2018).



Fuente: Elaboración propia.

La evolución de población de la provincia, en el periodo 2001-2018 (25,96%), está estrechamente relacionada con el asentamiento de extranjeros como residentes, tal es así que la población española en la provincia aumentó en 169.324 habitantes (12,745) mientras que la extranjera lo hizo en 214.221 habitantes (161,74%)²¹.

La corriente migratoria, de origen europeo, tiene una importante representación de personas jubiladas (MEMBRADO TENA 2015)²² que han impulsado un urbanismo expansivo, con impactos evidentes sobre el territorio. El componente sociológico de estos migrantes (edades maduras) crea una incertidumbre sobre el futuro de estos asentamientos, ya que no está garantizada la continuidad residencial de sus herederos, además de los posibles problemas derivados del Brexit²³, dado que una gran parte son de origen británico

²¹ Ver: [Anexo 3.3.2. Población extranjera en la provincia de Alicante \(1999-2018\)](#).

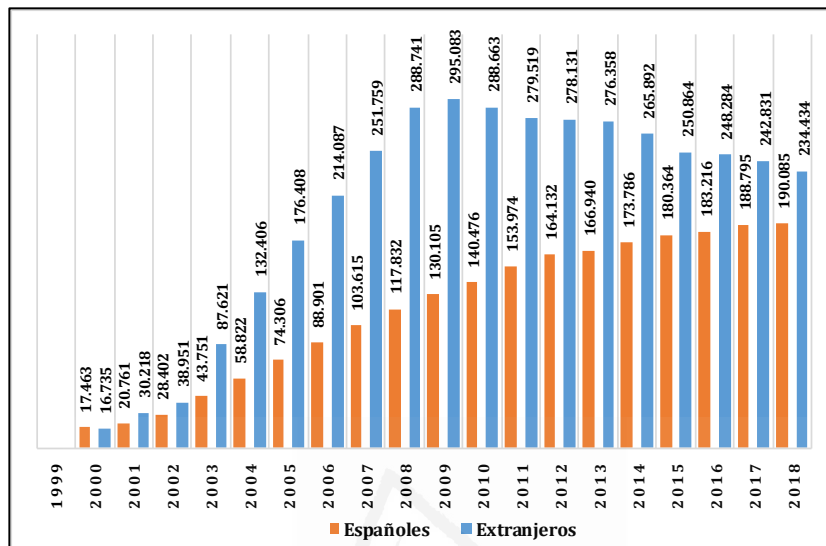
²² «La demanda solvente por parte de migrantes residenciales de viviendas unifamiliares que siguen patrones urbanos expansivos ha implicado que el Mediterráneo español sea hoy una de las zonas del sur de Europa donde este tipo de desarrollo urbano ha crecido más y más rápido. Solo la Costa Blanca, marca turística de la provincia de Alacant, albergaba en 2012 más migrantes residenciales (254.000) que la suma de los que había en Italia (150.000) y Portugal (68.000).».

²³ «Sin que se trate de cifras especialmente elevadas, si es importante señalar que avalan, al menos en los que se refiere a la emigración de no nacionales, la caracterización de la provincia de Alicante como área receptora de residentes extranjeros –52.133 personas en 1990, en su mayor parte procedentes de los países comunitarios, con el Reino Unido, en primer lugar, seguido muy de lejos por Alemania,

(NORMAN MORA y RÓDENAS CALATAYUD 1993).

Aunque en los últimos veinte años el incremento de la población extranjera es superior al nacional, pero a partir de 2009 se produce un fenómeno de repatriación, sobre todo en los migrantes de origen europeo.

Gráfico 5. Evolución del incremento de población por nacionalidad en el periodo 1999-2018.



Fuente: Elaboración propia en base a tablas de INE.

El asentamiento de forma permanente de los extranjeros hace que sus comportamientos en cuanto al uso de transporte público se asemejen a los residentes nacionales, según información facilitada por los concesionarios. La distribución comarcal de los extranjeros residentes en la provincia de Alicante (2018) se detalla en la tabla siguiente.

Tabla 6. Población extranjera en las comarcas de Alicante (2018).

Comarca	Población	Extranjeros	%
Vega Baja	351.054	114.127	32,51%
Marina Alta	174.433	55.689	31,93%
Marina Baixa	185.054	54.526	29,46%
L'Alacantí	481.885	57.453	11,92%
Baix Vinalopó	291.327	31.332	10,75%
El Comtat	28.085	2.891	10,29%
Vinalopó Mitjà	168.432	11.023	6,54%
L'Alcoià	108.821	6.545	6,01%
Alt Vinalopó	52.335	3.074	5,87%
Total	1.841.426	336.660	18,28%

Fuente: Elaboración propia en base a tablas INE.

En diez municipios, todos costeros excepto Rojales, se concentra el 83,14% de la población extranjera residente en la provincia.

Holanda y Francia—con una composición de efectivos por edades sesgada hacia las edades adultas; mientras que en España sólo 12 de cada 100 inmigrantes extranjeros tiene más de 55 años de edad y en el conjunto de la Comunidad 22 de cada 100, en Alicante rebasan esta edad 45 de cada 100. Por tanto, prácticamente la mitad de los inmigrantes extranjeros se encuentran fuera de la actividad o están a punto de salir de la misma»

Tabla 7. Principales asentamientos de extranjeros residentes en la provincia de Alicante (2018).

Municipio	Total	Extranjeros	%
Alicante/Alacant	331.577	42.306	12,76%
Torreveja	82.599	32.033	38,78%
Orihuela	76.778	24.308	31,66%
Elche/Elx	230.625	22.814	9,89%
Benidorm	67.558	18.297	27,08%
Jávea/Xàbia	27.224	11.417	41,94%
Rojales	16.560	11.283	68,13%
Alfàs del Pí	20.053	10.179	50,76%
Calp	21.633	9.810	45,35%
Dénia	44.340	8.712	19,65%
Resto de la provincia	922.479	155.501	16,86%
Total	1.841.426	336.660	18,28%

Fuente: Elaboración propia en base a tablas INE.

En cuanto a los municipios con un porcentaje superior al 50% de extranjeros asentados, la mayoría no son costeros.

Tabla 8. Municipios con más proporción de extranjeros en la provincia de Alicante (2018).

Municipio	Total	Extranjeros	%
Llíber	1.051	729	69,36%
Rojales	16.560	11.283	68,13%
San Fulgencio	7.943	5.037	63,41%
Daya Vieja	685	430	62,77%
Benitachell	4.130	2.427	58,77%
Alcalalí	1.298	725	55,86%
Els Poblets,	2.864	1.553	54,22%
Teulada	10.722	5.520	51,48%
Alfàs del Pí	20.053	10.179	50,76%
Algorfa	2.838	1.431	50,42%
Resto de la provincia	1.773.282	297.341	16,77%
Total	1.841.426	336.660	18,28%

Fuente: Elaboración propia en base a tablas INE-

En cuanto al origen de los residentes extranjeros, se observa que la mayoría son europeos (62,91%).

Tabla 9. Distribución de extranjeros según origen (2018).

Origen	2018	%
Unión Europea	171.862	51,05%
Resto Europa	39.919	11,86%
África	61.293	18,21%
América	44.219	13,13%
Asia	19.111	5,68%
Oceanía	256	0,08%
Total extranjeros	336.660	100,00%

Fuente: Elaboración propia en base a tablas INE.

A continuación, pasamos a detallar la evolución por comarcas y municipios en el periodo 1950-2018.

3.3.2.1 Población de la comarca de El Comtat (1950-2018).

La población de esta comarca en el periodo –sobre la base (1950=100)– solo ha crecido el +7%, frente al +190% que lo ha hecho la provincia y al +66% que se ha observado a nivel nacional.

Tabla 10. Evolución de la población de la comarca de El Comtat (1950-2018).

Municipio	1950	1960	1970	1980	1990	2000	2010	2018	Δ	Δ %
Muro de Alcoy	4.093	4.354	4.895	5.831	6.548	7.514	9.005	9.328	5.235	128%
Cocentaina	8.144	8.766	9.514	9.946	10.550	10.617	11.601	11.456	3.312	41%
L'Alqueria d'Asnar	494	537	549	412	408	417	508	491	-3	-1%
Benillup	98	103	89	62	76	97	97	94	-4	-4%
Alcocer de Planes	260	224	184	132	123	153	231	229	-31	-12%
Millena	260	224	168	140	135	178	215	229	-31	-12%
Gaianes	561	499	440	358	331	319	442	471	-90	-16%
Alfafara	607	490	462	404	399	418	424	407	-200	-33%
Benilloba	1.151	1.234	1.197	1.036	959	903	811	742	-409	-36%
Benimarfull	722	573	532	420	416	420	408	413	-309	-43%
Beniarrés	2.096	1.816	1.735	1.663	1.503	1.375	1.295	1.118	-978	-47%
Gorga	506	503	366	323	291	269	254	258	-248	-49%
Planes	1.428	1.210	1.087	968	769	787	836	713	-715	-50%
Agres	1.178	1.039	889	727	676	635	610	551	-627	-53%
Lorcha/L'Orxa	1.445	1.251	1.052	1.002	810	737	754	596	-849	-59%
Facheca	259	247	233	178	137	115	108	101	-158	-61%
Balones	314	300	251	204	152	185	162	122	-192	-61%
Benimassot	252	230	157	115	118	147	129	96	-156	-62%
Benasau	476	410	344	254	221	221	178	156	-320	-67%
Almudaina	327	245	228	162	133	109	131	104	-223	-68%
Tollos	193	178	113	49	42	41	49	56	-137	-71%
Famorca	190	200	170	126	70	73	62	53	-137	-72%
Quatretondeta	447	421	292	266	200	166	114	121	-326	-73%
Alcoleja	783	631	445	346	297	251	193	180	-603	-77%
Total	26.284	25.685	25.392	25.124	25.364	26.147	28.617	28.085	1.801	7%
Evolución %	1950	1960	1970	1980	1990	2000	2010	2018		
El Comtat	100%	98%	97%	96%	96%	99%	109%	107%		
Provincia	100%	113%	145%	181%	204%	230%	305%	290%		
España	100%	108%	120%	134%	139%	146%	167%	166%		

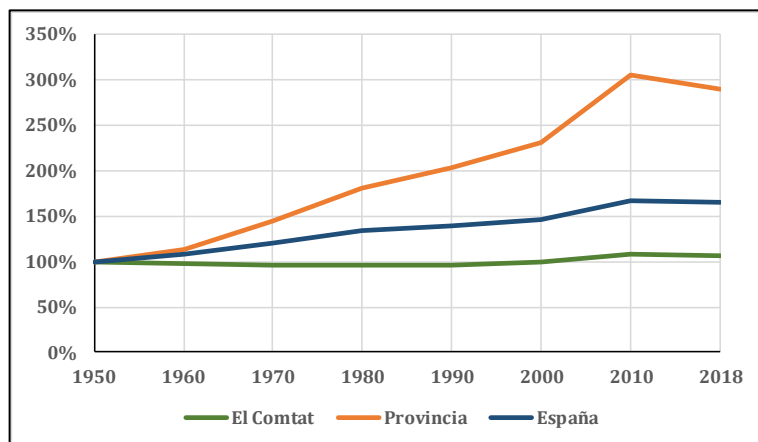
Fuente: Elaboración propia en base a tablas de INE.

De los 24 municipios que componen la comarca solamente dos –Muro de Alcoy y Cocentaina– han incrementado la población, produciéndose en el resto de la comarca –22 municipios– un fenómeno de despoblación, al pasar de 14.943 a 6.810 habitantes (-54%). Al fenómeno de la pérdida de población hay que añadir el incremento de la edad media de la misma.

De hecho, el crecimiento de los municipios industriales está relacionado, en parte, con la migración de la industria alcoyana por falta de terreno industrial en su municipio. La actividad económica de esta comarca se basa en la industria textil y la agricultura (olivo, almendro y manzano); el carácter montañoso de la misma dificulta las comunicaciones y,

de hecho, se ha mantenido bastante al margen de la especulación urbanística que ha sufrido la provincia²⁴.

Gráfico 6. Evolución de la población de la comarca de El Comtat (1950-2018).



Fuente: Elaboración propia en base a tablas de INE.

En el año 2018 la población extranjera en la comarca²⁵ era de 2.891 personas que representaban el 10,29% de la población, siendo el mayor colectivo de inmigrantes de origen africano(1.602), prácticamente todos residentes en los municipios industriales de Muro y Cocentaina.

El segundo colectivo más significativo, de origen europeo (986) se distribuyen por toda la comarca, parte de los mismos relacionados con el turismo residencial, incluso en los pueblos con población en recesión.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

²⁴ La situación de la parte de la comarca “rural” es similar a la definida para el Vall de Seta –Balones, Benimassot, Tollos, Quatretondeta, Facheca y Famorca- por (CORTES SAMPER y SEMPÈRE-SOUVANNAVONG 2016): «La actividad económica es muy escasa y se encuentra prácticamente desmantelada, salvo algunas actividades relacionadas con la agricultura de secano y la actividad turística vinculada a una pequeña oferta de alojamiento que sufre una fuerte estacionalidad en puentes y festivos. Asimismo, y de forma puntual destaca la existencia de negocios puntuales relacionados con el sector servicios, como una residencia para la tercera edad, las farmacias (habitualmente regentadas por personas foráneas que se desplazan algunos días para abrir) y algunos comercios itinerantes que recorren los municipios del valle. La relativa cercanía a las cabeceras comarcales (Alcoy, Cocentaina, Muro de Alcoy), hace que los vínculos con estas poblaciones sean muy directos, y los traslados sean aún frecuentes, bien por temas médicos, bien por temas administrativos o para realizar compras. En este punto, la apertura del tramo de la autovía A-7 que pasa por la comarca ha facilitado también la accesibilidad y conectividad».

²⁵ Ver: [Anexo 3.3.2.1. Distribución de la población en El Comtat \(2018\)](#).

3.3.2.2 Población de la comarca de L'Alcoià (1950-2018).

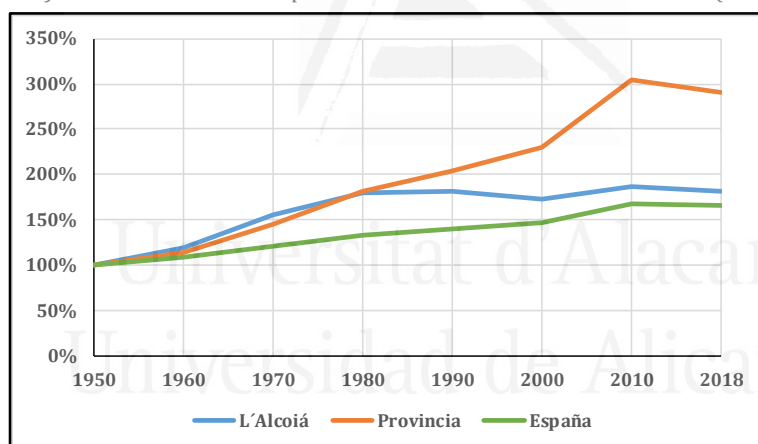
La evolución de la población de esta comarca en el periodo (1950-2018) ha sido del +81%, inferior a la media provincial (+190%) y superior a la media nacional (+66%).

Tabla 11. Evolución de población de la comarca de L'Alcoià (1950-2018).

Municipio	1950	1960	1970	1980	1990	2000	2010	2018	Δ	Δ%
Ibi	4.105	6.143	14.051	20.014	20.685	21.798	23.683	23.403	19.298	470%
Onil	2.926	3.202	4.755	6.166	6.631	6.903	7.753	7.475	4.549	155%
Castalla	4.244	4.598	5.833	6.688	7.229	7.923	10.541	9.880	5.636	133%
Banyeres de Mariola	3.753	4.977	5.919	6.704	7.029	7.115	7.200	7.113	3.360	90%
Alcoy	42.454	50.531	61.061	66.396	65.514	58.358	61.093	58.977	16.523	39%
Tibi	1.264	1.160	1.043	986	1.045	1.252	1.763	1.564	300	24%
Penàguila	994	755	611	423	352	357	332	301	-693	-70%
Benifallim	323	275	184	196	166	155	115	108	-215	-67%
Total	60.063	71.641	93.457	107.573	108.651	103.861	112.480	108.821	48.758	81%
Evolución %	1950	1960	1970	1980	1990	2000	2010	2018		
L'Alcoià	100%	119%	156%	179%	181%	173%	187%	181%		
Provincia	100%	113%	145%	181%	204%	230%	305%	290%		
España	100%	108%	120%	134%	139%	146%	167%	166%		

Fuente: Elaboración propia en base a tablas del INE.

Gráfico 7. Evolución de la población de la comarca de La Alcoià. (1950-2018).



Fuente: Elaboración propia en base a tablas de INE.

Los tres municipios más pequeños –y menos industrializados– han observado pérdidas de población, mientras que ha sido Ibi el que más incremento cuantitativo y cualitativo ha tenido en su población (+270%). El resto de los municipios han tenido incrementos de población inferiores a la media provincial en el periodo.

La zona de Alcoy fue la principal referencia en la provincia durante la Revolución Industrial, en la que la burguesía local comenzó a levantar una pujante industria en la comarca, basada sobre todo en el textil, el papel y la metalurgia.

En conjunto, es una comarca con gran tradición industrial tanto en el textil y el papel (Alcoy y Bañeres) y como en el juguete (Ibi, Onil y Castalla); es de destacar que estos tres últimos municipios de la subcomarca de la Foia de Castalla se ha desarrollado durante

todo el siglo XX una gran industria juguetera, ubicándose en ellos las más importantes factorías de juguetes de España (YBARRA y SANTA MARIA BENEYTO 2008).

El municipio de Alcoy atraviesa una crisis a partir de los años ochenta, que se deriva especialmente de los errores de su reconversión industrial y de la falta de planificación de suelo industrial dentro de su territorio, lo que hace que algunos empresarios alcoyanos se tengan que ubicar en municipios limítrofes²⁶. Algo parecido ha ocurrido en el municipio de Bañeres.

Sin embargo, Ibi consigue hacer una reconversión industrial de su industria juguetera²⁷, articulando su desarrollo en la oferta de suelo industrial, ejemplo que han seguido otros municipios, singularmente Onil y Castalla.

Los otros tres municipios, de carácter agrícola, han sufrido el fenómeno de la despoblación, al igual que ha ocurrido en todos los pueblos de la montaña.

Esta comarca, como el resto de la provincia, aunque en menor proporción, ha sido receptora de extranjeros²⁸ (2.670), que representan al 6,01% de la población, siendo la mayoría de origen europeo que se han distribuido entre casi todos los municipios; otro colectivo importante (1.699) es de origen africano, estando la mayoría residiendo en Alcoy.

²⁶ «Pero sin lugar a dudas el proyecto que más preocupa a los alcoyanos y que no se ha resuelto en las últimas décadas es el tema de suelo industrial. Antes que nada, vamos a comentar un poco cual ha sido la problemática de este sector económico en la ciudad. Los condicionantes actuales para el desarrollo de la industria han cambiado mucho, ya que han perdido fuerza la proximidad a las fuentes de energía y las materias primas, y la han ganado de forma muy importante la facilidad de transporte y la llanura del terreno que permite ofertar suelo barato y con facilidades constructivas. Eso explica la deslocalización geográfica hacia la zona de la Vall d'Albaida, el corredor Cocentaina-Muro y la Foia de Castalla. Estos municipios ofrecían suelo industrial abundante, de mayor calidad y a menor precio lo que ha conllevado como hemos comentado anteriormente además una pérdida demográfica» (IBAÑEZ LLACER 2013).

²⁷ «..... sin ninguna empresa de importancia surgida después de 1975. Sin embargo, se estaba produciendo una enorme transformación en ese grupo de fábricas que tradicionalmente se había considerado industria auxiliar: las de matricería, inyección de plástico, cromados y niquelados, componentes...que ya no era tal sector auxiliar sino, como mucho, complementario, y cuya especialización facilitaba a las jugueteras superviviente la externalización o subcontratación de algunas fases productivas, haciendo posible lo que podríamos denominar como fábrica flexible, trabajando para el sector juguetero básicamente en el periodo otoñal, cuando más necesarias eran. Estas empresas, y muchas otras que nacieron en un modélico proceso de diversificación industrial, permitieron convertir los nuevos espacios fabriles, los nuevos polígonos industriales cercanos a la actual autovía, en un auténtico parque de proveedores. Alguna empresa extranjera, mediante la compra de antiguas compañías locales, comenzó a instalarse en Ibi, aunque no se consiguió establecer allí las sedes españolas de las multinacionales del sector, establecidas cerca de las dos grandes áreas metropolitanas, Madrid y Barcelona» (VALERO ESCANDELL 2013)

²⁸ Ver [Anexo 3.3.2.2. Distribución de la población en L'Alcoià \(2018\)](#).

3.3.2.3 Población de la comarca de L'Alt Vinalopó (1950-2018).

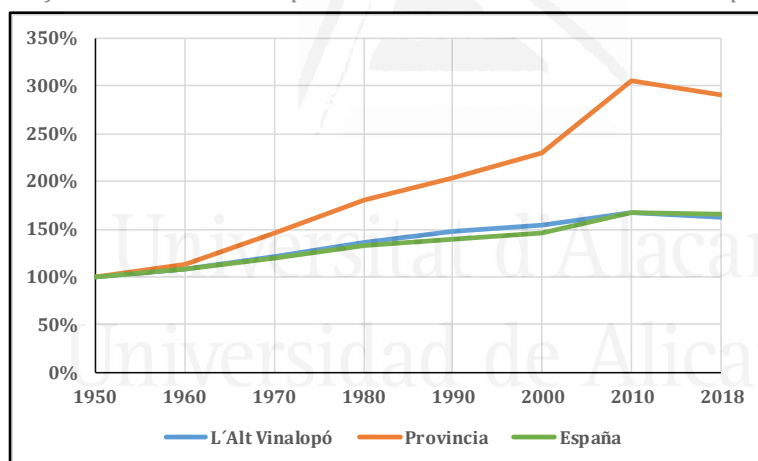
La población de todos los municipios de esta comarca, situada en la cabecera del Valle del Vinalopó, ha evolucionado por debajo de la media provincial (190%), e incluso de la nacional (66%) en el periodo analizado, produciéndose incluso pérdida de población, en términos absolutos, en dos de ellos.

Gráfico 8. Evolución de la población de la comarca de L'Alt Vinalopó (1900-2018).

Municipio	1950	1960	1970	1980	1990	2000	2010	2018	Δ	Δ%
Villena	20.111	22.152	25.616	28.735	31.232	32.654	34.966	33.983	13.872	69%
Sax	4.162	4.689	5.728	7.336	8.314	8.734	10.041	9.771	5.609	135%
Cañada	1.070	1.113	1.128	1.099	1.073	1.213	1.235	1.214	144	13%
Salinas	1.075	1.117	931	1.007	1.097	1.299	1.559	1.585	510	47%
Biar	2.840	2.773	3.024	3.203	3.477	3.539	3.738	3.651	811	29%
Beneixama	2.197	2.281	2.095	1.944	1.819	1.816	1.817	1.703	-494	-22%
Campo de Mirra	635	543	502	413	368	410	438	428	-207	-33%
Total	32.090	34.668	39.024	43.737	47.380	49.665	53.794	52.335	20.245	63%
Evolución %	1950	1960	1970	1980	1990	2000	2010	2018		
L'Alt Vinalopó	100%	108%	122%	136%	148%	155%	168%	163%		
Provincia	100%	113%	145%	181%	204%	230%	305%	290%		
España	100%	108%	120%	134%	139%	146%	167%	166%		

Fuente: Elaboración propia en base a tablas de INE.

Gráfico 9. Evolución de la población de la comarca de L'Alt Vinalopó. (1950-2018).



Fuente: Elaboración propia en base a tablas de INE.

La comarca, que basa su economía en las industrias del textil y del calzado, y en menor medida en la agricultura y los servicios. A finales del XIX surge en el Valle del Vinalopó una potente industria del calzado, la marroquinería y las pieles, dentro de la cual Villena está especializada en calzado infantil (PONCE HERRERO y MARTINEZ PUCHE 2003), aunque esta industria muestra síntomas de pérdida de pujanza a finales del siglo XX. La población extranjera en esta comarca representa únicamente el 5,87% del total y procede de Europa, África y América²⁹.

²⁹ Ver [Anexo 3.3.2.3. Distribución de la población en L'Alt Vinalopó \(2018\)](#).

3.3.2.4 Población de la comarca de El Vinalopó Mitjà (1950-2018).

La población de esta comarca se ha incrementado, en el periodo de análisis, en el +134%, inferior a la media provincial (+190%) y superior a la media nacional (+66%).

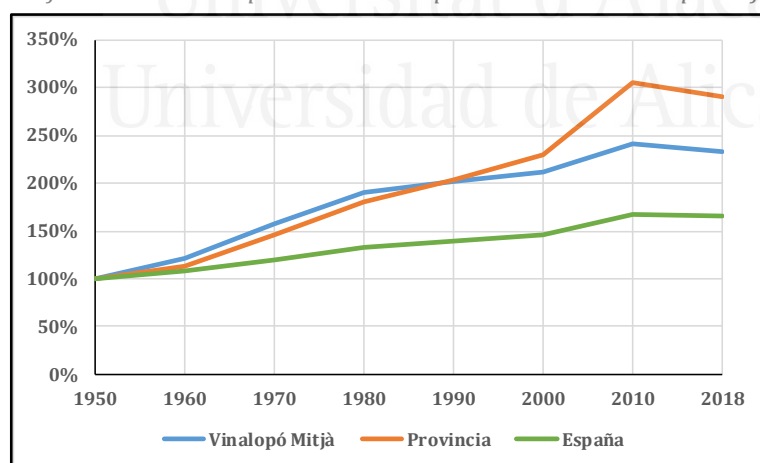
Tabla 12. Evolución de la población de la comarca de El Vinalopó Mitjà (1950-2018).

Municipio	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2010	2018	Δ	Δ%
Elda	20.477	28.380	41.500	53.128	54.350	51.593	54.610	52.404	31.927	156%
Petrer	6.213	10.650	15.889	20.612	24.461	30.138	34.726	34.479	28.266	455%
Novelda	10.624	12.941	17.373	20.950	22.026	24.800	26.873	25.725	15.101	142%
Aspe	8.819	10.399	13.320	15.291	16.013	16.631	20.292	20.537	11.718	133%
Monforte del Cid	3.179	3.474	4.049	4.656	5.050	5.576	7.771	7.944	4.765	150%
Monóvar	10.058	10.424	10.439	11.140	12.200	11.763	12.873	12.175	2.117	21%
El Pinós/Pinoso	6.117	5.245	5.099	5.218	5.621	6.370	7.904	7.845	1.728	28%
Hondón de los Frailes	682	574	556	528	548	622	1.217	1.132	450	66%
La Romana	2.089	2.088	2.006	2.010	1.909	2.044	2.554	2.376	287	14%
Hondón de las Nieves	1.961	1.788	1.690	1.562	1.426	1.660	3.010	2.474	513	26%
Algueña	1.896	1.736	1.589	1.609	1.490	1.453	1.503	1.341	-555	-29%
Total	72.115	87.699	113.510	136.704	145.094	152.650	173.333	168.432	96.317	134%
Evolución %	1950	1960	1970	1980	1990	2000	2010	2018		
Vinalopó Mitjà	100%	122%	157%	190%	201%	212%	240%	234%		
Provincia	100%	113%	145%	181%	204%	230%	305%	290%		
España	100%	108%	120%	134%	139%	146%	167%	166%		

Fuente: Elaboración propia en base a tablas del INE.

Solamente Elda y Petrel superan la media provincial, Novelda, Aspe y Monforte del Cid observan un incremento superior al nacional e inferior al provincial, mientras que Monóvar, El Pinós y Hondón de los Frailes crecen por debajo de la media nacional. De los demás municipios, dos municipios crecen por debajo de la media provincial y uno (La Algueña) pierde población.

Gráfico 10. Evolución porcentual de la población de El Vinalopó Mitjà (1950-2018).



Fuente: Elaboración propia en base a tablas del INE.

En el Medio Vinalopó, se encuentran una gran cantidad de canteras de mármol y piedra natural, centralizada su actividad exportadora en la ciudad de Novelda, aunque la extracción se realiza en los vecinos municipios de La Algueña y El Pinós; también existen extensos cultivos de viñedo y uva de mesa.

Elda y Petrer tienen fábricas de calzado, especialmente, de señora, con gran dinamismo durante muchos años en el mercado internacional, aunque como todas las industrias de este tipo han sufrido crisis derivadas de la competencia asiática (VALERO ESCANDELL, NAVARRO PASTOR y MARTINEZ NAVARRO 1992).

Únicamente el 6,54% de la población de la comarca es extranjera³⁰, siendo más del 50% de origen europeo, ligada al turismo residencial, con presencia en todos los municipios; parte de esta población se ubica en los municipios de Hondón de las Nieves, Hondón de los Frailes y La Romana. Existen otros colectivos, de origen americano y africano, que se localizan en los municipios más industriales y agrícolas.



Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

³⁰ Ver [Anexo 3.3.2.4. Distribución de la población en el Vinalopó Mitjà \(2018\)](#).

3.3.2.5 Población de la comarca de la Marina Alta (1950-2018).

El incremento de población en el periodo 1950-2018 ha sido del 139%, frente al 190% provincial y al 66% nacional en el mismo periodo. En 2018, el 71,51% de la población reside en 6 municipios de la zona costera (Denia, Javea, Calpe, Teulada, Pego y Benisa).

Tabla 13. Evolución de la población de la comarca de la Marina Alta (1950-2018).

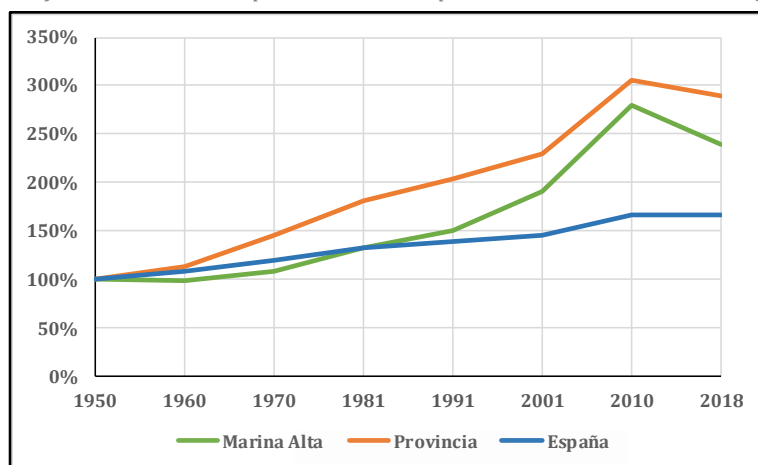
Municipio	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2010	2018	Δ	Δ%
Calp	2.049	2.209	3.222	8.032	10.683	18.881	29.718	21.633	19.584	956%
Jávea	6.199	6.261	7.150	10.924	16.473	18.753	32.469	27.224	21.025	339%
Dénia	11.894	12.329	16.543	21.912	24.764	33.342	47.043	44.340	32.446	273%
Teulada	3.126	2.915	2.975	3.515	5.230	8.453	14.722	10.722	7.596	243%
Els Poblets	929	1.005	1.026	1.018	1.024	1.822	3.310	2.864	1.935	208%
Benitachell	1.688	1.614	1.503	1.532	1.641	2.385	5.568	4.130	2.442	145%
Ondara	3.074	3.354	4.006	4.357	4.825	5.511	6.644	6.815	3.741	122%
Beniarbeig	978	1.193	1.202	1.118	1.205	1.315	1.883	1.983	1.005	103%
Llíber	540	476	422	420	469	671	1.070	1.051	511	95%
Benissa	5.750	5.133	5.624	7.067	8.045	9.821	13.536	10.768	5.018	87%
El Verger	2.424	3.088	3.389	3.777	3.640	3.744	4.899	4.520	2.096	86%
Pedreguer	4.639	4.643	5.183	5.640	5.694	5.945	7.659	7.490	2.851	61%
Benidoleig	709	706	711	734	800	890	1.305	1.110	401	57%
Orba	1.407	1.259	1.196	1.494	1.499	1.693	2.606	2.111	704	50%
Alcalalí	882	744	689	624	827	902	1.641	1.298	416	47%
Xaló	1.965	1.896	1.801	1.705	1.957	2.025	3.320	2.683	718	37%
Gata de Gorgos	4.344	4.465	4.946	5.097	4.959	5.129	6.283	5.893	1.549	36%
Ràfol d'Almúnia	525	503	442	418	376	536	746	644	119	23%
Pego	8.527	8.484	9.083	9.348	9.407	10.060	11.116	10.052	1.525	18%
Sanet y Negrals	571	607	581	606	548	595	717	648	77	13%
Benimeli	372	416	379	388	322	334	420	410	38	10%
Parcent	873	735	669	622	738	798	1.123	908	35	4%
Senija	617	499	510	433	486	513	661	581	-36	-6%
Tormos	376	347	314	306	283	299	383	336	-40	-11%
Adsubia	866	773	648	547	545	550	730	661	-205	-24%
Murla	663	503	457	381	342	391	609	493	-170	-26%
Sagra	580	555	514	446	378	401	454	389	-191	-33%
Benigembla	706	589	544	482	354	488	606	444	-262	-37%
La Vall de Laguar	1.668	1.488	1.260	1.082	988	870	961	820	-848	-51%
Castell de Castells	1.022	827	797	695	532	471	516	435	-587	-57%
Vall de Gallinera	1.707	1.397	1.108	930	735	624	694	589	-1.118	-65%
La Vall d'Alcalà	507	417	313	180	174	166	187	164	-343	-68%
La Vall d'Ebo	747	617	461	431	359	318	284	224	-523	-70%
Total	72.924	72.047	79.668	96.261	110.302	138.696	203.883	174.433	101.509	139%
Evolución %	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2010	2018		
Marina Alta	100%	99%	109%	132%	151%	190%	280%	239%		
Provincia	100%	113%	145%	181%	204%	230%	305%	290%		
España	100%	108%	120%	134%	139%	146%	167%	166%		

Fuente: Elaboración propia en base a tablas del INE.

En la primera mitad de siglo la comarca había perdido un 15% de su población, iniciando su recuperación con el fenómeno turístico que se produjo en toda la costa, aun-

que solamente cinco municipios de ésta –Calpe , Javea, Denia, Teulada y Els Poblets–observan un crecimiento porcentual de población por encima de la media provincial; del resto, seis lo hacen por encima de la media nacional, once tienen un crecimiento inferior a la media nacional y otros once pierden población en términos absolutos.

Gráfico 11 . Evolución porcentual de la población de la Marina Alta (1950-2018).



Fuente: Elaboración propia en base a tablas del INE.

Es destacable la presencia de extranjeros, que representan, en 2018, el 31,95% de la población total³¹. Entre los extranjeros, el 79,76% son europeos estando especialmente afincados en los municipios de Lliber, Benitachell, Alcalalí, Els Poblets y Teulada, donde representan más de 50% de la población, en Calp, Orba, Adsubia, Murla, Jávea, Ràfol d'Almúnia, Benigembla y Benidoleig representan más del 40%, en Tormos, Parcent, Xaló, Sanet y Negrals, Benissa y Senija representan más del 30%, teniendo asimismo una significativa representación el resto de los municipios (MAROTE y HERNANDEZ 2016).

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

³¹ Ver [Anexo 3.3.2.5. Distribución de la población en la Marina Alta \(2018\)](#).

3.3.2.6 Población de la comarca de la Marina Baixa (1950-2018).

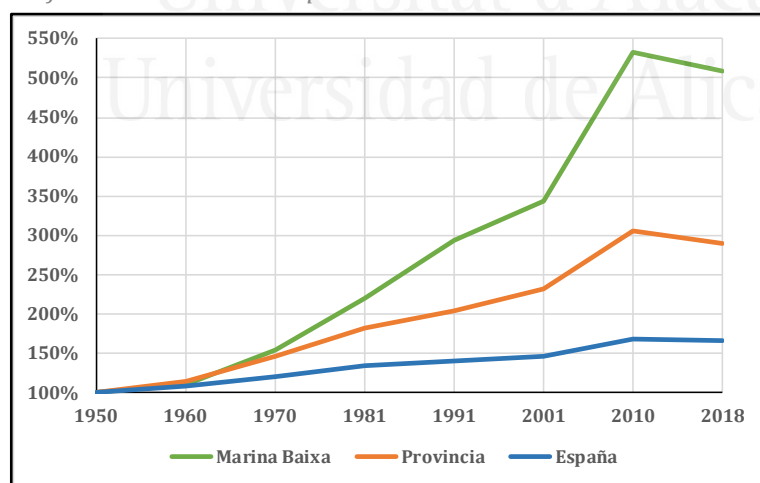
La comarca, en su conjunto, ha observado un incremento de población significativo del (+409%), superior incluso a la media provincial (+190%).

Tabla 14. Evolución de la población de la comarca de la Marina Baixa (1950-2018).

Municipio	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2010	2018	Δ	Δ%
Benidorm	2.787	6.161	12.003	24.983	42.442	51.873	72.062	67.558	64.771	2324%
L'Alfàs del Pi	967	960	2.514	5.049	9.075	11.103	21.670	20.053	19.086	1974%
La Nucia	1.493	1.452	2.031	3.426	6.078	6.587	18.593	18.242	16.749	1122%
Villajoyosa	9.510	11.008	16.193	20.726	21.982	23.657	32.733	33.969	24.459	257%
Altea	5.927	5.806	8.791	11.154	12.286	15.910	24.056	21.995	16.068	271%
Polop	1.445	1.402	1.574	1.738	1.855	2.300	4.474	4.850	3.405	236%
Finestrat	1.332	1.194	1.149	980	1.315	2.307	6.807	6.381	5.049	379%
Callosa d'En Sarrià	4.355	4.617	5.539	7.117	7.491	7.057	7.894	7.257	2.902	67%
Orxeta	720	553	480	438	516	528	898	738	18	3%
Benimantell	779	631	491	425	453	402	512	490	-289	-37%
Bolulla	616	556	456	306	277	358	454	418	-198	-32%
Castell Guadalest	338	365	221	164	165	180	240	209	-129	-38%
Benifato	258	201	166	124	124	166	201	149	-109	-42%
Tàrbena	1.262	1.090	1.054	723	713	715	809	627	-635	-50%
Relleu	1.870	1.558	1.320	1.012	742	800	1.338	1.147	-723	-39%
Sella	1.468	1.323	913	690	590	591	636	585	-883	-60%
Confrides	788	638	516	377	297	309	315	208	-580	-74%
Beniardá	467	403	326	277	231	245	222	178	-289	-62%
Total	36.382	39.918	55.737	79.709	106.632	125.088	193.914	185.054	148.672	409%
Evolución %	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2010	2018		
Marina Baixa	100%	110%	153%	219%	293%	344%	533%	509%		
Provincia	100%	113%	145%	181%	204%	230%	305%	290%		
España	100%	108%	120%	134%	139%	146%	167%	166%		

Fuente: Elaboración propia en base a tablas del INE.

Gráfico 12. Evolución de la población de la comarca de la Marina Baixa (1950-2018).



Fuente: Elaboración propia en base a tablas del INE.

El crecimiento se observa especialmente en las poblaciones de la Costa, Benidorm y l' Alfàs del Pi; el único municipio del interior que ha crecido de manera considerable ha sido el de La Nucia. Nueve municipios, todos de la zona interior y montañosa de la comarca, han perdido población en el periodo analizado y otros seis la han ganado, aunque en una proporción inferior.

Ha tenido una gran influencia el asentamiento de extranjeros, que el año 2018 representaban 29,46% de la población censada. En algunos municipios la presencia extranjera es muy significativa³²: Alfás del Pi (50,76%), Bolulla (44,74%), Relleu (38,36%), Finestrat (38,11%), Tárbenas (37,00%), La Nucía (34,10%), Altea (31,85%), Polop (30,54%), Benidorm (27,08%)... El origen de esta población era de la Unión Europea en el 56,17%. Asimismo, la caída de la población está relacionada con la disminución de población extranjera, en el periodo de la crisis, como hemos visto anteriormente.

Benidorm se ha convertido de facto en la capital de la comarca, ejerciendo un efecto tractor sobre el resto de los municipios colindantes. En el año 1956, el alcalde Pedro Zaragoza, lideró la implantación de un imaginativo plan de ordenación urbana que creaba una ciudad pensada para el turismo, respetando las líneas de las playas, incorporando paseos marítimos, y grandes avenidas que se disponen paralelas al mar. Para optimizar el uso del suelo, se propicia la construcción en altura, creando una ciudad compacta de gran densidad, propiciando la disposición de los edificios con tengan vistas al mar. Con ello, la ciudad se transformó en pionera en España del turismo de masas nacional, que también llamó la atención de los extranjeros.

Tras el primer boom de turistas nacionales que llegaban por carretera, comenzó el gran interés de los tour-operadores internacionales, para los que la apertura del Aeropuerto de Alicante-Elche (1967) fue clave en el desarrollo de esta actividad. La ciudad siguió su trayectoria innovadora con la dotación de instalaciones orientadas al turismo. primer centro de esquí acuático de España (1960), Aqualandia (1985), Terra Mítica (2000)- Actualmente a Benidorm se le conoce como el *Manhattan del Mediterráneo*, siendo la segunda ciudad del mundo con mayor concentración de rascacielos por metro cuadrado, tras el distrito neoyorquino.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

³² Ver [Anexo 3.3.2.6. Distribución de la población en la Marina Baixa \(2018\)](#).

3.3.2.7 Población de la comarca Baix Vinalopó (1950-2018).

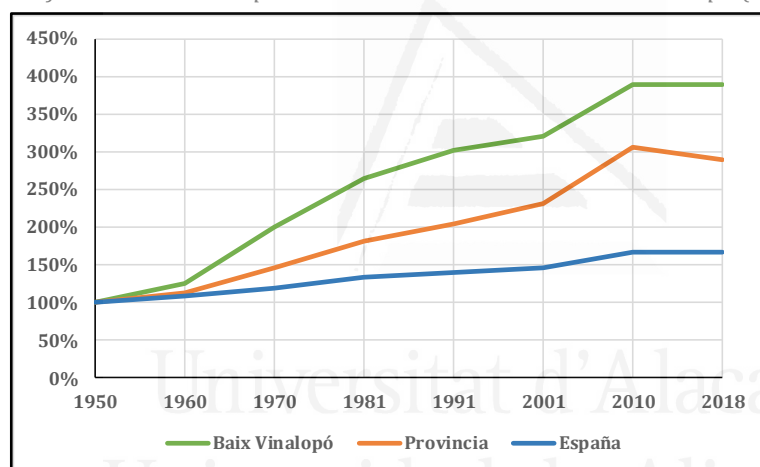
La población de esta comarca observa un crecimiento espectacular (+289%) en el periodo de análisis, pues a su pujanza industrial le incorpora los beneficios derivados de su actividad turística costera.

Tabla 15. Evolución de la población de la comarca del Baix Vinalopó (1950-2018).

Municipio	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2010	2018	Δ	Δ %
Elche/Elx	56.341	73.720	123.716	164.779	188.062	194.767	230.354	230.625	174.284	309%
Crevillent	12.710	14.256	17.172	20.940	22.694	24.786	28.362	28.957	16.247	128%
Santa Pola	5.872	6.505	9.121	12.010	14.957	19.782	33.372	31.745	25.873	441%
Total	74.923	94.481	150.009	197.729	225.713	239.335	292.088	291.327	216.404	289%
Evolución %	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2010	2018		
Baix Vinalopó	100%	126%	200%	264%	301%	319%	390%	389%		
Provincia	100%	113%	145%	181%	204%	230%	305%	290%		
España	100%	108%	120%	134%	139%	144%	165%	163%		

Fuente: Elaboración propia en base a tablas del INE.

Gráfico 13. Evolución porcentual de la comarca del Baix Vinalopó (1950-2018).



Fuente: Elaboración propia en base a tablas del INE.

Además de la actividad industrial de Elche, se le añade la de los textiles en Crevillente, que es el primer fabricante nacional de alfombras y los asentamientos turísticos en su costa.

También se ha visto afectada por los asentamientos de extranjeros³³, que en 2018 representaban 10,75% de la población, de origen europeo, africano y americano. Por municipios, Santa Pola tenía una mayor proporción de europeos, mientras que en Crevillente los africanos era el colectivo más significativo.

³³ Ver [Anexo 3.3.2.7. Distribución de la población en el Baix Vinalopó \(2018\)](#).

3.3.2.8 Población de la comarca de L'Alacantí (1950-2018).

Esta comarca observa un crecimiento muy significativo de su población (+269%), siendo, junto con el Baix Vinalopó, la menos afectada por la crisis.

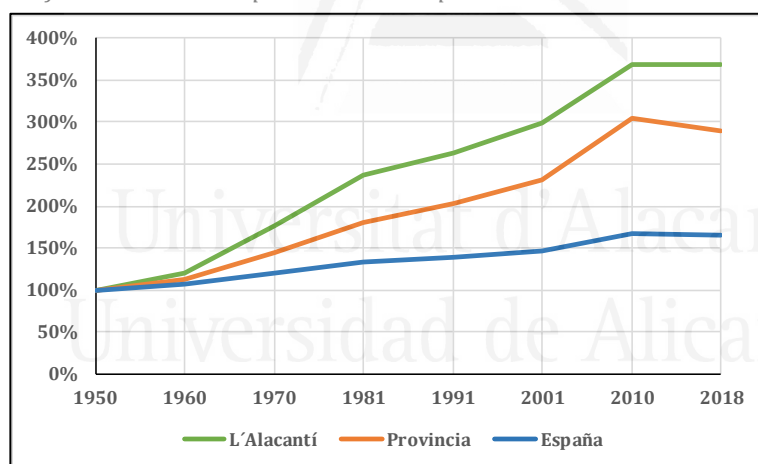
Tabla 16. Evolución de la población de la comarca de L'Alacantí (1950-2018).

Municipio	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2010	2018	Δ	Δ %
San Vicente Raspeig	6.501	8.799	16.333	23.350	29.225	39.666	54.531	57.785	51.284	789%
El Campello	3.731	4.512	5.767	8.278	10.802	19.237	27.345	27.893	24.162	648%
Sant Joan d'Alacant	3.947	5.019	7.202	9.813	13.555	16.585	22.554	23.518	19.571	496%
Mutxamel	3.459	4.031	5.373	8.058	10.281	15.558	23.522	25.009	21.550	623%
Alacant/Alicante	101.791	121.832	181.550	245.963	265.473	284.580	334.329	331.577	229.786	226%
Busot	621	718	629	652	971	1.683	3.314	2.925	2.304	371%
Agost	2.379	2.622	3.362	3.772	3.966	4.193	4.831	4.713	2.334	98%
Jijona/Xixona	5.781	6.439	8.113	8.785	7.890	7.247	7.429	6.875	1.094	19%
Aigües	1.042	720	489	377	372	541	1.118	936	-106	-10%
Torremanzanas	1.183	1.057	896	782	736	704	802	654	-529	-45%
Total	130.435	155.749	229.714	309.830	343.271	389.994	479.775	481.885	351.450	269%

Evolución %	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2010	2018
L'Alacantí	100%	119%	176%	238%	263%	299%	368%	369%
Provincia	100%	113%	145%	181%	204%	230%	305%	290%
España	100%	108%	120%	134%	139%	146%	167%	166%

Fuente: Elaboración propia en base a tablas del INE.

Gráfico 14. Evolución porcentual de la población de la comarca de L'Alacantí (1950-2018).



Fuente: Elaboración propia en base a tablas del INE.

Los municipios que más crecen son los que se encuentran en el Área Metropolitana de Alicante alcanzando una alta densidad de población, de hecho, constituyen entre todos una *ciudad real* (LARROSA ROCAMORA 2012)³⁴.

³⁴ «Así, para el Area Metropolitana de Alicante...la planificación se tendría que realizar como si de una única ciudad se tratara, ya que, de hecho, esta área es una *ciudad real* para los habitantes que acoge. De tener voluntad para ello, la Mancomunidad de L'Alacantí podría asumir sin problemas el papel de órgano de planificación territorial de ámbito supramunicipal»

La capital representa únicamente el 18,00% de la población de la provincia, aunque si incluimos la del conglomerado de los municipios que la rodean (San Vicente del Raspeig, San Juan de Alicante, Mutxamel y El Campello), el peso pasa a ser del 25,29%, teniendo una importante dotación de infraestructuras: aeropuerto cercano, puerto, Universidad, hospitales públicos y privados, playas, conexión por ferrocarril en AVE y suelo industrial.

En términos absolutos es la comarca que tiene un número importante de extranjeros (57.453) que representan el 11,92% de su población total³⁵, de los cuales 42.306 residen en la capital.



Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

³⁵ Ver [Anexo 3.3.2.8. Distribución de la población en L'Alacantí \(2018\)](#).

3.3.2.9 Población de la comarca de La Vega Baja (1950-2018).

Esta comarca observa un crecimiento del +171%, próximo a la media provincial, con la peculiaridad que es la única que no perdido población en ninguno de sus municipios.

Tabla 17. Evolución de la población de la comarca de la Vega Baja (1950-2018).

Municipio	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2010	2018	Δ	Δ%
Torrevieja	9.143	9.564	9.735	12.321	25.014	50.953	102.136	82.599	73.456	803%
Pilar de la Horadada	3.343	3.757	3.852	5.308	7.500	12.731	22.555	21.418	18.075	541%
San Fulgencio	1.506	1.602	1.545	1.562	1.591	4.039	12.354	7.943	6.437	427%
San Miguel Salinas	1.523	2.187	2.296	2.317	2.955	4.310	7.862	5.811	4.288	282%
Algorfa	757	1.019	1.025	1.071	1.093	1.710	4.625	2.838	2.081	275%
Rojales	4.553	4.470	4.006	4.136	5.277	8.489	21.583	16.560	12.007	264%
Albatera	3.686	4.313	5.938	7.123	7.795	8.633	11.901	12.042	8.356	227%
Guardamar Segura	4.756	4.657	4.618	5.709	6.899	9.480	16.863	15.058	10.302	217%
Los Montesinos	1.676	2.043	2.169	2.128	2.267	2.774	5.147	4.844	3.168	189%
Benijófar	1.198	1.163	1.179	1.348	1.515	2.297	4.153	3.357	2.159	180%
Rafal	1.685	1.839	2.042	2.301	2.668	3.414	4.162	4.418	2.733	162%
Bigastro	2.861	3.417	3.530	4.083	4.508	5.155	6.788	6.702	3.841	134%
Almoradí	9.294	9.303	9.646	11.461	12.590	14.050	19.371	20.542	11.248	121%
Daya Vieja	314	338	292	233	202	226	726	685	371	118%
Catral	3.975	4.306	4.022	4.246	4.478	5.295	9.092	8.631	4.656	117%
Cox	3.331	3.810	4.369	5.061	5.350	6.196	7.029	7.226	3.895	117%
Redován	3.666	3.982	3.693	4.424	5.040	5.860	7.522	7.797	4.131	113%
Formentera Segura	1.999	2.044	1.957	1.930	2.028	2.170	4.389	4.131	2.132	107%
Orihuela	41.773	41.418	41.331	44.776	49.475	54.390	88.714	76.778	35.005	84%
Benferri	1.061	1.054	1.048	981	949	1.166	1.925	1.940	879	83%
Jacarilla	1.104	1.162	1.269	1.355	1.466	1.644	2.102	1.986	882	80%
San Isidro	1.210	1.796	1.075	976	1.073	1.340	1.874	1.933	723	60%
Benejúzar	3.555	3.755	3.578	4.025	4.666	5.106	5.459	5.361	1.806	51%
Granja de Rocamora	1.675	1.858	1.811	1.947	1.961	1.745	2.463	2.489	814	49%
Callosa del Segura	12.697	13.827	12.607	14.481	14.780	15.805	17.979	18.864	6.167	49%
Dolores	5.402	6.041	5.516	6.017	5.817	6.267	7.398	7.383	1.981	37%
Daya Nueva	1.673	1.600	1.367	1.194	1.199	1.244	1.988	1.718	45	3%
Total	129.416	136.325	135.516	152.514	180.156	236.489	398.160	351.054	221.638	171%
Evolución %	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2010	2018		
Vaga Baja	100%	105%	105%	118%	139%	183%	308%	271%		
Provincia	100%	113%	145%	181%	204%	230%	305%	290%		
España	100%	108%	120%	134%	139%	146%	167%	166%		

Fuente: Elaboración propia en base a tablas del INE.

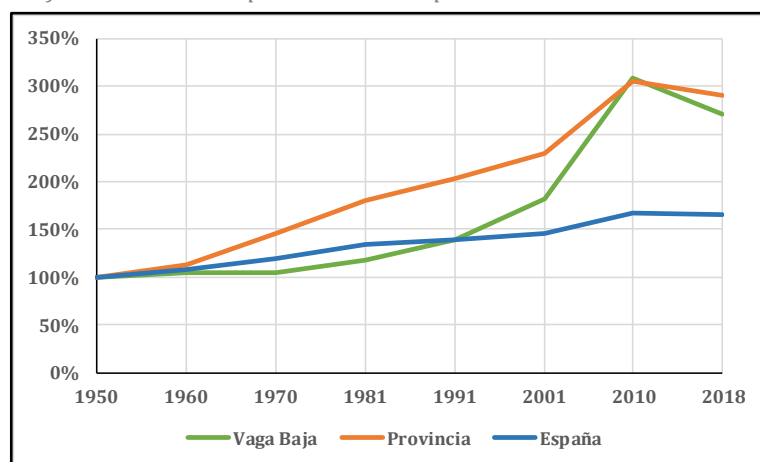
En la comarca de la Vega Baja se encuentran fértiles huertas, que desde hace siglos han producido todo tipo de verduras que se comercializan por toda Europa: tomate, pimiento, brócoli, alcachofa, cebolla, pepino, lechuga, berenjena, melón, etc.

Ha desarrollado un turismo basado en la oferta de vivienda barata y de baja calidad (MARTINEZ GUIRAO y MAZON MARTINEZ 2016)³⁶; sobre los riesgos de ese modelo

³⁶ «Al sur de la Comunidad Valenciana, concretamente en la Comarca de la Vega Baja del Segura, el turismo residencial es hegemónico. Frente a 36 hoteles de categoría media-baja, con una oferta de 4.877 plazas, tan solo el 36,9% de las viviendas son de uso principal –86.018 unidades–, frente a las secundarias que son el 41,5% –96.678– y las vacías el 21,6% –50.300–. La comarca, que tradicional-

ya se pronunciaban (ALEDO TUR y MAZÓN MARTINEZ 1998)³⁷ porque genera empleo en la fase de construcción, pero luego no tiene una continuidad multiplicativa para el sector servicios.

Gráfico 15. Evolución porcentual de la población de la comarca de la Vega Baja (1950-2018).



Fuente: Elaboración propia en base a tablas del INE.

A partir del año 2000 se desarrolla el boom del turismo residencial vuelve a vivir un crecimiento similar al de las décadas de los setenta y ochenta. Así, Torrevieja fue varios años la ciudad de mayor crecimiento nacional. Otros municipios de segunda línea –San Fulgencio, Rojales,..– desarrollan su urbanismo en torno a campos de golf, y zonas verdes residenciales.. La crisis reciente ha afectado de manera sensible a estas zonas, en las que se observan sensibles pérdidas de población (MARTINEZ GUIRAO y MAZON MARTINEZ 2016)³⁸.

En 2018, es la comarca que más extranjeros tiene en términos absolutos (114.127) que representan el 32,51% de su población total, siendo el 70,75% de los mismos de origen europeo³⁹.

mente sustentaba su economía en la agricultura de regadío, a finales del siglo XX, fue reduciendo paulatinamente su protagonismo, concentrándose cada vez más en el binomio construcción-turismo».

³⁷ «..., se puede afirmar que el mayor peligro que a medio y largo plazo, puede tener el sector turístico de la comarca es el de continuar con el monocultivo de promociones turístico-inmobiliarias, generalmente de baja calidad, sin una adecuada oferta complementaria anexa, lo que reduciría el circuito económico del producto turístico, de forma casi exclusiva, al proceso inmobiliario. A su vez, este modelo turístico reforzaría un comportamiento del visitante pasivo, con poco gasto turístico, tal y como quedó reflejado en los datos aportados por la encuesta, y generador de muy pocos puestos de trabajo en la industria turística. Todo ello, hace necesario la progresiva transformación del sector -que, en la actualidad, podríamos calificar como secundario por el predominio del sector de la construcción- hacia un modelo más terciarizado, es decir, hacia un verdadero modelo turístico de servicios».

³⁸ «Ha tenido que darse una importante y larga crisis económica, para que los estudios académicos que denunciaban el modelo turístico residencial hegemónico en la comarca como insostenible, y como una especie de “espejismo” que ocultaba que el auténtico motor económico no era el turismo sino la construcción, comiencen a evidenciarse».

³⁹ Ver [Anexo 3.3.2.9. Distribución de la población en la Vega Baja \(2018\)](#).

3.4 DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN EN LA PROVINCIA DE ALICANTE POR DENSIDAD DE POBLACIÓN COMARCAL.

La consideración de la densidad de población es fundamental en un análisis de transporte de viajeros, pues la razón de ser de éste es atender a las demandas de movilidad de los ciudadanos. La evolución de la densidad de población comarcal se puede observar en la tabla siguiente.

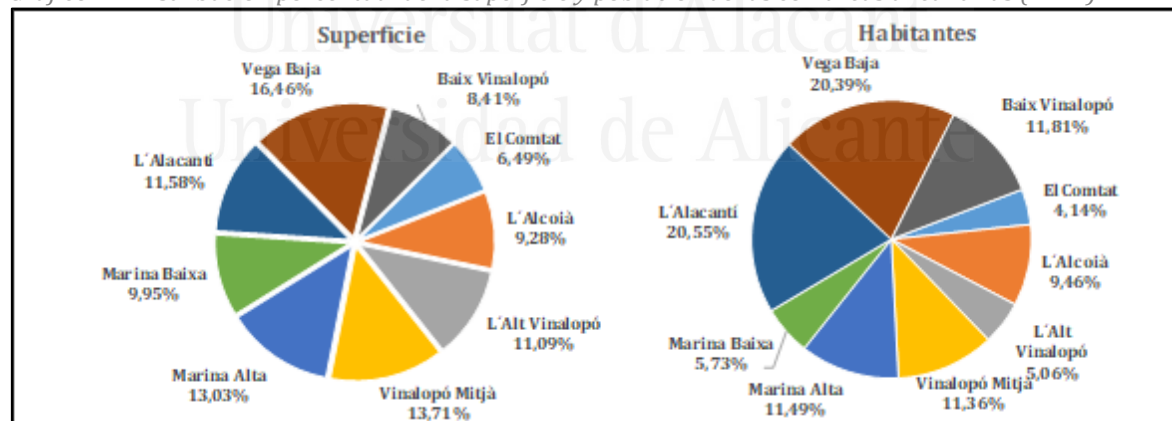
Tabla 18. Evolución de la densidad de población de las comarcas alicantinas en el periodo (1950-2018).

Comarca	Cabecera Comarca	Superficie Km ²	Habitantes			Habitantes/Km ²			Δ%
			1950	2018	Δ	1900	2018	Δ	
El Comtat	Cocentaina	377,77	26.284	28.085	1.801	69,58	74,34	4,77	7%
L'Alt Vinalopó	Villena	644,83	32.090	52.335	20.245	49,77	81,16	31,40	63%
L'Alcoià	Alcoy	539,66	60.063	108.821	48.758	111,30	201,65	90,35	81%
Vinalopó Mitjà	Elda	797,65	72.115	168.432	96.317	90,41	211,16	120,75	134%
Marina Alta	Denia	758,04	72.924	174.433	101.509	96,20	230,11	133,91	139%
Vega Baja	Orihuela	957,19	129.416	351.054	221.638	135,20	366,75	231,55	171%
L'Alacantí	Alicante	673,59	130.435	481.885	351.450	193,64	715,40	521,76	269%
Baix Vinalopó	Elche	489,21	74.923	291.327	216.404	153,15	595,50	442,35	289%
Marina Baixa	Benidorm	578,67	36.382	185.054	148.672	62,87	319,79	256,92	409%
Provincia Alicante		5.816,61	634.632	1.841.426	1.206.794	109,11	316,58	207,47	190%
España		505.968,36	28.117.873	46.722.980	18.605.107	55,57	92,34	36,77	66%

Fuente: Elaboración propia en base a tablas del INE.

Por todo lo dicho, la provincia presenta un carácter bastante heterogéneo en cuanto a la distribución comarcal de superficie y población, así como de la densidad de población, teniendo dos comarcas –El Comtat y L'Alt Vinalopó– que están por debajo de la media nacional, Las relaciones entre superficie y población en el año 1950 eran la que se reflejan en los cuadros siguientes, en los que se puede observar la diferencia que existe entre estos dos parámetros.

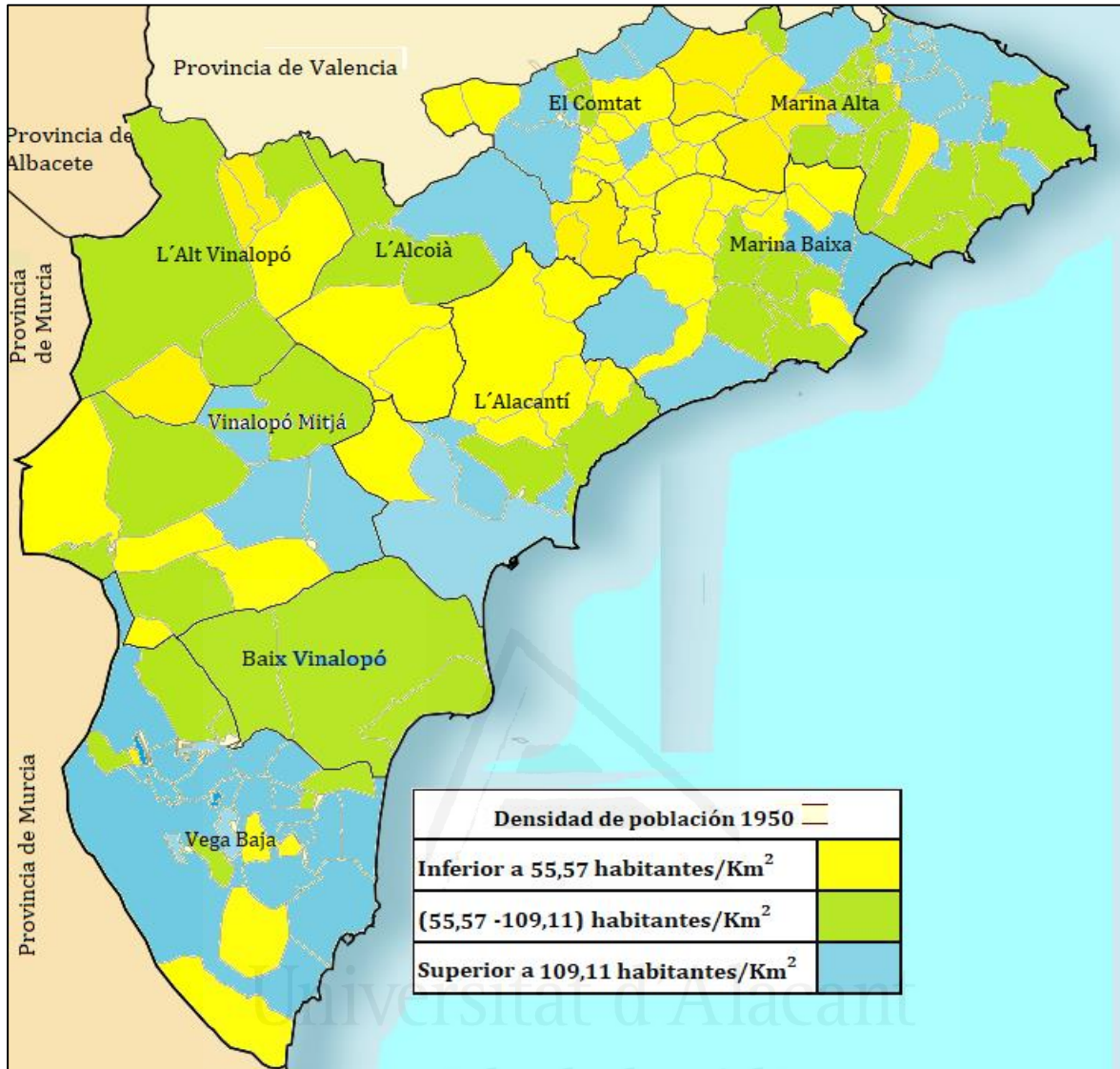
Gráfico 16. Distribución porcentual de la superficie y población de las comarcas alicantinas (1950).



Fuente: INE, Diputación Provincial de Alicante y elaboración propia.

En el mapa siguiente se detalla la densidad de población de los municipios de la provincia de Alicante, en el año 1950, clasificándolos según ésta sea inferior a la media nacional ($\leq 36,80$ hab./Km²), se encuentre entre la media nacional y la media provincial ($36,80 < 81,62$ hab./Km²) o sea superior a la media provincial ($81,62$ hab./Km²).

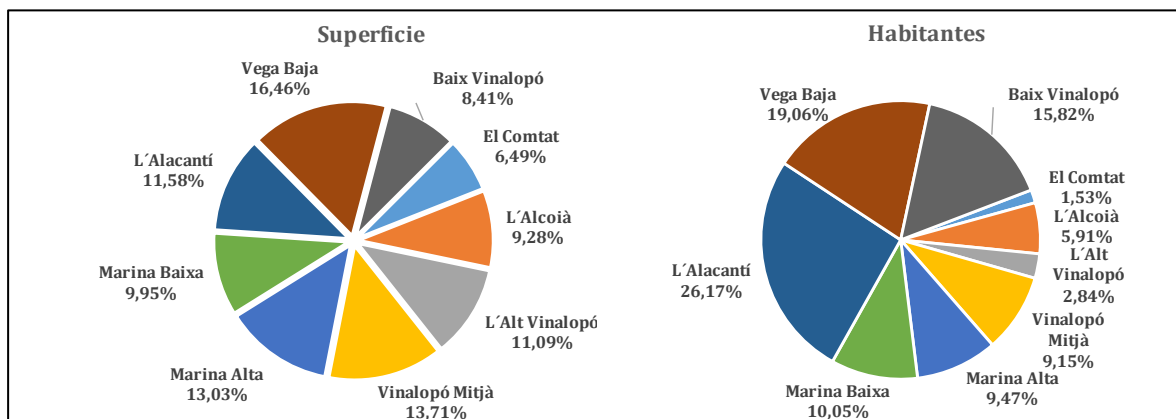
Mapa 10. Densidad de población de la provincia de Alicante (1900).



Fuente: Elaboración propia.

Las relaciones entre superficie y población observan una evolución muy significativa cuando se refieren al año 2018.

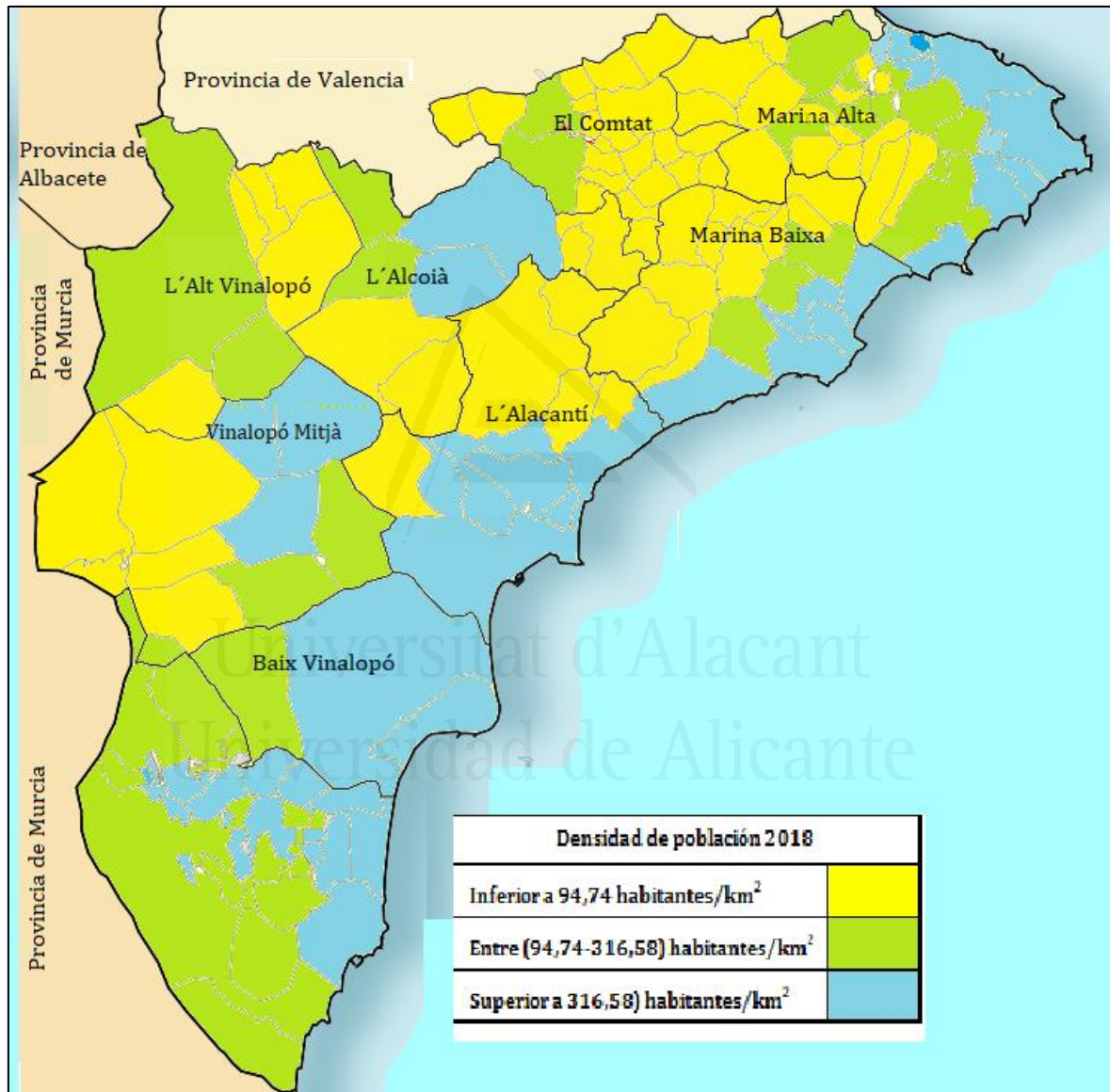
Gráfico 17. Distribución porcentual de la superficie y población de las comarcas alicantinas (2018).



Fuente: INE, Diputación Provincial de Alicante y elaboración propia.

En el periodo analizado la evolución de la población en la provincia de Alicante ha sido muy significativa, dándose un fenómeno de gran crecimiento en las zonas costeras, mientras que algunas comarcas, especialmente El Comtat y la Marina Alta, han llegado a perder habitantes, respecto a 1950, en 21 municipios la primera y en 15 municipios la segunda. Ese mismo fenómeno de despoblación también se ha observado en 2 municipios de L'Alcoià, 2 de El Vinalopó Mitjà, 2 del Alto Vinalopó, 10 de la Marina Baixa y 3 de L'Alacantí. Únicamente las comarcas del Baix Vinalopó y la Vega Baja no han observado ese fenómeno de despoblación.

Mapa 11. Densidad de población de la provincia de Alicante (2018).

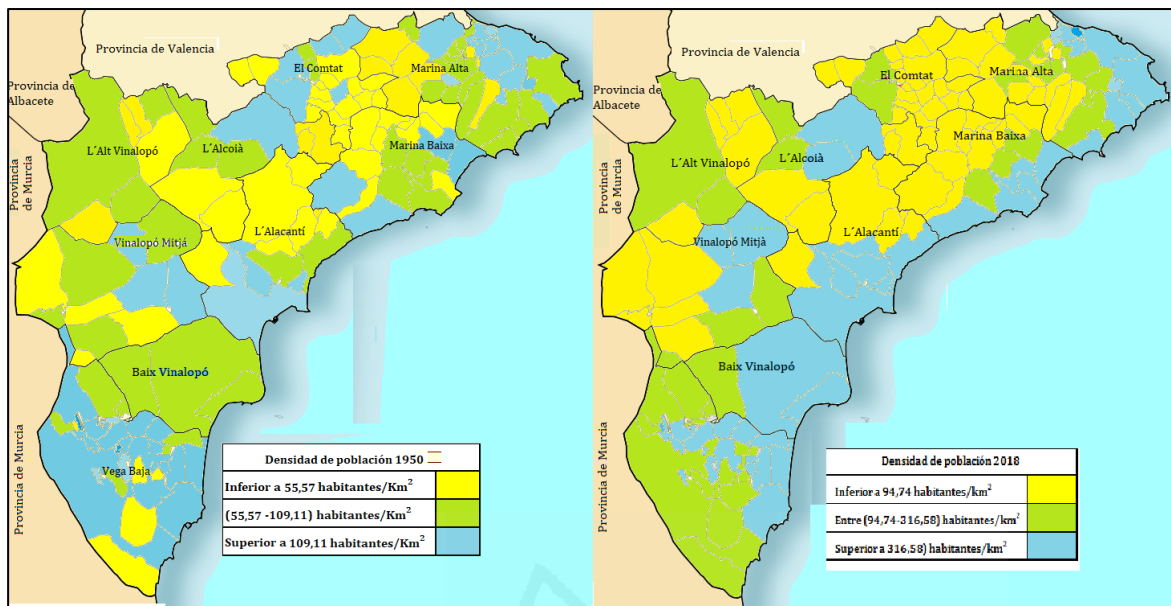


Fuente: Elaboración propia

En la costa, la construcción y el turismo, tanto vacacional como residencial ha tenido unos efectos multiplicadores en la demanda de mano de obra, lo que ha incidido en el crecimiento poblacional. En las comarcas del interior, en las que se encuentran las industrias la evolución ha sido muy moderada, ya que este sector se ha mecanizado y automatizado, con grandes incrementos de productividad que precisan menos mano de obra.

De manera gráfica, en los mapas siguientes se observan los cambios en la densidad de la población por municipios y como existe un desplazamiento poblacional hacia la costa.

Mapa 12. Densidad de población de la provincia de Alicante (2018).



Fuente: Elaboración propia.

3.5 LA POBLACIÓN DE LA PROVINCIA DE ALICANTE EN ESPAÑA (2018).

Dentro del territorio español la provincia de Alicante presenta unas características singulares, ya que es la 5ª en cuanto a población, pero la 41ª en cuanto a superficie, por lo que es la 7ª en densidad de población⁴⁰.

Otro fenómeno peculiar es que si las comarcas alicantinas las comparamos con la población de la provincias españolas L'Alacantí ocupa la 31ª posición, la Vega Baja la 37ª.

En cuanto a densidad de población, L'Alacantí y el Baix Vinalopó ocuparían los puestos 5º y 6º, la Vega Baja el 8º y la Marina Baixa el 10º, ocupando incluso el Comtat un honroso 19º puesto.

El volumen de población y las altas densidades de las comarcas son unos hechos relevantes, que ayudan a explicar la vitalidad de los distintos territorios que componen la provincia y, en consecuencia, la fuerte demanda de movilidad.

Otro hecho destacable es la conexión por autovía entre cabeceras de comarcas y la distancia de éstas con la capital de la provincia.

⁴⁰ Ver [Anexo 3.5. Población de España 2018](#).

Cuadro 1. Distancias por carretera entre las cabeceras de comarca de la provincia de Alicante.

	Alicante	Elche	Elda	Benidorm	Villena	Alcoy	Orihuela	Cocentaina	Denia	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
Alicante	1	27	38	46	57	60	60	66	95	
Elche	2	27	35	73	55	79	36	85	119	
Elda	3	38	35	80	22	53	66	59	126	
Benidorm	4	46	73	80	101	94	106	99	51	
Villena	5	57	55	22	101	53	87	58	146	
Alcoy	6	60	79	53	94	53	108	6	94	
Orihuela	7	60	36	66	106	87	108	114	151	
Cocentaina	8	66	85	59	99	58	6	114	88	
Denia	9	95	119	126	51	146	94	151	88	

Fuente: Google Maps.



Universitat d'Alacant
 Universidad de Alicante



Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

CAPITULO 4. INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE, TIPOLOGIAS Y EVOLUCION NORMATIVA.

Nuestro trabajo de investigación, cuyo periodo de análisis se inicia a partir de la década de los cincuenta del pasado siglo, no se puede entender si no atendemos a la evolución del sistema de transportes terrestres desde mediados del siglo XIX en que el ferrocarril irrumpe, en plena Revolución Industrial, como medio de transporte innovador, manteniendo un protagonismo indiscutible hasta las primeras décadas del siglo XX. A finales del siglo XIX aparece el automóvil que, en tres décadas, se revela como un competidor indiscutible del sistema ferroviario.

El transporte es una actividad que tiene como objeto mover personas y bienes de un sitio a otro, para lo que precisa de infraestructuras adecuadas por la que discurren sus itinerarios, que deben ser aportadas directa o indirectamente por el Estado. Es, asimismo, una actividad que precisa de vehículos, que en poco más de un siglo han tenido una evolución espectacular.

También es una actividad estrechamente relacionada con el territorio, tanto por las condiciones físicas de éste como por sus características demográficas y económicas, pues en definitiva el transporte tiene como objeto mover personas.

El transporte es también una actividad estratégica, que el Estado no puede dejar operar al libre albedrío si quiere tener un cierto grado de control dentro de su territorio. Además, el transporte ha sido tradicionalmente una gran fuente de ingresos, de fácil fiscalización, procedente de los gravámenes sobre las obras, los vehículos, los consumos y los resultados de su actividad.

Las propias características enunciadas sobre la actividad del transporte justifican el hecho de que el Estado haya tenido un gran interés en la regulación y control del sector, especialmente cuando éste realiza la prestación de servicios públicos de viajeros.

Por consiguiente, en el presente Capítulo se realiza un análisis pormenorizado de:

- 1) Las infraestructuras de transporte (Título 4).
- 2) Los vehículos (Título 5).
- 3) La normativa legal (Título 6).

La información reseñada en los Títulos precitados nos va a servir de base para la contrastación de las hipótesis de nuestro trabajo de investigación.



Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

4 LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE.

Los siglos XIX y XX están relacionados con grandes inventos que se vinculan con el transporte. Así, una de las causas de la primera revolución industrial fue la máquina de vapor de Watt, que permitió el desarrollo del ferrocarril y la navegación a vapor, mientras que el motor de explosión, ligado al desarrollo del automóvil y el avión, se relaciona con la conocida como segunda revolución industrial.

Tanto el ferrocarril como el automóvil precisan de infraestructuras específicas para poder transitar, pero existe una diferencia muy importante y es que el ferrocarril discurre por vías fijas y específicas solo transitables por los trenes, mientras que la carretera puede ser usada por una gran variedad de vehículos (turismos, autobuses, camiones, motos, bicicletas, peatones y cualquier otro medio de transporte terrestre que no sea el ferrocarril). La rigidez de las vías férreas limita sus tráfico a las conexiones entre sus estaciones, mientras que las carreteras disponen de redes capilares, que permiten conexiones entre un gran número de rutas origen-destino.

A principios del siglo XIX las infraestructuras de los transportes terrestres en España se reducían a una insuficiente red de caminos, por los que transitaban carros, carretones, galeras, diligencias, caballerías y peatones. Será la llegada del ferrocarril con el tendido de las líneas férreas, a mediados de siglo, la que represente un cambio revolucionario en el mundo de los transportes, tanto de personas como de mercancías.

Después de medio siglo de protagonismo del ferrocarril, la aparición de los vehículos automóviles a principios del siglo XX demanda nuevas infraestructuras para circular, que exigen importantes inversiones para transformarse –mediante la mejora de firmes y trazados– y para ampliar la red de carreteras, la mayoría de los cuales eran caminos.

El nuevo modo de transporte⁴¹ permite llegar a múltiples destinos empleando para ello tanto las redes de caminos y carreteras de ámbito nacional y provincial como los viarios (carreteras y caminos) locales. El desarrollo de estas redes facilita el que aparezcan numerosas empresas de transporte mecanizado, que se aprovechan de una creciente evolución tecnológica y que, además, precisan de un escaso capital para su puesta en marcha.

No se puede entender el desarrollo de los transportes públicos, sin referirnos a los tratamientos, en muchos casos erráticos, por parte de la Administración, que se han dado a los modos de transporte del ferrocarril como de la carretera, por lo que a continuación pasamos a realizar una exposición de cómo han evolucionado ambos desde mediados de siglo XIX.

⁴¹ «La carretera determina la posibilidad de realizar cruces y alcances en cualquier punto y eleva la capacidad de saturación de la vía, considerando exclusivamente el número de circulaciones posibles y haciendo caso omiso del tonelaje transportado. Esto y la posibilidad de adaptar diariamente los horarios e itinerarios a las exigencias del tráfico, son, como todo el mundo sabe, las principales ventajas de aquella, que hacen posible la más exacta adaptación del material al tráfico, con la consiguiente mejora del coeficiente de utilización, que puede compensar con creces el precio de rodaje más elevado» (BOTIN POLANCO 1935).

4.1 INFRAESTRUCTURAS DE FERROCARRIL.

El ferrocarril es un modo de transporte nacido a principios del siglo XIX e implantado en la península⁴² por primera vez en 1848 (Línea Barcelona-Mataró), siendo el referente de toda una época; tanto es así que en España, durante un largo periodo, el desarrollo de la carretera en el sistema de transportes queda supeditado al ferrocarril.

El ferrocarril, en sí mismo, es un medio de transporte en su momento revolucionario, que transforma la forma de trasladar viajeros y mercancías, a lo largo y a lo ancho de la geografía española, en una condición beneficiosa en términos de tiempo y coste.

Tal es la importancia que se da al ferrocarril en sus inicios que el Estado, en un momento determinado, se va desprendiendo de las carreteras y caminos de su competencia (HERRANZ LONCÁN 2004), transfiriendo su gestión a las Diputaciones Provinciales, Ayuntamientos y, también, a particulares interesados. También es cierto que, en esta época, por motivos políticos, existía un interés para que las Diputaciones provinciales se implantaran y aumentaran progresivamente sus competencias, como órgano de gobierno y administración, en un proceso que se inicia con la *Constitución de 1812* y que se consolida especialmente con la *Ley Provincial de 20 de agosto de 1870*.

Estrechamente unido al ferrocarril se consolida el desarrollo del transporte del correo⁴³, servicio estratégico para un país políticamente centralizado como era España.

El ferrocarril tiene un exponencial desarrollo en la segunda mitad del siglo XIX, llegando a disponer en nuestro país, en el año 1900, una red de 13.055 km (11.039 km de vía ancha y 2.016 km de vía estrecha) (CARRERAS y TAFUÑELL 2005).

Sin embargo, ese dinamismo en la construcción, que logró la llegada del mismo, en menos de cincuenta años, a la mayoría de las capitales de la provincia, no siempre estuvo asistido por la racionalidad técnica y económica.

Las decisiones de los poderes políticos de las provincias en Madrid y las actuaciones de la burguesía tanto nacional como provinciana, trajeron como consecuencia la configuración de una red radial –centralizada en Madrid– desatendiendo tráfico que obedecían a la racionalidad de una demanda efectiva (VIDAL OLIVARES y HERNÁNDEZ 1991)⁴⁴.

⁴² Previamente en 1837, en la provincia de Cuba se construyó la línea de ferrocarril La Habana-Güines.

⁴³«En España la *Real Orden de 31 de diciembre de 1844*, que autorizaba la creación de caminos de hierro, recogía que “las cartas y pliegos, así como sus Conductores y Agentes necesarios al servicio del Correo, serán transportados gratuitamente por los convoyes ordinarios de la compañía en toda la extensión de la línea”. De este modo, cuando empezaron a operar las diferentes compañías, establecieron convenios con el Estado que pasaron por la gratuidad o por unas tarifas preferenciales para el arrastre de los vagones-correo, lo que supuso un ahorro importantísimo para Correos» (AGUILAR PÉREZ y MARTINEZ LORENTE 2003)..

⁴⁴ «El interés por desarrollar las líneas principales en sentido radial y estatal-centralista primó por encima de la vertebración regional de la economía valenciana durante buena parte del siglo XIX, la política de subvenciones del gobierno a las sociedades constructoras fue una de las razones de esta marginación. Pero el no haber contemplado un plan de carreteras transversales y vecinales subsidiario de los ferrocarriles contribuyó a hondar los desajustes espaciales de forma permanente».

En este periodo de cincuenta años hubo una proliferación de proyectos, que se sustanciaron en una red que a principios de siglo era la tercera de Europa.

Mapa 13. Evolución de la red de ferrocarriles en España hasta el año 1900.



Fuente: Ministerio de Fomento.

En las primeras décadas del siglo XX la explotación de los ferrocarriles pasa por dificultades económicas, que se solventan mediante de parcheos de subvenciones (directas e indirectas) por parte del Estado y, ante esta evolución decadente, será durante la Dictadura de Primo de Rivera cuando se promulgue el *Real de Decreto-Ley, de 5 de marzo de 1926, por el que se aprueba el Plan Preferente de ferrocarriles de urgente construcción (Plan Guadalhorce)*, que trata de impulsar el desarrollo de infraestructuras ferroviarias de ancho ibérico, agilizando los trámites e implicando a otras Administraciones, tal y como se especifica en su Exposición de Motivos⁴⁵.

Si bien desde finales del siglo XIX se observan proyectos fallidos⁴⁶, será a partir

⁴⁵ «El orden de preferencia en la ejecución de estas líneas ha de establecerse teniendo muy en cuenta su importancia, las facilidades que ofrezcan las regiones interesadas, tanto en lo relativo a la ocupación de terrenos como a los auxilios económicos que presten, ya con subvenciones directas o con suscripciones de la emisión de Deuda ferroviaria que con dicho fin se negocie. No se lograría el fin que se persigue si para emprender los estudios y replanteos de las líneas incluidas en dicho Plan hubiera de aplicarse estrictamente la tramitación establecida en la vigente ley de Presupuestos».

⁴⁶ «Los ferrocarriles llevaron una vida lánguida y precaria, con unas tarifas altas motivadas sin duda por la creencia de que la demanda era rígida, algo que nadie se molestó en comprobar. Es muy

del año 1930 cuando estalle la crisis definitiva de los ferrocarriles, en un periodo caracterizado por una inestabilidad política y económica.

La llegada de la Segunda República supuso la derogación del *Plan Guadalhorce*⁴⁷, aunque continuó la construcción de algunas líneas. Al inicio de la Guerra Civil, el sistema ferroviario español se encontraba en una profunda crisis que afectaba tanto a su mantenimiento como a su explotación, lo que impedía el desarrollo de nuevas líneas⁴⁸.

El periodo de la guerra supuso una catástrofe, tanto para las infraestructuras, como para el material tractor y rodante del ferrocarril, que ya presentaban deficiencias al inicio del conflicto (CAYON GARCIA y MUÑOZ RUBIO 2006),

Finalizado el conflicto, la incapacidad de las empresas concesionarias de hacer frente a su cometido lleva a la nacionalización del sector. Así, el 24 de enero de 1941, el Gobierno aprueba la *Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por Carretera*⁴⁹ por la que todas las compañías de ancho ibérico que operaban en España fueron integradas en una sola empresa estatal, la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE), que integraba 12.401 km de vía ancha.

A pesar de la nacionalización, la década de los cuarenta es decadente para el sistema, ya que desde 1941 a 1949 solamente se amplía la red en 143 km. Con la promulgación del *Decreto de 20 de mayo de 1949 por el que se aprueba el Plan de Reconstrucción y Reformas urgentes*, se pretende renovar la red.

A partir de 1950 se dan importantes mejoras, con la construcción de tramos de vía doble y con la electrificación de parte de la red.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

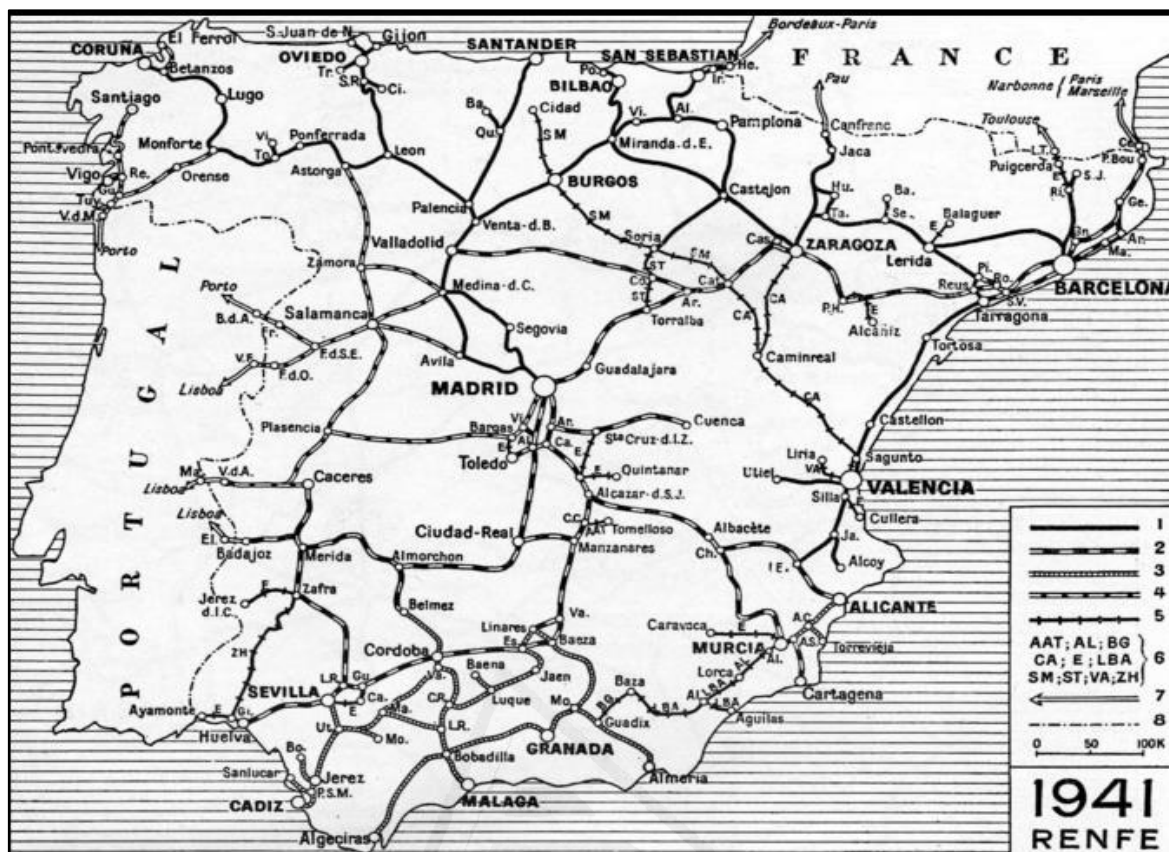
probable que, en efecto, la demanda de transporte ferroviario lo fuera durante las últimas décadas del siglo XIX, pero es seguro que fue haciéndose más elástica a medida que aparecieron medios de transporte alternativos, es decir, a medida que fue difundiéndose el automóvil y el motor de explosión. Ante tal competidor los ferrocarriles entraron en una crisis financiera gravísima de la cual sólo podía aliviarlas el Estado con una política de subvenciones. Es a partir de entonces cuando las compañías se proponen en serio la nacionalización en una u otra forma».

⁴⁷ *Leyes de 12 de enero de 1932 y de 13 de abril de 1932.*

⁴⁸ «De 1924 a 1929 los índices de ingresos y gastos crecen paralelamente de una manera bastante regular y el índice de productos netos se mantiene sensiblemente constante. A partir de este año decrecen los ingresos y al no poderse comprimir los gastos (por influencias ajenas a la administración de las explotaciones que detienen y llegan a anular la reducción de aquellos gastos, iniciada con un año de decalaje a la caída de los ingresos) los productos netos bajan vertiginosamente.....» (BOTIN POLANCO 1936, pág.114)

⁴⁹ «Base primera. - Para todas las líneas férreas españolas de ancho normal, de servicio y uso público, explotadas por Compañías concesionarias, cualquiera que sea la fecha de vencimiento de la concesión, se adelanta al día primero de febrero de mil novecientos cuarenta y uno la consolidación de la plena propiedad por el Estado, entrando éste el indicado día en el goce de dichos ferrocarriles».

Mapa 14. Líneas ferroviarias existentes de ancho ibérico (1941).



Fuente: Ministerio de Fomento.

Las distintas actuaciones sobre las infraestructuras ferroviarias se detallan en la tabla siguiente, en la que se puede observar el crecimiento de la vía doble y la electrificación de la red, aunque la red total solamente se amplía 1.083 km sobre la que existía a principios del siglo XX.

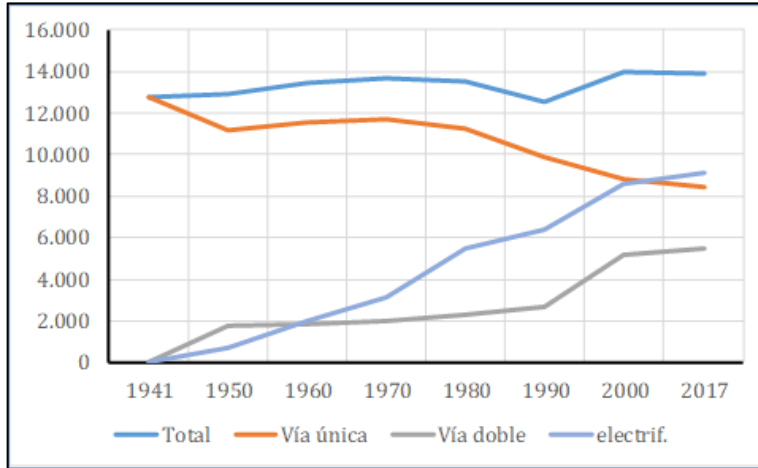
Tabla 19. Evolución de la red de ferrocarriles de vía ancha en España (1941-2017).

Año	Total	Vía única	Vía doble	Electrific.
1941	12.791	12.791	0	0
1950	12.948	11.153	1.795	712
1960	13.444	11.568	1.876	1.968
1970	13.668	11.665	2.003	3.096
1980	13.542	11.271	2.271	5.473
1990	12.560	9.856	2.704	6.416
2000	13.988	8.793	5.195	8.625
2017	13.904	8.423	5.481	9.109

Fuente: Ministerio de Fomento.

Actualmente existen, además, unas redes ferroviarias—normalmente de ancho métrico— autonómicas: FGC (Cataluña), FGV (Comunidad Valenciana), ETS (País Vasco) y SFM (Baleares), que en total representan 855 km.

Gráfico 18. Evolución de la red de ferrocarriles de vía ancha en España (1941-2017).



Fuente: Ministerio de Fomento.

La situación de la red de ferrocarriles en 2017 era la siguiente:

Mapa 15. Red de ferrocarriles en España (2017)



Fuente: MINISTERIO DE FOMENTO. Observatorio del ferrocarril en España. Informe 2017.

La evolución de la red ferroviaria en el periodo (1900-2018) ha sido la que se detalla en el cuadro siguiente.

Tabla 20. Evolución de la red de ferrocarriles.

	1900			2018			Δ (1900-2017)	Δ% (1900-2017)
	via ancha	vía estrecha	Total	Estatal	C.Aut.	Total		
Alicante	157	13	170	146	93	239	69	40,42%
España	11.039	2.016	13.055	13.283	855	14.138	1.083	8,30%
%	1,42%	0,65%	1,30%	1,10%	10,88%	1,69%		

Fuente: Elaboración propia

4.1.1 El ferrocarril en la provincia de Alicante.

La fiebre constructora del ferrocarril llega a la provincia de Alicante, que es favorecida por la decisión de prolongar la inicial línea de Madrid-Aranjuez, hasta Almansa y posteriormente hasta la capital, con lo que resulta ser la primera comunicación de Madrid con el mar (1858); esta circunstancia fue un estímulo para el desarrollo provincial, dado que se convirtió tanto en la puerta de entrada y salida para mercancías y personas de la capital provincial con Madrid, como para el comercio con La Mancha.

Aunque inicialmente existieron discrepancias sobre cuál debería ser el punto de destino de la línea, que se convertía en el “Puerto de Madrid”, primó el criterio geográfico y económico, ya que la distancia entre Madrid y Alicante (455 km) era inferior a Valencia (490 km) y Cartagena (525 km), lo que suponía un menor coste de las obras. Finalmente, el día 3 de enero de 1958⁵⁰ se inicia el primer viaje. que tiene una duración de 19 horas.

4.1.1.1 Línea Madrid-Alicante.

La línea de ferrocarril Madrid-Alicante se inaugura oficialmente el 25 de mayo de 1858, mediante un convoy especial en el que viajaron miembros del Gobierno encabezados por la reina Isabel II, dando continuidad a la que sería la primera línea radial que enlazaba Madrid con un puerto del Mediterráneo. Su construcción constituye un alarde para la ingeniería de la época, ya que, en la provincia de Alicante, discurre a través del Valle del Vinalopó, y desde una cota de 638 msnm (estación de la Encina) salvando pendientes del 15% en los accesos a La Encina, del 15,8% en el tramo Elda-Monóvar y del 14% en el tramo Agost-San Vicente del Raspeig, algo meritorio para el ferrocarril a vapor.

El itinerario del ferrocarril Madrid-Alicante discurre por la provincia atravesando las comarcas de L’Alt Vinalopó, Vinalopó Mitjà y L’Alacantí, con estaciones en las ciudades más significativas, para rendir viaje en la estación término de Alicante.

⁵⁰ «La línea se inauguró a principios de 1858, pero todo su proceso de gestación se desarrolló durante la Década Moderada, especialmente en sus años finales, aunque las estrecheces financieras y las corruptelas políticas impidieron que culminara en este período. La burguesía alicantina ligaba el porvenir de la provincia al desarrollo pleno de las relaciones de mercado y el ferrocarril era visto por los grupos burgueses como un instrumento de desarrollo económico y de equilibrio social, pues iba a promover “el movimiento marítimo y por tierra de buques y carruajes, importando y exportando artículos que constituyen la fortuna del labrador y al esperanza del comerciante; y de esta circunstancia surgirán los efectos más consoladores para el rico y para el necesitado”. Además, junto con el puerto o el Instituto de Segunda Enseñanza, el ferrocarril se convertía en el símbolo de una capital de provincia que se estaba consolidando frente a ciudades como Orihuela o Alcoy que, con más precedentes, también planteaban reivindicaciones en este sentido» (DÍAZ MARIÍN 1998)-

Sin embargo, el hecho de adaptar su itinerario a las condiciones orográficas del Valle del Vinalopó, ha traído como consecuencia que la mayoría de las estaciones estén situadas a una distancia significativa de los núcleos urbanos a los que sirven, que resultan disuasorias desde el punto de vista de la demanda, dado el tipo de exigencias de la movilidad de nuestra época.

Tabla 21. Itinerario en la provincia de Alicante de la línea Madrid-Alicante (1958).

Estación	Kms.		Estación	Kms.	
	Parcial	Total		Parcial	Total
La Encina	0	0	Novelda	5	48
Caudete	7	7	Monforte	7	55
Villena	13	20	Agost	7	62
Sax	10	30	San Vicente del Raspeig	8	70
Elda	7	37	Alicante	8	78
Monóvar	6	43			

Fuente: Elaboración propia

Con la inauguración de esta línea, la red provincial de ferrocarriles en 1858 era de 78 km, correspondientes al tramo La Encina-Alicante.

Croquis 1. Líneas de ferrocarril de la provincia de Alicante (1858).



Fuente: Elaboración propia.

El trazado de la línea, aunque se ha modernizado, en cuanto a infraestructuras, sigue manteniéndose y, a la vez, discurre una línea paralela del AVE, con estaciones en Villena y Alicante.

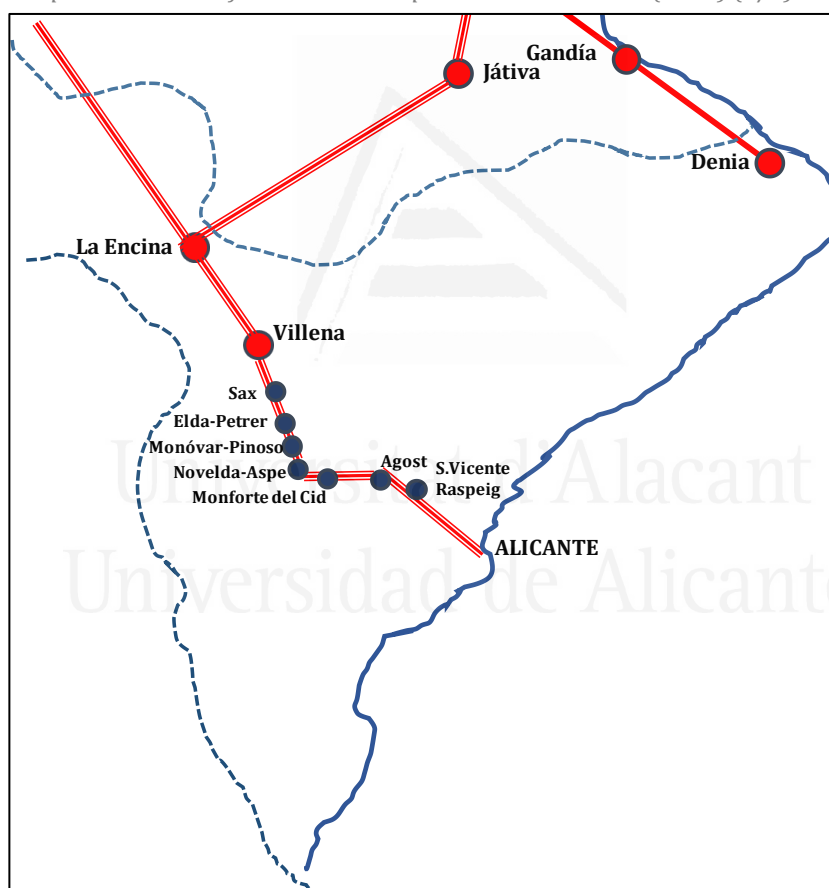
En 1859, el 19 de noviembre, se enlaza Játiva con Almansa⁵¹, con lo que se logra la comunicación ferroviaria de Alicante con Valencia, pero no será hasta 1863 cuando se inaugure la estación de La Encina, que permite recortar el recorrido de Valencia con Alicante y Murcia, pues hasta esa fecha el enlace se realizaba en Almansa.

4.1.1.2 Línea Carcagente-Denia.

Esta línea, la primera de vía estrecha en España, se inaugura el 1 de abril de 1884, conecta Denia con Gandía y el resto de la red ferroviaria de la provincia de Valencia (FERRER HERMENEGILDO 2005). La línea estaba pensada para la extracción de naranjas y arroz de la Ribera Alta así como para el transporte de pasajeros (AGUILAR CIVERA y VIDAL OLIVARES 2002).

Con la incorporación de este tramo la red ferroviaria de la provincia de Alicante tenía 91,20 km de vías.

Croquis 2. Líneas de ferrocarril de la provincia de Alicante (1884) (1/2).



Fuente: Elaboración propia

El itinerario de la línea, del que 13,20 km discurrían por la provincia de Alicante, era el siguiente:

⁵¹ Ver (GOMEZ CRESPO “La construcción del ferrocarril de Almansa a Alicante”, 2010)

Tabla 22. Itinerario de la línea Carcagente-Denia.

Estación	Kms.		Estación	Kms.	
	Parcial	Total		Parcial	Total
Denia	0,00	0,00	Jaraco	3,00	39,80
Palmar-Denia	4,70	4,70	Tabernes de Valldigna	0,00	39,80
Molinell (Apeadero)	8,50	13,20	Simat de Valldigna	9,20	49,00
Oliva	9,60	22,80	Aguas Vivas	6,00	55,00
Gandía	7,70	30,50	La Barraca (apeadero)	1,60	56,60
Jeresa (apeadero)	6,30	36,80	Carcagente	8,90	65,50

Fuente; Elaboración propia

4.1.1.3 Línea Alicante-Murcia y Albaterra-Torre Vieja.

La línea Alicante-Murcia entró en funcionamiento el 11 de mayo de 1884, y el ramal Albaterra-Torre Vieja se inauguró el 18 de octubre de 1884.

El proyecto contemplaba una línea desde Alicante hasta Murcia, con dos ramales: uno desde Albaterra a las salinas de Torre Vieja y otro desde Elche a Novelda donde enlazaría con la línea general de Madrid a Alicante, que nunca llegó a construirse.

Croquis 3. Líneas de ferrocarril de la provincia de Alicante (1884) (2/2).



Fuente: Elaboración propia

Con la puesta en marcha de estas líneas, la red ferroviaria de la provincia de Alicante se ampliaba a 170,20 km.

Por falta de planificación, la estación término de esta línea se construye en el barrio de Benalúa, cerca del puerto, a unos 700 metros de la estación existente de la línea

Madrid-Alicante, por lo que para conectarlas hubo que esperar a los años sesenta del siglo XX.

La razonabilidad de los itinerarios de la línea Alicante-Murcia permiten la comunicación de la capital alicantina con las comarcas del Baix Vinalopó y la Vega Baja, así como con su ramal a Torrevieja la implantación del denominado “Tren de la Sal”; también permite el enlace con la provincia de Murcia y con los ferrocarriles que pretendían la comunicación con Andalucía.

Tabla 23. Itinerario de la línea Alicante Murcia.

Estación	Kms.		Estación	Kms.	
	Parcial	Total		Parcial	Total
Alicante-Benalua	0	0	Beniel	6	59
El Altet	7	7	Zeneta	5	64
Torrellano	4	11	Alquerias-Santomera	1	65
Elche	10	21	Beniaján	5	70
Crevillente	10	31	Murcia	5	75
Albatera-Catral	8	39			
Callosa de Segura	6	45			
Orihuela	8	53			

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 24. Itinerario de la línea Albatera-Torrevieja.

Estación	Kms.	
	Parcial	Total
Albatera-Catral	0	0
Almoradí-Dolores	12	12
Rojales-Benijófar	7	19
Torrevieja	7	26

Fuente: Elaboración propia.

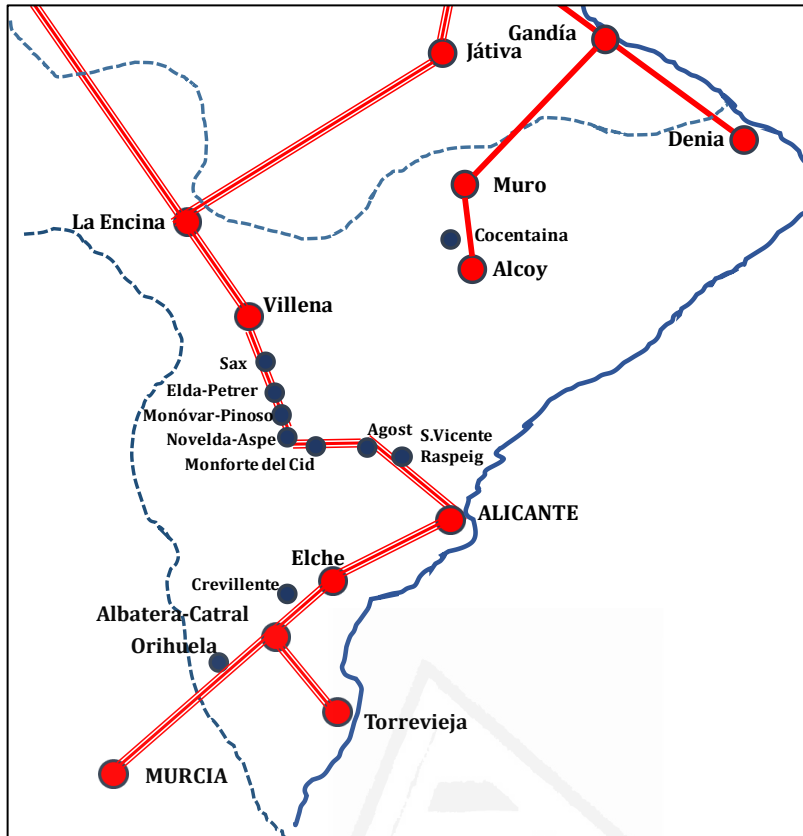
4.1.1.4 Línea Alcoy-Gandía.

El 24 de enero 1893, por fin, la ciudad de Alcoy consigue una comunicación por vía férrea con la costa, lo que le permite conectar con los puertos de Gandía y Denia. Esta línea de ferrocarril acabó con el aislamiento ferroviario de este importante núcleo industrial para las próximas décadas. Principalmente, fue la línea de Alcoy a Gandía la que incidió en un mayor desarrollo económico e industrial de la ciudad, ya que esta rápida conexión con el mar le permitía abastecerse de materias primas indispensables para su industria, así como dar salida a su producción al mercado nacional» (ORTUÑO y CASARES 2017)

El difícil trazado, con siete túneles, doce puentes y diversos desmontes y obras de fábrica, discurría en su mayor parte por el valle del río Serpis.

El itinerario que discurre dentro de la provincia de Alicante es de 26 km desde la estación de Alcoy a la estación de Lorcha. Con la incorporación de este ferrocarril de vía estrecha se incrementa la red provincial, que alcanza 196,20 km en 1893.

Croquis 4. Líneas de ferrocarril de la provincia de Alicante (1893)



Fuente: Elaboración propia.

El itinerario es el que se detalla en la tabla siguiente, con siete estaciones dentro de la provincia de Alicante.

Tabla 25. Itinerario de la línea Alcoy-Gandía en la provincia de Alicante (1893)

Estación	Kms.		Estación	Kms.	
	Parcial	Total		Parcial	Total
Alcoy	0	0	Villalonga	13	39
Cocentaina	7	7	Potrés	3	42
Muro	3	10	Beniarjó	2	44
Gayanes	6	16	Almoines	2	46
Beniarres	3	19	Gandía	4	50
Lorcha	7	26	Puerto de Gandía	3	53

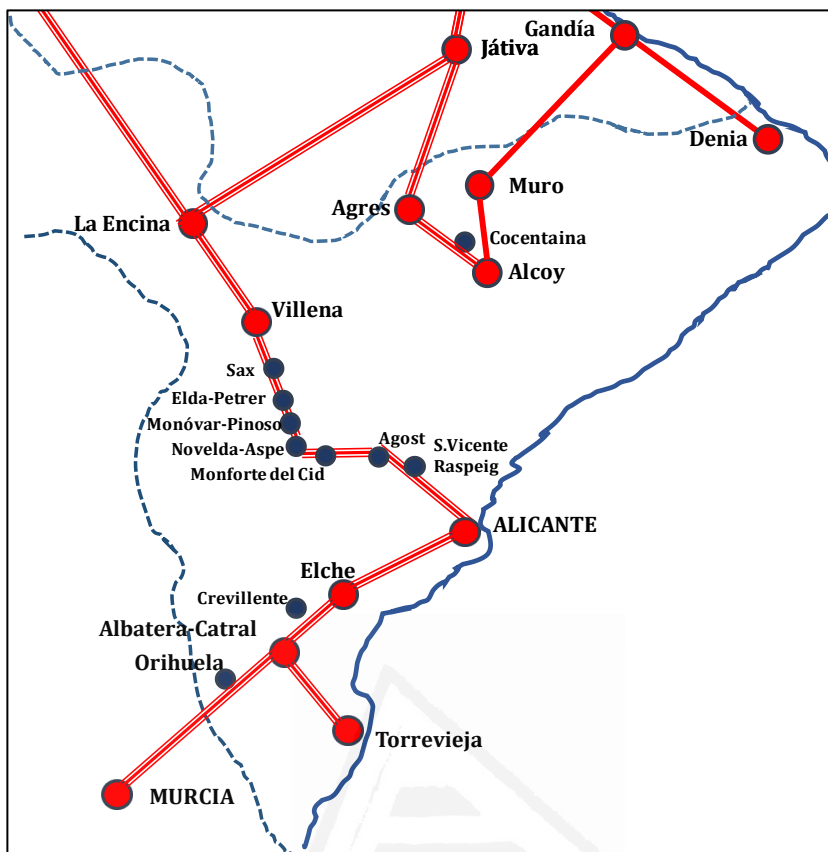
Fuente: Elaboración propia.

4.1.1.5 Línea Xátiva-Alcoy.

La conexión por vía férrea de Alcoy con Játiva⁵² se inaugura el 15 de abril de 1904, dando satisfacción a la demanda histórica de establecer comunicación por ferrocarril entre la industrial ciudad de Alcoy y la línea de ferrocarril de Almansa a Valencia, en el nudo de Játiva, consiguiendo así la comunicación con Valencia y con Madrid.

⁵² Ver (GONZALO ROGEL, "El ferrocarril de Játiva a Alcoy ha cumplido cien años", 2004).

Croquis 5. Líneas de ferrocarril de la provincia de Alicante (1904).



Fuente: Elaboración propia.

El itinerario total de la línea tiene una longitud de 64 km de los cuales solamente 15 km discurren por la provincia de Alicante.

Tabla 26. Itinerario de la línea Alcoy-Játiva.

Estación	Kms.		Estación	Kms.	
	Parcial	Total		Parcial	Total
Alcoy	0	0	Bufalit	3	38
Cocentaina	6	6	Montaverner	2	40
Agrés	9	15	Puebla de Rugat	6	46
Onteniente	10	25	Beniganim	5	51
Agullent (apeadero)	6	31	Genovés	9	60
Albaida	4	35	Játiva	4	64

Fuente: Elaboración propia.

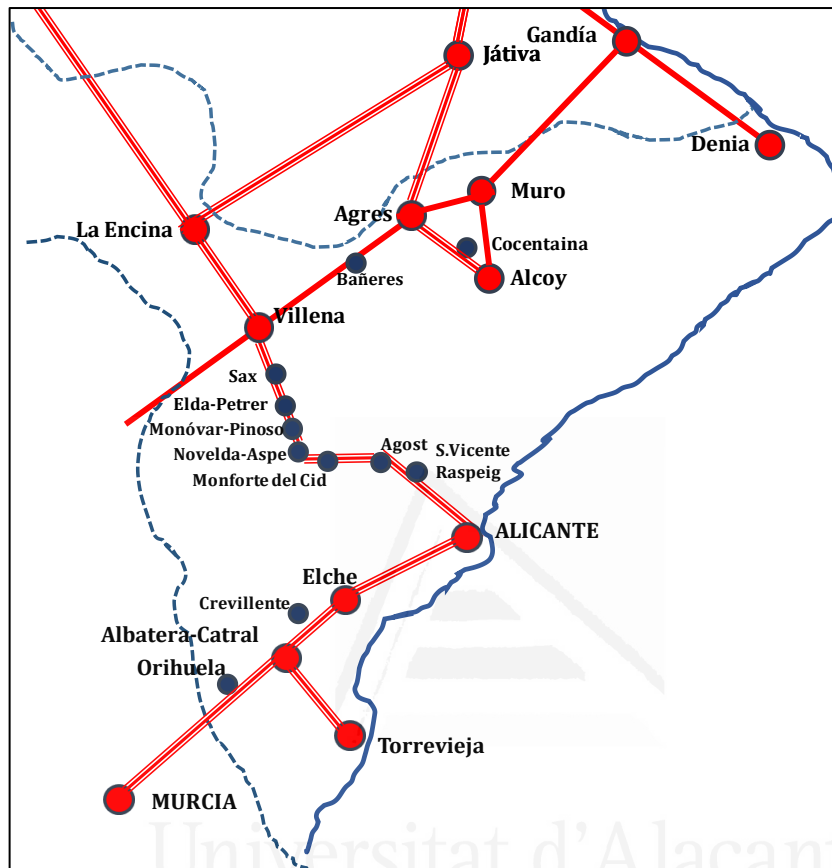
Con la incorporación de esta línea la red provincial⁵⁴. se eleva a 211,20 km.

⁵⁴ «En vivo contraste con el modelo agrarista y comercial de carácter radial que la burguesía de Madrid y de las ciudades de Alicante y Valencia apoyaban, el proyecto de impulsar la industria quedaba marginado del diseño alcanzado por la red ferroviaria. El caso de la comarca alcoyana resulta desde esta perspectiva paradigmático. La tardía construcción de una red de ferrocarriles secundarios en Alcoy contribuyó de forma positiva a localizar actividades industriales además de permitir una cierta diversificación energética para el textil y el sector papeler» (VIDAL OLIVARES y HERNÁNDEZ 1991).

4.1.1.6 Línea Alcoy-Villena.

El tramo entre Villena y Bañeres, primero de los construidos, entró en funcionamiento el 12 de abril de 1884, siendo el 20 de noviembre de 1909 cuando se inauguró la línea hasta Alcoy⁵⁵.

Croquis 6. Líneas de ferrocarril de la provincia de Alicante (1909).



Fuente: Elaboración propia

El itinerario de la línea comunica las comarcas de L'Alcoià y el Alt Vinalopó, continuando su recorrido hasta Yecla en la provincia de Murcia.

Tabla 27. Itinerario de la línea Alcoy-Villena.

Estación	Kms.		Estación	Kms.	
	Parcial	Total		Parcial	Total
Alcoy	0	0	Bocairente	4	27
Cocentaina	6	6	Bañeres	7	34
Muro	2	8	Benejama	8	42
Agres	10	18	Biar	7	49
Alfafara	5	23	Villena	9	58

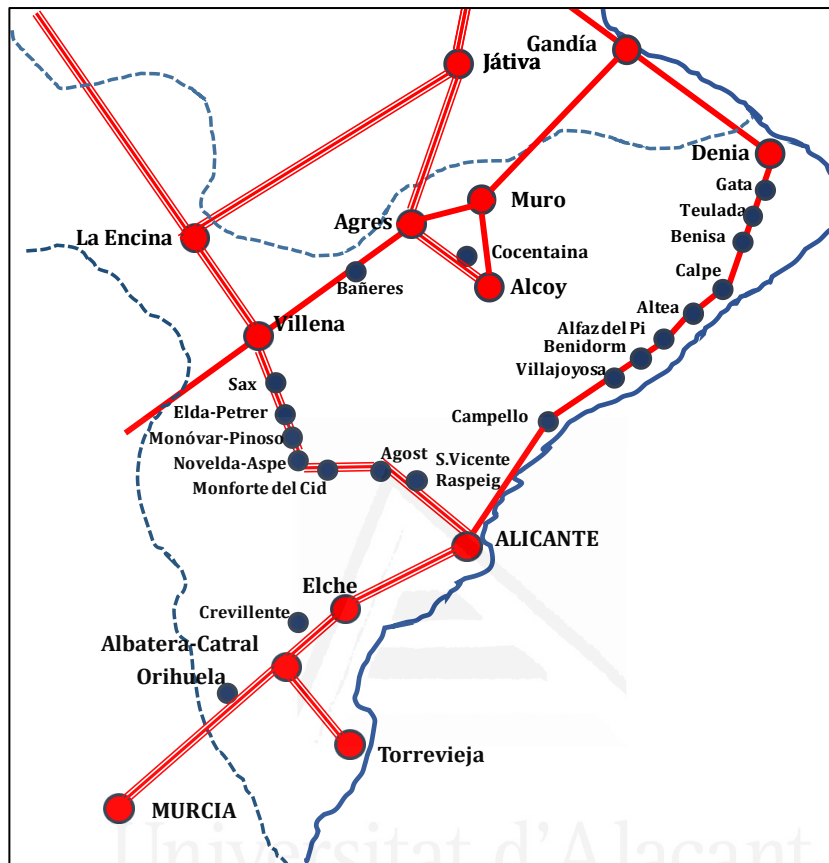
Fuente: Elaboración propia.

⁵⁵ Ver (FLOR TOMAS, GARCIA AYELO y SERRANO YAÑEZ, "El ferrocarril Alcoy-Villena-Yecla", 1989)

4.1.1.7 Línea Alicante- Denia.

Este ferrocarril de vía estrecha fue inaugurado el 28 de octubre de 1914 en los tramos Alicante-Villajoyosa y Villajoyosa-Altea debiendo esperar el tramo entre Altea y Denia hasta el 11 de julio de 1915⁵⁶.

Croquis 7. Líneas de ferrocarril de la provincia de Alicante (1914).



Fuente: Elaboración propia.

Con la puesta en marcha de este ferrocarril se configura el cenit de la red ferroviaria de la provincia de Alicante, que alcanza los 367,20 km.

En sus comienzos la línea estuvo orientada al transporte de mercancías⁵⁷, especialmente de pasas y vino, que caracterizaban la economía de su área de influencia, pero la decadencia de estos cultivos y la pujanza del turismo en la Costa Blanca, determinó que la línea se centrara en exclusiva en el transporte de viajeros. «El objetivo que primaba en esta línea era mejorar de forma significativa la muy baja accesibilidad relativa a la comarca de

⁵⁶ «La creación de CFESA fue tardía y se inscribe en el segundo impulso legislativo a los ferrocarriles de vía estrecha. Como en otros casos, su gestación fue tortuosa y mediatizada por especuladores, tanto nativos como foráneos. De igual modo, se utilizaron prominentes políticos como hombres de paja que favoreciesen los contactos con las administraciones y que permitiesen soslayar la legislación nacionalista» (MARTINEZ LOPEZ 2009).

⁵⁷ Ver (GARCIA ORTELLS, "Los ingenieros constructores del ferrocarril Alicante-Denia: Teodosio Alonso Pesquera, José Carbonell y José M^o Alonso Serra", 2009)

la Marina, donde destacaba la producción vitivinícola. Además, unía los puertos más importantes de la provincia, Alicante y Denia, como lo que favorecía el tráfico de mercancías en todo el eje litoral» (ORTUÑO y CASARES 2017).

El día 1 de enero de 1987 se hace cargo de esta línea Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana (FGV) iniciándose un proceso de modernización, consistente en la tranviarización del mismo y la inauguración del TREN -TRAM entre Alicante y Benidorm (2 de junio de 2008). Todavía está sin electrificar el tramo Benidorm-Denia.

Tabla 28. Itinerario de la Línea Alicante-Denia.

Estación	Kms.		Estación	Kms.	
	Parcial	Total		Parcial	Total
Alicante	0	0	Olla de Altea	4	55
El Palmeral	7	7	Calpe	7	62
San Juan de Marco	2	9	Benisa	10	72
Campello	4	13	Teulada	3	75
Villajoyosa	18	31	Gata (A)	7	82
Benidorm	11	42	La Jara (apeadero)	6	88
Alfaz del Pí	5	47	Denia	5	93
Altea	4	51			

Fuente; Elaboración propia.

4.1.1.8 Otras líneas férreas en la provincia de Alicante en el siglo XX.

Desde el siglo XIX existió la pretensión de conectar por ferrocarril Alcoy con Alicante (con enlace en Agost) e incluso se aprobó el proyecto⁵⁸ y se llegaron a iniciar las obras el 31 de diciembre de 1929, que se suspendieron el 1932, una vez que se habían realizado las explanaciones, túneles y viaductos; después de esta fecha se paralizó el proyecto, que fue archivado en el año 1984 por el gobierno y en 2010 quedó definitivamente fuera de un plan de cercanías de la Comunidad Valenciana.

Un tranvía a vapor de Alicante a Elche y Crevillente funcionó del 5 de enero de 1905 al 24 de febrero de 1911.

El tranvía de Alicante a San Vicente del Raspeig fue puesta en funcionamiento 15 de diciembre de 1924, con tracción eléctrica (PEÑA LIGERO 2007).

El tranvía de Alicante a Muchamiel se inaugura el 23 de abril de 1902 mediante tracción animal, pasando el 14 de julio del mismo año a tracción vapor, volviendo a la tracción animal en 1910. Restablecido al poco tiempo hasta que en 1912 quedó suspendido definitivamente.

Este tranvía circulaba desde la calle Sevilla pasando por Santa Faz y San Juan, utilizando las vías públicas y carreteras del Estado. Sus principales paradas, iniciadas en Alicante, eran: Vistahermosa, Santa Faz, San Juan, Muchamiel. El 1 de diciembre de 1913, la compañía fue absorbida por la sociedad belga "Tranways Eléctriques d'Alicante", que acabó sus días incorporada, al electrificarla en 1924, a la red urbana de los Tranvías de

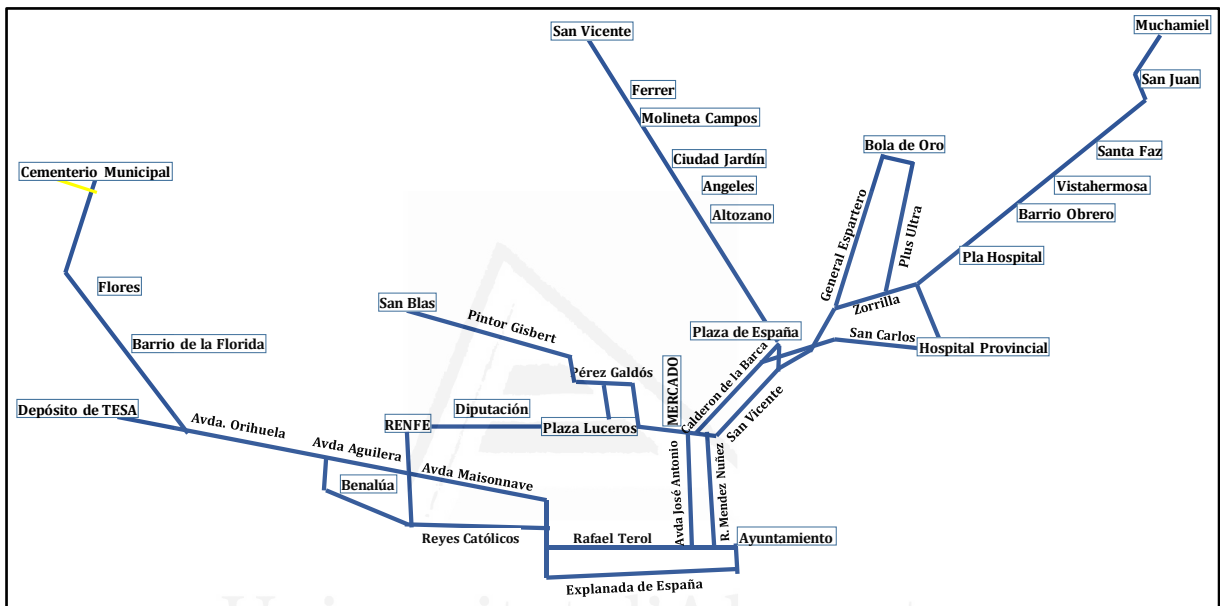
⁵⁸ Incluido en el Real de Decreto-Ley, de 5 de marzo de 1926, por el que se aprueba el "Plan Prefe-rente de ferrocarriles de urgente construcción".

Alicante (ALBA LOPEZ 2007), siendo clausurada la línea el 15 de diciembre de 1962.

Los Tranvías de Alicante comienzan su actividad con tracción animal (1893), pasando posteriormente a tracción a vapor, hasta 1924 en que se procede a la electrificación de la red.

En 1940 disponía de una red de 8 líneas, que además de conectar los barrios más importantes con el centro de la ciudad, también facilitaba la conexión con los vecinos municipios de San Vicente del Raspeig, San Juan de Alicante y Muchamiel. Esta red desaparece en 1969, siendo sustituida por un servicio de transportes urbanos para la ciudad de Alicante y por líneas de viajeros interurbanos para los municipios limítrofes.

Croquis 8. Red de Tranvías de Alicante.



Fuente: Elaboración propia, en base a planos de Tranvías Eléctricos de Alicante

Universidad de Alicante

4.1.2 Evolución del ferrocarril en la provincia de Alicante.

La evolución de la red de ferrocarriles, que discurre por la provincia de Alicante y atiende tráficos provinciales, en el periodo 1900-2018, es la que se detalla a continuación.

En este periodo de más de un siglo (1900-2018), la red de ferrocarril de Alicante solamente ha incorporado el tramo Xátiva-Alcoy y la línea Alicante-Denia; sin embargo, se ha perdido la línea Albaterra-Torre Vieja (Tren de la Sal) y la línea Alcoy-Gandía.

En el mismo periodo, se puso en funcionamiento la línea Alcoy-Villena- (Tren Chirra) el 20 de noviembre de 1909 y se cerró el 1 de julio de 1969.

Tabla 29. Evolución de la red ferroviaria en la provincia de Alicante (1900-2018).

Líneas	Fechas		Longitud itinerarios en la provincia		
	inauguración	cierre	Kms.	Kms. 1900	Kms.2018
Vía ancha					
Madrid-Alicante	25/05/1858		78,00	78,00	78,00
Murcia-Alicante	11/05/1884		53,00	53,00	53,00
Albaterra Torre Vieja	18/10/1884	12/01/1970	26,00	26,00	-
Xátiva-Alcoy	15/04/1904		15,00	15,00	15,00
Total vía ancha			172,00	172,00	146,00
Vía estrecha					
Carcagente-Denia	01/04/1884	10/02/1974	13,20	13,20	
Alcoy-Gandía	24/01/1893	15/04/1969	26,00	26,00	-
Alcoy-Villena	20/11/1909	01/07/1969	58,00	-	-
Alicante-Denia	28/10/1914		93,00	-	93,00
Total vía estrecha			177,00	39,20	93,00
Total red provincial			367,20	211,20	239,00

Fuente: Elaboración propia.

En definitiva, la longitud de la red de vía ancha en 2018 ha disminuido frente a la disponible en 1900, mientras que la red de vía estrecha se ha incrementado, al mantenerse la línea Alicante-Denia, que actualmente es competencia de la Generalitat Valenciana.

Sobre las deficiencias de la red ferroviaria provincial se han referido autores como (ROSELLÓ I VERGER 1964): «En general puede decirse que la provincia tiene malas comunicaciones ferroviarias, más por falta de coordinación entre las existentes (150 km de vía ancha y 186 de estrecha) que por la escasa densidad 0,50 km/1000 habitantes y 57 km/1.000 Km² ; España 0,57 y 22,65, respectivamente)».

Si tomamos en cuenta las ratios de “densidad de la red/1000 habitantes” (km red/1.000 hab.) y de “densidad de la red/superficie atendida” (km de red/km²) entre los años 1900 y 2018, observamos unas variaciones muy significativas.

Tabla 30. Evolución de las ratios de cobertura de población y de territorio.

	Superficie miles Km ²	Habitantes(miles)		Kms. de red		Kms/1000 hab		Kms red/1000 Km ²	
		1900	2018	1900	2018	1900	2018	1900	2018
Alicante	5,82	474,72	1.841,43	211,20	239,00	0,44	0,13	36,31	41,09
España	505,97	18.616,63	46.722,98	13.205,00	13.283,00	0,71	0,28	26,10	26,25

Fuente: Elaboración propia.

La ratio de la cobertura de la red respecto a la población, a nivel provincial, ha

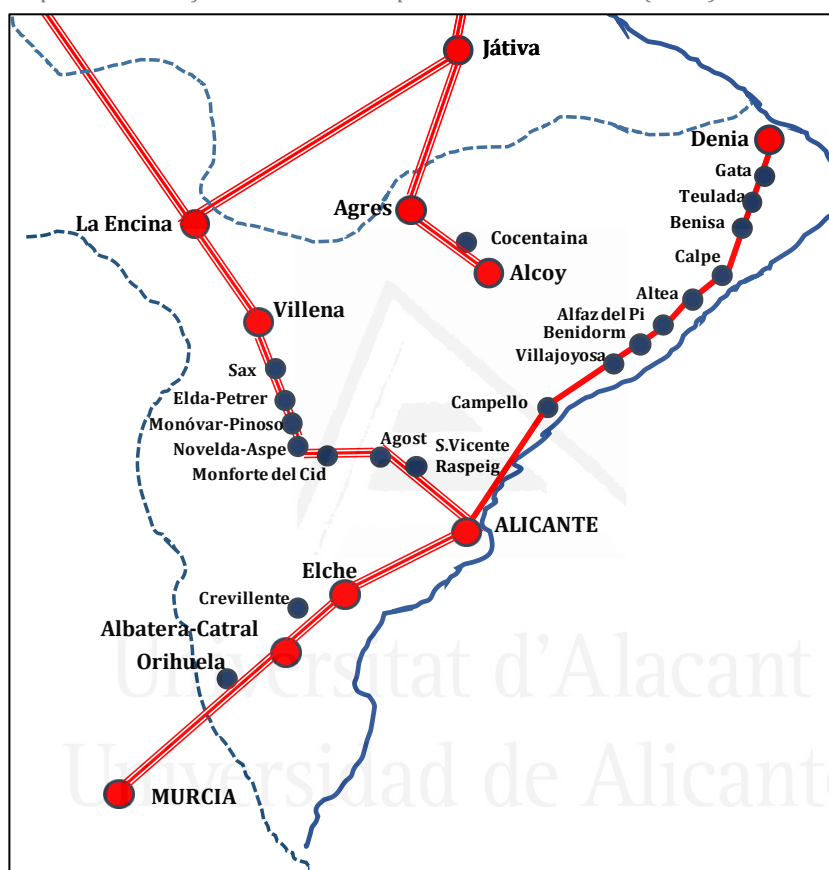
disminuido en el (-70,83%) a nivel, mientras que lo ha hecho (-54,92%) a nivel nacional.

La ratio de cobertura de red respecto a la superficie ha aumentado el (13,16%) en la provincia de Alicante mientras que a nivel nacional lo ha hecho en (0,59%).

En consecuencia, la evolución de las ratios es negativa para la provincia Alicante de Alicante, ya que disminuye más en cuanto a la cobertura de viajeros, aunque aumenta algo en cuanto a la cobertura territorial frente a la media nacional.

El estado actual de la red ferroviaria que presta servicios en el ámbito provincial es la que se detalla en el mapa siguiente.

Mapa 16. Red de ferrocarriles de la provincia de Alicante. (2018).



Fuente: Elaboración propia.

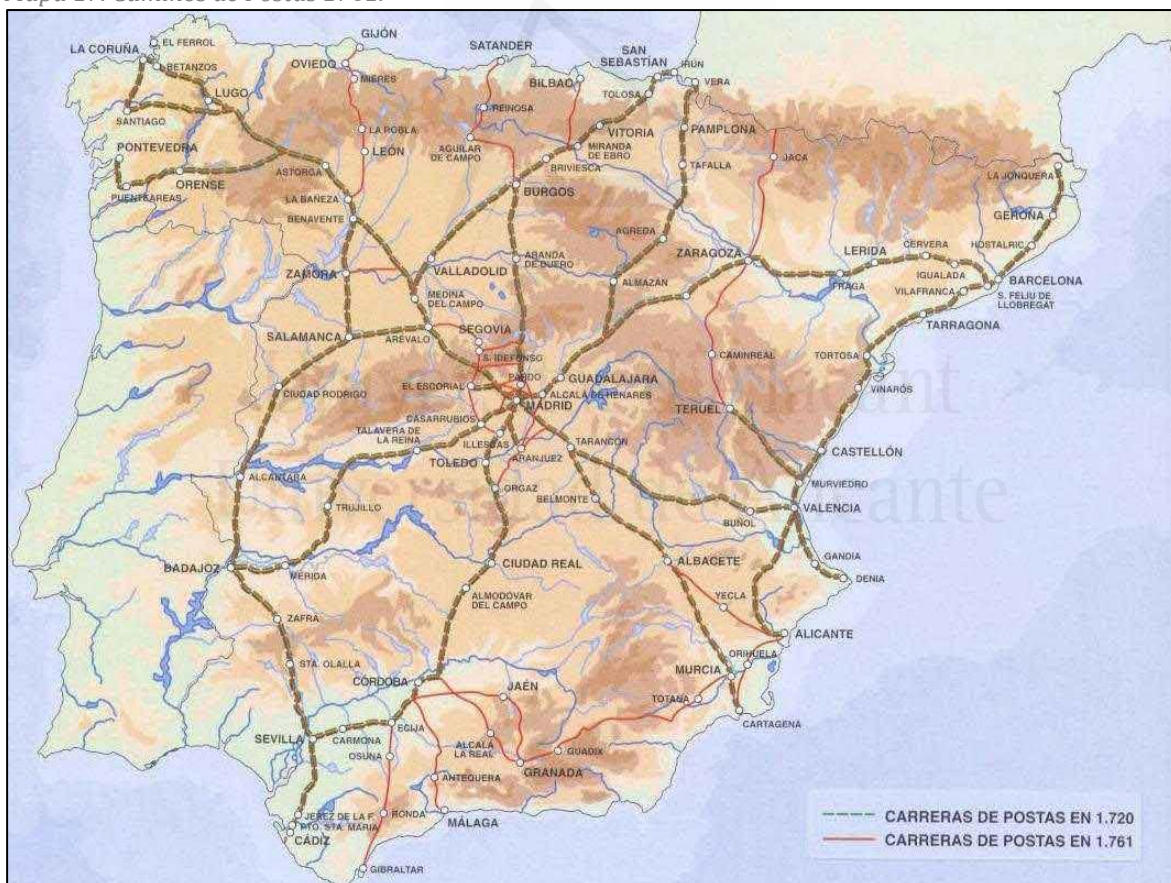
4.2 INFRAESTRUCTURAS DE CARRETERAS.

Las carreteras están estrechamente ligadas al desarrollo de un territorio, facilitando la existencia de una red de transporte y, en consecuencia, son claves para el crecimiento demográfico y económico. Sin embargo, no siempre se dispuso de este tipo de infraestructuras, que, en la concepción que actualmente tenemos de las mismas, empiezan a desarrollarse hace poco más de un siglo.

4.2.1 Evolución de las carreteras en España.

Un antecedente de la red de carreteras tiene que ver con la necesidad de la Corona de disponer de un servicio de Correos eficaz, por lo que procede a la promulgación del *Reglamento General para la Dirección y Gobierno de los Oficios de Correo Mayor y Postas de España 1720*, en el que se establece la relación de las «carreteras de postas», que configuraba una red radial centralizada en Madrid, complementada con un camino paralelo al Mediterráneo (entre Barcelona y Alicante), otro paralelo a la frontera portuguesa (entre Benavente y Sevilla), y la conexión entre Burgos y Medina del Campo por Valladolid.

Mapa 17. Caminos de Postas 1761.



Fuente: *Viaje por la historia de nuestros caminos.* (FCC).

El origen de la red de carreteras modernas de España podemos encontrarlo en el *Real Decreto del 10 de junio de 1761*, que ordenó hacer «caminos rectos y sólidos para facilitar el comercio entre las provincias».

4.2.1.1 Las carreteras en el siglo XIX.

A principios del siglo XIX la red de caminos en la península era deficiente y los conflictos de este periodo (Guerra de la Independencia) no ayudaban a la mejora de las mismas.

La *Constitución de 1812* encomienda a los Ayuntamientos «cuidar de la construcción y reparación de los caminos, calzadas, puentes y cárceles, de los montes y plantíos del común, y de todas las obras públicas de necesidad, utilidad y ornato» (Artículo 321-séptimo) y a las Diputaciones «si se ofrecieren obras nuevas de utilidad común de la provincia, o la reparación de las antiguas, proponer al Gobierno los arbitrios que crean más convenientes para su ejecución, a fin de obtener el correspondiente permiso de las Cortes»(Artículo 335-cuarto).

Mapa 18. Caminos de ruedas 1812.



Fuente: *Viaje por la historia de nuestros caminos.* (FCC).

Con la llegada de Fernando VII, además de abolirse la Constitución de 1812, se inicia un periodo absolutista, a pesar del cual la ideología liberal comienza a actuar sobre la economía y se produce el surgimiento de la burguesía como grupo social dinámico y emprendedor, que apoya la construcción de vías de comunicación.

Con la llegada de Isabel II, a pesar de la I Guerra Carlista (1833-1840), se inicia un desarrollo notable de la red de carreteras y un auge de los servicios de diligencia (URIOL

SALCEDO 1983). En este tiempo se crea la Dirección General de Caminos y se vuelve a abrir la Escuela de Ingenieros de Caminos y con el *Estatuto Real de 1834* se inicia la regulación de la financiación de carreteras con cargo a los presupuestos del Estado.

La *Ley de 7 de mayo de 1851 (Ley Arteta)*, contempla la división de las carreteras de la Península en generales (de Madrid a las capitales de provincia), transversales (enlazaban las generales pasando por alguna capital de provincia), provinciales y locales, marca un punto inicial legislativo en nuestro país; atendiendo al espíritu de ésta se creó el Ministerio de Fomento mediante la *Ley el 20 de octubre de 1851*.

En este periodo se avanza considerablemente en la construcción de carreteras, mejorando la calidad de las mismas (explanaciones, puentes, afirmados, curvatura de curvas, pendientes, etc.) y se empiezan a construir los primeros puentes metálicos.

El marco general de este período lo constituye la *Ley de 22 de julio de 1857 (Ley Moyano)*, «que divide en vías de servicio público y vías de servicio particular los caminos ordinarios o carreteras de la Península e Islas adyacentes». Adaptándose a la legislación ferroviaria, se reestructuran la clasificación de las carreteras en primero, segundo y tercer orden. Las de primer orden coincidían con las llamadas anteriormente generales y las que, teniendo su origen en una estación de ferrocarril, se dirigían a un puerto o a una aduana de gran tráfico, así como las que enlazaban dos líneas de ferrocarril; las de segundo orden eran las que unían dos o más capitales de provincia, o que conectaban un ferrocarril con una carretera de primer orden y se consideraban de tercer orden las restantes.

Sin embargo el tránsito no era gratuito, ya que siguen existiendo en muchas carreteras peajes, portazgos, pontazgos y barcajes, que implicaban el pago de un arancel por distancia, tipo de carruaje, número y disposición de los animales de tiro y por la anchura de las ruedas, siendo parte de esta recaudación ordinaria dedicada a tareas de conservación (URIOL SALCEDO 1992).

Es una época dorada del transporte en diligencia, que exige más y mejores carreteras, a la vez que genera una demanda de servicios accesorios a las mismas, especialmente mesones, fondas y paradores. Este estatus se ve afectado por la aparición del ferrocarril, que resulta más competitivo para trayectos largos; sin embargo, para trayectos más cortos las diligencias sirven a la demanda emergente entre los núcleos de población que no disponían de ferrocarril y las estaciones ferroviarias. Las diligencias siguieron atendiendo el transporte del correo a los lugares a los que no llegaba el ferrocarril.

En 1861 se fijan las anchuras de las carreteras en 8 metros (primer orden), 7 metros (segundo orden) y 6 metros (tercer orden).

A partir de 1870 se aplica una nueva política de liberalismo radical, inhibiéndose el Estado en materia de carreteras, de manera que, según la *Orden Ministerial del 7 de abril de 1870*, se entregan a las Diputaciones, Ayuntamientos y también a particulares que lo soliciten los tramos de carreteras paralelos a un ferrocarril. Es un periodo en el que el ferrocarril alcanza su máxima valoración y la carretera la mínima. Se produce el abandono de muchos tramos de carreteras, hasta La Restauración, en la que se promulgan la *Ley de Bases de 1876*, la *Ley de Obras Públicas de 1877* y la *Ley de Carreteras de 1877*, con las que

se inicia la recuperación de los tramos abandonados y se trata de coordinar a las carreteras y los ferrocarriles.

Mapa 19. Mapa de carreteras y caminos a finales del siglo XIX.



Fuente: *Viaje por la historia de nuestros caminos*. (FCC).

La Real Orden, de 22 de julio de 1885, por la que los caminos ordinarios o carreteras de la Península e Islas adyacentes se dividirán en vías del servicio público y en vías de servicio particular, que estas a su vez serán clasificadas en carreteras de primer y segundo orden y demás que se expresa⁶¹, realiza una clasificación de las carreteras, a la vez que señala la competencia sobre las mismas de los distintos estamentos de la Administración.

En general, a pesar de la discontinuidades, el impulso en la construcción de viario, en este periodo, es muy importante y a finales del siglo XIX la red de carreteras y caminos

⁶¹ «La Ley de Carreteras de 22 de julio de 1857 concibió ya la carretera como infraestructura orientada a integrar el ferrocarril en la red general de transportes terrestres, y el preámbulo del plan general de carreteras de 1864 aludió a la necesidad de que “se supriman en el proyectado sistema de caminos ordinarios los que han sido o van a ser reemplazados con ventaja por los de hierro, así como algunos otros que apareciendo tan sólo de utilidad local no deben de quedar a cargo del Estado». (RODRIGUEZ LÁZARO 2001)

en la península era de 36.306 km (FCC 1997), de las cuales 27.982 km se habrían construido desde 1855 (una media de 622 km anuales).

4.2.1.2 Periodo (1900-1924).

En los albores del siglo XX, las carreteras estaban diseñadas para el tránsito de carros, carretas y diligencias, todos vehículos de tracción animal, Aunque parte de ellas tenía el firme de macadán, que, aunque era el mejor de la época, con la llegada del automóvil se descubrieron sus limitaciones, ya que, tanto a los conductores como al resto de los transeúntes, les ocasionaba grandes molestias el polvo que se levantaba al paso de los vehículos. Además, el diseño de las curvas y las pendientes de estas vías no estaban pensado para los vehículos automóviles, que circulaban a una mayor velocidad.

Mapa 20. Caminos a principios del siglo XX.



Fuente: *Viaje por la historia de nuestros caminos (FCC)*.

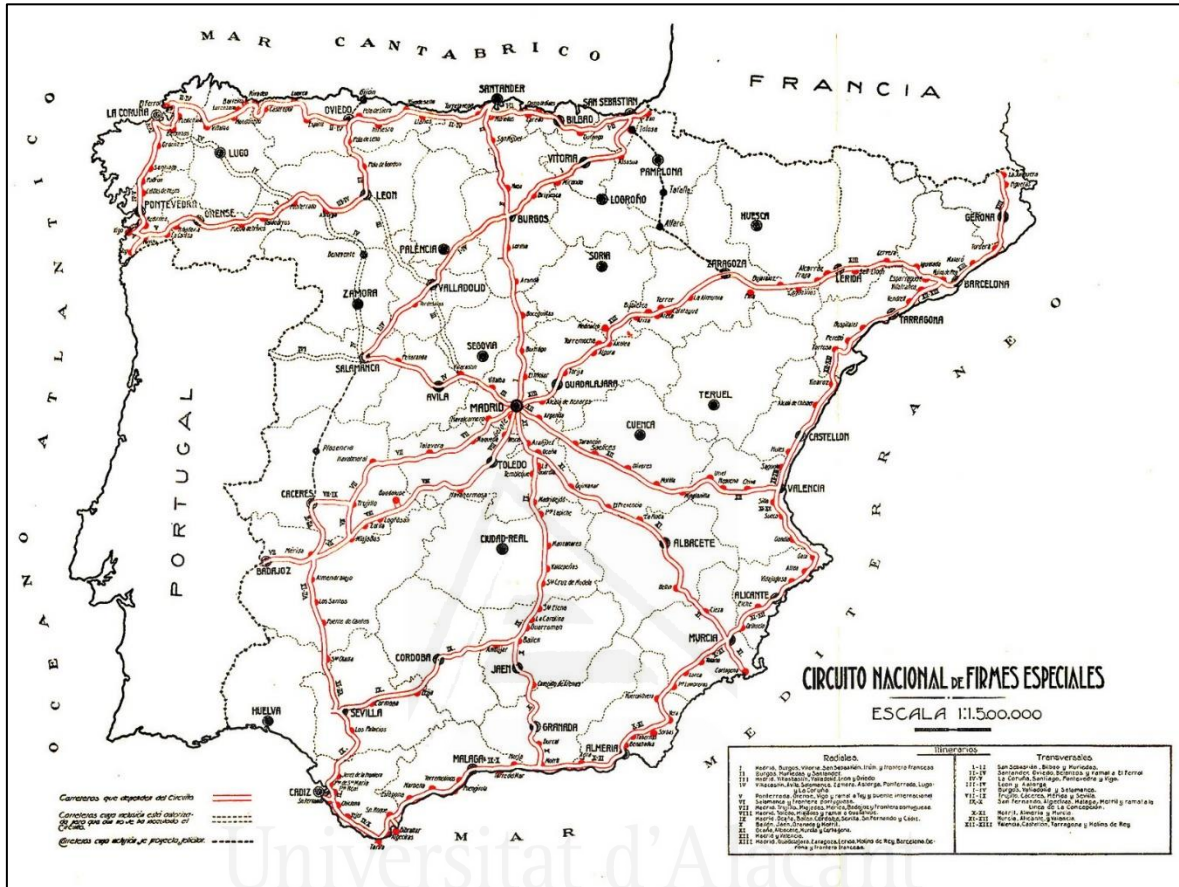
4.2.1.3 Periodo (1924-1939).

El estado general de las carreteras en 1924⁶², aunque se había aumentado su red,

⁶² «En el año 1924 la red de carreteras generales tenía 60.00 kilómetros de longitud, y relativamente escasa la de las provinciales, a cargo de la Diputaciones, pero el estado de todas ellas era realmente desastroso. ..., Desde el año 1910 se habían hecho varios ensayos de los llamados entonces firmes

era lamentable, sobre todo para el tránsito de los vehículos automóviles, por lo que se promulga el *Real Decreto de 9 de febrero de 1926 por el que se crea el Circuito Nacional de Firmes Especiales*, entre los que se incluía el tramo Murcia-Elche-Alicante-Benidorm-Valencia de la N-332.

Mapa 21. Red de carreteras del Plan Nacional de Firmes Especiales (1926).



Fuente: Plan Nacional de Firmes Especiales.

Siempre ha existido preocupación por parte de la Administración por facilitar las comunicaciones terrestres, con el objeto de articular –y controlar– el territorio y así, con la promulgación de *Real Decreto, de 15 de julio de 1925, el Reglamento de Obras y Vías provinciales*, se pretende que «todos los pueblos de más de 75 habitantes estén comunicados, al menos, por caminos vecinales».

En 1926, siendo ministro de Fomento Rafael Benjumea, Conde de Guadalhorce, un *Real Decreto-Ley aprobó la creación del Circuito Nacional de Firmes Especiales (CNFE)*, con el que pretendía adaptar a las necesidades del tráfico automóvil una serie de itinerarios, que conectarán los principales núcleos de población; para ello se establecieron carreteras

especiales, denominando así los distintos del macadam, pero solo se hicieron con carácter de investigación, porque ni los presupuestos del Estado ni en los de las Corporaciones se consignaban las crecidas cantidades que la necesaria transformación exigía ...Fue la época de la Dictadura, y más concretamente a partir del año 1926, que por el laudable esfuerzo del Conde de Guadalhorce se hicieron en España firmes especiales en las carreteras generales, cuyo buen resultado ha sido apreciado posteriormente.» (PEÑA BOEUF 1946)

de primer, segundo y tercer orden, articuladas en cerca de 7.000 km.

Mapa 22. Mapa de carreteras 1931.



Fuente: Copia digital. Ministerio de Cultura. Subdirección General de Coordinación Bibliotecaria, 2011.

4.2.1.4 Plan de Modernización de carreteras (1939).

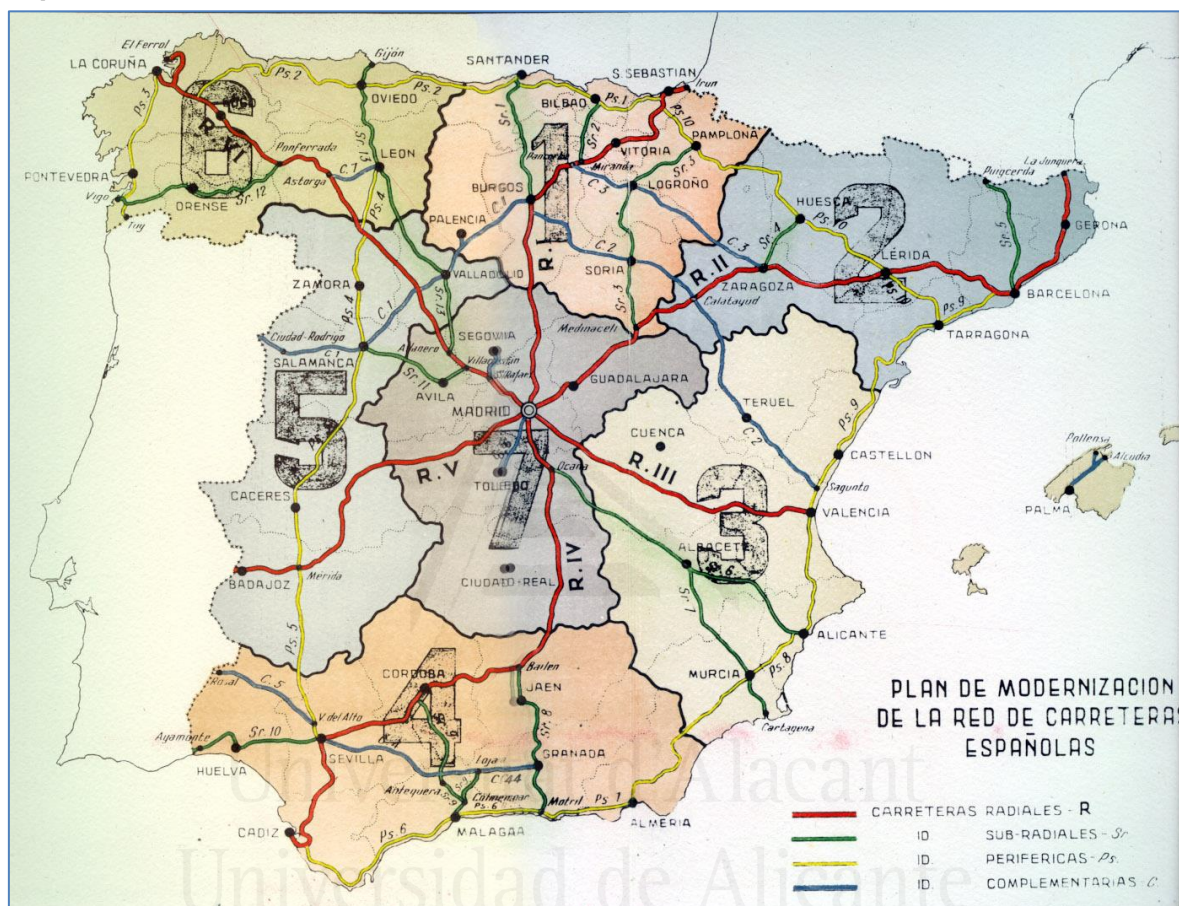
Finalizada la Guerra Civil se prueba un *Plan de Modernización de Carreteras (Plan Peña)* que, si bien sus previsiones no se llevaron a cabo, dejó el legado de la división de carreteras en nacionales, comarcales y locales, reemplazando así la tradicional clasificación de la red en carreteras de primer, segundo y tercer orden, con la identificación numérica que ha llegado hasta nuestros días.

Este Plan clasificaba las carreteras del Estado en nacionales (anchura de 9 m), comarcales (anchura de 7,5 m) y locales (anchura de 6 m), estableciendo velocidades máximas de 60 km/h (nacionales), 50 km/h (comarcales) y 40 km/h (locales). Se estableció, además, el origen (km 0) en la Puerta del Sol de Madrid para las seis carreteras nacionales radiales

4.2.1.5 Plan de modernización de carreteras (1950).

Esta época se caracteriza por el crecimiento del parque de vehículos y por una discreta mejora de las carreteras. El transporte de mercancías vive un buen momento y gana posiciones al ferrocarril, que había mantenido su primacía en los años cuarenta. El primer paso para mejorar las infraestructuras viarias se da en 1950 con la aprobación del *Plan de Modernización de las Carreteras*.

Mapa 23. Plan de carreteras de 1950.



Fuente: Ministerio de Fomento

El incremento de la motorización y la evolución del transporte por carreteras, especialmente de mercancías, reclama una mejora de las carreteras, por lo que esta Ley⁶³ pretende impulsar una modernización de la red, que puede resumirse en:

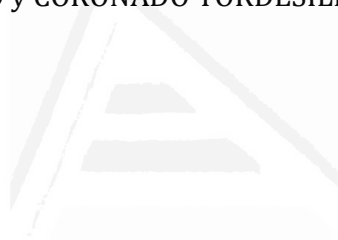
⁶³ Ley de 18 de diciembre de 1950 por la que se aprueba el Plan de Modernización de la Red de Carreteras Españolas, que justifica, en su exposición de motivos, la necesidad de esta actuación como consecuencia de la evolución imparable del transporte por carretera «Y como por otra parte vemos acrecentar el tráfico como consecuencia del rápido progreso en la técnica del automotor, que da a la carretera una preponderancia en el transporte, cuyo alcance no se puede prever, resulta una necesidad en la actualidad y una obligada previsión para el futuro dictar las medidas adecuadas para que la carretera cumpla el fin que el progreso del transporte le ha reservado, para lo cual ha sido estudiado el presente Plan de Modernización de la Red, dentro un marco de austeridad compatible con las posibilidades económicas de la Nación, de manera- que las carreteras españolas alcancen el nivel de viabilidad preciso para el transporte moderno».

- a) Obras que afectan a la superficie de rodadura de la calzada.
- b) Obras que se relacionan con la capacidad de tráfico de la carretera.
- e) Obras destinadas a la supresión de obstáculos o dificultades en la circulación.
- d) Señales de situación y orientación.

En este Plan se incluye entre los itinerarios subradiales el de Madrid–Ocaña–Albacete–Alicante.

El *Plan de Modernización de las Carreteras* dedicó parte de su presupuesto a la construcción de variantes y a la modificación del trazado en curvas peligrosas. Éste, a pesar de nacer con insuficientes recursos económicos, trata de enfrentarse a dos problemas: el mal estado de los firmes, incapaces de soportar la circulación de vehículos de gran tonelaje, y la falta de adecuación de los trazados a la velocidad que podían ya alcanzar los coches.

«El Plan propone la eliminación de pasos a nivel, la modificación de las curvas peligrosas y, la construcción de variantes, a cuya ejecución dedicó un tercio de su presupuesto. Se eliminaron así muchas travesías por el interior de los pueblos. No tuvo el mismo éxito en cuanto al arreglo de los firmes, que siguieron deteriorándose por el paso de los camiones» (RODRÍGUEZ LÁZARO y CORONADO TORDESILLAS 2006).



Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

4.2.1.6 Programa de la Red de Itinerarios Asfálticos (1967-1971).

Un hito en la historia de las carreteras, lo representa el Plan REDIA⁶⁴, que incluía la mejora de 4.928 km de la Red de Carreteras del Estado, afectando a 12 itinerarios entre los que se incluían dos que afectaban a la provincia de Alicante: “Madrid-Alicante” y “Alicante-La Junquera”. Este Plan, que fue ejecutado en su totalidad, contemplaba la dotación de las carreteras con una capa de 12 cm de aglomerado asfáltico, sobre una plataforma de 12 m, fijando la anchura de la calzada en 7 m (3,5 m por carril) con arcenes laterales afirmados de 2,5 m cada uno.

Mapa 24. Plan REDIA.



Fuente: Programa de la Red de Itinerarios Asfálticos 1967. Ministerio de Fomento

Las dimensiones geométricas del Plan REDIA, que continúan en vigor han servido, de hecho, de base en los sucesivos planes de carreteras.

⁶⁴ Orden del 18 de enero de 1967 por la que se aprueba el Programa de la Red de Itinerarios Asfálticos (REDIA) de la Red Estatal de Carreteras.

4.2.1.7 Las carreteras después del plan REDIA.

Con la aprobación de la Constitución de 1978 y la consiguiente llegada del Estado de las Autonomías, se procede a realizar una redistribución de competencias, mediante transferencias a las Comunidades Autónomas en materia de carreteras, entre 1980 y 1984, de manera que la Administración Central, que contaba inicialmente con una red de 81.167 kilómetros, se quedó con 20.029 kilómetros al final del proceso.

Al final de este proceso las carreteras quedaron clasificadas en cuatro niveles:

1. Red de interés general del Estado, dependiente de la Administración Central.
2. Red autonómica, dependiente de las comunidades autónomas.
3. Red provincial, dependiente de las diputaciones provinciales.
4. Otras carreteras y caminos, dependientes de las corporaciones locales, entidades y organismos

En 1986 se aprobó el *I Plan General de Carreteras (1984-1991)*, que incluía un programa de autovías, que permitió la construcción de una verdadera red de alta capacidad para las carreteras españolas. Este Plan quedó totalmente finalizado en 1993.

Como continuación se presentó el *Plan Director de Infraestructuras (1993)*, que tuvo corta duración, siendo cambiado por el nuevo gobierno por el *Programa de Autopistas de Peaje (1996-2006)* y en el *Plan de Infraestructuras de Transporte*.

Sobre estas importantes inversiones en infraestructuras, se pronuncia (BEL I QUERALT 1994, pág. 124) «La política de asignación modal de la inversión ha primado el modo carretera. Las prioridades adoptadas en la política de inversión han determinado unos ritmos diferenciados de la ampliación de la capacidad de las infraestructuras y, por ello, del tiempo de viaje en los modos ferrocarril y carretera. La estructura relativa de costes temporales del viaje interurbano se ha alterado favorablemente para la carretera».

Posteriormente se presenta *Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT)* elaborado por el Ministerio de Fomento de España (2004), que proyectaba actuaciones en infraestructuras y transportes desde el año 2005 al 2020, siendo sustituido por el *Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (2012-2024)*.

4.2.1.8 Evolución de las carreteras en España (1900-2017).

En cuanto a la red de carreteras⁶⁵, en el año 1900, era de 36.304 Km (7.117 Km de primer orden, 9.578 Km de segundo orden y 19.609 Km de tercer orden) (DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS 1901) , pasando a ser de 165.686 Km en 2017 (26.393 Km de la Red de Carreteras del Estado, 71.325 Km están gestionados por las Comunidades Autónomas y 67.968 km por las Diputaciones (que suponen el 5,3% del tráfico restante). (MINISTERIO DE FOMENTO 2019) , sin incluir las vías de competencia municipal que en el año 2017 representaban una longitud próxima al medio millón de kilómetros

Tabla 31. Evolución de la red de carreteras en España (1900-2017).

km carreteras	1900				2017				Δ 1900-2017	Δ % 1900-2017
	1º orden	2º orden	3º orden	Total	Estatal	C.Aut.	Diputac.	Total		
España	7.117	9.578	19.609	36.304	26.393	71.325	67.968	165.686	129.382	356,38%

Fuente: Elaboración propia en base a datos del Ministerio de Fomento.

⁶⁵ , «Las competencias de la Diputación tenían un doble concepto: por un lado, las que ahora sí podemos denominar exclusivas, y por otro, las que se ejercían fuera del marco configurado por estas o por delegación. Figurarán entre las primeras “la gestión, gobierno y dirección de los intereses peculiares de las provincias, en cuanto según esta Ley o la municipal, no correspondan a los ayuntamientos”, que se concretarían al señalar la competencia provincial para: establecimiento y conservación de servicios que tengan por objeto la comodidad de los habitantes de las provincias y el fomento de sus intereses materiales y morales, tales como caminos, canales de navegación y riego, y toda clase de obras públicas de interés provincial, establecimientos de beneficencia o de instrucción; y administración de los fondos provinciales» (ORDUÑA REBOLLO 2012, págs. 83-84)

4.2.2 Las carreteras en la provincia de Alicante.

A finales del siglo XIX, en el periodo de la Restauración, se observa un avance en la construcción de carreteras y caminos de la provincia de Alicante, produciéndose un reforzamiento de las comunicaciones con la capital, que se convierte con el Puerto y el ferrocarril en principal centro de intercambio de los distintos modos de transporte (DE VERA FERRE 1987). La necesidad de conectar con el Puerto y el ferrocarril, fundamentalmente para el transporte de mercancías, ha sido determinante en la construcción de nuevas carreteras en la provincia.

Mapa 25. Red de carreteras de la provincia de Alicante (1900).



Fuente: Ministerio de Fomento (1900).

A principios del siglo XX en Alicante «se siguen las líneas directrices de la política general de carreteras seguida en el país, que se centran en la finalización de aquellos tramos, que siendo piezas claves de la red, estaban inconclusos, a la vez que se ponía especial hincapié en el adensamiento progresivo de la malla secundaria, creando nuevos enlaces entre la misma y en la consecución de unos caminos vecinales transitables» (DE VERA FERRE 1988).

La red de ferrocarril permitía la conexión de las capitales de provincia, pero existían muchos núcleos urbanos que habían quedado marginados por la ralentización de la construcción de carreteras, por lo que en 1903 se pretende dar un impulso a la construcción de caminos vecinales

La Diputación de Alicante tuvo una importante intervención en el desarrollo de la infraestructuras viarias en este periodo, asumiendo la financiación del 52% del coste de las mismas, en consonancia con las *Reales Ordenes de 13 de agosto y de 5 de septiembre de*

1903, en las que se asigna a la provincia la construcción de 1.400 km de caminos vecinales⁶⁶,

Mapa 26. Redes de carreteras y ferrocarriles de la provincia de Alicante (1910).



Fuente: Enciclopedia Columbus.

En 1910 la red de carreteras y ferrocarriles, permitía la conexión directa de los cabeceras de los partidos judiciales con la capital, que seguía consolidando su protagonismo en la provincia (DE VERA FERRE 1991).

El Real Decreto Ley de 9 de febrero de 1926, por el que se pone en marcha el Circuito Nacional de Firmes Especiales, incluye las mejoras de la carretera de Albacete a Alicante, así como la de Murcia-Alicante-Valencia.

A finales de los años treinta la provincia de Alicante disponía de una red principal de carreteras, que conectaba sus principales núcleos de población con la capital.

⁶⁶ La Real Orden de 13 de agosto de 1903 argumenta que «Grandes cauces principales para circular la riqueza, escasez de arroyuelos para alimentarlos, y la anemia invade nuestros ferrocarriles, la soledad nuestras carreteras; el tráfico es escaso, y entre las mallas de la red ferroviaria y de los grandes caminos muere la agricultura por no poder entregarle sus productos.... La necesidad de los ferrocarriles secundarios y de los caminos vecinales es indiscutible....»

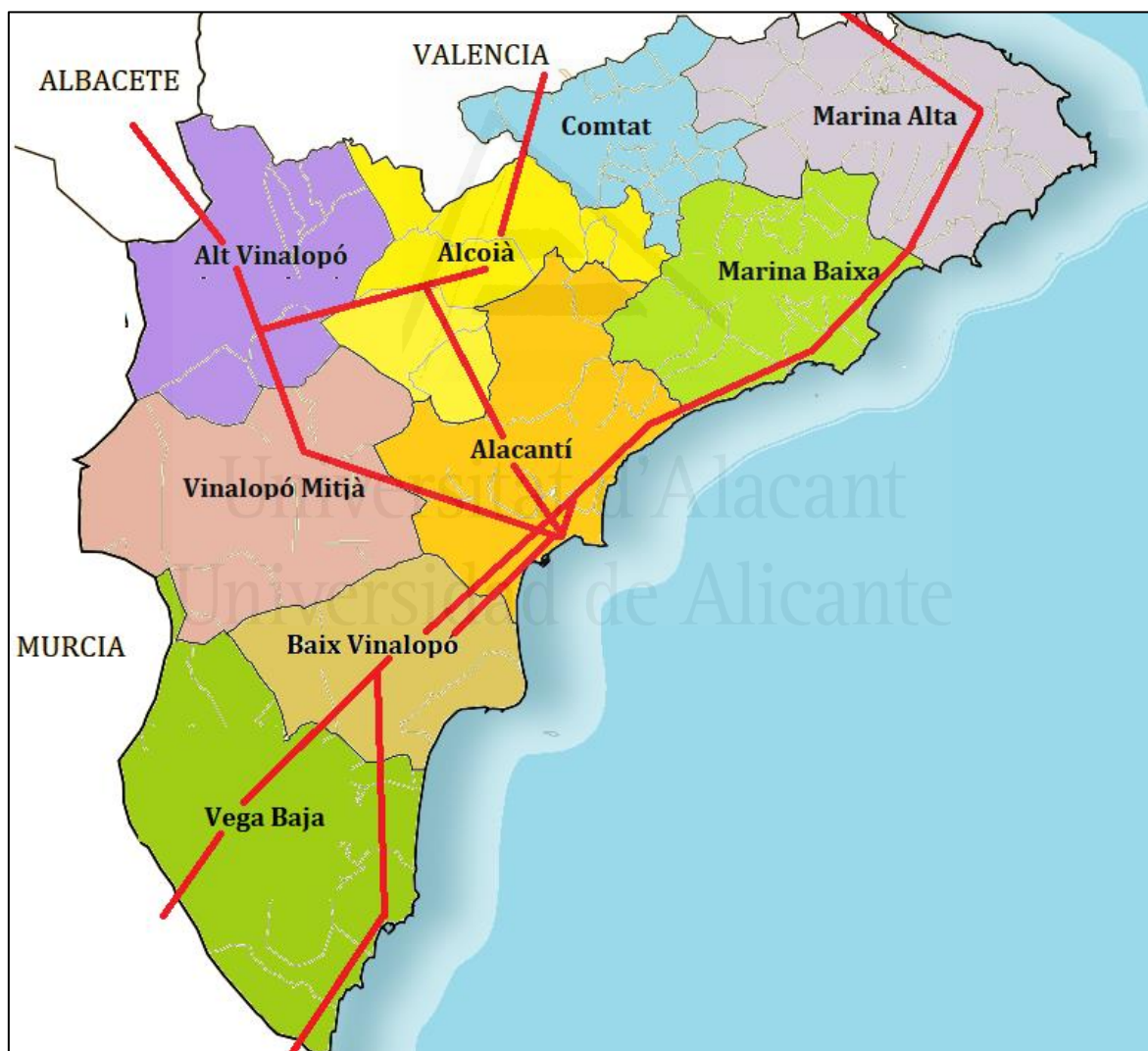
Tabla 32. Evolución de la red de carreteras nacional y de la provincia de Alicante, en km. (1900-2017).

km carreteras	1900				2017				Δ 1900-2017	Δ % 1900-2017
	1º orden	2º orden	3º orden	Total	Estatad	C.Aut.	Diputac.	Total		
Alicante	77	223	338	638	660	983	981	2.624	1.986	311,29%
España	7.117	9.578	19.609	36.304	26.393	71.325	67.968	165.686	129.382	356,38%
%	1,08%	2,33%	1,72%	1,76%	2,50%	1,38%	1,44%	1,58%		

Fuente: Elaboración propia.

En cuanto al crecimiento de la red total de carreteras en la provincia hemos de tener en cuenta que, aunque ésta únicamente representa el 1,15% del territorio nacional, su red de vías representa el 1,58%, lo que supone 0,45 km de carreteras /km² frente al 0,33 km de carreteras/km² que es la media nacional. En cuanto a las vías de alta capacidad (autopistas y autovías) de los 15.048 km de la red nacional, 403 km (2,68%) discurren por la provincia de Alicante.

Croquis 10. Red de autopistas y autovías de la provincia de Alicante (2018).



Fuente: Elaboración propia.

En conjunto, la provincia de Alicante dispone de una razonable red de carreteras que permiten la interconexión entre sus núcleos de población, así como la conectividad con las provincias limítrofes.

4.3 TERRITORIO, FERROCARRILES, CARRETERAS Y DESARROLLO.

Las relaciones entre territorio, infraestructuras y desarrollo, han sido muy estudiadas, debatiéndose especialmente hasta qué punto influye la inversión en infraestructuras en el desarrollo de un territorio⁶⁷.

Indudablemente, al día de hoy, es difícil entender un territorio desarrollado sin que tenga una dotación de infraestructuras; sin embargo, desde una perspectiva histórica podemos hacer algunas consideraciones que afectan al sistema de transportes públicos de viajeros por carretera.

Cuando en el siglo XIX se implantan las redes de ferrocarriles en España, éstas vienen a cubrir la atención a las necesidades movilidad de personas y bienes con una oferta de servicios de más capacidad, de más velocidad y a menor precio, que los que existían hasta entonces, utilizando para ello una infraestructura propia y diferenciada. Sin embargo no está probado que, de manera automática, el hecho de que ferrocarril accediese a un territorio determinado llevase implícito un desarrollo económico; es más, algunos proyectos férreos resultaron totalmente fallidos (CAPEL 2007)⁶⁸.

También es cierto que en muchos casos el ferrocarril es un éxito cuando se implanta en territorios que disponen de un tejido económico previo, como fue el caso de la Vega Baja (AVILA ROCA DE TOGORES 2009)⁶⁹.

Es indiscutible que las mejoras de las redes viarias permiten facilitar la accesibilidad y, consecuentemente, la reducción de tiempos y costes de transporte, lo que favorece

⁶⁷ «Las pruebas documentales que indican que no existe un vínculo claro entre inversiones en transporte y creación de puestos de trabajo son abundantes»... «Existe una correlación estadística entre el aumento de los flujos de tráfico y el crecimiento económico, pero ello no significa necesariamente que exista una relación causal por la cual la mejora de las infraestructuras o servicios de transporte produzca necesariamente mayor actividad económica»....., «Este artículo ha descrito el planteamiento tradicional de la inversión en transporte que se basa en la falsa premisa de que el desarrollo económico requiere dicha inversión en transporte, como condición previa necesaria y como consecuencia de ese desarrollo. Una gran cantidad de estudios de gran credibilidad apuntan hacia la falta de esa relación causal directa entre inversión en transporte y desarrollo económico» (WHITELEGG 2010).

⁶⁸ «Sin duda los agentes económicos tuvieron a veces expectativas desmesuradas respecto a las posibilidades que ofrecía el ferrocarril para el cambio económico. Desde hace tiempo trabajos diversos condujeron a discutir el mito del ferrocarril como factor de desarrollo económico. Como ya hemos dicho, no todas las ciudades que tuvieron acceso al mismo conocieron un fuerte crecimiento. También en España, se ha podido insinuar que el ferrocarril estuvo sobredimensionado, y que las expectativas eran excesivas. La prueba de ello puede ser el reducido movimiento de algunas líneas en las que se habían puesto grandes esperanzas y las situaciones de beneficios reducidos por parte de las empresas. Valdría la pena estudiar esos casos de reducida influencia económica del ferrocarril, tanto como las de desarrollo acelerado por su causa».

⁶⁹ «Es el siglo XIX una época de grandes transformaciones, el cambio que supuso la aparición del ferrocarril –que se convirtió en el signo más importante del progreso- así como también el gran esfuerzo que se realizó durante la segunda mitad del siglo en la construcción de nuevos caminos y carreteras son ejemplo de ello. La entrada del XX se caracterizará por un crecimiento demográfico y urbanístico. En este crecimiento poblacional que se produjo en la Vega Baja tuvo especial relevancia la llegada del ferrocarril que trajo consigo el desarrollo de una agricultura destinada al comercio, gracias al ferrocarril se conseguía mayor rapidez y regularidad en los envíos. Para los balnearios marítimos, generadores de un nuevo paisaje litoral, la llegada del ferrocarril supuso un importante revulsivo».

un funcionamiento más eficiente del sistema económico, pero no siempre existe una relación causal (QUEIROZ y GAUTAM 1992)⁷⁰.

A sensu contrario, un ejemplo paradigmático es el de la comarca de L'Alcoià que, en épocas en que estaba prácticamente incomunicada, fue capaz de liderar una revolución industrial y entró en recesión cuando empezaba a disponer de una razonable red de comunicaciones terrestres.

Otro caso es el de Villena, que ha dispuesto siempre de una buena red de comunicaciones, lo que no han supuesto un desarrollo diferencial frente a las otras ciudades peor comunicadas de la provincia.

El desarrollo de la red de carreteras tiene que ver con la demanda de viaria derivada del aumento de la movilidad tanto de bienes como de personas, pero no está probado que el sector del transporte regular haya tenido una especial incidencia en la planificación de las mismas: el autobús simplemente circulaba por las carreteras que soportaban sus dimensiones y sus pesos. El carácter minifundista del sector, y su limitada organización, nunca le permitieron tener un protagonismo especial en el desarrollo de las carreteras.



Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

⁷⁰ «La inversión en infraestructura viaria contribuye al crecimiento económico por el incremento de la productividad en diversos sectores económicos. Esta correlación no implica causalidad, simplemente muestra que el desarrollo económico y la infraestructura de carreteras están estrechamente relacionadas»

5 LOS VEHICULOS.

A finales del siglo XVIII con el desarrollo del motor a vapor se impulsó la idea de crear locomotoras que pudieran arrastrar trenes, siendo la primera fue patentada por James Watt en 1769, aunque su desarrollo presento grandes dificultades, derivadas tanto de la potencia como de la dotación adecuada de los raíles por los que circulaba.

En 1804, Richard Trevithick presentó la primera locomotora capaz de arrastrar un tren en Merthyr Tydfil (Reino Unido) y en 1811, John Blenkinsop diseñó la primera locomotora funcional que se presentó en la línea entre Middleton y Leeds.

En 1825, George Stephenson construyó la *Locomotion*, que fue la primera locomotora de vapor que arrastró trenes de transporte público en la línea entre Stockton y Darlington, aunque la primera línea considerada "moderna" fue la Manchester-Liverpool inaugurada en 1830. En los años siguientes, el éxito de las locomotoras de vapor hizo que las líneas de ferrocarril y las locomotoras se extendieran por todo el mundo, constituyendo el modo de transporte que caracteriza el desarrollo en el siglo XIX.

Casi coincidiendo con el inicio del siglo XX aparecen los vehículos motorizados de transporte por carretera⁷¹, que van a marcar de manera determinante las características de la movilidad hasta los momentos actuales. El primer vehículo oficialmente matriculado en España, es un "*Clement*" con matrícula PM-1, se produce oficialmente 31 de octubre de 1900 en Palma de Mallorca (DIRECCION GENERAL DE TRAFICO 1965)⁷², aunque con anterioridad a esta fecha ya circulaban en España algunos vehículos automóviles de motor de explosión.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

⁷¹ En la *Real Orden de 31 de julio de 1897* se empiezan a utilizar términos que definen el nuevo medio de transporte cuando cita: "vehículo", "vehículos con motor de vapor", "coches", "coches automóviles con motor de vapor", "máquina", "locomotora", "carruaje", "vehículos cuyo motor no sea la fuerza animal" y "vehículos que no sean movidos por la fuerza animal".

⁷² En el mismo año se produce la matrícula de un triciclo Clement en Cáceres (18-11-1900) y de un doble faetón Torneau en Salamanca (7-12-1900).

5.1 TRENES.

Originalmente, un tren se componía de una serie de vagones (de pasajeros o/y mercancías) enganchados a una locomotora tractora con motor de vapor.

En 1883 se inaugura un tranvía entre Portrush y Giant's Causeway (Irlanda) con suministro eléctrico, para lo cual utilizaba un tercer rail. Habrá que esperar hasta 1879, para que Siemens en Berlín introduzca los cables de alimentación aérea en los ferrocarriles.

La competencia del transporte por carretera, junto con los nuevos desarrollos tecnológicos, dan paso a las locomotoras equipadas con motor diésel, que funcionaran ininterrumpidamente durante días, sin la servidumbre de la recarga de agua de las locomotoras a vapor, para evolucionar posteriormente hacia la electrificación de las líneas.

En 1912 se construyó la primera locomotora diésel del mundo de gran potencia y fue a partir de entonces cuando se inicia el constante desarrollo de la tracción diésel hasta nuestra época.

Una variante más reciente es el tren autopropulsado, en el que los vagones, todos, o algunos, tienen motores en sus ruedas, sin llevar una locomotora propiamente dicha.

La evolución, tanto en cuanto a sistemas de tracción como al confort de los vagones, ha sido extraordinaria y realmente en poco se parecen los actuales ferrocarriles, especializados en transporte de mercancías o viajeros, a aquellos trenes mixtos.

Ver: [Anexo 5.1. Trenes.](#)

5.2 VEHICULOS AUTOMOVILES.

El transporte moderno no se puede entender sin los vehículos automóviles, que atienden las demandas de movilidad de personas y bienes; estos vehículos se han adaptado a la demanda y, así, transitando por una extensa red de carreteras, permiten tanto transportar cargas de pequeño y gran volumen, traslados individuales y colectivos de personas. El uso de la carretera generalmente tiene un carácter público, por lo que este espacio de tránsito es compartido por turismos, camiones, furgonetas, autobuses, motos, tractores...

Hemos visto el desarrollo de la red de carreteras y, ahora, pasamos a efectuar una revisión de la evolución del parque automovilístico en España,

Hemos optado por el análisis del parque automovilístico conjunto (automóviles, camiones, autobuses y motocicletas) porque todos estos modos sirven a la movilidad por carretera, atendiendo a las demandas crecientes de desplazamiento de los ciudadanos, estrechamente relacionadas con el crecimiento económico del país. Durante estos casi 120 años de análisis se ha observado un crecimiento exponencial del parque automovilístico, aunque especialmente, a partir de los años cincuenta del pasado siglo, el protagonismo corresponde al vehículo privado. Sin embargo, los autobuses de transporte regular siguen manteniendo un papel fundamental en las comunicaciones por carretera atendiendo a colectivos ciudadanos que no disponen de medios de locomoción propios o que, disponiendo de los mismos, optan por usar los servicios públicos de transporte.

5.2.1 Evolución del parque automovilístico de España.

A nivel mundial el automóvil aparece a finales del siglo XIX y, de hecho, los primeros vehículos automóviles no se matriculan en nuestro país hasta el año 1900.

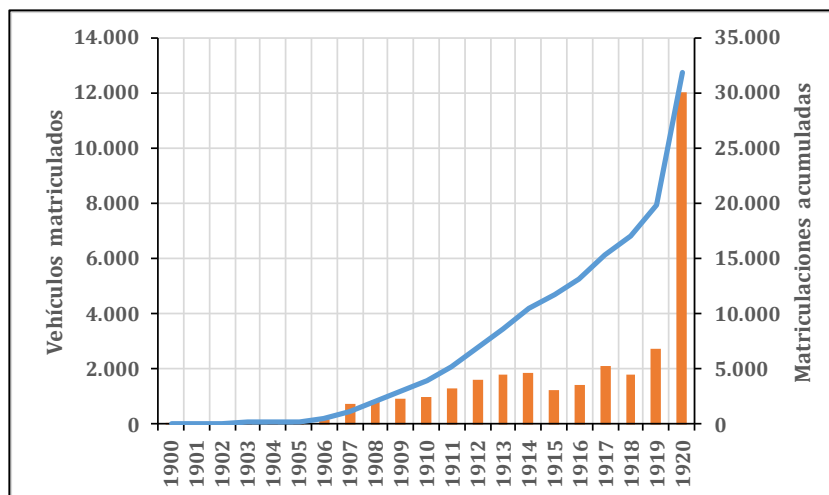
Los primeros vehículos empleados en transporte público eran de pocas plazas, aunque a medida en que se consolida el transporte por carretera se empiezan a fabricar vehículos de mayor capacidad.

Tabla 33. Evolución de las matriculaciones de automóviles (1900-1920).

año	vehiculos matriculados	matriculaciones acumuladas	año	vehiculos matriculados	matriculaciones acumuladas
1900	3	3	1911	1.267	5.263
1901	65	68	1912	1.621	6.884
1902	40	108	1913	1.809	8.693
1903	46	154	1914	1.862	10.555
1904	50	204	1915	1.210	11.765
1905	71	275	1916	1.442	13.207
1906	192	467	1917	2.115	15.322
1907	704	1.171	1918	1.795	17.117
1908	883	2.054	1919	2.756	19.873
1909	943	2.997	1920	12.017	31.890
1910	999	3.996			

Fuente: DGT

Gráfico 19. Evolución de las matriculaciones de automóviles (1900-1920).



Fuente: DGT

A principios de siglo inicia su actividad como fabricante la empresa española Hispano-Suiza, que en 1908 amplió su actividad a la fabricación de chasis industriales y en 1909 fabrica varios modelos con destino al transporte público⁷³.

Durante el periodo 1920-1930 continúa el auge en la matriculación de automóviles que va a decrecer en la década siguiente, por causa de la crisis económica y la Guerra Civil.

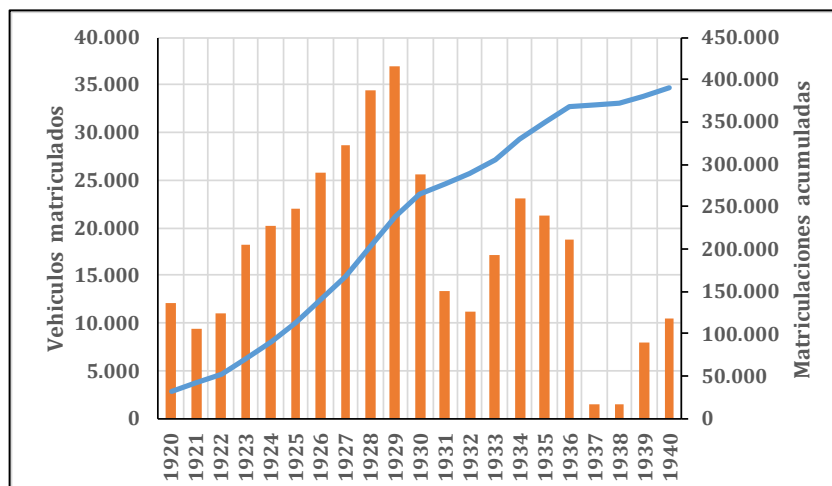
Tabla 34. Evolución de las matriculaciones de automóviles (1920-1940).

año	vehículos matriculados	matriculaciones acumuladas	año	vehículos matriculados	matriculaciones acumuladas
1920	12.017	31.890	1931	13.375	277.646
1921	9.321	41.211	1932	11.185	288.831
1922	11.052	52.263	1933	17.209	306.040
1923	18.248	70.511	1934	23.051	329.091
1924	20.215	90.726	1935	21.369	350.460
1925	21.934	112.660	1936	18.837	369.297
1926	25.793	138.453	1937	1.470	370.767
1927	28.616	167.069	1938	1.360	372.127
1928	34.495	201.564	1939	7.863	379.990
1929	37.049	238.613	1940	10.376	390.366
1930	25.658	264.271			

Fuente: Elaboración propia.

⁷³ «Con el fin de promocionar el nuevo sistema de transporte de viajeros, Hispano Suiza participaba en la creación de nuevas compañías para este servicio, concediendo facilidades para su establecimiento. Después de un estudio económico y de la explotación de cada nueva línea, H.S., entregaba los vehículos más idóneos y aplazaba su cobro. Cuando los resultados de la explotación eran positivos y había beneficios que permitían liquidar las deudas, La Hispano Suiza se retiraba de la Compañía en cuestión. Por esta razón la mayoría de las nuevas compañías de transporte de viajeros se identificaban con el nombre “LA HISPANO.....” nombres que se han conservado en algunos casos prácticamente hasta nuestros días. En el año 1910, ya se habían establecido 30 compañías de transporte de viajeros en diferentes comarcas que operaban con ómnibus Hispano Suiza tipos 12 /15 y 25 /30 cubriendo más de 1.270 Km. de trayectos con 52 unidades» (AEHA 2019).

Gráfico 20. Evolución de las matriculaciones de automóviles (1920-1940).



Fuente: DGT.

Recién finalizada la Guerra Civil se inicia un periodo crítico para la economía española, en el marco de un aislamiento internacional y de una Europa en guerra, que lleva a que las compras de vehículos se reduzcan y, así, en la década de los cuarenta se matriculen menos vehículos respecto a la década anterior (-22,19%) y a la década de los veinte (-62,13%).

En la década de los cincuenta se inicia un despegue, especialmente motivado por la finalización del bloqueo internacional con la firma del Convenio Bilateral con USA en 1953. En 1950 se constituye la Sociedad Española de Automóviles de Turismo (SEAT) y en 1951 lo hace FASA-RENAULT, que lanzan sus primeros vehículos en 1953. En 1954 con la constitución de BARREIROS DIESEL se incorpora un nuevo fabricante de vehículos (camiones y chasis) que viene a reforzar la oferta en el mercado que ya realizaba ENASA-PEGASO desde 1946.

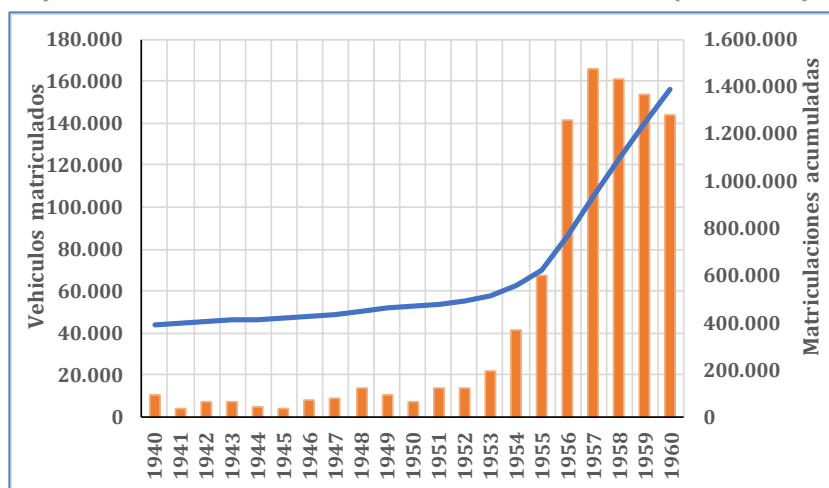
Tabla 35. Evolución de las matriculaciones de automóviles (1940-1960).

año	vehículos matriculados	matriculaciones acumuladas	año	vehículos matriculados	matriculaciones acumuladas
1940	10.376	390.366	1951	13.635	480.109
1941	4.027	394.393	1952	13.880	493.989
1942	7.295	401.688	1953	21.561	515.550
1943	7.437	409.125	1954	41.751	557.301
1944	4.883	414.008	1955	67.628	624.929
1945	4.309	418.317	1956	141.702	766.631
1946	7.832	426.149	1957	166.115	932.746
1947	8.791	434.940	1958	161.275	1.094.021
1948	13.861	448.801	1959	153.403	1.247.424
1949	10.570	459.371	1960	143.618	1.391.042
1950	7.103	466.474			

Fuente: DGT

Los cambios aludidos, en un escenario de mejora de la economía nacional hacen que mientras que en la década de los cuarenta se matriculan 86.484 vehículos, en la década de los cincuenta se alcance la cifra de 807.450 matriculaciones, lo que representa un crecimiento exponencial del 833,02 % sobre el periodo anterior.

Gráfico 21. Evolución de las matriculaciones de automóviles (1940-1960).



Fuente: DGT.

La década de los sesenta es expansiva para la economía como consecuencia del *Plan de Estabilización* (1959) y la puesta en marcha del *I Plan de desarrollo Económico y Social* (1964-1967), lo que se relaciona con un incremento de matriculaciones del 259,91% sobre la década anterior. En este periodo se implantan nuevos fabricantes de vehículos en el territorio nacional (CITROEN y LAND ROVER).

Las matriculaciones de la década de los sesenta son de 2.721.760 vehículos, lo que representa un 218,19% sobre la década de anterior, que son superadas en la década de los setenta con 5.627.118 nuevas matriculaciones.

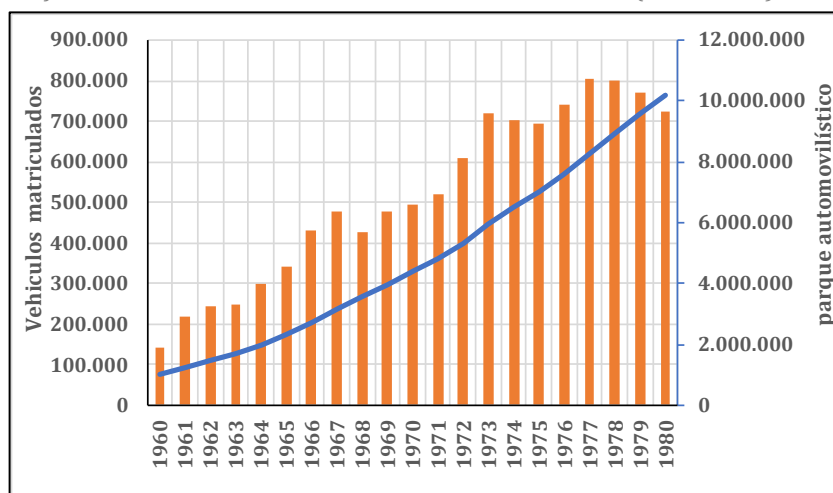
En el periodo, a partir de 1975, en el que se inicia la transición a nuestro sistema democrático actual, conlleva bastante convulsión social, lo que indudablemente tiene efectos sobre la economía y que se refleja en la caída de matriculaciones a partir de 1978, que no se recuperaran hasta 1986, en que se vuelven a superar las matriculaciones de 1977.

Tabla 36. Evolución de matriculaciones de automóviles (1960-1980).

año	vehículos matriculados	parque automovilístico	año	vehículos matriculados	parque automovilístico
1960	143.618	1.004.770	1971	521.240	4.831.365
1961	220.255	1.223.506	1972	608.290	5.334.633
1962	243.754	1.463.710	1973	718.645	5.936.819
1963	249.769	1.707.442	1974	703.016	6.487.113
1964	299.968	1.996.622	1975	693.590	7.018.906
1965	341.039	2.322.268	1976	742.868	7.600.532
1966	432.573	2.735.662	1977	804.412	8.269.311
1967	479.314	3.147.868	1978	801.079	8.952.628
1968	425.970	3.538.187	1979	770.101	9.586.302
1969	479.314	3.969.184	1980	722.381	10.192.743
1970	492.487	4.392.214			

Fuente: DGT.

Gráfico 22. Evolución de matriculaciones de automóviles (1960-1980).



Fuente: DGT.

La década de los ochenta, es un periodo de gran evolución, recién estrenada la democracia, que nos lleva a firmar, el 12 de junio de 1985, el *Acta de Adhesión de España a las Comunidades Europeas*, tratado que entró en vigor el 1 de enero de 1986. Esta adhesión supuso la salida definitiva del aislamiento internacional que padecía España desde la post-guerra, iniciándose un proceso completo y sistemático de liberalización, apertura y racionalización de la economía española, que trajo como consecuencia un periodo de prosperidad económica, de seis años, que se verá ralentizado por la crisis de 1993.

En este periodo se liberaliza la importación de vehículos, a la vez que España se consolida como fabricante y exportador de vehículos, especialmente de las marcas extranjeras Citroën, Peugeot y Ford. Las empresas nacionales SEAT (1986) y ENASA-PEGASO (1990) se privatizan pasando a manos de VOLKSWAGEN e IVECO respectivamente.

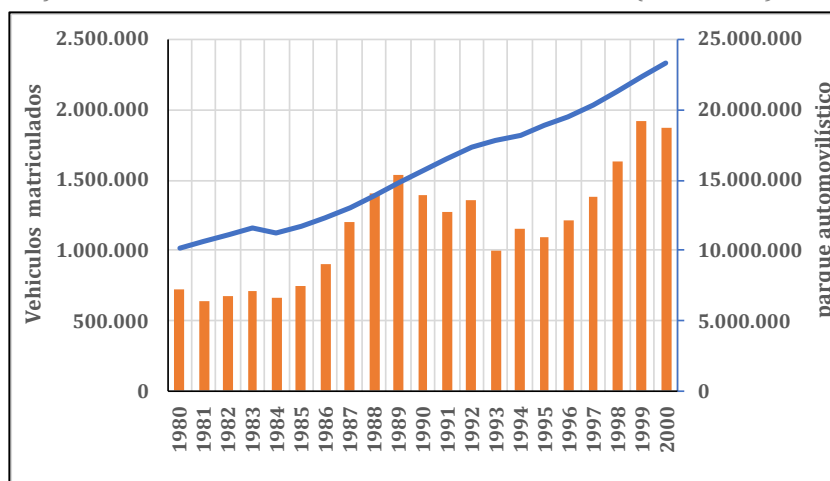
Pasada la crisis, en el año 1996 se inicia un proceso espectacular de crecimiento en la economía y española, de forma tal que en el año 2000 se alcanza un índice de motorización de 578,28 vehículos/habitante.

Tabla 37. Evolución de matriculaciones de automóviles (1980-2000).

año	vehiculos matriculados	parque automovilístico	año	vehiculos matriculados	parque automovilístico
1980	722.381	10.192.743	1991	1.275.580	16.528.396
1981	638.662	10.666.314	1992	1.351.840	17.347.203
1982	680.921	11.170.404	1993	993.639	17.809.397
1983	707.236	11.628.151	1994	1.153.422	18.218.924
1984	661.261	11.190.564	1995	1.096.612	18.847.246
1985	745.896	11.716.319	1996	1.209.197	19.542.104
1986	896.487	12.284.080	1997	1.385.283	20.286.408
1987	1.200.388	13.068.840	1998	1.627.899	21.306.499
1988	1.400.269	13.881.323	1999	1.913.162	22.411.194
1989	1.536.960	14.870.484	2000	1.870.262	23.284.215
1990	1.393.246	15.696.715			

Fuente: DGT.

Gráfico 23. Evolución de matriculaciones de automóviles (1980-2000).



Fuente: DGT.

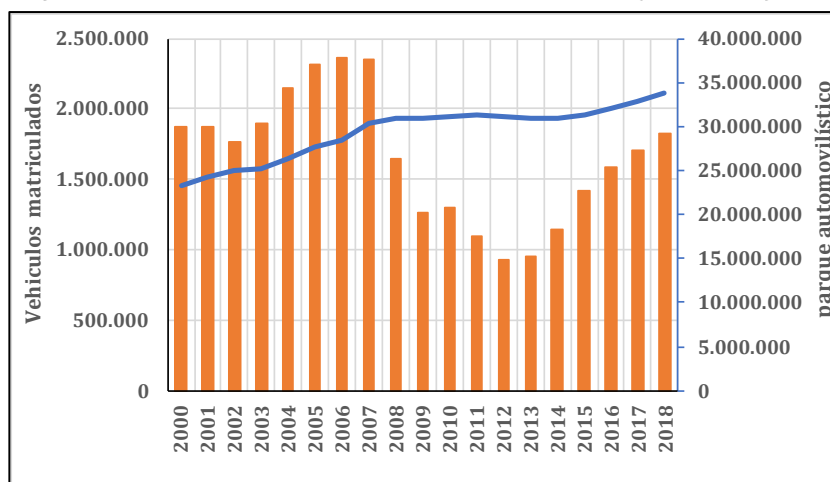
Entre el año 2000 y 2007 se produce un crecimiento muy importante del parque móvil, con matriculaciones medias en torno a los 2 millones de vehículos anuales.

Tabla 38. Evolución de matriculaciones de automóviles (2000-2018).

año	vehículos matriculados	parque automovilístico	año	vehículos matriculados	parque automovilístico
2000	1.870.262	23.284.215	2011	1.091.511	31.269.081
2001	1.875.909	24.249.871	2012	924.310	31.203.293
2002	1.769.857	25.065.732	2013	949.015	30.916.836
2003	1.903.801	25.169.452	2014	1.146.125	30.976.047
2004	2.149.706	26.432.641	2015	1.417.173	31.389.683
2005	2.319.590	27.657.276	2016	1.589.876	32.106.520
2006	2.364.656	28.531.183	2017	1.704.145	32.929.004
2007	2.350.101	30.318.457	2018	1.831.556	33.729.982
2008	1.650.809	30.969.224			
2009	1.258.781	30.855.969			
2010	1.298.809	31.086.035			

Fuente: DGT.

Gráfico 24. Evolución de matriculaciones de automóviles (1980-2018).



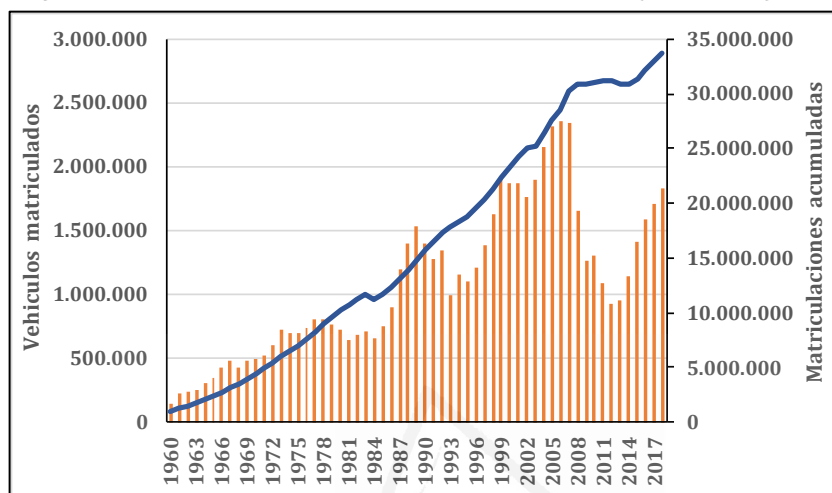
Fuente: DGT.

La crisis de 2008 afecta muy significativamente al proceso compra de vehículos,

tanto es así que, en el periodo 2008-2014, únicamente se matriculan 10.669.461 vehículos, con una media anual similar a la década de los noventa.

Este descenso de matriculaciones ha generado un envejecimiento muy preocupante del parque móvil nacional, aunque en 2018 el índice de motorización alcanza los 721,91 vehículos /habitante, lo que nos sitúa entre los países más motorizados del mundo. Actualmente el parque automovilístico alcanza la cifra de 33.729.982 vehículos.

Gráfico 25. Evolución de matriculaciones de automóviles (1960-2018).



Fuente: DGT

El crecimiento del parque móvil se relaciona con la expansión económica, el incremento de la movilidad de personas y bienes, que se acompaña de grandes inversiones en carreteras, quedando el ferrocarril relegado a una situación minoritaria en el mercado de los transportes.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

5.2.2 Evolución del parque automovilístico de la provincia de Alicante.

La década de los sesenta es una época expansiva en la economía, especialmente en la provincia de Alicante, en la que se observa un importante ritmo en el crecimiento de la población, unido al fenómeno motorizador, que, con la implantación de nuevas fábricas de automóviles en España, permite el acceso a las clases medias de vehículos que eran hasta entonces un artículo de lujo.

La evolución de las matriculaciones de vehículos en la provincia de Alicante, a partir del año 1960, se detalla en la tabla siguiente.

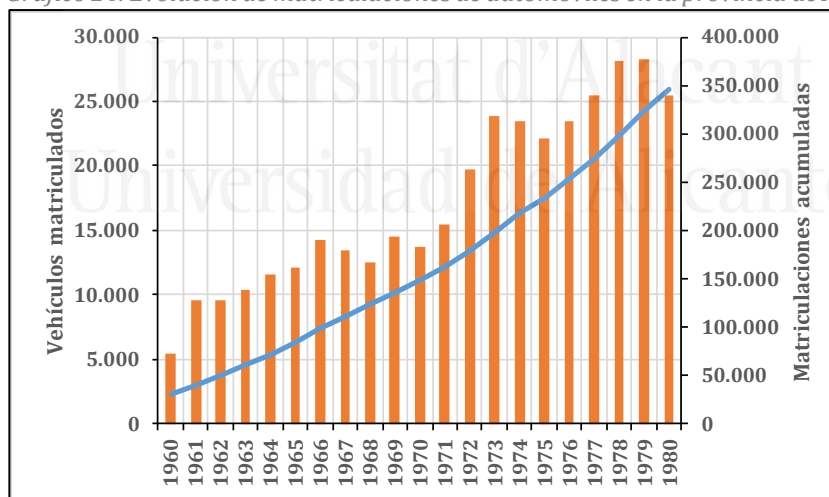
El índice de motorización de la provincia se incrementaba de manera espectacular pasando, entre 1960 y 1980, de 42,69 a 300,38 vehículos/1000 habitantes.

Tabla 39. Evolución de matriculaciones de automóviles en la provincia de Alicante (1960-1980).

año	vehículos matriculados	parque automovilístico	año	vehículos matriculados	parque automovilístico
1960	5.464	30.661	1971	15.489	161.843
1961	9.552	40.198	1972	19.785	178.679
1962	9.546	49.707	1973	23.855	198.822
1963	10.386	60.001	1974	23.429	217.044
1964	11.597	71.728	1975	22.132	234.063
1965	12.172	83.832	1976	23.406	252.378
1966	14.196	97.842	1977	25.472	273.935
1967	13.500	111.000	1978	28.206	298.343
1968	12.468	122.858	1979	28.320	323.312
1969	14.554	136.230	1980	25.487	345.201
1970	13.707	148.268			

Fuente; Elaboración propia.

Gráfico 26. Evolución de matriculaciones de automóviles en la provincia de Alicante (1960-1980).



Fuente: Elaboración propia

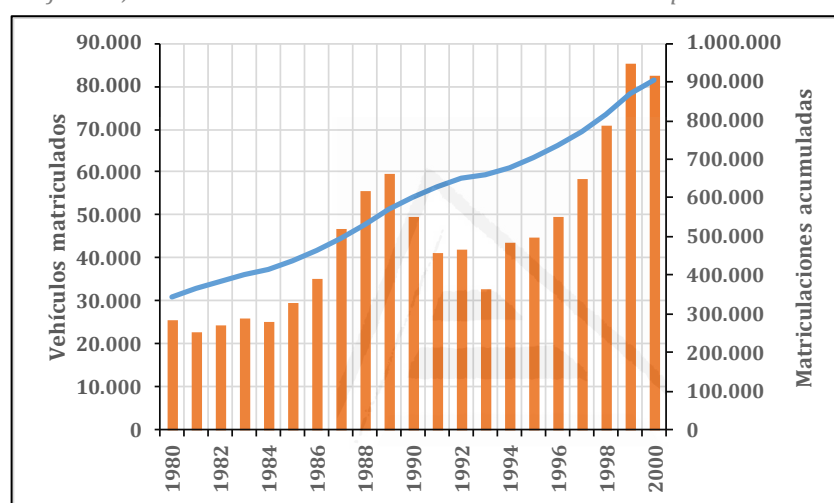
La evolución del parque móvil sigue su tendencia creciente y en el año 1990 se situaba en 466,47vehículos/1000 habitantes y en el 2000 se elevaba a 619,15 vehículos/1000 habitantes.

Tabla 40. Evolución de matriculaciones de automóviles en la provincia de Alicante (1980-2000).

año	vehículos matriculados	parque automovilístico	año	vehículos matriculados	parque automovilístico
1980	25.487	345.201	1991	41.151	626.789
1981	22.659	364.204	1992	41.752	648.774
1982	24.434	383.091	1993	32.756	662.080
1983	25.909	402.706	1994	43.741	678.790
1984	25.279	414.714	1995	44.928	704.777
1985	29.372	436.739	1996	49.640	735.109
1986	35.245	462.313	1997	58.584	769.969
1987	46.641	494.005	1998	70.651	817.491
1988	55.466	531.724	1999	85.164	867.921
1989	59.725	572.803	2000	82.596	905.164
1990	49.724	602.932			

Fuente; Elaboración propia.

Gráfico 27, Evolución matriculaciones de automóviles en la provincia de Alicante(1980-2000).



Fuente: Elaboración propia.

El índice de motorización vuelve a crecer, alcanzando en 2010 en 638,81 vehículos/1000 habitantes y en 2018 en 739,96 vehículos/1000 habitantes.

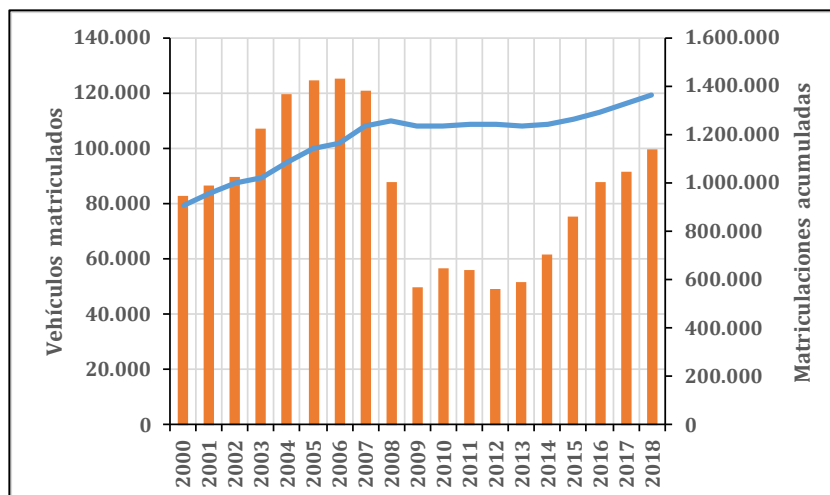
Tabla 41. Evolución de matriculaciones de automóviles en la provincia de Alicante (2000-2018).

año	vehículos matriculados	parque automovilístico	año	vehículos matriculados	parque automovilístico
2000	82.596	905.164	2011	55.696	1.244.396
2001	86.356	953.244	2012	48.860	1.244.572
2002	89.520	998.821	2013	51.242	1.236.422
2003	106.810	1.018.128	2014	61.212	1.239.352
2004	119.365	1.085.099	2015	75.103	1.259.140
2005	124.736	1.139.612	2016	87.462	1.288.821
2006	124.868	1.166.048	2017	91.172	1.325.311
2007	120.580	1.237.431	2018	99.743	1.362.594
2008	87.947	1.253.534			
2009	49.679	1.230.988			
2010	56.710	1.235.300			

Fuente; Elaboración propia.

El crecimiento de las nuevas matriculaciones, en la última década, se ha visto ralentizado por la crisis, lo que ha traído como consecuencia un envejecimiento generalizado del parque.

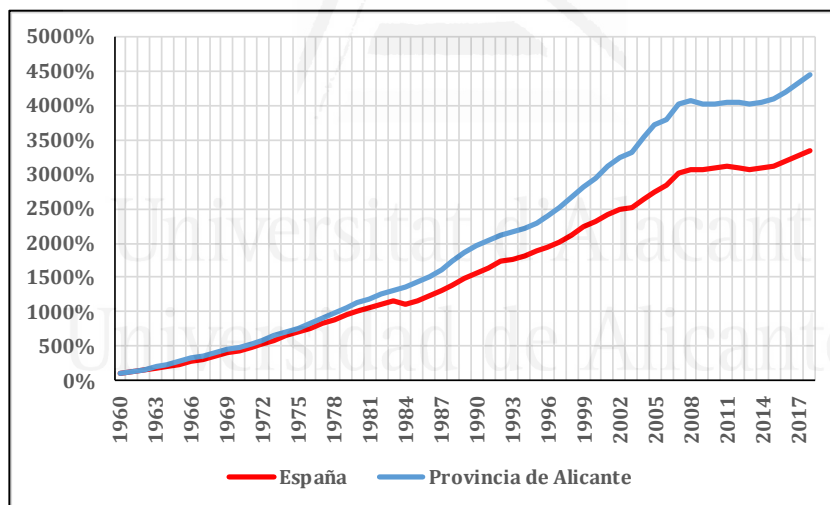
Gráfico 28, Evolución de matriculaciones de automóviles en la provincia de Alicante(2000-2018).



Fuente: Elaboración propia,

La evolución porcentual del parque de vehículos en la provincia de Alicante y España, desde 1960. que se detalla en el gráfico siguiente muestra notables diferencias (4.444% y 3.357%), aunque los índices de motorización en el 2018 eran 739,96 y 721,91 vehículos/1000 habitantes respectivamente, debido a que la provincia ha crecido en población a un ritmo superior al nacional.

Gráfico 29. Evolución porcentual del parque automovilístico en España y Alicante (1960-2018)



Fuente: Elaboración propia.

5.2.3 Evolución de los modelos de autobuses (1900-2018).

Los vehículos dedicados a transporte público, a principios del pasado siglo son de pocas plazas, debido a las limitaciones tecnológicas del momento, que atendían conexiones con las estaciones de ferrocarril y las cabeceras de comarca.

Era una época, en la que sobre chasis y motorizaciones diferentes se fabricaban los primeros autobuses, con grandes limitaciones en su capacidad de plazas.

A principios de siglo se funda Hispano-Suiza una empresa pionera en la fabricación de automóviles⁷⁴, que se diversifica en la construcción de chasis para camiones y autobuses.

Fotografía 1. Autobús Hispano-Suiza (1910).



Fuente: <http://www.anguera.com/galeria/hispano.htm>.

Fotografía 2 Hispano Suiza 2T4 de 1929 carrozado como autobús.



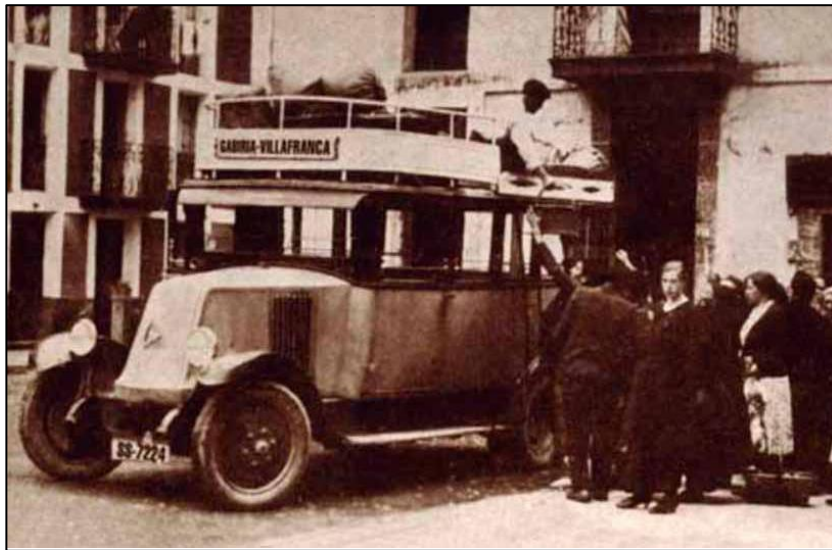
Fuente: <http://www.anguera.com/galeria/hispano.htm>.

En la década de los veinte aparecen carroceros que se encargan de la fabricación

⁷⁴ <http://aeha.cat/hispano-suiza>

de autobuses sobre los chasis que facilitaban los fabricantes de motores.

Fotografía 3. Autobús Irizar 1928.



Fuente: <https://www.irizar.com/irizar/historia/mas-de-125-anos-de-historia/>

A partir de finales de los veinte, los autobuses empiezan a aumentar su capacidad, como consecuencia de la mejora de las motorizaciones y, también, por el incremento de la demanda.

Fotografía 4. Autobús Hispano-Suiza (1935).



Fuente: <http://www.anguera.com/galeria/hispano.htm>

En esta época comienzan a desarrollar sus actividades empresas como La Unión de Benisa, La Alcoyana y La Noveldense, que con el tiempo tendrán una importante evolución, jugando un papel determinante en el mapa concesional de la provincia de Alicante

La fiebre de motorización se extiende a pueblos pequeños, como Benilloba, Sella, Confrides,..., que implantan sus líneas de transporte regular, que era la única fórmula disponible para acceder a sus cabeceras de comarca, donde estaban centralizados los servicios administrativos, sanitarios, judiciales y comerciales.

Fotografía 5. Coche de línea Alcoi-Benilloba (La Lirio)(1931-36),



Fuente: Archivo Municipal de Alcoy.

En estos tiempos, la demanda de transporte era superior a la oferta, por lo que dado las limitaciones de capacidad de los vehículos se recurría a la habilitación de la baca con asientos.

Los autobuses de esta época servían para el transporte, tanto de viajeros, como de equipajes, encargos y las valijas del correo, obligación esta última establecidas en los pliegos de condiciones de las concesiones.

Fotografía 6. Coche de línea de La Sellense en los años veinte.



Fuente: <https://elcabilo.com/larxiu/2018/06/30/la-sellense-empresa-de-automoviles/>

La época de postguerra, con un parque automovilístico deteriorado y sin capacidad para renovarse, trae una década de carencias, entre las que se incluye el combustible, lo que hay que recurrir al empleo del gasógeno⁷⁵.

⁷⁵ El gasógeno es un aparato que, mediante un proceso de gasificación permite obtener, a partir

Fotografía 7. Autobús con gasógeno (1950).



Fuente: <https://blogs.lavozdealmeria.com/tal-como-eramos/2017/12/11/los-coches-que-funcionabancon-gasogeno/>

La imposibilidad de importar vehículos nuevos, e incluso de repuestos, obliga al desarrollo de una actividad casi artesanal de mantenimiento de los autobuses existentes, caracterizada por una gran inventiva, que permitía que éstos circularan.

Fotografía 8. Autobús 1951



Fuente: <https://www.irizar.com/irizar/historia/1946-1950/>

En los años cincuenta se hace patente la evolución de carrocerías, como se puede ver en la fotografía siguiente de un autobús carrozado sobre un chasis inglés (volante a la derecha).

de combustibles sólidos –carbón, madera y carbón vegetal–, un gas que puede ser utilizado en motores de combustión interna, como sustituto de la gasolina y del gasóleo.

Fotografía 9. Autocar de la línea Santa Pola-Alicante en los años cincuenta.



Fuente: Autocares Baile, S.A.

Fotografía 10. Autobús Irizar Auto pulman (1957).



Fuente: <https://www.irizar.com/irizar/historia/1953-1960/>

A partir de los años sesenta se produce una gran transformación tanto en la motorización como en la carrocería de los autobuses, como se refleja en las fotografías siguientes.

El confort de este medio de transporte mejora y los avances tecnológicos en seguridad, suspensión, velocidad y frenada, hace que este modo de transporte sea de los más seguros para el desplazamiento de las personas.

La mejora de las carreteras y el desarrollo de autopistas y autovías, permiten que los vehículos puedan desarrollar velocidades similares a los automóviles turismos, únicamente limitadas por motivos de seguridad.

Fotografía 11. Autobús Irizar-Dodge (1962).



Fuente: <https://www.irizar.com/irizar/historia/1961-1970/>

Fotografía 12. Autobús Irizar Century (1989)



Fuente: <https://www.irizar.com/irizar/historia/1971-1990/>

Fotografía 13. Autobús Irizar i4 (2001).



Fuente: <https://www.irizar.com/irizar/historia/1991-2008/>



Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

6 LA NORMATIVA LEGAL.

El transporte público de viajeros es un sector regulado, por lo que su evolución ha estado determinada por la intervención directa y permanente del Estado. Desde siempre, los poderes públicos tuvieron interés en conocer y controlar lo que pasaba en sus caminos y carreteras, por lo que, para el caso que nos ocupa, vamos a referirnos a la legislación, que existía desde mediados del siglo XIX, para los carros, carretas y diligencias, que eran los medios de transporte de la época, a los que ya el Estado se preocupaba de regular las medidas de seguridad que debían tener los vehículos, que precios cobraban y cuantos –e incluso quienes– ciudadanos viajaban a lo largo y ancho del territorio nacional.

6.1 NORMATIVA ANTERIOR AL AÑO 1924.

A mediados del siglo XIX, se promulga *el Real Decreto, de 13 de mayo de 1857, aprobando el adjunto Reglamento para el servicio de los carruajes destinados a la conducción de viajeros*, que tiene como objeto el control del movimiento de viajeros, estableciendo en su Artículo 1º que: «No podrá destinarse en lo sucesivo carruaje alguno a la conducción de viajeros sin que preceda licencia del Gobernador de la provincia en que esté domiciliada la empresa».

Este *Reglamento*, además de especificar las características técnicas mínimas de los carruajes, determina el número de asientos de los mismos, así como las tarifas aplicables, exige el mantenimiento de «un registro en el que consten los nombres y destino de los viajeros y los bultos que se conducen en cada expedición o viaje», estableciendo «la prohibición de admitir pasajeros que no presenten la cédula de vecindad correspondiente».

La *Real Orden de 31 de julio de 1897, por la que se aprueba el Reglamento para el servicio de coches automóviles por las carreteras*, cuando todavía no se había matriculado ningún automóvil, es la primera norma sobre vehículos a motor; el Gobierno, al publicar esta disposición quiere poner orden ante la ya múltiple y dispersa colección de sistemas de tracción por las carreteras ordinarias, pasando a definir los nuevos vehículos, que serán los protagonistas del transporte a partir de los inicios del siglo XX.

El *Reglamento de 7 de junio de 1898 sobre Régimen y Servicio del Ramo de Correos*, ratifica la obligación de acarrear la correspondencia por los vehículos de transporte público de pasajeros por carretera, al igual que ocurría con los transportes por ferrocarril y, aunque todavía no se tiene una idea clara de cómo se van a llamar los nuevos vehículos, ya se utiliza el término de “coches automóviles”.

La actividad del transporte, desde épocas inmemoriales, ha sido una fuente de ingresos para el Estado, por lo que en previsión de los nuevos vehículos que aparecían, se promulga la *Ley, de 20 de marzo de 1900, suprimiendo el impuesto provisional sobre movimiento de pasajeros y mercancías*, por la que se eliminan los impuestos anteriores y se crea el “*Impuesto de transportes*” que grava en el 20% al precio de los billetes «Las Compañías de transportes y los dueños de los vehículos de todas clases que se dediquen al transporte de viajeros y mercancías por tierra..., tendrán la obligación de cobrar el impuesto al mismo

tiempo que el precio del billete o del asiento .., y de ingresar en las arcas del Tesoro el importe de lo que recauden por razón de dicho impuesto». Este impuesto se reduce al 10% en el caso del transporte por ferrocarril, dando un trato preferente a este medio.

Con el *Real Decreto de 17 de septiembre de 1900, aprobando el Reglamento para el Servicio de Coches Automóviles por Carretera del Estado*, se introduce el término automóvil definitivamente en nuestro ordenamiento positivo al establecer en su Artículo 2º. «Bajo el nombre de coche automóvil, o simplemente automóvil, se comprenden todos los carruajes movidos por fuerza mecánica». También se determinan las condiciones que deben reunir este tipo de vehículos para poder circular.

En el capítulo II, de este *Reglamento*, se continúa con la normalización del sector, estableciéndose las condiciones mínimas que deben reunir los vehículos para circular por las carreteras, así como la necesidad de un permiso para conducirlos: «Artículo 5.º Nadie podrá conducir un automóvil por las carreteras si no posee un permiso expedido por el Gobernador de la provincia en que tenga su domicilio». En cuanto a la velocidad se limita 28 kilómetros por hora en carretera y en las travesías de los pueblos se reducirá a un máximo de 12 kilómetros por hora.

Este *Reglamento* también trata específicamente el supuesto de los vehículos destinados a servicio público: «Artículo 7º. El que desee poner en circulación automóviles aislados con destino a servicio público de viajeros o mercancías, lo solicitará en instancia dirigida al Gobernador de la provincia respectiva, acompañando una nota expresiva de las carreteras que se han de recorrer y del tipo y condiciones de los automóviles, y además copia del acta de reconocimiento de los mismos y los permisos de los conductores...». Para este tipo de vehículos se limita la velocidad a 25 km/hora y 10 km/hora respectivamente.

Para lo no previsto en este *Reglamento* se contempla una normativa subsidiaria: «Artículo 17. Los automóviles y vehículos remolcados que se destinen al servicio público de conducción de viajeros se ajustarán a las disposiciones del *Reglamento de carruajes de 13 de mayo de 1857*, en cuanto puedan serles aplicables».

El Real Decreto, de 23 de julio de 1918, aprobando el Reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España, es el primer Código de Circulación de nuestro país, en el que se toma en cuenta a tanto a los vehículos de servicio público como a las tarifas de los mismos. Así en su Artículo 27 especifica que: «Todo vehículo destinado a alquiler o a servicios públicos con motor mecánico deberán llevar una contraseña o rótulo bien visible y tener autorización especial para dedicarlo a esta industria y deberá tener a disposición del público: Un ejemplar de este Reglamento. la tarifa de precios aprobada y la indicación de la cabida del vehículo». Así mismo, este Reglamento hace una clasificación en cuatro categorías de los vehículos con motor⁷⁷. Según este *Regla-*

⁷⁷ «Artículo 1º. Los vehículos de motor mecánico se considerarán clasificados en las siguientes categorías:

1ª. Motocicletas, y, en general, vehículos de dos ruedas, con motor auxiliar o permanente.

mento «nadie podrá conducir un vehículo de motor mecánico si no posee un permiso expedido por el Gobernador civil de la provincia donde tenga su domicilio el solicitante» (Artículo 5). También se establecen una serie de exigencias relativas a la señalización de los vehículos de servicio público⁷⁸.

Durante los últimos años del siglo XIX y primeros años del siglo XX se había planteado un debate referido a las motorizaciones –electricidad, vapor o explosión– de los vehículos de transporte por carretera, ganando la batalla finalmente el motor de explosión y el motor de combustión interna

6.2 NORMATIVA DEL PERIODO 1924-1931.

Aunque las reglamentaciones específicas del transporte público por carretera se realizan a partir del año 1924, con carácter previo se habían implantado una serie de servicios, que se amparaban en la legislación de transporte de viajeros existente. El *Real Decreto de 4 de julio de 1924*, que resulta clave para entender el transporte regular actual, desde la constatación, en su Exposición de Motivos, de la existencia de un sector de transporte por carretera⁷⁹, marca las pautas para la regulación de la actividad, mediante:

1. La declaración de la voluntad de evitar competencias «inútiles y ruinosas».
2. El aseguramiento del transporte de la correspondencia.
3. La proposición del establecimiento de un canon a los transportistas para contribuir a la conservación de las carreteras.

2ª. Vehículos de tres o más ruedas, con pesos o cilindrajes no mayores de 500 kilogramos y de 1.100 centímetros cúbicos.

3ª. Automóviles, y, en general, vehículos de tres o más ruedas, con pesos o cilindrajes superiores, respectivamente, a 500 kilogramos y 1.100 centímetros cúbicos.

4ª. Tractores, rodillos, compresores y camiones automóviles y vehículos análogos, y a circulen aislados o formando trenes con otros»

⁷⁸ «Artículo 27. a) Todo vehículo destinado a alquiler o a servicios públicos con motor mecánico deberán llevar una contraseña o rótulo bien visible y tener autorización especial para dedicarlo a esta industria.

b) Deberá tener a disposición del público:

1. Un ejemplar de este Reglamento. 2. La tarifa de precios aprobada. 3. La indicación de la cabida del vehículo»

«Art. 29. a) Los automóviles de alquiler dedicados al servicio público, sin itinerario fijo, llevarán como contraseña especial las iniciales SP. al lado de la placa de matrícula, con las mismas dimensiones y caracteres prescritos para ésta. Los destinados a servicios de itinerario fijo llevarán un rótulo bien visible con indicación del trayecto que recorren...»

⁷⁹ «Hay en la actualidad gran número de empresas y particulares que dedican sus capitales a esta industria de transporte de la correspondencia pública, de viajeros y mercancías, en líneas regulares que tratan de remediar esa deficiencia; pero como no se han establecido normas que las regulen con orientaciones de interés general, ni las energías de los industriales, ni el capital dedicado a ellas han podido conseguir que alcance una eficiencia proporcional al esfuerzo, malgastándose muchas veces en inútiles y ruinosas competencias que, además de arruinarla, agotan los entusiasmos de los que a ella dedican sus esfuerzos»

También establece una nueva organización del sistema de los transportes terrestres, encargando a la Junta Central o a las Juntas Provinciales de Transportes la concesión, vigilancia y explotación de los distintos servicios públicos. Las Juntas tenían una composición variada, en las que ya se incluían representantes de las empresas concesionarias.

Este *Real Decreto* se completaría con la *Real Orden, de 11 de diciembre de 1924, aprobando el Reglamento redactado por la Junta Central de Transportes mecánicos rodados, para la aplicación del Real Decreto de 4 de Julio del corriente año*, que clasificó, por primera vez, los tipos de servicios públicos de transporte por carretera mediante vehículos de tracción mecánica:

Tabla 42. Clasificación de los servicios públicos de transporte según el Reglamento de 1924.

Clase de servicio	Características		
Clase A. Servicios regulares, con itinerario y horario fijos, de viajeros, mercancías o mixtos, y con obligación de transportar la correspondencia pública.	Concesión	Junta de Transportes	Tarifas, itinerarios y puntos de parada
Clase B. Servicios irregulares, de viajeros o mixtos, con itinerario fijo y horario indeterminado	Autorización eventual	Junta de Transportes	Tarifas y canon mínimo
Clase C. Servicios urbanos y suburbanos, con horario e itinerario fijos, sin obligación de transportar normalmente la correspondencia pública.	Concesión Autorización	Municipio	Tarifas, Itinerarios y puntos de parada
	Autorización	Junta de Transportes	
Clase D. Servicios públicos libres, para viajeros, con itinerario y horario indeterminados.	Autorización	Junta de Transportes	Itinerario y viaje completo
Clase E. Servicios públicos exclusivamente de mercancías, con horario indeterminado.	Autorización	Junta de Transportes	Tarifas mínima y máxima

Fuente: *Real Orden, de 11 de diciembre de 1924, aprobando el Reglamento redactado por la Junta Central de Transportes mecánicos rodados, para la aplicación del Real Decreto de 4 de Julio de 1924.*

Este Reglamento:

1. Legaliza, de hecho, las líneas de transporte regular de viajeros por carretera, especialmente las que tenían el encargo de transportar correspondencia.
2. Establece el sistema de subasta pública para el acceso a los servicios de transporte de Clase A) y el contrato de concesión administrativa como modo de gestión ordinario para este tipo de servicios.
3. Fija el plazo máximo de la concesión en veinte años.
4. Establece el derecho de tanteo⁸⁰ a favor del peticionario.

Será la *Real Orden de 16 de marzo de 1925* la que «ratificó la necesidad de licitar cada línea a favor de una sola empresa concesionaria, si bien autorizó al resto de las empresas legamente establecidas que se hallaran explotándola para que siguieran operando durante un periodo de cinco años, tras los cuales se haría efectivo el servicio en régimen

⁸⁰ El derecho de tanteo es el que asiste una persona de exigir a otra, con relación a la transmisión de un bien concreto, que se lo venda a ella por el precio que ya tenía acordado con un tercero.

de exclusividad» (AULA AMELIO OCHOA 2003).

Una vez puesto en marcha el sistema regulador se otorgaron múltiples concesiones, a través de las Juntas de Transporte, que marcan el desarrollo futuro del sector. Las Juntas de Transporte eran las que tenían el control del sistema de transporte público, con presencia de los interesados, lo que en opinión de (CARBONELL PORRAS 1994): «..., las Juntas eran órganos con competencias propias que se nutrían con sus propios fondos –obtenidos de la cobranza del canon de conservación de carreteras– y gozaban de un amplio margen de autonomía. Por su composición, variada y participativa, constituye un claro precedente de la intervención de los particulares en los órganos administrativos mediante la representación de los intereses de los sectores afectados. La participación iniciada en esta etapa, se mantiene en normas posteriores que crearán diferentes órganos colegiados, aunque ya sólo se les atribuyen funciones consultivas. Puede, por ello, afirmarse que la participación ha sido constante en la ordenación del transporte y así lo confirma la actual normativa»

El *Real Decreto de 20 de febrero de 1926* «dispuso que se podrían otorgar concesiones en caso de trayectos comunes o puntos de contacto con otros ya concedidos, correspondiendo a los nuevos concesionarios, únicamente, el derecho de tránsito en la sección común»

En el *Real Decreto Ley núm. 657, de 22 de febrero de 1929, autorizando la construcción y explotación de líneas de ferrocarril de interés local*, por virtud del principio cooperativo, sin subvención ni auxilio del Estado, y declarándolas de utilidad pública sitúa a los transportes por carretera en el papel de complementarios a los que prestan los ferrocarriles, a la vez que se liberaliza a explotación de nuevas líneas de ferrocarril⁸¹ en base a que, según se establece en su Exposición de Motivos: «La red actual de los ferrocarriles españoles forma, por motivos inevitables, muchos polígonos de alta extensión que encierran poblaciones de gran importancia y ricas zonas capaces de constituir centros producción de primer orden si su potencia natural fuera estimulada por las facilidades del transporte».

La *Real Orden de 22 de junio de 1929, por la que se aprueba el Reglamento de aplicación de los Reales Decretos de 22 de febrero y de 21 de junio de 1929 para la explotación de los servicios públicos de transporte por carretera (Reglamento de 22 de junio de 1929)* convierte el derecho de tanteo en preferente para las empresas ferroviarias (Artículo 21).

Este *Reglamento* modifica la clasificación anterior del servicio de transporte por carretera, distinguiendo a los regulares, prestados en régimen de concesión, que están sometidos a circular por un itinerario, con unas paradas prefijadas, con unas tarifas impuestas por la Administración, de los discretionales, que únicamente están sujetos a una autorización administrativa, aunque también se fijan las tarifas mínima y máxima en algunos

⁸¹ «Artículo 1. Se autoriza la construcción y explotación de líneas de ferrocarril de interés local que por virtud del principio cooperativo que desarrolla en el presente Decreto-ley se realicen sin subvención ni auxilio del Estado, el cual apoya el normal desarrollo económico de estas empresas concediéndoles autorización' para aplicar tarifas suficientes para garantizar el cumplimiento de todos los compromisos financieros y declarándoles de utilidad pública».

casos⁸³.

Tabla 43. Clasificación del transporte público, según Reglamento de 22 de junio de 1929.

Clase de servicio		Características		
Regular	Clase A. Servicios regulares, con itinerario y horario fijos, de viajeros, mercancías o mixtos, y con obligación de transportar la correspondencia pública.	Concesión	Junta de Transportes	Tarifas, itinerarios y puntos de parada
Discrecional	Clase B. Servicios temporales, de viajeros, mercancías o mixtos, con duración, itinerario y horarios que se fijarán al ser autorizados	Autorización eventual	Junta de Transportes	Tarifas y canon mínimo
	Clase C. Servicios libres de viajeros, sin sujeción a itinerario ni horario previamente determinados	Tarjeta por un año	Junta de Transportes	taxi, itinerario y vehículo completo
	Clase D. Servicios públicos exclusivamente de mercancías, con horario indeterminado.	Autorización	Junta de Transportes	Tarifas mínima y máxima

Fuente: Real Orden de 22 de junio de 1929.

6.3 NORMATIVA DEL PERIODO 1931-1939.

Durante la Segunda República no se aprueban normas que afecten sustancialmente a la ordenación del transporte, a pesar de que el *Decreto de 20 de mayo de 1931 disponiendo se proceda al examen y revisión de todas las concesiones otorgadas de servicios regulares de transportes por carretera, clase A, actualmente en circulación; y declarando la libertad de circulación por todas las carreteras de España de los ómnibus-automóviles dedicados a servicios irregulares, eventuales y sin itinerario fijo, de alquiler, y que se realicen libremente en coches mixtos, o solamente de pasajeros, los servicios de ferias, fiestas, mercados y romerías*, en su exposición de motivos critica abiertamente el *Real Decreto de 4 de Julio de 1924* «por la concesión de exclusivas de los servicios de transporte por carretera y la legislación consiguiente que ha llevado al país a un régimen caótico en perjuicio del interés público....», proponiendo una revisión generalizada del sistema de transporte público⁸⁴. Sin embargo, este *Decreto* no fue llevado a la práctica.

En este periodo siguen desarrollándose las empresas de transporte público por carretera mientras que «as compañías ferroviarias se habían negado a asumir la capacidad

⁸³ Los de clase A) son los antecesores de los servicios de transporte público regular de viajeros de uso especial.

⁸⁴ «Artículo 1.º Los Gobernadores civiles de la Península e islas adyacentes, con la cooperación de las Jefaturas de Obras públicas, oficinas de reconocimiento de automóviles y Delegaciones de Hacienda respectivas procederán al examen y revisión de todas las concesiones otorgadas de servicios regulares de transportes por carretera, clase A., actualmente en circulación, a fin de hacer constar si en cada una de dichas concesiones se cumplen las condiciones con que fueron otorgadas, así como las reglamentarias de carácter general... Esta revisión debe de hacerse en un plazo más breve posible, sin que este exceda del término de quince días, contados a partir de la inserción de este Decreto en la Gaceta de Madrid, quedando ampliado este plazo en cinco días más para las investigaciones que deben llevarse a cabo en las Islas Canarias y Baleares»

real del transporte por carretera para competir y seguían considerando a éste como complementario o subsidiario del ferrocarril; por una parte denuncian grandes pérdidas en su tráfico por causa de la carretera y a la vez pretenden que el sistema de transporte siguiese funcionando como si el automóvil no existiera... » (RODRIGUEZ LAZARO y SANCHEZ SOLIÑO 2009).

En el periodo de la Guerra Civil se siguen prestando los servicios de manera precaria, como consecuencia del deterioro de las infraestructuras y del material móvil, parte del cual fue confiscado para un uso militar en ambos bandos.

6.4 **NORMATIVA DEL PERIODO 1941-1947.**

Recién finalizada la Guerra Civil se promulga la *Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los transportes por carretera de 24 de enero de 1941*, que regulariza las concesiones en los términos expresado en su Base octava⁸⁵, manteniendo la preferencia –derecho de tanteo en la *Base décima*⁸⁶.

La *Base decimoquinta* establece la igualdad del gravamen del *Impuesto sobre transportes de viajeros y mercancías* tanto para los servicios por ferrocarril como por carretera. Asimismo, esta misma Base establece un *canon anual de conservación de carreteras* fijado globalmente para cada Federación o empresa única de Agrupación, por el Ministerio de Obras Públicas.

Los servicios de transporte público por carretera siguieron considerándose como *complementarios y distribuidores de los ferroviarios* debiendo evitarse la competencia entre uno y otro modo (RODRIGUEZ LAZARO y SANCHEZ SOLIÑO 2009).

En 1944, estando próximo el vencimiento de las concesiones, dada la situación por el que atravesaban éstas y la dificultad para adquirir vehículos nuevos, se promulga el *Decreto por el que se autoriza la conexión de prórrogas sucesivas por el plazo de un año de los servicios públicos regulares de transportes de viajeros por carretera, clase A*. que estará vi-

⁸⁵ «Las concesiones vigentes para transportes por carretera de la clase A, otorgadas de una manera definitiva, para las que se compruebe por una revisión, cumplen actualmente las condiciones en qué se autorizaron, continuarán en vigor. Podrán continuar, circulando con carácter provisional, solamente hasta la fecha en que se resuelvan los concursos a que se refiere la Base décima de esta Ley, los demás actuales servicios que el Ministerio de Obras, Públicas juzgue necesarios. Todas las demás autorizaciones para servicios de transporte por carretera, tanto de viajeros como de mercancías, se declararán anuladas de acuerdo con las disposiciones vigentes y con arreglo a las condiciones de la respectiva concesión.»

⁸⁶ ... «El Consejo de Administración de la Red Nacional y los Directivos de las Federaciones de Empresas de los ferrocarriles de vía de ancho inferior al normal disfrutarán de preferencia para explotar los servicios por carretera, tanto de viajeros como de mercancías en aquellas líneas que, a propuesta de la Junta Superior de Ferrocarriles, considere el Ministerio de Obras Públicas susceptibles de competir con el ferrocarril, pero siempre que la explotación sea llevada directamente por la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles o las Federaciones de Compañías de Ferrocarriles de vía de ancho inferior al normal. De no cumplirse ambas condiciones, se incluirán en la agrupación correspondiente.» ... «La preferencia se establecerá, desde luego, para las líneas que sirvan de enlace entre estaciones ferroviarias y Despachos Centrales, que no estarán obligadas a formar parte de la agrupación»

gente hasta la promulgación de la *Ley de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera* en 1947.

6.5 **NORMATIVA DEL PERIODO 1947-1987.**

En este periodo, entre las dos últimas grandes Leyes de transporte, que han existido en nuestro país, se produce la transición de régimen franquista y la nueva Constitución transfiere competencias en materia de transporte a las Comunidades Autónomas, por lo que se genera una nueva fuente normativa que emana de éstas.

6.5.1 **Normativa estatal.**

A finales de los cuarenta se empieza a salir de la precaria situación, que atravesaba el país y en el año 1947 se acomete una modificación legislativa de amplio calado en la que se reconoce la importancia de los transportes por carretera y la necesidad de coordinarlos con el ferrocarril.

Será la *Ley de 27 de diciembre de 1947 sobre Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera* la que implemente una nueva regulación en «los transportes realizados en vehículos automóviles que circulen sin camino de rodadura fijo o sin medios fijos de captación de energía, por las carreteras y caminos públicos del Estado, Provincia o Municipio, fuera del casco urbano⁸⁷ de las poblaciones» (Artículo1).

En su exposición de motivos, se toma en consideración la evidencia de que «la trascendental influencia de los transportes por carretera, en el conjunto de la economía nacional y el extraordinario desarrollo que han adquirido en los últimos veinte años, han motivado la constante preocupación del legislador, atento a 'la necesidad de encauzar estas actividades en forma que permitiera utilizar su creciente vitalidad, manteniendo el indispensable equilibrio entre los legítimos intereses de los usuarios y los no menos respetables de las empresas».

Así mismo, pone en valor la función de los empresarios como partícipes fundamentales en el desarrollo de la red de transporte⁸⁸ cuando se refiere a: «Abrir más ancho cauce a la iniciativa privada, reconociéndole una sensibilidad superior a la que pudiera tener el Estado para revelar las corrientes de tráfico dignas de atención, abandonando el propósito de la previa formación de un Plan estatal de líneas de transporte, que siempre

⁸⁷ De facto, se deja en manos de los Ayuntamientos la competencia en materia de transporte urbano, lo que tiene una gran importancia en momentos en que la España rural está emigrando a las ciudades. También con esta delimitación competencial se abre un debate de a quien le corresponden los tráficos cuando las ciudades implantan sus sistemas de transporte urbano colectivo de viajeros.

⁸⁸ Esta Ley deja en manos de la iniciativa privada la planificación de los servicios de transporte regulares, recibiendo múltiples críticas, como la de (PIÑANES LEAL 1993): «En los servicios regulares se abandona el principio de planificación estatal dejando a la iniciativa privada – a la que se reconoce una mayor sensibilidad para detectar las corrientes de tráfico dignas de atención- la promoción de nuevos establecimiento de nuevos servicios, sin perjuicio de que, subsidiariamente, cuando la iniciativa privada no se manifieste por faltarle el estímulo el estímulo de la rentabilidad probable de los servicios, el Estado pueda establecer por propia iniciativa los que considere indispensable. La gestión de estos servicios se confía, salvo excepciones, a la empresa privada».

habría de resultar incompleto e inestable».

Este reconocimiento de la iniciativa empresarial será una constante en el desarrollo del sistema concesional de transporte en nuestro país.

En su Artículo 2 se realiza una clasificación de Transportes Mecánicos por Carretera, según la cual se considerarán:

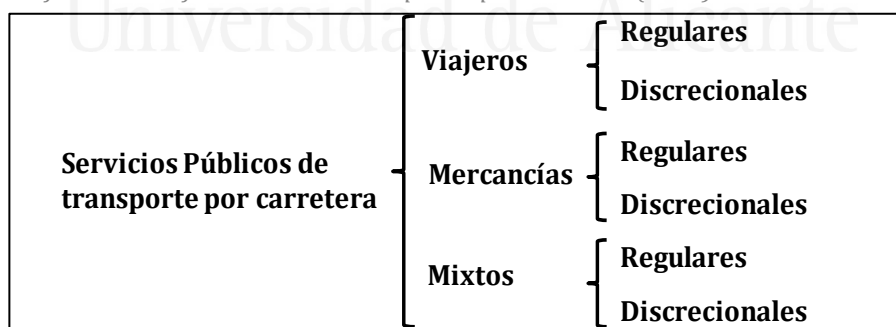
- a) De servicio público, cuando legalmente autorizados se ejerciten por cuenta ajena mediante el pago de una retribución.
- b) Privados, cuando se realicen por el dueño de un vehículo para su servicio particular sin retribución alguna, bien transportando personas o mercancías propias o como operación complementaria de industrias que tengan establecidas.
- c) Oficiales, cuando se efectúen directamente por organismos del Estado para la realización de sus cometidos propios por medio de vehículos automóviles afectos a algunos de los parques legalmente establecidos o utilizando los requisitos al efecto. A esta última clase de transportes no les afectarán los preceptos de la presente Ley.

En el Art, 3, se realiza la clasificación de los servicios públicos de transporte según sean de:

- a) Viajeros
- b) Mercancías
- c) Mixtos

Así mismo, (Artículo 4) los servicios se definen como *regulares* cuando se realicen dentro del calendario e itinerario determinados en la concesión y *discrecionales* cuando se realizan sin itinerario ni calendario fijo, con las limitaciones de sus recorridos, días y horas de circulación, que se señalen por la Administración en las respectivas autorizaciones.

Gráfico 30. Clasificación de los transportes por carretera (1947)



Fuente: Ley de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera 27 de diciembre de 1947.

Se reservan exclusivamente para el Estado las facultades de otorgar las concesiones de servicios regulares (Artículo 6), con lo que se implica el monopolio de la actividad por parte del mismo. Aunque, en esta Ley, se suprime el derecho de exclusiva, la Administración se cuidará de no otorgar ninguna concesión de servicio regular coincidente con otra preexistente, lo que, en opinión de (GARCIA MARTINEZ 1968): «De los preceptos que acabamos de transcribir de la vigente Ley de 1947, se evidencia que el mismo confusionismo

conceptual con que se inició el primer Ordenamiento legal en la materia de 1924 se mantiene vivo en la actualidad». Dado que la Ley no establece plazo para la duración de las concesiones, por lo que se aplica el plazo de 99 años establecido en la *Ley de Contratos del Estado*, aunque la Administración se reserva el derecho de rescatarlas, sin indemnización, transcurridos 25 años⁸⁹.

Tabla 44. Clasificación de los servicios regulares de transportes por carretera en relación con los de transporte por ferrocarril:

CLASE	DEFINICION	CARACTERISTICAS DE LOS SERVICIOS
Clase Primera	Independientes del ferrocarril	Entre localidades no servidas por el ferrocarril
Clase segunda	Afluentes	Localidades no servidas por el ferrocarril con otra servida por el ferrocarril
	Grupo a)	Con servicios combinados con el ferrocarril
	Grupo b)	Sin servicio combinado con el ferrocarril
Clase tercera	Conincidentes	Son todos los no comprendidos en las dos clases anteriores
	Grupo a)	Itinerarios prácticamente coincidentes en su totalidad
	Grupo b)	Itinerarios parcialmente coincidentes
	Grupo c)	Itinerarios que solamente tienen comun el origen y el término, sin coincidir en ningún punto intermedio

Fuente: Ley de 27 de diciembre de 1947 sobre Coordinación de los Transportes Mecánicos Terrestres.

Con la publicación de la *Ley de 27 de diciembre de 1947 sobre Coordinación de los Transportes Mecánicos Terrestres*, se sigue manteniendo el criterio del papel subordinado de la carretera respecto al ferrocarril, correspondiendo a los transportes por carretera «una misión complementaria y distribuidora de los tráficos ferroviarios; los razonamientos que da el texto legislativo en su Exposición de Motivos⁹⁰, sobre las bondades del ferrocarril solamente se pueden entender en el escenario de un régimen totalitario, en el que las posibilidades de expresarse eran prácticamente nulas.

⁸⁹ «Artículo 31. Cuando hayan transcurrido veinticinco años desde la fecha del otorgamiento de una concesión, podrá el Ministerio de Obras Públicas acordar su rescate sin que él concesionario tenga derecho al percibo de indemnización alguna por la privación del disfrute, y sí únicamente al abono del valor de la parte no amortizada del material móvil e instalaciones fijas expresamente afectos a la -concesión expresada».

⁹⁰ «La existencia del ferrocarril es siempre beneficiosa, tanto para el porteador por carretera como para el usuario. Al primero le libera de la obligación de transportar los productos de reducido valor específico, asegura la permanencia y el volumen de tráfico, de cuyas primicias disfruta, y constituye un volante regulador del mismo, evitándole la pesada carga de tener preparada una organización adecuada para satisfacer los tráficos de mayor intensidad. El usuario, que en determinadas circunstancias prefiere el transporte por carretera, se beneficia de la existencia del ferrocarril en su papel de asegurador del tráfico cuando las circunstancias no permitan o aconsejen utilizar la carretera»

A efectos de coordinación con el ferrocarril los servicios “coincidentes” se considerarán “independientes”:

1. Cuando correspondiendo al grupo c), la longitud de sus itinerarios representara un acortamiento de más del 25% respecto al itinerario ferroviario coincidente.
2. Cuando dos núcleos y el itinerario no excedieran de 30 kilómetros, teniendo el núcleo principal más de 1.000.000 de habitantes, 20 kilómetros, teniendo el núcleo principal entre 1.000.000 y 600.000 habitantes, 15 kilómetros, teniendo el núcleo urbano principal entre 200.000 y 600.000 habitantes.

La Ley trata de favorecer los servicios de transporte por carretera afluentes y los combinados, aunque en el supuesto de solicitarse una concesión de un servicio de transporte por carretera, cuyo itinerario fuese prácticamente común con el del ferrocarril, la empresa ferroviaria afectada tendría derecho de tanteo en la correspondiente concesión. Esta prebenda fue aprovechada por las empresas ferroviarias, que terminaron subcontratando a su vez a las empresas de transporte por carretera. En definitiva la Ley ratifica la función complementaria de la carretera respecto del transporte por ferrocarril (OLMEDO GAYA 2003)⁹¹

Como consecuencia de los anteriores razonamientos se establece un *canon de coincidencia*, que las empresas prestatarias de concesiones con tráficos del ferrocarril, deben abonar a las empresas ferroviarias (Artículo 7)⁹².

También ratifica la obligación de que, en las concesiones de transporte regular, el porte sea gratuito –salvo excepciones– para las valijas de Correos, con la obligación de entregarlas y retirarlas en las oficinas postales⁹³.

⁹¹ «En definitiva, con la Ley de Coordinación de los Transportes Terrestres se ratifica la función complementaria y distribuidora del ferrocarril al prever el establecimiento del derecho de tanteo y canon de coincidencia a favor de los ferrocarriles. Si bien, como ha puesto de relieve Baena del Alcázar “con ello no se consiguió ninguna coordinación entre ambos medios de transporte consistente, por ejemplo, en distribución del tráfico, mejora de tarifas, servicios a pueblos apartados, etc., sino simplemente la protección a ultranza del ferrocarril en el que no es que no estuviera interesado el Estado, como se reconocía en la Reglamentación de la Dictadura de 1928, sino que estaba gestionado en parte sustancial por la RENFE que constituía y quizá constituye la más importante empresa estatal”».

⁹² «En 1947 se promulgó una ley de transportes terrestres que regulaba la actividad de la carretera y que sometía a ésta a las prioridades del tren. La carretera era algo secundario que completaba, tanto en viajeros como en mercancías todo lo que el ferrocarril no llegase a cubrir. Tanto era así la cosa que se inventó la curiosa figura del llamado canon de coincidencia en virtud de la cual los adjudicatarios de una concesión administrativa de línea regular de transporte de viajero por carretera, si el itinerario de dicha línea coincidía con el de un recorrido ferroviario, debían abonar al ferrocarril unas determinadas cantidades fijadas anualmente como compensación por los viajeros que le quitaban al tren. No puede haber una manifestación más potente de apoyo al ferrocarril, ya se ve bien claro que los tiempos eran otros y las prioridades políticas también» (MONTES GONZALEZ 2005)

⁹³ “Artículo 91 Como norma general, y salvo los casos excepcionales a que se refiere el artículo siguiente, el concesionario de un servicio público regular de viajeros, mercancías o mixto, estará obligado al transporte gratuito de la correspondencia con arreglo a las condiciones que, propuestas por la Dirección General de Correos y Telecomunicación, haya autorizado el Ministerio de Obras Públicas, incluyéndolas en el Pliego de Bases del concurso para la adjudicación del servicio. En ellas se establecerán

El Decreto de 9 de diciembre de 1949 por el que se aprueba el Reglamento para aplicación de la Ley de 27 de diciembre de 1947 sobre ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera, establece que «a efectos de transporte, y como norma general, se entenderá por *casco urbano* el conjunto de la población agrupada, sin que exista en su edificación soluciones de continuidad que excedan de quinientos metros» (Artículo 1).

La definición de casco urbano va a tener una trascendencia importante, en periodos posteriores, cuando se empiecen a implantar servicios de transporte urbano y habrá que esperar a la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), para que aclare el ámbito competencial de los transportes urbanos y su relación con los transportes regulares de viajeros.

El Reglamento de 1949 da, sobre el papel, un gran protagonismo al concesionario promotor, desde el momento en que puede iniciar el proceso para la adjudicación de una nueva concesión. También regula el proceso de sustitución de concesiones enfatizando sobre el *derecho de tanteo* de los concesionarios actuales⁹⁴.

Con la promulgación de la Orden de 3 de julio de 1951 por la que se fijan las normas para la aplicación del canon de coincidencia en los servicios regulares de transporte por carretera coincidentes con el ferrocarril y se determinan los criterios de aplicación de este canon (tasa parafiscal) a favor del ferrocarril y será la Orden de 3 de junio de 1952 por la que se dictan normas para la fijación del canon que, en cumplimiento de lo dispuesto en la Ley de Coordinación de los Transportes Mecánicos Terrestres y en su Reglamento de aplicación, han de satisfacer anualmente a las empresas ferroviarias los titulares de los servicios públicos regulares y discrecionales de transportes por carretera, con arreglo a su grado de coincidencia con el ferrocarril, la que define como se calcula el grado de coincidencia y el importe del recargo que se debe efectuar sobre la tarifa-partícipe empresa.

Grado de coincidencia	Canon
Más de 0,00 hasta 0,30	0%
Más de 0,30 hasta 0,50	5%
Más de 0,50 hasta 0,80	10%
Más de 0,80 hasta 1,00	15%

La Orden ministerial de 31 de julio de 1953, modifica la Orden ministerial de 3 de julio de 1952, sobre normas para la fijación del canon (modificada posteriormente por las

para cada concesión los límites de peso y volumen total del correo que podrá transportar cada vehículo...»

⁹⁴ «Disposición Transitoria Cuarta. Las empresas que, en el momento de promulgación de la Ley, estuvieran explotando servicios de los comprendidos en la segunda Disposición Transitoria de este Reglamento y que continúen con dicha explotación al pretender ejercerlo, tendrán *derecho de tanteo* en los concursos que se celebren a su instancia para la definitiva adjudicación de dichos servicios, y sin perjuicio del que se reconoce en el párrafo primero del artículo 12 de este Reglamento, en las siguientes condiciones...».

Órdenes ministeriales de 30 de junio de 1956 y 29 de julio de 1957), fijando los nuevos criterios de fijación y liquidación del canon.

Con la *Orden de 30 de junio de 1956* por la que se modifica la norma segunda del artículo segundo de la de fecha 31 de julio de 1953 se introduce una nueva modificación referida a los vehículos que, adscritos a servicios regulares, realicen viajes fuera de sus itinerarios.

En el desarrollo del *Reglamento de 1949*, la *Orden de 24 de octubre de 1979* sobre unificación de concesiones de servicios públicos regulares de transporte de viajeros por carretera aclara los criterios que se deben seguir para la unificación de concesiones y el computo de plazos de la concesión resultante.

La *Orden de 28 de noviembre de 1979 por la que se modifican determinados preceptos referentes al canon de coincidencia. qua deberán satisfacer a las Empresas ferroviaria los servicios públicos de transporte mecánico por carretera*, fija la nueva fórmula de cálculo para el canon. Este gravamen permanecerá vigente hasta su derogación por la LOTT.

La *Constitución Española* (27 de diciembre de 1978) reconoce el Estado de las Autonomías «Artículo 148. 1. Las Comunidades Autónomas podrán asumir competencias en las siguientes materias: ... 5º Los ferrocarriles y carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma y, en los mismos términos, el transporte desarrollado por estos medios o por cable», a la vez que reafirma las competencias del Estado en materia de transportes: «Artículo 149. 1. El Estado tiene competencia exclusiva sobre las siguientes materias... 21º Ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma; régimen general de comunicaciones; tráfico y circulación de vehículos a motor; correos y telecomunicaciones; cables aéreos, submarinos y radiocomunicación».

En el periodo 1980-1987 existe una aceptación implícita de la legislación estatal y no existe apenas desarrollo normativo por parte de las Comunidades Autónomas que se coordinan a través de la Comisión de Directores Generales.

Solamente Cataluña inicia una andadura propia, anticipándose con la promulgación de una normativa propia, mediante la *Ley 12/1987, de 28 de mayo, de regulación del transporte de viajeros por carretera mediante vehículos de motor* a la *Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres*, de ámbito estatal, lo que generará discrepancias interpretativas, sobre el ámbito competencial, que serán resueltas finalmente por el Tribunal Constitucional.

6.5.2 Normativa autonómica.

Con el desarrollo del Estado Autonómico, se transfieren competencias propias a la Comunidad Valenciana y, así, mediante el *Real Decreto 299/1979, de 26 de enero, sobre transferencia de competencias de la Administración del Estado al Consejo del país Valenciano en materia de agricultura, urbanismo, turismo, ferias interiores y transportes*, se transfieren una serie de competencias, que son recogidas en la *Ley Orgánica 5/1982, de 1 de julio, de*

*Estatuto de Autonomía de la Comunidad Valenciana*⁹⁷, que reconoce las competencias de ésta en materia de transporte por carretera⁹⁸. Desde esta fecha, las concesiones cuyos tráficlos discurren por el territorio de la Comunidad Valenciana son de competencia autonómica, tanto en el ámbito legislativo como administrativo.

En este periodo, dado que se estaban cumpliendo el plazo de 25 años de las concesiones otorgadas por la *Ley de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera de 1947*, cabía la posibilidad de que la Generalitat podía proceder al rescate de las concesiones sin indemnización. Así, siendo Director General de Transportes D. Manuel Martínez Lledó, se promulgaron dos Decretos que afectaban al Área de Elda-Petrer⁹⁹ y al Área de Alicante¹⁰⁰, con los que pretendía establecer planes para la integración del transporte público regular de viajeros. Previamente a la publicación estos Decretos, se consultó a los Ayuntamientos de Elda, Petrér. Monóvar y Sax que dieron su aprobación. Se efectuó la misma consulta en Alicante, San Vicente del Raspeig, Muchamiel, San Juan y Campello, que fue aceptada por todos los Ayuntamientos, excepto el de Alicante, que disponía de un sistema de transporte urbano propio. Sin embargo, los cambios en los Ayuntamientos y en el Gobierno del Consell en las elecciones 1983 y la falta de interés demostrada por las nuevas Corporaciones dejaron en el olvido a los citados proyectos, en los que se trataba el problema emergente del transporte metropolitano en ciertas áreas de la Comunidad Valenciana.

6.6 NORMATIVA DEL PERIODO 1987-2018.

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

La incorporación de pleno derecho a la Unión Europeo marca una pauta en el com-

⁹⁷ «Artículo 30. Se transfieren de la Administración del Estado al Consejo del País Valenciano las competencias sobre concesión, autorización y, en su caso, explotación de los siguientes servicios de transporte mecánico por carretera regulados por las Leyes de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera y de Coordinación de los Transportes Terrestres de veintisiete de diciembre de mil novecientos cuarenta y siete y sus disposiciones complementarias.

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

⁹⁸«Artículo 49.1. La Generalitat tiene competencia exclusiva sobre las siguientes materias: 14.^a Carreteras y caminos cuyo itinerario transcurra íntegramente dentro del territorio de la Comunitat Valenciana; 15.^a Ferrocarriles, transportes terrestres, marítimos, fluviales y por cable: puertos, aeropuertos, helipuertos y servicio meteorológico de la Comunitat Valenciana, sin perjuicio de lo que disponen los números 20 y 21 del apartado 1 del artículo 149 de la Constitución Española. Centros de contratación y terminales de carga en materia de transporte».

⁹⁹ Decreto 57/1983, de 23 de mayo, por el que se establece un plan para la integración del transporte público regular de viajeros en el área de Elda-Petrer.

¹⁰⁰ Decreto 58/1983, de 23 de mayo, por el que se establece un plan para la integración del transporte público regular de viajeros en el área de la ciudad de Alicante.

portamiento de nuestra legislación, que está sometida tanto al cumplimiento de los Reglamentos como a la transcripción de las Directivas que emanan del Consejo y el Parlamento de la UE.

Dado que en 1979 ya se habían realizado las transferencias en materia de transportes al Consejo del País Valenciano, momento a partir del cual las concesiones cuyos itinerarios discurren íntegramente dentro de su territorio son de competencia autonómica, se superponen tres ámbitos legislativos aludidos, que en muchos casos han presentado contradicciones, que finalmente han precisado de soluciones judiciales para su aplicación.

6.6.1 Normativa europea.

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

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

Este *Reglamento* limita a los 10 años la duración de los contratos y señala una regulación estricta de las compensaciones de las obligaciones de servicio público¹⁰¹, debiendo determinarse con carácter anticipado y público los parámetros de su cálculo (compensación) y alcance (derechos exclusivos), con el límite máximo de no superar la incidencia financiera neta de los costes del servicio público. En su Anexo, el *Reglamento* introduce las reglas aplicables correspondientes.

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

Y será la *Comunicación de la Comisión relativa a directrices de interpretación del*

¹⁰¹ Tema controvertido para el estado del sector en España, donde las concesiones de transporte regular de viajeros, en la mayoría de los casos, han venido siendo prorrogadas al amparo de la legislación vigente y que, ante la entrada en vigor del *Reglamento 1370/2007*, ha propiciado que bastantes Comunidades Autónomas, en uso de sus competencias, hayan legislado para ampliar los plazos las concesiones en sus ámbitos territoriales. Las actuaciones de las CCAA han sido recurridas, en algunos casos, por la Comisión Nacional del Mercado y de la Competencia ante los Tribunales correspondientes.

Reglamento (CE) 1370/2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, en la que se establece la importancia de la distinción entre contratos públicos de servicios y concesiones, a efectos de la aplicación del Reglamento 1370/2007 (COMISIÓN EUROPEA 2014).

Otras Directivas se han ocupado de los procedimientos de adjudicación del transporte, especialmente los últimos años, entre las que cabe destacar:

1. *La Directiva 2004/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, sobre la coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de los servicios postales¹⁰².*
2. *La Directiva 2004/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de los contratos públicos de obras, de suministro y de servicios¹⁰³, disposición que, al tiempo que refunde una serie de Directivas anteriores.*
3. *La Directiva 2010/40/UE, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte (PARLAMENTO EUROPEO Y CONSEJO DE LA UNION EUROPEA 2010).*
4. *La Directiva 2014/23/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, relativa a la adjudicación de contratos de concesión¹⁰⁴ (PARLAMENTO EUROPEO Y CONSEJO DE LA UNION EUROPEA 2014).*
5. *La Directiva 2014/25/UE de 26 de febrero de 2014, relativa a la contratación por entidades que operan en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales y por la que se deroga la Directiva 2004/17/CE (PARLAMENTO EUROPEO Y CONSEJO DE LA UNION EUROPEA 2014).*

¹⁰² La *Directiva 2004/17/CE* ha sido incorporada a nuestro ordenamiento jurídico en la *Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales*.

¹⁰³ Las *Directivas 2004/17/CE* y *2004/18/CE* han sido incorporadas a nuestro ordenamiento jurídico en la *Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público*.

¹⁰⁴ La *Directiva de Concesiones* ha supuesto un hito relevante en la regulación de los contratos del sector público por parte del Derecho de la Unión Europea. Los contratos de “concesión de servicios” habían quedado tradicionalmente excluidos de las directivas reguladoras de los contratos públicos, centradas en los contratos de obras, de suministro y de servicios. Esta Directiva incluye el **riesgo operacional** que se ajusta, en líneas generales, al tradicional concepto de **riesgo y ventura** que ya viene rigiendo en el ámbito de la contratación concesional en España.

6.6.2 Normativa estatal.

La promulgación de la *Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT)* marca un hito en la historia del transporte por carretera al realizarse en un escenario muy diferente al que existía en la época de la *Ley de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera de 1947*, ya que se había efectuado la transición a un sistema democrático y se habían descentralizado las competencias en un Estado de las Autonomías, lo que añadía un elemento nuevo en el proceso de aplicación de las normas¹⁰⁵; por ello el legislador prudentemente contempla la creación de órganos de coordinación interadministrativa¹⁰⁶. La *LOTT* realiza la ordenación del transporte terrestre en su conjunto, estableciendo normas de general aplicación a la totalidad de los modos de transporte terrestre, a la vez que establece la regulación específica tanto del transporte por carretera y como por ferrocarril.

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

Introduce, asimismo, un elemento innovador por su trascendencia económica al «permitir que las autorizaciones VR¹⁰⁷ de los vehículos afectos a la concesión sean sustituidas por las autorizaciones habilitantes para el transporte discrecional de viajeros».

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

¹⁰⁵ «Con la derogación de la normativa anterior, inspirada en la protección a ultranza del ferrocarril, desaparecen la prohibición de líneas regulares de carretera coincidentes con el ferrocarril y el derecho de tanteo ferroviario que ostentaban las compañías de ferrocarriles sobre los servicios por carretera coincidentes y por el que se reconocía preferencia en la adjudicación de los servicios regulares de transporte de viajeros. En la actualidad la *LOTT* ha optado por la igualación y armonización de las condiciones de competencia entre la carretera y el ferrocarril. El criterio de “coordinación” se sustituye por el principio de competencia intermodal e intramodal, es decir los distintos modos de transporte se sitúan en un régimen de paridad y se integran en el sistema general en términos competitivos» (A. I. OLMEDO GAYA 2003, pág.62)

¹⁰⁶ «Artículo 9.1. Para promover y facilitar el ejercicio coordinado de las potestades públicas por las Administraciones del Estado y de las Comunidades Autónomas, y asegurar el mantenimiento de un sistema común de transportes en toda la Nación, así como la mejora de la competitividad del sector de transporte de viajeros, se crea, con carácter de órgano consultivo y deliberante, la Conferencia Nacional de Transportes, que estará constituida por el Ministro de Fomento, y por los Consejeros de las Comunidades Autónomas, competentes en el ramo de transportes. Cuando la naturaleza de los asuntos a tratar así lo requiera, podrán incorporarse a la citada Conferencia representantes de otros Departamentos de la Administración Central, o de las Comunidades Autónomas afectadas».

¹⁰⁷ Las autorizaciones VR refieren a vehículos exclusivamente habilitados para la realización de un transporte público regular de viajeros, mientras que las autorizaciones VD permiten la realización de transporte público dentro del Estado con vehículos de más de nueve plazas

1. Mantener sus vigentes concesiones, en cuyo caso a medida que se vayan cumpliendo veinticinco años desde la fecha en que fueron otorgadas las mismas, la Administración irá procediendo al rescate de las mismas según la legislación vigente cuando fueron otorgadas sin que dichos concesionarios tengan ningún tipo de preferencias en el procedimiento que en su caso se lleve a cabo para seleccionar un nuevo prestatario
2. Sustituir sus concesiones por las reguladas en esta Ley, en cuyo caso:
 - a. La Administración podrá realizar las modificaciones de los servicios y de sus condiciones de prestación, precisas para una más racional configuración y explotación de la red de transportes regulares, debiendo mantener en todo caso el equilibrio económico anteriormente existente
 - b. Las anteriores concesiones serán convalidadas por concesiones para los mismos servicios con las modificaciones que resulten de la aplicación del punto anterior, sometidas íntegramente a los preceptos de esta Ley, y con un plazo de duración de veinte años¹⁰⁸.

Inmediatamente a la promulgación de la *LOTT* entra en vigor la *Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable*, consecuente con el modelo de Estado de las Autonomías¹⁰⁹.

La *Orden de 14 de abril de 1988 de sustitución de concesiones de transporte regular de viajeros por carretera* «autoriza a los titulares de las concesiones que pretendan introducir modificaciones, dirigidas tanto a mejorar las respectivas condiciones de explotación como a racionalizar la red de servicios regulares y adecuar la misma a las necesidades de los usuarios, para lo cual deberán comunicarlo a la Dirección General de Transportes Terrestres, que resolverá previos los trámites previstos».

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

También se establecen las reglas para realizar la unificación de concesiones,

¹⁰⁸ La evidencia resultante es que la mayoría de los concesionarios optaron por la vía de la sustitución de concesiones prevista por la Ley, los que les otorgaba, de hecho, una **prórroga de 20 años**, que posteriormente se incrementó en cinco más.

¹⁰⁹ «La delegación comprende la totalidad de las competencias estatales que por su naturaleza deban ser realizadas a nivel autonómico o local y está referida, no solamente a actuaciones gestoras, sino también normativas cuando éstas estén previstas en la legislación estatal. Naturalmente, las competencias delegadas deben ser, en todo caso, ejercitadas con sujeción a las normas e instrucciones dictadas el Estado».

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

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

La *Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social*, abre la posibilidad de ampliar en cinco años la duración de los plazos concesionales a cambio de una congelación de tarifas y “una propuesta de modernización del material móvil”¹¹⁰.

La *Ley 10/2003, de 20 de mayo, de medidas urgentes de liberalización en el sector inmobiliario y transportes*¹¹¹ modifica el plazo para las nuevas concesiones, estableciéndolo entre 6 y 15 años, a la vez que mantiene los plazos de las concesiones vigentes¹¹². En realidad, en la fecha de esta disposición el mapa concesional de España estaba prácticamente completo.

La *Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea*, en su disposición adicional 2ª establece lo siguiente: «Los términos **concesión de transporte regular de viajeros y título concesional deberán considerarse sustituidos por el término contrato de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general**. En el mismo sentido, el término **concesionario** se sustituirá por el de **contratista del servicio público**. Los términos autorización habilitante para el transporte discrecional, autorización de transporte público discrecional y autorización de transporte

¹¹⁰ «Artículo 167. Ampliación del plazo concesional. Como excepción a 10 previsto en el artículo 72.3 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, durante el plazo de dos meses, a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, los concesionarios de servicios regulares permanentes de transporte de viajeros por carretera, de uso general, podrán solicitar una prórroga de hasta cinco años de sus plazos concesionales. Para el otorgamiento de dicha prórroga por la Administración competente será preciso que el concesionario renuncie expresamente a incrementar las tarifas durante los años 1997 y 1998 y presente, simultáneamente, una propuesta de modernización del material móvil. A la vista de dicha propuesta, la Administración resolverá sobre la procedencia de la prórroga y su duración que no excederá, en ningún caso, del plazo indicado».

¹¹¹ «Artículo 2. Modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. El apartado 3 del artículo 72 queda redactado de la manera siguiente: ...3. La duración de las concesiones se establecerá en el título concesional, de acuerdo con las características y necesidades del servicio y atendiendo a los plazos de amortización de vehículos e instalaciones. Dicha duración no podrá ser inferior a seis años ni superior a 15. Cuando finalice el plazo concesional sin que haya concluido el procedimiento tendente a determinar la subsiguiente prestación del servicio, el concesionario prolongará su gestión hasta la finalización de dicho procedimiento, sin que en ningún caso esté obligado a continuar dicha gestión durante un plazo superior a 12 meses.»

¹¹² «Disposición transitoria única: Las concesiones de líneas regulares de transporte de viajeros por carretera que, a la entrada en vigor de esta ley, no hayan agotado su plazo de vigencia subsistirán hasta la finalización del plazo inicialmente concedido y el de las prórrogas que hubieran sido legalmente otorgadas».

discrecional, deberán considerarse sustituidos por el término autorización de transporte público. Las calificaciones de los transportes regulares de viajeros como permanentes o temporales se tendrán por no hechas»

6.6.3 Normativa autonómica.

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

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

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

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

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

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

Con la promulgación del *Decreto 44/2001, de 27 de febrero, del Gobierno Valenciano, por el que se regula el derecho de preferencia en el transporte de viajeros de uso especial en la Comunidad Valenciana* se da un trato de favor de aquellos concesionarios de transporte regular que reúnan unas determinadas condiciones¹²¹.

La *Ley 16/2008 de 22 de diciembre sobre medidas fiscales, de gestión administrativa y financiera y de organización de la Generalitat*, define los planes de modernización¹²² de transportes y establece que: « Artículo 81 La Conselleria competente en materia de transporte, analizados los planes de modernización podrá prorrogar las concesiones objeto de dichos planes, cuando razones de interés público así lo justifiquen, por un plazo que en ningún caso podrá exceder del 31 de diciembre de 2023».

En virtud de la precitada *Ley*, fue aprobado el *Decreto 24/2010, de 29 de enero, de la Conselleria de Infraestructuras y Transporte del Gobierno Valenciano, que aprobó el Plan de modernización de las concesiones de transporte público regular permanente de viajeros por carretera*, que establece un baremo de puntuación en base a los siguientes parámetros: racionalización de la explotación (máx. 30 puntos), renovación de flota (max. 30 puntos), suficiencia financiera (max. 30 puntos), nuevos servicios (máx. 10 puntos), mejoras tecnológicas de la flota (máx. 10 puntos), equipamientos e infraestructuras de soporte a la actividad (máx. 10 puntos), comportamiento medioambiental de los vehículos (máx. 10 puntos), recursos humanos y formación (máx. 10 puntos), responsabilidad social corporativa (máx. 10 puntos), mejoras accesibilidad de la flota (máx. 9 puntos), incorporación de la perspectiva de género (máx. 5 puntos) y otras propuestas del concesionario (máx. 5 puntos). El nuevo plazo de vigencia de las concesiones dependerá de la puntuación total obtenida por las empresas concesionarias, del siguiente modo:

- a) Hasta el 31 de diciembre de 2023, para las empresas que hayan logrado una puntuación superior a 60 puntos.
- b) Hasta el 31 de diciembre de 2021, para las empresas que obtengan entre 40 y 60 puntos.

¹²¹ «Artículo 1.1. No obstante lo previsto en el artículo anterior, se reconoce el derecho de preferencia para la prestación de los servicios de uso especial, con origen y destino dentro de la Comunidad Autónoma Valenciana, que no discurran íntegramente por suelo urbano o urbanizable, a las empresas titulares de servicios regulares permanentes de viajeros de uso general en los que cumplan alguna de las siguientes condiciones: a) Que tengan tráficos autorizados que sean totalmente coincidentes con los previstos para el correspondiente servicio de uso especial, salvo que éstos se desarrollen en la zona de influencia de las ciudades de más de 50.000 habitantes...b) Que su índice de ocupación anual sea inferior a 15 viajeros por vehículo, y su itinerario sea coincidente, al menos, en un 75% con el del servicio de uso especial...c) Aquellas respecto a las que se justifique de forma individualizada, a través del correspondiente expediente, la necesidad de incluir el servicio de uso especial para hacer rentable globalmente la explotación, previo informe favorable de la Junta Superior de Transportes de la Comunidad Valenciana,,»

¹²² El plan –de modernización– podrá referirse a aspectos como propuestas de reestructuración y mejora de los servicios, políticas tarifarias, renovación y mejora de la flota, innovaciones tecnológicas en la explotación, estrategias medioambientales, orientación a la calidad, mejora de la accesibilidad de los vehículos, formación y recursos humanos, etc., de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine».

- c) Hasta el 31 de diciembre de 2018, para las concesionarias que hubieran obtenido entre 20 y 39 puntos.
- d) Hasta el 31 de diciembre del año siguiente al que finalice el plazo concesional, para las concesiones que hubieran obtenido entre 0 y 19 puntos.

Con la laxitud del baremo de este Decreto se establecía, en realidad, una prórroga de 10 años a las concesiones vigentes, además de no tomar en consideración la vigencia del *Reglamento 1370/2007*, que había entrado en vigor el 3 de diciembre de 2009, por lo que es recurrido y por Sentencia del Tribunal Supremo¹²³ finalmente derogado¹²⁴.

La *Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valenciana*, se promulgó para regular las diversas competencias que, en materia de movilidad y transporte, corresponden a la Generalitat, de acuerdo con el Estatut d'Autonomia de la Comunitat Valenciana, entre las que se encuentra la regulación del servicio público de transporte terrestre de viajeros.

En esta Ley autonómica, asimismo, se «consagran las competencias de la Generalitat en la movilidad intracomunitaria, a la vez que se respeta la función que deben desarrollar los Ayuntamientos tanto en relación con los servicios de transporte urbano como en la potenciación de los desplazamientos no motorizados».

Es parca la regulación que hace de los servicios regulares de transporte de viajeros por carretera¹²⁵ a los que se refiere, ya que aunque contempla la limitación de la duración de los contratos de servicio público, que no podrá superar diez años para los servicios de autobús o autocar, en aplicación del *Reglamento (CE) nº 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007*, y en las demás materias se remite a lo previsto en la legislación nacional.

La *Ley 6/2011 de Movilidad de la Comunidad Valenciana* introduce nuevos elementos, que hacen perder la vigencia del principio de riesgo y ventura que había mantenido el sistema concesional, introduciendo la figura de la compensación económica¹²⁶.

¹²³ Ver [Anexo 6.6.3. Actuaciones recientes desde la Consellería referidas al transporte público regular interurbano de viajeros](#).

¹²⁴ *Resolución de 1 de abril de 2015, del director general de Transportes y Logística, por la que se ordena la publicación del fallo de la sentencia de fecha 15 de mayo de 2013, de la sección quinta de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de la Comunitat Valenciana, dictada en el recurso contencioso-administrativo número 265/2010, que anula el Decreto 24/2010, de 29 de enero, del Consell, relativo al plan de modernización de las concesiones de transporte público regular permanente de viajeros por carretera. [2015/4048] (DOGV núm. 7521 de 08.05.2015).*

¹²⁵ El término bicicleta se cita en 21 ocasiones, mientras que autobús solamente en una.

¹²⁶ «Disposición Transitoria Segunda. Concesiones vigentes de servicios públicos regulares

1. Los servicios públicos regulares por carretera prestados mediante concesión administrativa vigente a la entrada en vigor de esta ley seguirán manteniendo su vigencia hasta el final del plazo de dicha concesión.

2. En el plazo máximo de un año desde la entrada en vigor de la presente ley, la administración competente nombrará el director de la concesión y en el mismo plazo se formulará el documento de

Ante la evidencia de un mapa concesional vencido, desde la misma Consellería de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio se hacen algunos estudios de las nuevas concesiones, en 2014, que resultan infructuosos por lo que, para solucionar *el problema de la renovación de concesiones de transporte regular de viajeros en el ámbito de la Comunidad Valenciana*, se licitan tres estudios:

1. *Propuesta de reestructuración, racionalización y modernización de las concesiones de servicio público de transporte de viajeros por carretera de las provincias de Castellón y Valencia* ¹²⁷.
2. *Propuesta de reestructuración, racionalización y modernización de las concesiones de servicio público de transporte de viajeros por carretera de la provincia de Alicante*¹²⁸.
3. *Propuesta de reestructuración, racionalización y modernización de las concesiones de servicio público de transporte de viajeros por carretera del Área Metropolitana de Valencia y Alicante*¹²⁹.

Estos tres estudios, con unos plazos de ejecución de 12 meses, llevaban incluida la exigencia de “la elaboración, diseño y explicación detallada de un *nuevo mapa concesional* basado en criterios de racionalidad económica que satisfaga los objetivos estratégicos de cobertura, calidad y servicio”, con el fin de que sirvan de base a la licitación de las concesiones de transporte regular de competencia autonómica, que han vencido a partir del año 2012.

Sin embargo, han pasado más de cuatro años de la adjudicación y todavía no se han aprobado definitivamente todos los proyectos de servicios público previstos que son necesarios para cualquier proceso de licitación.

En una secuencia de tiempo lógica, teniendo en cuenta los plazos de ejecución que se han dado a los precitados trabajos, sería posible que el año 2020 se licitasen las nuevas concesiones. Sin embargo, la ausencia de criterios claros se advierte en los procesos de adjudicación de los servicios de transporte público regular de viajeros por carretera de la Comunidad Valenciana, iniciados en 2018, ya que de facto son aplazados con un nuevo concurso para contratar a una empresa consultora el *Apoyo técnico en la gestión del servicio*

condiciones concretas de prestación del servicio de transportes recogiendo las características de la prestación que en dicho momento corresponda de acuerdo con las autorizaciones dadas en tal sentido por la administración concedente.

3. En aquellos casos en los que la prestación de los servicios de transporte deba efectuarse con compensación económica de la administración, el contrato de concesión de servicio público regular de viajeros se transformará en un contrato de servicio público de transportes de los previstos en esta ley, sin que ello altere ni los derechos y obligaciones previamente existentes, ni el plazo concesional, ni ninguno de los otros».

¹²⁷ DOGV núm. 7784, fecha 17 de mayo de 2016.

¹²⁸ DOGV núm. 7786, fecha 19 de mayo de 2016

¹²⁹ DOGV núm, 7826, fecha 4 de julio de 2016

público de transporte público de viajeros de titularidad autonómica y la implantación del nuevo mapa concesional, adjudicado con fecha 30 de enero de 2020¹³⁰ y con un plazo de ejecución de 24 meses (29 enero de 2022); de hecho con la adjudicación de este contrato se otorga una nueva prórroga a las concesiones actuales.

A pesar de que se ha contratado el apoyo técnico para la implantación del nuevo mapa concesional, todavía no se han publicado en el DOGV, cuatro de los proyectos de servicio público definitivos (CV-203, CV-206, CV-209 y CV-216). Previstos para la provincia de Alicante.

Tabla 45. Proyectos de servicio público definitivos publicados de la provincia de Alicante (2019).

Proyecto de servicio público de transporte	Fecha DOGV
CV-201. La Marina Alta	09/05/2019
CV-202. Les Marines-Alacant	09/05/2019
CV-203. Les Marinea-Aeropuerto	
CV-204. Alcoi Metropolità	05/04/2019
CV-205. Alcoi-Alacant	30/05/2019
CV-206. Benidorm Metropolitano	
CV-207. Alacant Metropolitana Nord	21/05/2019
CV-208. Alacant Metropolitana Nord-Oest	21/05/2019
CV-209. Vinalopó Alicante/Elche	
CV-210. Vinalopó Alt-Mitjà	20/01/1900
CV-211. Elx Rodalia	25/03/2019
CV-212. Alacant-Santa Pola	27/03/2019
CV-213. Orihuela-Alacant	25/04/2019
CV-214. Torrevieja-Alacant	25/04/2019
CV-215. La Vega Baja	16/04/2019
CV-216. Torrevieja-Aeropuerto	
CV-301. València-Benidorm	20/05/2019
CV-302. València-Alacant-Elx	20/05/2019

Fuente: Elaboración propia en base a web Conselleria¹³¹.

6.7 LA CONCESIÓN.

No se puede entender la evolución del sector de transporte público de viajeros por carretera sin contemplar la figura de la concesión administrativa.

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

¹³⁰ https://contrataciondelestado.es/wps/portal/!ut/p/b0/DcqxCoAgEADQT7ohhAoaDKJ2h9IlDhW50i3K_P4cHwzwsIFJWChgpishV2vn_c2Uzt75jMx-Z7KU0dYAKxgw5KbCoEXTqUWYao9LfeHNcpwflYcB7hjlDxX9Cb4!/

¹³¹ Consultado (02/03/2020) http://politicaterritorial.gva.es/es/web/transportes/proyectos-definitius-de-servei-public-de-transportes-de-viatgers-amb-autobus/-/documentos/YN0YShtsPBco/folder/168083772?p_auth=agLNf1sp.

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

Hemos de tener en cuenta que una concesión de transporte representa un monopolio –regulado– de una actividad en un territorio determinado otorgado por la Administración; así, las empresas prestadoras de servicios públicos son conocidas frecuentemente como: «Monopolios naturales, porque generalmente un monopolio controlado es del interés público. Estos monopolios operan más eficientemente porque la concentración dentro de un territorio permite el uso de equipo más grande y eficiente, con un gasto promedio más bajo por unidad de producción». (DE RUS 2001)¹³³.

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

A la vez, las compañías de ferrocarril no supieron, o no quisieron ver, la evidencia de los nuevos tiempos en los que un modo de transporte nuevo se imponía, por mucho que utilizaran su influencia para ponerle trabas.

Lo cierto es que en la tercera década del siglo XX existía una realidad que se llamaba transporte regular de viajeros por carretera.

Es el *Real Decreto, de 4 de julio de 1924*, el que inicia realmente la normalización y reglamentación de los servicios públicos de transportes mecánicos rodados sobre vías ordinarias¹³⁴: promulgado durante la Dictadura de Primo de Rivera, trata de solucionar el problema del transporte terrestre¹³⁵ y poner orden¹³⁶ ante el imparable desarrollo de las líneas de transporte regular de viajeros por carretera, que proliferaron a medida que la

¹³³ Sin embargo, la aceptación de los monopolios naturales es discutida por otros autores como (Di Lorenzo 1996) opinan que: «La teoría del monopolio natural es una ficción económica. Tal cosa como un “monopolio natural” jamás ha existido. La historia de los así llamados “servicios públicos” es que a fines del siglo diecinueve y principios del veinte las empresas competían vigorosamente y, como en todo el resto de industrias, no les gustaba la competencia. Las empresas obtuvieron monopolios por parte del gobierno, y entonces, con ayuda de algunos economistas influyentes, fabricaron la racionalización (justificación) ex post para su poder monopolístico».

¹³⁴ Desarrollada reglamentariamente por la *Real Orden, de 11 de diciembre de 1924, aprobando el Reglamento redactado por la Junta Central de Transportes mecánicos rodados, para la aplicación del Real decreto de 4 de Julio del corriente año; y disponiendo se inserte en este periódico oficial.*

¹³⁵ En su Exposición de Motivos alega «las enormes dificultades debidas a la deficiencia de nuestra red ferroviaria que ni en número de kilómetros, ni en capacidad de explotación puede bastar a las necesidades de la economía nacional»,

¹³⁶ Considerando que «hay en la actualidad gran número de Empresas y particulares que dedican sus capitales a esta industria del transporte de la correspondencia pública, de viajeros y mercancías, en líneas regulares que tratan de remediar esa deficiencia; pero como no se han establecido normas que las regulen con orientaciones de interés general, ni las energías de los industriales, ni el capital dedicado a ellas han podido conseguir que alcance una eficiencia proporcional al esfuerzo, malgastándose muchas veces en inútiles y ruinosas competencias que, además de arruinarla, agotan los entusiasmos de los que a ella dedican sus esfuerzos»

industria automovilista y la construcción de carreteras se expandían.

Varios son los objetivos se perseguían con la nueva norma:

- Seguir el ejemplo de otros países, recurriendo a la figura jurídica del contrato de concesión ¹³⁷.
- Establecer un plazo de veinte años para las concesiones (Artículo 8).
- Ordenar la red de transportes, otorgando tráficos en exclusiva¹³⁸, criterio que se seguirá hasta nuestra época.

Este *Real Decreto*, que incorpora la figura de la concesión, reafirma la obligación de los concesionarios de transportar gratuitamente la correspondencia¹³⁹.

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

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

El procedimiento de adjudicación era el siguiente:

1. Propuesta
2. Resolución sobre la suficiencia del Proyecto y Estudio económico
3. Información pública.
4. Informe favorable
5. Concurso
6. Presentación de proposiciones
7. Adjudicación

Sin embargo. este *Real Decreto* también permite que los concesionarios actuales renueven sus títulos concesionales sin acudir a ninguna licitación.

¹³⁷ Con los antecedentes de la deficiencia de la red ferroviaria en la misma Exposición de Motivos se propone la alternativa del contrato de concesión para el transporte de viajeros por carretera: «De esto se deduce la necesidad de legislar poniendo remedio a estos inconvenientes actuales y peligros próximos, en bien del interés nacional, y encauzando la industria de transportes a base de carruajes con motor mecánico, tomando como enseñanzas, de éxito notorio, lo ocurrido en la mayor parte de los países civilizados, en los que a base de fuertes subvenciones, bien protegiendo la industria por medio de concesiones análogas a las otorgadas a los ferrocarriles, procurando su desarrollo, garantizando en la medida de lo posible la inversión de capitales y energías».

¹³⁸ «Artículo 16.....En donde hubiere una línea establecida prestando el servicio de tráfico que sea necesario y ya sometida a las disposiciones de este Decreto y del Reglamento que de él se derive, se denegarán nuevas concesiones».

¹³⁹ «Artículo 10. El concesionario quedará siempre obligado a transportar gratuitamente la correspondencia pública con arreglo a las condiciones que para este servicio imponga la Dirección General de Comunicaciones».

Dada la situación de precariedad en que se encontraba el sector, con escasez de vehículos y repuestos, además de la contingentación del combustible, se promulga el *Decreto de 20 de diciembre de 1944 por el que se autoriza la concesión de prórrogas sucesivas por el plazo de un año de los servicios públicos regulares de transportes de viajeros por carretera, clase A*

El *Reglamento de 1949* introduce ciertas modificaciones:

- Las transferencias de las concesiones sólo podrán autorizarse cuando hayan transcurrido más de cinco años desde el comienzo de la explotación por el primitivo concesionario (Artículo 21)
- Se regula la unificación de concesiones (art 24)
- Ampliación de servicios por causas de interés público (art 26)
- Los vehículos adscritos a las concesiones o autorizaciones de servicios públicos regulados por este Reglamento se considerarán expresamente afectos a las responsabilidades dimanantes de la aplicación del mismo. Los adscritos a los servicios regulares no podrán ser enajenados, sustituidos ni retirados de la explotación sin autorización expresa de la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera (Artículo 50).
- Como norma general, y salvo los casos excepcionales, el concesionario de un servicio público regular de viajeros, mercancías o mixto, estará obligado al transporte gratuito de la correspondencia con arreglo a las condiciones que, propuestas por la Dirección General de Correos y telecomunicación, haya autorizado el Ministerio de Obras Públicas, incluyéndolas en el Pliego de Bases del concurso para la adjudicación del servicio. En ellas se establecerán para cada concesión ius límites de peso y volumen total del correo que podrá transportar cada vehículo (Artículo 91),
- Los concesionarios y titulares de los servicios regulados por este Reglamento deberán llevar las estadísticas necesarias para cumplimentar el artículo 23 de la Ley a los efectos del artículo 10 de este Reglamento, y además todas aquellas que determine la Dirección General en la forma y con los requisitos que al efecto señale, procurando armonizar sus disposiciones con las emanadas en esta materia de otros Organismo de la Administración (Artículo 94).
- Disposición Transitoria Cuarta. Las Empresas que en el momento de promulgación de la Ley estuvieran prestando servicios tendrán derecho de tanteo en los concursos que se celebren a su instancia para para la definitiva adjudicación de dichos servicios.

6.7.1 Desarrollo de las concesiones.

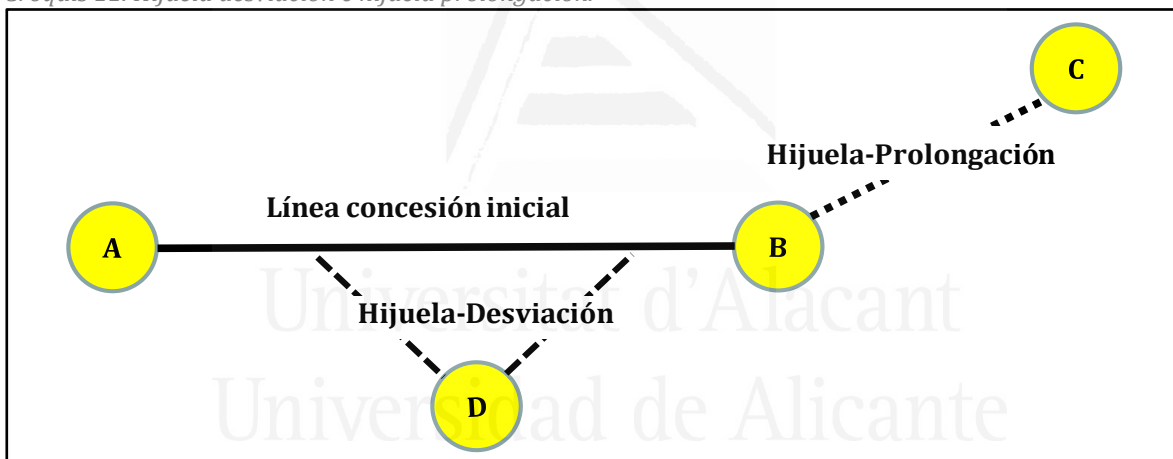
El transporte público por carretera, a diferencia del ferrocarril, no dispone de infraestructuras viarias propias, compartiendo las autopistas, las carreteras y, en ocasiones los caminos, con otros medios de locomoción: camiones, autobuses, automóviles, motos, ...

Siempre ha existido una concepción lineal en el otorgamiento de concesiones de transporte por carretera¹⁴⁰, en el sentido de identificar las líneas con un itinerario concreto (origen - destino).

Las carreteras, como hemos visto, facilitan el desarrollo de redes de transporte amplias, con una capilaridad que permite acercar a los vehículos a la mayoría de los destinos susceptible de demanda, razón por la que el crecimiento de una determinada línea se puede realizar, y así ha ocurrido en la práctica, ampliando su itinerario inicial, dado que las concesiones tienen un carácter lineal, mediante:

1. *Hijuelas-Prolongación*, cuando se prolonga el itinerario inicial de la concesión, mediante una continuidad en su al principio o el final de su trazado.
2. *Hijuelas-Desviación*, cuando se amplía el itinerario inicial de la concesión mediante una nueva línea que se escinde a lo largo del recorrido

Croquis 11. *Hijuela desviación e hijuela prolongación.*



Fuente: *Elaboración propia.*

Los procesos de ampliación de las concesiones, mediante nuevas líneas, explican, como veremos más adelante, el desarrollo del sistema de transporte, ya que sobre la base de una concesión con un único itinerario se han construido verdaderas mallas de transporte, que caracterizan a las redes actuales.

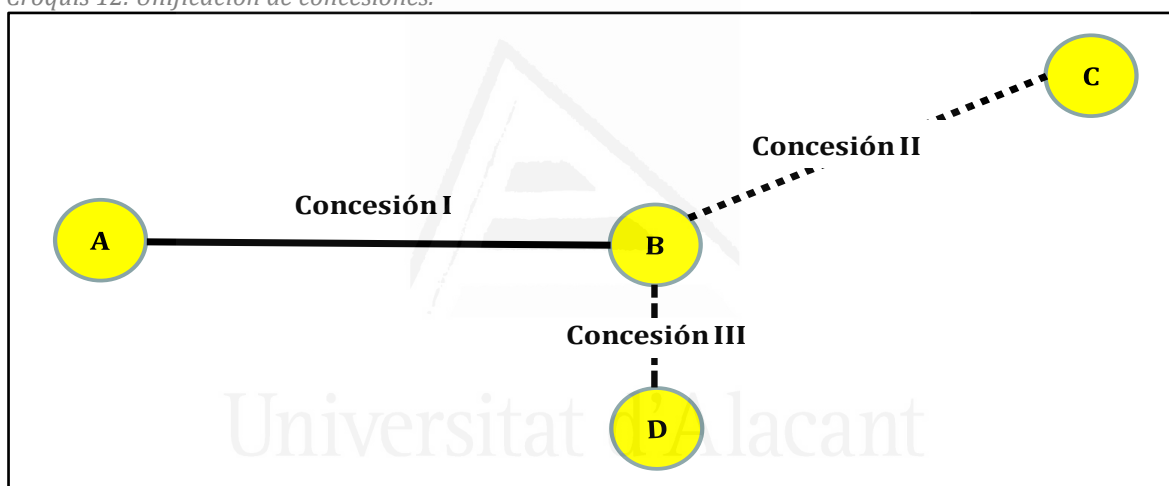
¹⁴⁰ La propia LOTT lo establece en su artículo 78: «Como regla general, las concesiones se otorgarán únicamente para servicios predeterminados de carácter lineal; no obstante, la Administración podrá otorgar concesiones zonales que comprenderán todos los servicios regulares permanentes o temporales y de uso general o especial que hayan de prestarse en una determinada zona, salvo los que expresamente se exceptúen. Será de aplicación a las concesiones zonales el régimen jurídico establecido para las líneas en tanto resulte compatible con su específica naturaleza».

6.7.1.1 Unificación de concesiones.

Las líneas de transporte público de viajeros nacen en principio, y especialmente dentro de la provincia de Alicante, para atender trayectos cortos que complementaban a los servicios del ferrocarril, siendo habilitadas posteriormente por la Administración mediante los respectivos títulos concesionales; este origen justifica que todavía aparezca, en algunos, el título “estación” para marcar el origen o destino de muchas concesiones vigentes.

Las concesiones que, en principio, se otorgaron para trayectos cortos exigen, con el trascurso del tiempo y la evolución de la demanda, un proceso de unificación, que se regula desde la propia Administración en el ámbito de sus competencias. Así la *Orden de 24 de octubre de 1979 sobre unificación de concesión de servicios públicos regulares de transporte de viajeros por carretera*, de conformidad con el Artículo 24 del *Reglamento aprobado por Decreto de 9 de diciembre de 1949* y el Artículo 5 de la *Ley de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera, de 27 de diciembre de 1947*¹⁴¹.

Croquis 12. Unificación de concesiones.



Fuente: Elaboración propia.

Las unificaciones han sido criticadas por la (COMISION NACIONAL DE LA COMPETENCIA 2008), en cuanto a que «esta figura limita la competencia ya que reducen el número de las concesiones que pueden salir a licitación, siendo su autorización por motivos de interés público a solicitud de las empresas con la posibilidad de que se fije un nuevo plazo de duración»¹⁴².

¹⁴¹ Esta Orden se deroga por *Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres*, que regula la unificación de forma tal que: «Cuando las concesiones que hayan de unificarse correspondan a un mismo titular, el acuerdo definitivo de unificación implicará la adjudicación directa al mismo de la concesión unificada» (Artículo 93)

¹⁴² «Hay que señalar, no obstante, la heterogeneidad de las líneas concesionales, su muy dispar rentabilidad, su diferente capacidad de ocupación y otros parámetros que afectan a la rentabilidad –y por tanto a su viabilidad– lo que podría justificar en ciertos casos la unificación de determinadas líneas. Ahora bien, dado que esta figura supone una restricción en la oferta de líneas concesionales su utilización debe estar sólidamente justificada en base a parámetros de viabilidad» (COMISION NACIONAL DE

La política de la Generalitat Valenciana se alinea con los criterios seguidos en toda España, en cuanto a propiciar la realización de unificaciones como se puede comprobar en la *Orden de la Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de 24 de abril de 1990, para la sustitución de las concesiones de transporte público de viajeros de uso general* y la *Resolución de 22 de mayo de 1997 de la Dirección General de transportes*.

6.7.1.2 Concentración empresarial.

Al igual que en el resto de España, en Alicante se ha producido un proceso de compras que ha permitido la integración de varias concesiones en una misma empresa y este fenómeno se ha visto acrecentado por la irrupción importantes Grupos Empresariales—ALSA, AVANZA, VECTALIA, ARRIVA...—. lo que ha hecho que en ocasiones haya intervenido la Comisión Nacional de los Mercados de la Competencia.

6.7.2 Críticas al modelo de concesiones.

Desde hace muchos años, especialmente desde ambientes académicos y jurídicos, se ha cuestionado tanto el sistema de regulación como los métodos de adjudicación de concesiones, así como los criterios de otorgamiento de prórrogas empleados, que han conducido a una permanencia temporal excesivamente larga de los operadores en la explotación de los servicios; en esta línea se han pronunciado distintos autores (LÓPEZ y MATAS 1999): «La competencia por el mercado a través de la licitación parece ser el sistema más adecuado de regulación del transporte. Sin embargo, para obtener los beneficios potenciales en eficiencia que se derivarían de la competencia y de la entrada de empresas privadas, es necesario diseñar contratos concesionales de corta duración y por zonas pequeñas y premiar los esfuerzos hacia la eficiencia de los operadores...».

Otros autores se muestran contrarios, al vigente sistema concesional, por la ausencia de competencia, cuando afirman que «desde la consideración del transporte público como esencial para la colectividad, puede justificarse la intervención pública, pero esta intervención no debe ser sinónimo de monopolio regulado en la provisión y ausencia de competencia, y mucho menos de elevación de costes y pérdidas constantes, sino que deberá dirigirse a garantizar un eficiente funcionamiento del sector compatible con la calidad y seguridad del servicio» (CALDERON PATIER 2000).

El profesor (DE RUS 2001), realiza una aportación crítica y lúcida sobre el sistema concesional vigente, en el sentido de que: «El sistema de competencia por el mercado, o de competencia regulada en terminología de la Comisión Europea, solo tiene sentido si los plazos concesionales son lo suficientemente cortos para que el operador no patrimonialice la red de líneas y acepte su papel de proveedor de los servicios para los que ha sido temporalmente contratado».

En opinión de (ORTUZAR y ROMÁN 2003): «La introducción de libertad de entrada en los mercados de transporte da lugar a que los operadores dirijan sus estrategias

LA COMPETENCIA 2008).

competitivas no sólo a bajar los precios sino también a reducir el costo generalizado de los usuarios. Las reacciones ante cambios en el costo generalizado serán diferentes según las circunstancias de cada viaje».

Parece imprescindible, para que el sistema concesional funcione correctamente, que se reduzca el plazo de los contratos, cuya duración casi siempre era superior a los 15 años, recomendando la introducción de sistemas complementarios de incentivos en los mismos (CUERVO GARCIA, GONZÁLEZ DÍAZ y MONTORO SÁNCHEZ 2005).

De hecho la actual regulación de la duración de los contratos de transporte de transporte regular de viajeros está limitada a 10 años, según el *Reglamento CE 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera*—entrada en vigor el 3 de diciembre de 2009—, por lo que no existe una gran casuística de la evolución de las concesiones con los nuevos plazos.

Antes de la entrada en vigor del *Reglamento 1370/2007*, y en algunos casos habiendo sido promulgado, desde algunas Comunidades Autónomas se procedió a la ampliación de los plazos de las concesiones de su competencia, empleando argumentos tales como la modernización de la empresa y las inversiones en las flotas, para justificarlos.

Indudablemente, no cabe duda que los concesionarios apoyaban este tipo de decisiones, por lo que interviene la (COMISION NACIONAL DE LA COMPETENCIA 2010) elaborando el *Informe sobre las prórrogas de las concesiones interurbanas de transporte de viajeros en autobús de competencia autonómica*¹⁴³, ya que: «considera que la ampliación de plazos supone una fuerte restricción a la competencia en tanto que implica el cierre absoluto del mercado durante todo el tiempo por el que se prorrogan las concesiones, sin que, por otra parte, se encuentre justificación suficiente del recurso a las prórrogas en relación con el objetivo perseguido» y más cuando ya había entrado en vigor el *Reglamento 1370/2007*.

Esta advertencia, no atendida por las Comunidades Autónomas afectadas, entre las que se encontraba la Comunidad Valenciana, trascendió al ámbito judicial y el Tribunal Supremo terminó dando la razón a la CNC.

Otro problema derivado de la protección a los concesionarios actuales, se refiere a que, ante una nueva licitación, los salarios de los trabajadores se mantienen, pues los Pliegos de Condiciones suelen mantener cláusulas de subrogación de las plantillas, por la que la partida más importante de Gastos permanece intocable. En este sentido la *Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de Transportes Terrestres*, establece en su artículo 73.2.h) que los pliegos de condiciones deberán imponer al nuevo adjudicatario la obligación de subrogarse en la relación laboral con el personal empleado por el anterior contratista en dicha prestación hasta cubrir la “*dotación mínima del personal que el contratista deberá adscribir a la prestación del servicio*”. (CASTILLO BLANCO 2016).

¹⁴³ En 2013, la COMISION NACIONAL DE LA COMPETENCIA se integró en la COMISION NACIONAL DE LOS MERCADOS Y DE LA COMPETENCIA.

6.8 LAS EMPRESAS CONCESIONARIAS COMO OPERADORAS MULTISERVICIO.

Las empresas concesionarias, en la mayoría de los casos, además de prestar servicios de tipo regular también realizan transportes regulares de uso especial (estudiantes y trabajadores) y transportes discrecionales, lo cual es razonable pues tratan de optimizar la ocupación de sus recursos materiales (autobuses) y humanos (conductores). Y, es más, muchas de estas empresas no habrían sobrevivido si no hubieran optado por operar como multiservicio.

Las concesiones administrativas de transporte regular por carretera exigen la adscripción de un número determinado de vehículos, incorporando la totalidad de las dotaciones a la amortización de los mismos como coste en el cálculo de las tarifas. Sin embargo, generalmente, los autobuses al margen de su operación como servicio regular también son utilizados para prestar otros servicios ajenos a los prescritos por el contrato concesional, para los que el coste de amortización resulta nulo ya que ha sido asumido en su totalidad por los costes imputados a las tarifas. Desde el punto de vista empresarial es una decisión eficiente, que le permite acceder a los mercados de los servicios regulares especiales y discrecionales desde una situación privilegiada, pero que representa probablemente una competencia desleal.

La larga duración de las concesiones y las sucesivas prórrogas de las mismas ha generado una estructura empresarial en las que las empresas son multiservicios. Solamente algunas concesiones de tráficos de largo recorrido y de cercanías son “regulares puras” en el sentido de que los vehículos adscritos a la concesión realizan únicamente la actividad que se contempla en el pliego concesional. Con la promulgación de la LOTT se inicia un proceso de sustitución (y amortización) de las tarjetas VR exclusivamente habilitadas transporte público regular de viajeros, que pasan a ser de la clase VD (transporte público de viajeros por carretera de más de 9 plazas)¹⁴⁹, se favorece el carácter multiservicio de la empresas que hemos aludido.

Esta característica de empresas multiservicio, aflora cuando se han realizado los estudios de licitación de los nuevos contratos de transporte, según la normativa europea, la mayoría de los servicios, en el escenario de que se mantengan las actuales tarifas, precisaban de una aportación de subvenciones para equilibrar sus costes de explotación.

6.8.1 Caracterización económica de las concesiones.

La explotación de una concesión está sometida a la aplicación de unos precios regulados por la Administración, que en todo momento tiene la obligación de tutelar las ta-

¹⁴⁹«Disposición Transitoria segunda 4.e): Cuando de conformidad con lo dispuesto en el apartado a) anterior, el correspondiente servicio, por darse las circunstancias previstas en el artículo 87 haya de ser prestado según el régimen establecido en dicho artículo, la anterior concesión será sustituida por la correspondiente autorización especial prevista en el citado artículo 87 y las autorizaciones VR de los vehículos afectos a la concesión, serán sustituidas por las autorizaciones habilitantes para el transporte discrecional de viajeros reguladas en el Título III que correspondan».

rifas que se deben cobrar al público, para lo cual autoriza la aplicación de la **tarifa participe empresa**, que es la cantidad que se cobra a cada viajero por cada km de uso del servicio, a la que se añade el IVA correspondiente, lo que representa el precio del billete que efectivamente paga el usuario.

La **tarifa participe empresa** se obtiene del cociente entre los costes totales de la explotación (incluido el beneficio) y el número de viajeros-km previstos.

Pero los sistemas tarifarios suelen presentar dos anomalías, autorizadas por la Administración, referidas al mínimo de percepción y las subvenciones cruzadas.

6.8.1.1 El mínimo de percepción.

El mínimo de percepción es la cantidad mínima que se cobra por la utilización de un servicio. En el caso de la Comunidad Valenciana está establecido en 1,50 €

6.8.1.2 Las subvenciones cruzadas.

La Administración ha tratado, desde siempre, que los servicios de transporte regular cumplieren objetivos de vertebración territorial y que, sin coste para el erario público, se atendiese la conexión entre el mayor número de núcleos de población posible. Por eso, las distintas Leyes de transporte, y especialmente la LOTT, han favorecido el adensamiento de red, mediante la creación de hijuelas, y la unificación de concesiones.

En muchos servicios públicos de transporte las tarifas, autorizadas por la Administración, resultaban insuficientes para atender a la cobertura de los costes de explotación y con el simple incremento de las mismas no se podía solventar este problema, ya que el precio resultante sería disuasorio para el uso del servicio. En estos casos, una solución empleada desde la propia Administración, ha consistido en facilitar, y en casos propiciar, la unificación de concesiones intrínsecamente deficitarias con otras rentables haciendo el oportuno ajuste de las tarifas y, en ocasiones, recurriendo a la ampliación de los plazos concesionales, con lo que cumplía su objetivo de prestación de un servicio público, sin necesidad de realizar una aportación de las arcas del Estado.

Con estas actuaciones se ha fomentado la proliferación de subvenciones cruzadas, ya que los viajeros de las concesiones rentables asumen, de hecho, los déficits de las concesiones inicialmente no rentables. Sobre esta materia se pronuncia de manera tajante la (COMISION NACIONAL DE LA COMPETENCIA 2008).

El fenómeno de subvención cruzada también se produce cuando la Administración determina la imposición de discriminación de los precios de los billetes en atención a colectivos como pensionistas, estudiantes, familias numerosas, etc., cuando esta reducción se produce sin una subvención directa, sino incrementando el precio del billete del resto de los usuarios.

6.9 LAS COMPETENCIAS TERRITORIALES EN MATERIA DE TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR DE VIAJEROS POR CARRETERA.

Aunque en este trabajo nos referimos al transporte público regular de viajeros por carretera en la provincia de Alicante, hemos de hacer referencia a los distintos tipos de transporte público regular que, en un momento determinado pueden coexistir en un territorio determinado.

La movilidad de los ciudadanos, desde principios del siglo XX, y especialmente en el periodo de análisis de este trabajo, ha experimentado una gran transformación, debido al crecimiento de las actividades económicas y los asentamientos de la población en los entornos de las ciudades más grandes, lo que ha provocado el fenómeno metropolitano, que ha traído consigo la evidencia de la fragmentación territorial (DELGADO JALÓN y SÁNCHEZ DE LARA 2009).

Los ámbitos competenciales en materia de transporte público vienen definidos en nuestra normativa actual por la *Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres*, que hace una distribución entre transportes urbanos e interurbanos, determinando la competencia del Estado sobre las concesiones de transporte regular interurbano en el caso de que estas discurran por dos o más Comunidades Autónomas y la competencia de las Comunidades Autónomas para aquellas concesiones que discurran íntegramente dentro de sus respectivos territorios.

Esta misma Ley regulaba en su Capítulo VII (Arts. 113-118) al transporte regular urbano otorgando su competencia a los Ayuntamientos, dentro de su respectivos términos municipales, pero un recurso de inconstitucionalidad declaró la incompetencia del Estado en esta materia¹⁵⁰, a la vez que atribuía esas competencias a las Comunidades Autónomas, que posteriormente han desarrollado, casi siempre de manera muy generalista, sus respectivas Leyes sobre la materia.

Mientras tanto, los Ayuntamientos quedaron huérfanos de la legislación de transportes (SANCHEZ-GAMBORINO 1996), disponiendo únicamente del recurso a la *Ley 7/1985, Reguladora de las Bases de Régimen Local*, que considera el transporte urbano colectivo como un servicio público de competencia municipal y de obligada prestación en las ciudades de más de 50.000 habitantes, a la vez que admite que puedan gestionarse de forma directa o indirecta, por sí mismos, o en asociación con otros municipios.

La *Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana*, regula los transportes en su ámbito, reservándose la «provisión de los servicios de transporte público interurbano de viajeros», correspondiéndole a la Administración local «la provisión de los servicios de transporte público dentro de los núcleos urbanos» (Artículo 22.3) y, a través de la Agencia Valenciana de Movilidad, «ejercerá las funciones de

¹⁵⁰ El Capítulo VII de la LOTT, éste fue declarado inconstitucional en su totalidad por la Sentencia 118/1996, de 27 de junio de 1996. Recursos de inconstitucionalidad 1.191/1987, 1.390/1987, 1.391/1987, 1.392/1987 y 1.393/1987 acumulados. (BOE núm. 182, de 29 de julio de 1996, páginas 32 a 79).

autoridad única de transporte en los ámbitos metropolitanos de la Comunitat Valenciana, en función de los convenios y acuerdos que se establezcan con otras administraciones». También se prevé la posibilidad de que el transporte público se puedan delegar competencias en materia de transporte público (artículo 22.4) lo que propicia la alternativa de que se puedan prestar los servicios de manera mancomunada, solución que serviría para hacer frente a las demandas de transporte metropolitano.

Sin embargo, en la realidad cotidiana, los ámbitos competenciales de los distintos estamentos de la Administración se superponen en muchos casos y no siempre se consigue la coordinación adecuada.

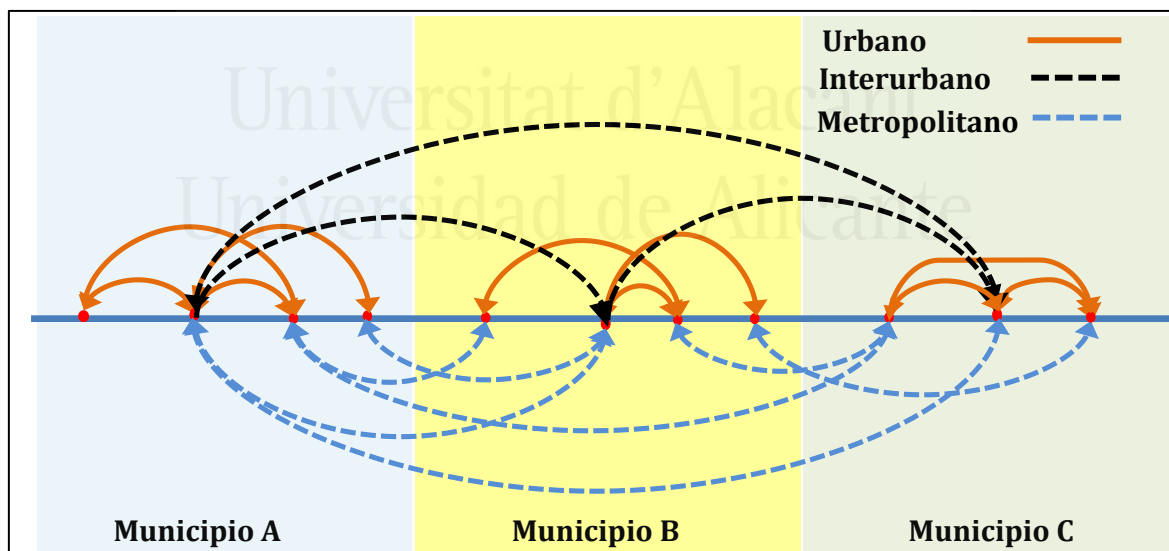
Tabla 46. Ámbitos competenciales del transporte público regular de viajeros por carretera.

Transporte público regular por carretera	Interurbano		Metropolitano	Urbano
	2 o más C.A.	Com.Auton.	2 o más munic.	Municipio
Estado	x			
Com. Autonoma		X	X	X
Ayuntamientos			X	X

Fuente: Elaboración propia.

En este caso del gráfico siguiente, si un viajero que quisiese trasladarse de (d) a (k) debería utilizar un autobús urbano –de (d) a (A)– un interurbano –de (A) a (B)– y otro urbano –de (B) a (k)–, por lo debería efectuar dos transbordos con la consiguiente pérdida de tiempo.

Gráfico 31. Tráficos urbanos, interurbanos y metropolitanos.



Fuente: Elaboración propia.

Las soluciones alternativas las daría un transporte de ámbito metropolitano que permitiese, en el caso puesto como ejemplo, trasladarse sin transbordo del punto (d) al punto (k), del punto (a) al punto (m), ...

En las últimas décadas se ha utilizado el criterio de que las estaciones de autobuses, que en muchos casos se han alejado del centro de las ciudades, sirvan de puntos únicos

de intercambio entre los servicios de transporte regular y el transporte urbano, sin discriminar entre los servicios de largo recorrido y los de cercanías, lo que ha incrementado el número de transbordos e indudablemente ha ejercido un efecto disuasorio en el uso de los transportes públicos.

El problema del transporte metropolitano sigue sin resolverse, de una manera eficiente, en el ámbito competencial, dentro del territorio de la Comunidad Valenciana, ya que la Agencia Valenciana de Movilidad no ha llegado a consolidarse como tal.

6.10 LA ADMINISTRACIÓN Y LOS CONCESIONARIOS.

La figura de la concesión liga contractualmente a los concesionarios con la Administración, que es la que mantiene las competencias que le permiten controlar esos monopolios regulados que son, en realidad, las explotaciones de los servicios de transporte regulares. Además, la Administración está sometida a las normas que emanan del poder legislativo.

6.10.1 La Administración.

La figura de la Administración, en la Comunidad Valenciana, se personaliza en la Consellería –ha tenido varios nombres¹⁵³– que tiene encomendadas las competencias de transporte, con la respectiva Dirección General del ramo y las Delegaciones Territoriales de ámbito provincial, que actúan como simples ventanillas. Estas competencias aparecen singularmente detalladas en la *Ley 6/2011 de Movilidad de la Comunidad Valenciana*.

6.10.2 El transporte regular de viajeros como servicio público.

El *Diccionario del español jurídico* (RAE y CGPJ 2016) define transporte como «acción de traslado o desplazamiento de personas o cosas de un lugar a otro» y como «sistema de medios para conducir personas o cosas de un lugar a otro». El mismo *Diccionario* define al *transporte público regular* como aquel que «se efectúa dentro de un itinerarios preestablecidos y con sujeción a calendarios y horarios prefijados»¹⁵⁴ y el *transporte público regular de uso general* queda definido como «transporte que va dirigido a satisfacer una demanda general, siendo utilizado por cualquier interesado»¹⁵⁵.

El transporte, en definitiva, se refiere al hecho de trasladar personas y/o mercancías de un lugar a otro, para su actividad precisa de unas infraestructuras, unos vehículos y una organización:

¹⁵³ En el periodo autonómico las competencias en materia de transportes han correspondido a distintas Consellerías: Consellería de Transportes y Bienestar Social, Consellería de Obras Públicas Urbanismo Turismo Transportes y Bienestar Social, Consellería de Transportes y Turismo, Consellería de Obras Públicas y Urbanismo, Consellería de Obras Públicas Urbanismo y Transporte, Consellería de Infraestructuras y Transportes, Consellería de Vivienda Obras Públicas y Vertebración del Territorio, Consellería de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad. A lo largo de este trabajo nos referimos genéricamente a la Consellería de Transportes.

¹⁵⁴ Toma la definición que da la LOTT en su artículo 64.

¹⁵⁵ Artículo 67 de la LOTT

1. Las infraestructuras, en el transporte terrestre, se concretan de manera esencial en las vías férreas, en las carreteras y en los caminos.
2. Los vehículos vienen representados por los trenes, carruajes, automóviles..., que discurren por las infraestructuras y ejecutan el traslado de personas y bienes.
3. La organización incluye dos actores principales que son las personas y las empresas que operan el sistema de transporte y la Administración, que define el marco normativo y controla su cumplimiento.

Se entiende por «servicio público, al servicio técnico prestado al público de una manera regular y constante mediante una organización de medios personales y aprovisionamientos cuya titularidad pertenece a una Administración pública y bajo un régimen jurídico especial» (GARRIDO FALLA 1994).

El transporte público regular de viajeros reúne las características de servicio público, de la definición anterior, ya que:

1. es un *servicio técnico*, en cuanto a que el usuario recibe una prestación técnica como es la de facilitar el desplazamiento de los ciudadanos.
2. *prestado al público*: acceso permitido a los ciudadanos en general y con respeto al principio de igualdad, ya que la prestación del servicio se realiza en régimen de cola, consistente en respetar el orden para obtener plaza en el correspondiente autobús del transporte urbano
3. *de una manera regular y constante*, lo que justifica el mantenimiento de servicios mínimos en los supuestos de huelga, al tener un carácter esencial.
4. *mediante una organización* de medios personales y aprovisionamientos, que realizan las empresas operadoras.
5. *cuya titularidad pertenece a una Administración pública y bajo un régimen jurídico especial*: la titularidad del servicio de transporte público siempre recae en la Administración, con independencia que la gestión puede ser directa o indirecta.

En la misma línea, en el ámbito de la UE, un servicio público (llamado *también servicio de interés público o de utilidad pública*) es una actividad económica de interés general creada por las autoridades públicas y que funciona bajo su responsabilidad aunque la gestión esté cedida a un operador (público o privado) exterior a la Administración (MEILÁN GIL 2005). Este concepto se aplica sobre todo a las actividades llamadas de red; en particular, a la distribución de electricidad, gas y agua, a los transportes públicos, a los correos y a las telecomunicaciones.

Dado que los servicios públicos organizados por los Estados miembros disfrutaban de derechos diferentes, la creación del Mercado Común llevaba a cuestionarlos como un obstáculo a la libre circulación de bienes y servicios. Por este motivo, el *Tratado de Roma* los tomó en consideración bajo la denominación de *servicios de interés económico general* –arts. 16 y 86– y previó la posibilidad de eximirles del cumplimiento de las normas de libre

circulación y de competencia.

Así, desde la Unión Europea se realiza un tratamiento expreso de los servicios públicos en el *Libro Verde de los servicios de interés general* (COMISION DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS 2003), que «tiene por objeto organizar un debate abierto sobre el papel de la Unión Europea en la promoción del suministro de servicios de interés general, en la definición de los objetivos de interés general perseguidos por estos servicios y sobre la manera en que se organizan, financian y evalúan». Y en el consiguiente *Libro Blanco de los servicios de interés general* (COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS 2004) se «expone el enfoque adoptado por la Comisión para que la Unión Europea desempeñe un papel positivo para favorecer el desarrollo de servicios de interés general de calidad; presenta también los principales elementos de una estrategia destinada a procurar que todos los ciudadanos y empresas de la Unión tengan acceso a servicios accesibles y de calidad»

Hay que añadir que las disposiciones aplicables al sector de los transportes (Artículo 73 del *Tratado de Maastricht*) admiten las ayudas públicas destinadas a compensar las *obligaciones inherentes a la noción de servicio público*, único caso en que esta expresión se utiliza por entero en el *Tratado*. Sin embargo, esta excepción se ha pretendido acotar con la normativa posterior que ha emanado de la Unión Europea, tal es el caso del *Reglamento nº 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007*.

La propia *Constitución Española* reserva para el Estado, en su artículo 149.1.20ª, «la competencia exclusiva de los ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma», señalando que las Comunidades Autónomas «podrán asumir competencias en la materia de ferrocarriles y carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma y, en los mismos términos, el transporte desarrollado por estos medios o por cable» (artículo 149.1.5).

A tenor de lo expuesto, en España, quedan plenamente identificado el transporte público regular de viajeros como servicio de competencia y titularidad pública (estatal, autonómica o municipal).

El *carácter de servicio público* de la mayoría de los transportes regulares lleva aparejada la necesidad de *regulación*. La intervención de los Gobiernos en el mercado de los servicios de transporte ha sido muy significativa a lo largo del siglo XX, aunque a partir de los años 80, propiciada por la Unión Europea, se ha mostrado una tendencia hacia una cierta liberación.

Las empresas de servicios públicos presentan características, que las distinguen de las demás entidades, fundamentadas en que *el servicio prestado se ve afectado por el interés público, el cual es necesario para conseguir el bienestar social*. Por esta razón, la regulación de los servicios públicos es un aspecto de suma importancia, y es el Estado el ente comprometido a proceder oportunamente a la regulación de este tipo de servicios, desde el momento preciso en que se inicia la prestación de los mismos.

Con la creación de los organismos reguladores de tarifas se pretende garantizar a

los usuarios precios justos, además de efectuar un control sobre el interés lucrativo de los empresarios (GARRIDO FALLA 1994): «En consecuencia, las bases sobre las que se sustenta la regulación tarifaria de los servicios públicos son:

1. *Igualdad de condiciones*: La prestación del servicio público está dirigido a todas las personas por lo que debe mantenerse una estricta igualdad para los individuos que se encuentren en las mismas situaciones.
2. *Continuidad*: Por constituir una necesidad insustituible en forma inmediata para el usuario, la prestación de los servicios públicos debe prestarse de forma ininterrumpido. Los servicios públicos solamente pueden ser interrumpidos en su prestación en caso de fuerza mayor.
3. *Servicio al coste*: Las entidades que presten servicios considerados como públicos, deben cobrar por estas tarifas razonables, es decir una remuneración justa por la prestación del servicio y una retribución por el capital neto invertido.
4. *Regularidad*: El funcionamiento de los servicios públicos debe ser regular y en buenas condiciones en cuanto a su funcionamiento.
5. *Carácter monopolístico*: Dadas las características del servicio público prestado, se justifica que las empresas de servicios públicos tengan derecho a que se le otorgue, por la Administración, el privilegio que en alguna forma le confiera el derecho exclusivo a servir un área específica libre de la competencia de otro operador del mismo servicio».

El propósito de este privilegio –potestad tarifaria, control de horarios y calendarios de expediciones– es garantizar que el servicio se preste a la generalidad de los ciudadanos y, además, proteger al consumidor de las tarifas comparativas altas que prevalecerían si existiera competencia.

También las empresas prestadoras de servicios públicos son conocidas frecuentemente como: «Monopolios naturales, porque generalmente un monopolio controlado es del interés público. Estos monopolios operan más eficientemente porque la concentración dentro de un territorio permite el uso de equipo más grande y eficiente, con un gasto promedio más bajo por unidad de producción». (DE RUS 2001)¹⁵⁶.

¹⁵⁶ Sin embargo, la aceptación de los monopolios naturales es discutida por otros autores como Fuente especificada no válida. opinan que: «La teoría del monopolio natural es una ficción económica. Tal cosa como un “monopolio natural” jamás ha existido. La historia de los así llamados “servicios públicos” es que a fines del siglo diecinueve y principios del veinte las empresas competían vigorosamente y, como en todo el resto de industrias, no les gustaba la competencia. Las empresas obtuvieron monopolios por parte del gobierno, y entonces, con ayuda de algunos economistas influyentes, fabricaron la racionalización (justificación) ex post para su poder monopolístico»

6.10.3 La figura del concesionario del transporte público regular de viajeros por carretera.

El concesionario es la persona física o jurídica a al que se le otorga, y explota, una concesión, en este caso de un servicio público regular de viajeros. En el momento de otorgarse la concesión, el concesionario asume las obligaciones previstas en los pliegos de condiciones en los términos ofertados por el mismo y que son aceptadas por la Administración. Las condiciones de prestación de los servicios incluyen el detalle de:

1. Itinerarios, normalmente lineales, por los que discurren las líneas.
2. Autorizaciones de tráfico.
3. Paradas.
4. Calendario de expediciones.
5. Horarios.
6. Cuadro de tarifas.
7. Vehículos afectos a la concesión.

Cualquier modificación que se pretenda realizar deberá ser siempre autorizada por la Administración competente de manera expresa.

Sin embargo, esta visión aparentemente estática de la figura del concesionario, debemos considerarla desde una perspectiva histórica, que explica el papel activo que su figura ha tenido en el desarrollo del sistema de transporte público de viajeros por carretera en España.

Las primeras líneas de transporte se realizan, con una legislación confusa asimilándose el transporte mecanizado al transporte de tracción de sangre, hasta que con la promulgación de *Real Decreto de 4 de julio de 1924* se da un protagonismo especial a la iniciativa empresarial para la implantación de nuevas líneas de transporte¹⁵⁷; si bien será la Administración la que determine o no la conveniencia de la línea propuesta, el promotor de la misma se verá favorecido por los derechos de preferencia y de tanteo. Para entonces existían alrededor de medio millar de líneas en funcionamiento, que de hecho fueron convalidadas en el territorio nacional.

Será la *Ley de 27 de diciembre de 1947 sobre Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera* la que ponga especial énfasis en la figura del empresario (concesionario) cuando contempla entre sus fines: «Abrir más ancho cauce a la iniciativa privada, reconociéndole una sensibilidad superior a la que pudiera tener el Estado para revelar las

¹⁵⁷ «Artículo 4º. Las Empresas que deseen establecer un servicio regular de transporte de personas o mercancías por medio de vehículos con motor mecánico, deberán solicitarlo de la Junta provincial de Transportes, si el servicio afecta a una sola provincia, o de la Central, si es a dos o más. En uno y otro caso, los solicitantes deberán acompañar a la solicitud una Memoria descriptiva del servicio, con demostración de su conveniencia e indicación del itinerario, estaciones, horario, tarifas y clase, capacidad y número de vehículos que proponen emplear. También presentarán el documento que acredite haber consignado en la Caja general de Depósitos una fianza en la cuantía que determine el Reglamento que se dicte para la ejecución de este Decreto».

corrientes de tráfico dignas de atención, abandonando el propósito de la previa formación de un Plan estatal de líneas de transporte, que siempre habría de resultar incompleto e inestable». En consecuencia, el espíritu de esta Ley revalida una pauta que delega un gran protagonismo en la figura del concesionario y posiblemente el legislador haya estado acertado, al evitar que se cometieran los errores de las concesiones de ferrocarriles.

Desde una perspectiva histórica, en sus inicios, la figura del concesionario en Alicante se identifica con pequeños empresarios, claramente reconocidos por sus propios usuarios. Además, ha de tenerse en cuenta el carácter épico de estos empresarios que hacían circular vehículos rudimentarios por carreteras impracticables.

Con la mejora de la economía, a partir de los años cincuenta se empiezan a consolidar algunas empresas que amplían y unifican concesiones, fenómeno que se ha mantenido hasta nuestros días; es innegable el papel protagónico de los concesionarios en este proceso.

A finales del siglo XX se inicia un proceso de consolidación de concesiones con la generación de grandes grupos empresariales (ALSA, AVANZA, VECTALIA...) lo que desdibuja la figura de "aquel concesionario, en muchos casos persona física, al que conocían sus usuarios". Este fenómeno, aunque a menor escala también se ha producido en la provincia de Alicante. Así el histórico equilibrio Administración-Concesionarios se quiebra, al aumentar la capacidad de influencia de los nuevos titulares de las concesiones y quizá esto podría explicar, como sugiere la COMISION NACIONAL DE LOS MERCADOS Y LA COMPETENCIA, las dificultades que encuentra la Administración para la licitación de los nuevos concursos.

Sin embargo, a efectos del objetivo de nuestro trabajo, es reconocible el papel de los empresarios que, aunque lo hicieran por sus propios intereses, han jugado un papel decisivo en el desarrollo del sistema de transporte público de viajeros por carretera de la provincia de Alicante.

Universidad de Alicante



Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

CAPITULO 5. ANALISIS EMPIRICO DE LA EVOLUCION DE LAS REDES DE TRANSPORTE DE TRANSPORTE PUBLICO REGULAR DE VIAJEROS EN LA PROVINCIA DE ALICANTE (1947-2018).

En este Capítulo (Título 7) realizamos el análisis de la evolución del sistema concesional de las redes de transporte público regular de viajeros por carretera de la provincia de Alicante, desde la aplicación de la *Ley de Ordenación de Transportes Mecánicos por Carretera de 1947*, en la que existen tres periodos claramente definidos:

- 1º. En el que esta Ley se aplica desde un Estado centralizado.
- 2º. Cuando esta Ley se aplica después del traspaso de competencias a la Generalitat Valenciana.
- 3º A partir de la promulgación del *Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres de 1987*.

Durante todo este tiempo se ha desarrollado un proceso de unificación de concesiones que ha tejido una red de transportes con una clara polaridad de las cabeceras de comarca, ámbito territorial que está bastante definido en la provincia.

Dada que en estas fechas están vencidos los plazos de las concesiones, lo que las sitúa en un limbo legal, desde la Generalitat Valenciana se ha realizado una propuesta de un nuevo mapa concesional (Título 8), que incide en la unificación de concesiones, criterio desde siempre apoyado por la Administración, de forma tal que las 36 concesiones que actualmente operan en la provincia de Alicante quedan reducidas a 18.

Sin embargo, esta reestructuración de concesiones propuesta no afecta de manera sustancial a la actual red de transportes, pues la esencia de los servicios prestados en cuanto a líneas, paradas, calendario de expediciones, horarios y tarifas se sigue manteniendo.

Aunque la propuesta del nuevo mapa concesional, desde el ámbito de los servicios de transporte, no es más que una modificación semántica, en el aspecto económico si va a tener una importancia, pues al considerar las previsibles nuevas licitaciones el transporte regular como una actividad única de las empresas operadoras, obviando el carácter multi-servicios de las mismas que hemos aludido, implica que la Administración deba comprometerse a subvenciones que, hasta la fecha, no han sido necesarias para mantener la supervivencia del sector.

El hecho de que se mantenga las actuales condiciones de las redes, ratifica nuestra tesis de la realidad comarcal del sistema de transporte público por carretera de la provincia.



Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

7 EVOLUCION DE LAS REDES DE TRANSPORTE PUBLICO REGULAR DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA PROVINCIA DE ALICANTE.

Como hemos citado, previamente al año 1924 se habían ido estableciendo explotaciones de transporte en automóvil por cuenta ajena, al amparo de la normativa existente en cuanto a seguridad, orden público, circulación, tributación, sanidad, ... «A lo largo del periodo descrito, y aunque la proliferación de líneas de servicios regulares reclamara la regulación del sector, no se había establecido legislación alguna en relación con transporte de viajeros y mercancías por carreteras» (FRAX y MADRAZO 2001).

Era evidente que, en los albores del año 1924, el ferrocarril no cubría las necesidades nacionales de transporte, razón aludida en el preámbulo en el *Real Decreto de 4 de julio reglamentando los servicios públicos de transportes rodados sobre vías ordinarias*, cuando habla de «orientar a la industria del transporte hacia la tracción mecánica por carretera». Este *Real Decreto* que optaría además, de manera explícita, por el sistema de concesiones de líneas regulares en régimen de exclusiva por un plazo de veinte años, aunque «en este año ya se encontraban en explotación 456 líneas regulares de transporte de viajeros» (FRAX y MADRAZO 2001).

La provincia de Alicante disponía entonces de una red de ferrocarriles 367,20 km, que, si bien discurría por todas sus comarcas, era una malla endeble que resultaba insuficiente para atender los tráficos intracomarcales y la mayoría de los tráficos intercomarcales. Como ejemplo, utilizando la red de ferrocarril Alcoy se encontraba a una distancia de 118 km de Alicante, debiendo además efectuar un transbordo en Villena, mientras que, por carretera –vía La Carrasquera– distaba menos de 60 km.

Dado que el tren constituía el sistema troncal del transporte por carretera, las estaciones de ferrocarril se constituyen como los nodos iniciales que sirven como origen de las concesiones de transporte por carretera (Estación de Novelda-Elche, Estación de Novelda-La Algueña, Estación de Monóvar-El Pinoso, Estación de Gata de Gorgós–Puerto de Javea, Estación de Benisa-Pego, Estación de Calpe-Peñón de Ifach, Rincón de Loix-Estación de Benidorm...). Y, a la vez, el mismo fenómeno se produce desde pueblos pequeños (Sella, Confrides, Busot,...) que buscan su conexión con el ferrocarril mediante concesiones de transporte regular.

A partir de 1924 se adensa la red de concesiones de transporte por carretera, a la vez que se incrementa y la movilidad en la provincia, ralentizándose el proceso en la década de los treinta, especialmente en los últimos años como consecuencia de la Guerra Civil, que tuvo consecuencias nefastas para la provincia, que sufrió el conflicto hasta el final.

El periodo de posguerra significó una carencia de recursos tanto de material móvil, como de combustibles y recambios, durante toda una década de penalidades económicas en el país, aunque al final de la misma se da un desarrollo de la normativa, que servirá de base para entender el sistema de transporte del que disponemos en nuestros días.

En el trabajo que nos ocupa, vamos a someter a análisis la evolución de la red concesional, a partir de la aplicación de la *Ley de 27 de diciembre de 1947 sobre Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera* y su *Reglamento de 1949*, proceso que se inicia en

la década de los cincuenta, en una época en que se empieza a completar y adecuar la red de carreteras, paralizada desde la postguerra.

A partir de los cincuenta, como hemos visto, se inicia un crecimiento muy significativo de la población en la provincia y a la vez se produce un proceso de racionalización de la red de transportes. El aumento de la población y conscientemente de la movilidad, con demandas de nuevos destinos y mejora en los servicios, fuerza a los concesionarios a modificar sus servicios, ampliándolos y realizando procesos de unificación, que permiten ajustar la red de transportes a la capacidad económica de la demanda.

La reducción del número de concesiones¹⁵⁸ tiene que ver con los procesos de unificación de las mismas, en la mayoría de los casos derivadas de compras previas por parte de los concesionarios que solicitaban la unificación.

Por motivos de eficacia práctica, lo que realmente interesa es conocer el estado actual de la red de concesiones y sus perspectivas de futuro y bajo estas premisas pasamos a efectuar el análisis de la evolución de las concesiones en la provincia de Alicante y su efecto sobre la red provincial y las redes comarcales.



Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

¹⁵⁸ Para mantener el correlato empleamos indistintamente el término “título concesional” y “concesión de transporte regular de viajeros” (simplificadamente “concesión”) como equivalente a “contrato de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general” y el término «concesionario» como equivalente al de “contratista del servicio público”, según dispone la disposición adicional 2ª de la *Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.*

7.1 CONCESIONES DURANTE LA VIGENCIA DE LA LEY DE 27 DE DICIEMBRE DE 1947 SOBRE ORDENACION DE LOS TRANSPORTES MECÁNICOS POR CARRETERA.

Al amparo de esta Ley operaban, a mediados de los cincuenta, en la provincia de Alicante 90 concesiones, que componían una red que atendía a todas las comarcas, comunicándolas con la capital y con las provincias de Valencia, Murcia y Albacete.

Tabla 47. Concesiones vigentes con la Ley sobre Transportes Mecánicos de 1947 (1/2).

núm.	Nombre	Comarcas	
1	V-213, A-1	Callosa de Ensarriá-Estación de Benidorm con prol.	Marina Baixa
2	V-219, A-2	Callosa de Segura-Orihuela	Vega Baja
3	V-228, MU-A-3	Abanilla-Alicante con prolongación a Cieza	Vega Baja
4	V-239, A-4	Crevillente-Playa del Pinet-Las Pesqueras	Baix Vinalopó
5	V-298, A-5	Castalla-Elda con hijuela	Vinalopó Mitjà
6	V-324, A-6	Estación Gata de Gorgós- Puerto Javea con prol.	Marina Alta
7	V-354, A-7	Elche- Novelda (Estación)	Baix Vinalopó
8	V-384, V-A-8	Alcoy-Bocairente	L'Alcoià
9	V-385, A-9	Muro a Castellon Rugat	Marina Alta
10	V-427, A-10	Alicante-Santa Pola	Baix Vinalopó
11	V-467, A-12	Patro-Pego	Marina Alta
12	V-485, MU-A-13	Abanilla-Orihuela	Vega Baja
13	V-495, A-14	Elche-Santa Pola con hijuela	Baix Vinalopó
14	V-522, A-15	Villena-Alicante	Alt Vinalopó
15	V-543, A-16	Alicante-Tangel	L'Alacantí
16	V-544, A-17	Pego-Estación Benisa	Marina Alta
17	V-554, A-18	Denia- Les Rotes con hij. y prolg.	Marina Alta
18	V-561, A-19	Callosa de Ensarriá-Confides	Marina Baixa
19	V-608, A-20	Jalón-Vergel e Hijuelas	Marina Alta
20	V-611, A-21	Relleu- Villajoyosa	Marina Baixa
21	V-651, A-22	Elda-Estación	Vinalopó Mitjà
22	V-686, A-23	Benisa-Denia con Hijuelas	Marina Alta
23	V-726, A-V-71	Alcoy-Onteniente	L'Alcoià
24	V-739, A-24	Benejama-Villena con prolongación a Bañeres	Alt Vinalopó
25	V-741; A-25	Alicante a Callosa de Ensarriá	L'Alacantí
26	V-787, A-26	Rincón de Loix-Estación de Benidorm e Hijuelas	Marina Baixa
27	V-806, MU-A-27	Orihuela a San Javier	Vega Baja
28	V-812	Murcia-Torrevieja	Vega Baja
29	V-871, A-29	Alicante-Almoradí	L'Alacantí
30	V-890	Murcia-Orihuela	Vega Baja
31	V-911, A-30	Alicante-Torremanzanas	L'Alacantí
32	V-934, A-31	Alicante-Alcoy e Hijuelas	L'Alcoià
33	V-944, MU-A-32	Alicante-Jumilla	L'Alacantí
34	V-981, A-33	Elche-Guardamar del Segura	Baix Vinalopó
35	V-1023, MU-A-34	Alicante-Murcia con hijuela	L'Alacantí
36	V-1026, A-35	La Algueña-Novelda (Estación)	Vinalopó Mitjà
37	V-1109, A-36	Alicante-Playa San Juan con prolongación	L'Alacantí
38	V-1122; MU-A-37	Orihuela-Torrevieja	Vega Baja
39	V-1145, A-38	Almoradí- Elche con hijuelas	Vega Baja
40	V-1182, A-39	Relleu-Alicante	Marina Baixa
41	V-1210, A-V-42	Gandía-Pego e Hijuelas	Marina Alta
42	V-1215, A-41	Alcoy-Vergel	L'Alcoià

Fuente: Dirección Territorial de Transporte de Alicante

Tabla 48. Concesiones vigentes con la Ley sobre Transportes Mecánicos de 1947 (2/2).

	núm.	Nombre	Comarcas	
43	V-1258, A-42	Elda-Monovar	Vinalopó Mitjà	
44	V-1274, A-43	Dolores-Alicante	Vega Baja	Baix Vinalopó L'Alacantí
45	V-1275, A-44	Alicante-Campello	L'Alacantí	
46	V-1285, MU-A-45	Murcia- Estación de Novelfda con hijuela	Vega Baja	Vinalopó Mitjà
47	V-1391, A-46	Pinoso-Alicante	Vinalopó Mitjà	L'Alacantí
48	V-1457, MU-A-47	Villena-Yecla	Alt Vinalopó	
49	V-1488, A-48	Agost-Alicante	L'Alacantí	
50	V-1500, A-49	Biar-Villena	Alt Vinalopó	
51	V-1502;A-50	Orihuela-Torrevieja	Vega Baja	
52	V-1535, A-51	Orihuela -Alicante por la Marina	Vega Baja	
53	V-1581, A-52	Alcoy-Denia	L'Alcoià	Marina Alta
54	V-1687, A-V-69	Valencia-Villena Estación	Alt Vinalopó	L'Alcoià
55	V-1714, A-53	Alcoy-Villajoyosa	Alt Vinalopó	L'Alcoià
56	V-1726, A-V-71	Alcoy-Onteniente	L'Alcoià	El Comtat
57	V-1769, A-54	Alicante-Crevillente	Baix Vinalopó	
58	V-1792, V-A-55	Alicante-Valencia con hijuelas	L'Alacantí	Marina Alta Marina Baixa
59	V-1793, A-V-73	Alcoy-Valencia	L'Alcoià	El Comtat
60	V-1856; MU-A-56	Murcia-Torrevieja	Vega Baja	
61	V-1889, A-57	Alicante-Busot con hijuela	Marina Baixa	L'Alacantí
62	V-2014, A-58	Alcoy-Alcolecha	L'Alcoià	El Comtat
63	V-2017, A-59	El Palmeral (Apeadero)-San Juan de Alicante	L'Alacantí	
64	V-2329, A-60	Elche-Elche (Circular)	Baix Vinalopó	
65	V-2345, A-61	Torrellano-Alicante con prolg. e hij.	Baix Vinalopó	L'Alacantí
66	V-2429, A-62	Caudete-Villena	Alt Vinalopó	
67	V-2581, A-63	Elda-Playa Lisa	Vinalopó Mitjà	Baix Vinalopó
68	V-2592, A-64	Estación de Monóvar-El Pinoso	Vinalopó Mitjà	
69	V-2598, A-V-98	Alcoy-Gandía con hijuela	L'Alcoià	El Comtat
70	V-2606, A-65	Elche- Baya Baja	Baix Vinalopó	
71	V-2622, A-66	Arneva-Molíns, Hurchillo-Bonanza	Vega Baja	
72	V-2648, A-67	Calpe (Estación) -Peñón de Ifach con hij.	Marina Alta	
73	V-2660, A-68	Alcoy-Benidorm	L'Alcoià	
74	V-2665, A-69	Denia-Javea	Marina Alta	
75	V-2695, A-71	Alicante-Muchamiel	L'Alacantí	
76	V-2710, A-72	Finestrat-Villajoyosa	Marina Baixa	
77	V-2777, A-73	Cañada del Fenollar-Playa San Juan	L'Alacantí	
78	V-2876	Cartagena-Elda	Vega Baja	Vinalopó Mitjà
79	V-2894, A-75	Elche-Elche (La Hoya)	Baix Vinalopó	
80	V-2929, A-76	Benidoleig-Denia e Hijuelas	Marina Alta	
81	V-2946, A-77	Alicante-Confrides con Hijuelas	Marina Baixa	L'Alacantí
82	V-2986, A-78	Elda- Playa Lisa	Vinalopó Mitjà	Baix Vinalopó
83	V-2987, A-79	Elche-Elche (Circular)	Baix Vinalopó	
84	V-3008, A-80	Pati Fosc-Cala Finestrat	Marina Baixa	
85	V-3029, MU-A-81	Alicante- Cartagena	Vega Baja	L'Alacantí
86	V-3052	Alicante-Cieza	L'Alacantí	Vinalopó Mitjà
87	V-3114, A-83	Alicante-Orihuela por La Marina e hijuelas	L'Alacantí	Baix Vinalopó Vega Baja
88	V-3168, A-85	L'Alfàs del Pi-Altea la Vella	Marina Baixa	
89	V-3182, MU-A-84	Bañeres y Yecla con Hijuelas	L'Alcoià	Alt Vinalopó
90	V-336, MU-A-86	Alicante-Murcia con hijuelas	Vinalopó Mitjà	Baix Vinalopó

Fuente: Dirección Territorial de Transporte de Alicante.

En la etapa de vigencia de esta Ley se inicia un proceso de consolidación de la malla de transporte público regular de viajeros por carretera, mediante los aludidos procesos de unificación.

La Ley mantiene los derechos de exclusiva y la propia Administración se preocupa de que no existan de facto coincidencias de los derechos de tráfico de las distintas concesiones¹⁵⁹; tanto es así, que en la provincia se dan pocos conflictos de este tipo, si exceptuamos algunos surgidos por las diferentes interpretaciones en cuanto a la pertenencia al ámbito urbano o interurbano.

Son destacables en este periodo las unificaciones realizadas por las empresas AUTOMOVILES LA ALCOYANA, S.A. (1955), JOSE MONTES SOLER (1974), COSTA AZUL, S.A. (1977) y LA ALBATERENSE, S.A. (1979), que reagrupan en cuatro concesiones a quince títulos concesionales previos. Estas iniciativas son realizadas por las empresas más emprendedoras del sector, que fueron capaces de agrupar varias concesiones, que individualmente carecían de sentido, a tenor de la evolución de la demanda a mediados del siglo XX.



Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

¹⁵⁹ «Artículo 8. No se otorgará concesión de servicio regular que coincida con otra ya existente, al menos que se pruebe por el solicitante de la nueva concesión, y se acepte tal prueba por los Organismos administrativos competentes, de los cuales también podrá partir la Iniciativa para dicha prueba, que el tráfico no se halla debidamente atendido».

7.1.1 Unificaciones realizadas en base a la Ley de 27 de diciembre de 1947 sobre Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera, antes de las transferencias en materia de transportes a la Generalitat Valenciana.

En los términos previstos por la Ley de 27 de diciembre de 1947 y por su normativa derivada los concesionarios más perspicaces optaron por la unificación de sus concesiones, que en el caso de la provincia de Alicante contribuyeron a la racionalización de la red y que pasamos a citar.

7.1.1.1 Unificación Expediente 340.

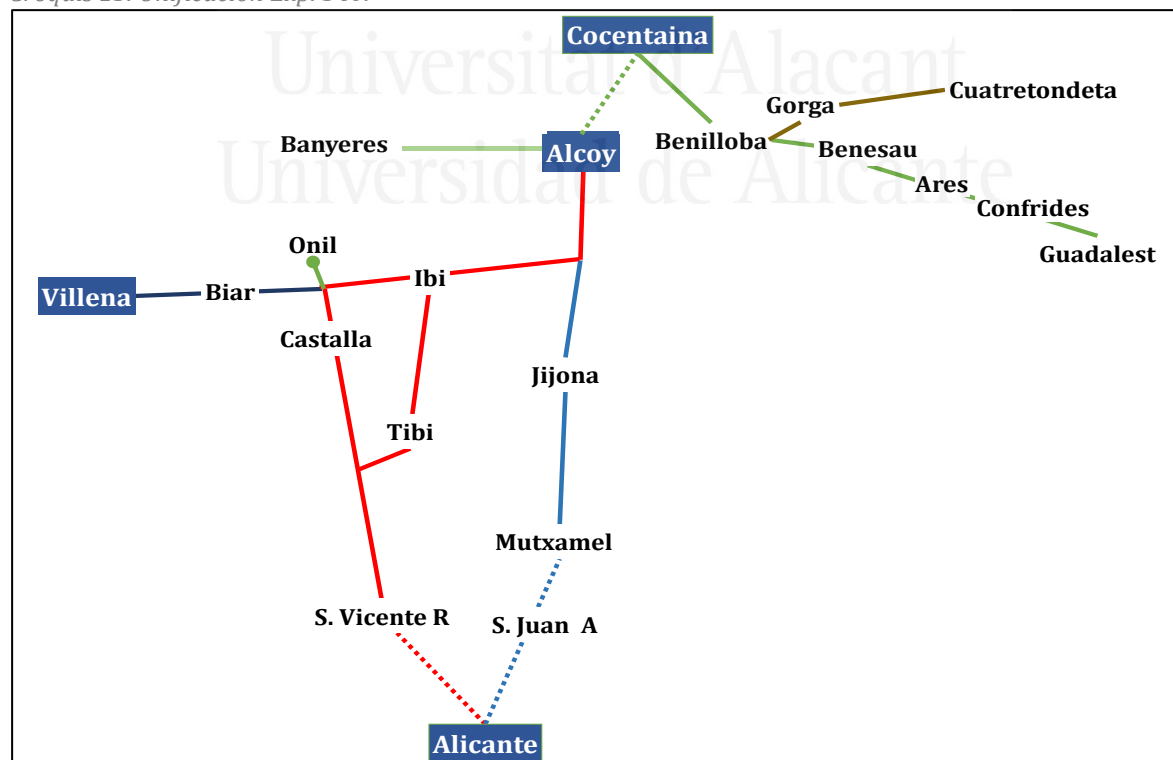
Una de las primeras unificaciones es la realizada por una empresa pionera, AUTOMOVILES LA ALCOYANA,S.A., que en 1955 integra 7 concesiones en la (V-934, A-31).

Tabla 49. Unificación Exp.340.

Unificación Exp.3450				
Concesiones originales		fecha	Concesión unificada	
	Alcoy-Alicante por Ibi	08/10/1955	V-934, A31	Alicante-Alcoy e hijuelas
	Alcoy-Alicante por Xixona			
	Alcoy-Castell de Guadalest			
	Alcoy-Villena			
	Alcoy-Onil			
	Alcoy-Banyeres			
	Alcoy-Cuaterondeta			

Fuente: Elaboración propia.

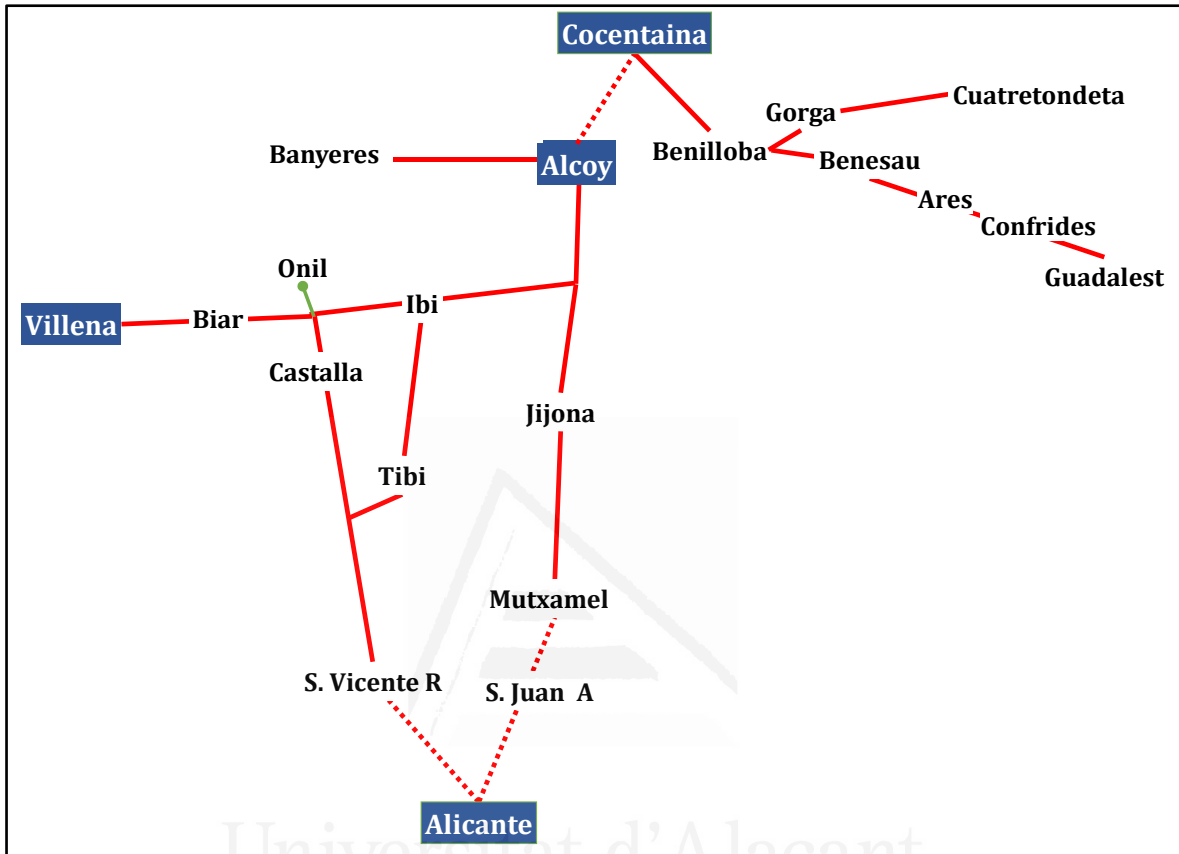
Croquis 13. Unificación Exp. 340.



Fuente: Elaboración propia.

Esta concesión unificada se otorga «con la prohibición de realizar tráfico de San Vicente para Alicante, puntos intermedios y viceversa, y de Muchamiel para Alicante, puntos intermedios y viceversa», ya que éstos tráficos eran explotados por Tranvías Eléctricos de Alicante¹⁶⁰.

Croquis 14. Concesión (V-934, A-31).



Fuente: Elaboración propia.

AUTOMOVILES LA ALCOYANA, S.A. con esta unificación crea una red que atiende los tráficos de la comarca L'Alcoià, la conexión con L'Alt Vinalopó y L'Alacantí, con las limitaciones de tráficos entre Muchamiel y San Vicente del Raspeig con Alicante. Asimismo, pasa atender parte de los tráficos de El Comtat.

Esta empresa, una de las más importantes de la provincia, seguirá su política de ampliación territorial, como veremos más adelante, mediante la adquisición y posterior unificación de concesiones.

¹⁶⁰ Resolución del Ministro de Obras Públicas, de 29 de octubre de 1955, adjudicando definitivamente el servicio público regular de transporte mecánico de viajeros, equipajes y encargos por carretera entre Alcoy y Alicante, por Jijona y por Ibi; Alcoy a Banyeres y Alcoy a Guadalest, con hijuela de empalme de Castalia a estación de Villena, y de empalme de Castalia o Onil, de empalme a Benilloba a Cuatretondeta, provincia de Alicante, expediente número 3.459, convalidando el que actualmente explota, a «Automóviles La Alcoyana, S. A.» (BOE, 31/10/1955, pág. 6532)

7.1.1.2 Unificación U-213.

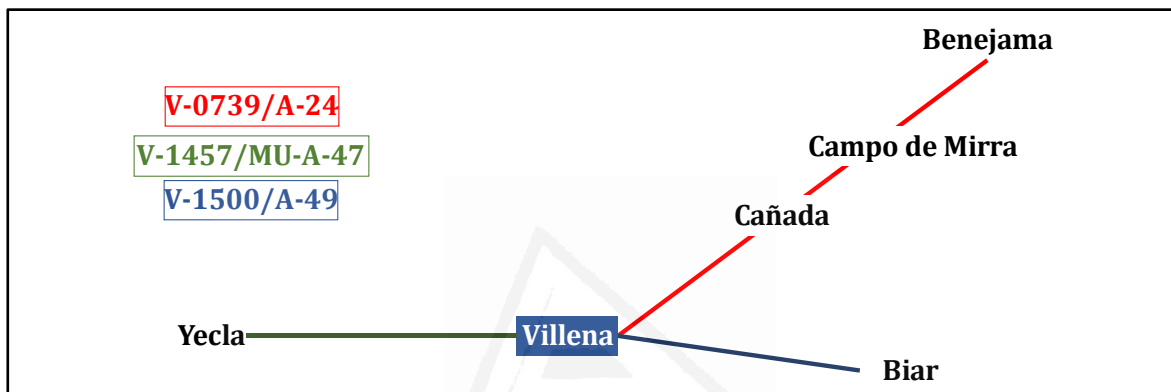
El 4 de noviembre de 1974¹⁶¹, el Ministerio de Obras Públicas adjudica, a D, JOSÉ MONTES SOLER mediante expediente U-213 la unificación de las tres concesiones que se citan a continuación, a la vez que se prolonga el itinerario hasta Bañeres.

Tabla 50. Unificación U-213.

Concesiones originales		fecha	Concesión unificada	
V-739, A-24	Benejama-Villena	04/11/1974	V-3182; MU-A-84	Bañeres y Yecla con hijuelas
V-1457, MU-A-47	Biar-Villena			
V-1500, A-49	Yecla-Villena			

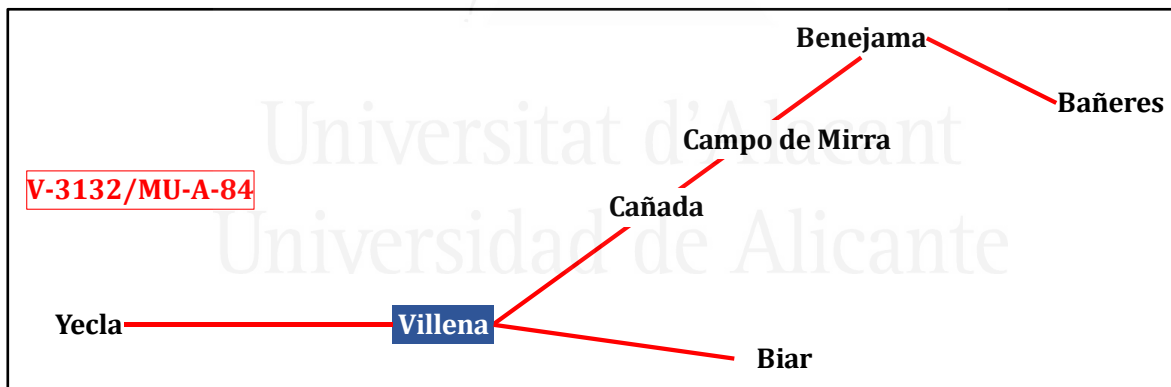
Fuente: Elaboración propia.

Croquis 15. Unificación U-213.



Fuente; Elaboración propia.

Croquis 16. Concesión (V-3132/MU-A-84).



Fuente: Elaboración propia.

Con esta unificación se consolidad parte de los tráficos de L'Alt Vinalopó, distribuidos en tres concesiones, así como el establecimiento de una conexión directa con Bañeres (L'Alcoià), pasando a atender que efectuaba anteriormente el ferrocarril de vía estrecha Alcoy-Villena-Yecla, cerrado en 1969.

¹⁶¹ Resolución de la Dirección General de Transportes Terrestres por la que se hace pública la convalidación definitiva del servicio público regular de transporte de viajeros, equipajes y encargos por carretera entre Bañeres y Yecla, con hijuela de Villena a Biar. Unificación número 213. (BOE núm.286 de 29/11/1974, pág. 24.306).

7.1.1.3 Unificación U-288.

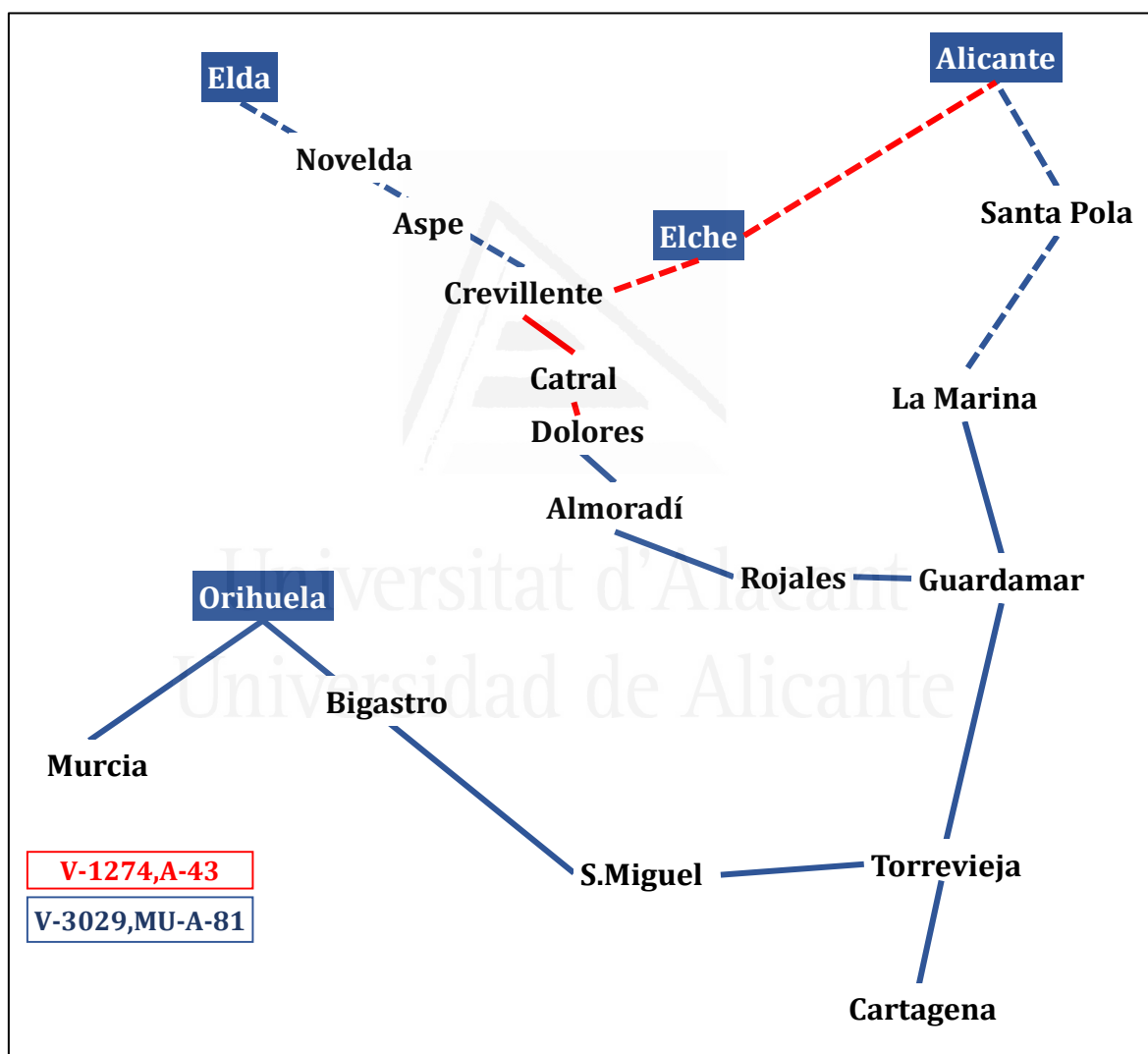
El 5 de julio de 1977, el Director General de Transportes adjudica, mediante expediente U-288 autoriza la unificación de las dos concesiones, de COSTA AZUL, S.A., que se citan a continuación¹⁶².

Tabla 51. Unificación U-288

Unificación U-288				
Concesiones originales		fecha	Concesión unificada	
V-1274, A-43	Dolores-Alicante	26/02/1979	V-3293,A-MU-107	Alicante-Cartagena-Murcia y Elda con hijuelas
V-3029,MU-A-81	Alicante y Cartagena, Elda y Murcia-Torrevieja			

Fuente: Elaboración propia.

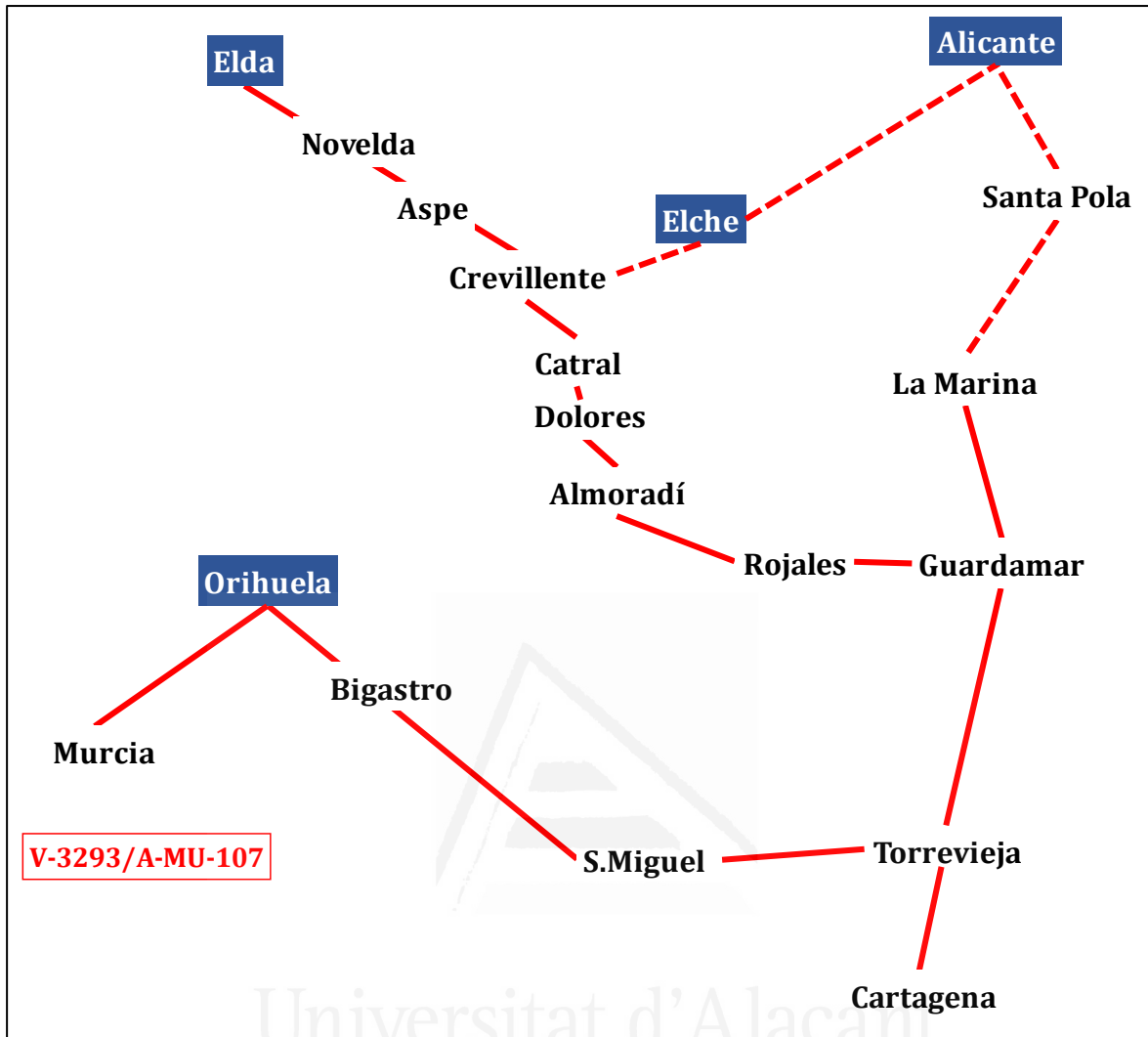
Croquis 17. Unificación U-288.



Fuente: Elaboración propia,

Con esta unificación se consolidan tráficos que mejoran las conexiones directas entre las comarcas de L'Alacantí, Baix Vinalopó, Vega Baja y Vinalopó Mitjà.

¹⁶² Orden Ministerial de 26 de febrero de 1979, sobre unificación de concesiones de servicios públicos regulares de transporte de viajeros por carretera Alicante-Cartagena-Murcia y Elda con hijuelas.



Fuente: Elaboración propia.

A pesar de la unificación, esta concesión sigue manteniendo importantes prohibiciones de tráfico, entre Alicante-Elche y Crevillente y entre Alicante-Santa Pola y La Marina.

7.1.1.4 Unificación U-292.

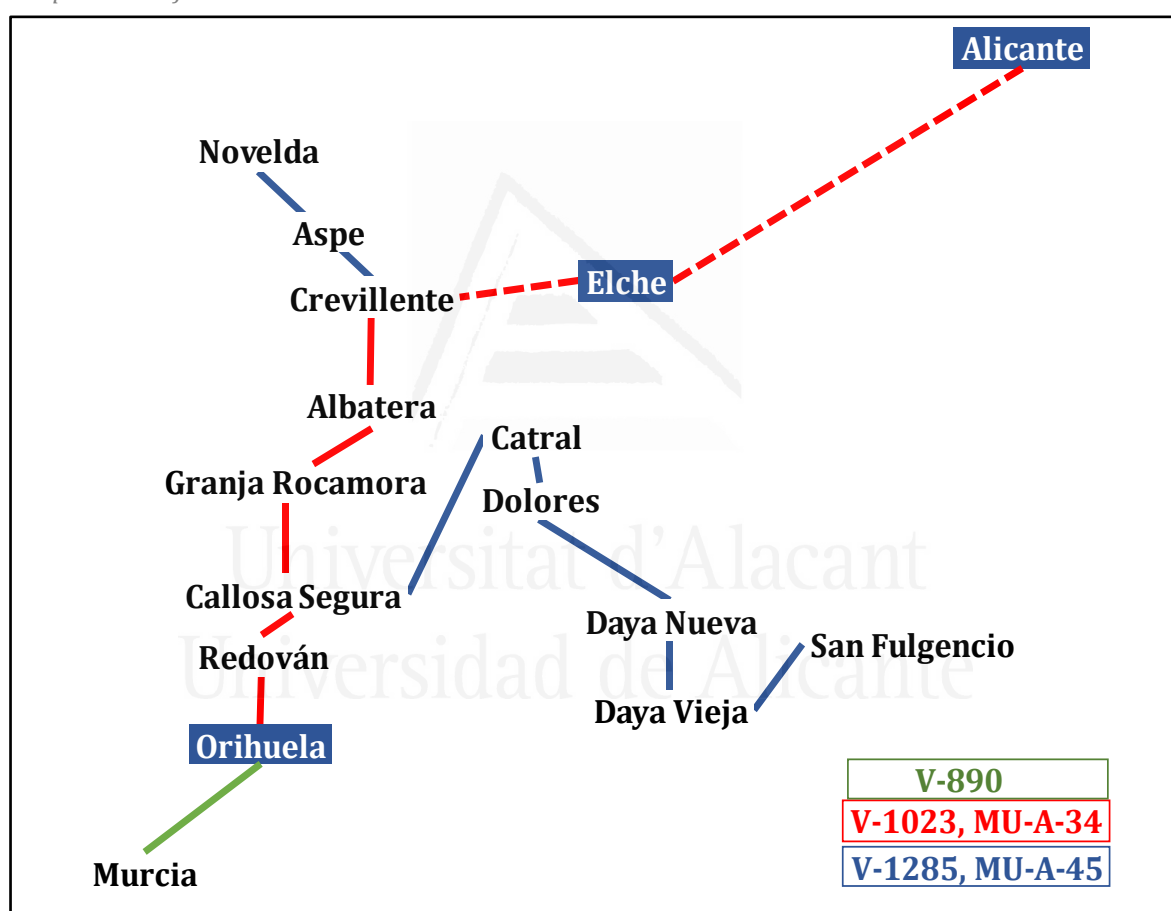
El 12 de julio de 1979, el Director General de Transportes adjudica, mediante expediente U-292 la unificación de las tres concesiones, de La Albaterense,S.A., que se citan a continuación¹⁶³.

Tabla 52. Unificación U-292.

Unificación Exp. 292				
Concesiones originales		fecha	Concesión unificada	
V-890	Murcia-Orihuela	12/07/1979	V-3306, MU-A-86	Alicante-Murcia con hijuelas
V-1023, MU-A-34	Alicante-Murcia con hijuela			
V-1285, MU-A-45	Murcia-Estación de Novelda con hijela a San Fulgencio			

Fuente: Elaboración propia.

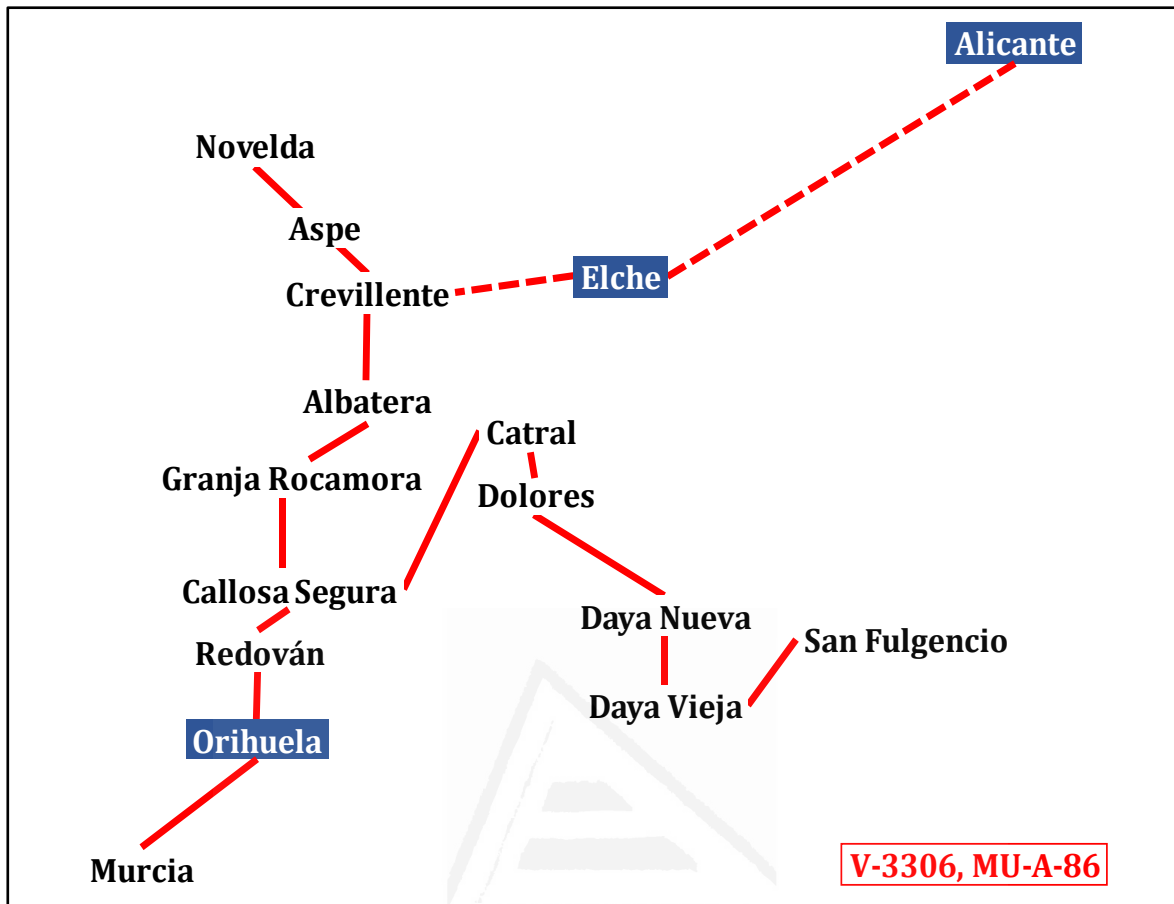
Croquis 19. Unificación U-292.



Fuente: Elaboración propia.

Esta unificación da lugar a una nueva concesión que atiende tráficos entre las comarcas del Vinalopó Mitjà, el Baix Vinalopó, L'Alacantí y la Vega Baja.

¹⁶³ Resolución de la Dirección General de Transportes Terrestres en la que se hace pública la adjudicación definitiva de la concesión del servicio público regular de transporte de viajeros por carretera entre Alicante y Murcia, con hijuelas, como resultante de la unificación U-292. (BOE núm. 220, 13/09/1979, pág. 21.440).



Fuente: Elaboración propia.

Esta concesión mantiene prohibiciones de tráfico entre Alicante, Elche y Crevillente.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

7.1.2 Unificaciones realizadas en base a la Ley de 27 de diciembre de 1947 sobre Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera , después de las transferencias en materia de transportes a la Generalitat Valenciana.

Mediante el Real Decreto 299/1979 de 26 de enero se efectúa la transferencia de competencias de la Administración del Estado de las competencias al Consejo del País Valenciano en materia de transportes.

A continuación, se detallan los servicios regulares incluidos en este proceso, cuyos itinerarios están en el ámbito territorial de la provincia de Alicante.

Tabla 53. Concesiones transferidas a la Generalitat Valenciana, mediante Real Decreto 299/1979 (1/2).

	núm.	Fecha O.M.	Nombre	Comarcas	
1	V-219, A-2	23/12/1953	Callosa de Segura-Orihuela	Vega Baja	
2	V-239, A-4	06/11/1952	Crevillente-Playa del Pinet-Las Pesqueras	Baix Vinalopó	
3	V-298, A-5	16/12/1953	Castalla-Elda con hijuela	Vinalopó Mitjà	L'Alcoià
4	V-324, A-6	01/06/1953	Estación Gata de Gorgós- Puerto Javea con	Marina Alta	
5	V-354, A-7	09/07/1953	Elche- Novelda (Estación)	Baix Vinalopó	Vinalopó Mitjà
6	V-384, A-8	02/07/1953	Alcoy-Bocairente	L'Alcoià	
7	V-427, A-10	24/07/1953	Alicante-Santa Pola	Baix Vinalopó	L'Alacantí
8	V-467, A-12	28/10/1953	Patro-Pego	Marina Alta	
9	V-495, A-14	28/10/1953	Elche-Santa Pola con hijuela	Baix Vinalopó	
10	V-522, A-15	04/02/1954	Villena-Alicante	Alt Vinalopó	Vinalopó Mitjà L'Alacantí
11	V-543, A-16	01/02/1954	Alicante-Tangel	L'Alacantí	
12	V-544, A-17	10/02/1954	Pego-Estación Benisa	Marina Alta	
13	V-554, A-18	05/04/1954	Denia- Les Rotes con hij. y prolgs.	Marina Alta	
14	V-608, A-20	22/06/1954	Jalón-Vergel e Hijuelas	Marina Alta	
15	V-611, A-21	30/07/1954	Relleu- Villajoyosa	Marina Baixa	
16	V-686, A-23	15/10/1954	Benisa-Denia con Hijuelas	Marina Alta	
17	V-787, A-26	23/04/1955	Rincón de Loix-Estación de Benidorm e Hij	Marina Baixa	
18	V-911, A-30	30/06/1955	Alicante-Torremanzanas	L'Alacantí	
19	V-934, A-31	08/10/1955	Alicante-Alcoy e Hijuelas	L'Alcoià	L'Alacantí
20	V-981, A-33	03/11/1955	Elche-Guardamar del Segura	Baix Vinalopó	Vega Baja
21	V-1026, A-35	17/12/1955	La Algueña-Novelda (Estación)	Vinalopó Mitjà	
22	V-1109, A-36	09/05/1956	Alicante-Playa San Juan con prolongación	L'Alacantí	
23	V-1145, A-38	06/07/1956	Almoradí- Elche con hijuelas	Vega Baja	Baix Vinalopó
24	V-1182, A-39	12/02/1957	Relleu-Alicante	Marina Baixa	L'Alacantí
25	V-1210, A-V-42	12/02/1957	Gandía-Pego e Hijuelas	Marina Alta	
26	V-1215, A-41	10/08/1956	Alcoy-Vergel	L'Alcoià	Marina Alta
27	V-1258, A-42	20/05/1957	Elda-Monovar	Vinalopó Mitjà	
28	V-1274, A-43	05/06/1957	Dolores-Alicante	Vega Baja	Baix Vinalopó L'Alacantí
29	V-1275, A-44	20/05/1957	Alicante-Campello	L'Alacantí	
30	V-1391, A-46	04/02/1958	Pinoso-Alicante	Vinalopó Mitjà	L'Alacantí
31	V-1488, A-48	02/11/1957	Agost-Alicante	L'Alacantí	
32	V-1714, A-53	11/06/1959	Alcoy-Villajoyosa	Alt Vinalopó	L'Alcoià
33	V-1726, A-V-71	20/05/1957	Alcoy-Onteniente	L'Alcoià	El Comtat
34	V-1769, A-54	18/11/1959	Alicante-Crevillente	Baix Vinalopó	

Fuente: Dirección Territorial de Transporte de Alicante.

Tabla 54. Concesiones transferidas a la Generalitat Valenciana, mediante Real Decreto 299/1979 (2/2)

	núm.	Fecha O.M.	Nombre	Comarcas	
35	V-1792, V-A-55	18/11/1959	Alicante-Valencia con hijuelas	L'Alacantí	Marina Alta Marina Baixa
36	V-1793, A-V-73	18/11/1959	Alcoy-Valencia	L'Alcoià	El Comtat
37	V-1889, A-57	17/06/1960	Alicante-Busot con hijuela	Marina Baixa	L'Alacantí
38	V-2014, A-58	03/10/1960	Alcoy-Alcolecha	L'Alcoià	El Comtat
39	V-2017, A-59	19/07/1960	El Palmeral (Apeadero)-San Juan de Alicante	L'Alacantí	
40	V-2329, A-60	04/01/1964	Elche-Elche (Circular)	Baix Vinalopó	
41	V-2345, A-61	06/02/1964	Torrellano-Alicante con prolg. e hij.	Baix Vinalopó	L'Alacantí
42	V-2592, A-64	04/04/1966	Estación de Monóvar-El Pinoso	Vinalopó Mitjà	
43	V-2598, A-V-98	28/01/1966	Alcoy-Gandía con hijuela	L'Alcoià	El Comtat
44	V-2606, A-65	20/06/1966	Elche- Baya Baja	Baix Vinalopó	
45	V-2622, A-66	27/05/1966	Arneva-Molíns, Hurchillo-Bonanza	Vega Baja	
46	V-2648, A-67	27/10/1966	Calpe (Estación) -Peñón de Ifach con hij.	Marina Alta	
47	V-2660, A-68	27/05/1966	Alcoy-Benidorm	L'Alcoià	
48	V-2665, A-69	10/03/1967	Denia-Javea	Marina Alta	
49	V-2695, A-71	10/07/1967	Alicante-Muchamiel	L'Alacantí	
50	V-2710, A-72	19/07/1967	Finestrat-Villajoyosa	Marina Baixa	
51	V-2777, A-73	12/09/1967	Cañada del Fenollar-Playa San Juan	L'Alacantí	
52	V-2894, A-75	14/04/1970	Elche-Elche (La Hoya)	Baix Vinalopó	
53	V-2929, A-76	24/02/1971	Benidoleig-Denia e Hijuelas	Marina Alta	
54	V-2946, A-77	06/04/1971	Alicante-Confrides con Hijuelas	Marina Baixa	L'Alacantí
55	V-2986, A-78	07/02/1972	Elda- Playa Lisa	Vinalopó Mitjà	Baix Vinalopó
56	V-2987, A-79	29/07/1971	Elche-Elche (Circular)	Baix Vinalopó	
57	V-3008, A-80	14/06/1972	Pati Fosc-Cala Finestrat	Marina Baixa	
58	V-3114, A-83	26/02/1974	Alicante-Orihuela por La Marina e hijuelas	L'Alacantí	Baix Vinalopó Vega Baja

Fuente: Dirección Territorial de Transporte de Alicante.

Algunas de las concesiones de ámbito interprovincial, (V-0485, MU-A-13), (V-0944, MU-A-32) y (V-3306, MU-A-86), no figuran en la relación de concesiones transferidas, aunque posteriormente se incluyen en los procesos de unificación. Con la transferencia de competencias desde la Generalitat Valenciana se sigue el proceso de unificación de concesiones, aunque para esa fecha ya se habían reducido de manera significativa el número de concesiones vigentes.

En el periodo transcurrido entre las transferencias de competencias hasta la promulgación de la *LOTT (1987)*, todavía se realizan tres importantes unificaciones (U-287/1980, U-10/1983 y U-7/1981) al amparo de la *Ley de 27 de diciembre de 1947 sobre ordenación de los transportes mecánicos por carretera*, que detallamos a continuación.

7.1.2.1 Unificación U-287/1980.

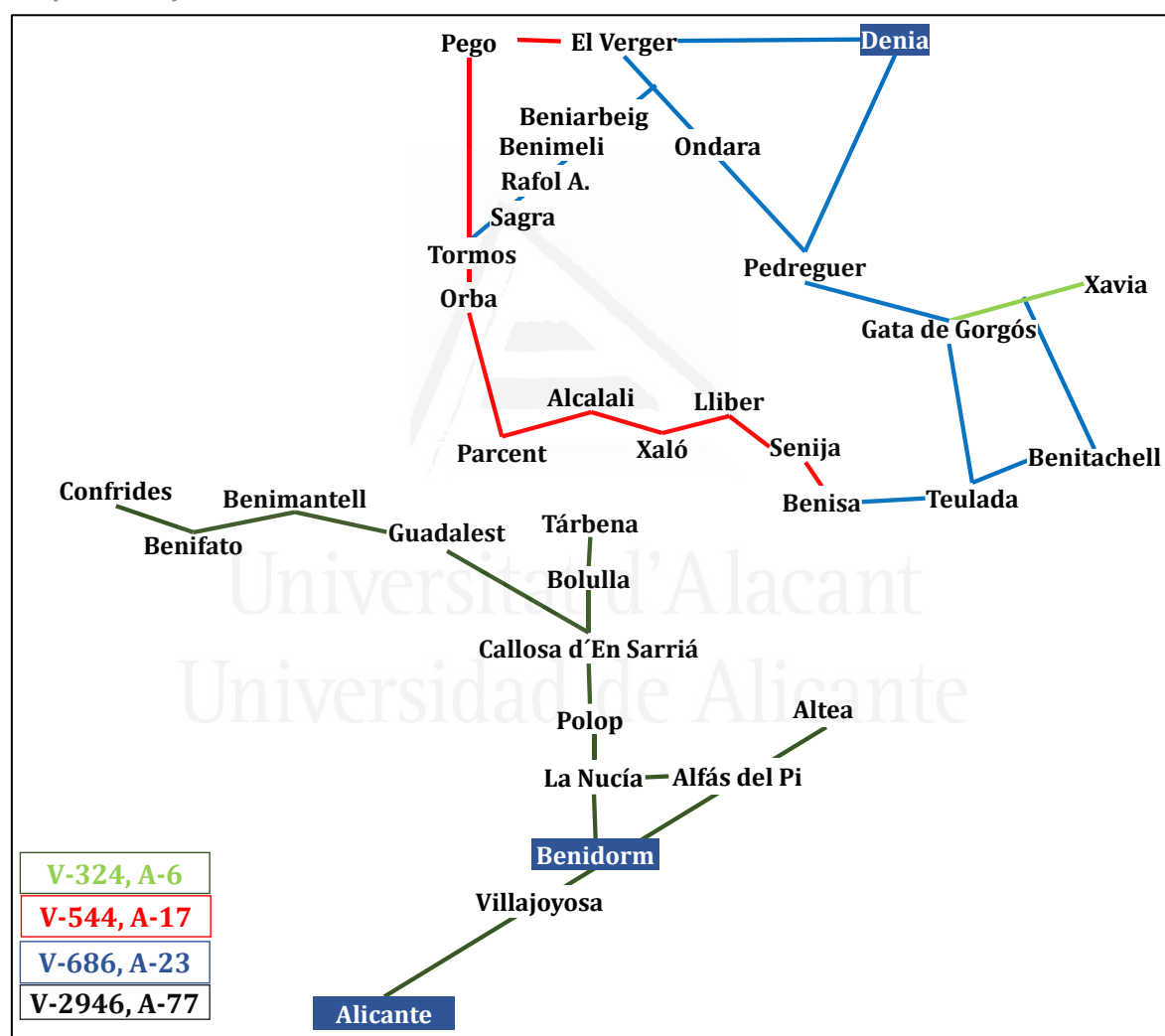
La Unión de Benisa, S.A., en 1980, unifica varias concesiones, entre las que se encuentran cuatro cuyos tráficos discurren por la provincia de Alicante¹⁶⁴.

Tabla 55. Unificación U-287.

Unificación U-287				
Concesiones originales		fecha	Concesión unificada	
V-324, A-6	Est.Gata de Gorgós-Puerto Javea c	30/04/1980	V-3253	Sevilla-Valencia
V-544, A-17	Pego-Estación Benisa			
V-686, A-23	Benisa-Denia con Hijuelas			
V-2946, A-77	Alicante-Confrides con Hijuelas			

Fuente: Elaboración propia.

Croquis 21. Unificación U-287.



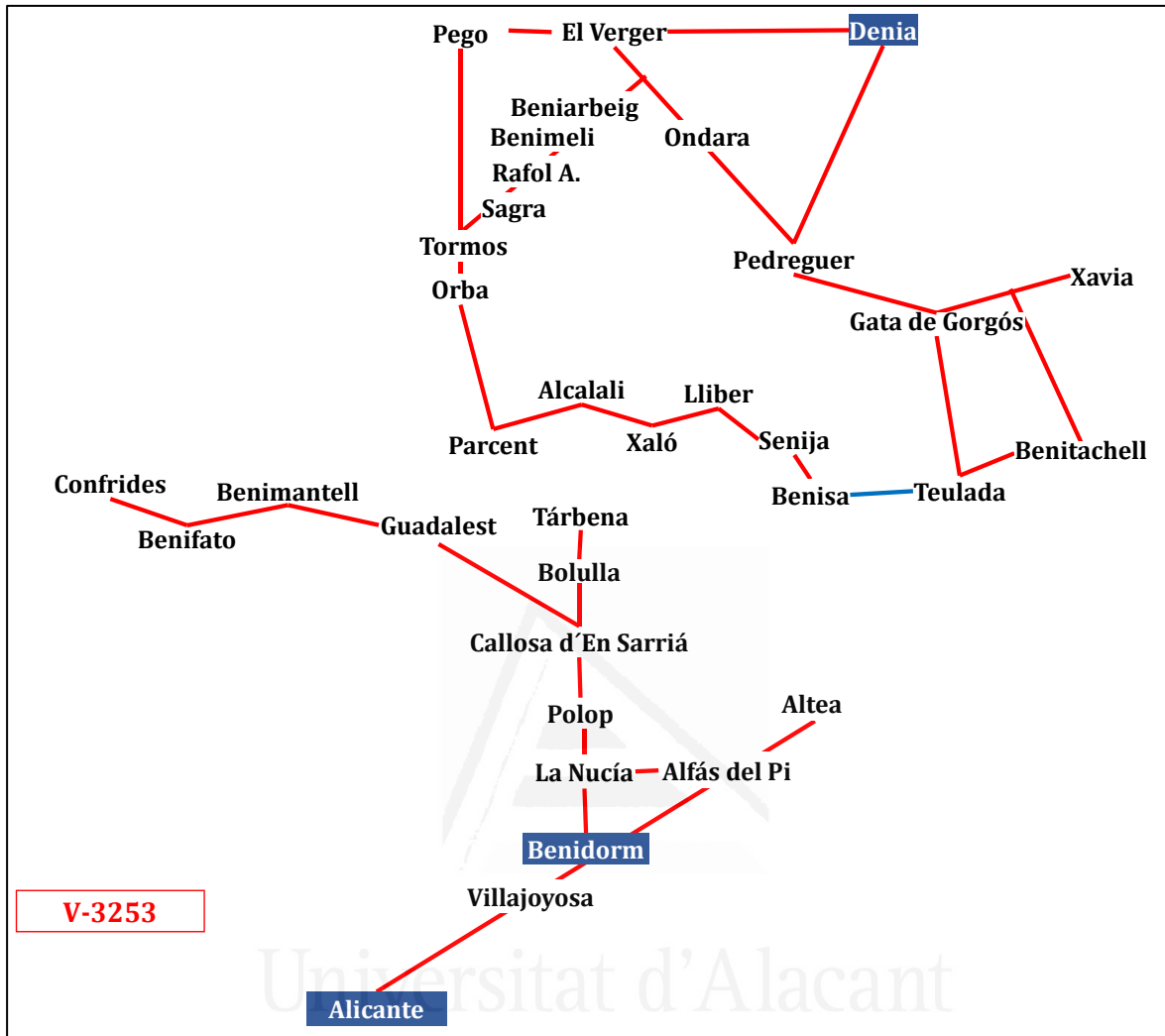
Fuente: Elaboración propia.

Con esta unificación se empieza a tejer la red de transportes comarcal de la Marina

¹⁶⁴ Resolución de 30 de abril de 1980, de la Dirección General de Transportes Terrestres, por la que se hace pública la adjudicación definitiva de la concesión del servicio público regular de transporte de viajeros por carretera entre Sevilla y Valencia, con hijuelas, como resultante de la unificación U-287 (BOE núm. 149, de 21 de junio de 1980, páginas 14106 a 14108).

Alta y la Marina Baixa.

Croquis 22. Concesión (V-3253).



Fuente: Elaboración propia.

7.1.2.2 Unificación U-10/1983.

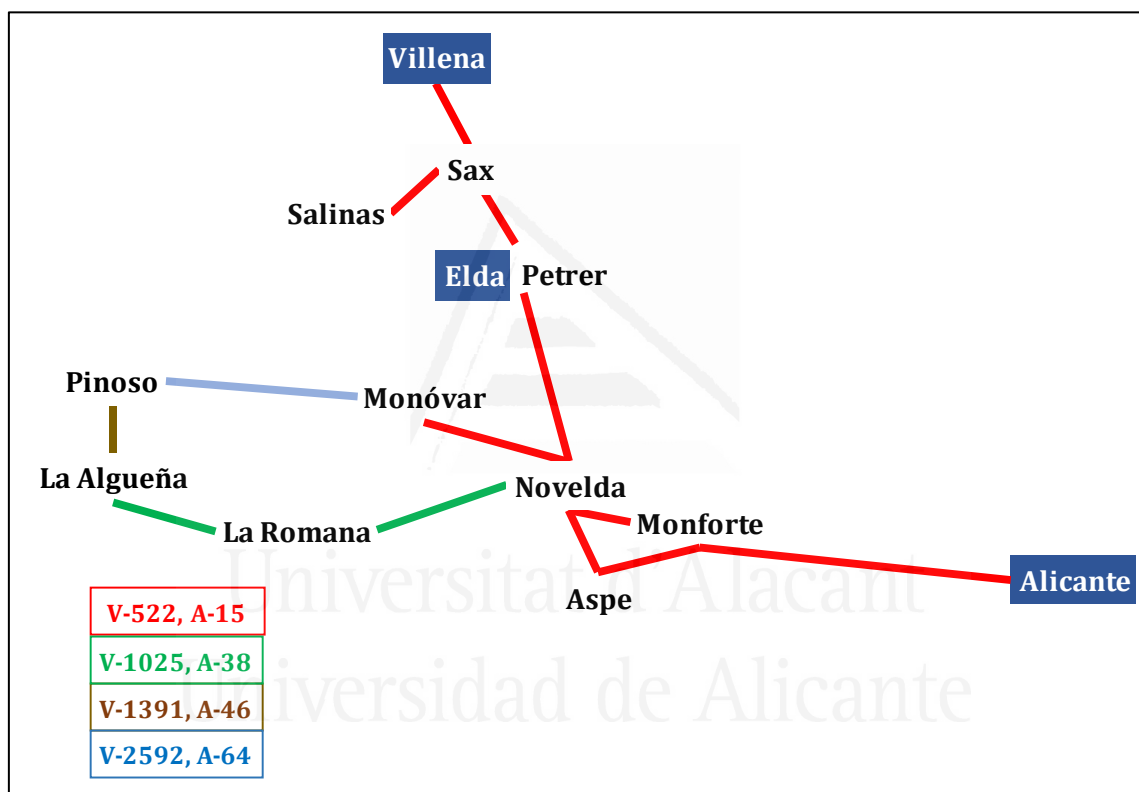
Con fecha 4 de marzo de 1987 se autoriza a LA NOVELDENSE, S.A. la unificación de las siguientes concesiones¹⁶⁵.

Tabla 56. Unificación U-10/1983.

Unificación U-10/1983				
Concesiones originales		fecha	Concesión unificada	
V-522, A-15	Villena-Alicante	04/03/1987	V-8508; CV-150	Villena -Alicante con Hijuelas
V-1025, A-38	La Algueña-Novelda (Estación)			
V-1391, A-46	Pinoso-Alicante			
V-2592, A-64	Estación de Monóvar-El Pinoso			

Fuente: Elaboración propia.

Croquis 23. Unificación U-10/1983.

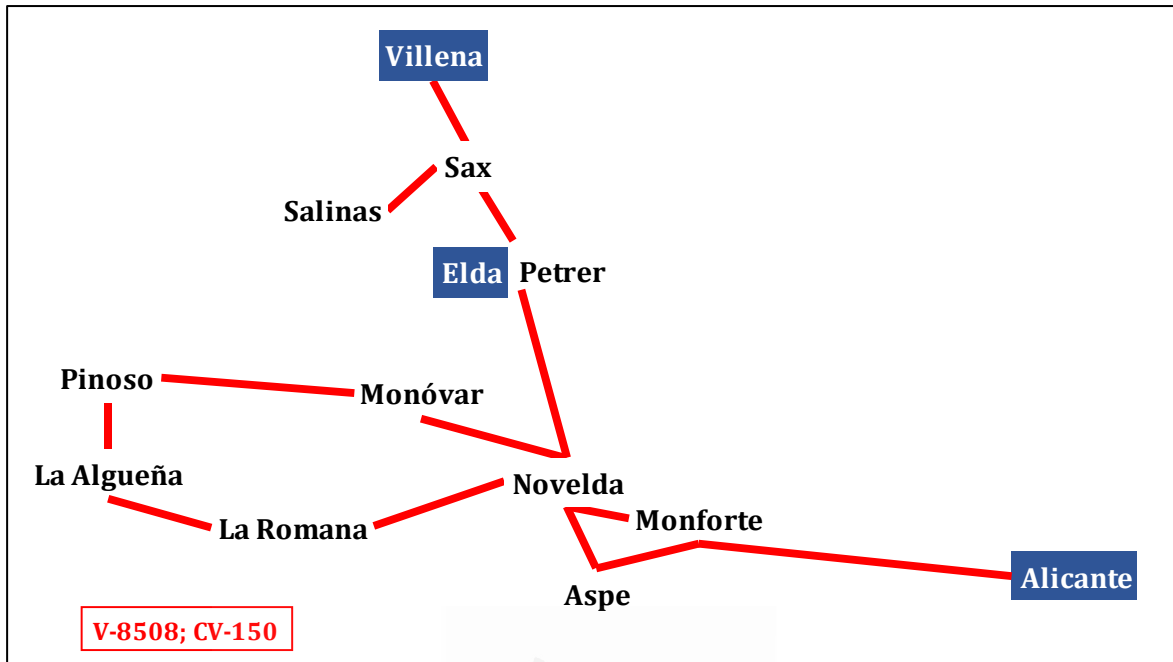


Fuente: Elaboración propia.

Esta unificación completa una red que atiende los tráficos de L'Alt Vinalopó y el Vinalopó Mitjà con L'Alacantí.

¹⁶⁵ Resolución de la Consejería de Obras Públicas Urbanismo y Transporte de la Comunidad Autónoma Valenciana por la que se otorga la concesión directa del servicio público regular de transporte de viajeros por carretera entre Villena y Alicante con Hijuelas, como resultante de unificación de las concesiones Villena-Alicante e Hijuelas (V-522; A-15), Algueña-Estación de Novelda (V-1025; A-38), Pinoso-Alicante (V-1391; A-46), Pinoso-Alicante (V-1391; A-46) y Pinoso-Estación de Monóvar (V-2592; A-64) (BOE núm. 121, 21/05/1987, pág. 14884).

Croquis 24. Concesión (V-8508, CV-150).



Fuente: Elaboración propia

7.1.2.3 Unificación U-7/1981.

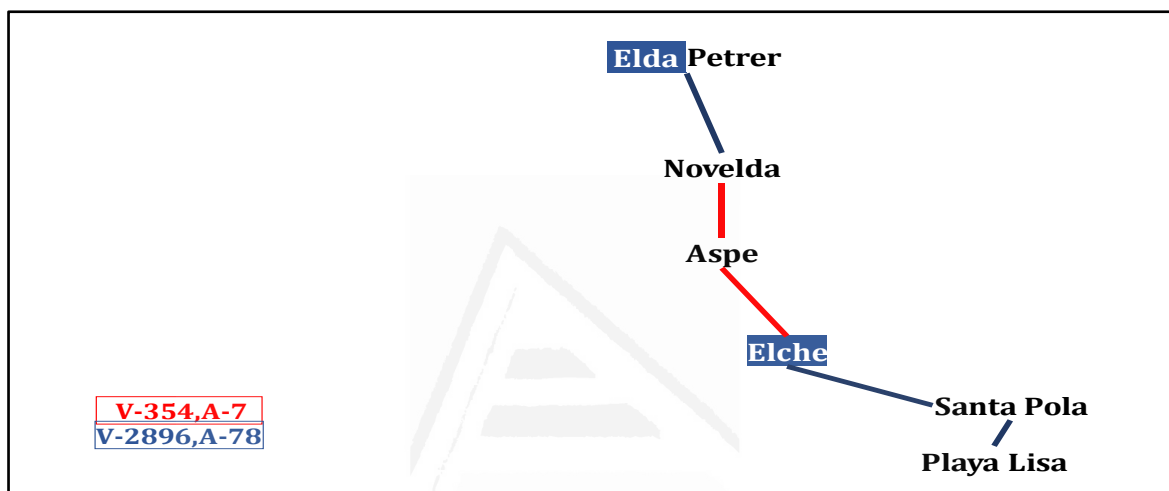
Con fecha 4 de marzo de 1987 se autoriza a la concesionaria AUTOCARES MURCIA-VALENCIA, S.A. la unificación U7/81¹⁶⁶, que sirve tráficos entre las comarcas del Vinalopó Mitjà y el Baix Vinalopó.

Tabla 57. Unificación U-7/1981.

Unificación U-7/1981				
Concesiones originales		fecha	Concesión unificada	
V-354, A-7	Elche-Estación de Novelda	21/03/1987	V-8509,CV-151/A	Elda- Playa Lisa
V-2896, A-78	Elda- Playa Lisa			

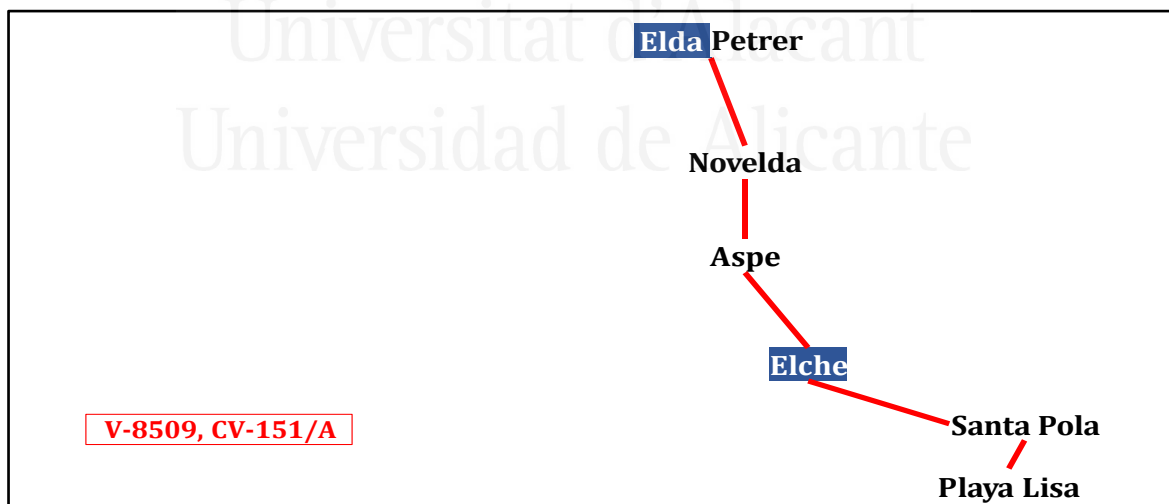
Fuente: Elaboración propia.

Croquis 25: Unificación U-7/1981.



Fuente: Elaboración propia.

Croquis 26: Concesión (V-8509, CV-151/A).



Fuente: Elaboración propia.

¹⁶⁶ Resolución de la Consejería de Obras Públicas Urbanismo y Transporte de la Comunidad Autónoma Valenciana por la que se otorga la concesión directa del servicio público regular de transporte de viajeros por carretera entre Elda y Playa Lisa como unificación de las concesiones Elche-Estación de Novelda y Elda Playa Lisa (BOE núm. 121, 21/05/1987, pág. 14884).

7.2 CONCESIONES OTORGADAS POR LA LEY 16/1987, DE 30 DE JULIO, DE ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES (LOTT).

La *LOTT* abre un plazo, que como hemos visto se prolongó durante bastantes años, para que se realice el proceso de convalidación de concesiones, periodo en que, con buen criterio, tanto de la Administración como de los propios concesionarios, se trata de racionalizar la red de transporte procediendo a la unificación de concesiones, al amparo de *Orden de 14 de abril de 1988 de sustitución de concesiones de transporte regular de viajeros por carretera*.

Cuando la *LOTT* entra en vigor, ya se habían realizado la transferencia de competencias en materia de transportes a la Generalitat Valenciana, por la que le corresponde a ésta autorizar la sustitución de las concesiones de su competencia y, en su caso, la unificación de las mismas.

En el proceso de sustitución de concesiones se acepta – y anima desde la Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte– la unificación de las mismas. A tal efecto se realiza un anuncio (19/05/1997) en el DOGV¹⁶⁷ en el que se detallan las concesiones de la provincia de Alicante en proceso de sustitución y las unificaciones de las mismas propuestas.

El proceso de unificación que, a continuación, pasamos a detallar, es bastante importante, ya que afecta a un significativo número de concesiones.

7.2.1 Unificación de concesiones otorgadas al amparo de Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

La *LOTT* y la racionalidad que exigen los tiempos llevan a que se realice un importante número de unificaciones de concesiones a la vez que éstas eran convalidadas conforme a la nueva legislación. En tal sentido la Consellería de Transportes hace una propuesta de una serie de unificaciones¹⁶⁸, que se ejecutaran a lo largo de la década siguiente y que, a continuación, pasamos a detallar.

¹⁶⁷ Ver (DOGV núm. 3.038, 18/07/1997, pág.11.884).

¹⁶⁸ Ver: [Anexo 7.2.1. Propuesta de unificaciones de la Consellería de Obras Públicas Urbanismo y Transportes para la provincia de Alicante.](#)

7.2.1.1 Unificación de la concesión (CVA-002).

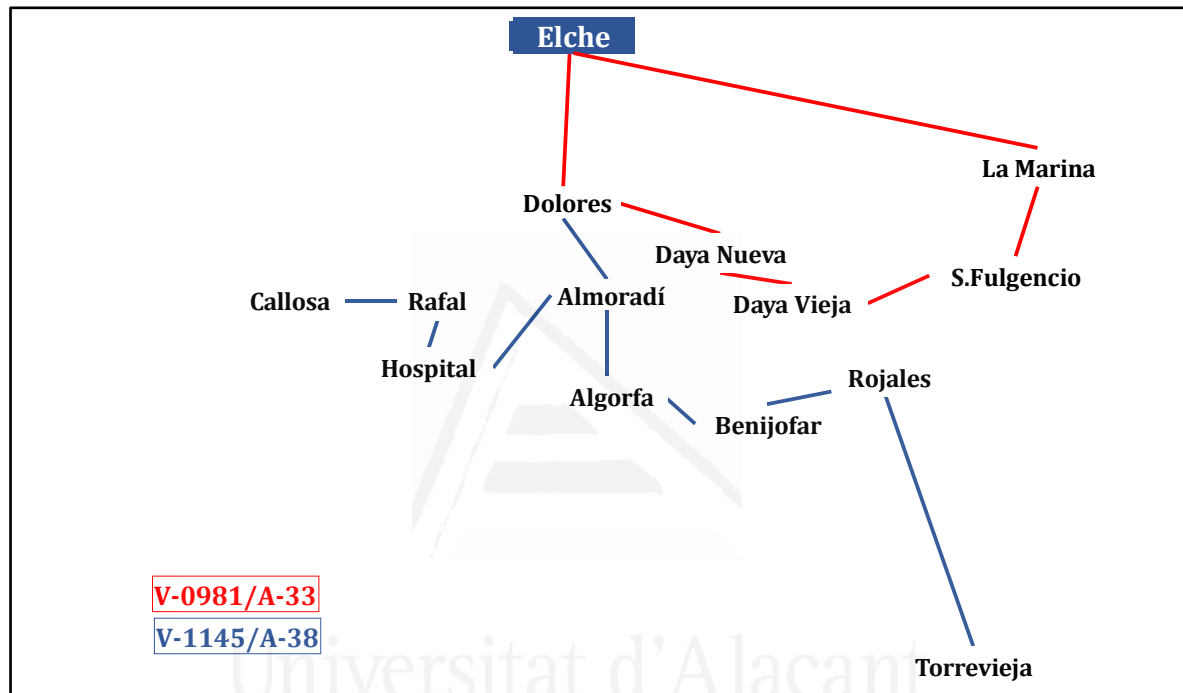
La concesión (CVA-002) procede de la unificación en el proceso de convalidación de las concesiones (V-981, A-33) y (V-1145, A-38).

Tabla 58. Unificación de la concesión (CVA-002).

Unificación (CVA-002)				
Concesiones originales		fecha	Concesión unificada	
V-981, A-33	Elche-Guardamar del Segura	22/12/1996	CVA-002	Callosa-Torrevieja-Elche e hijuelas
V-1145, A-38	Almoradí- Elche con hij. y prol.			

Fuente: Elaboración propia.

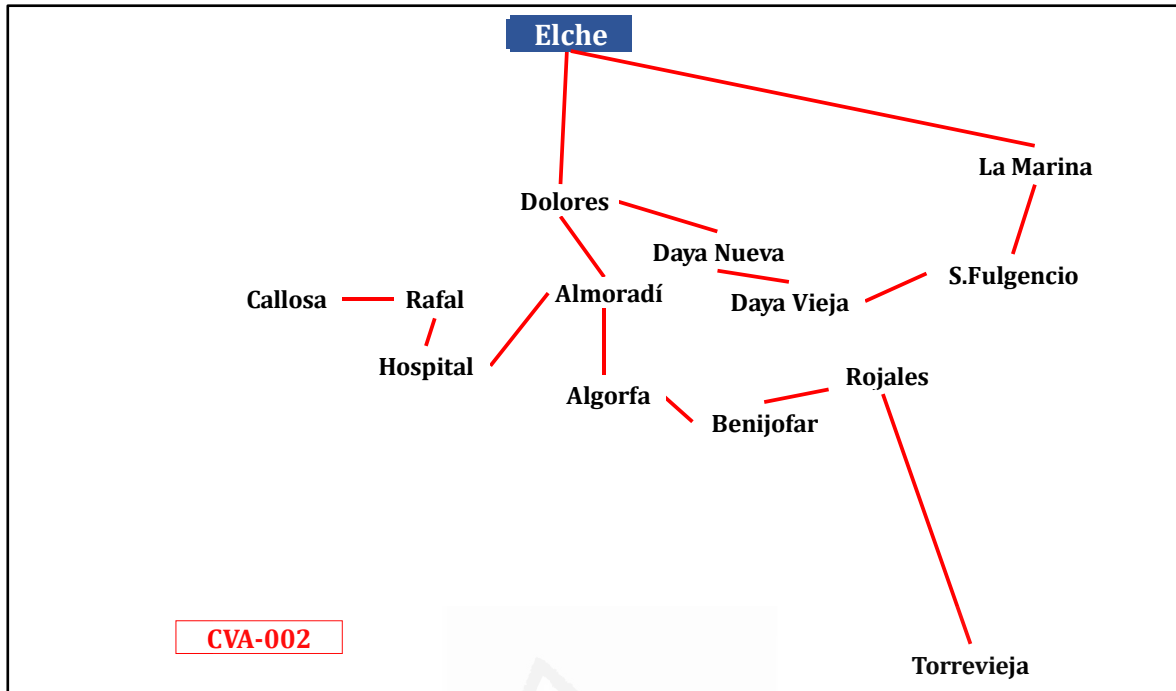
Croquis 27: Unificación CVA-002.



Fuente: Elaboración propia.

La nueva concesión unifica tráficos y explota seis líneas:

1. Torrevieja-Elche por Dolores
2. Torrevieja-Elche por Rojales y San Fulgencio
3. Torrevieja-Elche por Dayas
4. Torrevieja-Almoradí-Callosa
5. Guardamar-Eche, por N-332
6. Guardamar-Elche, por San Fulgencio



Fuente: Elaboración propia.

Con esta unificación se completa una red que atiende los tráficos entre las comarcas del Baix Vinalopó y la Vega Baja.

7.2.1.2 Unificación de la concesión (CVA-005).

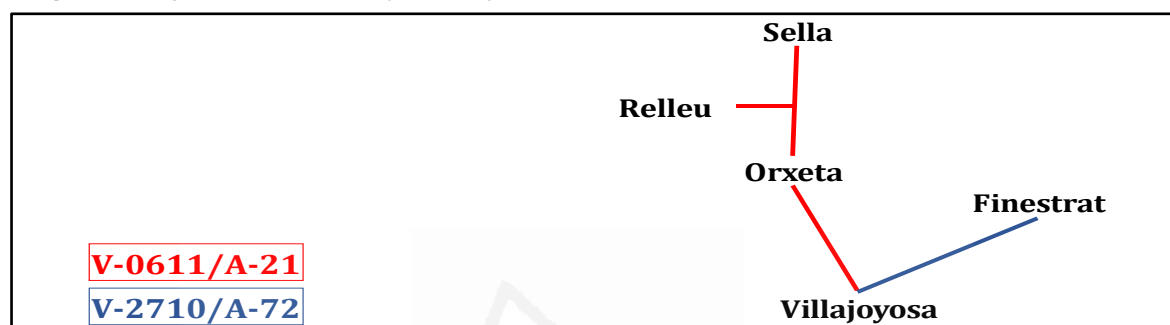
El 10 febrero de 2000¹⁷⁰, se aprueba la nueva concesión con vigencia hasta el 31/12/2009 que resulta de la unificación de las siguientes concesiones:

Tabla 59. Unificación de la concesión (CVA-005).

Unificación CVA-005				
Concesiones originales		fecha	Concesión unificada	
V-611, A-21	Relleu- Villajoyosa	10/02/2000	CVA-005	Relleu-Finestrat-Villajoyosa
V-2710, A-72	Finestrat-Villajoyosa			

Fuente: Elaboración propia.

Croquis 29. Unificación concesión (CVA-005)



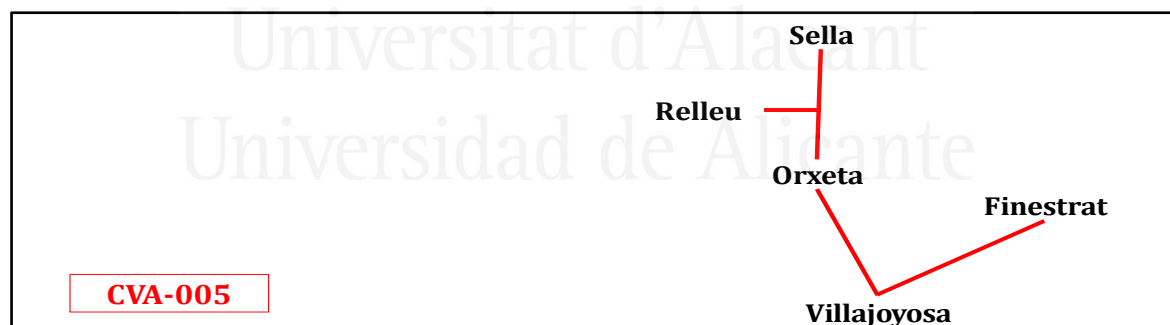
Fuente: Elaboración propia.

Las líneas de la nueva concesión son la siguientes:

1. Relleu-Sella-Villajoyosa
2. Finestrat-Villajoyosa

El nuevo croquis concesional es el siguiente:

Croquis 30. Concesión (CVA-005).



Fuente: Elaboración propia.

Esta concesión se declarará extinguida por Resolución de 16 de febrero de 2015 de la Secretaría Autonómica de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente, por la que se modifica la concesión (CV-006) incorporando los tráficos de la extinta (C-005)¹⁷¹.

¹⁷⁰ Resolución, de 10 de febrero de 2000, del Conseller de Obras Públicas Urbanismo y Transportes, se hace pública la aprobación de la sustitución de la concesión del servicio público regular permanente y de uso general de transporte de viajeros por carretera entre Relleu-Finestrat-Villajoyosa (CV-005) Diario Oficial de la Generalitat Valenciana, 04/04/2000, núm. 3.723, pág. 5.666.

¹⁷¹ Diario Oficial de la Generalitat Valenciana, 05/03/2015, núm. 7.477, pág. 6.153.

7.2.1.3 Unificación de la concesión (CVA-006).

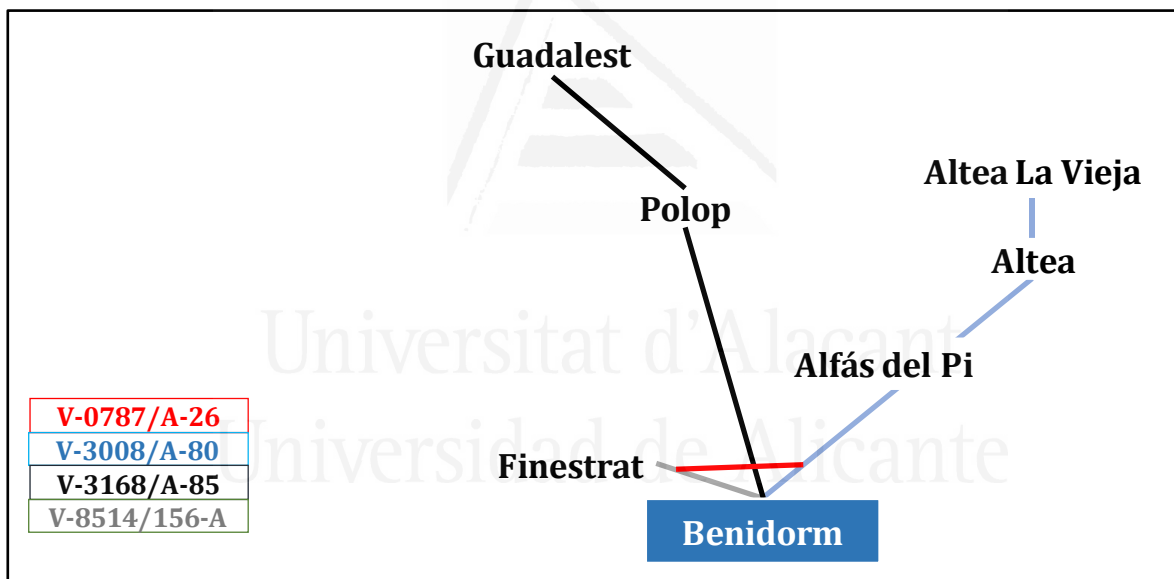
En la *Resolución, de 7 de febrero de 2000, del Conseller de Obras Públicas Urbanismo y Transportes, se hace pública la aprobación de la sustitución de la concesión del servicio público regular permanente y de uso general de transporte de viajeros por carretera entre Benidorm-Rincón de Loix-Altea la Vella- L'Alfàs del Pi-Guadalest-Cala de Finestrat (CV-006)*¹⁷² a la vez que se aprueba la nueva concesión con vigencia hasta el 04/10/2016 que resulta de la unificación de las siguientes concesiones:

Tabla 60. Unificación de la concesión (CVA-006).

Unificación (CVA-006)				
Concesiones originales		fecha	Concesión unificada	
V-0787, A-26	Rincón de Loix-Estación de Benidorm e Hijuelas	07/02/2000	CVA-006	Benidorm-Rincón de Loix-Altea La Vella-L'Alfàs del Pi-Guadalest-Cala de Finestrat
V-3008, A-80	Pati Fosc-Cala Finestrat			
V-3168, A-85	L'Alfàs del Pi-Altea la Vella			
V-8514/CV-156-A	Estación de Benidorm-Guadalest			

Fuente: Elaboración propia.

Croquis 31. Unificación de la concesión (CVA-006).



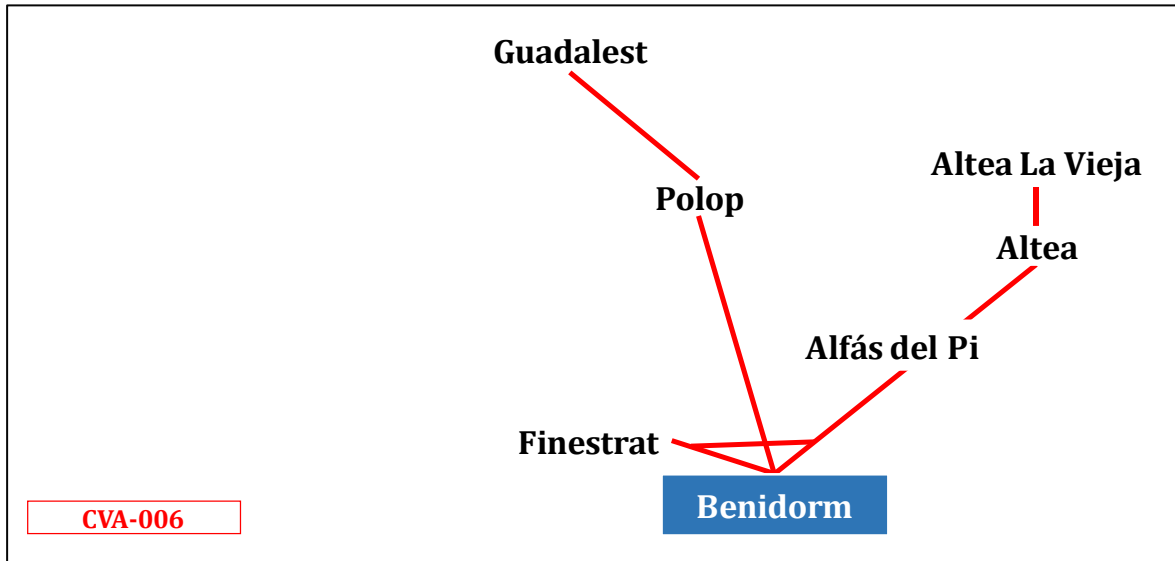
Fuente: Elaboración propia.

Las líneas de la concesión unificada son las siguientes:

1. Estación FGV-Racó Loix-Playmon
2. Parc d'Elx-Platja Ponent
3. a.Rincón Loix-Empalme CN-332
3. b.Racó Loix-Emp CN-332 por Filipinas
4. Parc d'Elx-Platja Ponent-Cala Finestrat
5. a.Centro-Racó Loix-Platja Albir

¹⁷² Ver (DOGV, núm. 3.708, 14/03/2000, pág. 4.120).

5. b.Centro-Racó Loix-Platja Albir, CV-753
5. c.Centro-Racó Loix-Platja Albir, mercad
6. a.Centro-La Valenciana
6. b.Centro-Salto del Agua
6. c.Platja Ponent-Salto del Agua
6. d.Empalme CN-332-Salto del Agua
6. e.Av. Jaume I-Salto del Agua
6. f.Cala Finestrat-Salto del Agua
7. Racó Loix-Urb. Coblanca
8. a.Racó Lox-Finestrat, por Cala Finestrat
8. b.Racó Lox-Finestrat, por Carr. Finestrat
8. c.Racó Lox-Finestrat, por cruce CV-767
9. a.Racó Loix-Continente
9. b.Benidorm-Continente por Parrr,Rural.
10. Racó Loix-Benidorm, por Av.Nicaragua
11. Racó Loix-Benidorm, por Mediterraneo
12. Benidorm-Ciudad Patricia
13. a.Cala Finestrat-Parque Aqualandia
13. b.Benidorm-Parque Aqualandia
14. Benidorm-Raco Loix-Cementerio
15. Cala Finestrat-Guadalest
16. a.Cala Finestrat-Racó Loix
16. b.Cala Finestrat-Continente
17. Benidorm-Altea-Altea la Vella
18. a.Colonia Escandinava-Altea
18. b.Colonia Escandinava-Altea la Vella.
18. c.Alfas del Pi-Altea la Vella
18. d.Alfás del Pi-Altea
19. a.Playa Albir-Altea
19. b.Playa Albir-Urbanizac. Campomanes
20. a.Alfas del Pi-Playa Albir
20. b.Alfas del Pi-Urbanización Campomanes
21. a.Finestrat-Altea, por Benid,orm y Alfás Pi
21. b.Finestrat-Altea, por Alfás del Pi
22. Benidorm-Altea-Fonts de l'Algar



Fuente: Elaboración propia

Esta unificación integra los tráficos urbanos del municipio de Benidorm y parte de los interurbanos con los municipios colindantes, creando de hecho una red metropolitana de transporte.

7.2.1.4 Unificación de la concesión (CVA-007).

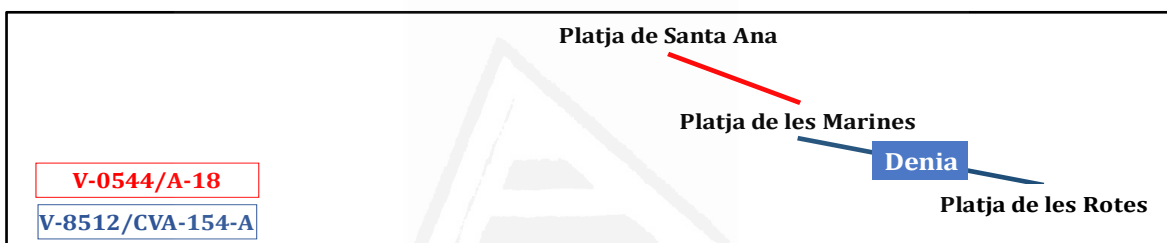
En la Resolución, de 29 de febrero de 2000, del Conseller de Obras Públicas Urbanismo y Transportes, se hace pública la aprobación de la sustitución de la concesión del servicio público regular permanente y de uso general de transporte de viajeros por carretera entre Denia-Les Rotes y Platges (CVA-007)¹⁷³ a la vez que se aprueba la nueva concesión con vigencia hasta el 22/09/2013 que resulta de la unificación de las siguientes concesiones:

Tabla 61. Unificación de la concesión (CVA-007).

Unificación (CVA-007)				
Concesiones originales		fecha	Concesión unificada	
V-554, A-18	Denia- Les Rotes con hijuelas y prolong.	29/02/2000	CVA-007	Denia-Les Rotes y Platges
V-8512/CV-154-A	Playa Las Marines-Playa Santa Ana			

Fuente: Elaboración propia.

Croquis 33. Unificación de la concesión (CVA-007).

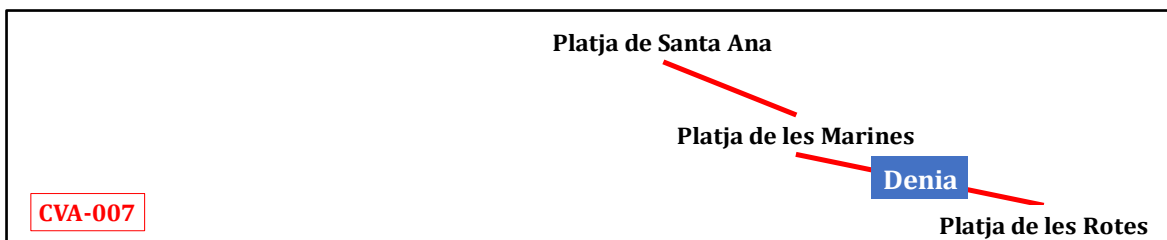


Fuente: Elaboración propia.

Las líneas de la nueva concesión son las siguientes:

1. Denia-Les Rotes Arenetes.
2. Denia- Platja Les Marines
3. Denia.Platja Les Marines-Platja Santa Anna.
4. Denia-Les Marines-Molins-Almadrava-Platja Verger-Santa Anna-Oliva Nova.

Croquis 34. Concesión (CVA-007).



Fuente: Elaboración propia.

¹⁷³ Diario Oficial de la Generalitat Valenciana, 02/11/2000, núm. 3.869'pág. 20.486

7.2.1.5 Unificación de la concesión (CVA-015).

La unificación de 5 concesiones contribuye a racionalizar los tráficos entre las comarcas de L'Alcoià, L'Alacantí, el Alt Vinalopó, el Comtat y la Marina Baixa.

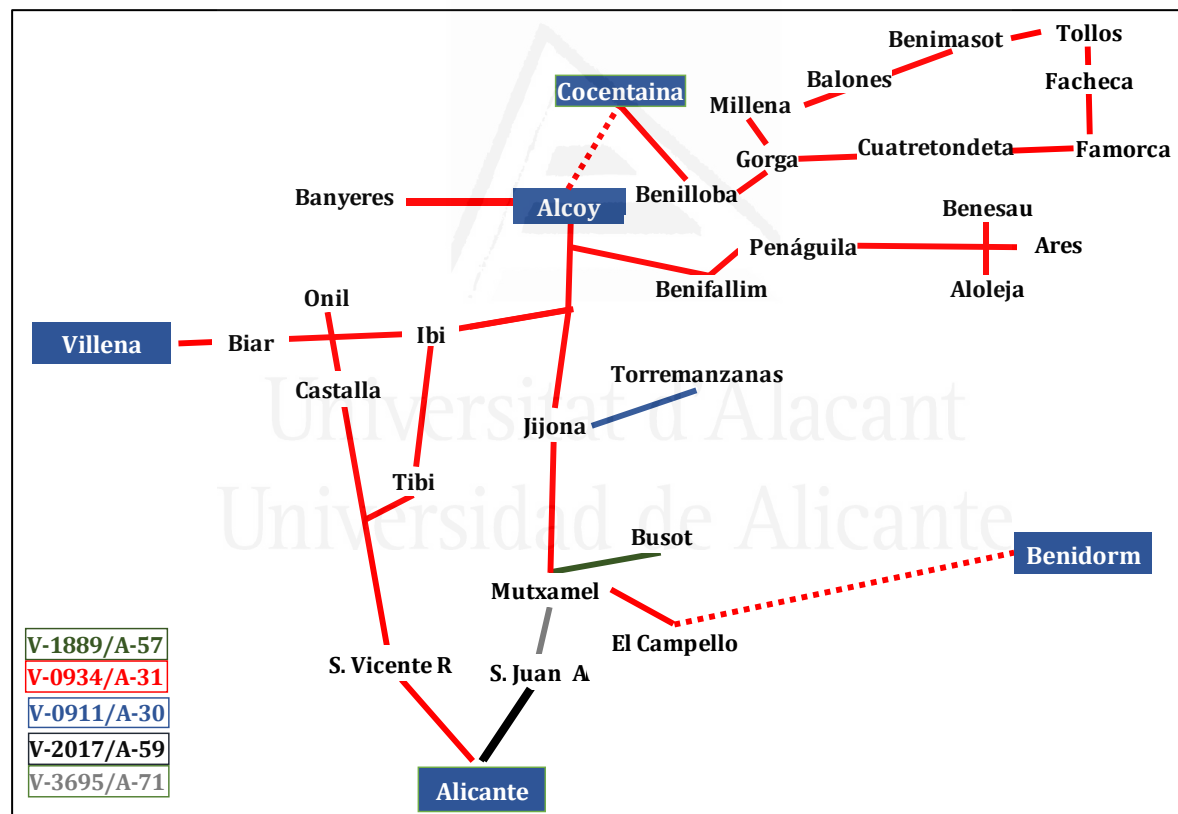
Tabla 62. Unificación de la concesión (CVA-015).

Unificación CVA-015				
Concesiones originales		fecha	Concesión unificada	
V-911, A-30	Alicante-Torremanzanas	16/06/2009	CVA-015	Alcoy-Alicante
V-934, A-31	Alicante-Alcoy e Hijuelas			
V-1889, A-57	Alicante-Busot con hij.			
V-2017, A-59	El Palmeral (Apeadero)-San Juan			
V-2695, A-71	Alicante-Muchamiel			

Fuente: Elaboración propia.

La distribución de la red antes de la unificación es la que se observa a continuación.

Croquis 35. Unificación (CVA-015).



Fuente: Elaboración propia.

La red completa de la concesión, así como los datos más significativos de explotación, se detallan en la tabla y el croquis siguiente, en los que podemos observar que conecta todos los municipios de L'Alcoià, L'Alacantí (excepto Agost), el Alt Vinalopó (Villena y Biar), parte del Comtat y el municipio de Benidorm en la Marina Baixa.

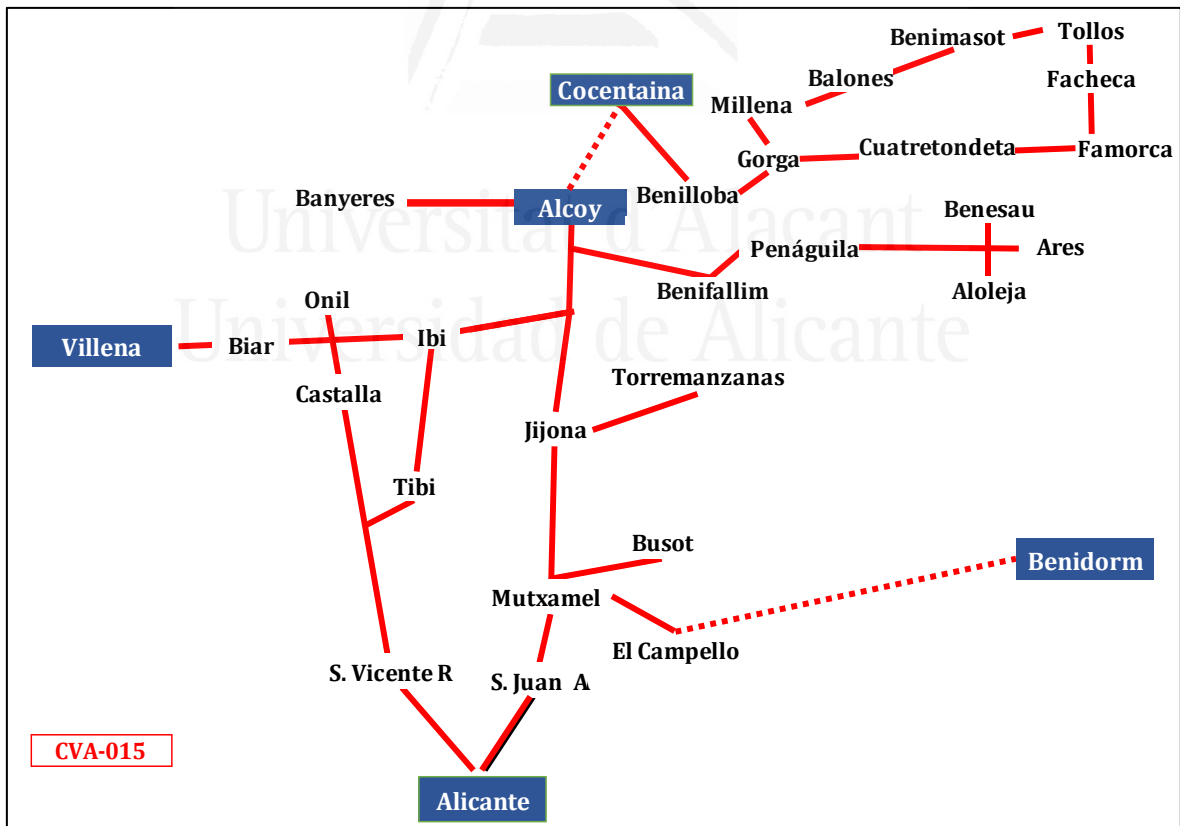
Las líneas de la nueva concesión son las siguientes:

1. Alcoy-Alicante (por Xixona)

2. Alcoy-Alicante (por Ibi)
3. Alcoy-Alicante (por Tibi)
4. Alcoy-Alicante (por Castalla)
5. Torremanzanas-Alicante
6. Alcoy-Castalla por Onil
7. Alcoy-Villena
8. Jijona-Alicante(directo)
9. Alcoy-Banyeres de Mariola
10. Alcoy-Benasau (Ares)
11. Alcoy-Cuatretondeta
12. Alcoy-Famorca
13. Alcoy-Benidorm (por Jijona y AP-7)
14. Mutxamel-Busot
15. Busot-El Campello
16. Alcoy-Alicante (por UA)

A continuación, se detalla el croquis de la nueva concesión unificada.

Croquis 36. Concesión CVA-15).



Fuente: Elaboración propia.

7.2.1.6 Unificación de la concesión (CVA-023).

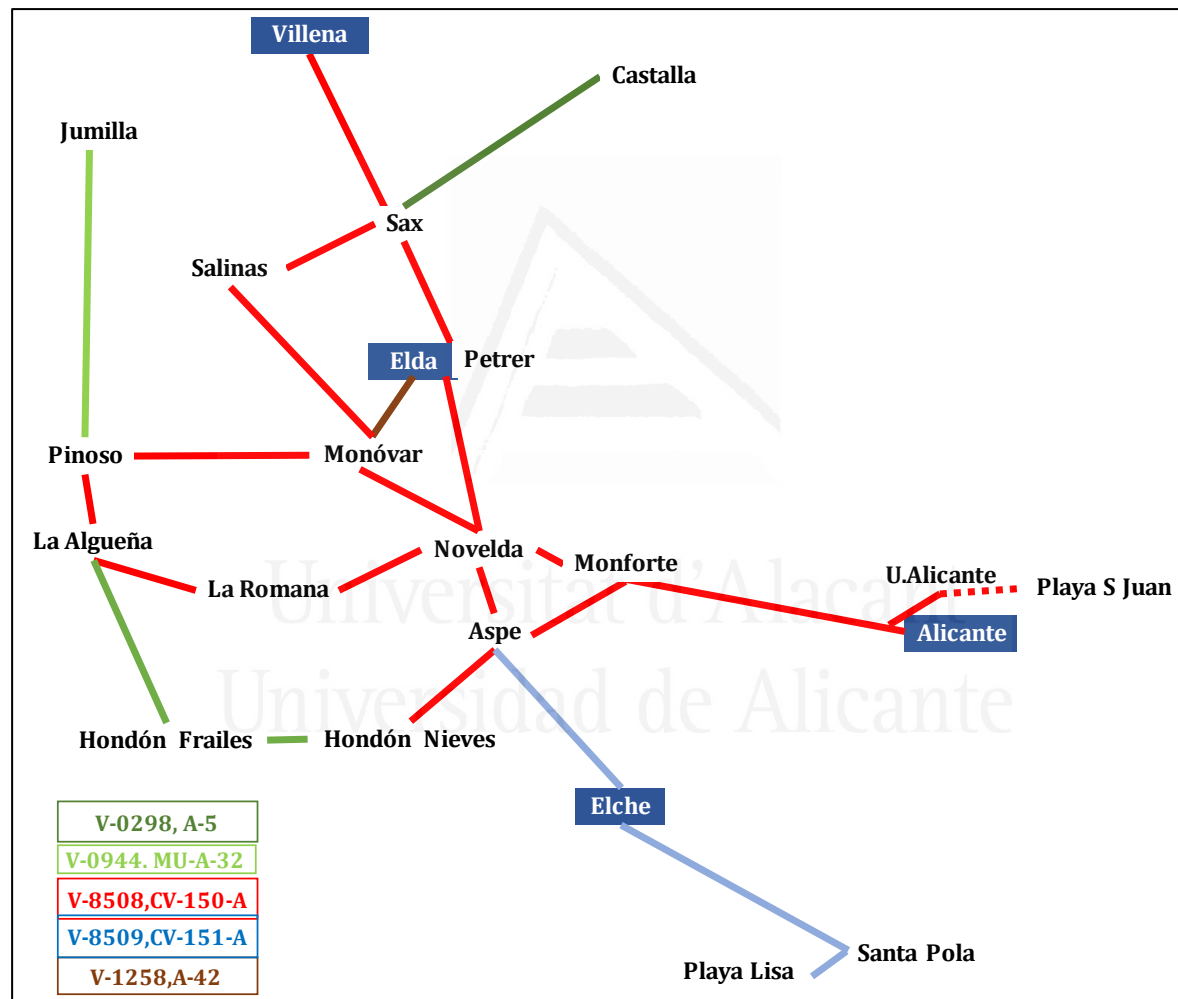
Con fecha 1 de marzo de 2002, se aprueba la unificación de cinco concesiones, titularidad de LA NOVELDENSE, S.A. dando como resultado la concesión CVA-023¹⁷⁴.

Tabla 63. Unificación de la concesión (CVA-023).

Concesiones originales		fecha	Concesión unificada	
V-0298/A-5	Castalla-Elda	01/03/2002	CVA-023	Villena-Alicante con Hijuelas
V-0944/MU-A-32	Alicante-Jumilla			
V-8508/CV-150-A	Villena-Alicante con Hijuelas			
V-8509/CV-151-A	Elda-Playa Lisa			
V-1258/A-42	Elda-Monóvar			

Fuente: Elaboración propia.

Croquis 37. Unificación (CVA-023).



Fuente; Elaboración propia.

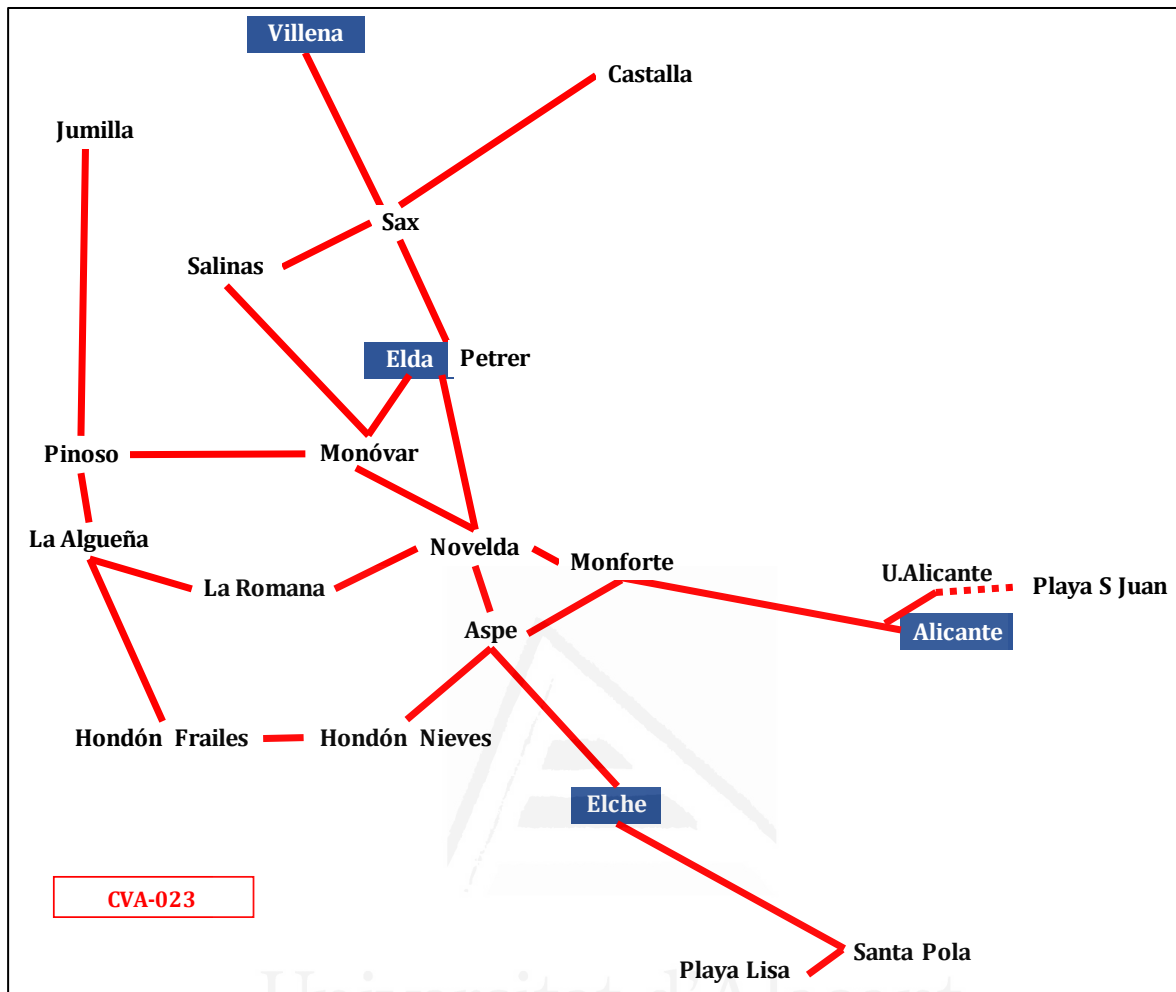
Los itinerarios principales de estas concesiones discurren por el Vinalopó Mitjà, conectando esta comarca con las de L'Alt Vinalopó, el Baix Vinalopó, L'Alcoià y L'Alacantí.

¹⁷⁴ Resolución de 1 de marzo de 2002, del conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, por la que se hace pública la aprobación de la sustitución de la concesión del servicio público regular permanente y de uso general de transporte de viajeros por carretera entre Alicante-Villena e Hijuelas (CVA-023). (DOGV-núm. 4.502, pág. 14091, 19/05/2003)

Las líneas de la concesión unificada son las siguientes:

1. Alicante-Villena
2. Alicante-Monforte-Villena
3. Alicante-Monforte-Petrer
4. Alicante-Petrer
5. Alicante-Estación de Elda-Petrer
6. Alicante-Aspe-Est. Elda-Petrer
7. Alicante-Aspe-Villena
8. Alicante-Aspe-Novelda
9. Alicante-Aspe-Monóvar
10. Alicante-Aspe-Novelda-Algueña-Pinoso
11. Alicante-Monóvar-Pinoso
12. Jumilla-Algueña-Hondones-Aspe
13. Algueña-Pinoso-Residencia de Elda
14. La Romana-Algueña-Residencia de Elda
15. Villena-Petrer-Universidad de Alicante
16. Petrer-Universidad de Alicante
17. Monóvar-Novelda-Universidad Alicante
18. Villena-Elda-Playa San Juan
19. Monóvar-Novelda-Playa San Juan
20. Villena-Playa Lisa
21. Residencia de Elda-Playa Lisa
22. Elche-Playa Lisa
23. Residencia de Elda-Petrer-Elche
24. Castalla-Petrer
25. Sax-Petrer
26. Salinas-Petrer
27. Salinas-Villena
28. Elda-Petrer
29. Monóvar-Elda-Petrer.

Croquis 38. Concesión (CVA-023).



Fuente: Elaboración propia.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

7.2.1.7 Unificación de la concesión (CVA-025).

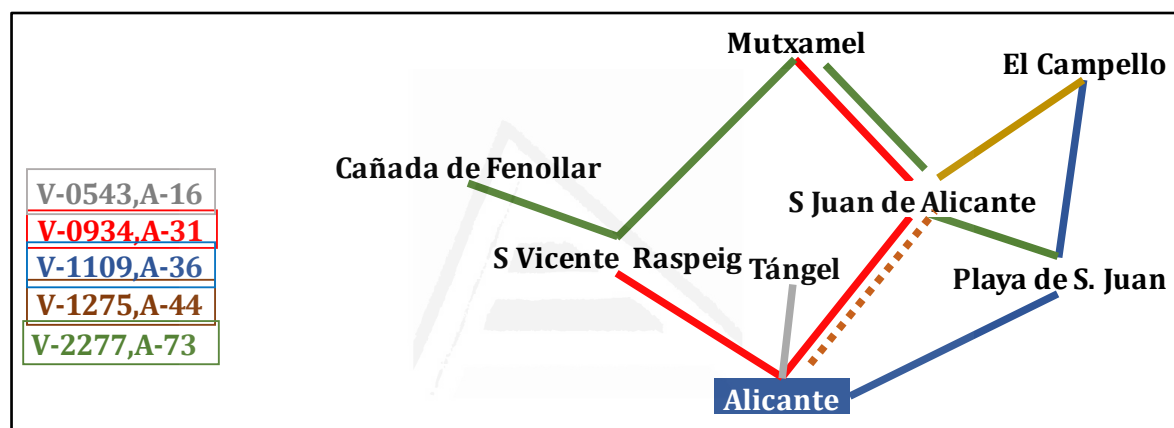
En el proceso de convalidación AUTOMOVILES LA ALCOYANA,S.A. unifica cuatro de sus concesiones, a las que incorpora tráficos de la concesión (V-934, A-31) afectada por el proceso de unificación y convalidación (CVA-15).

Tabla 64. Unificación de la concesión (CVA-025).

Unificación CVA-025				
Concesiones originales		fecha	Concesión unificada	
V-543, A-16	Alicante-Tangel	16/06/2009	CVA-025	Alicante Cercanías
V-1109, A-36	Alicante-Playa San Juan			
V-1275, A-44	Alicante-Campello			
V-2777, A-73	Cañada del Fenollar-Playa San Juan			

Fuente: Elaboración propia-

Croquis 39. Unificación (CVA-025).



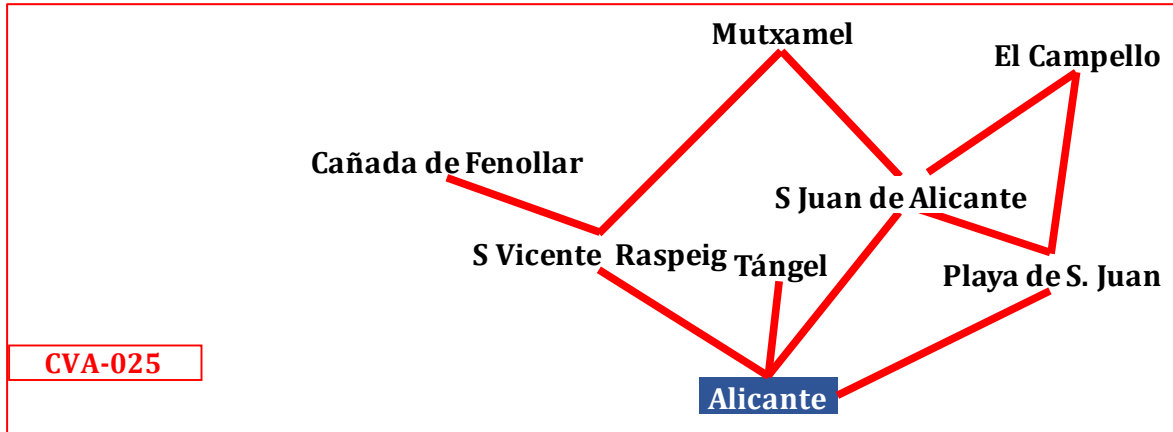
Fuente: Elaboración propia-

Las líneas resultantes de la unificación son las siguientes:

1. Alicante (O. Esplá) – Playa San Juan – El Campello
2. Alicante (O. Esplá) – Hospital Sant Joan- Sant Joan – Mutxamel
3. Alicante – Universidad – San Vicente del Raspeig
4. Alicante (Rambla) – Villafranqueza – Tángel
5. San Vicente del Raspeig – La Alcoraya
6. Mutxamel – Sant Joan – Playa de San Juan
7. Alicante (O. Esplá) – Les Paulines . Mutxamel
8. San Gabriel – Universidad
9. Playa San Juan – Hospital Sant Joan – Universidad
10. Mutxamel- Busot
11. Busot - El Campello
12. Hospital Sant Joan – El Campello.
13. Universidad –Mutxamel- San Joan - Hospital Sant Joan.
14. El Campello – Universidad.

- 15. Alicante (Puerta del Mar) – Alicante Golf – El Campello (nocturna)
- 16. Alicante (Puerta del Mar) – Sant Joan – Mutxamel (nocturna)
- 17. Alicante (Puerta del Mar) – Universidad – San Vicente (nocturna)

Croquis 40. Concesión (CVA-025).



Fuente: Elaboración propia-

La concesión (CVA-25) también conocida como “Alicante-Cercanías” atiende prácticamente todos los tráficos entre los municipios de Alicante, San Vicente del Raspeig, San Juan de Alicante y Mutxamel y El Campello. Además, también atiende tráficos urbanos en los itinerarios que transitan por todos los municipios citados.

De hecho, esta concesión, está actuando como un transporte metropolitano, adscrita al convenio TAM (Transporte Alicante Metropolitano) financiado por la Generalitat Valenciana y el Ayuntamiento de Alicante.

7.2.2 Resumen de las unificaciones de concesiones otorgadas al amparo de Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

La racionalización que se ha realizado en el proceso de convalidación de concesiones, en la provincia de Alicante, en base a la LOTT ha sido muy importante, tal como podemos comprobar en la tabla siguiente, en la que se detalla la conversión de 29 concesiones en 8 concesiones unificadas.

Tabla 65. Unificación de concesiones en la provincia de Alicante en base a la LOTT.

núm.	Nombre	DOGV	núm	Nombre
V-0219, A-2	Callosa de Segura-Orihuela	22/12/1996	CVA-002	Callosa-Torre Vieja-Elche e hijuelas
V-0239, A-4	Crevillente-Playa Pinet-Las Pesqueras			
V-0981, A-33	Elche-Guardamar del Segura			
V-1145, A-38	Almoradí- Elche con hijos y prolongs			
V-3114, A-83	Alicante-Orihuela por La Marina e hij.			
V-2622, A-66	Arneva-Molins, Hurchillo-Bonanza	25/01/2001	CVA-004	Hurchillo-Tres Puentes-Bonanza-Molins
V-0485, MU-A-13	Abanilla-Orihuela			
V-0611, A-21	Relleu- Villajoyosa	10/02/2000	CVA-005	Relleu-Finestrat-Villajoyosa
V-2710, A-72	Finestrat-Villajoyosa			
V-0787, A-26	Rincón de Loix-Estac.Benidorm e hij.	07/02/2000	CVA-006	Benidorm-Rincon de Loix-Altea la Vella-Alfás del Pi-Guadalest-Cala de Finestrat
V-3008, A-80	Pati Fosc-Cala Finestrat			
V-3168, A-85	L'Alfás del Pi-Altea la Vella			
V-8514/CV-156-A	Estación de Benidorm-Guadalest			
V-0554, A-18	Denia- Les Rotes con hij. y prologs.	29/02/2000	CVA-007	Denia-Les Rotes y Platges
V-8512/CV-154-A	Playa Las Marines-Playa Santa Ana			
V-0911, A-30	Alicante-Torremanzanas	01/06/2009	CVA-015	Alcoy-Alicante
V-0934, A-31	Alicante-Alcoy e Hijuelas			
V-1889, A-57	Alicante-Busot con hij.			
V-2017, A-59	El Palmeral (Apeadero)-S.Juan Alicante			
V-2695, A-71	Alicante-Muchamiel			
V-8508; CV-150	Villena -Alicante con Hijuelas	04/03/1987	CVA-023	Villena-Alicante con hijuelas
V-8509,CV-151-A	Elda Playa Lisa			
V-0298, A-5	Castalla-Elda con hijuela			
V-0944, MU-A-32	Alicante-Jumilla			
V-1258, A-42	Elda-Monovar			
V-543, A-16	Alicante-Tangel	16/06/2009	CVA-025	Alicante-Cercanías
V-1109, A-36	Alicante-Playa San Juan			
V-1275, A-44	Alicante-Campello			
V-2777, A-73	Cañada Fenollar-Playa San Juan			

Fuente: Elaboración propia.

7.3 CONCESIONES DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA PROVINCIA DE ALICANTE (2018).

Las concesiones otorgadas al amparo de la *LOTT* configuran la actual red de transporte público regular de viajeros en la provincia de Alicante en activo, aunque todas ellas caducadas.

Tabla 66. Concesiones de transporte regular de viajeros de la provincia de Alicante (2019).

núm.	Nombre	DOGV	Plazo	Comarcas	
CVA-001	Orihuela.Guadamar-Alicante e Hijuelas	26/02/2002	18/05/2013	Vega Baja	L'Alacantí
CVA-002	Callosa, Torrevieja, Elche e Hijuelas	02/10/2001	06/10/2016	Baix Vinalopó	Vega Baja
CVA-003	Callosa-Hospital-Orihuela	21/02/2002	08/06/2012	Vega Baja	
CVA-004	Hurchillo-Tres Puentes-Bonanza-Molíns	25/01/2001	07/01/2013	Vega Baja	
CVA-005	Relleu-Finestrat-Villajoyosa	21/02/2002	31/12/2013	Marina Baixa	
CVA-006	Benidorm-Rincon de Loix-Altea La Vella-L'Alfás del Pi-Guadalest-Cala de Finestrat	03/11/2001	04/10/2016	Marina Baixa	
CVA-007	Denia-Les Rotes y Platjes	03/11/2001	22/09/2013	Marina Alta	
CVA-008	Crevillente-Playa del Pinet	02/10/2001	01/07/2012	Baix Vinalopó	
CVA-009	Javea-Puerto Javea-Calablanca	08/11/2001	01/08/2013	Marina Alta	
CVA-010	Abanilla-Orihuela	21/02/2002	16/07/2012	Vega Baja	
CVA-011	Xaló-EL Verger	02/10/2001	09/11/2012	Marina Alta	
CVA-012	Denia-Javea	24/03/2002	08/07/2013	Marina Alta	
CVA-013	Benidoleig-Denia Prolongación a Benimaurell	02/10/2001	04/03/2013	Marina Alta	
CVA-014	Alicante-Elche-Crevillente	25/06/2002	03/05/2012	Baix Vinalopó	L'Alacantí
CVA-015	Alcoy-Alicante	16/06/2009	15/01/2013	L'Alcoià	L'Alacantí
CVA-016	Santa Pola- Alicante	21/02/2002	27/04/2012	Baix Vinalopó	L'Alacantí
CVA-017	Relleu-Alicante	21/02/2002	17/04/2012	Marina Baixa	L'Alacantí
CVA-018	Alcoy-Pego-El Verger	02/10/2001	08/07/2012	L'Alcoià El Comtat	Marina Alta
CVA-019	Elche-Elche	17/06/2002	06/04/2013	Baix Vinalopó	
CVA-020	Alicante-Torrellano	02/10/2001	01/08/2012	Baix Vinalopó	L'Alacantí
CVA-021	Orihuela-San Javier	02/10/2001	12/07/2012	Vega Baja	
CVA-022	Bañeres-Yecla e Hijuelas	02/10/2001	03/03/2013	L'Alcoià	Alt Vinalopó
CVA-023	Alicante-Villena e Hijuelas	19/05/2003	27/07/2019	Alt Vinalopó Vinalopo Mitjà	L'Alacantí
CVA-024	Elche-Santa Pola	21/02/2002	27/07/2012	Baix Vinalopó	
CVA-025	Campello-Alicante- Cañada Fenollar-Playa de San Juan	23/06/2009	01/02/2012	L'Alacantí	
CVA-026	Agost-Alicante	02/10/2001	20/12/2012	L'Alacantí	
CVA-027	Elche-Baya Baja	02/10/2001	07/11/2012	Baix Vinalopó	
CVA-028	Estación Calpe-Peñon de Ifach	04/03/2002	14/07/2013	Marina Alta	
CVA-029	Elche-Arenales del Sol	02/10/2001	01/03/2013	Baix Vinalopó	
CVA-030	Pinoso-Abanilla-Cieza	11/02/2002	24/03/2013	Vinalopó Mitjà	Vega Baja
CVA-090	Alicante-Orihuela	29/03/2011	01/06/2013	Vega Baja	L'Alacantí
VCV-214	Ontinyent-Gandía;Alcoy-Gandía	05/03/2002	16/07/2014	L'Alcoià	El Comtat
VCV-231	Patro-Pego-Oliva-Gandía	06/10/2001	02/03/2014	Marina Alta	
VCV-401	Yecla-Valencia e Hijuelas	08/05/2001	02/01/2016	Alt Vinalopó	L'Alcoià
VCV-402	Alcoy-Valencia	26/04/2001	11/04/2013	L'Alcoià	El Comtat
VCV-403	Alicante-Valencia	28/01/2002	07/05/2007	L'Alacantí Marina Baixa	Marina Alta

Fuente: Elaboración propia.

7.4 REDES DE TRANSPORTE POR COMARCAS.

A continuación, analizamos el estado actual de las redes de transporte comarcal, que se han generado como consecuencia de los distintos procesos de unificación que hemos aludido.

7.4.1 Comarca de El Comtat.

Situada en la zona Norte de la provincia de Alicante, limita con la Marina Alta, la Marina Baixa y L'Alcoià, y con la provincia de Valencia, siendo la localidad de Cocentaina la cabecera de la comarca.

Durante el periodo analizado se observa que la comarca apenas ha incrementado la población (7%)

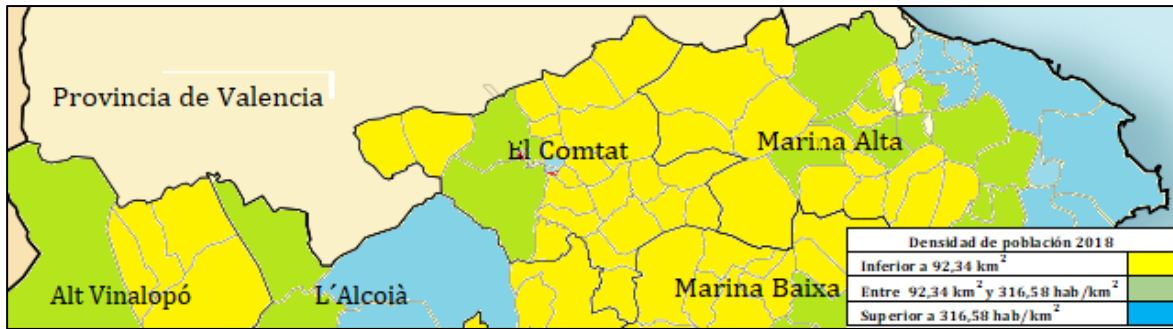
Tabla 67. Evolución de la población y de la densidad de población de El Comtat (1950-2018).

Comarca El Comtat	Habitantes			Km ²	Habitantes/Km ²			Δ% 2018-1950
	1950	2018	Δ		1950	2018	Δ	
Muro de Alcoy	4.093	9.328	5.235	30,24	135,35	308,47	173,12	128%
Cocentaina	8.144	11.456	3.312	52,94	153,83	216,40	62,56	41%
L'Alqueria d'Asnar	494	491	-3	1,08	457,41	454,63	-2,78	-1%
Benillup	98	94	-4	3,38	28,99	27,81	-1,18	-4%
Alcocer de Planes	260	229	-31	4,39	59,23	52,16	-7,06	-12%
Millena	260	229	-31	9,77	26,61	23,44	-3,17	-12%
Gaianes	561	471	-90	9,57	58,62	49,22	-9,40	-16%
Alfafara	607	407	-200	19,78	30,69	20,58	-10,11	-33%
Benilloba	1.151	742	-409	9,54	120,65	77,78	-42,87	-36%
Benimarfull	722	413	-309	5,56	129,86	74,28	-55,58	-43%
Beniarrés	2.096	1.118	-978	20,21	103,71	55,32	-48,39	-47%
Gorga	506	258	-248	9,11	55,54	28,32	-27,22	-49%
Planes	1.428	713	-715	38,87	36,74	18,34	-18,39	-50%
Agres	1.178	551	-627	25,84	45,59	21,32	-24,26	-53%
Lorcha/L'Orxa	1.445	596	-849	31,76	45,50	18,77	-26,73	-59%
Facheca	259	101	-158	10,17	25,47	9,93	-15,54	-61%
Balones	314	122	-192	11,24	27,94	10,85	-17,08	-61%
Benimassot	252	96	-156	9,51	26,50	10,09	-16,40	-62%
Benasau	476	156	-320	9,04	52,65	17,26	-35,40	-67%
Almudaina	327	104	-223	8,82	37,07	11,79	-25,28	-68%
Tollos	193	56	-137	15,97	12,09	3,51	-8,58	-71%
Famorca	190	53	-137	9,72	19,55	5,45	-14,09	-72%
Quatretondeta	447	121	-326	16,7	26,77	7,25	-19,52	-73%
Alcoleja	783	180	-603	14,56	53,78	12,36	-41,41	-77%
Total	26.284	28.085	1.801	377,77	69,58	74,34	4,77	7%

Fuente: Elaboración propia.

Es un territorio poco poblado en la mayoría de sus municipios. En cuanto a densidad de población únicamente L'Alquería d'Asnar supera la media provincial, Muro y Cocentaina se encuentran en el segmento intermedio entre la media nacional y la media provincial, mientras que los municipios restantes están por debajo de la media nacional, en un claro proceso de despoblamiento.

Mapa 27. Densidad de población de la comarca de El Comtat (2018).



Fuente: Elaboración propia.

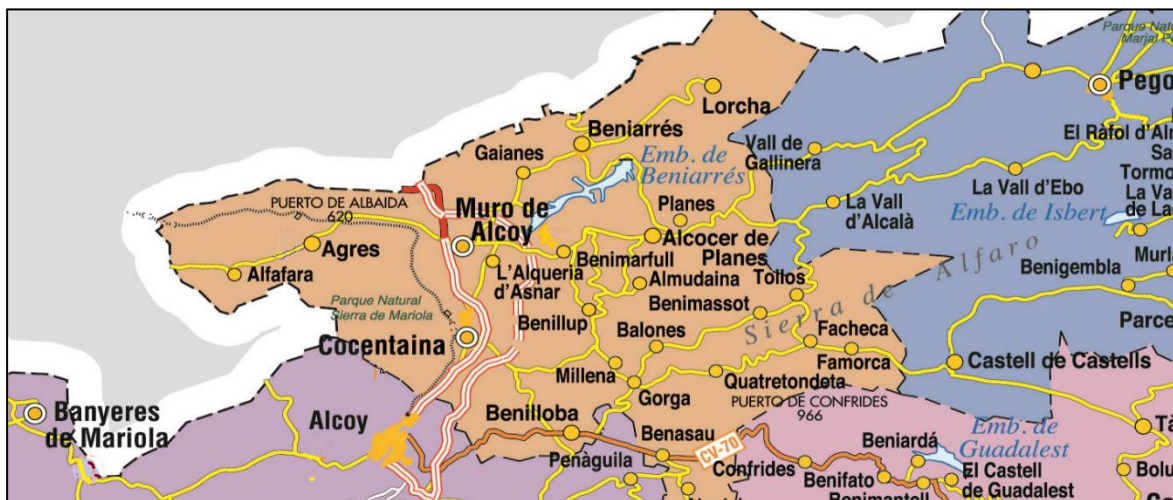
La red de carreteras que discurre por la comarca –en gran parte competencia de la Diputación de Alicante– se detalla en el mapa siguiente, permite la conexión entre todos los municipios y su cabecera de comarca.

Tabla 68. Red de carreteras de la comarca de El Comtat (2018).

Clave	Carreteras	Origen	Final
A-7	Autovía del Mediterráneo		
N-340	Cádiz-Barcelona		
CV-70	Alcoy-Benidorm		
CV-81	Onteniente-Villena-región de Murcia		
CV-770	Villajoyosa a Benasau por Orxeta, Sella y Alcoleja	N-332	CV-70
CV-701	Beniarrés a Lorcha	CV-705	Lorcha
CV-703	Cocentaina a Muro de Alcoy por L'Alqueria d'Asnar	N-340	CV-700
CV-704	Benimarfull a Benillup	CV-700	CV-710
CV-708	Planes a Almudaina por Benialfaquí	CV-700	CV-710
CV-711	Planes a Beniarrés por la Presa	CV-700	CV-705
CV-754	Gorga a Facheca por Quatretondeta	CV-720	CV-720
CV-770	Villajoyosa a Benasau por Orxeta, Sella y Alcoleja	N-332	CV-70
CV-781	Penáguila a Alcoleja	CV-785	CV-770
CV-787	Benifallim a Benilloba	CV-785	CV-70

Fuente: Diputación Provincial de Alicante.

Mapa 28. Red de carreteras de la comarca de El Comtat (2018).



Fuente: Mapa de Alicante Patronato de Turismo Costa Blanca.

Los servicios de transporte regular que operan en la comarca son las siguientes:

Tabla 69. Contratos de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general operadores den la comarca de El Comtat (2018)

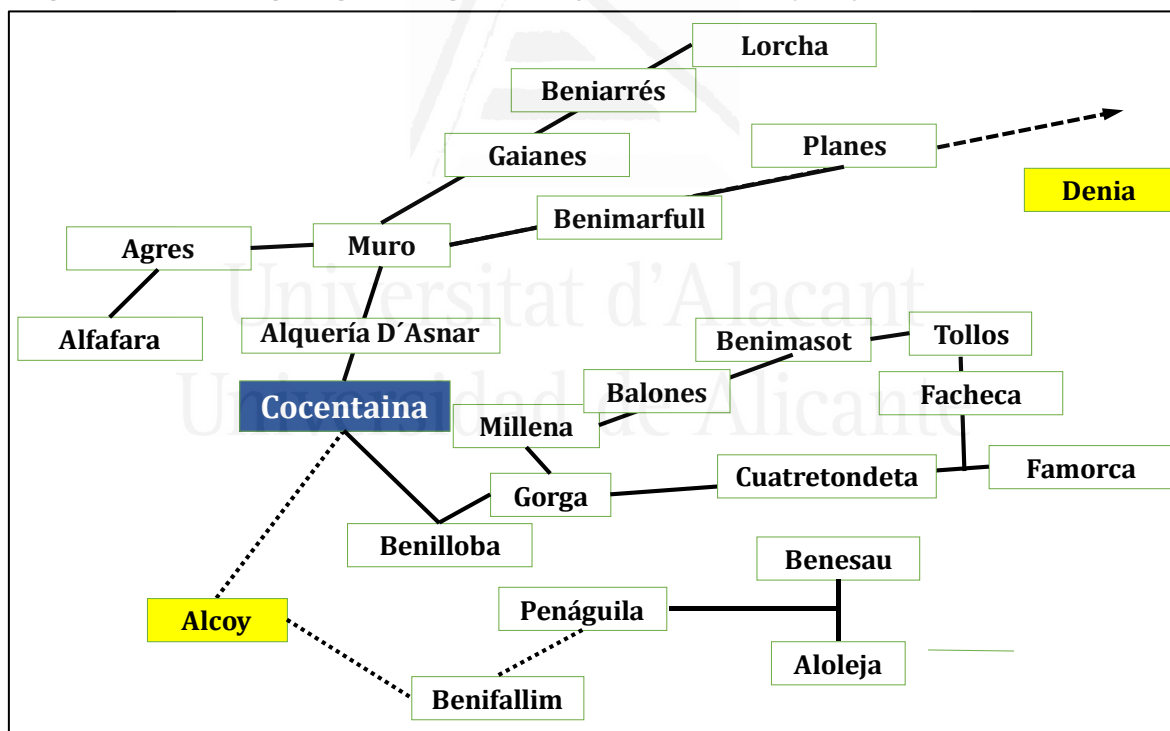
Contratos de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general		Tráficos	
		Comarcal	Intercom.
CV-401	Yecla-Valencia con hijuelas		
CV-402	Alcoy-Valencia		
CVA-015	Alcoy-Alicante e hijuelas		
CVA-018	Alcoy-Pego-Verger		
CVV-214	Onteniente-Alcoy-Gandía		

Fuente: Elaboración propia.

Las concesiones que atienden el servicio son de recorrido provincial o interprovincial, que atienden los tráficoos intermedios que genera la comarca.

La red de transporte comarcal de El Comtat en el 2018 era la que se detalla en el croquis siguiente, en el observamos que algunos servicios se realizan a través de Alcoy, que ejerce una gran influencia sobre esta comarca.

Croquis 41. Red de transporte público regular de viajeros de El Comtat (2018).



Fuente: Elaboración propia.

La red de transporte intercomarcal de El Comtat, permite conexiones con Valencia, Gandía, Denia, Bocairente y Onteniente, teniendo su nexo de unión con la capital de la provincia a través de la Estación de Autobuses de Alcoy.

Cuadro 2. Conexiones directas de L'Alcoià (2018).

	COCENTAINA	Muro	Alqueria d'Asnar	Benillup	Beniarrés	Gaianes	Lorcha	Agres	Alfafara	Benimarful	Planes	Beniloba	Gorga	Cuatretondeta	Facheca	Famorca	Tollos	Benimasot	Balones	Millena	Benifallim	Penàguila	Alcoleja	Benesau	ALCOY	DENIA	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
COCENTAINA	1																										
Muro	2																										
Alqueria d'Asnar	3																										
Benillup	4																										
Beniarrés	5																										
Gaianes	6																										
Lorcha	7																										
Agres	8																										
Alfafara	9																										
Benimarful	10																										
Planes	11																										
Beniloba	12																										
Gorga	13																										
Cuatretondeta	14																										
Facheca	15																										
Famorca	16																										
Tollos	17																										
Benimasot	18																										
Balones	19																										
Millena	20																										
Benifallim	21																										
Penàguila	22																										
Alcoleja	23																										
Benesau	24																										
ALCOY	25																										
DENIA	26																										

Fuente: Elaboración propia.

7.4.2 Comarca de L'Alcoià.

La comarca, de carácter eminentemente industrial, como consecuencia de la crisis de los setenta, entra en declive como se observa en la evolución demográfica. Solamente Ibi inicia un importante despegue, al que ya nos hemos referido, como consecuencia de una inteligente reconversión industrial.

La población ha evolucionado por debajo de la media nacional, exceptuándose Ibi por las razones aludidas. Tres de sus municipios –Tibi, Benifallim y Penàguila– se integran en ese espacio de la montaña alicantina, que, especialmente por razones orográficas, se está despoblando.

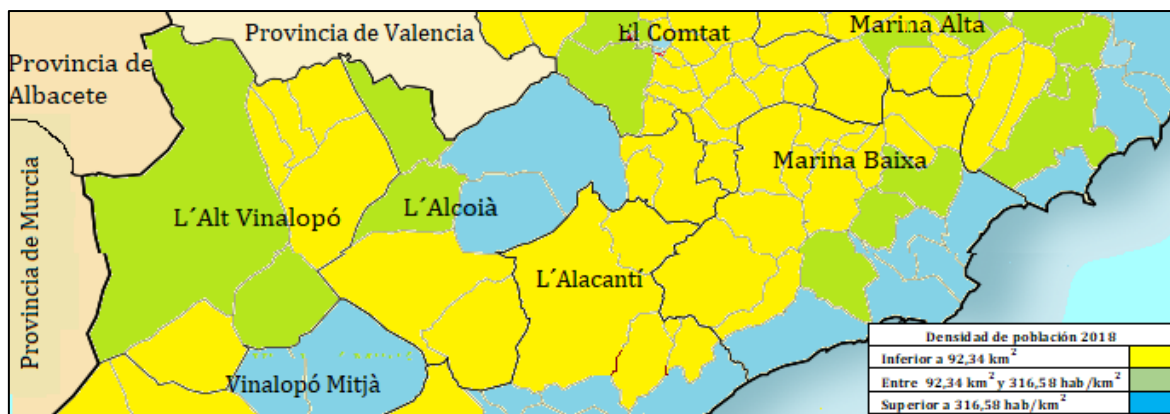
Tabla 70. Evolución de la población y de la densidad de población de La Alcoià (1950-2018).

Comarca L'Alcoià	Habitantes			Km ²	Habitantes/Km ²			Δ% 2018-1950
	1950	2018	Δ		1950	2018	Δ	
Ibi	4.105	23.403	19.298	62,52	65,66	374,33	308,67	470%
Onil	2.926	7.475	4.549	48,41	60,44	154,41	93,97	155%
Castalla	4.244	9.880	5.636	114,60	37,03	86,21	49,18	133%
Banyeres de Mariola	3.753	7.113	3.360	50,28	74,64	141,47	66,83	90%
Alcoy	42.454	58.977	16.523	129,86	326,92	454,16	127,24	39%
Tibi	1.264	1.564	300	70,38	17,96	22,22	4,26	24%
Penàguila	994	301	-693	49,92	19,91	6,03	-13,88	-70%
Benifallim	323	108	-215	13,69	23,59	7,89	-15,70	-67%
Total	60.063	108.821	48.758	539,66	111,30	201,65	90,35	81%

Fuente: Elaboración propia.

La comarca de L'Alcoià limita con las comarcas de L'Alacantí, L'Alt Vinalopó, Marina Baixa y El Comtat, así como con la provincia de Valencia.

Mapa 29. Densidad de población de la comarca L'Alcoià (2018).



Fuente: Elaboración propia.

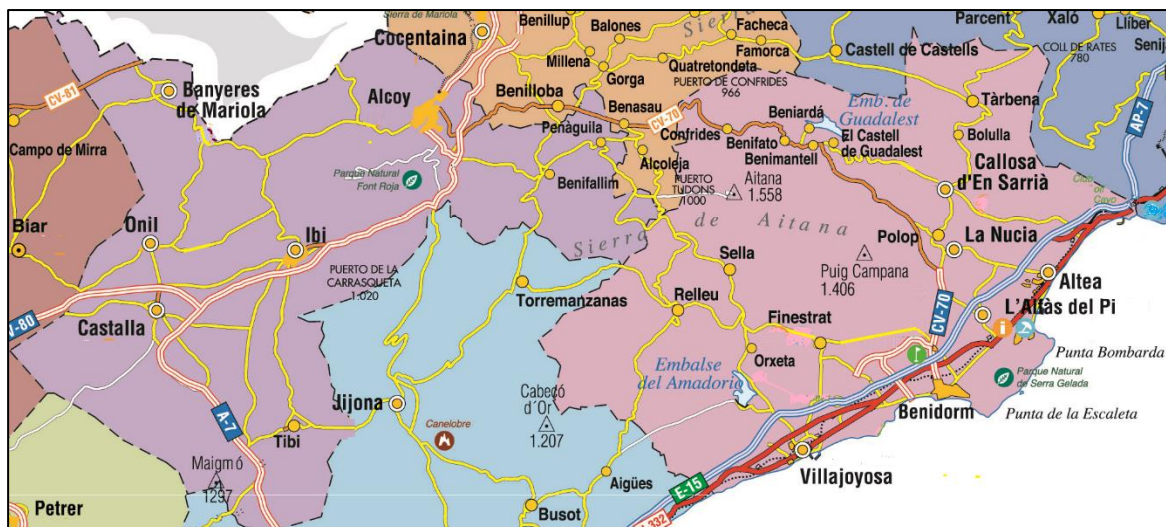
Las comunicaciones, tanto por carretera como por ferrocarril, siempre fueron un problema que indudablemente ha influido en el desarrollo del territorio. Actualmente sigue sin resolverse el problema del ferrocarril, deficiente en su comunicación con Valencia e inexistente en su comunicación con la capital provincial. Sin embargo, la red de carreteras es buena, especialmente desde la apertura de la AP-7, que da servicio a Alcoy, Ibi, Onil y Castalla, aproximándose también a Tibi. Banyeres tiene una comunicación con Alcoy complicada que tiene que atravesar la Sierra de Mariola, lo que ha provocado que parte de sus relaciones comerciales se hayan derivado a Villena; no así las necesidades de tipo administrativo y sanitario que están centralizadas en Alcoy. Benifallim y Penáguila, disponen de una red de carretera de montaña, con las servidumbres que ello significa.

Tabla 71. Red de carreteras de la comarca de L'Alcoià (2018).

Clave	Carreteras	Origen	Final
A-7	Autovía del Mediterraneo		
N-340	Cadiz-Barcelona		
CV-70	Alcoy-Benidorm		
CV-80	Sax-Alicante por Castalla	A-31	A-7
CV-81	Onteniente-Villena-región de Murcia		
CV-770	Villajoyosa a Benasau por Orxeta, Sella y Alcoleja	N-332	CV-70
CV-780	Jijona a Benifallim por Torremanzanas	CV-800	CV-785
CV-781	Penáguila a Alcoleja	CV-785	CV-770
CV-785	Barranco Batalla al Pto Tudons, por Benifallim y Penáguila	N-340	CV-770
CV-787	Benifallim a Benilloba	CV-785	CV-70
CV-795	Alcoy a Banyeres de Mariola (incluso ramal del Salt)	Alcoy	CV-81
CV-798	Ibi a Tibi	A-7	CV-810
CV-803	De Onil a la CV-795 en Banyeres de Mariola	CV-802	CV-795

Fuente: Diputación Provincial de Alicante

Mapa 30. Red de carreteras de la comarca de L'Alcoià (2018).



Fuente: Mapa de Alicante Patronato de Turismo Costa Blanca.

Los servicios de transporte regular que operan en la comarca son las siguientes:

Tabla 72. Contratos de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general operadores den la comarca de La Alcoià (2018).

Contratos de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general		Tráficos	
		Comarcal	Intercom.
CVA-015	Alicante-Alcoy e hijuelas		
CVA-022	Bnyeres-Yecla e hijuelas		
CVA-023	Alicante-Villena e hijuelas		
CVA-018	Alcoy-Pego-Verger		
CV-401	Yecla-Valencia con hijuelas		
CV-402	Alcoy-Valencia		
CVV-214	Alcoy-Onteniente-Gandía		

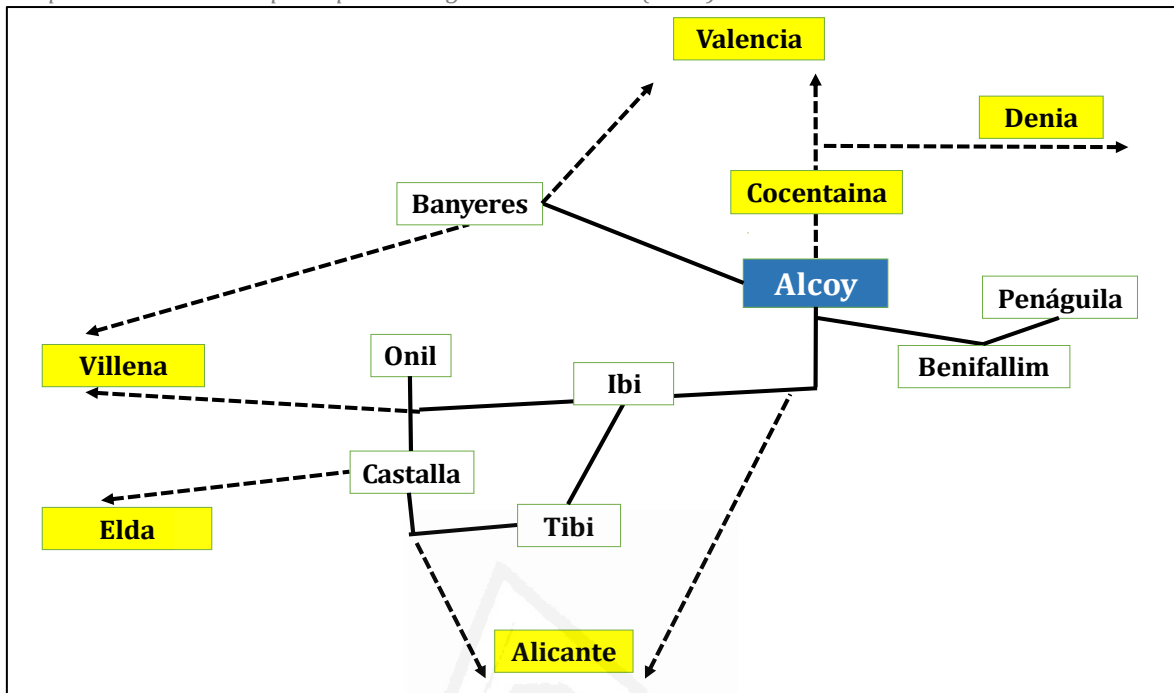
Fuente: Elaboración propia.

Alcoy es el centro indiscutible de la comarca, aunque ha perdido parte del protagonismo económico que tenía en tiempos pasados, dispone de centros académicos, juzgados, centros sanitarios, así como establecimientos y centros comerciales. Dispone de una red de transporte que comunica a todos los municipios de la comarca.

La red de transporte intercomarcal de L'Alcoià la conecta con Villena, Elda, Alicante, Valencia, Denia y Gandía

Tres de los municipios de la Foia de Castalla –Ibi, Onil, Castalla– tienen buena comunicación, en transporte regular en autobús, con Alcoy y Alicante; no ocurre así con el municipio de Tibi, que solo tiene comunicación directa con Ibi, Alcoy y Alicante. En cuanto al resto de los municipios –Banyeres de Mariola, Penágila y Benifallim– están conectado directamente con Alcoy, y a través de esta ciudad con Alicante. Asimismo, Alcoy mantiene conexiones directas con la capital de L'Alt Vinalopó (Villena), El Comtat (Cocentaina), la Marina Alta (Denia) y Valencia.

Croquis 42. Red de transporte público regular de L'Alcoià (2018).



Fuente: Elaboración propia.

En el cuadro siguiente se reflejan las conexiones directas de Alcoy y su ámbito de influencia con el resto de las comarcas, así como con Valencia.

Cuadro 3. Conexiones directas de L'Alcoià (2018).

	ALCOY	Ibi	Onil	Castalla	Tibi	Banyeres	Benifallin	Penáguila	ALICANTE	COCENTAINA	VILLENA	DENIA
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
ALCOY	1											
Ibi	2											
Onil	3											
Castalla	4											
Tibi	5											
Banyeres	6											
Benifallin	7											
Penáguila	8											
ALICANTE	9											
COCENTAINA	10											
VILLENA	11											
DENIA	12											

Fuente: Elaboración propia.

7.4.3 Comarca de L'Alt Vinalopó.

La comarca de L'Alt Vinalopó figura entre las más despobladas de la provincia, con una densidad en 2018 de 81,16 habitantes/km² inferior a la media nacional.

El municipio de Villena representa 52% de la superficie comarcal, tiene 14 núcleos de población en los que residen unos 1.200 habitantes; su baja densidad tiene que ver con la gran superficie del municipio. El núcleo de Villena ha tenido problemas de desarrollo urbanístico por la barrera que representa el ferrocarril.

Sax, situado en la autovía A-31, es el municipio que más ha prosperado en los últimos años.

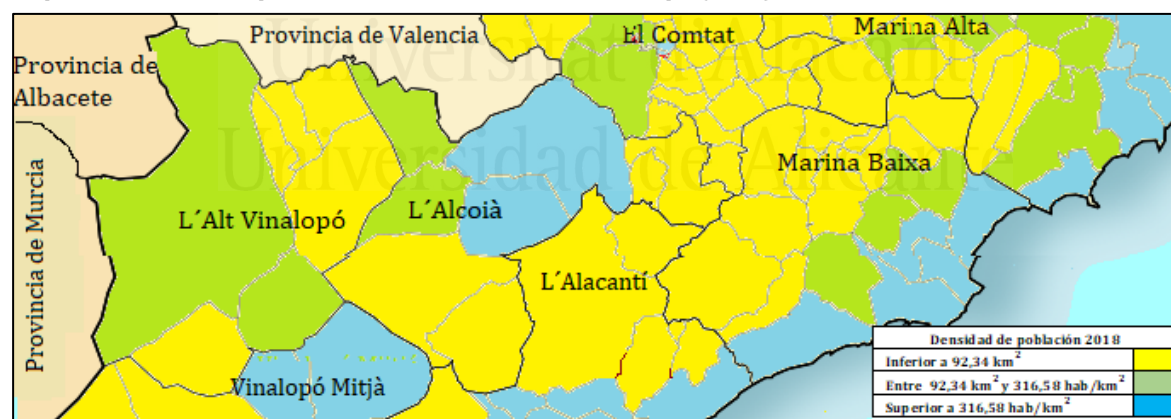
Tabla 73. Evolución de la población y de la densidad de población de L'Alt Vinalopó (1950-2018).

Comarca L'Alt Vinalopó	Habitantes			Km ²	Habitantes/Km ²			Δ% 2018-1950
	1950	2018	Δ		1950	2018	Δ	
Villena	20.111	33.983	13.872	345,55	58,20	98,34	40,14	69%
Sax	4.162	9.771	5.609	63,45	65,59	154,00	88,40	135%
Cañada	1.070	1.214	144	19,32	55,38	62,84	7,45	13%
Salinas	1.075	1.585	510	61,65	17,44	25,71	8,27	47%
Biar	2.840	3.651	811	98,17	28,93	37,19	8,26	29%
Beneixama	2.197	1.703	-494	34,89	62,97	48,81	-14,16	-22%
Campo de Mirra	635	428	-207	21,80	29,13	19,63	-9,50	-33%
Total comarca	32.090	52.335	20.245	644,83	49,77	81,16	31,40	63%

Fuente: Elaboración propia.

Durante el periodo analizado su crecimiento también ha sido inferior a la media nacional, con 5 municipios, en claro proceso de despoblamiento.

Mapa 31. Densidad de población de la comarca L'Alt Vinalopó (2018).



Fuente: Elaboración propia.

Esta comarca dispone de un excelente sistema de comunicaciones, tanto por ferrocarril como por carretera, con la provincia y las provincias limítrofes; sin embargo, no ha conseguido el desarrollo que, muchas veces interesadamente, se nos ha hecho ver como consecuencia de la construcción de infraestructuras. Siendo un nudo de comunicaciones importante, con el privilegio que en su momento suponía el ferrocarril en el siglo XIX no ha sido capaz de capitalizar este privilegio, mientras que otras comarcas limítrofes, con menos recursos de infraestructuras, han conseguido un mayor grado de desarrollo.

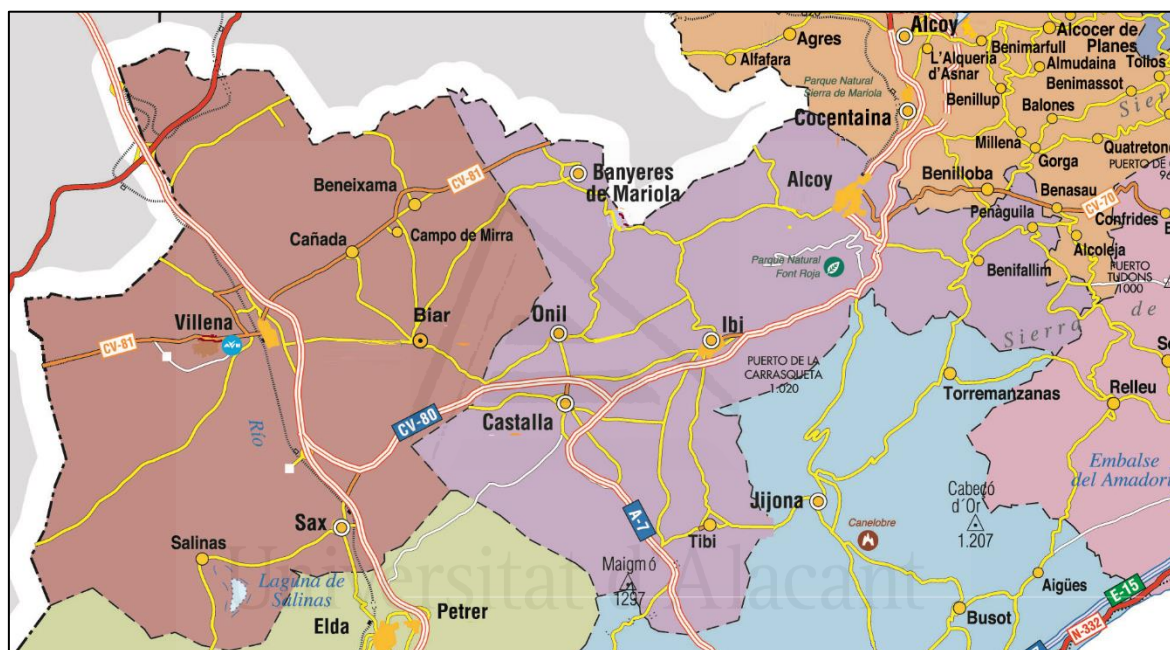
Dispone de una importante red de carreteras, entre las que cabe destacar:

Tabla 74. Red de carreteras de la comarca de L'Alt Vinalopó (2018).

Clave	Carreteras	Origen	Final
A-31	Autovía de Alicante	A-3	Alicante
CV-80	Sax-Alicante por Castalla	A-31	A-7
CV-81	Onteniente-Villena-Región de Murcia		
CV-799	Biar a Villena	Biar	Villena
CV-807	Biar a Cañada	CV-799	CV-81
CV-829	A-31 a Sax	A-31	Sax
CV-830	Acceso a Sax	Sax	CV-83
CV-833	Elda-Sax	Elda	Sax

Fuente: Diputación Provincial de Alicante

Mapa 32. Red de carreteras de la comarca de L'Alt Vinalopó (2018).



Fuente: Mapa de Alicante Patronato de Turismo Costa Blanca.

Villena es el centro de esta comarca, aunque ha perdido parte del protagonismo económico que tenía en tiempos pasados, dispone de centros académicos, juzgados, centros sanitarios, así como establecimientos y centros comerciales, ejerciendo una atracción sobre la población de Banyeres (L'Alcoià).

Sin embargo «la idea de las infraestructuras como una fuerza con la virtud, por si misma, de iniciar procesos de desarrollo ha revestido rasgos típicos de mito desde hace al menos siglo y medio. La fiebre ferroviaria del siglo XIX o la sacralización del regadío a principios del XX constituyen dos buenos ejemplos de la fuerza que ha tenido el mito en España: en ambos casos, las infraestructuras se percibieron, casi sin discusión, como una solución definitiva a los problemas del país, y como tales entraron a formar parte del discurso político de la época...Este mito nunca extinguido, aunque en estado de hibernación durante algunos periodos, ha revivido durante los últimos quince años...» (HERRANZ LONCÁN 1998)

Los servicios de transporte regular que operan en la comarca son las siguientes:

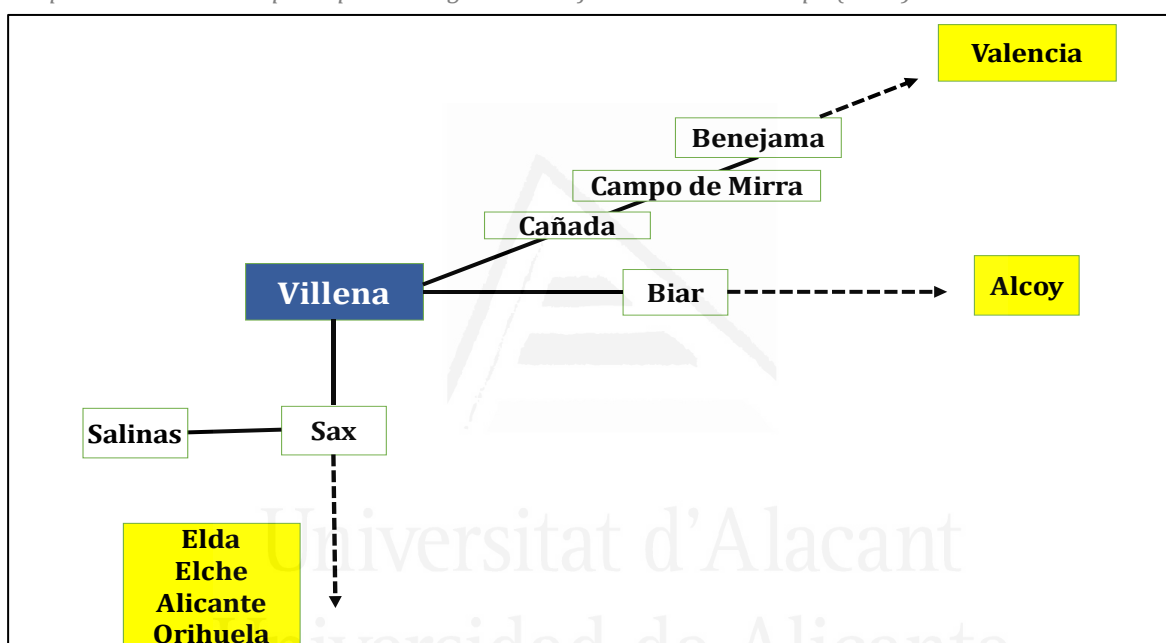
Tabla 75. Contratos de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general operadores den la comarca de L'Alt Vinalopó (2018).

Contratos de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general		Tráficos	
		Comarcal	Intercom.
CV-401	Yecla-Valencia con hijuelas		
CVA-015	Alicante-Alcoy e hijuelas		
CVA-022	Banyeres-Yecla e hijuelas		
CVA-023	Alicante-Villena e hijuelas		

Fuente: Elaboración propia.

Además de disponer conexión mediante ferrocarril con la capital provincial y las estaciones de El Vinalopó Mitjà, cuenta con líneas que permiten la comunicación con todos los municipios de la comarca.

Croquis 43. Red de transporte público regular de viajeros de L'Alt Vinalopó (2018).



Fuente: Elaboración propia.

Cuadro 4. Conexiones directas de L'Alt Vinalopó (2018).

	VILLENA	Sax	Cañada	Salinas	Biar	Beneixama	Campo de Mirra	ELDA	ELCHE	ALICANTE	ALCOY
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
VILLENA	1										
Sax	2										
Cañada	3										
Salinas	4										
Biar	5										
Beneixama	6										
Campo de Mirra	7										
ELDA	8										
ELCHE	9										
ALICANTE	10										
ALCOY	11										

Fuente: Elaboración propia.

7.4.4 Comarca de El Vinalopó Mitjà.

Esta comarca, que limita con L'Alt Vinalopó, L'Alcoià, L'Alacantí, el Baix Vinalopó y la Vega Baja, ha observado un crecimiento inferior a la media provincial.

Tabla 76. Evolución de la población y de la densidad de población del Vinalopó Mitjà (1950-2018).

Comarca L'Alt Vinalopó	Habitantes			Km ²	Habitantes/Km ²			Δ% 2018-1950
	1950	2018	Δ		1950	2018	Δ	
Elda	20.477	52.404	31.927	45,79	447,19	1.144,44	697,25	156%
Petrer	6.213	34.479	28.266	104,09	59,69	331,24	271,55	455%
Novelda	10.624	25.725	15.101	75,72	140,31	339,74	199,43	142%
Aspe	8.819	20.537	11.718	70,57	124,97	291,02	166,05	133%
Monforte del Cid	3.179	7.944	4.765	79,52	39,98	99,90	59,92	150%
Monóvar	10.058	12.175	2.117	152,36	66,01	79,91	13,89	21%
El Pinós/Pinoso	6.117	7.845	1.728	126,48	48,36	62,03	13,66	28%
Hondón de los Frailes	682	1.132	450	12,55	54,34	90,20	35,86	66%
La Romana	2.089	2.376	287	43,29	48,26	54,89	6,63	14%
Hondón de las Nieves	1.961	2.474	513	68,85	28,48	35,93	7,45	26%
La Algueña	1.896	1.341	-555	18,43	102,88	72,76	-30,11	-29%
Total comarca	72.115	168.432	96.317	797,65	90,41	211,16	120,75	134%

Fuente: Elaboración propia

La evolución de la población de esta comarca en los municipios de Elda, Petrer y Novelda ha sido superior a la media que se ha observado la provincia de Alicante.

Otros dos municipios (Aspe y Monforte del Cid) han evolucionado hasta el intervalo de la media nacional y provincial, y el resto presentan una densidad media inferior a la media nacional.

El único municipio que ha perdido habitantes, en términos absolutos ha sido el de La Algueña.

Mapa 33. Densidad de población de la comarca del Vinalopó Mitjà (2018).



Fuente: Elaboración propia.

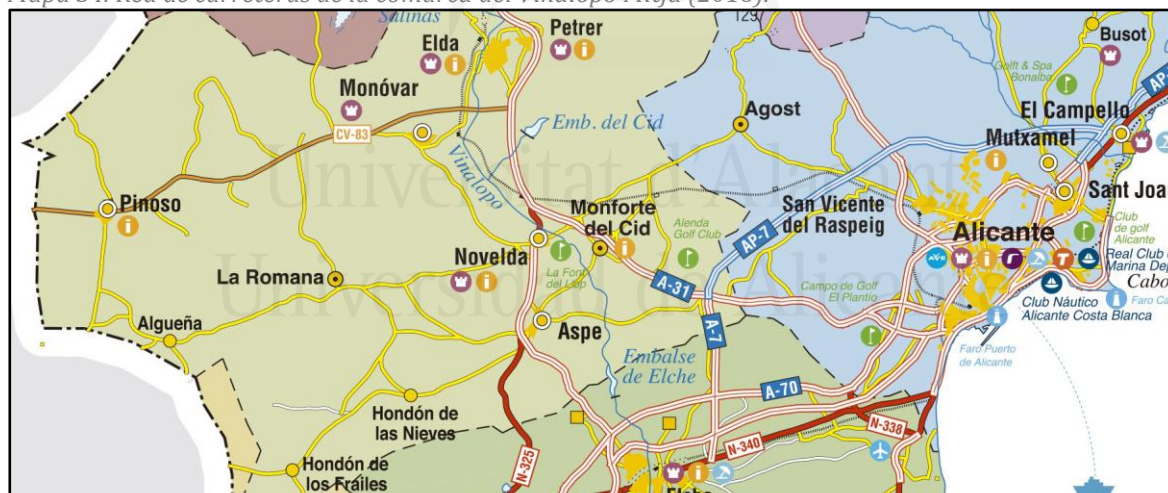
Por su ubicación en el centro de la provincia dispone de una importante red de carreteras.

Tabla 77. Red de carreteras de la comarca del Vinalopó Mitjà (2018).

Clave	Carreteras	Origen	Final
A-31	Autovía de Alicante	A-3	Alicante
N-325	Madrid-Alicante		
CV-83	Carretera Elda-Jumilla		
CV-831	De la A-31 a Estación FFCC de Monforte del Cid por Orito	A-31	CV-825
CV-833	Elda-Sax	Elda	Sax
CV-834	La Romana a la CV-83 en Monóvar	CV-840	CV-83
CV-837	Petrer a Catí	A-31	Catí
CV-839	Acceso a La Solana en La Algueña	CV-840	CV-833
CV-840	Novelda-La Romana-La Algueña		
CV-841	La Algueña al L.P. Murcia	CV-840	L.P. Murcia
CV-842	De la CV-840 a Algayat, en La Romana	CV-840	Algayat
CV-843	Hondón de las Nieves a La Canalosa	CV-845	CV-845
CV-844	La Romana a Hondón de las Nieves	CV-840	CV-845
CV-845	Aspe-Hondón de las Nieves		
CV-846	Aspe a La Romana	Aspe	CV-840
CV-847	Aspe a la A-31 Casas de Alenda	Aspe	A-31
CV-850	Camino viejo de Castilla en Elche	A-31	A-70
CV-851	Albatera a Hondón de los Frailes	Albatera	CV-845

Fuente: Diputación Provincial de Alicante.

Mapa 34. Red de carreteras de la comarca del Vinalopó Mitjà (2018).



Fuente: Mapa de Alicante Patronato de Turismo Costa Blanca.

Los servicios de transporte regular que operan en la comarca son:

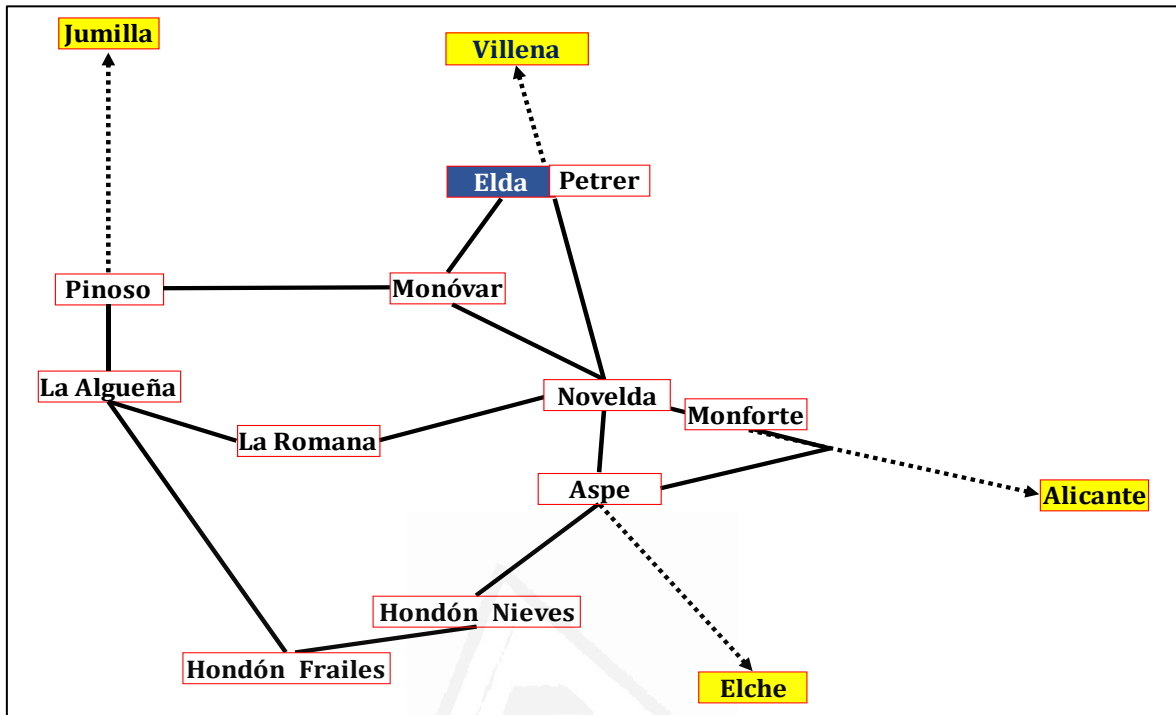
Tabla 78. Contratos de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general operadores den la comarca del Vinalopó Mitjà (2018).

Contratos de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general		Tráficos	
		Comarcal	Intercom.
CVA-023	Alicante-Villena e hijuelas		
CVA-030	Pinoso-Abanilla-Cieza		
VAC-104	Alicante-cartagena-Murcia con hijuelas		

Fuente: Elaboración propia.

La red comarcal de transporte permite la comunicación de todos sus municipios con Elda.

Croquis 44. Red de transporte público regular de viajeros del Vinalopó Mitjà (2018).



Fuente: Elaboración propia.

Cuadro 5. Conexiones directas del Vinalopó Mitjà (2018).

	ELDA	Petrer	Monóvar	Novelda	Aspe	Monforte	Pinoso	La Algueña	La Romana	Hondón Nieves	Hondón Frailes	ELCHE	ALICANTE	VILLENA	ORIHUELA
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
ELDA	1														
Petrer	2														
Monóvar	3														
Novelda	4														
Aspe	5														
Monforte	6														
Pinoso	7														
La Algueña	8														
La Romana	9														
Hondón Nieves	10														
Hondón Frailes	11														
ELCHE	12														
ALICANTE	13														
VILLENA	14														
ORIHUELA	15														

Fuente: Elaboración propia.

7.4.5 Comarca de la Marina Alta.

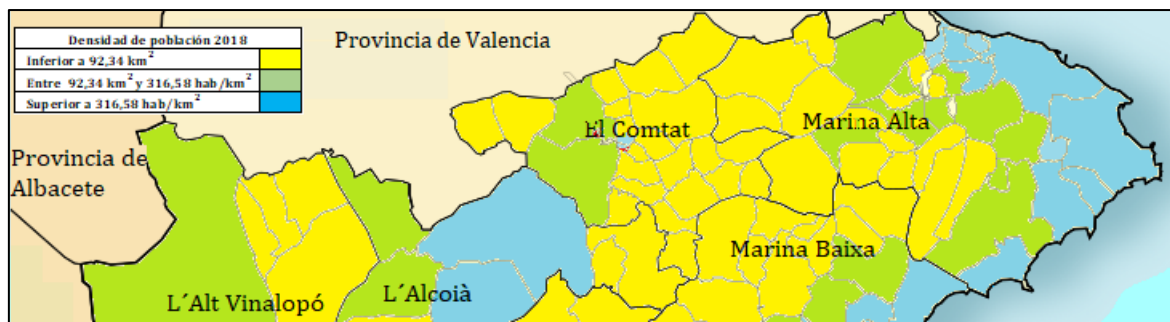
La comarca de la Marina Alta, que limita con la provincia de Valencia y las comarcas de la Marina Baixa y El Comtat, está integrada por 33 municipios –media de 5.286 habitantes– de los cuales 15 tienen menos de 1.000 habitantes.

Tabla 79. Evolución de la población y de la densidad de población de la Marina Alta (1950-2018).

Comarca Marina Alta	Habitantes			Km ²	Habitantes/Km ²			Δ ⁰ % 2018-1950
	1950	2018	Δ		1950	2018	Δ	
Calp	2.049	21.633	19.584	23,51	87,15	920,16	833,01	956%
Jávea	6.199	27.224	21.025	68,59	90,38	396,91	306,53	339%
Dénia	11.894	44.340	32.446	66,18	179,72	669,99	490,27	273%
Teulada	3.126	10.722	7.596	32,24	96,96	332,57	235,61	243%
Els Poblets	929	2.864	1.935	3,62	256,63	791,16	534,53	208%
Benitachell	1.688	4.130	2.442	12,65	133,44	326,48	193,04	145%
Ondara	3.074	6.815	3.741	10,41	295,29	654,66	359,37	122%
Beniarbeig	978	1.983	1.005	7,40	132,16	267,97	135,81	103%
Llíber	540	1.051	511	21,93	24,62	47,93	23,30	95%
Benissa	5.750	10.768	5.018	69,71	82,48	154,47	71,98	87%
El Verger	2.424	4.520	2.096	8,16	297,06	553,92	256,86	86%
Pedreguer	4.639	7.490	2.851	30,03	154,48	249,42	94,94	61%
Benidoleig	709	1.110	401	7,48	94,79	148,40	53,61	57%
Orba	1.407	2.111	704	17,73	79,36	119,06	39,71	50%
Alcalalí	882	1.298	416	14,40	61,25	90,14	28,89	47%
Xaló	1.965	2.683	718	34,58	56,82	77,59	20,76	37%
Gata de Gorgos	4.344	5.893	1.549	20,33	213,67	289,87	76,19	36%
Ràfol d'Almúnia	525	644	119	4,90	107,14	131,43	24,29	23%
Pego	8.527	10.052	1.525	52,85	161,34	190,20	28,86	18%
Sanet y Negrals	571	648	77	11,00	51,91	58,91	7,00	13%
Benimeli	372	410	38	3,50	106,29	117,14	10,86	10%
Parcent	873	908	35	11,80	73,98	76,95	2,97	4%
Senija	617	581	-36	4,80	128,54	121,04	-7,50	-6%
Tormos	376	336	-40	5,30	70,94	63,40	-7,55	-11%
Adsubia	866	661	-205	14,67	59,03	45,06	-13,97	-24%
Murla	663	493	-170	5,81	114,11	84,85	-29,26	-26%
Sagra	580	389	-191	5,62	103,20	69,22	-33,99	-33%
Benigembla	706	444	-262	18,45	38,27	24,07	-14,20	-37%
La Vall de Laguar	1.668	820	-848	22,96	72,65	35,71	-36,93	-51%
Castell de Castells	1.022	435	-587	45,90	22,27	9,48	-12,79	-57%
Vall de Gallinera	1.707	589	-1.118	44,73	38,16	13,17	-24,99	-65%
La Vall d'Alcalà	507	164	-343	24,40	20,78	6,72	-14,06	-68%
La Vall d'Ebo	747	224	-523	32,40	23,06	6,91	-16,14	-70%
Total	72.924	174.433	101.509	758,04	96,20	230,11	133,91	139%

Fuente: Elaboración propia

Mapa 35. Densidad de población de la comarca de la Marina Alta (2018).



Fuente: Elaboración propia.

Esta comarca está servida por una importante red de carreteras, que conectan a los distintos núcleos de población, a pesar del carácter montañoso de la misma.

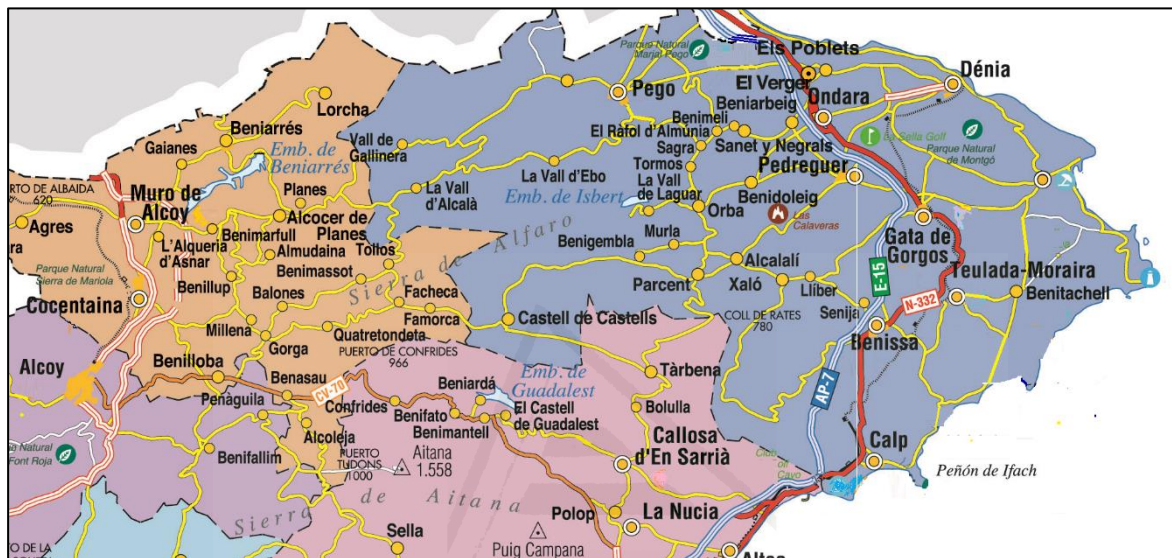
Tabla 80. Red de carreteras de la comarca de la Marina Alta (2018).

Clave	Carreteras	Origen	Final
AP-7	Autopista del Mediterráneo		
N-332	Almería-Valencia		
CV-678	Pego a la playa de Oliva	CV-700	P.Valencia
CV-712	Margarida (Planes) a Pego por La Vall d'Alcalá y La Vall d'El	CV-700	CV-715
CV-713	Margarida (Planes) a Tollos	CV-712	CV-720
CV-714	Benissili a Alpatró	CV-700	CV-700
CV-717	Acceso a Forna desde la CV-700	CV-700	Forna
CV-718	Orba a Fontilles	CV-715	CV-721
CV-719	Murla a Benigembla	CV-715	CV-720
CV-720	Castell de Castells a Parcent, tramo 2	CV-720	CV-720
CV-721	Orba a La Vall de Laguar por Campell y Fleix	CV-715	Benimaurel
CV-723	Denia a la N-332 por Els Poblets	Denia	N-332
CV-727	Els Marells a la CV-678	CV-700	CV-678
CV-728	Pego a El Ràfol d'Almúnia	CV-715	CV-729
CV-728	Pego a El Ràfol d'Almúnia	CV-715	CV-729
CV-729	Sagra a El Verger	CV-715	N-332
CV-730	Dénia a la Provincia de Valencia y Ramal a la N332	Denia	N-332
CV-731	Orba a Ondara por Benidoleig	Orba	N-332
CV-732	Beniarbeig a Gata de Gorgos por Pedreguer	CV-729	N-332
CV-733	Pedreguer a Benidoleig	CV-731	CV-720
CV-735	Jávea a La Xara por Jesús Pobre y ramal en La Xara	Jávea	CV-724
CV-737	Benitachell a la Ctra. De Teulada a Moraira	CV-740	CV-743
CV-738	Gata de Gorgos a Jesús Pobre	CV-734	CV-735
CV-740	De Teulada a Jávea por Benitachell	N-332	CV-734
CV-741	Teulada a la CV-745 por Benimarco	CV-740	CV-745
CV-742	De la CV-740 al Cabo de la Nao por Jávea	CV-740	Cabo Nao
CV-743	Teulada a Moraira	CV-740	CV-746

CV-745	Xaló a Cala Fustera por Llíber, Senija y Benissa	CV-750	CV-746
CV-746	Calp a Moraira	Calp	CV-743
CV-747	Camino de Cansalada desde Jávea	CV-740	CV-742
CV-748	Gata de Gorgos a Llíber	N-332	CV-745
CV-749	Xaló a Benissa por Bernia	CV-750	CV-750
CV-750	Parcent a Benissa por Alcalalí y Xaló	CV-715	N-332
CV-752	Tàrbena a Castell de Castells	CV-715	CV-720

Fuente: Diputación Provincial de Alicante.

Mapa 36. Carreteras de la Marina Alta (2018).



Fuente: Mapa de Alicante Patronato de Turismo Costa Blanca.

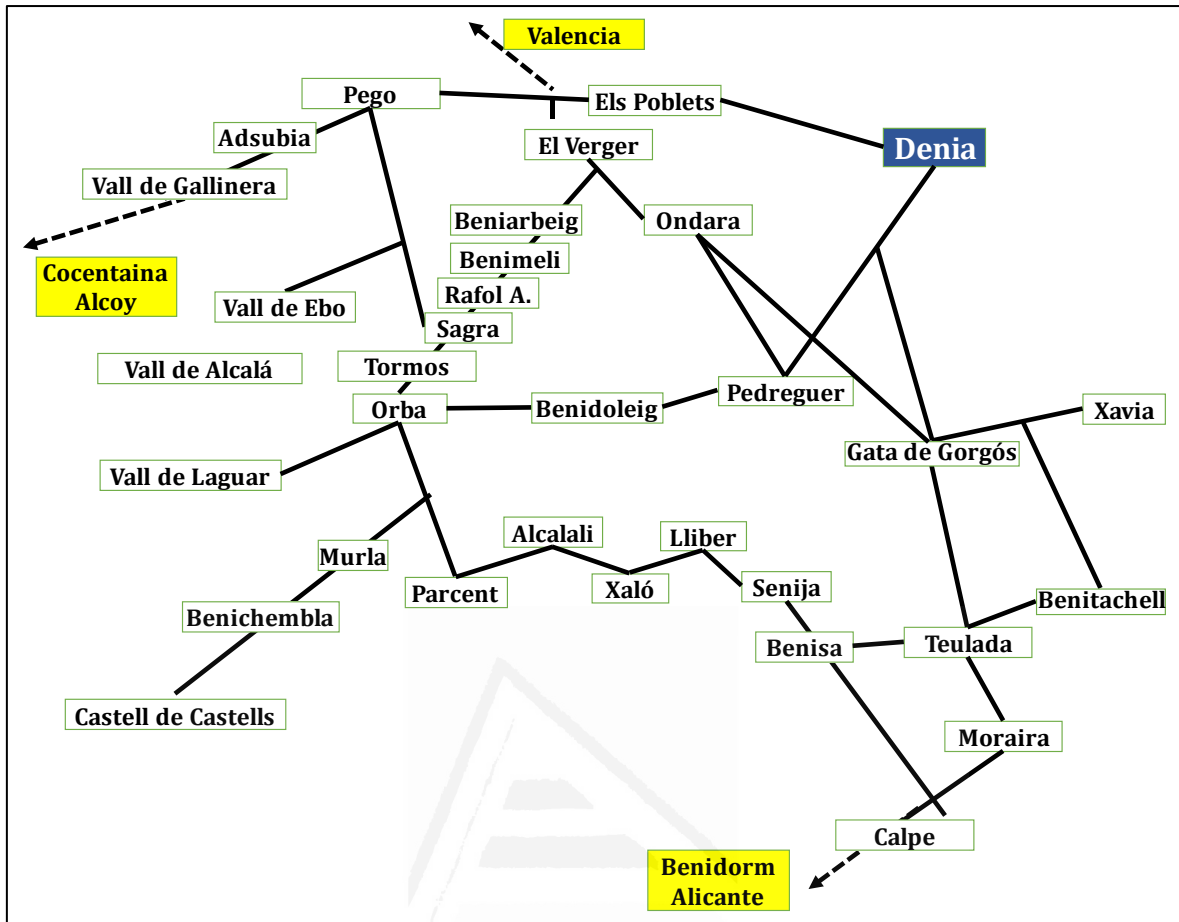
Los servicios de transporte regular que actualmente operan en esta comarca son los que se detallan en la tabla siguiente.

Tabla 81. Contratos de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general operadores de la comarca de la Marina Alta (2018).

Contratos de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general		Tráficos	
		Comarcal	Intercom.
CV-403	Alicante-Valencia		
CVA-007	Denia-Les Rotes		
CVA-009	Javea-Puerto de Javea- Calablanca		
CVA-012	Denia-Javea		
CVA-013	Benidoleg-Denia -Benimaurell		
CVA-018	Alcoy-Pego-Verger		
CVA-028	Estación Calpe-Peñon de Ifach e hijuelas		
CVV-231	Patro-Pego-Oliva-Gandía		

Fuente: Elaboración propia

Croquis 45. Red de transporte comarcal de la Marina Alta (2018).



Fuente: Elaboración propia.

Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Cuadro 6. Conexiones directas de la Marina Alta (2018).

	Dénia	Jávea	Calp	Benissa	Teulada	Pego	Pedreguer	Ondara	Gata de Gorgos	El Verger	Benitachell	Els Poblets	Xaló	Orba	Beniarbeig	Alcalalí	Benidoleig	Líber	Parcent	Vall de Laguar	Adsubia	Sanet y Negrals	Ràfol d'Almúnia	Vall de Gallinera	Senija	Murla	Benigembla	Castell Castells	Benimeli	Sagra	Tormos	La Vall d'Ebo	La Vall d'Alcalà	ALICANTE	BENIDORM	ALCOY	COCENTAINA			
1	Dénia																																							
2	Jávea																																							
3	Calp																																							
4	Benissa																																							
5	Teulada																																							
6	Pego																																							
7	Pedreguer																																							
8	Ondara																																							
9	Gata de Gorgos																																							
10	El Verger																																							
11	Benitachell																																							
12	Els Poblets																																							
13	Xaló																																							
14	Orba																																							
15	Beniarbeig																																							
16	Alcalalí																																							
17	Benidoleig																																							
18	Líber																																							
19	Parcent																																							
20	Vall de Laguar																																							
21	Adsubia																																							
22	Sanet y Negrals																																							
23	Ràfol d'Almúnia																																							
24	Vall de Gallinera																																							
25	Senija																																							
26	Murla																																							
27	Benigembla																																							
28	Castell Castells																																							
29	Benimeli																																							
30	Sagra																																							
31	Tormos																																							
32	La Vall d'Ebo																																							
33	La Vall d'Alcalà																																							
34	ALICANTE																																							
35	BENIDORM																																							
36	ALCOY																																							
37	COCENTAINA																																							

Fuente: Elaboración propia.

7.4.6 Comarca de la Marina Baixa.

La comarca de la Marina Baixa, que limita con las de la Marina Alta, El Comtat, L'Alcoià y L'Alacantí, ha tenido una importante evolución de la población especialmente a partir de los años 60 de la pasada centuria.

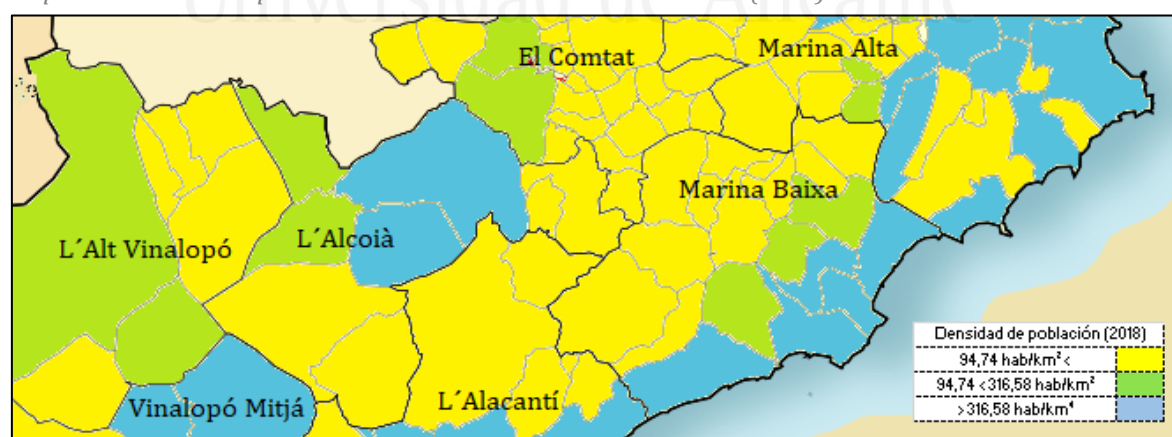
Tabla 82. Evolución de la población y de la densidad de población de la Marina Baixa (1950-2018).

Comarca la Marina Baixa	Habitantes			Km ²	Habitantes/Km ²			Δ% 2018-1900
	1950	2018	Δ		1950	2018	Δ	
Benidorm	2.787	67.558	64.771	38,51	72,37	1.754,30	1.681,93	2324%
L'Alfàs del Pi	967	20.053	19.086	59,25	16,32	338,45	322,13	1974%
La Nucia	1.493	18.242	16.749	19,26	77,52	947,14	869,63	1122%
Villajoyosa	9.510	33.969	24.459	21,36	445,22	1.590,31	1.145,08	257%
Altea	5.927	21.995	16.068	34,43	172,15	638,83	466,69	271%
Polop	1.445	4.850	3.405	42,25	34,20	114,79	80,59	236%
Finestrat	1.332	6.381	5.049	22,58	58,99	282,60	223,60	379%
Callosa d'En Sarrià	4.355	7.257	2.902	34,66	125,65	209,38	83,73	67%
Orxeta	720	738	18	24,06	29,93	30,67	0,75	3%
Benimantell	779	490	-289	11,88	65,57	41,25	-24,33	-37%
Bolulla	616	418	-198	15,97	38,57	26,17	-12,40	-32%
Castell Guadalest	338	209	-129	37,91	8,92	5,51	-3,40	-38%
Benifato	258	149	-109	13,57	19,01	10,98	-8,03	-42%
Tàrbena	1.262	627	-635	39,98	31,57	15,68	-15,88	-50%
Relleu	1.870	1.147	-723	15,74	118,81	72,87	-45,93	-39%
Sella	1.468	585	-883	31,67	46,35	18,47	-27,88	-60%
Confrides	788	208	-580	38,72	20,35	5,37	-14,98	-74%
Beniardá	467	178	-289	76,87	6,08	2,32	-3,76	-62%
Total	36.382	185.054	148.672	578,67	62,87	319,79	256,92	409%

Fuente: Elaboración propia en base a INE y Diputación Provincial de Alicante.

La franja de población más poblada, superior a la media provincial, corresponde a la línea de costa, de carácter eminentemente turístico, destacando el emblemático municipio de Benidorm.

Mapa 37. Densidad de población de la comarca de la Marina Baixa (2018).



Fuente: Elaboración propia.

Esta comarca dispone de una red de carreteras que conectan todos sus municipios.

Tabla 83. Red de carreteras de la comarca de la Marina Baixa (2018).

Clave	Carreteras	Origen	Final
AP-7	Autopista del Mediterraneo		
N-332	Almería-Valencia		
CV-70	Alcoy-Benidorm		
CV-751	L'Alfàs del Pí a la CV-760 de Altea a La Nucía	CV-763	CV-760
CV-753	Rincón de Loix a la N-332 por l' Albir	CV-766	N-332
CV-757	Acceso a Beniardá desde la CV-70	CV-70	Beniardá
CV-758	Benidorm a Orxeta por Finestrat	CV-70	CV-770
CV-759	Villajoyosa a Finestrat	N-332	CV-761
CV-760	Altea a la Nucía	N-332	CV-715
CV-767	Finestrat a La Cala	CV-761	N-332
CV-770	Villajoyosa a Benasau por Orxeta, Sella y Alcoleja	N-332	CV-70
CV-782	Relleu a Torremanzanas	CV-778	CV-780

Fuente: Diputación Provincial de Alicante.

Mapa 38. Carreteras de la comarca de la Marina Baixa (2018).



Fuente: Mapa de Alicante Patronato de Turismo Costa Blanca.

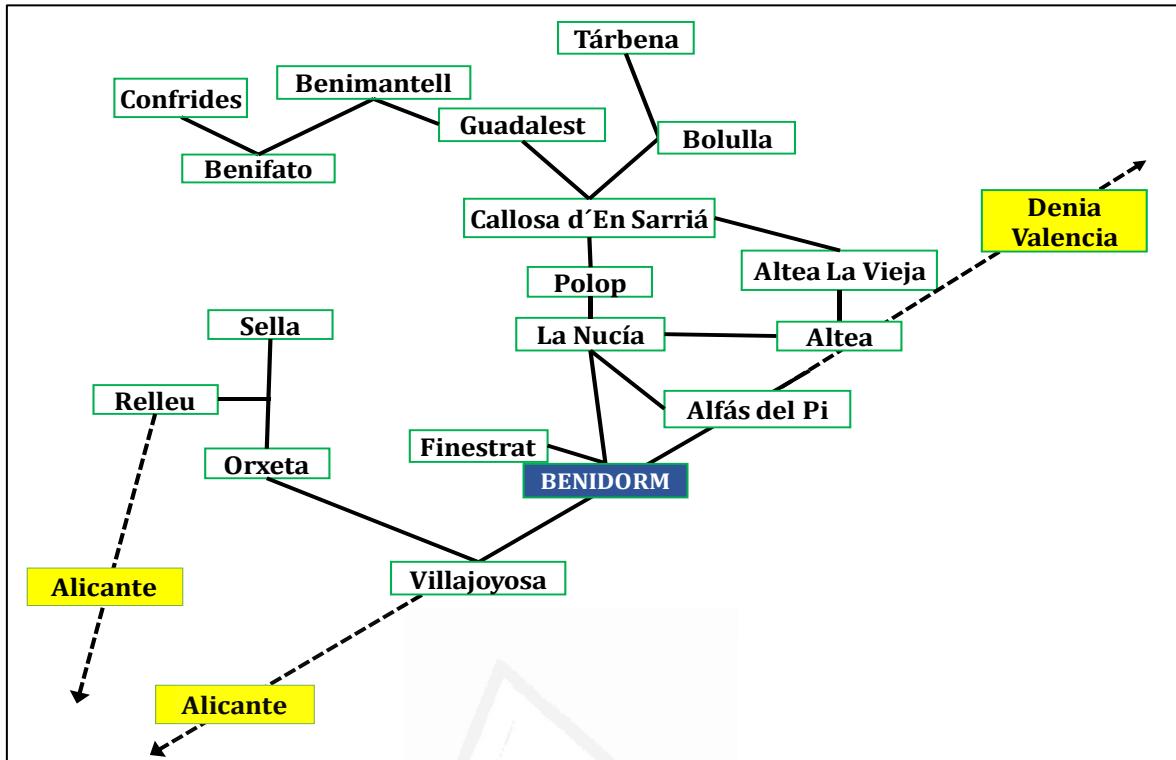
Los servicios de transporte regular que actualmente operan en esta comarca son los que se detallan en la tabla siguiente.

Tabla 84. Contratos de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general operadores den la comarca de la Marina Baixa (2018).

Contratos de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general		Tráficos	
		Comarcal	Intercom.
CV-402	Alicante-Valencia		
CVA-005	Relleu-Finestrat-Villajoyosa		
CVA-006	Benidorm-Rincón de Loix-Altea La Vella		
CVA-017	Relleu-Alicante		

Fuente: Elaboración propia

Croquis 46. Red de transporte regular de la Marina Baixa (2018).



Fuente: Elaboración propia.

Cuadro 7. Conexiones directas de la Marina Baixa (2018).

	BENIDORM	L'Alfàs del Pi	La Nucia	Villajoyosa	Altea	Polop	Finestrat	Callosa d'En S.	Orxeta	Benimantell	Bolulla	Castell Guad.	Benifato	Tàrbena	Relleu	Sella	Confrides	Beniardá	ALICANTE	DENIA
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
BENIDORM	1																			
L'Alfàs del Pi	2																			
La Nucia	3																			
Villajoyosa	4																			
Altea	5																			
Polop	6																			
Finestrat	7																			
Callosa d'En Sarrià	8																			
Orxeta	9																			
Benimantell	10																			
Bolulla	11																			
Castell Guadalest	12																			
Benifato	13																			
Tàrbena	14																			
Relleu	15																			
Sella	16																			
Confrides	17																			
Beniardá	18																			
ALICANTE	19																			
DENIA	20																			

Fuente: Elaboración propia.

7.4.7 Comarca del Baix Vinalopó.

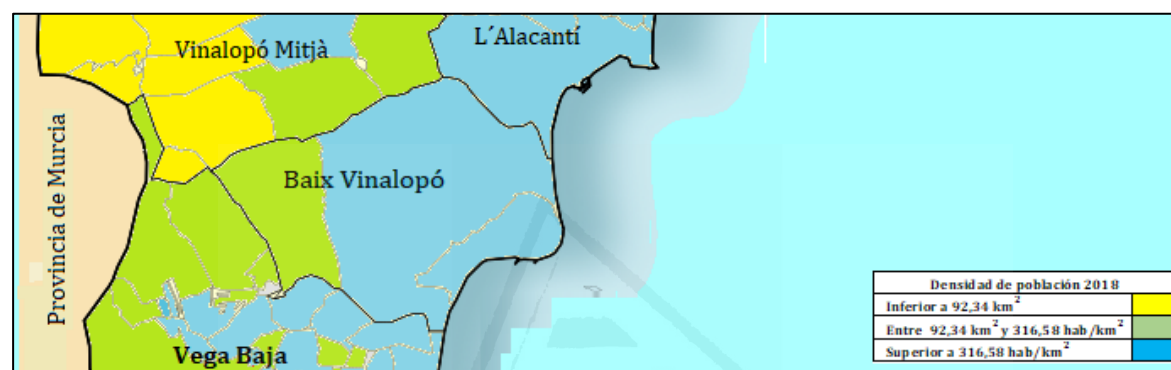
Es una de las comarcas con más población y con más vitalidad económica, con un importante desarrollo industrial en el interior y turístico en la costa.

Tabla 85. Evolución de la población y de la densidad de población del Baix Vinalopó (1950-2018).

Comarca Baix Vinalopó	Habitantes			Km ²	Habitantes/Km ²			Δ% 2018-1950
	1950	2018	Δ		1950	2018	Δ	
Elche/Elx	56.341	230.625	174.284	326,50	172,56	706,36	622,34	741%
Santa Pola	12.710	31.745	19.035	58,16	72,23	545,82	473,59	656%
Crevillent	5.872	28.957	23.085	104,55	103,92	276,97	173,05	167%
Total comarca	74.923	291.327	216.404	489,21	153,15	595,50	442,35	289%

Fuente: INE y elaboración propia.

Mapa 39. Densidad de población de la comarca del Baix Vinalopó (2018).



Fuente: Elaboración propia.

Esta comarca dispone de una importante red de carreteras, que permiten la conexión entre sus municipios y los de las comarcas colindantes.

Tabla 86. Red de carreteras de la comarca del Baix Vinalopó (2018).

Clave	Carreteras	Origen	Final
A-7	Autopista del Mediterraneo		
N-332	Almería-Valencia		
N-340	Cádiz-Barcelona		
CV-849	De la N-332 a Torrellano por El Altet	N-340-A	N-332
CV-851	Ronda Sur de Elche a N-332 por León, Asprella y Balsares	Elche	N-332
CV-853	Elche a La Marina	CV-855	N-332
CV-854	Elche a Asprella	Elx	CV-851
CV-856	Elche a Las Bayas	CV-854	CV-851
CV-857	De la CV-851 a la Ermita del Angel y Matola	CV-851	CV-875
CV-858	Puente Mateo a San Fulgencio por Los Llobregales	CV-855	CV-860
CV-859	Dolores a la N-332 por San Fulgencio	CV-855	N-332
CV-861	Dolores a Elche por El Hondo	Dolores	CV-855
CV-862	Daya Nueva a Los Llobregales	CV-901	Azarbe E.
CV-875	Elche a Crevillent por Matola	Elche	N-340

Fuente: Diputación Provincial de Alicante.

Mapa 40. Carreteras de la comarca del Baix Vinalopó.



Fuente: Mapa de Alicante Patronato de Turismo Costa Blanca.

La evolución de la población de esta comarca ha sido de las más significativas de la provincia de Alicante, destacándose manera tanto cuantitativa como cualitativamente la ciudad de Elche.

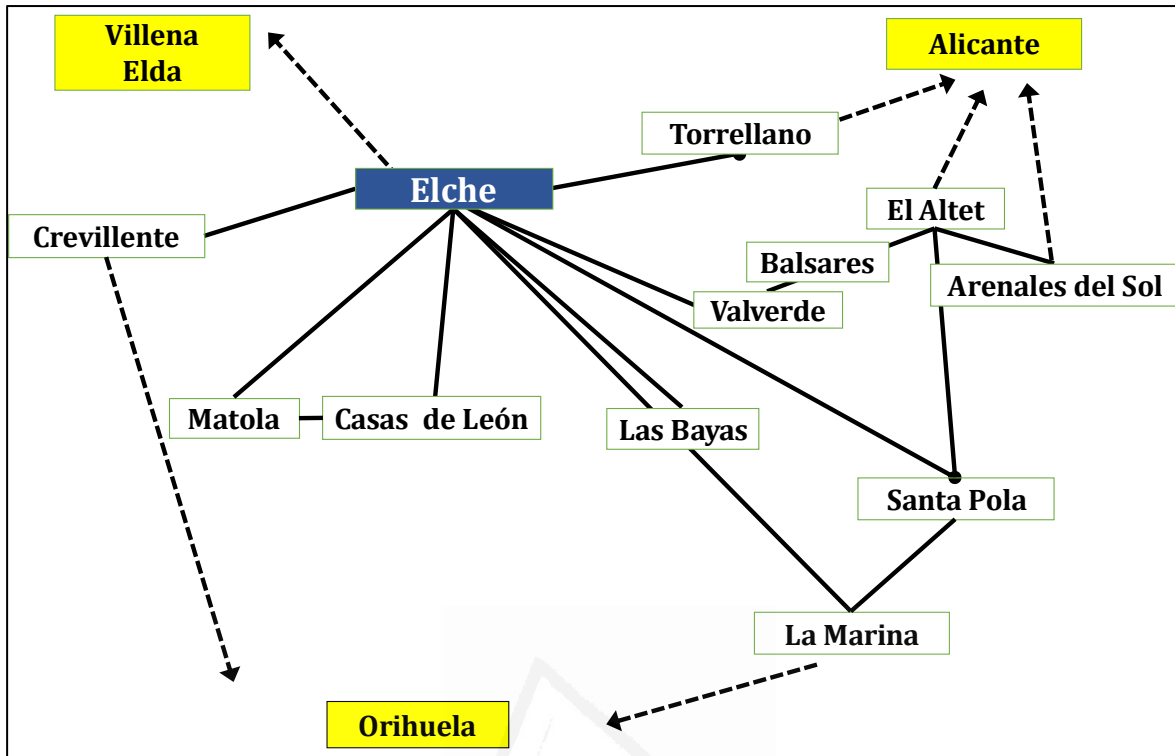
Los servicios de transporte regular que actualmente operan en esta comarca son los que se detallan en la tabla siguiente.

Tabla 87. Contratos de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general operadores den la comarca del Baix Vinalopó (2018).

Contratos de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general		Tráficos	
		Comarcal	Intercom.
CVA-001	Alicante-Guardamar-Alicante e hijuelas		
CVA-014	Alicante-Elche-Crevillent		
CVA-016	Santa Pola Alicante		
CVA-019	Elche-Elche		
CVA-020	Alicante-Torrellano		
CVA-024	Elche-Santa Pola		
CVA-027	Elche-Baya Baja		
CVA-029	Elche-Arenales del Sol		
CVA-090	Alicante-Orihuela con hijuelas		

Fuente: Elaboración propia.

Croquis 47. Red de transporte público regular de viajeros del Baix Vinalopó (2018).



Fuente: Elaboración propia.

Cuadro 8. Conexiones directas del Baix Vinalopó (2018).

		ELCHE	Santa Pola	Crevillent	ALICANTE	ORIHUELA	ELDA	VILLENA
		1	2	3	4	5	6	7
ELCHE	1							
Santa Pola	2							
Crevillent	3							
ALICANTE	4							
ORIHUELA	5							
ELDA	6							
VILLENA	7							

Fuente: Elaboración propia.

7.4.8 Comarca de L'Alacantí.

La comarca de L'Alacantí ha observado un importante crecimiento cuantitativo y cualitativo en su población en el periodo 1950-2018.

Tabla 88. Evolución de la población y de la densidad de población de L'Alacantí (1950-2018).

Comarca L'Alacantí	Habitantes			Km ²	Habitantes/Km ²			Δ% 2018-1950
	1950	2018	Δ		1950	2018	Δ	
San Vicente del Raspeig	6.501	57.785	51.284	40,55	160,32	1.425,03	1.264,71	789%
Campello	3.731	27.893	24.162	55,27	67,50	504,67	437,16	648%
Muchamiel	3.459	25.009	21.550	47,67	72,56	524,63	452,07	623%
San Juan de Alicante	3.947	23.518	19.571	9,64	409,44	2.439,63	2.030,19	496%
Busot	621	2.925	2.304	33,84	18,35	86,44	68,09	371%
Alicante	101.791	331.577	229.786	201,27	505,74	1.647,42	1.141,68	226%
Agost	2.379	4.713	2.334	66,64	35,70	70,72	35,02	98%
Jijona	5.781	6.875	1.094	163,76	35,30	41,98	6,68	19%
Aigües	1.042	936	-106	18,47	56,42	50,68	-5,74	-10%
Torremanzanas	1.183	654	-529	36,48	32,43	17,93	-14,50	-45%
Total comarca	130.435	481.885	351.450	673,59	193,64	715,40	521,76	269%

Fuente: Elaboración propia.

Mapa 41. Densidad de población de la comarca de L'Alacantí (2018).



Fuente: Elaboración propia.

Tabla 89. Red de carreteras de la comarca de L'Alacantí.

Clave	Carreteras	Origen	Final
A-7	Autopista del Mediterráneo		
N-332	Almería-Valencia		
N-340	Cádiz-Barcelona		
CV-772	Sant Joan d'Alacant a la Playa de Muchavista	San Juan	Campello
CV-774	Busot a Jijona	CV-773	CV-800
CV-776	Busot a las cuevas de Canalobre	CV-774	Cuevas
CV-777	El Campello a Busot	N-332	CV-773
CV-780	Jijona a Benifallim por Torremanzanas	CV-800	CV-785
CV-810	Jijona a la CV-805 por Tibi	Jijona	CV-805
CV-818	De la N-332 a Tàngel por el Hogar Provincial	N-332	CV-821
CV-819	Tàngel a Monnegre	CV-821	Monnegre
CV-823	Mutxamel a la CV-819	Mutxamel	CV-819
CV-824	San Vicente del Raspeig a la A-31 por Cañada del Fenollar	A-77	A-31
CV-826	Agost a la Estación de FF.CC.	CV-820	Estación
CV-828	Alicante a San Vicente del Raspeig	Alicante	CV-821
CV-849	De la N-332 a Torrellano por El Altet	N-340-A	N-332
CV-851	De la Ronda sur de Elche a la N-332 por León, Asprella y Bal	Elche	N-332

Fuente: Diputación Provincial de Alicante.

Mapa 42. Carreteras de la comarca de L'Alacantí.



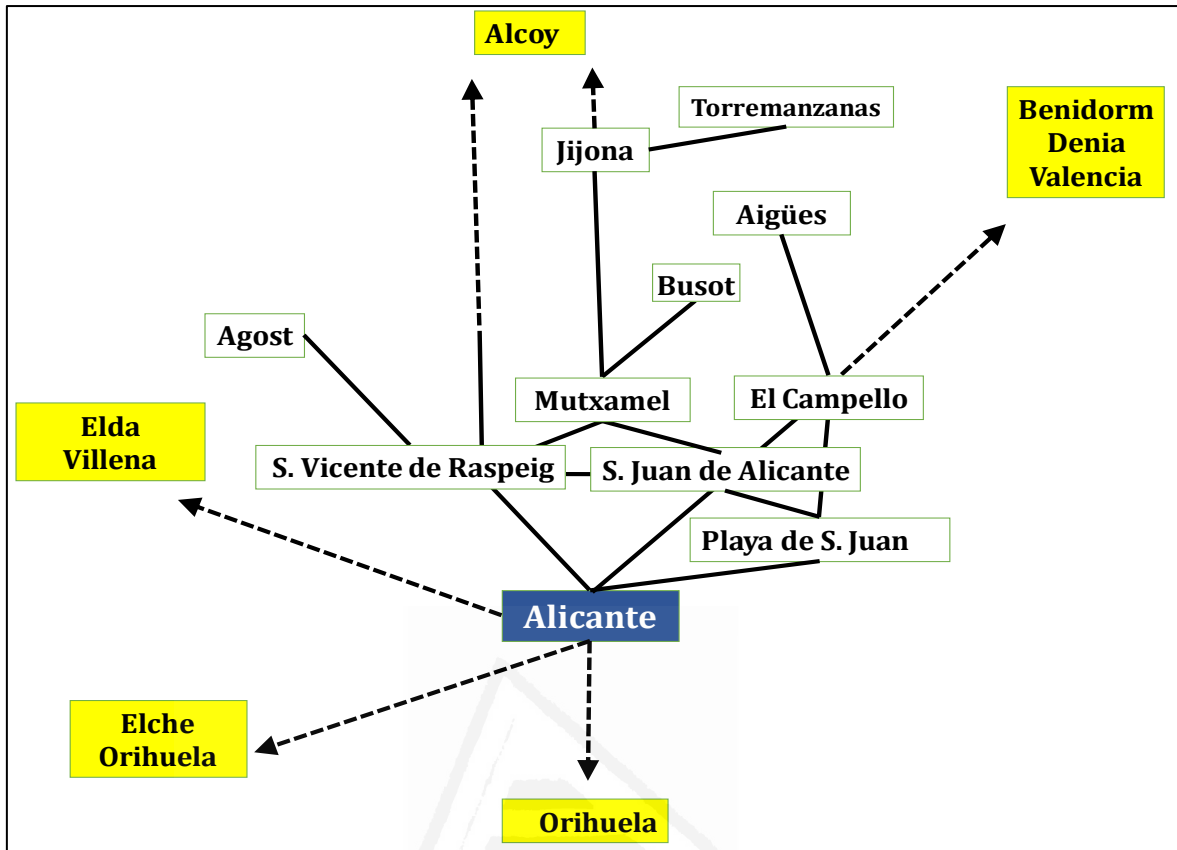
Fuente: Mapa de Alicante Patronato de Turismo Costa Blanca.

Los servicios de transporte regular que actualmente operan en esta comarca son los que se detallan en la tabla siguiente.

Tabla 90. Contratos de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general operadores den la comarca de L'Alacantí (2018).

Contratos de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general		Tráficos	
		Comarcal	Intercom.
CV-403	Alicante-Valencia		
CVA-001	Orihuela-Guadamar-Alicante e hijuelas		
CVA-014	Alicante-Elche-Crevillent		
CVA-015	Alicante-Alcoy e hijuelas		
CVA-016	Santa Pola-Alicante		
CVA-017	Relleu-Alicante		
CVA-020	Alicante-Torrellano		
CVA-023	Alicante-Villena e hijuelas		
CVA-025	Alicante Cercanías		
CVA-090	Alicante-Orihuela con hijuelas		

Fuente: Elaboración propia.



Fuente: Elaboración propia.

Cuadro 9. Conexiones directas de L'Alacantí (2018).

	ALICANTE	San Vicente	San Juan	Mutxamel	El Campello	Agost	Jijona	Torremanzanas	Busot	Aigües	BENIDORM	DENIA	ELCHE	ELDA	VILLENA	ALCOY	COCENTAINA	ORIHUELA
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
ALICANTE	1																	
San Vicente	2																	
San Juan	3																	
Mutxamel	4																	
El Campello	5																	
Agost	6																	
Jijona	7																	
Torremanzanas	8																	
Busot	9																	
Aigües	10																	
BENIDORM	11																	
DENIA	12																	
ELCHE	13																	
ELDA	14																	
VILLENA	15																	
ALCOY	16																	
COCENTAINA	17																	
ORIHUELA	18																	

Fuente: Elaboración propia

7.4.9 Comarca de la Vega Baja.

La comarca de la Vega Baja ha tenido una importante evolución en su población (+171%), cercana a la media provincial.

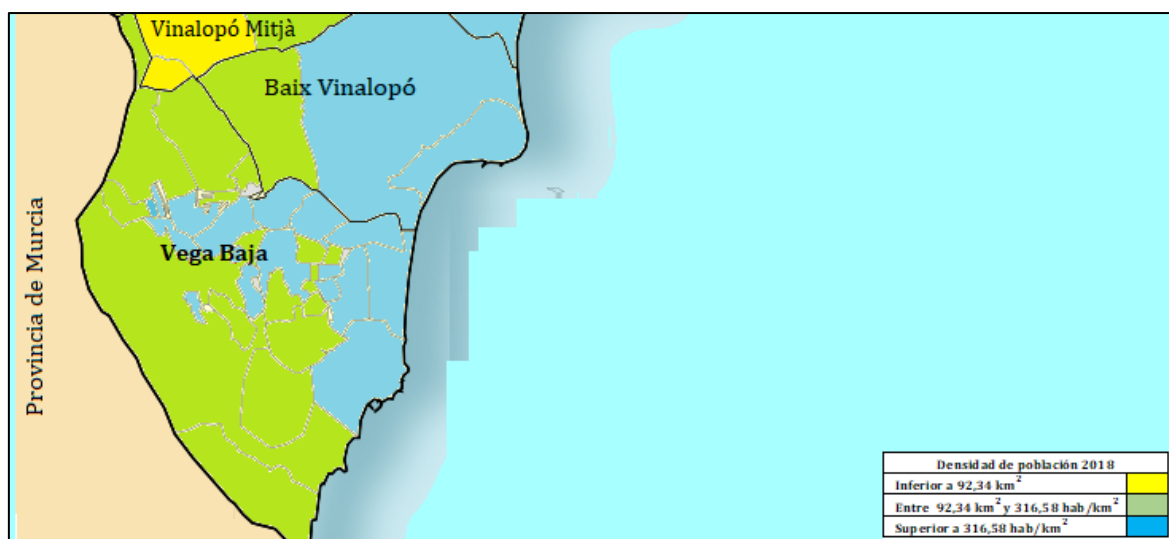
Tabla 91. Evolución de la población y de la densidad de población de la Vega Baja (1950-2018).

Comarca La Vega Baja	Habitantes			Km ²	Habitantes/Km ²			Δ% 2018-1950
	1950	2018	Δ		1950	2018	Δ	
Torrevieja	9.143	82.599	73.456	71,63	127,64	1.153,13	1.025,49	803%
Pilar de la Horadada	3.343	21.418	18.075	77,86	42,94	275,08	232,15	541%
San Fulgencio	1.506	7.943	6.437	20,70	72,75	383,72	310,97	427%
San Miguel de Salinas	1.523	5.811	4.288	54,85	27,77	105,94	78,18	282%
Algorfa	757	2.838	2.081	18,36	41,23	154,58	113,34	275%
Rojales	4.553	16.560	12.007	27,89	163,25	593,76	430,51	264%
Albatera	3.686	12.042	8.356	61,54	59,90	195,68	135,78	227%
Guardamar del Segura	4.756	15.058	10.302	33,94	140,13	443,67	303,54	217%
Los Montesinos	1.676	4.844	3.168	15,05	111,36	321,86	210,50	189%
Benijófar	1.198	3.357	2.159	4,36	274,77	769,95	495,18	180%
Rafal	1.685	4.418	2.733	1,62	1.040,12	2.727,16	1.687,04	162%
Bigastro	2.861	6.702	3.841	4,10	697,80	1.634,63	936,83	134%
Almoradí	9.294	20.542	11.248	42,72	217,56	480,85	263,30	121%
Daya Vieja	314	685	371	3,14	100,00	218,15	118,15	118%
Catral	3.975	8.631	4.656	20,01	198,65	431,33	232,68	117%
Cox	3.331	7.226	3.895	16,71	199,34	432,44	233,09	117%
Redován	3.666	7.797	4.131	9,45	387,94	825,08	437,14	113%
Formentera del Segura	1.999	4.131	2.132	4,33	461,66	954,04	492,38	107%
Orihuela	41.773	76.778	35.005	365,56	114,27	210,03	95,76	84%
Benferri	1.061	1.940	879	12,36	85,84	156,96	71,12	83%
Jacarilla	1.104	1.986	882	12,20	90,49	162,79	72,30	80%
San Isidro	1.210	1.933	723	11,69	103,51	165,36	61,85	60%
Benejúzar	3.555	5.361	1.806	9,33	381,03	574,60	193,57	51%
Granja de Rocamora	1.675	2.489	814	7,17	233,61	347,14	113,53	49%
Callosa del Segura	12.697	18.864	6.167	24,83	511,36	759,73	248,37	49%
Dolores	5.402	7.383	1.981	18,70	288,88	394,81	105,94	37%
Daya Nueva	1.673	1.718	45	7,09	235,97	242,31	6,35	3%
Total comarca	129.416	351.054	221.638	957,19	135,20	366,75	231,55	171%

Fuente: Elaboración propia en base a INE.

Orihuela tiene unas características singulares ya que su municipio ocupa el 38% del territorio comarcal, a pesar de que muchos de los municipios de la Vega Baja son segregaciones de éste; el último, Pilar de la Horadada (1986). Además, dada su extensión tiene una distribución de población peculiar ya que el núcleo de población de Orihuela Costa, distante a 35 km de Orihuela Ciudad, tiene un total de 20.005 habitantes (2018) y otra parte importante de la población se distribuye en más de 20 pedanías.

Mapa 43. Densidad de población de la comarca de la Vega Baja (2018).



Fuente: Elaboración propia.

Esta comarca dispone de una importante red de carreteras que permiten la conexión entre todos sus municipios.

Tabla 92. Red de carreteras de la comarca de la Vega Baja (2018).

Clave	Carreteras	Origen	Final
A-7	Autopista del Mediterraneo		
N-332	Almería-Valencia		
N-340	Cádiz-Barcelona		
CV-95	Orihuela-Torrevieja	Orihuela	N-332
CV-862	Daya Nueva a Los Llobregales	CV-901	Azarbe de
CV-867	Acceso a la Matanza	CV-868	Matanza
CV-868	Orihuela a Santomera por La Matanza	CV-870	P. Murcia
CV-869	Benferri a La Matanza	CV-870	CV-867
CV-871	Mos del Bou a La Murada	N-340	CV-870
CV-872	La Murada a Los Vives	CV-870	Los Vives
CV-901	Rojales a Almoradí por Daya Vieja, Daya Nueva y La Puebla	CV-860	CV-912
CV-902	Almoradí a Daya Nueva	Almoradí	CV-901
CV-916	Raiguero de Bonanza a L.P. de Murcia por el Camino de En n	N-340	P. Murcia
CV-921	Orihuela a Arneva	Orihuela	CV-923
CV-923	Bigastro al L.P. de Murcia por Hurchillo, Arneva y El Mojón	CV-95	P. Murcia
CV-942	La Marquesa a la CV-940	CV-943	CV-940
CV-943	Los Montesinos a Torrevieja por La Marquesa	CV-945	CV-95
CV-952	San Miguel de Salinas a Rebate	CV-941	CV-925
CV-954	Torremendo a Estación FFCC de Canteras, L.P. de Murcia	CV-925	P. Murcia

Fuente: Diputación Provincial de Alicante.

Mapa 44. Carreteras de la comarca de la Vega Baja (2018).



Fuente: Mapa de Alicante Patronato de Turismo Costa Blanca.

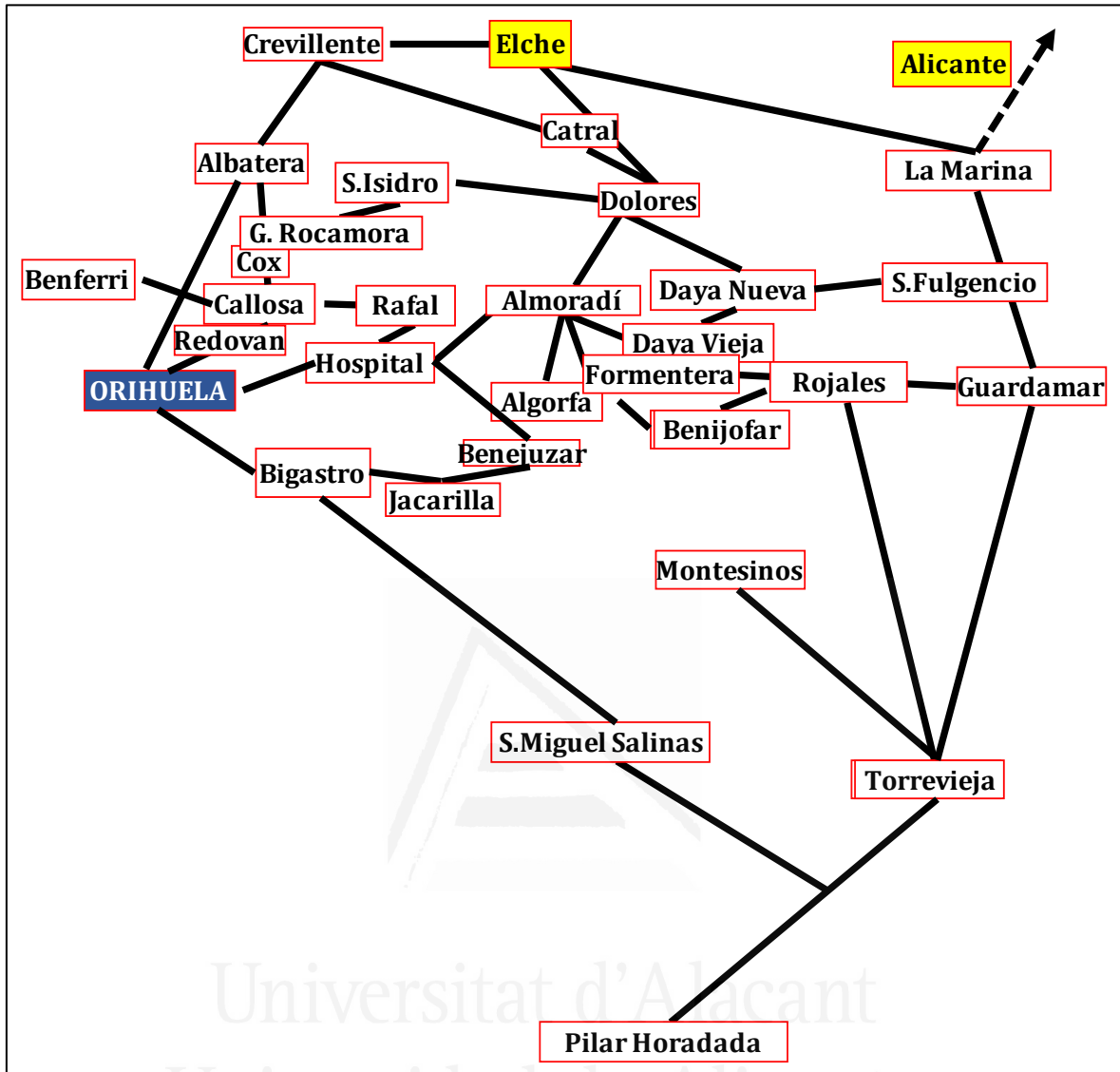
Los servicios de transporte regular que actualmente operan en esta comarca son los que se detallan en la tabla siguiente.

Tabla 93. Contratos de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general operadores en la comarca del Baix Vinalopó (2018).

Contratos de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general		Tráficos	
		Comarcal	Intercom.
CVA-001	Orihuela-Guadamar-Alicante e hijuelas		
CVA-002	Callosa-Torrevieja-Elche e hijuelas		
CVA-003	Callosa de S-Hospital Com-Origuela e hij.		
CVA-004	Hurchillo-Tres Puentes-Arneva		
CVA-010	Abanilla-Orihuela		
CVA-021	Orihuela-San Javier		
CVA-030	Pinoso-Abanilla-Cieza		
CVA-090	Alicante-Orihuela con hijuelas		

Fuente: Elaboración propia.

Croquis 49. Red de transporte comarcal de la Vega Baja (2018).



Fuente: Elaboración propia.

Cuadro 10. Conexiones directas de la Vega Baja (2018).

	ORIHUELA	Torrevejea	Pilar de la Horadada	Almoradí	Callosa del Segura	Rojales	Guardamar del Segura	Albatera	Catral	San Fulgencio	Redován	Dolores	Cox	Bigastro	San Miguel de Salinas	Benejúzar	Los Montesinos	Rafal	Formentera del Segura	Benijófar	Algorfa	Granja de Rocamora	Jacarilla	Benferri	San Isidro	Daya Nueva	Daya Vieja	ELCHE	ALICANTE	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	
ORIHUELA	1																													
Torrevejea	2																													
Pilar de la Horadada	3																													
Almoradí	4																													
Callosa del Segura	5																													
Rojales	6																													
Guardamar del Segura	7																													
Albatera	8																													
Catral	9																													
San Fulgencio	10																													
Redován	11																													
Dolores	12																													
Cox	13																													
Bigastro	14																													
San Miguel de Salinas	15																													
Benejúzar	16																													
Los Montesinos	17																													
Rafal	18																													
Formentera del Segura	19																													
Benijófar	20																													
Algorfa	21																													
Granja de Rocamora	22																													
Jacarilla	23																													
Benferri	24																													
San Isidro	25																													
Daya Nueva	26																													
Daya Vieja	27																													
ELCHE	28																													
ALICANTE	29																													

Fuente: Elaboración propia.

7.5 RECAPITULACIÓN SOBRE EL ESTADO ACTUAL DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA PROVINCIA DE ALICANTE (2018).

Hemos analizado la redes de transporte regular de viajeros de la provincia de Alicante, por comarcas, relacionándolas con la atención a la población servida, comprobando que cubren casi todos sus municipios. Además, se ha constatado que estas redes comunican a los municipios con la cabeceras de comarcas respectivas, así como la existencia de una red provincial centralizada en la capital.

Croquis 50.Red de transporte provincial conexión de cabeceras de comarca (2018)



Fuente: Elaboración propia.

Todas las cabeceras de comarca están conectadas directamente de manera radial con la capital.

Es destacable el número de ciudades de la provincia que superan los 20.000 habitantes y como se distribuyen entre las distintas comarcas, teniendo todas ellas núcleos de población importantes, excepto El Comtat que es la más deprimida. Los habitantes de estas 26 ciudades representan el 78,46% de la población total de la provincia.

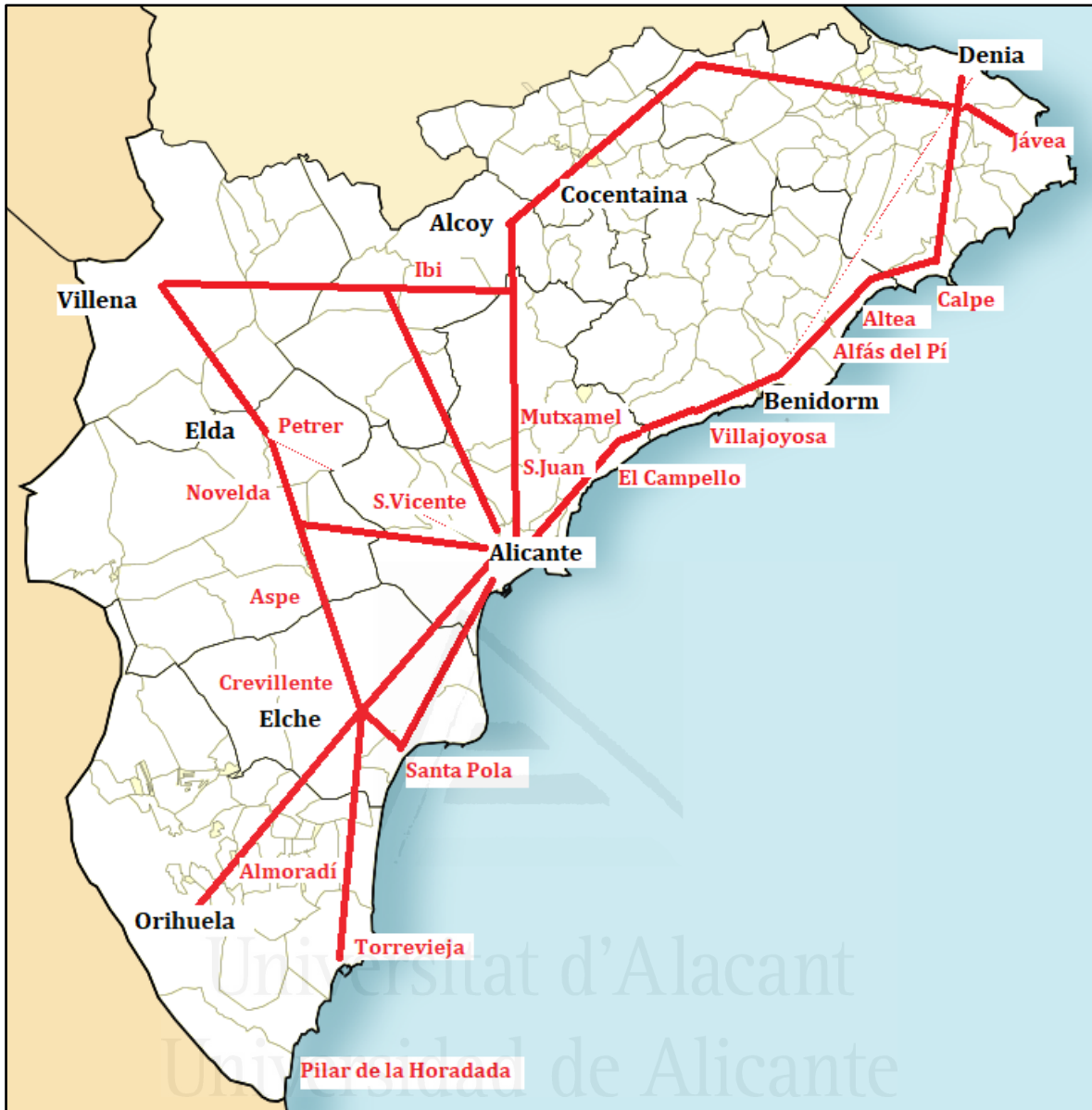
Tabla 94. Ciudades de más de 20.000 habitantes de la provincia de Alicante.

Ciudad	Habitantes	%	% comarc
ALICANTE	331.577	18,01%	
San Vicente	57.785	3,14%	
San Juan	23.518	1,28%	25,29%
Mutxamel	25.009	1,36%	
El Campello	27.893	1,51%	
Villajoyosa	33.969	1,84%	
BENIDORM	67.558	3,67%	7,80%
Alfás del PI	20.053	1,09%	
Altea	21.995	1,19%	
Calpe	21.633	1,17%	
Jávea	27.224	1,48%	5,06%
DENIA	44.340	2,41%	
Santa Pola	31.745	1,72%	
ELCHE	230.625	12,52%	15,82%
Crevillente	28.957	1,57%	
Novelda	25.725	1,40%	
Aspe	20.537	1,12%	7,23%
ELDA	52.404	2,85%	
Petrer	34.479	1,87%	
VILLENA	33.983	1,85%	1,85%
Ibi	23.403	1,27%	4,47%
ALCOY	58.977	3,20%	
ORIHUELA	76.778	4,17%	
Torrevieja	82.599	4,49%	10,93%
Almoradí	20.542	1,12%	
Pilar Horadada	21.418	1,16%	
Total	1.444.726	78,46%	78,46%
Total provincia	1.841.426		
%	78,46%		

Fuente: Elaboración propia.

En el mapa siguiente se detalla la red principal provincial de transporte público por carretera, que atiende las conexiones de las principales ciudades de la provincia, entre las que se incluyen todas las cabeceras de comarca.

Croquis 51.Red de transporte provincial ciudades de más de 20.000 habitantes (2018)



Fuente: Elaboración propia.

Para entender mejor la potencia de la red provincial de transporte, se presenta el cuadro siguiente en el que se reflejan las conexiones directas existentes. Se constata que todas las ciudades de más de 20.000 habitantes tienen conexión directa con la capital de la provincia y que un gran parte de las mismas también las tienen entre sí.

Cuadro 11. Conexiones directas entre las ciudades de más de 20.000 habitantes de la provincia de Alicante.

		ALICANTE	San Vicente	San Juan	Mutxamel	El Campello	Villajoyosa	BENIDORM	Alfás del PI	Altea	Calpe	Jávea	DENIA	Santa Pola	ELCHE	Crevillente	Novelda	Aspe	ELDA	Petrer	VILLENA	Ibi	ALCOY	ORIHUELA	Torrevieja	Almoradí	Pilar Horadada
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
1	ALICANTE		.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
2	San Vicente	.		.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
3	San Juan	.	.		.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
4	Mutxamel	.	.	.		.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
5	El Campello	.	.	.	.		.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
6	Villajoyosa	.	.	.	.	.		.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
7	BENIDORM	.	.	.	.	.	.		.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
8	Alfás del PI	.	.	.	.	.	.	.		.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
9	Altea	.	.	.	.	.	.	.	.		.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
10	Calpe	.	.	.	.	.	.	.	.	.		.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
11	Jávea	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
12	DENIA	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
13	Santa Pola	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
14	ELCHE	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
15	Crevillente	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
16	Novelda	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
17	Aspe	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		.	.	.	.	.	.	.	.	.
18	ELDA	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		.	.	.	.	.	.	.	.
19	Petrer	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		.	.	.	.	.	.	.
20	VILLENA	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		.	.	.	.	.	.
21	Ibi	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		.	.	.	.
22	ALCOY	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		.	.	.
23	ORIHUELA	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		.	.
24	Torrevieja	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		.
25	Almoradí	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
26	Pilar Horadada	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Fuente: Elaboración propia.

7.6 DATOS DE EXPLOTACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR DE VIAJEROS POR CARRETERA DE LA PROVINCIA DE ALICANTE.

Los datos técnicos fundamentales de explotación de un servicio regular de transporte vienen dados por:

1. Los kilómetros de servicio (K).
2. Los viajeros transportados (P).
3. Las horas de servicio (H).
4. La recaudación (I)

De los que se derivan las ratios:

1. Nivel de ocupación $\rightarrow IO = \frac{P}{K} = \frac{\text{Viajeros}}{\text{Km}}$
2. Velocidad comercial $\rightarrow VC = \frac{K}{H} = \frac{\text{Kilómetros}}{\text{Hora}}$
3. Ingresos por kilómetro $\rightarrow IK = \frac{I}{K} = \frac{\text{Ingresos(€)}}{\text{Kilómetro}}$
4. Ingresos por viajero $\rightarrow IK = \frac{I}{P} = \frac{\text{Ingresos(€)}}{\text{Viajeros}}$

El desconocimiento, por las razones que anteriormente aludimos, del número de viajeros y de la recaudación, nos impide hacer cualquier tipo de comparación económica. Lo mismo ocurre con las *horas de servicio*, por lo que no podemos evaluar la *velocidad comercial*.

Sin embargo, si tenemos acceso a los datos de los *kilómetros de servicio*, de los itinerarios, del *número de expediciones*, del *número de líneas* y de la *longitud* de las mismas.

Las concesiones iniciales eran lineales, disponían en su inicio de una sola línea (ruta) que unía dos núcleos determinados por un único itinerario, en algunos casos con paradas intermedias. Con los procesos de ampliación mediante hijuelas, en la mayoría de los casos se aumentaban el número de líneas, que utilizaban itinerarios alternativos diferentes o en su caso realizaban expediciones parciales; esta situación, de varias líneas en una misma concesión, se ve afectada por los procesos de unificación, que nos lleva a la situación actual en la que la mayoría de las concesiones tienen varias líneas, como se puede observar en la tabla siguiente, en la que utilizamos dos términos *km de línea* y *km de red*; el primero se refiere a la “longitud individual de las líneas” y el segundo a la “longitud la red”, que contempla itinerarios comunes, lo que nos va a servir como elemento comparativo de la evolución de la red de transporte público regular de viajeros en la provincia de Alicante¹⁷⁵.

Los datos de explotación, según las condiciones concesionales, de los servicios de

¹⁷⁵ En la tabla siguiente solamente se considera la longitud tanto de las líneas, como de la red, dentro del término de la provincia de Alicante.

transporte regular de viajeros interurbano de la provincia de Alicante, son los que se detallan a continuación.

Tabla 95. Detalle de líneas, redes, expediciones y km.

núm.	Nombre	nº líneas	Kilometros		Exp./Año	Kms./Año
			Líneas	Red		
CVA-001	Orihuela-Guadamar-Alicante e Hijuelas	6	279	111	8.660	386.960
CVA-002	Callosa, Torrevieja, Elche e Hijuelas	6	224	52	6.500	229.500
CVA-003	Callosa-Hospital-Orihuela	2	20	14	9.320	112.720
CVA-004	Hurchillo-Tres Puentes-Bonanz-Molíns	3	31	24	24.980	332.700
CVA-005	Relleu-Finestrat-Villajoyosa	2	37	37	1.000	18.500
CVA-006	Benidorm-Rincon de Loix-Altea La Vella	41	475	125	297.289	1.899.064
CVA-007	Denia-Les Rotes y Platges	4	44	26	25.399	169.582
CVA-008	Crevillente-Playa del Pinet	1	39	39	730	28.470
CVA-009	Javea-Puerto Javea-Calablanca	2	27	16	9.975	125.700
CVA-010	Abanilla-Orihuela	3	32	32	2.580	29.960
CVA-011	Xaló-EL Verger	4	93	83	4.000	82.250
CVA-012	Denia-Javea	1	23	23	3.500	80.500
CVA-013	Benidoleig-Denia Prol. a Benimaurell	3	69	30	1.500	34.500
CVA-014	Alicante-Elche-Crevillente	6	133	117	26.175	679.720
CVA-015	Alcoy-Alicante	16	735	365	18.036	814.983
CVA-016	Santa Pola- Alicante	15	314	47	33.114	505.693
CVA-017	Relleu-Alicante	1	39	39	600	23.400
CVA-018	Alcoy-Pego-El Verger	6	252	159	26.720	536.080
CVA-019	Elche-Matola-Elche	3	55	44	4.300	45.500
CVA-020	Alicante-Torrellano	4	58	25	57.260	750.310
CVA-021	Orihuela-San Javier	3	104	48	3.060	91.680
CVA-022	Bañeres-Yecla e Hijuelas	2	36	36	1.580	39.800
CVA-023	Castalla-Elda-Monóvar-Villena-Alicante	29	1.282	169	49.315	1.133.165
CVA-024	Elche-Santa Pola	3	47	32	22.497	235.749
CVA-025	Campello-Alicante-C.Fenol-Playa.S.Juan	17	198	138	191.080	2.386.954
CVA-026	Agost-Alicante	1	20	20	2.100	42.000
CVA-027	Elche-Baya Baja	1	21	21	2.400	50.400
CVA-028	Estación Calpe-Peñon de Ifach	3	38	32	12.273	126.974
CVA-029	Elche-Arenales del Sol	3	63	45	6.530	145.530
CVA-030	Pinoso-Abanilla-Cieza	1	33	33	1.500	49.500
CVA-090	Alicante-Orihuela con hijuelas	20	597	229	78.795	1.901.280
CVV-214	Onteniente-Alcoy-Gandía	2	37	26	2.400	44.400
CVV-231	Patro-Pego-Oliva-Gandía	2	32	32	604	10.456
CVV-401	Yecla-Valencia con hijuelas	2	23	23	1.100	25.300
CVV-402	Alcoy-Valencia	3	55	31	3.825	59.200
CVV-403	Alicante-Valencia	30	1.786	273	32.930	1.700.770
	Total	251	7.351	2.596	973.627	14.929.250

Fuente: Elaboración propia.

Observamos que el mapa concesional actual está representado por 31 concesiones de ámbito provincial y 5 de ámbito autonómico.

8 PERSPECTIVAS DEL SISTEMA CONCESIONAL DE TRANSPORTE REGULAR DE VIAJEROS EN LA PROVINCIA DE ALICANTE.

Actualmente las concesiones que operan en la provincia se encuentran vencidas, algunas desde hace más de siete años, por lo cual se encuentran en un limbo legal, a pesar de lo cual la Administración sigue actuando como si el plazo de vigencia de las mismas no hubiera expirado.

En los apartados anteriores hemos visto los fenómenos de la ampliación de concesiones y de la unificación de las mismas, lo que ha permitido configurar redes más compactas tanto en el ámbito provincial, como intracomarcal e intercomarcal.

A la vez que se producían los fenómenos aludidos, también se ha observado una concentración de la titularidad de concesiones en un reducido número de grupos empresariales. Con este proceso se produce indudablemente una potencial mejora de las redes y de las posibilidades de coordinación y explotación de las mismas. Sobre esta materia pueden surgir voces críticas, en cuanto al concepto de la competencia (COMISION NACIONAL DE LA COMPETENCIA 2008)¹⁷⁶, pero indiscutiblemente el tamaño de las nuevas empresas, permite el acceso a nuevas tecnologías como los SAE que en su operación necesitan, por razones económicas y funcionales, de una flota mínima para una gestión eficiente.

Además, existe una potente implantación de líneas de ámbito nacional, que permiten la conexión directa con Murcia, Andalucía, Castilla La Mancha, Madrid, Cataluña, Aragón, La Rioja, País Vasco..., cuyos tráficos más potentes son explotados por el Grupo ALSA, que también atiende las comarcas de la Marina Alta y la Marina Baixa con L'Alacantí.

En los últimos años, en el ámbito provincial, se han destacado en el proceso de concentración, que antes aludimos, que son el Grupo ALSA, el Grupo AVANZA (ADO) y Grupo SUBUS (VECTALIA), sobre los que nos referimos a continuación. Sobre este tipo de procesos también se ha pronunciado la (COMISION NACIONAL DE LA COMPETENCIA 2008)¹⁷⁸, que denuncia que se está generando una asimetría en el sector, aunque se están generando economías de escala.

¹⁷⁶«Por otro lado, la autorización de transmisiones, modificaciones y unificaciones sin tener en cuenta la perspectiva de la competencia puede dar lugar a distorsiones innecesarias en las condiciones del mercado. Ello supondría incumplir la necesidad de atender los criterios de eficiencia y libre competencia que justifican la intervención pública del transporte de viajeros por carretera que establece el Derecho comunitario (artículo 86 Tratado CE). Por ello, sería conveniente que tales actuaciones cuando fueran planteadas se sometieran a informe de las autoridades de competencia».

¹⁷⁸ «El mercado del transporte interurbano, regular y permanente de viajeros por carretera está caracterizado por presentar una estructura altamente atomizada, si bien en los últimos años se está produciendo un elevado número de transmisiones en la titularidad de las concesiones, e importantes adquisiciones y fusiones de empresas, especialmente por la entrada de grandes grupos de capital extranjero, que, por un lado, están reduciendo la mencionada atomización y, por otro, acentúan la asimetría en la estructura del mercado español, pero, en cualquier caso, aportan economías de escala»

8.1 ESTADO ACTUAL DEL SECTOR DE TRANSPORTE REGULAR DE VIAJEROS POR CARRETERA EN LA PROVINCIA DE ALICANTE

Los procesos de consolidación empresarial han configurado un mapa concesional en que la mayoría de los tráficos (85,46%) son atendidos por tres grupos empresariales.

Mapa 45. Grupos principales en el mapa concesional de la provincia de Alicante (2018),



Fuente: Elaboración propia.

La distribución de las redes consolidadas por grupos son las siguientes:

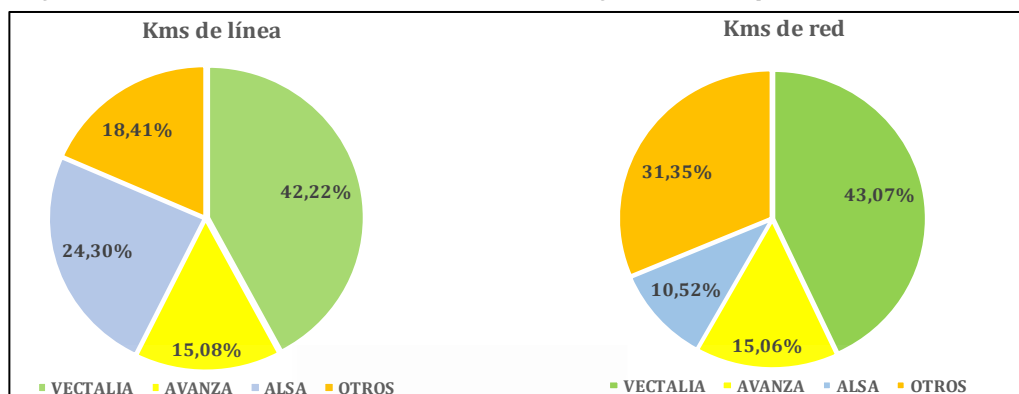
Tabla 96. Distribución de concesiones en la provincia de Alicante (2018).

núm. Conc.	Nombre	nº líneas	Kilómetros		Exped/ Año	Kilómetros/ Año	Distribución porcentual			
			Líneas	Red			km lin	km red	Exp.	km/año
9	Grupo VECTALIA	100	3.103	1.118	433.127	7.238.584	42,22%	43,07%	44,49%	48,49%
3	Grupo AVANZA	63	1.109	391	377.084	3.818.844	15,08%	15,06%	38,73%	25,58%
1	Grupo ALSA	30	1.786	273	32.930	1.700.770	24,30%	10,52%	3,38%	11,39%
23	Otras	58	1.353	814	130.486	2.171.052	18,41%	31,35%	13,40%	14,54%
36	Total	251	7.351	2.596	973.627	14.929.250	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia.

La distribución de los *km de línea* y *km de red* nos demuestran que ALSA explota especialmente líneas de largo recorrido dentro de la provincia, mientras que los *otros concesionarios* explotan líneas de poco recorrido, por eso su peso en la red es superior a su peso en la longitud de líneas. Tanto VECTALIA como AVANZA tienen una mayor compensación entre líneas y red, en parte influenciados en ambos casos por la explotación de servicios de carácter metropolitano en las Áreas de Alicante y Benidorm.

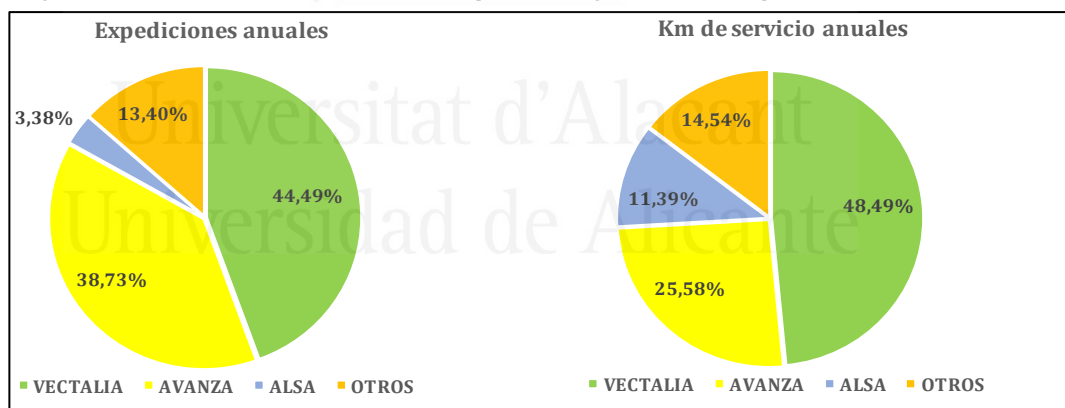
Gráfico 32. Concesiones: Distribución de Kms. de línea y de red en la provincia de Alicante.



Fuente: Elaboración propia.

El número de expediciones nos muestra la debilidad de otros concesionarios que hacen muchas expediciones y pocos kilómetros de servicio; ALSA y VECTALIA mantienen un equilibrio medio entre expediciones y kilómetros, mientras que AVANZA presenta una importante diferencia entre estos dos parámetros.

Gráfico 33. Concesiones: Distribución de expediciones y de Kms en la provincia de Alicante.



Fuente: Elaboración propia.

8.2 PROPUESTAS DE LA COMUNIDAD VALENCIANA PARA LA MODIFICACION DEL MAPA CONCESIONAL DE LA PROVINCIA DE ALICANTE.

Vista la estructura de la red provincial y de las redes comarcales, algunos servicios regulares de transporte interurbano tienen coincidencia en sus itinerarios con los de los servicios de transporte urbano colectivo de viajeros existentes en la provincia: Alicante, Elche, Alcoy y Villena, lo que conlleva desavenencias en cuanto a que tipo de servicio, y a que concesión, corresponden los tráficos.

Algunas ciudades –Torrevieja, Orihuela, San Vicente del Raspeig, Jijona– tienen un servicio de transporte calificado como urbano, porque lo han implantado y lo financian los propios Ayuntamientos, que es realizado por las mismas empresas concesionarias de transporte regular que transitan por el municipio, que explotan mediante conciertos que tienen con los mismos entes locales.

Un caso paradigmático es del municipio de Benidorm, con población superior a los 50.000 habitantes, en el que la concesión de transporte interurbano explota, sin subvención, los tráficos urbanos. Esta situación podemos relacionarla con el crecimiento exponencial que tuvo la ciudad y con que el concesionario, en su momento, se preocupó de atender las demandas de nuevos servicios y, con la autorización del Ayuntamiento, incorporó a su concesión los tráficos urbanos. Es una situación excepcional, que debiera verse afectada por los criterios generales de la Consellería que estima que las competencias dentro del municipio son del propio Ayuntamiento.

En el caso de San Vicente del Raspeig también existe la obligación legal de implantar su propio sistema de transporte urbano en su ámbito municipal, pues el servicio que tiene ahora es complementario al que prestan las líneas regulares.

Otro tanto ocurre en Torrevieja y Orihuela, que disponían de pequeños servicios de transporte urbano complementarios a los que prestaban las redes de transporte interurbano.

Y el caso más importante es el de Alicante, que es el centro indiscutible de su propia Area Metropolitana y que, hasta ahora, coexistían el sistema propio de transporte urbano con la explotación de tráficos urbanos por líneas regulares interurbanas, lo que estaba amparado por el Convenio TAM (Transporte Alicante Metropolitano) suscrito por los Ayuntamientos, Concesionarios, Generalitat y FGV. En la estabilidad de este Convenio tiene mucho que ver el hecho de que las concesiones urbanas e interurbanas que operan el Área pertenecen al mismo grupo empresarial. Sin embargo, este Convenio es eminentemente económico y no tiene identificada una dirección que se pueda calificar con Autoridad Única de Transporte del Area Metropolitana de Alicante.

El diseño del nuevo mapa concesional, la determinación de las concesiones que se van a licitar y el tratamiento que se va a dar a los tráficos de carácter metropolitano abren un debate que propicia la apertura de una nueva línea de investigación.

Entre los criterios para la elaboración del nuevo mapa contemplan «la agrupación de títulos concesionales, con vistas a diseñar contratos con una dimensión económica mínima en el entorno de 500.000 € anuales de costes por concesión», por lo que el mapa

concesional propuesto por la *Consellería de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio* (17 de noviembre de 2017) no cambia la red de transporte actual, sino que lo que realiza, al menos en los proyectos de servicio definitivos presentados hasta ahora, es una consolidación de las concesiones actuales, mediante una agrupación de las mismas¹⁷⁹.

En la propuesta toman como referencia las *áreas funcionales del territorio* establecidas en la *Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana (2011)* la nueva estructura concesional la subdividen en:

- 4 *concesiones zonales* que «cubren los tráficos interiores de su área y contemplan la posibilidad de integración del transporte escolar»: Marina Alta, Alcoi Metropolità (Comtat y parte de L'Alcoià), Vinalopó Alt i Mitjà y Baix Segura (Vega Baja).
- 8 *concesiones lineales* que conectan las áreas funcionales de transporte con los principales núcleos atractores (Elche y Alicante): Les Marines-Alacant, Alcoi-Alacant, Benidorm Metropolità, Vinalopó-Alacant/Elx, Elx Cercanías, Alacant-Santa Pola, Orihuela-Alacant y Torrevieja-Alacant.
- 2 *concesiones aeroportuarias* que conectan el aeropuerto con los principales núcleos de demanda aeroportuaria (Les Marines y Torrevieja)
- 2 *concesiones metropolitanas* en el Área Metropolitana de Alicante
- 2 *concesiones interprovinciales* que cubren los tráficos entre València con Benidorm, Alcoi, Alacant y Elx.

Es evidente que la nueva propuesta se soporta más que nada en un cambio semántico, para realizar una unificación de las concesiones actuales, que se reducen a la mitad, de 36 a 18, lo que indudablemente da racionalidad a la explotación económica de los nuevos servicios. De hecho, la red de transportes provincial sigue siendo la misma, ya que apenas se modifican las rutas, horarios y expediciones, por lo que las redes de transporte comarcales actuales siguen manteniéndose, con independencia de la adscripción de las mismas a una u otra concesión.

La crisis derivada de la COVID-19 (14 de marzo de 2020) tendrá importantes efectos sobre el futuro del transporte regular de viajeros en toda España y especialmente en aquellas Comunidades Autónomas, como es el caso de la Valenciana, que tienen su sistema concesional en un “limbo legal”. Esta situación administrativa y el hecho que mediante varias normas se haya requeridos a los concesionarios para que presten sus servicios en unas condiciones extraordinarias, tiene importantes consecuencias económicas, al verse los operadores a prestar unos servicios mínimos muy altos, a pesar de que la población se encontraba confinada y al haber resuelto por la Consellería una reducción de la ocupación de los vehículos a menos del 25%.

¹⁷⁹ Ver: [Anexo 9.H. Mapa concesional propuesto para la licitación de los nuevos servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera de la provincia de Alicante.](#)

Según las respuestas de tipo indemnizatorio que deberá hacer la Generalitat, pueden derivarse consecuencias tales como que algunos concesionarios abandonen las concesiones vencidas y que la propia Administración tenga problemas legales para abonar las compensaciones económicas que deberá hacer a los operadores, que durante los últimos meses se han visto obligados a prestar servicios impuestos por la Consellería Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad ¹⁸⁰.

La crisis derivada del COVID-19 trastoca el estado del sector, cuyo futuro es de difícil predicción, lo que indudablemente representará una sugerente línea de investigación.

¹⁸⁰ Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19.

Orden TMA/230/2020, de 15 de marzo, por la que se concreta la actuación de las autoridades autonómicas y locales respecto de la fijación de servicios de transporte público de su titularidad.

Resolución de 18 de marzo de 2020, del conseller de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, por la que se adoptan medidas sobre los servicios de transporte público regular de uso general de viajeros por carretera de titularidad de la Generalitat en aplicación de lo dispuesto en el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19.

Resolución de 2 de abril de 2020, del conseller de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, por la que se adoptan medidas sobre los servicios de transporte público regular de uso general de viajeros por carretera de titularidad de la Generalitat, en aplicación de lo dispuesto en la Orden TMA/306/2020, de 30 de marzo, por la que se dictan instrucciones sobre reducción de servicios de transporte de viajeros durante la vigencia del Real Decreto Ley 10/2020, de 29 de marzo, por el que se regulan un permiso retribuido recuperable para las personas trabajadoras por cuenta ajena que no presten servicios esenciales, con el fin de reducir la movilidad de la población en el contexto de la lucha contra el COVID-19.

RESOLUCIÓN de 13 de abril de 2020, del conseller de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, por la que se adoptan medidas sobre los servicios de transporte público regular de uso general de viajeros por carretera de titularidad de la Generalitat, en aplicación del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19

Resolución de 17 de abril de 2020, del conseller de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, por la que se adoptan medidas sobre los servicios de transporte público regular de uso general de viajeros por carreteras de titularidad de la Generalitat, en aplicación del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el Covid-19.

Resolución de 4 de mayo, del conseller de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, por la que se adoptan medidas sobre los servicios de transporte público regular de uso general de viajeros y viajeras por carretera de titularidad de la Generalitat, en aplicación del Real decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por la Covid-19.

CAPITULO 6. DISCUSION DE RESULTADOS Y CONCLUSIONES.



Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante



Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

9 CONTRASTE DE HIPÓTESIS GENERALES (H1-H5).

A la vista de lo expuesto, pasamos a constatar el contraste de las hipótesis formuladas.

HG1	<p>El territorio ha influido en la configuración y desarrollo del sistema de transporte regular de viajeros en autobús</p>
	<p>Se ha comprobado que el <i>territorio</i> ha influido sobre el <i>sistema de transporte regular de viajeros en autobús</i>, por dos razones fundamentales: la primera relacionada por las características orográficas de la provincia y otra la especialización productiva de las comarcas.</p> <p>Las características orográficas de la provincia han condicionado la accesibilidad de la misma, dado que sus características montañosas afectan a la mayor parte de sus comarcas, lo que ha supuesto una barrera para el desarrollo de la red de carreteras y de los ferrocarriles. El caso más paradigmático es de L'Alcoià, que se ha mantenido aislada durante muchos años a pesar de su pujanza industrial. Sin embargo, comarcas como las del Vinalopó, L'Alacantí y la Vega Baja, por sus condiciones físicas han tenido acceso al desarrollo del ferrocarril desde finales del siglo XIX.</p> <p>En lo positivo, cabe reseñar que Alicante es una de las provincias con menor superficie de España, con alta densidad de población y con una débil red de transporte por ferrocarril, lo que ha influido favorablemente en el desarrollo del sistema de transporte público de viajeros por carretera.</p> <p>La Administración, incluso en el periodo autonómico, ha mostrado una falta de coherencia en lo referente a la legislación sobre el territorio, lo que ha llegado a crear una cierta confusión, especialmente por el encubrimiento del nombre de las <i>comarcas</i> bajo el de <i>delimitaciones territoriales homologadas</i>, cuando en la práctica se sigue hablando de mapas comarcales de sanidad, de educación, etc. El trasfondo de estas disquisiciones es eminentemente político y/o ideológico. Esta confusión se hace patente en los trabajos desarrollados por la Administración autonómica, en los que surgen diferencias a la hora de fijar los límites territoriales de las comarcas, según el organismo que realice los estudios.</p> <p>Sin embargo, es evidente que el territorio, las demarcaciones legales (municipio, partido judicial, demarcación territorial homologada) y la evolución demográfica del mismo si ha influido sobre la evolución del sistema público regular de transporte de viajeros por carretera tal y como se ha comprobado en el proceso de la formación las redes comarcales de transporte.</p> <p>Las cabeceras de comarcas se han conformado como nodos fundamentales del sistema provincial de transporte y nodos principales en los sistemas comarcales de transporte desarrollados.</p>

HG2	<p>El sistema de transporte regular de viajeros en autobús ha influido en el desarrollo del territorio.</p>
	<p>El sistema de transporte regular de viajeros en autobús ha tenido una influencia en el desarrollo territorial, desde el momento en que la provincia de Alicante está integrada por ciudades muy pobladas, que normalmente han ejercido de cabeceras de comarca. La no disponibilidad de una malla ferroviaria completa ha dejado el transporte público provincial en manos del autobús, que ha dado una respuesta eficaz en cuanto a que su red comunica prácticamente todos los municipios de la provincia.</p> <p>Sin embargo, el transporte público es una parte del transporte general a través de las carreteras, para el cual se han diseñado y desarrollado las mismas. Tanto es así que, de manera especial, a principios del siglo XX, cuando se empieza a desarrollar la red de carreteras que ahora conocemos, el objetivo era facilitar el viario, para transportar mercancías y personas, entre los distintos núcleos de población y para que pudiesen circular todos los vehículos, tanto de tracción de sangre como automóviles.</p> <p>No hay constancia de que alguna carretera se haya diseñado únicamente para el transporte público; es más en toda la red de carreteras generales de la provincia no existe ningún carril-bus, ni siquiera algún BUS-VAO reservados para este modo.</p> <p>Podemos inferir que el sector de transporte público regular de viajeros se ha beneficiado de las carreteras que se han construido para el uso público, pero nunca el sector tuvo el poder suficiente para determinar su trazado, teniendo en cuenta que las empresas operadoras, en este periodo, eran muy pequeñas y su ámbito de influencia era eminentemente comarcal e incluso local.</p> <p>Sin embargo, el sector ha suplido las deficiencias del ferrocarril y, de manera natural en simbiosis con la Administración, ha desarrollado, por una parte, unas redes comarcales y, por otra, una red provincial de transporte público, que atienden de manera eficaz a las demandas de movilidad existentes.</p>

HG3	<p>La Administración ha influido en el desarrollo del sistema de transporte regular de viajeros en Autobús en provincia de Alicante.</p>
	<p>Se ha probado que la Administración ha influido en el desarrollo del sistema de transporte regular de viajeros de la provincia de Alicante, a través de la normativa específica para un sector regulado como es el caso.</p> <p>Merece especial mención el que hayan impulsado los procesos de sustitución de concesiones, derivados de la aplicación del <i>Real Decreto de 1925</i>, de la <i>Ley sobre Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera de 1947</i> y la <i>LOTT de 1987</i>. Los procesos de unificación han permitido, en muchos casos, mantener el equilibrio de las explotaciones, aunque las tarifas partícipes de empresa otorgadas implicasen subvenciones cruzadas entre las líneas de la misma concesión.</p> <p>Asimismo, ha influido, dentro del ámbito de sus competencias, tanto en la autorización anual de tarifas, calendarios de expediciones y horarios, como en la inspección y control del parque móvil afecto a las concesiones.</p> <p>También ha intervenido en el mantenimiento económico de las concesiones, facilitándoles la preferencia en los servicios de transporte escolar público, lo cual, lo que sin duda ha permitido mantener explotaciones de débil tráfico, a la vez que ha mejorado el rendimiento de las concesiones rentables.</p> <p>Sin embargo, no queda clara su función en los procesos planificación¹⁸¹ y licitación de concesiones, a los que simplemente ha revisado y en su caso oficializado las propuestas de los concesionarios.</p> <p>Puede caber la duda si la planificación hubiese sido más eficaz si hubiera sido impulsada desde la Administración,</p> <p>En la actualidad, el sometimiento a la legislación europea y la trascripción de sus normas a nuestro ordenamiento jurídico, marcan un hito que indudablemente terminará modificando la estructura del sector y probablemente sus equilibrios de explotación, además de crear problemas en los procesos de licitación¹⁸².</p>

¹⁸¹ Tiene que ver con el reconocimiento que se hace, de la iniciativa empresarial para el desarrollo del sistema concesional de transporte en nuestro país, en las leyes fundamentales que regulan al sector: *Real Decreto de 4 de julio de 1924*, *Ley de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera de 1947* y *Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres de 1987*; sobre este tema se pronuncia (PIÑANES LEAL 1993). Así mismo, se da un importante protagonismo a la figura de los concesionarios, mientras que queda relegada la representatividad de los usuarios en los órganos oficiales del transporte.

¹⁸² Uno de los problemas, sin duda derivados de la coexistencia histórica Administración-Concesionarios se ha reflejado en los conflictos que se han generado recientemente con los concursos de las concesiones de ámbito nacional licitadas por el Ministerio de Fomento. Tanto es así que al 26/10/2019, aparecen 38 concesiones caducadas, algunas desde 2012, de las 73 que aparecen en el listado <https://www.fomento.gob.es/transporte-terrestre/lineas-regulares-de-transporte-de-viajeros>

HG4	<p>Los concesionarios han influido en el desarrollo del sistema de transporte público regular de viajeros por carretera en la provincia de Alicante</p>
	<p>El origen de las concesiones administrativas, aparece con la convalidación que, de las previas autorizaciones de transporte público, se realizaron en la Dictadura de Primo de Rivera (1924). A partir de estos momentos el desarrollo concesional se efectúa sin procesos claros de licitación, por lo que la mayoría de las concesiones vigentes nunca han sido realmente licitadas¹⁸³. Los concesionarios, de facto, fueron ampliando sus concesiones mediante el método de solicitud de hijuelas o unificación con otras concesiones. En las nuevas concesiones, son los propios empresarios los que hacen las propuestas para que se liciten¹⁸⁴, asistiéndoles el derecho de tanteo, a la hora de la adjudicación.</p> <p>La Administración, preventivamente, se preocupó de que las concesiones fuesen otorgadas a riesgo y ventura, lo que implicaba que los concesionarios han de ser autosuficientes para que sus ingresos se equilibren con sus gastos.</p> <p>En la Comunidad Valenciana se ha mantenido este criterio de autosuficiencia del concesionario, con excepciones, razonadas y efímeras, para los casos de algunas líneas de débil tráfico y en algún periodo para el caso de los pensionistas.</p> <p>De hecho, los concesionarios, han sido los que han ostentado de facto la planificación de los servicios, con la aquiescencia de la Administración, que como contrapartida les exigía el mantenimiento de servicios no rentables dentro de la misma concesión.</p> <p>En definitiva, el concesionario buscaba optimizar su beneficio y la Administración le exigía el cumplimiento de unos servicios públicos mínimos para los casos de líneas no rentables y, a la vez, necesarias para cubrir una red provincial que atendía a todos sus municipios. Consecuencia de esta relación simbiótica es la actual red de transportes comarcal y provincial de Alicante.</p>

(MINISTERIO DE FOMENTO 2019)

¹⁸³ Esta es una de las críticas de la Comisión Nacional de la Competencia que mantiene un estado de exacerbada beligerancia contra el sector.

¹⁸⁴ Muy pocas concesiones han sido licitadas “ex novo” a propuesta de la Administración, si exceptuamos las que realizó el Ministerio de Fomento.

10 RESULTADOS Y CONCLUSIONES.

10.1 RESULTADOS.

En este trabajo hemos analizado la evolución de la red de concesiones de transporte regular de viajeros en la provincia de Alicante, a partir de la década de los cincuenta, que coincide con el desarrollo de la *Ley de 27 de diciembre de 1947 sobre Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera* y su legislación consiguiente.

En cuanto a los objetivos generales:

1. Se han analizado las relaciones recíprocas entre el territorio y su respectivo sistema de transporte regular de viajeros en autobús, constando la influencia que el tamaño del territorio, la orografía, las infraestructuras y la densidad de población han podido influir sobre el desarrollo del sistema de transporte público.
2. Se ha constatado que el sector evoluciona, de manera generalizada, en el marco normativo de la legislación desde el año 1924, que ha determinado la permanencia de las mismas concesiones y mismos concesionarios, excepto en los casos en que éstas se hayan transmitido voluntariamente, sus derechos, durante este periodo.
3. Los concesionarios han tenido un papel protagónico en el desarrollo del sector, echándose en falta la intervención en el desarrollo del mismo de los usuarios, cuya influencia ha sido canalizada a través de la Administración.

En referencia a los objetivos específicos:

1. Se ha efectuado un análisis de la evolución de todas las concesiones de ámbito provincial a partir de la entrada en vigor de la *Ley sobre Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera de 1947*.
2. Se ha detallado la evolución del desarrollo concesional mediante la autorización de las hijuelas-prolongación y las hijuelas-desviación, siempre que no afectasen a tráficos autorizados de otras concesiones. El hecho de que las concesiones hayan tenido, generalmente, carácter lineal las condicionaba a la obligación de respetar un itinerario específico para la prestación de los servicios, por lo que a medida que los núcleos de población se expanden demandan una cercanía de las paradas para lo cual es preciso recurrir a la figura de las hijuelas.
3. Las concesiones que, al principio atendían trayectos cortos, inician procesos de ampliación con la incorporación, mediante hijuelas, de nuevos itinerarios; aun así, a finales de los cuarenta operaban más de 100 concesiones en la provincia.

Al tener un carácter lineal y unas paradas predeterminadas, surgían problemas para los usuarios, al obligarles a múltiples transbordos.

También ocurría que por itinerarios coincidentes circulaban dos o más líneas

de distintas concesiones, de las cuales solamente una tenía autorización de tráficos y las demás circulaban a “puerta cerrada”; por racionalidad, algunos concesionarios que tenían dos o más concesiones, con algún punto en común optan por unificarlas, medida normalmente apoyada desde la Administración.

En momentos en que se precisaban nuevas inversiones, algunos concesionarios incapaces de hacerles frente, optan por la venta, siendo generalmente aprovechada la oportunidad por algún concesionario vecino, que se posicionaba como mejor postor, ya que podía aprovechar la sinergia de una futura unificación. Estas operaciones fueron realizadas por empresas como LA ALCOYANA, LA UNION DE BENISA, COSTA AZUL y LA NOVELDENSE, que terminaron liderando el sector en sus respectivas comarcas (L’Alcoià, El Comtat, L’Alacantí, Marina Alta, Marina Baixa, Vega Baja, Alt Vinalopó, Vinalopó Mitjà y Baix Vinalopó)¹⁸⁵.

4. Desde finales de los ochenta del pasado siglo, el fenómeno de integración se realiza mediante la compra de empresas, que se integran en los grupos empresariales que actualmente explotan las concesiones principales en el ámbito provincial¹⁸⁶. En este mismo periodo se sigue animando, a nuestro entender con buen criterio, a la unificación de concesiones por parte de la Conselleria de Transportes.
5. Cuando la Administración, con el *Real Decreto de 4 de julio de 1924*, apuesta por una regulación estricta del sector, ya toma en consideración a los empresarios que venían explotando líneas de transporte regular desde primeros de siglo, al facilitar el acceso al nuevo régimen concesional mediante los derechos de tanteo; incluso este derecho asiste a los empresarios que quieran acceder a la actividad y propongan la implantación de una nueva línea, que previa revisión y aprobación por las Juntas de Transportes, se licite en concurso público. El mismo *Real Decreto* pone en valor la iniciativa privada y el valor de la asunción del riesgo por parte de los empresarios. Era una época en que no existían grandes empresas en el ámbito nacional y en el provincial el sector estaba representado por pequeños empresarios, muchos de los cuales compartían los roles de empresario, conductor, mecánico y/o cobrador.

Los años treinta se caracterizan por estar inmersos en una crisis económica y en un estado permanente de conflictividad política y social, que abocó en la Guerra Civil. La República legisló poco en la materia y las pocas leyes que se promulgaron nunca fueron aplicadas.

Los años cuarenta, con el país en estado de aislacionismo, con las infraestructuras deterioradas y la imposibilidad de incorporar nuevos vehículos, la Administración opta por ampliar las concesiones hasta que en 1947 se promulga

¹⁸⁵ Ver 7.A.[Concesiones otorgadas por la ley de Transportes Mecánicos por Carretera \(1947\)](#).

¹⁸⁶ Ver 7.B.[Concesiones otorgadas por la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres \(1987\)](#).

la *Ley sobre Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera*. Esta Ley, que reconoce la escasa capacidad del Estado en la planificación de los servicios de transporte, confiando en la iniciativa empresarial para la implantación de nuevas líneas; también da un trato favorable a los antiguos concesionarios para que, de hecho, renueven sus concesiones.

Las relaciones Administración-concesionarios se mantienen en un equilibrio entre la prestación de un servicio público, con control de tarifas, y el equilibrio de explotación de las concesiones que deben ser autosuficientes con los ingresos que les aportan los usuarios.

Pasan casi cuarenta años hasta que, en 1987, se promulga la LOTT en la que, si bien cambia el marco de los transportes públicos en general, al desaparecer los privilegios del ferrocarril, las sustituciones de concesiones se garantizan a los antiguos concesionarios.

En este nuevo periodo, parte de las concesiones habían pasado a ser de competencia autonómica, cuya Administración trata de mantener en equilibrio al sector y, si bien sigue controlando las tarifas, concede derechos de preferencia a los concesionarios para los emergentes servicios regulares de uso especial, dedicados al transporte de estudiantes y trabajadores,

Podemos concluir que, entre la Administración y sus concesionarios, se ha trabajado de manera bastante racional, que ha sido capaz de que un sector de servicios públicos no se haya derivado en constituir un problema permanente para el erario público.

6. La Administración en el desarrollo del sistema concesional ha aplicado los criterios que, como no podía ser de otra manera, se establecían en la Ley.

El objetivo de la Administración es que se preste el servicio público en las condiciones previstas en las respectivas concesiones. Para lograr este objetivo ha ejercido las funciones inspectoras para que realmente se cumplan los horarios y calendarios de expediciones, se respeten los itinerarios y paradas, se trate adecuadamente al público y que las condiciones del parque móvil y las instalaciones sean las previstas,

También le corresponde a la Administración la autorización de tarifas al público, cuestión bastante problemática en un país que durante muchas etapas ha estado sometido a control de los precios públicos. En muchos momentos las autorizaciones de precios no se correspondían con la realidad de la evolución de los costes de los servicios, por lo que se arbitraron fórmulas de compensación, mediante el otorgamiento de derechos de preferencia. Y, es más, parte de las concesiones no son rentables económicamente, pero mantienen los equilibrios de sus cuentas de explotación porque las empresas a las que pertenecen realizan otros servicios, aprovechando de manera eficiente los recursos humanos y materiales de que disponen.

Asimismo, en el caso de Alicante, la Administración ha logrado que se mantengan líneas de débil tráfico, en muchos casos porque el concesionario tenía otras concesiones rentables, que de facto terminaron subvencionando de manera cruzada a las primeras.

10.2 CONCLUSIONES

Las conclusiones, que se deducen de este trabajo son las siguientes:

1. Las relaciones entre la Administración y sus concesionarios, desde una perspectiva histórica, sólo se pueden entender desde una visión pragmática de la primera, que con la potestad que le otorgan las diferentes leyes ha optado por mantener a las mismas concesiones y concesionarios. Podemos entender que, esta actitud permanente de los legisladores, tiene que ver con que la Administración no estaba dispuesta a tomar el riesgo de recomponer, mediante nuevas licitaciones, un sistema integrado por miles de concesiones en toda España, entre las cuales muchas eran de dudosa rentabilidad.
2. La evidencia de la red de transporte público regular de viajeros por carretera en la provincia, confirma que el sistema ha funcionado, pues sin costes para el erario público, es capaz de atender a todos los municipios de la provincia.
3. El sistema concesional que ha imperado durante casi un siglo ha recibido muchas críticas, especialmente referidas a la falta de competencia y así se pronunciaba la (COMISION NACIONAL DE LA COMPETENCIA 2008)¹⁸⁷: «Únicamente puede tener lugar la competencia “por el mercado”, que se manifiesta en las celebraciones de los concursos públicos para la adjudicación de las concesiones. Esta competencia “por el mercado” se ve a su vez mermada por las barreras existentes para el acceso al mercado de concesiones, entre otras, los largos plazos concesionales, la información asimétrica, la posible captura del regulador por parte de las empresas concesionarias, el trato preferente que reciben los concesionarios anteriores a la hora de un nuevo concurso, etc.». En los mismos términos se refería a las concesiones de competencia autonómica ante «el procedimiento de ampliación de plazos concesionales, utilizado por la inmensa mayoría de las Comunidades Autónomas (todas, salvo, a fecha del presente informe, Andalucía, País Vasco, Navarra y Cantabria), supone una auténtica prórroga de la vigencia de la concesión (con independencia de su calificación jurídica concreta) con efectos muy perjudiciales sobre la competencia, al imposibilitar directamente el acceso competitivo a las concesiones, en perjuicio de los usuarios finales del servicio» (COMISION NACIONAL DE LA COMPETENCIA 2010)¹⁸⁸.

¹⁸⁷ “Trabajando por la Competencia. Informe sobre la competencia en el transporte interurbano de viajeros en autobús en España”.

¹⁸⁸ “Informe sobre las prórrogas de las concesiones interurbanas de transporte de viajeros en autobús de competencia autonómica”.

En la misma línea se han pronunciado diferentes autores al referirse a las prórrogas que, siendo un supuesto excepcional ¹⁸⁹, se han transformado en una situación generalizada de caducidad en todas concesiones de la provincia, algunas de las cuales llevan vencidas desde hace siete años.

4. Tal y como se ha probado, el desarrollo del sistema concesional en la provincia de Alicante ha conseguido completar una red de comunicaciones en todo el territorio y, además, ha creado una serie de redes que evidencian la existencia real de las comarcas. En todo este proceso, con la utilización de esos pequeños monopolios regulados que son las concesiones, la Administración ha sido capaz de realizar una oferta razonable de un servicio público a un coste mínimo para el erario público.
5. En el momento de finalizar este trabajo, estamos ante la encrucijada de unos nuevos tiempos, en los que, la aplicación insoslayable de la normativa europea en materia de transportes, nos abre una serie de incógnitas, que indudablemente suponen la base para unas nuevas líneas de investigación.



Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

¹⁸⁹ «La concesión es un negocio a plazo. El plazo es el elemento esencial en toda concesión y se proyecta en el régimen concesional, según resulta tanto de la legislación de contratos como de la LOTT. La prórroga de la concesión aparece poco regulada; es un supuesto excepcional y concreto (para una particular concesión) por razones de interés público. El transcurso del plazo supone la extinción de la concesión (Artículo 82.a, LOTT), que, salvo que se acuerde la supresión del servicio, se renovará por un nuevo concurso»



Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

ANEXOS.



Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

Anexo 3.2.3. Distribución de comarcas y partidos judiciales en la provincia de Alicante.

Tabla 97: Municipios, comarcas y partidos judiciales de la Provincia de Alicante (2018) (1/3).

		Municipio	Partido judicial	Comarca	
1	1	Agres	Alcoy	Comtat	
2	2	Alcocer de Planes			
3	3	Alcoleja			
4	4	Alfafara			
5	5	Almudaina			
6	6	Alqueria d'Asnar (L')			
7	7	Balones			
8	8	Benasau			
9	9	Beniarrés			
10	10	Benilloba			
11	11	Benillup			
12	12	Benimarfull			
13	13	Benimassot			
14	14	Cocentaina			
15	15	Quatretondeta			
16	16	Facheca			
17	17	Famorca			
18	18	Gaianes			
19	19	Gorga			
20	20	Lorcha/Orxa (L')			
21	21	Millena			
22	22	Muro de Alcoy			
23	23	Planes			
24	24	Tollos			
25	1	Alcoy/Alcoi	Alcoy	L'Alcoià	
26	2	Banyeres de Mariola			
27	3	Benifallim			
28	4	Castalla			Ibi
29	5	Ibi			Ibi
30	6	Onil			Ibi
31	7	Penàguila			Alcoy
32	8	Tibi			Ibi
33	1	Beneixama	Villena	Alt Vinalopó	
34	2	Biar			
35	3	Campo de Mirra			
36	4	Cañada			
37	5	Salinas			
38	6	Sax			
39	7	Villena			
40	1	Algueña	Novelda	Vinalopó Mitjà	
41	2	Aspe	Elda		
42	3	Elda	Elda		
43	4	Hondón de las Nieves	Novelda		
44	5	Hondón de los Frailes			
45	6	Monforte del Cid			
46	7	Monóvar/Monòver			
47	8	Novelda	Novelda		
48	9	Petrer	Elda		
49	10	Pinoso/Pinós (El)	Novelda		
50	11	Romana (La)			

Fuente: Diputación Provincial de Alicante y elaboración propia.

Tabla 98: Municipios, comarcas y partidos judiciales de la Provincia de Alicante (2018) (2/3).

		Municipio	Partido judicial	Comarca
51	1	Atzúbia (L')	Denia	Marina Alta
52	2	Alcalalí		
53	3	Beniarbeig		
54	4	Benigembla		
55	5	Benidoleig		
56	6	Benimeli		
57	7	Benissa		
58	8	Benitachell		
59	9	Calp		
60	10	Castell de Castells		
61	11	Dénia		
62	12	Gata de Gorgos		
63	13	Xaló		
64	14	Jávea/Xàbia		
65	15	Llíber		
66	16	Murla		
67	17	Ondara		
68	18	Orba		
69	19	Parcent		
70	20	Pedreguer		
71	21	Pego		
72	22	Ràfol d'Almúnia (El)		
73	23	Sagra		
74	24	Sanet y Negrals		
75	25	Senija		
76	26	Teulada		
77	27	Tormos		
78	28	Vall d'Alcalà (La)		
79	29	Vall d'Ebo (La)		
80	30	Vall de Gallinera		
81	31	Vall de Laguar (La)		
82	32	Verger (El)		
83	33	Poblets (Els)		
84	1	Alfàs del Pi (L')	Benidorm	Marina Baixa
85	2	Altea	Villajoyosa	
86	3	Beniardá	Benidorm	
87	4	Benidorm	Benidorm	
88	5	Benifato	Villajoyosa	
89	6	Benimantell		
90	7	Bolulla		
91	8	Callosa d'En Sarrià		
92	9	Confrides	Benidorm	
93	10	Finestrat	Villajoyosa	
94	11	Castell de Guadalest (El)		
95	12	Nucia (La)		
96	13	Orxeta		
97	14	Polop		
98	15	Relleu		
99	16	Sella		
100	17	Tàrbena		
101	18	Villajoyosa/Vila Joiosa (La)		

Fuente: Diputación Provincial de Alicante y elaboración propia.

Tabla 99: Municipios, comarcas y partidos judiciales de la Provincia de Alicante (2018) (3/3).

		Municipio	Partido judicial	Comarca
102	1	Albatera	Orihuela	Vega Baja
103	2	Algorfa		
104	3	Almoradí		
105	4	Benejúzar		
106	5	Benferri		
107	6	Benijófar	Torreveija	
108	7	Bigastro	Orihuela	
109	8	Callosa de Segura		
110	9	Catral		
111	10	Cox		
112	11	Daya Nueva		
113	12	Daya Vieja		
114	13	Dolores		
115	14	Formentera del Segura		
116	15	Granja de Rocamora	Torreveija	
117	16	Guardamar del Segura	Torreveija	
118	17	Jacarilla	Orihuela	
119	18	Orihuela		
120	19	Rafal		
121	20	Redován		
122	21	Rojales	Torreveija	
123	22	San Fulgencio	Orihuela	
124	23	San Miguel de Salinas	Torreveija	
125	24	Torreveija	Orihuela	
126	25	Pilar de la Horadada	Torreveija	
127	26	Montesinos (Los)	Orihuela	
128	27	San Isidro	Novela	
129	1	Agost	San Vicente del Raspeig	L'Alacantí
130	2	Aigües	Alicante	
131	3	Alicante/Alacant	San Vicente del Raspeig	
132	4	Busot	Alicante	
133	5	Campello (El)	San Vicente del Raspeig	
134	6	Jijona/Xixona	Alicante	
135	7	Mutxamel	San Vicente del Raspeig	
136	8	Sant Joan d'Alacant	Alicante	
137	9	Sant Vicent del Raspeig	San Vicente del Raspeig	
138	10	Torremanzanas	San Vicente del Raspeig	
139	1	Crevillent	Elche	Baix Vinalopó
140	2	Elche/Elx		
141	3	Santa Pola		

Fuente: Diputación Provincial de Alicante y elaboración propia.

Anexo 3.3.2. Población extranjera en la provincia de Alicante (1999-2018).

Tabla 100. Evolución de la población española y extranjera de la provincia de Alicante (1999-2018).

Provincia Alicante	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Total población	1.410.946	1.445.144	1.461.925	1.478.299	1.542.318	1.602.174	1.661.660	1.713.934	1.766.320	1.817.519
Españoles	1.308.720	1.326.183	1.329.481	1.337.122	1.352.471	1.367.542	1.383.026	1.397.621	1.412.335	1.426.552
Extranjeros	102.226	118.961	132.444	141.177	189.847	234.632	278.634	316.313	353.985	390.967
Provincia Alicante	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Total población	1.836.134	1.840.085	1.844.439	1.853.209	1.854.244	1.850.624	1.842.174	1.842.446	1.842.572	1.841.426
Españoles	1.438.825	1.449.196	1.462.694	1.472.852	1.475.660	1.482.506	1.489.084	1.491.936	1.497.515	1.504.766
Extranjeros	397.309	390.889	381.745	380.357	378.584	368.118	353.090	350.510	345.057	336.660

Fuente: INE.

Tabla 101. Evolución porcentual de la población española y extranjera de la prov. de Alicante (1999-2018).

Provincia Alicante	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Total población	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
Españoles	92,75%	91,77%	90,94%	90,45%	87,69%	85,36%	83,23%	81,54%	79,96%	78,49%
Extranjeros	7,25%	8,23%	9,06%	9,55%	12,31%	14,64%	16,77%	18,46%	20,04%	21,51%
Provincia Alicante	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Total población	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
Españoles	78,36%	78,76%	79,30%	79,48%	79,58%	80,11%	80,83%	80,98%	81,27%	81,72%
Extranjeros	21,64%	21,24%	20,70%	20,52%	20,42%	19,89%	19,17%	19,02%	18,73%	18,28%

Fuente: INE.

Tabla 102. Distribución de la población española y extranjera de la provincia de Alicante (1999-2018)

Provincia Alicante	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Total población	100,00%	102,42%	103,61%	104,77%	109,31%	113,55%	117,77%	121,47%	125,19%	128,82%
Españoles	100,00%	101,33%	101,59%	102,17%	103,34%	104,49%	105,68%	106,79%	107,92%	109,00%
Extranjeros	100,00%	116,37%	129,56%	138,10%	185,71%	229,52%	272,57%	309,43%	346,28%	382,45%
Provincia Alicante	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Total población	130,13%	130,41%	130,72%	131,35%	131,42%	131,16%	130,56%	130,58%	130,59%	130,51%
Españoles	109,94%	110,73%	111,77%	112,54%	112,76%	113,28%	113,78%	114,00%	114,43%	114,98%
Extranjeros	388,66%	382,38%	373,43%	372,07%	370,34%	360,10%	345,40%	342,88%	337,54%	329,33%

Fuente: INE.

Anexo 3.3.2.1. Distribución de la población en El Comtat (2018).

Tabla 103. Distribución de la población en El Comtat (2018).

Municipios	Total	Extranj.	%	UE	EUR otros	Africa	America	Asia	Oceanía
Millena	229	58	25,33%	57	1	0	0	0	0
Tollos	56	10	17,86%	8	0	0	2	0	0
Balones	122	21	17,21%	21	0	0	0	0	0
Alcocer de Planes	229	39	17,10%	35	0	0	4	0	0
Benimassot	96	13	13,54%	13	0	0	0	0	0
Famorca	53	6	11,32%	6	0	0	0	0	0
Muro de Alcoy	9.328	1.056	11,32%	259	12	689	60	32	4
Cocentaina	11.456	1.278	11,16%	257	39	872	85	25	0
Planes	713	76	10,66%	71	2	0	3	0	0
Gaianes	471	46	9,77%	46	0	0	0	0	0
Quatretondeta	121	11	9,09%	10	0	0	1	0	0
Almudaina	104	9	8,65%	8	0	0	1	0	0
L'Alqueria d'Asnar	491	42	8,55%	11	0	29	2	0	0
Benimarfull	413	31	7,51%	27	1	0	3	0	0
Agres	551	35	6,35%	34	0	0	1	0	0
Lorcha/L'Orxa	596	31	5,20%	30	0	0	1	0	0
Gorga	258	13	5,04%	12	0	0	1	0	0
Benilloba	742	35	4,72%	29	2	0	4	0	0
Alfafara	407	19	4,67%	17	0	1	1	0	0
Beniarrés	1.118	48	4,29%	27	0	10	11	0	0
Benasau	156	6	3,85%	1	1	0	4	0	0
Facheca	101	3	2,97%	2	0	1	0	0	0
Alcoleja	180	4	2,22%	4	0	0	0	0	0
Benillup	94	1	1,06%	1	0	0	0	0	0
Total	28.085	2.891	10,29%	986	58	1.602	184	57	4
Distribución extranjeros			100,00%	34,10%	2,01%	55,41%	6,36%	1,97%	0,14%

Fuente: Elaboración propia en base a tablas INE.

Anexo 3.3.2.2. Distribución de la población en L'Alcoià (2018).

Tabla 104. Distribución de la población en La Alcoià (2018)-

Municipios	Total	Extranj.	%	UE	EUR otros	Africa	America	Asia	Oceanía
Tibi	1.564	172	11,00%	157	2	3	10	0	0
Castalla	9.880	1.024	10,36%	573	47	200	138	66	0
Onil	7.475	474	6,34%	251	17	92	103	11	0
Alcoy	58.977	3.331	5,65%	1.003	107	1.241	778	200	2
Ibi	23.403	1.207	5,16%	638	28	78	338	124	1
Banyeres de Mariola	7.113	324	4,56%	41	8	82	91	102	0
Penàguila	301	13	4,32%	7	0	3	3	0	0
Benifallim	108	0	0,00%	0	0	0	0	0	0
Total comarca	108.821	6.545	6,01%	2.670	209	1.699	1.461	503	3
Distribución extranjeros			100,00%	40,79%	3,19%	25,96%	22,32%	7,69%	0,05%

Fuente: Elaboración propia en base a tablas INE.

Anexo 3.3.2.3. Distribución de la población en L'Alt Vinalopó (2018).

Tabla 105. Distribución de la población en L'Alt Vinalopó (2018)-

Municipios	Total	Extranj.	%	UE	EUR otros	Africa	America	Asia	Oceanía
Villena	33.983	2.032	5,98%	609	66	754	441	162	0
Sax	9.771	552	5,65%	383	28	6	104	31	0
Cañada	1.214	39	3,21%	15	11	8	4	1	0
Salinas	1.585	210	13,25%	181	6	1	17	1	4
Biar	3.651	121	3,31%	77	7	21	5	11	0
Beneixama	1.703	96	5,64%	71	2	8	14	1	0
Campo de Mirra	428	24	5,61%	22	0	0	2	0	0
Total comarca	52.335	3.074	5,87%	1.358	120	798	587	207	4
Distribución extranjeros			100,00%	44,18%	3,90%	25,96%	19,10%	6,73%	0,13%

Fuente: Elaboración propia en base a tablas INE.

Anexo 3.3.2.4. Distribución de la población en el Vinalopó Mitjà (2018).

Tabla 106. Distribución de la población en el Vinalopó Mitjà (2018)-

Municipios	Total	Extranj.	%	UE	EUR otros	Africa	America	Asia	Oceanía
Hondón de los Frailes	1.341	566	42,21%	541	9	1	7	8	0
Hondón de las Nieves	2.474	870	35,17%	832	9	3	16	9	1
La Romana	2.376	493	20,75%	422	10	9	49	3	0
El Pinós/Pinoso	7.845	1.155	14,72%	739	72	147	150	47	0
Monforte del Cid	7.944	819	10,31%	289	17	258	224	31	0
Novelda	25.725	1.812	7,04%	765	90	391	462	102	2
Aspe	20.537	1.299	6,33%	643	103	153	329	71	0
Monóvar	12.175	745	6,12%	400	26	48	240	31	0
La Algueña	1.132	65	5,74%	32	2	24	7	0	0
Elda	52.404	2.312	4,41%	629	209	464	777	226	7
Petrer	34.479	887	2,57%	230	97	86	347	125	2
Total comarca	168.432	11.023	6,54%	5.522	644	1.584	2.608	653	12
Distribución extranjeros			100,00%	50,10%	5,84%	14,37%	23,66%	5,92%	0,11%

Fuente: Elaboración propia en base a tablas INE.

Anexo 3.3.2.5. Distribución de la población en la Marina Alta (2018).

Tabla 107. Distribución de la población en la Marina Alta (2018)-

Municipios	Total	Extranj.	%	UE	EUR otros	Africa	America	Asia	Oceania
Llíber	1.051	729	69,36%	703	11	7	8	0	0
Benitachell	4.130	2.427	58,77%	1.966	245	58	90	68	0
Alcalalí	1.298	725	55,86%	682	7	1	23	12	0
Els Poblets	2.864	1.553	54,22%	1.268	214	13	36	20	2
Teulada	10.722	5.520	51,48%	4.221	311	324	473	183	8
Calp	21.633	9.810	45,35%	6.551	1.180	955	711	411	2
Orba	2.111	901	42,68%	826	22	26	17	10	0
Adsubia	661	279	42,21%	267	8	0	3	0	1
Murla	493	207	41,99%	196	4	1	6	0	0
Jávea	27.224	11.417	41,94%	8.019	828	844	1.235	470	21
Ràfol d'Almúnia	644	266	41,30%	221	34	0	10	1	0
Benigembla	444	183	41,22%	176	3	0	4	0	0
Benidoleig	1.110	455	40,99%	397	20	19	17	0	2
Tormos	336	126	37,50%	121	2	2	1	0	0
Parcent	908	340	37,44%	318	10	4	7	1	0
Xaló	2.683	912	33,99%	742	18	96	39	14	3
Sanet y Negrals	648	214	33,02%	182	22	0	10	0	0
Benissa	10.768	3.390	31,48%	2.545	275	244	255	63	8
Senija	581	175	30,12%	120	7	34	14	0	0
Sagra	389	112	28,79%	106	1	3	2	0	0
Gata de Gorgos	5.893	1.556	26,40%	1.118	66	283	67	22	0
Benimeli	410	107	26,10%	94	6	0	6	0	1
Beniarbeig	1.983	430	21,68%	327	24	26	50	3	0
Pedreguer	7.490	1.589	21,21%	1.140	88	153	174	27	7
Vall de Gallinera	589	120	20,37%	104	1	3	11	1	0
Dénia	44.340	8.712	19,65%	4.710	1.473	537	1.536	449	7
El Verger	4.520	759	16,79%	460	59	126	58	56	0
Pego	10.052	1.486	14,78%	1.050	172	157	67	40	0
Ondara	6.815	1.000	14,67%	393	113	245	203	45	1
La Vall de Laguar	820	106	12,93%	92	6	1	7	0	0
Castell de Castell	435	52	11,95%	42	4	3	1	2	0
La Vall d'Ebo	224	18	8,04%	16	0	1	1	0	0
La Vall d'Alcalà	164	13	7,93%	11	2	0	0	0	0
Total	174.433	55.689	31,93%	39.184	5.236	4.166	5.142	1.898	63
Distribución extranjeros			100,00%	70,36%	9,40%	7,48%	9,23%	3,41%	0,11%

Fuente: Elaboración propia en base a tablas INE.

Anexo 3.3.2.6. Distribución de la población en la Marina Baixa (2018).

Tabla 108. Distribución de la población en la Marina Baixa (2018)

Municipios	Total	Extranj.	%	UE	EUR otros	Africa	America	Asia	Oceanía
Alfàs del Pi	20.053	10.179	50,76%	6.521	2.512	308	525	310	3
Bolulla	418	187	44,74%	162	6	14	4	1	0
Relleu	1147	440	38,36%	421	5	2	10	2	0
Finestrat	6381	2.432	38,11%	1.483	490	169	235	53	2
Tàrbena	627	232	37,00%	215	5	0	12	0	0
La Nucia	18.242	6.221	34,10%	4.402	785	404	478	151	1
Altea	21.995	7.005	31,85%	4.217	1.209	430	787	356	6
Polop	4850	1.481	30,54%	933	246	158	130	14	0
Benidorm	67.558	18.297	27,08%	8.271	1.685	2.119	2.671	3.540	11
Castell Guadalest	209	52	24,88%	42	4	3	1	2	0
Orxeta	738	157	21,27%	129	3	8	7	10	0
Villajoyosa	33.969	6.352	18,70%	3.019	1.136	1.183	760	254	0
Benimantell	490	90	18,37%	68	15	1	6	0	0
Callosa d'en Sarriá	7.257	1.261	17,38%	635	56	152	405	13	0
Confrides	208	35	16,83%	19	2	8	5	0	1
Beniardá	178	23	12,92%	22	0	0	1	0	0
Sella	585	66	11,28%	53	5	4	3	0	1
Benifato	149	16	10,74%	15	1	0	0	0	0
TOTAL	185.054	54.526	29,46%	30.627	8.165	4.963	6.040	4.706	25
Distribución extranjeros			100,00%	56,17%	14,97%	9,10%	11,08%	8,63%	0,05%

Fuente: Elaboración propia en base a tablas INE.

Anexo 3.3.2.7. Distribución de la población en el Baix Vinalopó (2018).

Tabla 109. Distribución de la población en el Baix Vinalopó (2018).

Municipios	Total	Extranj.	%	UE	EUR otros	Africa	America	Asia	Oceanía
Elche/Elx	230.625	22.814	9,89%	6.617	1.127	7.578	5.006	2.476	10
Santa Pola	31.745	5.121	16,13%	2.723	679	462	820	428	9
Crevillent	28.957	3.397	11,73%	699	58	2.233	308	97	2
Total comarca	291.327	31.332	10,75%	10.039	1.864	10.273	6.134	3.001	21
Distribución extranjeros			100,00%	32,04%	5,95%	32,79%	19,58%	9,58%	0,07%

Fuente: Elaboración propia en base a tablas INE.

Anexo 3.3.2.8. Distribución de la población en L'Alacantí (2018).

Tabla 110. Distribución de la población en L'Alacantí (2018).

Municipios	Total	Extranj.	%	UE	EUR otros	Africa	America	Asia	Oceanía
Busot	2.925	912	31,18%	821	49	2	37	2	1
Aigües	936	221	23,61%	176	12	8	24	1	0
Campello	27.893	4.591	16,46%	2.966	443	369	638	170	5
Torremanzanas	654	103	15,75%	90	7	0	5	1	0
Alicante	331.577	42.306	12,76%	9.941	5.371	13.175	10.613	3.147	59
Muchamiel	25.009	2.667	10,66%	1.487	252	432	414	74	8
San Juan de Alicante	23.518	2.415	10,27%	1.036	226	274	687	192	1
Agost	4.713	359	7,62%	139	35	121	49	15	0
San Vicente Raspeig	57.785	3.511	6,08%	999	366	622	1.029	493	1
Jijona	6.875	368	5,35%	146	20	118	72	12	0
Total comarca	481.885	57.453	11,92%	17.801	6.781	15.121	13.568	4.107	75
Distribución extranjeros			100,00%	30,98%	11,80%	26,32%	23,62%	7,15%	0,13%

Fuente: Elaboración propia en base a tablas INE.

Anexo 3.3.2.9. Distribución de la población en la Vega Baja (2018).

Tabla 111. Distribución de la población en la Vega Baja (2018).

Municipios	Total	Extranj.	%	UE	EUR otros	Africa	America	Asia	Oceanía
Rojales	16.560	11.283	68,13%	8.635	1.675	452	198	318	5
San Fulgencio	7.943	5.037	63,41%	4.305	226	315	73	114	4
Daya Vieja	685	430	62,77%	399	13	1	13	3	1
Algorfa	2.838	1.431	50,42%	1.280	73	35	21	22	0
S. Miguel de Salinas	5.811	2.869	49,37%	2.369	210	158	65	67	0
Benijófar	3.357	1.621	48,29%	1.382	127	33	24	53	2
Torre Vieja	82.599	32.033	38,78%	14.242	8.410	3.776	3.581	2.014	10
Pilar de Horadada	21.418	8.178	38,18%	4.749	686	1.976	572	192	3
Los Montesinos	4.844	1.695	34,99%	1.350	131	65	84	64	1
Orihuela	76.778	24.308	31,66%	15.940	2.937	2.845	1.606	969	11
Guardamar Segura	15.058	4.514	29,98%	2.503	1.196	376	271	166	2
Daya Nueva	1.718	455	26,48%	292	27	124	10	2	0
Catral	8.631	1.973	22,86%	1.264	63	494	98	53	1
Almoradí	20.542	4.475	21,78%	1.172	393	2.537	300	73	0
Formentera Segura	4.131	870	21,06%	832	9	3	16	9	1
Callosa del Segura	18.864	3.754	19,90%	239	228	2.962	281	44	0
Jacarilla	1.986	392	19,74%	301	21	52	18	0	0
Albatera	12.042	2.213	18,38%	572	31	1.229	366	15	0
Benferri	1.940	312	16,08%	242	17	26	24	3	0
Dolores	7.383	1.187	16,08%	474	31	585	87	10	0
Bigastro	6.702	1.074	16,03%	404	118	416	109	27	0
Cox	7.226	1.143	15,82%	139	78	728	186	12	0
Granja Rocamora	2.489	388	15,59%	64	15	249	57	3	0
Rafal	4.418	684	15,48%	140	28	433	82	1	0
Benejúzar	5.361	651	12,14%	353	37	214	36	11	0
Redován	7.797	943	12,09%	151	21	600	137	29	5
San Isidro	1.933	214	11,07%	143	4	43	23	1	0
Total comarca	351.054	114.127	32,51%	63.936	16.805	20.727	8.338	4.275	46
Distribución extranjeros			100,00%	56,02%	14,72%	18,16%	7,31%	3,75%	0,04%

Fuente: Elaboración propia en base a tablas INE.

Anexo 3.5. Población de España 2018.

Tabla 112. Distribución de población por provincias en España (2018).

Nombre	Población			Densidad		Superficie		
	Habitantes	%	Orden	(hab/km ²)	Orden	(km ²)	%	Orden
Madrid	6.578.079	14,08%	1	819,49	3	8.027,00	1,59%	31
Barcelona	5.609.350	12,01%	2	725,38	4	7.733,00	1,53%	33
Valencia	2.547.986	5,45%	3	235,77	10	10.807,00	2,14%	20
Sevilla	1.939.887	4,15%	4	138,21	16	14.036,00	2,78%	11
Alicante	1.838.819	3,94%	5	316,11	7	5.817,00	1,15%	41
Málaga	1.641.121	3,51%	6	224,63	12	7.306,00	1,44%	35
Murcia	1.478.509	3,16%	7	130,69	17	11.313,00	2,24%	19
Cádiz	1.238.714	2,65%	8	166,49	14	7.440,00	1,47%	34
Vizcaya	1.149.628	2,46%	9	518,55	5	2.217,00	0,44%	49
Islas Baleares	1.128.908	2,42%	10	226,19	11	4.991,00	0,99%	44
La Coruña	1.119.351	2,40%	11	140,80	15	7.950,00	1,57%	32
Las Palmas	1.109.175	2,37%	12	272,86	9	4.065,00	0,80%	46
Asturias	1.028.244	2,20%	13	96,98	22	10.603,00	2,10%	21
Santa Cruz de Tenerife	1.018.510	2,18%	14	301,25	8	3.381,00	0,67%	47
Zaragoza	954.811	2,04%	15	55,27	30	17.274,00	3,42%	4
Pontevedra	941.772	2,02%	16	209,56	13	4.494,00	0,89%	45
Granada	912.075	1,95%	17	72,12	25	12.646,00	2,50%	15
Tarragona	795.902	1,70%	18	126,29	19	6.302,00	1,25%	39
Córdoba	785.240	1,68%	19	57,02	29	13.771,00	2,72%	13
Gerona	761.947	1,63%	20	128,95	18	5.909,00	1,17%	40
Guipúzcoa	720.592	1,54%	21	360,84	6	1.997,00	0,39%	50
Almería	709.340	1,52%	22	80,84	24	8.775,00	1,74%	27
Toledo	687.391	1,47%	23	44,73	33	15.369,00	3,04%	8
Badajoz	676.376	1,45%	24	31,07	37	21.766,00	4,30%	1
Navarra	647.554	1,39%	25	62,32	28	10.391,00	2,05%	23
Jaén	638.099	1,37%	26	47,28	32	13.496,00	2,67%	14
Cantabria	580.229	1,24%	27	109,05	20	5.321,00	1,05%	42
Castellón	576.898	1,23%	28	86,93	23	6.636,00	1,31%	38
Huelva	519.932	1,11%	29	51,34	31	10.127,00	2,00%	25
Valladolid	519.851	1,11%	30	64,10	26	8.110,00	1,60%	28
Ciudad Real	499.100	1,07%	31	25,19	42	19.813,00	3,92%	3
León	463.746	0,99%	32	29,77	38	15.580,00	3,08%	7
Lérida	432.866	0,93%	33	35,56	35	12.172,00	2,41%	18
Cáceres	396.487	0,85%	34	19,96	46	19.868,00	3,93%	2
Albacete	388.786	0,83%	35	26,05	40	14.926,00	2,95%	9
Burgos	357.070	0,76%	36	25,46	41	14.022,00	2,77%	12
Salamanca	331.473	0,71%	37	26,84	39	12.349,00	2,44%	16
Lugo	331.327	0,71%	38	33,62	36	9.856,00	1,95%	26
Álava	328.868	0,70%	39	108,29	21	3.037,00	0,60%	48
La Rioja	315.675	0,68%	40	62,57	27	5.045,00	1,00%	43
Orense	309.293	0,66%	41	42,53	34	7.273,00	1,44%	36
Guadalajara	254.308	0,54%	42	20,82	44	12.214,00	2,42%	17
Huesca	219.345	0,47%	43	14,03	49	15.636,00	3,09%	6
Cuenca	197.222	0,42%	44	11,51	50	17.140,00	3,39%	5
Zamora	174.549	0,37%	45	16,53	48	10.561,00	2,09%	22
Palencia	162.035	0,35%	46	20,12	45	8.052,00	1,59%	29
Ávila	158.498	0,34%	47	19,69	47	8.050,00	1,59%	30
Segovia	153.342	0,33%	48	22,16	43	6.920,00	1,37%	37
Teruel	134.572	0,29%	49	9,09	51	14.809,00	2,93%	10
Soria	88.600	0,19%	50	8,60	52	10.306,00	2,04%	24
Melilla	86.384	0,18%	51	7.023,09	1	12,30	0,00%	52
Ceuta	85.144	0,18%	52	4.602,38	2	18,50	0,00%	51
Total	46.722.980	100,00%		92,39		505.729,80	100,00%	

Fuente: Elaboración propia en base a tablas INE.

Tabla 113. Distribución de población por provincias en España y comarcas alicantinas (2018)

Nombre	Población			Densidad		Superficie		
	Habitantes	%	Orden	(hab/km ²)	Orden	(km ²)	%	Orden
Madrid	6.578.079	14,08%	1	819,49	3	8.027	1,61%	31
Barcelona	5.609.350	12,00%	2	725,38	4	7.733	1,55%	33
Valencia	2.547.986	5,45%	3	235,77	13	10.807	2,17%	20
Sevilla	1.939.887	4,15%	4	138,21	22	14.036	2,82%	11
Málaga	1.641.121	3,51%	5	224,63	16	7.306	1,47%	35
Murcia	1.478.509	3,16%	6	130,69	23	11.313	2,27%	19
Cádiz	1.238.714	2,65%	7	166,49	20	7.440	1,49%	34
Vizcaya	1.149.628	2,46%	8	518,55	7	2.217	0,45%	49
Islas Baleares	1.128.908	2,42%	9	226,19	15	4.991	1,00%	44
La Coruña	1.119.351	2,40%	10	140,80	21	7.950	1,60%	32
Las Palmas	1.109.175	2,37%	11	272,86	12	4.065	0,82%	46
Asturias	1.028.244	2,20%	12	96,98	28	10.603	2,13%	21
Santa Cruz de Tenerife	1.018.510	2,18%	13	301,25	11	3.381	0,68%	47
Zaragoza	954.811	2,04%	14	55,27	38	17.274	3,47%	4
Pontevedra	941.772	2,02%	15	209,56	18	4.494	0,90%	45
Granada	912.075	1,95%	16	72,12	33	12.646	2,54%	15
Tarragona	795.902	1,70%	17	126,29	25	6.302	1,27%	39
Córdoba	785.240	1,68%	18	57,02	37	13.771	2,77%	13
Gerona	761.947	1,63%	19	128,95	24	5.909	1,19%	40
Guipúzcoa	720.592	1,54%	20	360,84	9	1.997	0,40%	50
Almería	709.340	1,52%	21	80,84	31	8.775	1,76%	27
Toledo	687.391	1,47%	22	44,73	41	15.369	3,09%	8
Badajoz	676.376	1,45%	23	31,07	45	21.766	4,37%	1
Navarra	647.554	1,39%	24	62,32	36	10.391	2,09%	23
Jaén	638.099	1,37%	25	47,28	40	13.496	2,71%	14
Cantabria	580.229	1,24%	26	109,05	26	5.321	1,07%	42
Castellón	576.898	1,23%	27	86,93	29	6.636	1,33%	38
Huelva	519.932	1,11%	28	51,34	39	10.127	2,03%	25
Valladolid	519.851	1,11%	29	64,10	34	8.110	1,63%	28
Ciudad Real	499.100	1,07%	30	25,19	50	19.813	3,98%	3
L'Alacantí	481.885	1,03%	31	715,39	5	674	0,14%	54
León	463.746	0,99%	32	29,77	46	15.580	3,13%	7
Lérida	432.866	0,93%	33	35,56	43	12.172	2,45%	18
Cáceres	396.487	0,85%	34	19,96	54	19.868	3,99%	2
Albacete	388.786	0,83%	35	26,05	48	14.926	3,00%	9
Burgos	357.070	0,76%	36	25,46	49	14.022	2,82%	12
Vega Baja	351.054	0,75%	37	366,71	8	957	0,19%	51
Salamanca	331.473	0,71%	38	26,84	47	12.349	2,48%	16
Lugo	331.327	0,71%	39	33,62	44	9.856	1,98%	26
Álava	328.868	0,70%	40	108,29	27	3.037	0,61%	48
La Rioja	315.675	0,68%	41	62,57	35	5.045	1,01%	43
Orense	309.293	0,66%	42	42,53	42	7.273	1,46%	36
Baix Vinalopó	291.327	0,62%	43	596,00	6	489	0,10%	58
Guadalajara	254.308	0,54%	44	20,82	52	12.214	2,45%	17
Huesca	219.345	0,47%	45	14,03	57	15.636	3,14%	6
Cuenca	197.222	0,42%	46	11,51	58	17.140	3,44%	5
Marina Baixa	185.054	0,40%	47	319,89	10	579	0,12%	56
Zamora	174.549	0,37%	48	16,53	56	10.561	2,12%	22
Marina Alta	174.433	0,37%	49	230,12	14	758	0,15%	53
Vinalopó Mitjà	168.432	0,36%	50	211,07	17	798	0,16%	52
Palencia	162.035	0,35%	51	20,12	53	8.052	1,62%	29
Ávila	158.498	0,34%	52	19,69	55	8.050	1,62%	30
Segovia	153.342	0,33%	53	22,16	51	6.920	1,39%	37
Teruel	134.572	0,29%	54	9,09	59	14.809	2,98%	10
L'Alcoià	108.821	0,23%	55	201,63	19	540	0,11%	57
Soria	88.600	0,19%	56	8,60	60	10.306	2,07%	24
Melilla	86.384	0,18%	56	7.023,09	1	12	0,00%	61
Ceuta	85.144	0,18%	57	4.602,38	2	19	0,00%	60
Alt Vinalopó	52.335	0,11%	58	81,16	30	645	0,13%	55
El Comtat	28.085	0,06%	59	74,30	32	378	0,08%	59
Total	46.725.587	100,00%		93,88		497.703	100,00%	

Fuente: Elaboración propia en base a tablas INE.

Tabla 114. Distribución de densidad de población por provincias en España y comarcas alicantinas (2018).

Nombre	Población			Densidad		Superficie		
	Habitantes	%	Orden	(hab/km ²)	Orden	(km ²)	%	Orden
Melilla	86.384	0,18%	56	7.023,09	1	12	0,00%	61
Ceuta	85.144	0,18%	57	4.602,38	2	19	0,00%	60
Madrid	6.578.079	14,08%	1	819,49	3	8.027	1,59%	31
Barcelona	5.609.350	12,00%	2	725,38	4	7.733	1,53%	33
L'Alacantí	481.885	1,03%	31	715,39	5	674	0,13%	54
Baix Vinalopó	291.327	0,62%	43	596,00	6	489	0,10%	58
Vizcaya	1.149.628	2,46%	8	518,55	7	2.217	0,44%	49
Vega Baja	351.054	0,75%	37	366,71	8	957	0,19%	51
Guipúzcoa	720.592	1,54%	20	360,84	9	1.997	0,39%	50
Marina Baixa	185.054	0,40%	47	319,89	10	579	0,11%	56
Santa Cruz de Tenerife	1.018.510	2,18%	13	301,25	11	3.381	0,67%	47
Las Palmas	1.109.175	2,37%	11	272,86	12	4.065	0,80%	46
Valencia	2.547.986	5,45%	3	235,77	13	10.807	2,14%	20
Marina Alta	174.433	0,37%	49	230,12	14	758	0,15%	53
Islas Baleares	1.128.908	2,42%	9	226,19	15	4.991	0,99%	44
Málaga	1.641.121	3,51%	5	224,63	16	7.306	1,44%	35
Vinalopó Mitjà	168.432	0,36%	50	211,07	17	798	0,16%	52
Pontevedra	941.772	2,02%	15	209,56	18	4.494	0,89%	45
L'Alcoià	108.821	0,23%	55	201,63	19	540	0,11%	57
Cádiz	1.238.714	2,65%	7	166,49	20	7.440	1,47%	34
La Coruña	1.119.351	2,40%	10	140,80	21	7.950	1,57%	32
Sevilla	1.939.887	4,15%	4	138,21	22	14.036	2,78%	11
Murcia	1.478.509	3,16%	6	130,69	23	11.313	2,24%	19
Gerona	761.947	1,63%	19	128,95	24	5.909	1,17%	40
Tarragona	795.902	1,70%	17	126,29	25	6.302	1,25%	39
Cantabria	580.229	1,24%	26	109,05	26	5.321	1,05%	42
Álava	328.868	0,70%	40	108,29	27	3.037	0,60%	48
Asturias	1.028.244	2,20%	12	96,98	28	10.603	2,10%	21
Castellón	576.898	1,23%	27	86,93	29	6.636	1,31%	38
Alt Vinalopó	52.335	0,11%	58	81,16	30	645	0,13%	55
Almería	709.340	1,52%	21	80,84	31	8.775	1,74%	27
El Comtat	28.085	0,06%	59	74,30	32	378	0,07%	59
Granada	912.075	1,95%	16	72,12	33	12.646	2,50%	15
Valladolid	519.851	1,11%	29	64,10	34	8.110	1,60%	28
La Rioja	315.675	0,68%	41	62,57	35	5.045	1,00%	43
Navarra	647.554	1,39%	24	62,32	36	10.391	2,05%	23
Córdoba	785.240	1,68%	18	57,02	37	13.771	2,72%	13
Zaragoza	954.811	2,04%	14	55,27	38	17.274	3,42%	4
Huelva	519.932	1,11%	28	51,34	39	10.127	2,00%	25
Jaén	638.099	1,37%	25	47,28	40	13.496	2,67%	14
Toledo	687.391	1,47%	22	44,73	41	15.369	3,04%	8
Orense	309.293	0,66%	42	42,53	42	7.273	1,44%	36
Lérida	432.866	0,93%	33	35,56	43	12.172	2,41%	18
Lugo	331.327	0,71%	39	33,62	44	9.856	1,95%	26
Badajoz	676.376	1,45%	23	31,07	45	21.766	4,30%	1
León	463.746	0,99%	32	29,77	46	15.580	3,08%	7
Salamanca	331.473	0,71%	38	26,84	47	12.349	2,44%	16
Albacete	388.786	0,83%	35	26,05	48	14.926	2,95%	9
Burgos	357.070	0,76%	36	25,46	49	14.022	2,77%	12
Ciudad Real	499.100	1,07%	30	25,19	50	19.813	3,92%	3
Segovia	153.342	0,33%	53	22,16	51	6.920	1,37%	37
Guadalajara	254.308	0,54%	44	20,82	52	12.214	2,42%	17
Palencia	162.035	0,35%	51	20,12	53	8.052	1,59%	29
Cáceres	396.487	0,85%	34	19,96	54	19.868	3,93%	2
Ávila	158.498	0,34%	52	19,69	55	8.050	1,59%	30
Zamora	174.549	0,37%	48	16,53	56	10.561	2,09%	22
Huesca	219.345	0,47%	45	14,03	57	15.636	3,09%	6
Cuenca	197.222	0,42%	46	11,51	58	17.140	3,39%	5
Teruel	134.572	0,29%	54	9,09	59	14.809	2,93%	10
Soria	88.600	0,19%	56	8,60	60	10.306	2,04%	24
Total	46.725.587	100,00%		92,39		505.717	100,00%	

Fuente: Elaboración propia en base a tablas INE.

Anexo 5.1. Trenes.

Fotografía 14. Tren Madrid-Alicante (1900).



Fuente: <https://www.spanishrailway.com/madrid-a-aranjuez-aranjuez-a-almansa-almansa-a-alicante/>

Fotografía 15. Alicante- Denia (1967).



Fuente: <https://www.spanishrailway.com/ferrocarril-de-alicante-a-villajoyosa-y-denia-esa/>

Fotografía 16. Tren Alicante-Gandía (1968)



Fuente: <https://www.spanishrailway.com/ferrocarril-de-alcoy-a-gandia-y-puerto-de-gandia/>

Fotografía 17. Alcoy-Villena (1968)



Fuente: <https://www.spanishrailway.com/ferrocarril-de-villena-a-alcoy-y-yecla-v-a-y-y-secundarios-del-sud-de-espana/>

Fotografía 18. Electrotrén 432 (1971).



Fuente: Vía Libre, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Fotografía 19. Locomotora 333 - 100 (1974)



Fuente: Vía Libre, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Fotografía 20. AVE (1992).



Fuente: Vía Libre, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Fotografía 21. Automotor 594 TRD (1997).



Fuente: Vía Libre, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Fotografía 22. AVE (2011).



Fuente: Vía Libre, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Anexo 6.6.3. Actuaciones recientes desde la Consellería referidas al transporte público regular interurbano de viajeros.

La *Ley 6/2011 de Movilidad de la Comunidad Valenciana* introduce nuevos elementos, que hacen perder la vigencia del principio de riesgo y ventura que había mantenido el sistema concesional, introduciendo la figura de la compensación económica¹⁹⁰.

Con la promulgación del *Decreto 24/2010 de 29 de enero de la Consellería de Infraestructuras y Transporte de la Comunidad Valenciana, que aprueba el Plan de Modernización de las concesiones de transporte público regular permanente de viajeros por carretera*. se establece la prórroga de concesiones en base a una serie de inversiones que debían realizar los concesionarios; con este Decreto se pretendía, al igual que habían hecho otras Comunidades Autónomas, efectuar una prórroga de las concesiones “históricas” hasta el año 2023.

Del mismo modo, que en el caso de otras Comunidades Autónomas, este Decreto fue recurrido por la COMISION NACIONAL DE LA COMPETENCIA, fallando el Tribunal Superior de Justicia de la Comunitat Valenciana en *Sentencia 568/2012, de 22 de octubre por la que se anula el citado plan de modernización por ser contrario a Derecho*; dicha nulidad ha sido reiterada por *Sentencia TSJCV (Sala de lo Contencioso-Administrativo, 5ª) de 12 junio 2013*, y confirmada por *Sentencia TS (Sala Tercera, de lo Contencioso-administrativo, 3ª) de 14 marzo 2016*¹⁹¹.

Como consecuencia de la anulación del *Decreto 24/2010, por Resolución de 1 de abril de 2015, del director general de Transportes y Logística*, en la fecha actual todas las concesiones de transporte regular de viajeros de la provincia de Alicante han cumplido sus plazos y deben ser sometidas a un proceso de nueva licitación

¹⁹⁰ «Disposición Transitoria Segunda. Concesiones vigentes de servicios públicos regulares

1. Los servicios públicos regulares por carretera prestados mediante concesión administrativa vigente a la entrada en vigor de esta ley seguirán manteniendo su vigencia hasta el final del plazo de dicha concesión.

2. En el plazo máximo de un año desde la entrada en vigor de la presente ley, la administración competente nombrará el director de la concesión y en el mismo plazo se formulará el documento de condiciones concretas de prestación del servicio de transportes recogiendo las características de la prestación que en dicho momento corresponda de acuerdo con las autorizaciones dadas en tal sentido por la administración concedente.

3. En aquellos casos en los que la prestación de los servicios de transporte deba efectuarse con compensación económica de la administración, el contrato de concesión de servicio público regular de viajeros se transformará en un contrato de servicio público de transportes de los previstos en esta ley, sin que ello altere ni los derechos y obligaciones previamente existentes, ni el plazo concesional, ni ninguno de los otros».

¹⁹¹ «FALLO: NO HA LUGAR a los recursos de casación interpuestos por «AUTOCARES COSTA AZUL S.A y 80 entidades más» y por la «GENERALIDAD DE VALENCIA» contra la sentencia de 22 de octubre de 2012 dictada por la Sección Quinta de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana, recaída en el recurso contencioso-administrativo número 418/10, que anuló el Decreto 24/2010 de 29 de enero de la Consellería de Infraestructuras y Transporte de la Comunidad Valenciana, que aprueba el Plan de Modernización de las concesiones de transporte público regular permanente de viajeros por carretera.»

Los retrasos administrativos de los gobiernos de la Generalitat han permitido que existan concesiones vencidas desde hace casi siete años –sin opción de prórroga–, que no han sido sometidas a nueva licitación pública, quizá esperando la definitiva *Sentencia TS (Sala Tercera, de lo Contencioso-administrativo, 3ª) de 14 marzo 2016*, que, como hemos señalado, cierra cualquier posibilidad de futuro al recurrido *Decreto 24/2010, de 29 de enero, del Consell*, que finalmente fue anulado por

En el intermedio, se dicta una *Resolución del Director General de Transportes y Logística 4 de noviembre de 2014, por la que se aprueba inicialmente y se somete al trámite de información pública e institucional el Proyecto de Servicio Público de Transporte de Viajeros de Cercanías de Alicante CVA-025 (TAM)*”, Resolución que podemos suponer, en estos momentos, invalidada dado que, recientemente, desde la Consellería de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio se ha encargado un Estudio cuyo objetivo es: «Elaboración de una propuesta de reestructuración, racionalización y modernización de las concesiones de servicio público de transporte de viajeros por carretera del Área Metropolitana de Valencia y Alicante, mediante la elaboración, diseño y explicación detallada de un nuevo mapa concesional basado en criterios de racionalidad económica que satisfaga los objetivos estratégicos de cobertura, calidad y servicio»(Nº EXPTE. CMAYOR/2016/29/73)¹⁹².

En el Pliego de Prescripciones Técnicas particulares¹⁹³ de este proyecto de Estudio se incluye «la concesión CVA-025: Alicante-Cercanías, además de alguna otra concesión de carácter provincial que se presente como de interés metropolitano¹⁹⁴».

En los términos en que se ha convocado el trabajo anterior, todo parece indicar que, para el caso del Área Metropolitana de Alicante, es de aplicación el Artículo 4 de la *Ley 6/2011 de Movilidad de la Comunitat Valenciana* según el cual:

«1. La Agencia Valenciana de Movilidad desarrollará las competencias de la Generalitat en materia de servicios de transporte público de viajeros señaladas en el título II de la presente ley, además de las propias o delegadas a la Generalitat que

¹⁹² En el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares de este Estudio se hace referencia textual al Proyecto de Servicio Público de Transporte de Viajeros de Cercanías de Alicante CVA-025 (TAM):

«En el año 2013, ante la caducidad de estas concesiones metropolitanas, se elaboraron 10 proyectos de servicio público que deberían servir de base para la convocatoria de los concursos de los nuevos contratos».

» Sometidos a trámite de información pública, los referidos proyectos recibieron cerca de 50 alegaciones, destacando entre otras, el incumplimiento de la normativa europea, por ejemplo, en cuanto a la duración máxima de una concesión de servicio público (10 años, frente a los 4 prorrogables de un año más, de los proyectos)».

¹⁹³ «El objeto de los trabajos consiste en la elaboración de una propuesta de reestructuración, racionalización y modernización de las concesiones de servicio público de transporte por carretera en el Área Metropolitana de Valencia y Alicante, mediante la elaboración, diseño y explicación detallada de un nuevo mapa concesional basado en criterios de racionalidad económica que satisfaga los objetivos estratégicos de cobertura, calidad y servicio»

¹⁹⁴ Las concesiones que tienen algunos tráficos autorizados dentro del Área Metropolitana de Alicante, además de la CVA-025, son la *CVA-026: Agost-Sant Vicent del Raspeig-Alicante*, la *CVA-014: Alicante-Elche-Crevillente* y la *CVA-16: Alicante-Santa Pola*.

podieran atribuírsele, y ejercerá las funciones de autoridad única de transporte en los ámbitos metropolitanos de la Comunitat Valenciana, en función de los convenios y acuerdos que se establezcan con otras administraciones.

2. Corresponde a la Agencia Valenciana de Movilidad la realización de todas aquellas acciones en relación con la promoción y difusión de la movilidad equilibrada y de la potenciación de los desplazamientos no motorizados y del transporte público que desarrolle la Generalitat.

3. Ejercerá igualmente las competencias que en materia de inspección y seguridad en el transporte de viajeros corresponden a la Generalitat, incluyendo la correspondiente potestad sancionadora».

En consecuencia, todo parecía indicar que, en el futuro, fuera la *Agencia Valenciana de la Movilidad*, la que ejerza las funciones de *Autoridad Única de Transporte* (AUT) en el ámbito metropolitano de Alicante, ya que por “*Resolución de 10 de marzo del 2010, de la Consellería de Infraestructuras y Transporte, se crea el ámbito integrado de transporte de Alicante conformado por los municipios de Alicante, Sant Joan d’Alacant, Mutxamel, El Campello y Sant Vicent del Raspeig*”. Y el *ámbito integrado de transporte* era la condición para que la *Agencia Valenciana de Movilidad se responsabilice de su coordinación*. Sin embargo, la *Agencia Valenciana de Movilidad* ya no existe, lo que añade una cierta incertidumbre a la figura de la *Autoridad Única de Transporte*.

El hecho de la renovación de las concesiones de transporte interurbano ofrece una oportunidad a los municipios de la Mancomunidad para que puedan plantear propuestas y demandas sobre la articulación de los nuevos servicios de transporte público interurbano que, bajo el régimen de concesión administrativa, se concursaran por un plazo de 10 años; también es el momento para que los Ayuntamientos del Área aprovechen la oportunidad y se impliquen en el diseño de un transporte eficiente que atienda definitivamente a las necesidades de ámbito metropolitano¹⁹⁵.

¹⁹⁵ El concepto de **ámbito metropolitano** surge especialmente en la legislación emanada de las comunidades autónomas, que consideran como tal al constituido por municipios contiguos y completos entre los cuales se producen influencias recíprocas entre sus servicios de transportes derivadas de su interrelación económica, laboral o social.

Anexo 7.2.1. Propuesta de unificaciones de la Consellería de Obras Públicas Urbanismo y Transportes para la provincia de Alicante.

11884

1997 07 18

DOGV - Núm. 3.038

Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports

INFORMACIÓ PÚBLICA (97/8268)

La Direcció General de Transports ha realitzat el projecte inicial, establert en l'article 1 de l'Ordre de la Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, de 24 de abril de 1990, per a la substitució de les concessions de transport públic de viatgers d'ús general d'Alacant indicades en l'annex, i atés que s'ha ordenat l'inici de l'expedient de substitució esmentat, mitjançant la Resolució de 22 de maig de 1997 de la Direcció General esmentada, es posa de manifest aquest projecte inicial en el Servei Territorial de Transports d'Alacant, carrer Itàlia, 12, perquè, durant un termini de 30 dies, els interessats puguin presentar al·legacions.

València, 26 de maig de 1997.- El cap del Servei Territorial.

ANNEX

Relació de concessions de les quals s'exposa el projecte inicial de substitució

Unificació de concessions:

V-0787/A-26 Racó de Loix-estació de Benidorm.
V-3008/A-80 Pati Foso-cala Finestrat.
V-3168/A-85 Altes la Vella-L'Alfàs del Pi.
V-8514/CV-156-A Estació de Benidorm-Guadalest.

Unificació de concessions:

V-0611/A-21 Relleu-la Vila Joiosa.
V-2710/A-72 Finestrat-la Vila Joiosa.

Unificació de concessions:

V-0554/A-18 Dénia-les Rotes.
V-8512/CV-154-A Platja de les Marines-Platja de Santa Anna.

Unificació de concessions:

V-0298/A-5 Castalla-Elda.
V-0944/MU-A-32 Alacant-Jumilla.
V-8508/CV-150-A Villena-Alacant.
V-8509/CV-151-A Elda-platja Lisa.

Unificació de concessions:

V-2914/MU-A-99 Cieza-Elx.
V-3052/MU-A-82 Alacant-Cieza.

Unificació de concessions:

V-0495/A-14 Elx-Santa Pola.
V-2987/A-79 Elx-Arenales del Sol.

Unificació de concessions formada de dos unificacions i una concessió:

- Primera unificació:

V-0543/A-13 Alacant-Tàngel.
V-1109/A-36 Alacant-platja de Sant Joan.
V-1275/A-44 Alacant-el Campello.
V-2777/A-73 Canyada Fenollar-platja de Sant Joan.

Serveis segregats de la concessió U91982

- Segona unificació:

U91982. Alcoy-Alacant.

(Sense tenir en compte els serveis que se segreguen d'aquesta concessió i passen a l'anterior unificació)

V-2345/A-61 Alacant-Torrellano i Hijuelas.
V-0239/A-4 Crevillent-platja Pinet.
V-0427/A-10 Santa Pola-Alacant.
V-0608/A-20 Xaló-el Verger.
V-3132/MU-A-13 Banyeres-Yecla.
V-2648/A-67 Estació de Calp-penyal d'Ilich.
V-1182/A-39 Relleu-Alacant.
V-1258/A-42 Elda-Monóvar.
V-1215/A-41 Alcoy-Pego-el Verger.
V-1769/A-54 Alacant-Elx-Crevillent.
V-2329/A-60 Elx-Matola-Elx.
V-2665/A-69 Dénia-Jàvea.
V-2622/A-66 Huchillo-Tres Puertes-Arreva-Molins.
V-0485/A-13 Abanilla-Orbuella.
V-0806/MU-A-27 Orbuella-San Javier.
V-2606/A-65 Elx-Baya Baja.
V-2929/A-76 Benidoleig-Dénia.
V-1488/A-48 Agost-Alacant.
V-0004/A-00 Xàbia-Port de Xàbia-cala Blanca.

Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes

INFORMACIÓN PÚBLICA(97/A8268)

Confeccionado por la Dirección General de Transportes el proyecto inicial previsto en el artículo 1 de la Orden de la Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de 24 de abril de 1990, para la sustitución de las concessions de transporte público de viajeros de uso general de Alicante relacionadas en el anexo, y habiéndose ordenado la iniciación del expediente de sustitución referido por la Resolución de 22 de mayo de 1997 de la citada Dirección General, se pone de manifiesto dicho proyecto inicial en el Servicio Territorial de Transportes de Alicante, calle de Itàlia, 12, a los efectos de que durante un plazo de 30 días los interesados puedan presentar alegaciones.

Valencia, 26 de mayo de 1997.- El jefe del Servicio Territorial.

ANEXO

Relación de concessions de las que se expone el proyecto inicial de substitució

Unificació de concessions:

V-0787/A-26 Racó de Loix-estació de Benidorm.
V-3008/A-80 Pati Foso-cala de Finestrat.
V-3168/A-85 Altes la Vella-L'Alfàs del Pi.
V-8514/CV-156-A Estació de Benidorm-Guadalest.

Unificació de concessions:

V-0611/A-21 Relleu-Villajoyosa.
V-2710/A-72 Finestrat-Villajoyosa.

Unificació de concessions:

V-0554/A-18 Dénia-Les Rotes.
V-8512/CV-154-A Playa de Las Marinas-playa Santa Anna.

Unificació de concessions:

V-0298/A-5 Castalla-Elda.
V-0944/MU-A-32 Alicante-Jumilla.
V-8508/CV-150-A Villena-Alicante.
V-8509/CV-151-A Elda-playa Lisa.

Unificació de concessions:

V-2914/MU-A-99 Cieza-Elche.
V-3052/MU-A-82 Alicante-Cieza.

Unificació de concessions:

V-0495/A-14 Elche-Santa Pola.
V-2987/A-79 Elche-Arenales del Sol.

Unificació de concessions compuesta de dos unificacions y una concessió:

Primera unificació:

V-0543/A-13 Alicante-Tánger.
V-1109/A-36 Alicante-Playa Sant Joan.
V-1275/A-44 Alicante-El Campello.
V-2777/A-73 Cañada Fenollar-Playa Sant Joan.

Servicios segregados de la concessió U91982

- Segunda unificació:

U91982. Alcoy-Alicante.

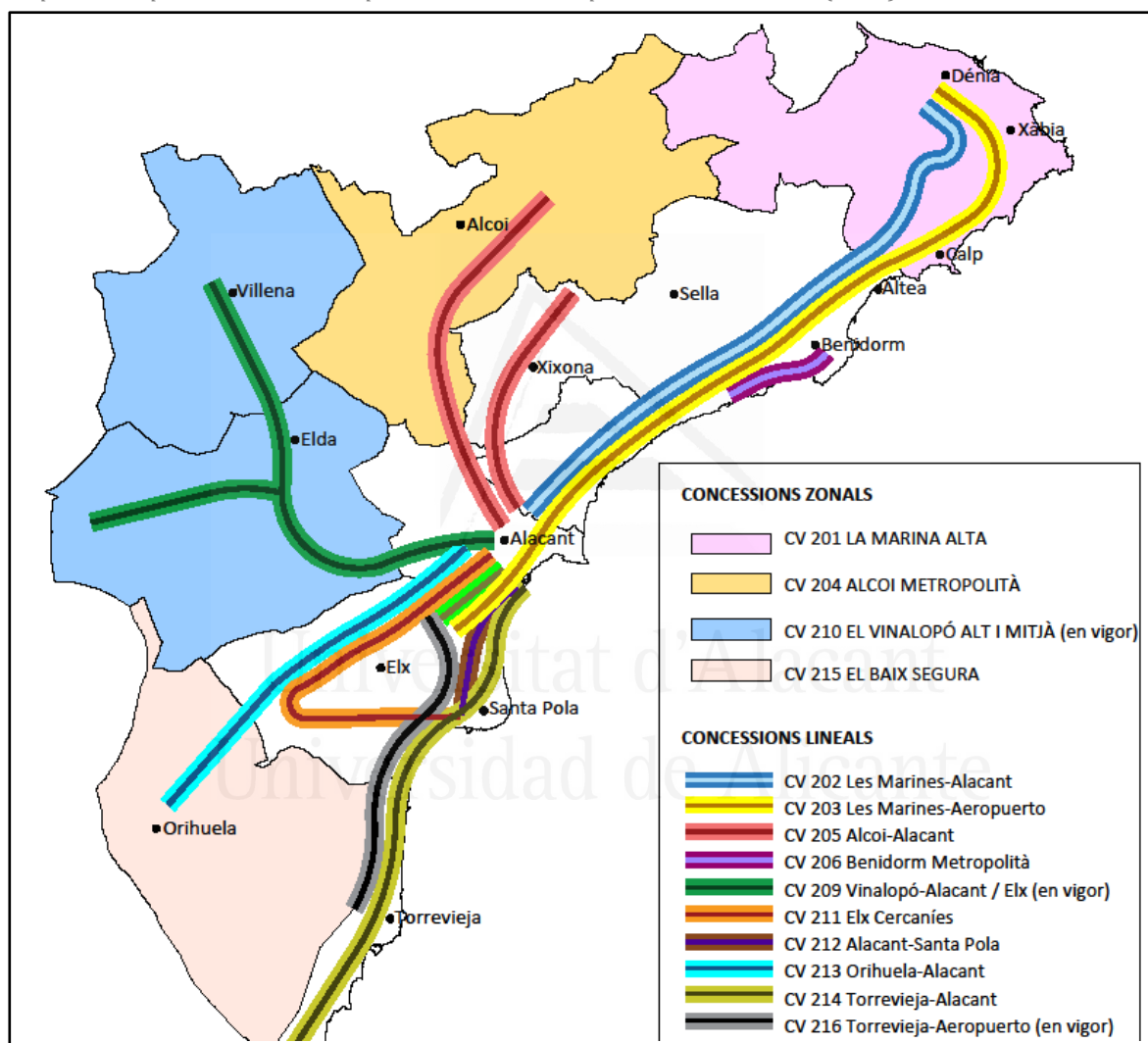
(Sin tener en cuenta los servicios que se segregan de esta concessió y pasan a la anterior unificació).

V-2345/A-61 Alicante-Torrellano e Hijuelas.
V-0239/A-4 Crevillente-Playa Pinet.
V-0427/A-10 Santa Pola-Alicante.
V-0608/A-20 Xaló-El Verger.
V-3132/MU-A-13 Banyeres-Yecla.
V-2648/A-67 Estación de Calpe-Peñón de Ifach.
V-1182/A-39 Relleu-Alicante.
V-1258/A-42 Elda-Monóvar.
V-1215/A-41 Alcoy-Pego-Verger.
V-1769/A-54 Alicante-Elche-Crevillent.
V-2329/A-60 Elche-Matola-Elche.
V-2665/A-69 Dénia-Jávea.
V-2622/A-66 Huchillo-Tres Puertes-Arreva-Molins.
V-0485/A-13 Abanilla-Orbuella.
V-0806/MU-A-27 Orbuella-San Javier.
V-2606/A-65 Elche-Baya Baja.
V-2929/A-76 Benidoleig-Dénia.
V-1488/A-48 Agost-Alicante.
V-0004/A-00 Jávea-Porto de Jávea-Cala Blanca.

Anexo 8.2. Mapa concesional propuesto para la licitación de los nuevos servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera de la provincia de Alicante.

En la propuesta del nuevo mapa concesional los autores toman como referencia, para definir el nuevo mapa concesional, las *áreas funcionales del territorio* definidas en la *Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana (2011)*.

Mapa 46. Propuesta de nuevo mapa concesional de la provincia de Alicante (2018)



Fuente: Mapa concesional de los servicios públicos de transporte por carretera de la Comunidad Valenciana

El nuevo mapa concesional se diseña manteniendo casi en su totalidad la red de transportes, en cuanto a líneas, calendario de expediciones, horarios y tarifas, Solamente se rediseñan las nuevas concesiones con otros criterios, especialmente los de racionalidad económica, a la vez que se aplica *la Ley 6/2011 de Movilidad de la Generalitat Valenciana traspasando* la competencia a los respectivos Ayuntamientos de las concesiones que discurren por un único término municipal. A continuación, se detallan los cambios efectuados.

Tabla 115. Concesiones propuestas y concesiones actuales (1/2).

Concesiones propuestas	Comarca	Municipios
CV-201. La Marina Alta	Marina Alta	Alcalalí, Beniarbeig, Benidoleig, Benimeli, Debia, Benigembla, Benissa, Calp, Castell de Castells, Gata de Gorgos, Llíber, Murla, Ondara, Orba, Parcent, Pedreguer, Pego, El Poble Nou de Benitatxell, Els Poblets, El Ràfol d'Almúnia, Sagra, Sanet i Negrals, Senija, Teulada, Tormos, La Vall de Laguar, El Verger, Xàbia, Xaló
Observaciones:	Sustituye a las concesiones CVA-009, CVA-011, CVA-012, CVA-13 y CVA-028, así como algunos servicios de la CVV-231 y de la CVV-403, atendiendo todos los tráficos internos de la comarca.	
CV-202. Les Marines-Alacant	Marina Alta	Dénia, Xàbia, Pedreguer, Gata de Gorgos, Teulada, de Benitatxell, Calp,
	Marina Baixa	Benidorm, La Vila Joiosa, Callosa d'En Sarrià, Altea, Polop, La Nucia, L'Alfas del Pi
	L'Alacantí	Alacant, El Campello, Sant Vicent del Raspeig
Observaciones:	Integra los tráficos intercomarcales de la CVV-403	
CV-203. Les Marines-Aeropuerto	Es una escisión de la CVV-403, cuyo proyecto de servicio no ha sido publicado	
CV-204. Alcoi Metropolità	El Comtat	Agres, Alfafara, Alcocer de Planes, Alcoleja, Almudaina, L'Alqueria d'Asnar, Balones, Benasau, Beniarrés, Benilloba, Benillup, Benimarfull, Benimassot, Cocentaina, Muro de Facheca, Famorca, Gaianes, Gorga, L'Orxa, Millena, Planes, Quatretondeta, Tollos
	L'Alcoià	Alcoy, Banyeres, Benifallim, Penàguila
Observaciones:	Integrada por servicios de las concesiones CVA-015, CVA-018 y CVV-214, atendiendo todos los tráficos comarcales de El Comtat y parte de L'Alcoià	
CV-205. Alcoi-Alacant	L'Alcoià	Alcoi, Ibi, Onil, Castalla, Tibi (Foia de Castalla)
	Alt Vinalopó	Villena, Biar
	L'Alacantí	Alicante, San Vicente del Raspeig, San Juan de Alicante, Mutxamel, Torremanzanas, Jijona
Observaciones:	Integrada por parte de los servicios que prestaba la CVA-015, comunica los principales municipios de L'Alcoià con L'Alacantí y el Alt Vinalopó	
CV-206. Benidorm Metropolitano	Marina Baixa	Alfàs del Pi (L'), Altea, Beniardá, Benidorm, Benifato, Benimantel, Bolulla, Callosa d'En Sarrià, Confrides, Finestrat, Castell de Guadalest (El), Nucia (La), Orxeta, Polop, Relleu, Sella, Tàrbena, Vila Joiosa (La)
Observaciones:	Integra todos los tráficos internos de la comarca de la Marina Baixa y es el resultado de la integración de la CVA-005 y CVA-006 y de algunos servicios de la CVV-403	
CV-207. Alacant Metropolitano Nord	L'Alacantí	Alicante, El Campello, San Juan de Alicante, Mutxamel, Aigües, Busot
Observaciones:	Es una secesión de la CVA-025, que atiende los tráficos de la zona norte de la comarca	

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 116. Concesiones propuestas y concesiones actuales (2/2).

Concesiones propuestas	Comarca	Municipios
CV-208. Alacant Metropolitana Nord-Oest	L'Alacantí	Alicante, San Vicente del Raspeig, Agost
	Baix Vinalopó	Elche (Aeropuerto)
Observaciones:	Es una secesión de la CVA-025, que atiende los tráficos de la comarca no atendidos por la CV-207, a la vez que incorpora los tráficos de CVA-020 y la CVA-026	
CV-209.Vinalopó-Alacant/Elx	Es una escisión de tráficos de la CVA-023, que todavía no ha publicado el correspondiente proyecto de servicio	
CV-210. Vinalopó Alt-Mitjà	Alt Vinalopó	Beneixama, Camp de Mirra, Biar, Cañada, Villena, Salinas
	Vinalopó Mitjà	Elda, Petrer, Monforte, Aspe, Novelda, Monóvar, Sax, Pinoso, Algueña, La Romana, Hondón de Los Frailes, Hondón de Las Nieves
	Baix Vinalopó	Elx
	L'Alacantí	Alicante, Sant Vicent del Raspeig
	L'Alcoià	Banyeres de Mariola
	Vega Baja	El Cantón.
Observaciones:	Sustituye a la mayoría de los tráficos de la concesión CVA-023, algunos de la CVA-022, de la CVV-401 y CVA-030	
CV-211. Elx Rodalia	Baix Vinalopó	Elx, Santa Pola, Crevillente
	L'Alacantí	Alicante
Observaciones:	Es el resultado de la unificación de las concesiones CVA-014 y CVA-024, atiende a los tráficos comarcales y a la conexión de Crevillent y Elx con Alicante	
CV-212. Alacant-Santa Pola	L'Alacantí	Alicante
	Baix Vinalopó	Santa Pola, Elche
Observaciones:	Sustituye en su integridad a la concesión CVA-016	
CV-213. Orihuela-Alacant	L'Alacantí	Alacant, Sant Vicent del Raspeig
	Baix Vinalopó	Santa Pola, Elx, Crevillente
	Vega Baja	Catral, Dolores, Almoradí, Albatera, San Isidro, Orihuela, Rojales, San Fulgencio, Formentera del Segura, Redován, Cox, Callosa de Segura, Granja de Rocamora, San Miguel de Salinas, Los Montesinos, Benijófar
Observaciones:	Reordenación de tráficos de la CVA-090	
CV-214. Torrevieja-Alacant	L'Alacantí	Alacant, Sant Vicent del Raspeig
	Baix Vinalopó	Santa Pola, Elx, Crevillente
	Vega Baja	Guardamar del Segura, Torrevieja, Pilar de la Horadada, Orihuela, Rojales, San Fulgencio, Catral, Dolores, Daya Nueva, Daya Vieja, Benijófar, San Miguel de Salinas
Observaciones:	Reordenación de tráficos de la CVA-001 y CVA-002	
CV-215. La Vega Baja	Vega Baja	Albatera, Algorfa, Almoradí, Benferri, Benijófar, Bigastro, Benejúzar, Callosa de Segura, Catral, Cox, Dolores, Daya Nueva, Daya Vieja, Formentera del Segura, Granja de Rocamora, Guardamar del Segura, Jacarilla, Los Montesinos, Orihuela, Pilar de la Horadada, Rafal, Redován, Rojales, San Isidro, San Miguel de Salinas, San Fulgencio, Torrevieja
Observaciones:	Reordenación de tráficos de la CVA-003 y de los tráficos comarcales de la CVA-001 y la CVA-002	
CV-216. Torrevieja-Aeropuerto	Pendiente de publicación de proyecto de servicio	

Fuente: Elaboración propia.

Desaparecen:

1. La concesión CVA-007, cuyos tráficos discurren íntegramente en el término municipal de Denia, los tráficos urbanos de la CVA-009 Jávea-Puerto de Jávea y de la CVA-028 Calpe-Estación de Calpe.
2. Las concesiones CVA-019, CVA-027 y CVA-029, que discurren íntegramente dentro del término municipal de Elche.
3. Las concesiones CVA-004 y CVA-010, dentro del término municipal de Orihuela.



Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

GLOSARIO

Barreras de entrada.

Las barreras de entrada a un mercado son los obstáculos de diverso tipo que dificultan o impiden el ingreso de empresas, marcas o productos nuevos. Las barreras pueden ser de carácter económico o de carácter legal. Las barreras de acceso al mercado del transporte regular de transporte de viajeros en autobús son fundamentalmente de carácter legal, desde el momento en que solamente pueden prestar este servicio en determinados itinerarios las empresas que son titulares de la correspondiente concesión administrativa.

Canon de coincidencia.

Un canon es una prestación pecuniaria convenida que grava la utilización de un bien (material o intangible) o la prestación de un servicio. El canon de coincidencia es un gravamen, que por muchos autores ha sido calificada como tasa parafiscal, que los transportistas del transporte por carretera debían satisfacer para “compensar los agravios, que este modo, realizaba sobre el transporte por ferrocarril, que durante muchos años era considerado como el sistema de transporte troncal y fundamental en nuestro país.

Concesión administrativa.

Una concesión administrativa es un acto por el que la administración encomienda a un particular la realización de una obra pública o la prestación de un servicio público. Es una figura que, de manera generalizada, se ha utilizado para la gestión de transporte público regular de viajeros por carretera en España.

Concesión lineal y concesión zonal.

La concesión lineal es aquella concesión que autoriza la explotación de un servicio público regular de viajeros en una línea determinada (itinerario y paradas definidos). Originalmente la mayoría de las concesiones solamente tenían una línea, pero la evolución concesional ha permitido la creación de prolongaciones y desviaciones (hijuelas), por lo que la mayoría de las concesiones tiene más de una ruta, aunque cada una de estas está definida por un itinerario y unas paradas definidos).

La concesión zonal es aquella concesión que autoriza la explotación de los servicios regulares y regulares de uso especial en una zona determinada.

Gestión directa y gestión indirecta.

En nuestro ordenamiento jurídico se contempla que la gestión de los servicios públicos puede realizarse de forma directa, cuando la empresa operadora es de titularidad pública, y de forma indirecta, cuando la operadora es de titularidad privada.

Infraestructura.

«1. f. Obra subterránea o estructura que sirve de base de sustentación a otra. 2. f. Conjunto de elementos, dotaciones o servicios necesarios para el buen funcionamiento de un país, de una ciudad o de una organización cualquiera» (RAE).

Infraestructuras «económicas».

«Son aquellas que suministran sus servicios de forma directa al aparato productivo: redes de transporte, comunicaciones y distribución de energía, obras hidráulicas e infraestructuras urbanas y suburbanas» (HERRANZ LONCÁN 2004).

Infraestructuras «sociales.

«Las infraestructuras sociales están integrada por la infraestructura educativa y sanitaria, los centros asistenciales y culturales, la infraestructura de medio ambiente y una serie de instalaciones tales como comisarías de policía, estaciones de bomberos o ayuntamientos» (DRAPER y HERCE 1994).

Problema de la última milla o del último kilómetro.

El término de “la última milla” ha venido utilizándose en EEUU para describir las dificultades que tienen las personas para desplazarse desde las estaciones de ferrocarril, autobuses, metros, parking, etc, hasta su destino final. Cuando los usuarios tienen dificultades para llegar de su lugar de partida hasta una red de transporte, es conocido como el “problema de la primera milla”. Estos problemas son especialmente agudos en las zonas de menos densidad ya que a menudo el transporte público no está próximo a nuestro lugar de destino o de partida. Por lo tanto, esto promueve una dependencia de los coches, lo que resulta en una mayor congestión del tráfico, contaminación y otros problemas urbanos.

Red viaria.

La red viaria es el conjunto de caminos, carreteras y vías de uso público que se encuentran en un territorio, que permiten la circulación libre de vehículos y personas de unos lugares a otros.

La titularidad de la red se relaciona con la Administración que gestiona y tiene competencias sobre una determinada carretera. Las competencias pueden ser:

- Local (Ayuntamientos)
- Provincial (Diputaciones Provinciales)
- Autonómica (Comunidad Autónoma)
- RIGE (Red de Interés General del Estado)

BIBLIOGRAFIA

- AEHA. «Hispano-Suiza.» *AEHA: Associació d'Estudis Històrics de l'Automoció*. 2019. <http://aeha.cat/hispano-suiza> (último acceso: 6 de marzo de 2019).
- AGUILAR CIVERA, Inmaculada, y Javier VIDAL OLIVARES. *150 años de ferrocarril en la Comunidad Valenciana 1852-2002*. Valencia: Generalitat Valenciana, 2002.
- AGUILAR PÉREZ, Antonio, y Gaspar MARTINEZ LORENTE. «El transporte del correo por ferrocarril en Cataluña en el siglo XIX.» *III Congreso de Historia Ferroviaria - Gijón*. 2003. <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Gijon2003/pdf/te6.pdf>.
- ALBA LOPEZ, Jesús. «Incidencia del tranvía alicantino: modelando la ciudad.» En *El tranvía de Alicante: pasado y futuro*, de Inmaculada Aguilar Civera, págs. 151-164. Conselleria d'Infraestructures i Transport, 2007. Valencia, 2007.
- ALEDO TUR, Antonio, y Tomás Manuel MAZÓN MARTINEZ. «Análisis y metodología para el estudio del sector turístico de una comarca: el caso del Bajo Segura (Alicante).» *Estudios Turísticos* (Ministerio de Energía y Turismo: Subdirección General de Conocimiento y Estudios Turísticos (<http://www.tourspain.es/es-es/...>)), nº 137 (1998): Págs. 55-66.
- ALVAREZ-PALAU, Eduard J. «Ferrocarril y sistema de ciudades. Integración e impacto de las redes ferroviarias en el contexto.» *Biblio3W. Revista Bibliográfica de Geografía* (Universidad de Barcelona) Vol. XXI, nº 1.169 (agosto 2016).
- AMAT MONTESINOS, Xavier. «Territorio, urbanismo y crisis: una mirada al Medio Vinalopó (Alicante).» *Revista Investigaciones Geográficas* (Instituto Interuniversitario Geográfico. Universidad de Alicante), nº 50 (2009): pags.109-126.
- ANTON BURGOS, Francisco Javier. «Redes de transporte, articulación territorial y desarrollo regional.» *Revista de Estudios Andaluces*, nº 30 (2013): pp.27-47; <http://dx.doi.org/10.12795/rea.2013.i30.02>.
- ARMENGOL FERRER, Ferran. «La regulación de los transportes urbanos en España: intervencionismo estatal contra autonomía local, 1859-1987.» *VI Congreso de Historia Ferroviaria*. Vitoria, 2012.
- ASENSIO, Javier, Anna MATAS, y Adriana K. RUIZ. *Competencia en el transporte interurbano de viajeros por carretera. Análisis económico de los procesos de licitación y su influencia sobre las tarifas*. Estudios sobre la Economía Española, FEDEA. <http://documentos.fedea.net/pubs/eee/eee2016-01.pdf>, 2016.
- AULA AMELIO OCHOA. *Evolución histórica de los servicios de transporte de viajeros y mercancías por carretera en España en el siglo XX*. Madrid: Fundación Francisco Corell, 2003.
- AUTORITAT CATALANA DE LA COMPETÈNCIA. *Estudio sobre la competencia en el transporte regular interurbano de viajeros por carretera en Catalunya*. 2011. http://acco.gencat.cat/web/.content/80_acco/documents/arxiu/actuacions/es_

- 03-2010_concessions_transport_cast.pdf (último acceso: 11 de noviembre de 2018).
- AVILA ROCA DE TOGORES, M^o Pilar. «El ferrocarril . Su papel en el desarrollo agrícola, comercial y turístico de la Comarca de la Vega Baja (Alicante).» Editado por V Congreso de historia, Palma de Mallorca 14-16 de octubre de 2009 ferroviaria. 2009.
- BALLESTER ROS, Ignacio. «El servicio público de transporte colectivo.» *Revista de Estudios de la Vida Local*, n^o n^o140 (1965).
- BALLESTER ROS, Ignacio. «Importancia relativa de los distintos modos de transporte, con especial referencia al tráfico por carretera y transporte urbano.» *Revista de Estudios de la Vida Local* ([https://revistasonline.inap.es/index.php?journal=REALA&page=article&op=view&path\[\]=8175&path\[\]=8224](https://revistasonline.inap.es/index.php?journal=REALA&page=article&op=view&path[]=8175&path[]=8224)), n^o n^o 206 (1980): pags.333-350.
- BALLESTER ROS, Ignacio. «La división territorial en comarcas del Pais Valenciano.» *Revista de Estudios de la Vida Local (1942-1984)* ([https://revistasonline.inap.es/index.php?journal=REALA&page=article&op=view&path\[\]=8211&path\[\]=8260](https://revistasonline.inap.es/index.php?journal=REALA&page=article&op=view&path[]=8211&path[]=8260)), n^o n^o 209 (1981): pp: 145-160.
- BAREA LÓPEZ, Pedro, y Oscar MARTINEZ ALVARO. «Comparación del proceso de implantación de sistemas de transporte público de capacidad intermedia en Francia, Reino Unido, España e Italia.» *CIT 2010. IX Congreso de Ingeniería del Transporte. Madrid. 2010.*
- BARQUIN, Rafael, Pedro PEREZ, y Basilio SANZ. «La influencia del ferrocarril en el desarrollo urbano español (1860-1910).» *Revista de Historia Economica* (Instituto Figuerola de Historia y Ciencias Sociales, Universidad Carlos III de Madrid) Vol. 30, n^o 3 (diciembre 2012): págs.391-416.
- BEL I QUERALT, Germá. «Efectos imprevistos de la política de transportes.» *Revista de Economía Aplicada* (Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Zaragoza) Vol.II, n^o 6 (1994): págs. 105 a 127.
- BERNABE MAESTRE, José M. *La industria del calzado en el Valle del Vinalopó*. Departamento de Geografía. Universidad de Valencia (ISBN: 8460005542), 1976.
- BLANCO, Jorge. «Notas sobre la relación transporte-territorio: implicancias para la planificación y una propuesta de agenda.» *Revista Transporte y Territorio* (Universidad de Buenos Aires), n^o 3 (2010): pags. 172-190, <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3675947>.
- BLANES NADAL, Georgina, Lluís GARRIGÓS OLTRA, y Rafael SEBASTIÁ-ALCARAZ. *Elementos para la reflexión en la industrialización decimonónica alcoyana: la trascendencia de la formación técnica*. Universitat Politècnica de València, 2001.
- BOEHM, Frédéric. «Corrupción y captura en la regulación de los servicios públicos.» *Revista de Economía Institucional* (Universidad Externado de Colombia, Bogotá) / Vol.7, n^o 13 (2005): pags. 245-264 //

- <https://www.economiainstitutional.com/pdf/No13/fboehm13.pdf>.
- BOIRA MAIQUES, Josep Vicent. «Política de infraestructuras en España; un modelo a revisar.» *Revista Ciudad y Estudios Territoriales* (Ministerio de Fomento: Dirección General de Arquitectura, Vivienda y Suelo) XLIX, nº 191 (2017): págs. 27-44; <https://dialnet.unirioja.es/servlet/revista?codigo=282>.
- BORRAJO SEBASTIÁN, Justo. «Los impactos sobre el territorio, ocupación y fragmentación. Carreteras.» *Revista Carreteras*, nº 160 (2008): págs.21-28.
- BOTIN POLANCO, Carlos. «Coordinación y competencia.» *Revista de Obras Públicas* (Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de España) Tomo I, nº 2677 (1935): págs.337-343.
- BOTIN POLANCO, Carlos. «Estadísticas ferroviarias.» *Revista de Obras Públicas* (Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de España) Tomo I, nº 2689 (1936): págs. 114-115.
- BURRIEL DE ORUETA, Eugenio L. «La planificación territorial en la Comunidad Valenciana (1986-2009).» *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias sociales*. (Universidad de Barcelona) vol. XIII, nº 3 (diciembre 2009): <http://revistes.ub.edu/index.php/ScriptaNova/article/view/1612>.
- CABALLERO SÁNCHEZ, Juan Vicente, Juan José DOMINGUEZ VELA, y Florencio ZOIDO NARANJO. «Paisaje, movilidad y red viaria.» *Eria. revista cuatrimestral de geografía* (Universidad de Oviedo), nº 97 (2015): págs. 137-155.
- CALDERON PATIER, Carmen. «La reordenación del transporte urbano de viajeros: la experiencia comparada y sus posibilidades de aplicación en España.» *Revista del Instituto de Estudios Económicos* (Instituto de Estudios Económicos), nº 2 y3 (2000): 343-360.
- CAPEL SAEZ, Horacio. «Simulación de una red de transportes. El caso de los ferrocarriles españoles.» *Revista de Geografía (Universidad de Barcelona)*, nº 6, fascículo 1 (1972): pgs. 34-54.
- CAPEL, Horacio. «Ferrocarril, territorio y ciudades.» *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales, Universidad de Barcelona* Vol. XII, nº 717 (abril 2007): <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-717.htm>.
- CAPEL, Horacio. «La definición de lo urbano.» *Revista Estudios Geográficos*, nº 36 (1975): págs. 265-308.
- CARBONELL PORRAS, Eloisa. «Análisis histórico de la intervención pública en el transporte terrestre como punto de referencia de la actual ordenación del sector.» *Revista de estudios de la administración local y autonómica, ISSN 0213-4675, nº 263, págs. 449-486, 1994*.
- CARRERAS, Albert, y Xavier TAFUÑELL. *Estadísticas históricas de España, siglos XIX y XX*. Vols. Vol I y II, Segunda edición revisada y ampliada. 2 vols. Bilbao: Fundación BBVA, 2005.
- CASCALES MORENO, Fernando José. «El sistema concesional español como modo de

- gestión del servicio público de transporte regular de viajeros.» *Noticias de la Unión Europea*, nº 213 (2002): pp: 71-82.
- . *Historia del Cuerpo Técnico de Inspección del Transporte Terrestre, antiguo de Intervención del Estado en la Explotación de Ferrocarriles*. Fundación Francisco Corell, 2014.
- Castillo Blanco, Federico A. . «Remunicipalización de servicios locales y situación del personal de los servicios rescatados.» *Revista El Cronista del Estado Social y Democrático de Derecho* (Editorial Iustel, Madrid), nº 58-59 (febrero-marzo 2016): http://www.iustel.com/v2/revistas/detalle_revista.asp?id=16&numero=58.
- CASTILLO BLANCO, Federico A. «Remunicipalización de servicios locales y situación del personal de los servicios rescatados.» *Revista El Cronista del Estado Social y Democrático de Derecho* (Editorial Iustel, Madrid), nº 58-59 (febrero-marzo 2016): http://www.iustel.com/v2/revistas/detalle_revista.asp?id=16&numero=58.
- CAYON GARCIA, Francisco, y Miguel MUÑOZ RUBIO. «El ferrocarril como sector estratégico durante la Guerra Civil española: reorganización, explotación y consecuencias.» *Economic History. Working Paper* (Departamento de Análisis Económico: Teoría Económica e Historia Económica. Universidad Autónoma de Madrid), nº 1 (2006).
- CAYÓN GARCÍA, Francisco, y Miguel MUÑOZ RUBIO. «Los transportes y las comunicaciones durante la Guerra Civil.» *VIII Congreso de la AEHE, Santiago de Compostela*. 2005.
- CICCP.COMISION DE TRANSPORTES. *El libro verde de transporte y cambio climático*. Comisión de Transportes, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. junio de 2010. [http://www.ciccp.es/ImgWeb/Sede%20Nacional/Transportes/Transporte_y_Cambio_Climatico%20\(2\).pdf](http://www.ciccp.es/ImgWeb/Sede%20Nacional/Transportes/Transporte_y_Cambio_Climatico%20(2).pdf).
- CITEP. «El estado de las Autonomías y el Sistema de Transportes.» Madrid: Instituto de Estudios y Comunicaciones, 1982.
- COMIN, Francisco. «Comentarios en torno al ferrocarril y el crecimiento económico español entre 1855 y 1931.» *Revista de Historia Económica - Journal of Iberian and Latin American Economic History*, año 1, nº 1 (1983): págs.181-193 <https://e-archivo.uc3m.es/bitstream/handle/10016/1584/RHE-1983-I-1-Comin.pdf%3bjsessionid=7250410A4BF0CA025D7AA62B73082C63?sequence=1>.
- COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS. «Informe al Consejo de Laeken.- Los servicios de interés general.» 17 de Octubre de 2001. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:52001DC0598> (último acceso: 3 de febrero de 2018).
- . «Libro blanco sobre los servicios de interés general.» *Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, de 12 de mayo de 2004*. 15 de febrero de 2004. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:52004DC0374>.

- COMISION DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS. «Libro Verde sobre los servicios de interés general.» *COM(2003) 270 final*. 21 de mayo de 2003. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52003DC0270&from=ES>.
- COMISION EUROPEA. «Comprender las políticas de la Unión Europea: Transporte.» *Luxemburgo, Oficina de Publicaciones*. 2014. http://europa.eu/pol/pdf/flipbook/es/transport_es.pdf.
- COMISIÓN EUROPEA. «Comunicación de la Comisión europea relativa a directrices de interpretación del Reglamento (CE) nº 1370/2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera.» (2014/C 92/01) . 2014. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2014:092:FULL&from=ES>.
- COMISION EUROPEA. «Comunicación interpretativa de la Comisión sobre las concesiones en el Derecho comunitario.» <http://www.minhap.gob.es>. 12 de diciembre de 2000. <http://www.minhap.gob.es/Documentacion/Publico/D.G.%20PATRIMONIO/Junta%20Consultiva/Comunicaciones%20de%20la%20Comisi%C3%B3n%20Europea/Concesiones%20Comunicacion%20CE.pdf>.
- COMISIÓN EUROPEA. «Libro Blanco.Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible.» Bruselas, 28 de marzo de 2011.
- COMISIÓN INTERDEPARTAMENTAL PARA EL DESARROLLO DE LA ECONOMIA COLABORATIVA. *Informe del Grupo de Trabajo de Transporte y Movilidad: 30 de marzo de 2017*. Editado por Direcció General de Transports i Mobilitat de la Generalitat Catalana. 2017. http://economia.gencat.cat/web/.content/70_economia_catalana/arxius/economia-collaborativa/conclusiones-gt-transporte.pdf.
- COMISION NACIONAL DE LA COMPETENCIA. *Informe sobre las prórrogas de las concesiones interurbanas de transporte de viajeros en autobús de competencia autonómica*. 10 de marzo de 2010. https://www.cnmc.es/sites/default/files/1185916_0.pdf.
- . «IPN 41/10. REALES DECRETOS ÓMNIBUS. REGLAMENTO DE TRANSPORTES TERRESTRES (Informe de proyecto normativo).» <https://www.cnmc.es>. 2010. https://www.cnmc.es/sites/default/files/447477_7.pdf (último acceso: 12 de enero de 2019).
- COMISION NACIONAL DE LA COMPETENCIA. «Trabajando por la Competencia.Informe sobre la competencia en el transporte interurbano de viajeros en autobús en España.» 2008, https://www.cnmc.es/sites/default/files/1185856_6.pdf.
- COMISION NACIONAL DE LOS MERCADOS Y LA COMPETENCIA. «Informe sobre los Pliegos Tipo de Condiciones (PTC) de los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de uso general de viajeros por carretera.» https://www.cnmc.es/sites/default/files/1171736_7.pdf, Madrid, 2014.
- COMISION NACIONAL DE LOS MERCADOS Y LA COMPETENCIA. «Informe sobre el

Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres.» *Tráfico y seguridad vial*, nº 224 (2018).

—. IPN/CNMC/018/17 PRD. *por el que se modifican diversas normas reglamentarias para adaptarlas a la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y a los cambios introducidos en la reglamentación de la UE.* 2017. https://www.cnmc.es/sites/default/files/1878926_28.pdf.

COMITÉ ECONÒMIC I SOCIAL DE LA COMUNITAT VALENCIANA. «Informe del Comité Economic i Social de la Comunitat Valenciana sobre Movilidad Sostenible: Los problemas de la movilidad al trabajo en la Comunitat Valenciana.» 14 de diciembre de 2015. <http://www.ces.gva.es/pdf/trabajos/movilidad.pdf>.

CONFEBUS, FENEBUS, ASINTRA. *El transporte en autocar, una solución sostenible para la movilidad de las personas: Contribución económica, regulación y retos del sector.* 2014. <http://www.asintra.org/confebus>.

CONSEJO DE EUROPA. «Carta Europea de Ordenación del Territorio.» (Aprobada el 20 de mayo de 1983 en Torremolinos (España) en la Conferencia Europea de Ministros Responsables de la Ordenación del Territorio) 1983.

CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS. «REGLAMENTO (CEE) N º 1107/70 DEL CONSEJO, de 4 de junio de 1970, relativo a las ayudas concedidas en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable.» 1970. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:31970R1107&from=ES>.

CONSELLERIA DE OBRAS PUBLICAS URBANISMO Y TRANSPORTES. «Decreto 20/1988, de 8 de febrero del Consell de la Generalitat Valenciana, por el que se regula la sustitución de las concesiones de servicios regulares de transporte público de viajeros por carretera.» DOGV. núm 762, 1988-02-02, pags 711-713, 1988.

CONSELLERIA DE OBRAS PÚBLICAS, URBANISMO Y TRANSPORTE. «Decreto 22/1993, de 8 de febrero, del Govern Valencià, por el que se prorroga el plazo previsto en el Decreto 20/1988, de 8 de febrero, del Govern Valencià, para la sustitución de las concesiones de servicios regulares de transporte público de viajeros po.» DOGV: 1993-02-12, 1993.

CONSELLERIA DE OBRAS PUBLICAS, URBANISMO Y TRANSPORTES. «Decreto 18/1997, de 11 de febrero , del Gobierno Valenciano, por el que se prorroga el plazo establecido para la sustitución de concesiones de servicios regulares de transporte de viajeros por carretera.» DOGV: núm. 2.928, pags. 2.051-2.052, 1997-02-12, 1997.

CONSELLERIA DE OBRAS PÚBLICAS, URBANISMO Y TRANSPORTES. «Decreto 22/1995, de 6 de febrero, del Gobierno Valenciano por el que se prorrogan los plazos previsto en el Decreto 22/1988, de 8 de febrero, del Gobierno Valenciano, para la sustitución de las concesiones de servicios regulares de transporte público de v.» DOGV: 1995-02-09, 1995.

CORONADO TORDESILLAS, José María, Francisco Javier RODRÍGUEZ LAZARO, y Rita RUIZ FERNANDEZ. «El transporte regular de viajeros por carretera en España, 1924-

1936. Ordenación legislativa y análisis del sector.» *Revista de Historia Industrial*, nº 52. Año XXII. (2013).
- Coronado Tordesillas, José María, Francisco Javier Rodríguez Lázaro, y Rita Ruiz Fernández. «Los servicios ferroviarios y los servicios regulares de transporte de viajeros por carretera en España en los años previos a la Guerra Civil. Una aproximación territorial. » *VI Congreso de Historia Ferroviaria*. Vitoria, 2012.
- CORONADO TORDESILLAS, José María, y Francisco Javier RODRÍGUEZ LÁZARO. «Geometrías de las carreteras y del territorio.» *Ingeniería y Territorio. Revista del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos*, nº 84 (2008): págs. 48-57, <http://www.ciccp.es/revistaIT/portada/index.asp?id=471>.
- CORTÉS SAMPER, Carlos, y Juan David SEMPERE-SOUVANNAVONG. «Los municipios rurales de la Vall de Seta (El Comtat, Alicante). Caracterización socioeconómica, envejecimiento, despoblación y formas de vida rural.» En *Treinta años de Política Agraria Común en España. Agricultura y multifuncionalidad en el contexto de la nueva ruralidad*, de Manuel Antonio Serrano de la Cruz Santos-Olmo, Julio Plaza Tabasco Ángel Raúl Ruiz Pulpón, Págs.578-589. Ciudad Real: Asociación de Geógrafos Españoles (Grupo de Geografía Rural), 2016.
- CORTÉS-SAMPER, Carlos. <http://hdl.handle.net/10045/10561>. 2006. <http://hdl.handle.net/10045/10561>.
- COSTA MAS, José. «Las pasas de Dénia: apogeo y declive de una afamada exportación.» *Revista Canelobre*, nº 54 (2009): Págs. 147-164.
- CRISTÓBAL PINTO, Carlos. *Reflexión sobre los modos de transporte público en las ciudades*. Revista Ingeniería y Territorio, nº 86. 2009. <http://www.ciccp.es/revistaIT/textos/pdf/05.%20Carlos%20Crist%C3%B3bal%20Pinto.pdf>.
- CUERVO GARCIA, Alvaro, Manuel GONZÁLEZ DÍAZ, y María Angeles MONTORO SÁNCHEZ. «Las concesiones de servicios de transporte público de viajeros. Algunas lecciones basadas en la teoría de los incentivos.» *Revista del Instituto de Estudios Económicos*, nº 4 (Ejemplar dedicado a: Competencia y regulación en el transporte de viajeros por carretera en España (2005): Págs. 1-34.
- DE CABANES, Francisco Xavier. *Guía general de correos, postas y caminos del Reino de España*. Madrid: Imprenta de D. Miguel de Burgos; <https://www.adesalambrar.com/documentos/itinerarios/1830-Caban.es.pdf>, 1830.
- DE PABLOS HEREDERO, Carmen, Luis J. PEREZ BERMEJO, y Jose Luis MONTES BOTELLA. «Impacto de los sistemas de apoyo a la explotación (SAE) en la mejora de los servicios de transporte público urbano.» *Revista Cuadernos de Economía y Dirección de la Empresa*, 2012: págs. 12-24; <https://www.elsevier.es/es-revista-cuadernos-economia-direccion-empresa-cede-324-pdf-S1138575811000740>.
- DE RUS, Ginés. «Análisis del mercado de servicio de transporte público en España: Costes,

- demanda, precios y nivel de calidad.» *Revista de Investigaciones Económicas* XV, nº 2 (Mayo 1991): pags. 229-247.
- DE RUS, Ginés. «Competencia en transporte público y plazos concesionales en España.» 255-270. Madrid: Instituto de Estudios Económicos, 2000.
- DE RUS, Ginés. «Discriminación de precios y subvenciones cruzadas en el transporte público.» *Investigaciones económicas (Segunda época)* Vol. XI, nº 2 (1987): págs. 201-218;
<http://www.fundacionsepi.es/investigacion/revistas/paperArchive/May1987/v11i2a1.pdf>.
- . *Integración, competencia y regulación en las redes de transporte*. 2001.
<http://www.ogasun.ejgv.euskadi.eus/r51-k86aekon/es/k86aEkonomiazWar/ekonomiaz/abrirArticulo?idpubl=41®istro=584>.
- . *Integración, competencia y regulación en las redes de transporte*. 2001.
<http://www.ogasun.ejgv.euskadi.eus/r51-k86aekon/es/k86aEkonomiazWar/ekonomiaz/abrirArticulo?idpubl=41®istro=584>.
- DE VERA FERRE, Jesús Rafael. «Carreteras y caminos alicantinos en el primer tercio del siglo XX.» *Revista Investigaciones geográficas, Instituto Universitario de Geografía*, nº 6 (1988): <http://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/595/1/Vera%20Ferre-Carreteras%20y%20caminos.pdf>.
- DE VERA FERRE, Jesús Rafael. «El transporte colectivo en la ciudad de Alicante y su entorno: evolución y propuesta de futuro.» *Revista Investigaciones Geográficas* (Instituto Interuniversitario de Geografía. Universidad de Alicante), nº 7 (1989).
- DE VERA FERRE, Jesús Rafael. «La accesibilidad de la hoya alcoyana durante el siglo XIX.» *Revista de Investigaciones Geográficas* (Instituto Interuniversitario de Geografía. Universidad de Alicante), nº 8 (1990): pp: 197-208.
- . *La formación de la red de carreteras de la provincia de Alicante 1833-1982*. Secretariado de Publicaciones, Universidad de Alicante, Instituto de Cultura Juan Gil-Albert, 1991.
- DE VERA FERRE, Jesús Rafael. «Los caminos y carreteras en Alicante durante la Restauración (1875-1902). Consolidación de la malla viaria y transformación del paisaje.» *Revista de Investigaciones Geográficas* (Instituto Interuniversitario de Geografía. Universidad de Alicante), nº 5 (1987): pp: 159-171.
- DELGADO JALÓN, María Luisa, y Miguel A. SÁNCHEZ DE LARA. «Reflexiones sobre la organización del transporte urbano colectivo en las grandes ciudades.» En *Administrando en entornos inciertos = managing in uncertain environment; recoge los contenidos de Asociación Europea de Dirección y Economía de Empresa. Congreso Nacional (23. 2009. Sevilla)*, de F. J. Cossío Silva, https://idus.us.es/xmlui/bitstream/handle/11441/77814/reflexiones_sobre_la_

- organizacion_del_transporte_urbano_colectivo_en_las_grandes_ciudades.pdf?sequence=2&isAllowed=y. 2009.
- DÍAZ FERNANDEZ, José Antonio. *El sistema de transportes y comunicaciones terrestres en el desarrollo regional de Galicia*. TESIS DOCTORAL. Universidade de Santiago de Compostela. Servizo de Publicacións e Intercambio Científico. <https://minerva.usc.es/xmlui/handle/10347/2372>, 2007.
- DÍAZ MARIÍN, Pedro. «El ferrocarril a Alicante. La gestión de un ayuntamiento moderado.» *I Congreso de Historia Ferroviaria - Alicante*. 1998. <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Alicante1998/pdf/33.pdf>.
- DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS. *Estadística de las obras públicas, en 1 de enero de 1901*. Madrid: Establecimiento tipográfico de los Hijos de J.A.García, 1901, <https://dialnet.unirioja.es/servlet/listalibrosponsoreditor?codigo=12516>.
- DIRECCION GENERAL DE TRAFICO. *Datos estadísticos sobre matriculaciones en España (1900-1960)*. 1961. <http://www.dgt.es/images/Datos-estadisticos-sobre-matriculaciones-en-Espana-1900-1960.pdf>.
- DIRECCION GENERAL DE TRAFICO. «Primeros vehiculos matriculados en Espana 1900-1964.» *Biblioteca-DGT* (Direccion General de Tráfico), 1965: <http://www.dgt.es/images/Primeros-Vehiculos-matriculados-en-Espana-1900-1964-Biblioteca-DGT-1008562.pdf>.
- DOMIGUEZ MARTINEZ, José M. «El papel de las infraestructuras públicas en el desarrollo económico territorial.» *eXtoikos, ISSN-e 2173-2035, N.º 19, 2017, págs. 25-28*, n.º 19 (2017): págs. 25-28; Instituto Econospérides (<http://www.econosperides.es/>).
- DOMÍNGUEZ VAQUERO, Pablo, y M^a Victoria BARCELÓ MIRA. «Aproximación estadística a la población extranjera en la provincia de Alicante 2018.» 2018: Programa de Sensibilización, Difusión y Análisis Migratorio; ASTI, Secretariado diocesano de Migración; <http://astialicante.org/wp-content/uploads/2018/06/Aproximaci%C3%B3n-Estad%C3%ADstica-a-la-poblaci%C3%B3n-extranjera-en-la-provincia-de-Alicante-2018.p>.
- DONET DONET, Leonardo. «El ferrocarril Carcaixent-Denia. Historia y Patrimonio.» 2013. www.academia.edu › El_ferrocarril_Carcaixent-Dénia._Historia_y_Patri...
- DRAPER, María, y José A. HERCE. «Infraestructuras y crecimiento: un panorama.» *Revista de Economía Aplicada* (Universidad de Zaragoza: Departamento de Estructura e Historia Económicas y Economía Pública), n.º 6 (1994): págs. 129 a 168.
- ELINBAUM, Pablo. «Diez lecciones sobre el reciente planeamiento metropolitano europeo. Argumentos para la reflexión disciplinar y el diseño de instrumentos para la ordenación territorial.» *Investigaciones Regionales*, n.º 28 (2014): 57-78.
- ESPINOSA, P. C. *Manual de caminos que comprende su trazado, construcción y conservación*. Madrid: Imprenta de D. Ramón Ballone. https://biblioteca.juaneloturriano.com/Record/Xebook1-1127/Read?_E0E53696-3FA4-3134-A1E1-90A5BF254AE7, 1885.

- FCC. *Viaje por la historia de nuestros caminos*. Fomento de Construcciones y Contratas, 1997.
- FEDEA. *La regulación de los transportes en España*. Madrid: Editorial Civitas,S.A., 1996.
- FERIA TORIBIO, José M^a. «Problemas de definición de las áreas metropolitanas en España.» *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (Asociación de Geógrafos Españoles (<http://www.age-geografia.es>)), n^o 38 (2004): pags.85-100.
- FERIA TORIBIO, José María. «La delimitación y organización espacial de las Areas Metropolitanas españolas: una perspectiva desde la movilidad residencia trabajo.» *Revista Ciudad y territorio: Estudios territoriales*, n^o 164 (2010): pgs. 189-210; <http://www.eukn.eu/fileadmin/Lib/files/ES/2011/01-CyTET%20164.pdf>.
- Fernández de Mesa, Tomás Manuel. *Tratado legal, y politico de caminos publicos, y possadas dividido en dos partes: la una, en que se habla de los caminos, y la otra, de las possadas*. Valencia: José Tomás Lucas, Imp., 1755, http://bivaldi.gva.es/es/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=1004015//http://bivaldi.gva.es/es/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=1004016.
- FERRER HERMENEGILDO, Vicente. *Del Tramway al Ferrocarril. La línea Carcaixent-Dénia*. Llibrería La Costera. Ayuntamiento de Denia, 2005.
- FERRER REGALES, Manuel, y Stephen. PEREIRA. «Red urbana y localización industrial en España.» *Boletín de la Real Sociedad Geográfica* (Real Sociedad Geográfica), n^o 112 (1976): págs. 207-216.
- FLOR TOMAS, M^o Teresa, Antonia GARCIA AYELO, y M^a Antonia SERRANO YAÑEZ. «El ferrocarril Alcoy-Villena-Yecla.» *Canelobre: Revista del Instituto Alicantino de Cultura "Juan Gil-Albert"*, n^o 16 (1989): págs. 47-52.
- FRAX, Esperanza, y Santos MADRAZO. «El transporte por carretera, siglos XVIII-XX.» Editado por Fundación de Ferrocarriles Españoles. *Revista de Historia (TST) Transportes Servicios y Telecomunicaciones*, n^o 1 (2001): 31-53.
- FUERTES LOPEZ, Mercedes. «Privatización y liberalización en el sector de los transportes.» *Revista de Derecho de la Unión Europea* (Editorial Constitución y Leyes, COLEX (<http://www.colex.es/>)), n^o 1 (2^o semestre 2004): págs. 161-182.
- GAGO GARCÍA, Cándida, y M^a Milagros SERRANO CAMBRONERO. «Nuevas herramientas para la construcción de modelos de organización territorial en función del transporte.» *Revista Papeles de Geografía* (Servicio de Publicaciones de la Universidad de Murcia), n^o 36 (2002): págs, 59-80.
- GALLEGO CÓRCOLES, Isabel. «Licitación y prórroga de las concesiones de servicio de transporte público terrestre en la jurisprudencia del Tribunal Supremo.» *Contratación administrativa práctica. Revista de la contratación administrativa y de los contratistas* (Editorial Wolters Kluwer), n^o 148 (marzo 2017).
- GARCÍA CRESPO, Carlos. «El transporte interurbano de viajeros en autobús: ¿liberalización o concesión en exclusiva?» *Congreso de la Asociación Española de Ciencia Regional. XXXV Reunión de Estudios Regionales*. Valencia, 26 y 27 de noviembre de 2009:

- <http://old.reunionesdeestudiosregionales.org/valencia2009/htdocs/pdf/p167.pdf>, 2009.
- GARCÍA FERNANDEZ, José Carlos, y Antonio GARCÍA PASTOR. «Catalogación de las líneas de transporte público regular de viajeros por carretera.» *Revista del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones (TTC)*, nº 45 (julio-agosto 1990).
- GARCIA LAMIQUIZ, F. «Comentarios al Plan general de carreteras.» *De Economía; Revista de Estudios Economicos-Sociales*, 1962: págs. 11-39; <https://dialnet.unirioja.es/ejemplar/424071>.
- GARCÍA LOZANO, Vanesa M^a. «El sistema ferroviario español en la década de los 30: crisis, guerra y nacionalización. Evolución y construcción de los ferrocarriles durante la Guerra Civil española.» *VII Congreso de Historia Ferroviaria* (Asociación Ibérica de Historia Ferroviaria), 2017: <http://www.asihf.org/comunicaciones/garcia.pdf>.
- GARCIA MARTINEZ, Eloy. «La naturaleza institucional de los servicios de transporte mecánico por carretera en el ordenamiento vigente.» *Revista de Administración Pública*, nº 55, págs. 347-382 (1968): <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2116313>.
- GARCÍA ORTELLS, Virginia. «El Arxiu de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana.El legado documental de una empresa ferroviaria.» *IV Congreso de Historia Ferroviaria*. Málaga, 2006.
- GARCIA ORTELLS, Virginia. «Los ingenieros constructores del ferrocarril Alicante-Denia:Teodosio Alonso Pesquera, José Carbonell y José M^o Alonso Serra.» *Congreso Nacional de Historia de la Construcción, Valencia 21-24 de octubre de 2009* (Ed. S. Huerta, R. Marín, R. Soler, A. Zaragoza. Madrid, Instituto Juan de Herrera, 2009), 2009: págs. 581-593; http://www.sedhc.es/biblioteca/actas/CNHC6_%20%2856%29.pdf.
- GARCIA PEREZ, Marta. «La naturaleza jurídica de la autorización y la concesión, a propósito de la utilización del dominio público.» *Anuario da Facultade de Dereito/ Universidade da Coruña*, 1997: <http://ruc.udc.es/dspace/bitstream/handle/2183/1933/AD-1-16.pdf?sequence=1>.
- García Rubio, Fernando . «La Directiva de concesiones y su impacto sobre la contratación local en España.» *La Administración al día* (<http://laadministracionaldia.inap.es/noticia.asp?id=1504535>), 2015.
- GARCÍA RUBIO, Fernando. «Las novedades de la nueva Ley de Contratos del Sector Publicoen materia de concesiones de servicios. Una reflexión sobre dos aspectos concretos.» *Revista Documentación Administrativa. Nueva Época*, nº 4 (Enero-Diciembre 2017): Págs.119-135; <https://revistasonline.inap.es/index.php?journal=DA&page=article&op=view&path%5B%5D=10499&path%5B%5D=11189>.
- GARCIA RUIZ, José Luis. «La evolución de la industria automovilística española, 1946-

- 1999: una perspectiva comparada.» *Revista de Historia Industrial* (Centre d'Estudis "Antoni de Capmany" de la Universitat de Barcelona), nº 19-20 (2001): págs.133-164; <https://www.raco.cat/index.php/HistoriaIndustrial/index>.
- GARCIA SCHILARDI, María Emilia. «Aporte de la economía del transporte al ordenamiento territorial.» *Revista Paradigma Económico* (Facultad de Economía de la Universidad Autónoma del Estado de México) Año 11, nº 2 (2019): págs. 153-179; <https://dialnet.unirioja.es/ejemplar/533769>.
- GARCIA TOBARRA, Eduardo. *Aspectos jurídicos de la ordenación del territorio en la Comunidad Valenciana*. UNiversidad de Valencia. TESIS DOCTORAL. <http://roderic.uv.es/handle/10550/50579>, 2015.
- GARCIA, Eloy. «El sector transporte y la cláusula de progreso en la Constitución Española.» *Revista de estudios políticos* (Centro de Estudios Políticos y Constitucionales (España) (<http://www.cepc.es/>)), nº 49 (1986): págs. 183-214.
- GARRIDO FALLA, Fernando. «El concepto de servicio público en el derecho español.» *Revista de Administración Pública*, nº 135 (Septiembre-Diciembre 1994): pags. 7-36.
- GENERALITAT VALENCIANA. *COMUNITAT VALENCIANA 2030. Síntesis de la Estrategia Territorial*. Valencia, 2011.
- GINER PEREZ, José Miguel, y María Jesús SANTA MARIA BENEYTO. «Los distritos industriales en la Comunidad Valenciana. Una análisis de su dinámica industrial.» (XXXIV Reunión de Estudios Regionales, Asociación Española de Ciencia Regional) 2008: https://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/23144/1/2008_JM_Giner_Reunion_Estudios_Regionales_2.pdf.
- GOMEZ CRESPO, José Carlos. «La construcción del ferrocarril de Almansa a Alicante.» *Cimbra: Revista del Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas*, nº 391 (2010): págs.14-25.
- GÓMEZ DIAZ, Juan. «División territorial de España. Provincias y partidos judiciales. 175 años.» *Toletum: Boletín de la Real Academia de Bellas Artes y Ciencias Históricas de Toledo*, 2005: https://realacademiatoledo.es/wp-content/uploads/2014/01/files_toletum_0055_07.pdf.
- GÓMEZ PUENTE, Marcos. *Breve historia administrativa del transporte por carretera*. Madrid: Air Lex Ediciones, 2011.
- GONZALEZ DIAZ, Manuel., Álvaro CUERVO GARCIA, y María Angeles MONTORO SANCHEZ. «Las concesiones de servicios de transporte público de viajeros: algunas lecciones basadas en la teoría de los incentivos.» *Revista del Instituto de Estudios Económicos*, nº 4 (2005): págs. 3-34. (<https://www.ieemadrid.es/>).
- GONZÁLEZ GÓMEZ, Patricia, Julio LASHERAS SANMARTIN, y Alvaro ESCRIBANO SAEZ. «Regulación y análisis económico del servicio postal en España.» *Información Comercial Española, ICE: Revista de economía*, nº 808 (2003): págs. 161-188.

http://www.revistasice.info/cache/pdf/ICE_808_161-188_927A0009A2E24D938527CC3C5AC713BF.pdf.

- GONZALEZ MADRID, Damián A., Manuel ORTIZ HERAS, y Juan Sisinio PEREZ GARZON. «La Historia, lost in translation?» *Actas del XIII Congreso de la Asociación de Historia*. Albacete: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha,, 2017.
- GONZALO ROGEL, Esteban. «El ferrocarril de Játiva a Alcoy ha cumplido cien años.» *Revista Via Libre* (Fundación de los Ferrocarriles Españoles), nº 481 (2004).
- GOSÁLBEZ PEQUEÑO, Humberto. «Los contratistas de la Administración Pública Española en la administración legislativa del siglo XIX.» *Revista Derecho Público Iberoamericano. Chile*, nº 11 (2017): Págs. 87-126.
- GOZÁLVEZ PÉREZ, Vicente. «Notas sobre demografía de la provincia de Alicante.» *Cuadernos Geografía* (Universitat de València: Facultat de Geografia i Història), nº 11 (1972): págs. 27-77.
- GUERRERO, Thomas Edison, Víctor CANTILLO, y Sindry CAMARGO. «Modelación de viajes interurbanos de pasajeros en sistemas intermodales de baja demanda.» *Revista EIA* (Escuela de Ingeniería de Antioquía (<http://eia.edu.co/>)) Vol. 10, nº 20 (2013).
- GUTIÉRREZ, Andrea. «Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial.» *Revista Scripta Nova. Cuadernos Críticos de Geografía Humana*, 2010: Vol. XIV, núm. 331 (86), 1 de agosto de 2010; Universidad de Barcelona.
- HEREDIA CAMPOS, María del Carmen. «El ferrocarril ha constituido uno de los motores del desarrollo en España.» *Revista del Ministerio de Fomento*. 2001. (501) p 66-79 (Ministerio de Fomento), nº 501 (2001): págs. 67-79.
- HERNÁNDEZ MARCO, José Luis. «Las primeras reacciones de las compañías ferroviarias españolas al inicio de la competencia automovilística antes de la Guerra Civil.» *Revista de Historia Económica*, Año XX, nº 2 (Primavera-Verano 2002).
- HERRANZ LONCÁN, Alfonso. «En torno al mito de las infraestructuras como motor del desarrollo económico.» *Revista Ecología política*, nº 16 (1998): p'gs. 59-65; Fundación ENT (<http://www.fundacioent.cat/ind...>).
- . *La dotación de infraestructuras en España (1844-1935)*. Banco de España, Servicio de Estudios, Estudios de Historia Económica, nº 45; <https://www.bde.es/f/webbde/SES/Secciones/Publicaciones/PublicacionesSerias/EstudiosHistoriaEconomica/Fic/roja45.pdf>, 2004.
- HERRANZ LONCÁN, Alfonso. «La reducción de los costes de transporte en España (1800-1936).» *Cuadernos Economicos de ICE*, nº 70 (2005): págs.183-206. http://www.revistasice.com/CachePDF/CICE_70_183-203_1A10706D95ADFD2109B6CC00AEB5B6A.pdf.
- HUERGO LORA, Alejandro. «Skin in the game: riesgo operacional y responsabilidad patrimonial administrativa.» *Revista El Cronista del Estado Social y Democrático de Derecho*,
Marzo
2018:

- http://www.iustel.com/v2/revistas/detalle_revista.asp?id=16.
- HUETE NIEVES, Raquel. «Tendencias del turismo residencial: El caso del Mediterráneo Español.» *Revista El Periplo Sustentable* (Universidad Autónoma del Estado de México), n^o 14 (julio 2008): págs. 65-87; <https://rperiplo.uaemex.mx/search/search>.
- HUETE, Raquel, y Alejandro MANTECON. «Los límites entre el turismo y la migración residencial. Una tipología.» *PAPERS. Revista de Sociología* (Universitat Autònoma de Barcelona. Departament de Sociologia), n^o 95/3 (2010): 781-801.
- IBAÑEZ LLACER, José Vicente. «La industria del siglo XXI: El caso de Alcoy (Alicante).» *GeoGraphos: Revista Digital para Estudiantes de Geografía y Ciencias Sociales* (Universitat d'Alacant / Universidad de Alicante: Grupo Interdisciplinario de Estudios Críticos y de América Latina (<http://web.ua.es/es/giecryal/>)) Vol. 4, n^o 40 (2013): págs. 193-221.
- IDAE. «Gestión de la movilidad: cambiando el modo de viajar.» *Programa TREATISE*. 2005. http://www.idae.es/uploads/documentos/documentos_10297_TREATISE_GestionMovilidad_A2005_93475272.pdf.
- INGLADA LOPEZ DE SABANDO, Vicente. «Efectos de la Nueva Economía sobre el transporte: Un panorama general.» *Revista Economía Industrial*, n^o 353. 2003. <http://www.minetur.gob.es/Publicaciones/Publicacionesperiodicas/EconomiaIndustrial/RevistaEconomiaIndustrial/353/015inglada.pdf>.
- IVARS BAIDAL, Josep A., F. Javier SOLSONA MONZONIS, y David GINER SÁNCHEZ. «Gestión turística y tecnologías de la información y la comunicación (TIC): el nuevo enfoque de los destinos inteligentes.» *Documents d'anàlisi geogràfica Ejemplar dedicat a: Miscel·lani*, (Universitat Autònoma de Barcelona: Servei de Publicacions (<http://publicacions.uab.es/>)) 62, n^o 2 (2016): págs. 327-346.
- IVARS BAIDAL, Josep. «El modelo turístico de Benidorm. Singularidad y retos de futuro.» *Papers de Turisme, (Ejemplar dedicat a: Papers and Proceedings Conference on Innovation in Tourism and Hospitality CIT 2013)*, (Generalitat Valenciana: Agència Valenciana del Turisme), n^o 54 (2013): págs. 17-24; <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4559669>.
- IZQUIERDO, Rafael, y José Manuel VASALLO. *Nuevos sistemas de gestión y financiación de infraestructuras de transporte*. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 2004.
- JIMENEZ LATORRE, Fernando, y Javier CORONADO SALEH. «Análisis económico de la colusión en mercados de subastas, Pujas fraudulentas (BIG Ridding).» En *Los acuerdos horizontales entre empresas*, de MARTINEZ LAGE Santiago, & Amadeo PTITBÖ JUAN, editado por Fundación Rafael del Pino, págs. 213-249. <https://espacioinvestiga.org/de001/>. Marcial Pons, 2009.
- JIMENEZ VEGA, Miguel. «Las vías del Mediterráneo: una aproximación territorial a la red de ferrocarriles litorales del levante peninsular.» *IV Congreso de Historia*

- Ferroviaria*. "150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance". Málaga, 2006.
- JUNTA DE ANDALUCIA. *El transporte comarcal como instrumento de ordenación territorial: Estudio en zonas de baja densidad de Andalucía y aplicación práctica para la Sierra del Segura*. Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes, 1989.
- LARROSA ROCAMORA, José Antonio. *El Area metropolitana-urbana de Alicante-Elche. Delimitación y caracterización: Aplicación de los criterios funcionales de movilidad*. Tesis Doctoral: Repositorio Institucional de la Universidad de Alicante (RUA) <http://rua.ua.es/dspace/handle/10045/27224>, 2012.
- LAZCANO ACEDO, Juan Francisco, José Ignacio URIOL SALCEDO, y Angel LACLETA MUÑOZ. «Carreteras.» *Revista de Obras Publicas*, nº 3.338 (junio 1999): pgs. 152-160.
- LOPEZ GOMEZ, Antonio, y Vicenç M. ROSELLÓ VERGER. *Geografía de la Provincia de Alicante*. Excma. Diputación Provincial de Alicante, 1978.
- LÓPEZ ORTIZ, María Inmaculada, y Joaquín MELGAREJO. «Del atraso a la convergencia. La red de carreteras en España, 1900-2010.» *Paisaje, cultura territorial y vivencia de la Geografía. Libro homenaje al profesor Alfredo Morales Gil*. ISBN: 978-84-16724-03-1, pags.535-562, 2016: [file:///C:/Users/Satellite/Downloads/Homenaje-Alfredo-Morales_25%20\(5\).pdf](file:///C:/Users/Satellite/Downloads/Homenaje-Alfredo-Morales_25%20(5).pdf).
- LÓPEZ RAMÓN, Fernando. «Introducción a los significados de la ordenación del territorio en Europa.» *Revista de administración pública*, nº 166 (2005): págs. 213-230 ;<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=1326003>.
- LOPEZ TRIGAL, Lorenzo, José Alberto RIO FERNANDES, Eliseu SAVERIO SPOSITO, y Delfina TRINCA FIGHERA. *Diccionario de Geografía Aplicada y Profesional. Terminología de análisis, planificación y gestión del territorio*. León: Universidad de León, 2015.
- LÓPEZ, Francisco, y Anna MATAS. «Posibilidades de competencia en el transporte urbano.» *Revista Papeles de la Economía Española (FUNCAS)*, nº 82 (octubre 1999): pags. 238-259. http://www.funcas.es/publicaciones_new/publicaciones.aspx.
- LOREN MENDEZ, María del Mar. *El corredor de la N-340 como eje histórico del litoral andaluz*. Contrato de Servicios de Proyectos I+D+i relativo al ámbito competencial de la Consejería de Fomento y Vivienda para 2012-2013, Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía, 2011.
- MACIAS, OLga. «El largo despertar: los tiempos de la autarquía (1939-1959).» *Revista Tranportes, Servicios y Telecomunicaciones* (Fundación de los Ferrocarriles de España), nº 2 (2002): págs. 149-187; www.tstrevista.com/tstpdf/tst_02/dossier4_02.pdf.
- MALLADA, Lucas. «Proyecto de una nueva división territorial de España.» *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*, nº 123 (1987): págs. 171-194.
- MALO GUILLÉN, José Luis, y Begoña PEREZ CALLE. «El ferrocarril: Uno de los elementos protagonistas de la retórica anticompetencia en España.» *IV Congreso de Historia Ferroviaria: Malaga 20,21 y 22 de 2006*. <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Malaga2006/pdf/VI01.pdf>, 2006.

- MAROTE, Álvaro Francisco, y María HERNANDEZ. «Población extranjera y turismo residencial en el litoral de Alicante (1960-2011): repercusiones territoriales.» *Revista De Estudios Urbano Regionales (EURE)* (Pontificia Universidad Católica de Chile: Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales) Vol. 42, nº 126 (2016): págs. 55-76.
- MARTI CIRIQUIÁN, Pablo, y Almudena NOLASCO CIRUGEDA. «Un caso paradigmático de SPRAWL: la costa de la provincia de Alicante.» *ACE: Arquitectura, Ciudad y Entorno* (Universitat Politècnica de Catalunya: Centre de Política de Sòl i Valoracions (CPSV)) Año 7, nº 20 (Octubre 2012): págs. 173-198; https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/12646/ACE_20_SE_25.pdf?sequence=7&isAllowed=y.
- MARTINEZ GUIRAO, Javier Eloy, y Tomás MAZON MARTINEZ. «Consecuencias de la crisis en el turismo, Un estudio sobre la Vega Baja del Segura.» *Revista Gran Tour* (Universidad de Murcia: Escuela Universitaria de Turismo de Murcia (<http://www.eutm.es/>)), enero-junio 2016: Págs.63.69; <https://dialnet.unirioja.es/ejemplar/435692>.
- MARTINEZ LOPEZ, Alberte. «La última iniciativa francesa en los ferrocarriles españoles: La Compañía de los Ferrocarriles Estratégicos y Secundarios de Alicante, 1910-1920.» *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº 17 (diciembre 2009): págs. 58-83; http://www.tstrevista.com/sumarios/sum17/sumario_17_002_es.asp.
- MARTINEZ PUCHE, Antonio. «El desarrollo de la industria del calzado en Villena (Alicante: un complemento a la evolución y origen del calzado en el Corredor del Vinalopó (1823-1936).» *Investigaciones geográficas* (Universidad de Alicante: Instituto Interuniversitario de Geografía (<http://iig.ua.es/es/>)), 1999: págs. 141-170.
- MARTÍNEZ VARA, Tomás, y Francisco DE LOS COBOS ARTEAGA. «Competencia y coordinación del ferrocarril-carretera. Una visión desde la década de los 30: Francisco Jimenes Ontiveros.» *IV Congreso de Historia Ferroviaria*. Málaga, 19, 20 y 21 de septiembre de, 2006.
- MARTINEZ-CARRASCO PIGNATELLI, Concepción. «Competencia sobre la conservación de vías públicas locales, caminos vecinales, otras vías rurales y vías pecuarias.» *Revista Fundación Democracia y Gobierno Local* (Fundación Democracia y Gobierno Local), 2003: págs. 128-138; http://repositorio.gobiernolocal.es/xmlui/bitstream/handle/10873/44/qdl02_1_1_est07_martinezcarrasco.pdf?sequence=1&isAllowed=y.
- MAZÓN MARTINEZ, Tomás. «Orígenes y desarrollo turístico en Alicante: del veraneo al turismo de masas.» *Revista del Instituto Alicantino de Cultura "Juan Gil-Albert"*, nº 66 (2016): Págs. 2-15.
- MEILÁN GIL, José Luis. *El servicio público en el contexto constitucional y comunitario*. Vol. 9, de *Anuario da Facultade de Dereito da Universidade da Coruña*, págs.527-541. Coruña: Universidade da Coruña, 2005.
- MEMBRADO TENA, Joan Carles. «Entes territoriales de escala comarcal en la

- Administración local española.» *Documents d'Anàlisi Geogràfica* (Universitat Autònoma de Barcelona, Servei de Publicacions) vol. 62, nº 2 (2016): Págs. 347-371; <https://dag.revista.uab.es/article/view/v62-n2-membrado-tena>.
- MEMBRADO TENA, Joan Carles. «La división territorial valenciana. Antecedentes, problemas y política de la Generalitat.» *Revista Investigaciones Geográficas* (Instituto Interuniversitario de Geografía. Universidad de Alicante), nº 59 (enero-junio 2013): pags. 05-24.
- MEMBRADO TENA, Joan Carles. «Migración residencial y urbanismo expansivo en el Mediterráneo español.» *Cuadernos de Turismo* (Servicio de Publicaciones de la Universidad de Murcia), nº 35 (2015): Págs. 259-285; <https://doi.org/10.6018/turismo.35.221611>.
- MINGOTE Y TARAZONA, Policarpo. *Compendio de la Historia de España*. León: Imprenta de los Herederos de Miñón, 1888.
- MINISTERIO DE FOMENTO. *Anuario estadístico de 2017*. 2019. https://www.fomento.gob.es/recursos_mfom/paginabasica/recursos/07carreteras_17.pdf (último acceso: 12 de marzo de 2019).
- . «Áreas urbanas en España 2017.» *Ministerio de Fomento, Dirección General de Arquitectura, Vivienda y Suelo*. 2017. http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/_ESPECIALES/SIU/ATLAS/default.htm.
- . «Areas Urbans en España 2018.Constitución, Cuarenta años de las ciudades españolas.» 2018. <https://apps.fomento.gob.es/CVP/handlers/pdfhandler.ashx?idpub=BAW058>.
- . «Fecha de caducidad de concesiones (actualizado a 25-10-2019).» 25 de octubre de 2019. <https://www.fomento.gob.es/transporte-terrestre/lineas-regulares-de-transporte-de-viajeros> (último acceso: 11 de diciembre de 2019).
- . *Observatorio del ferrocarril en España. Informe 2017*. 2018. https://www.fomento.gob.es/recursos_mfom/comodin/recursos/ofe_2017_31_01_2019_v4.pdf (último acceso: 14 de febrero de 2018).
- . «Observatorio del transporte de viajeros por carretera. Contratos de gestión de la Administración General del Estado 2017.» *Centro virtual de publicaciones del Ministerio de Fomento*. 2018. https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/comodin/recursos/observatoriottevxcontratosgestionage2017.pdf.
- MINISTERIO DE FOMENTO. *Observatorio del Transporte de Viajeros por Carretera. Contratos de gestión de la Admnistración General del Estado, 2017*. Ministerio de Fomento, Secretaría General Técnica, 2018, https://www.fomento.gob.es/recursos_mfom/comodin/recursos/observatoriottevxcontratosgestionage2017.pdf.
- . *PEIT: Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020*. Editado por

- Ministerio de Fomento, Madrid Centro de Publicaciones. 2005. http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/_ESPECIALES/PEIT/ (último acceso: 16 de febrero de 2018).
- . «Sistema de Información Urbana. SIU 2017.» *Ministerio de Fomento, Dirección General de Arquitectura, Vivienda y Suelo.* 2017. <https://www.fomento.gob.es/MFOM.CP.Web/handlers/pdfhandler.ashx?idpub=B AW047>.
- MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS. *Red de itinerarios asfálticos REDIA 1967-1971.* Servicio de Publicaciones del Ministerio de Obras Públicas, 1967.
- . *Transportes por carretera. Legislación vigente al 30 de septiembre de 1975.* Madrid: Secretaría General Técnica de Ministerio de Obras Públicas, 1975.
- MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO. «Plan General de Carreteras (1984-1991).» (Secretaría General Técnica. Servicio de Publicaciones. MOPU) 1984: <http://www.fomento.gob.es/AZ.BBMF.Web/documentacion/pdf/R4604.pdf>.
- Miralles i Guasch, Carme. «Transporte y territorio urbano: del paradigma de la causalidad al de la dialéctica.» *Documents d'anàlisi geogràfica* (Universitat Autònoma de Barcelona: Departament de Geografia), n° 41 (2002): pags. 107-120, <https://ddd.uab.cat/pub/dag/02121573n41/02121573n41p107.pdf>.
- MIRANDA ENCARNACION, José Antonio. *La industria del calzado en España (1860-1950).* Instituto de Cultura Juan Gil Albert. Diputación Provincial de Alicante, 1998.
- MONTES GONZALEZ, Jose Ramón. «El Liberalismo se sale de la Vía (La nueva Ley del Sector Ferroviario).» *Biblioteca "Ciudades para un futuro más sostenible"* (Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid; <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n28/ajmon.html>), n° 28 (2005).
- MORALES GIL, Alfredo. «Las infraestructuras como condicionantes del espacio alicantino.» En *Estructura económica de la provincia de Alicante*, de Andrés Pedreño, págs. 77-100. Diputación provincial de Alicante, 1993.
- Moreno, Antonio, y Maria Eugenia Prieto. «Evaluación de procedimientos para delimitar áreas de servicio de líneas de transporte urbano con sistemas de información geográfica.» *Revista Investigaciones Regionales*, n° 2 (2003): 85-102.
- MORILLAS-TORNÉ, Mateu. «El ferrocarril de vía estrecha en España, 1852-2010. El papel de la intermodalidad y de la demanda en su construcción y estado actual.» *Revista Scripta Nova* Vol. XVIII, n° 485 (agosto 2014).
- MORILLAS-TORNÉ, Mateu. «El ferrocarril de vía estrecha en España, 1852-2010. El papel de la intermodalidad y la demanda en su construcción y estado actual.» *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales* (Universidad de Barcelona, 10 de agosto de 2014, vol. XVIII, n° 485.) vol. XVIII, n° 485 (agosto 2014): <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-485.htm>>.
- MORILLAS-TORNÉ, Mateu, Xavier; MARTÍ-HENNENBERG, Jordi FRANCH, y Alberto GARCÍA. «Transformación urbana y desarrollo del ferrocarril en España: 1850 -

- 2000.» *Contribución Española al 32º Congreso de Colonia*. 2012. <http://www.uam.es/gruposinv/urbytur/documentos/02.pdf>.
- MUÑOZ CRIADO, Arancha, y Vicente DOMENECH GREGORI. *Comunitat Valenciana 2030. Síntesis de la Estrategia Territorial*. 2012. <http://www.habitatge.gva.es/documents/20551069/91101391/ETCV+libro+sint/ba5f8cc9-72ce-4de6-b9f0-7a6a9b440273?version=1.0> (último acceso: 6 de octubre de 2016).
- MUÑOZ RUBIO, Miguel. «FEVE, la empresa pública de los ferrocarriles de vía estrecha.» En *Historia de los ferrocarriles de vía estrecha en España*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Universidad Autónoma de Madrid, 2005.
- MUÑOZ RUBIO, Miguel. «La electrificación del ferrocarril en España durante la etapa de explotación pública.» En *Catenaria. La electrificación ferroviaria en perspectiva histórica*, de Christophe BOUNEAU, y otros, págs. 116-143. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2012.
- NAVARRO VERA, José Ramón. *Carreteras y territorio: la provincia de Alicante en la segunda mitad del siglo XIX*. Alicante: Instituto de cultura Juan Gil Albert. Diputación de Alicante, 1994.
- NAVAZO LAFUENTE, Màrius. «La errónea supeditación del planeamiento territorial a la planificación de las infraestructuras de transporte: el caso catalán, 2006-2010.» *Revista ACE: architecture, city and environmen* (ACE: Architecture, City and Environment = Arquitectura, Ciudad y Entorno), nº 23 (2013): Págs. 125-164.
- NORMAN MORA, Eloisa, y Carmen RÓDENAS CALATAYUD. En *Estructura económica de la provincia de Alicante*, de Andrés Pedreño, págs. 127-144. Diputación provincial de Alicante, 1993.
- OBSERVATORIO DE MOVILIDAD METROPOLITANA. *Informe OMM 2017*. Centro de Investigación del Transporte, Universidad Politécnica de Madrid, 2019, http://www.observatoriomovilidad.es/images/stories/05_informes/informe_omm_2017_web2.pdf.
- OLCINA CANTOS, Jorge. «Ordenación del territorio: la apuesta por la sostenibilidad europea.» *Revista MEDA* (Promeda (Promotora de Ediciones del Medio Ambiente, S.L.)), 2004: pgs 34-41.
- OLMEDO GAYA, Ana. «Estudio histórico del ferrocarril desde la perspectiva de sus normas reguladoras.» *II Congreso de Historia Ferroviaria "Siglo y medio de ferrocarriles en Madrid"*. Aranjuez, 2001.
- . «La igualación y armonización de las condiciones de competencia de los transportes terrestres.» *II Congreso de Historia ferroviaria "Siglo y medio de ferrocarriles en Madrid"*. Aranjuez, 2001..
- OLMEDO GAYA, Ana. «Vicisitudes de la protección del ferrocarril.» *Revista de Transportes, Servicios y Telecomunicaciones* (Fundación de los Ferrocarriles de España), nº 5 (2003): pags. 61-78.

- ONU. Informe Brundtland. *Informe de la Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo. "Nuestro futuro común"*. 16 de junio de 1987. <http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=A/42/427> (último acceso: 3 de diciembre de 2012).
- ORDUÑA REBOLLO, Enrique. «Orígenes de las diputaciones provinciales: Territorio y Administración.» *Revista Claves de Gobierno Local. El bicentenario de las diputaciones provinciales (Cádiz 1812)* (Fundación Democracia y Gobierno Local), 2012: págs. 33-105; https://repositorio.gobiernolocal.es/xmlui/bitstream/handle/10873/1795/claves14_05_orduna_p33_114.pdf?sequence=1&isAllowed=y.
- ORTEGA JIMENEZ, Julio. «Privilegios y exenciones de los derechos dependientes de las postas y correos de España hasta el reglamento general de 1720.» *Historia. Instituciones. Documentos* (Universidad de Sevilla: Departamento de Historia Medieval y Ciencias y Técnicas Historiográficas), nº 10 (1983): págs. 279-296.
- ORTEGA LOPEZ, Victoriano. «Los servicios públicos de transporte por carretera y la crisis del concepto de concesión.» *Revista TTC* (Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones), nº 43 (1990.): págs. 16-24.
- ORTUÑO, Armando, y Jairo CASARES. «Historia de los ferrocarriles regionales en la Comunidad Valenciana: una visión territorial.» *VII Congreso de Historia Ferroviaria*. 2017. http://www.asihf.org/comunicaciones/Ortu%C3%B1o_Casares.pdf.
- ORTUZAR, Juan de Dios, y Concepción ROMÁN. «El problema de modelación de demanda desde una perspectiva desagregada: El caso del transporte.» *Revista Eure* (Santiago de Chile) XXIX, nº 88 (diciembre 2003): pp. 149-171.
- PARLAMENTO EUROPEO. «La Política Europea de transportes: Principios generales.» Editado por Parlamento Europeo. 2015. http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/es/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.1.html (último acceso: 20 de febrero de 2018).
- PARLAMENTO EUROPEO Y CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA. «Directiva 2014/25/UE, de 26 de febrero de 2014, relativa a la contratación por entidades que operan en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales y por la que se deroga la Directiva 2004/17/CE.» 2014. <http://www.boe.es/doue/2014/094/L00243-00374.pdf>.
- PARLAMENTO EUROPEO Y CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA. *Directiva 2010/40/UE, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte.* 2010. <https://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/77CCCE9E-3548-41FE-BF7A-AF03023445F2/115152/LexUriServ.pdf>.
- . «Directiva 2014/23/UE, de 26 de febrero de 2014, relativa a la adjudicación de contratos de concesión.» *Diario Oficial de la Unión Europea*, 28/03/2014. 2014. <http://www.boe.es/doue/2014/094/L00001-00064.pdf>.

- . «Reglamento (CE) nº 1370/2007, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) nº 1191/69 y (CEE) nº 1107/70 del Consejo.» 2007. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2014-81763>.
- PARLAMENTO EUROPEO Y CONSEJO DE LA UNION EUROPEA. «Reglamento comunitario (CE) Nº 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por.» 2007, <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2007-82206>.
- PAVÍA MIRRALES, José Manuel, Bernardí CABRÉ BORRAS, Luis Eduardo VILLA LLADOSA, y Miguel Angel FABRA SANCHEZ. «Perspectivas demográficas de las comarcas de la Comunidad Valenciana durante la primera década del siglo XXI.» *Cuadernos de Geografía. Universidad de Valencia*, nº 67/68 (2000): págs. 403-424.
- PEÑA BOEUF, Alfonso. «Desarrollo de las obras públicas en España.» *Revista de Obras Públicas* (Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Españ) Tomo I, nº 2774 (1946): págs. 303-308.
- PEÑA LIGERO, Angel. «La Línea 3 de tranvías: Alicante-San Vicente del Raspeig.» En *El tranvía de Alicante: pasado y futuro*, de Inmaculada AGUILAR CIVERA, págs. 75-90. Conselleria d'Infraestructures i Transport. Valencia, 2007.
- PIÑANES LEAL, Javier. «Régimen jurídico del Transporte por Carretera (La nueva legislación del Estado Autonómico y el Derecho Comunitario Europeo).» Madrid: Marcial Pons, Ediciones Jurídicas,S.A., 1993.
- PIQUERES, Juan, y Joan Carles MEMBRADO. «La política territorial de la Generalitat Valenciana. La comarcalización pendiente.» *Revista Cuadernos de Geografía*, 1995: págs.337-354; <https://dialnet.unirioja.es/servlet/autor?codigo=199733>.
- PONCE HERRERO, Gabino. «El comercio en las estrategias de vertebración territorial de la Comunidad Valenciana.» *Estudios Geográficos* (Instituto de Economía, Geografía y Demografía, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, España) Vol. LXXV, nº 276 (2014): págs. 347-372. <http://estudiosgeograficos.revistas.csic.es/index.php/estudiosgeograficos/search/search?query=El+comercio+en+las+estrategias+de+vertebraci%C3%B3n+territorial+de+la+Comunidad+Valenciana&authors=&title=&abstract=&galleyFullText=&suppFiles=&d>.
- PONCE HERRERO, Gabino. «Industria y medios de transporte en los corredores de Almansa y del Vinalopó.» *Revista de Investigaciones Geográficas* (Instituto Interuniversitario de Geografía. Universidad de Alicante), nº 18 (1997): págs. 99-114.
- PONCE HERRERO, Gabino, Gregorio CANALES MARTINEZ, Vicente GOZÁLVEZ PÉREZ, José Ramón NAVARRO VERA, y José COSTA MÁ. «Los espacios periurbanos en el Area Alicante-Elche.» *Investigaciones geográficas* (Instituto Interuniversitario de Geografía. Universidad de Alicante), nº 11 (1993): págs. 171-188.<https://www.investigacionesgeograficas.com/search/search?query=Los+esp>

- acios+periurbanos+en+el+Area+Alicante-Elche&authors=&title=&abstract=&galleyFullText=&suppFiles=&dateFromMonth=&dateFromDay=&dateFromYear=&dateToMonth=&dateToDay=&dateToYe.
- PONCE HERRERO, Gabino, y Antonio MARTINEZ PUCHE. «Factores de impulso en la configuración de un territorio innovador : la contribución del entorno al sistema productivo del calzado alicantino.» *Investigaciones Geográficas* (Instituto Universitario de Geografía, Universidad de Alicante), nº 32 (2003): pgs. 39-63; <https://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/312/3/Ponce-Herrero-Factores-de-impulso.pdf>.
- PONCE HERRERO, Gabino, y Antonio MARTÍNEZ PUCHE. *La industria del calzado en el Alto Vinalopó (1850-1977). Origen y expansión de una manufactura*. Departamento de Geografía Humana. Universidad de Alicante, 2003.
- POVEDA JOVER, Jonatan. «Discurso modernizador e infraestructura pública en la provincia de Alicante durante la dictadura primorriverista.» *Revista Transportes, Servicios y Telecomunicaciones (TST)* (Marcial Pons Librero), nº 33 (marzo 2017): pags. 88-110; https://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/74588/1/2017_Poveda-Jover_TST.pdf.
- QUEIROZ, César, y Surhiz GAUTAM. «Un estudio sobre la relación entre la infraestructura de carreteras y el desarrollo económico.» *Revista Rutas*, nº 31 (1992): págs. 79-85.
- QUINTANA CARLO, Ignacio. «La regulación del transporte terrestre de viajeros y la desidia del legislador español.» En *Estudios sobre el futuro Código Mercantil: libro homenaje al profesor Rafael Illescas Ortiz*, pp. 1766-1782; <http://hdl.handle.net/10016/21000>. Getafe: Universidad Carlos III de Madrid, 2015.
- RAE y CGPJ. *Diccionario del español jurídico*. 2016.
- RAZQUIN LIZARRAGA, José Antonio. «El modelo concesional ante el vencimiento de las concesiones de transporte de viajeros: mantenimiento y reforma para mejorar la competencia.» *Revista del Instituto de Estudios Económicos* (Instituto de Estudios económicos), nº 4. (2005): págs. 135-176.
- «Reglamento para el Servicio de Coches Automóviles por Carretera.» 1900, Gaceta de Madrid.
- REPARAZ LINAZASORO, Federico. «Consideración económico-política de la coordinación de los transportes terrestres.» *Revista de Obras Públicas* Vol. 84, Tomo I, nº 2689 (1936): pp: 116-120.
- RODRIGUEZ LÁZARO, Francisco Javier. «Caminos ordinarios y caminos de hierro: El Estado y las compañías ferroviarias ante el desarrollo del transporte por carretera mediante vehículos de tracción mecánica en España 1924-1936.» 2001. <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Aranjuez2001/pdf/43.pdf>.
- RODRIGUEZ LAZARO, Francisco Javier, y Antonio SANCHEZ SOLIÑO. *El sistema de transporte en España 1939-2008*. Madrid: INECO/TIFSA, 2009.

- RODRÍGUEZ LÁZARO, Francisco Javier, y José María CORONADO TORDESILLAS. «Ferrocarril, carretera y territorio: Los servicios ferroviarios y los servicios regulares de transporte de viajeros mediante vehículos de tracción mecánica en la provincia de Ciudad Real 1924-1936.» *IV Congreso de historia ferroviaria*. Málaga, 20,21 y 22 de septiembre de 2006: <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Malaga2006/pdf/VI17.pdf>, 2006.
- RODRIGUEZ, José Ignacio. «La carretera que nos ha visto pasar.» *Revista Tráfico y Seguridad Vial* (Dirección General de Tráfico), nº 197 (2009).
- RODRIGUEZ-ARANA, Jaime. «El tiempo y las concesiones administrativas. Especial referencia a la prórroga.» *Conferencia de clausura de las Jornadas Internacionales de derecho administrativo de la Universidad Austral, celebradas el 9 de septiembre de 2005 en Buenos Aires,, 2005*: <http://revistes.eapc.gencat.cat/index.php/rcdp/article/viewFile/2538/3083>.
- ROJAS LÁZARO, Mariano. «La Ordenación del Territorio a nivel comarcal.» 1985. Actas de la IX Reunión de Estudios Regionales “Crisis, autonomías y desarrollo regional”. Asociación española de ciencia regional. Asociación galega de ciencia rexional .Universidade de Santiago de Compostela.
- ROMO BERLANA, Jorge Juan. *La influencia del Transporte en el Desarrollo y la Ordenación del Territorio en Extremadura. Afección de las vías de gran capacidad a su entorno rural*. Universidad de Extremadura [//http://dehesa.unex.es/handle/10662/3915?locale-attribute=en](http://dehesa.unex.es/handle/10662/3915?locale-attribute=en), 2016.
- ROSELLÓ I VERGER, Vicenç. «Ensayo de una división comarcal de la provincia de Alicante.» *Cuadernos de geografía* (Universitat de València: Facultat de Geografia i Història), 1964: págs. 157-179; <https://dialnet.unirioja.es/servlet/autor?codigo=37041>.
- ROSELLÓ MARTÍ, José. «El ferrocarril de Alicante a Alcoy y los grandes viaductos de hormigón armado.» *Revista de Obras Públicas* año LXXVII, nº 2535 (1929): pp. 380-385.
- RUBIO DIAZ DE TUDANCA, José Luis. «Presente y futuro de las concesiones de servicios de transporte en España. La experiencia europea de FCC-CONNEX.» *Revista Obras Públicas. Organismo profesional de los ingenieros de caminos, canales y puertos*, nº 3425 (2002): págs.159-162.
- RUIZ FERNÁNDEZ, Rita, José María CORONADO TORDESILLAS, y Francisco Javier RODRIGUEZ LAZARO. «Los servicios ferroviarios y los servicios regulares de transporte de viajeros por carretera en España en los años previos a la Guerra Civil. Una aproximación territorial.» *VI Congreso de Historia Ferroviaria*. Vitoria, 2012. https://www.researchgate.net/publication/299412314_Los_servicios_ferrovianos_y_los_servicios_regulares_de_transporte_de_viajeros_por_carretera_en_Espana_en_los_anos_previos_a_la_Guerra_Civil_Una_aproximacion_territorial.
- SACHEZ-GAMBORINO, Francisco José. «Nueva Ley Gallega de Transportes por Carretera, favorable a los concesionarios de transporte interurbano.» *Revista general de derecho*, nº 627 (1996): págs. 13329-13336.

- SALOM, Julia. «La política territorial de la Comunidad Valenciana.» *Cuadernos de Geografía. Universidad de Valencia*, nº 58 (1995): Págs. 209-220.
- SANCHEZ CABALLERO, Juan Vicente, Juan José DOMINGUEZ VELA, y Florencio ZOIDO NARANJO. «Paisaje, movilidad y red viaria.» *Ería: Revista cuatrimestral de geografía* (Universidad de Oviedo: Departamento de Geografía), nº 97 (2015): págs. 137-155.
- SÁNCHEZ REY, Agustín. «Los caminos y el transporte terrestre durante el reinado de Isabel La Católica , en su quinto centenario.» *Revista de Obras Públicas*, nº 3452 (febrero 2005 2005): págs. 41-52:
<https://mail.google.com/mail/u/0/?tab=rm#inbox/FMfcgxwCgpVWWMRThdmcbzPgtCfXTwpl?projector=1&messagePartId=0.1>.
- SANCHEZ-GAMBORINO, Francisco José. «El Tribunal Constitucional declara la nulidad del régimen de la LOTT sobre transporte urbano, dejando un vacío legal.» *Revista general de derecho.*, nº 627 (1996): págs. 13287-13302.
- SANCHIS DEUSA, Carme. «La Xarxa de carreteres del País Valencià. Un balanç del període 1984-1995.» *Cuadernos de Geografía. Universidad de Valencia*, nº 58 (1995): pp. 417-438.
- SANCHIS DEUSA, María del Carmen. «Redes de transporte público de viajeros y delimitación comarcal en el País Valenciano.» *Cuadernos de Geografía; Departamento de Geografía, Universidad de Valencia*, nº 42 (1987): pags. 181-192.
- SANTONJA ALARCON, Ramón. «La historia del ferrocarril en el norte de la provincia de Alicante: el tren Chicharra.» *VII Congreso de Historia Ferroviaria. Valencia, 18 al 20 de octubre de 2017.* Valencia, 2017.
<http://www.asihf.org/7congreso/sesion08.htm>.
- SANZ ARAUJO, Alfonso. «Energía, transporte y sostenibilidad: referencias del modelo en la ordenación del territorio de la CAPV.» *Revista Ciudad y Territorio Volumen XLIV*, nº 171 (2012): pags,37-56.
- SEGUI PONS, Joana Maria, y Maria Rosa MARTINES REYNÉS. «Los sistemas inteligentes de transporte y sus efectos en la movilidad urbana e interurbana.» *Scripta Nova: Revista electrónica de geografía y ciencias sociales (Ejemplar dedicado a: El impacto social y espacial de las nuevas tecnologías de la información y de la comunicación Vol. VI, nº nª 170 (60) (agosto 2004):* <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-170-60.htm>.
- SEGURA HERRERO, Gabriel (Coordinador) y otros. «El calzado en la provincia de Alicante.» *Revista Canlobre* (Instituto Alicantino de Cultura Juan Gil Albert. Diputación de Alicante), invierno 2017.
- SEIJO ARCOS, Begoña. «Del tren al autobús. La modernización del transporte público en España en la década del desarrollismo.» *IV Congreso de Historia Ferroviaria.* Malaga, 20,21 y 22 de septiembre, 2006.
- SERRANO RODRIGUEZ, Antonio. «El ferrocarril y la configuración del territorio, 1848-1930.» *I Congreso de Historia Ferroviaria "150 años de ferrocarril en España".* Alicante, 1998.

- SILVA, Olivia. «Datos de telefonía móvil para la planificación y la operación de los sistemas de transporte y tráfico.» *Revista de Obras Públicas*, 2018: Pgs. 20-23.
- SINTES OBRADOR, Fernando. «Alicante y su industria, pasado presente y futuro de la industria del calzado.» *Información Comercial Española, ICE*, nº 485 (1974): págs.199-222.
- SOLANA, Luis. «De la grava al asfalto. De 1860 a 1960: hacia la Red Nacional de Carreteras.» *Ministerio de Fomento*. julio-agosto de 2017. https://www.fomento.gob.es/recursos_mfom/comodin/recursos/ex54_71_0.pdf.
- SOLER I RIBER, Joan. *La divisió comarcal del País Valencià*. Vol. II, de *L'estructura econòmica del País Valencià*, de Ernest Lluch i Martín. Valencia: Editorial "L'Estel", 1970.
- STIGLER, George J. «La Teoría de la Regulación Económica.» *CIRIEC-España, Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa*, nº Extraordinario (septiembre 1990): pgs. 81-115. http://www.ciriec-revistaeconomia.es/banco/ext90_05.pdf.
- TARTAJO RODRÍGUEZ, José Antonio. «El ocaso de los tranvías españoles.» *IV Congreso de Historia Ferroviaria; 20, 21 y 22 de septiembre*. Malaga, 2006.
- TERUEL GARCIA, Antonio J. «Efectos sociales del cierre de ferrocarriles secundarios en la Comunidad Valenciana (1963-1974).» : *Crisis, dictaduras, democracia: I Congreso Internacional de Historia de Nuestro Tiempo; Recoge los contenidos presentados a: Congreso Internacional de Historia de Nuestro Tiempo (1. 2007. Logroño)*, 2007: págs. 223-236; .
- TORNOS MAS, Joaquín. «El concepto de servicio público a la luz del derecho comunitario.» *Revista de administración pública (Ejemplar dedicado a: El Derecho administrativo a los 30 años de nuestro ingreso en la Unión Europea)*, págs. 193-211 (Centro de Estudios Políticos y Constitucionales (España) (<http://www.cepc.es/>)), nº 200 (2016): págs. 191-2011.
- TORRES FAUS, Francesc. «Geografía política i municipi: Els termes gnerals com a forma d'organització de territori valencià.» *Cuadernos de Geografía. Universidad de Valencia*, nº 63 (1998): pp. 245-265.
- TORTELLA, Gabriel. «La paradoja del ferrocarril español.» *I Congreso de Historia Ferroviaria - Alicante*. 1998. <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Alicante1998/pdf/20.pdf>.
- TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA. «Expediente de Concentración Económica C45/99 (Adquisición de ENATCAR).» https://www.cnmec.es/sites/default/files/15229_0.pdf, Madrid, 2000.
- TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA. *Remedios políticos que pueden favorecer la competencia y atajar el daño causado por los monopolios*. Vol. nº 2/1995, de *La defensa de la competencia en España y en Europa*, de SERVICIO DE ESTUDIOS DE LA CAIXA, editado por Servicio de Estudios de la "Caixa", págs. 86-313; https://www.caixabankresearch.com/documents/10180/54279/ee02_esp.pdf. Barcelona, 1995.

- UITP. «Integración del transporte público y de la planificación urbana: Por un círculo virtuoso.» *Posición oficial de la UITP, elaborado por la Comisión de Transporte y Ciudad, aprobado por la Junta Directiva de la UITP*. enero de 2009. <http://www.uitp.org>.
- URIOL SALCEDO, José Ignacio. *Historia de los caminos de España. Vol II. Siglos XIX y XX*. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid, 1992.
- URIOL SALCEDO, José Ignacio. «Los transportes de viajeros por carretera en la primera mitad del siglo XIX.» *Revista de Obras Públicas* 130, nº 3218 (1983): págs.765-778; http://ropdigital.ciccp.es/revista_op/detalle_articulo.php?registro=5950&anio=1983&numero_revista=3218.
- VALERO ESCANDELL, José Ramón. *Ibi: la ciudad que nació del juguete*. Instituto Alicantino de Cultura "Juan Gil-Albert". Alicante, 2013.
- . *Origen y desarrollo de la industria del juguete en Ibi (1900-1942)*. Universidad de Alicante. Servicio de Publicaciones, 1998.
- VALERO ESCANDELL, José Ramón, Alberto NAVARRO PASTOR, y Francisco MARTINEZ NAVARRO. *Elda 1832-1980. Industria del calzado y transformación social*. Instituto de Cultura Juan Gil-Albert. Diputación provincial de Alicante, 1992.
- VALERO, Angeles. «Espacio, movilidad y transporte.» *Revista Ciudad y territorio: Revista de ciencia urbana*, 1983: pp. 29-36.
- VEGA GONZÁLEZ, Gloria. «La ordenación territorial de escala comarcal.» *Boletín de la AGE*, nº 26 (1998): pgs. 161-176.
- VELARDE FUERTES, Juan. «Historia económica desde el plan de estabilización de 1959 al inicio de la transición.» *Revista Cuadernos de investigación histórica* (Fundación Universitaria Española (<http://www.fuesp.com/>)), nº 31 (2014): págs. 53-74.
- VIDAL OLIVARES, Javier, y Telesforo M. HERNÁNDEZ. «Infraestructura viaria y ferrocarriles en la articulación del espacio económico valenciano.» *Hispania: Revista española de historia* (Consejo Superior de Investigaciones Científicas, CSIC: Servicio de Publicaciones (<http://www.csic.es/publica/>)) 51, nº 177 (1991): págs. 205-243.
- WHITELEGG, John. «Transporte y economía: un planteamiento para el siglo XXI.» Editado por Gobierno Vasco = Eusko Jaurlaritza: Departamento de Hacienda y Administración Pública = Ogasun eta Herri Administrazio Saila. *Revista Ekonomiaz*, nº 73 (2010): 128-147.
- WILSON, T. «Los efectos sobre el desarrollo regional de la infraestructura y la capacitación heredadas.» *Revista de Economía*, nº 106 (1969): págs. 257-265; ISSN/ISBN: 0303-9897.
- YBARRA, Josep Antoni. «Formaciones económicas en contextos de cambio: distritos industriales en España (el caso del país valenciano).» Editado por Universidad de Málaga. Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales. *Revista de Estudios Regionales*, nº 30 (1991): págs. 57-80;

<http://www.revistaestudiosregionales.com/documentos/articulos/pdf342.pdf>.

YBARRA, Josep Antoni, y María Jesús SANTA MARIA BENEYTO. «El distrito de juguete de la Foia de Castalla y su evolución.» En *Los distritos Industriales*, de Vicent SOLER I MARCO, pags. 409-434; <http://www.publicacionescajamar.es/pdf/publicaciones-periodicas/mediterraneo-economico/13/mediterraneo-economico-13.pdf>.

CAJAMAR Caja Rural, Sociedad Cooperativa de Crédito, 2008.

ZOIDO NARANJO, Florencio. «Geografía y ordenación del territorio.» *Revista Iber. Didáctica de las Ciencias Sociales, Geografía e Historia* (GRAÓ), nº 16 (1998): <https://www.grao.com/es/producto/geografia-y-ordenacion-del-territorio>.

ZOIDO NARANJO, Florencio. «Territorialidad y gobierno del territorio, hacia una nueva cultura política.» En *Territorialidad y buen gobierno para el desarrollo sostenible: nuevos principios y nuevas políticas en el espacio europeo*, de Joaquín Farinós i Dasí, & Joan Romero, págs.19-48. Universitat de València, Servei de Publicacions, 2007.



Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

LEGISLACION CONSULTADA.

1. Reglamento General para la Dirección y Gobierno de los Oficios de Correo Mayor y Postas de España (23/04/1720).
2. Subdivisión en partidos judiciales de la nueva división territorial de la Península e islas adyacentes, aprobada por S. M. en el Real Decreto de 21 de abril de 1834.
3. Real Decreto de 7 de abril de 1848 sobre construcción de caminos, conservación y mejora de los caminos vecinales y reglamento publicado para su ejecución.
4. Ley General de Caminos de Hierro, de 3 de junio de 1855.
5. Real Decreto, de 13 de mayo de 1857, aprobando el adjunto Reglamento para el servicio de los carruajes destinados a la conducción de viajeros.
6. Real Orden, de 22 de julio de 1857, que los caminos ordinarios o carreteras de la Península e Islas adyacentes se dividirán en vías del servicio público y en vías de servicio particular, que estas a su vez serán clasificadas en carreteras de primer y segundo orden y demás que se expresa.
7. Real Orden, de 9 de abril de 1863, recordando el cumplimiento de las prescripciones que se citan del reglamento para el servicio de los carruajes destinados a la conducción de pasajeros y las Reales órdenes posteriores aclaratorias de sus disposiciones.
8. Ley, de 20 de marzo de 1890, suprimiendo el impuesto provisional sobre movimiento de pasajeros y mercancías, y creando otra nueva que se titula "Impuesto de transportes".
9. Real Orden de 31 de julio de 1897, por la que se aprueba el Reglamento para el servicio de coches automóviles por las carreteras.
10. Reglamento de 7 de junio de 1898 sobre Régimen y Servicio del Ramo de Correos.
11. Ley de 20 de marzo de 1900 suprimiendo el impuesto provisional sobre el movimiento de pasajeros y mercancías.
12. Real Decreto, de 17 de septiembre de 1900, aprobando el Reglamento para el Servicio de Coches Automóviles por Carretera del Estado.
13. Ley de caminos vecinales, de 30 de julio de 1904.
14. Ley de caminos vecinales, de 29 de junio de 1911.
15. Real Decreto, de 23 de julio de 1918, aprobando el Reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España.
16. 1920. Real Decreto, de 29 de octubre de 1920, aprobando el Reglamento provisional de policía y conservación de carreteras
17. Real Decreto, de 4 de julio de 1924, reglamentando los servicios públicos de transportes mecánicos rodados sobre vías ordinarias.
18. Real Orden, de 11 de diciembre de 1924, aprobando el Reglamento redactado por la Junta Central de Transportes mecánicos rodados, para la aplicación del Real de-

creto de 4 de Julio del corriente año; y disponiendo se inserte en este periódico oficial.

19. Real Orden de 16 de marzo de 1925.
20. Real Decreto, de 15 de julio de 1925, aprobando el Reglamento de Obras y Vías provinciales.
21. Real Decreto de 9 de febrero de 1926 por el que se crea el Circuito Nacional de Firmes Especiales.
22. Real Decreto de 20 de febrero de 1926.
23. Real Decreto-Ley, de 5 de marzo de 1926, por el que se aprueba el “Plan Preferente de ferrocarriles de urgente construcción”.
24. Real Decreto-Ley núm. 657, de 22 de febrero de 1929, autorizando la construcción y explotación de líneas de ferrocarril de interés local, por virtud del principio cooperativo, sin subvención ni auxilio del Estado, y declarándolas de utilidad pública.
25. Real Orden núm. 217, de 22 de junio de 1929, Reglamento de aplicación de los Reales Decretos de 22 de febrero y de 21 de junio de 1929 para la explotación de los servicios públicos de transporte por carretera.
26. Decreto de 20 de mayo de 1931 disponiendo se proceda al examen y revisión de todas las concesiones otorgadas de servicios regulares de transportes por carretera, clase A., actualmente en circulación; y declarando la libertad de circulación por todas las carreteras de España de los ómnibus-automóviles dedicados a servicios irregulares, eventuales y sin itinerario fijo, de alquiler, y que se realicen libremente en coches mixtos, o solamente de pasajeros, los servicios de ferias, fiestas, mercados y romerías.
27. Ley de 12 de enero de 1932 derogando el Real Decreto-Ley de 5 de marzo de 1926.
28. Ley de 11 de abril de 1939, aprobando el Plan de Obras Públicas.
29. Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los transportes por carretera de 24 de enero de 1941.
30. Decreto de 8 de marzo de 1941.
31. Orden de 6 de junio de 1941.
32. Orden de 20 de julio de 1944.
33. Ley de 27 de diciembre de 1947 de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera.
34. Ley de 27 de diciembre de 1947 sobre Coordinación de los Transportes Mecánicos Terrestres.
35. Decreto de 9 de diciembre de 1949 por el que se aprueba el Reglamento para aplicación de la Ley de 27 de diciembre de 1947 sobre ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera.
36. Decreto de 16 de diciembre de 1949 por el que se aprueba el Reglamento para aplicación de la Ley de Coordinación de los Transportes mecánicos terrestres.

37. Orden ministerial de 29 de diciembre de 1949 sobre concursos para adjudicación de concesiones de servicios regulares de transporte de viajeros,
38. Orden de 12 de diciembre de 1950 por la que con carácter provisional y hasta nuevo aviso, se cierra la admisión de Instancias y proyectos para obtener la concesión de nuevos servicios regulares de transporte mecánico por carretera.
39. Ley de 18 de diciembre de 1950 por la que se aprueba el Plan de Modernización de la Red de Carreteras Españolas.
40. Orden de 3 de julio de 1951 por la que se fijan las normas para la aplicación del “canon de coincidencia” en los servicios regulares de transporte por carretera coincidentes con el ferrocarril.
41. Orden de 3 de junio de 1952 por la que se dictan normas para la fijación del canon que, en cumplimiento de lo dispuesto en la Ley de Coordinación de los Transportes Mecánicos Terrestres y en su Reglamento de aplicación, han de satisfacer anualmente a las empresas ferroviarias los titulares de los servicios públicos regulares y discrecionales de transportes por carretera, con arreglo a su grado de coincidencia con el ferrocarril.
42. Orden de 23 de agosto de 1952 por la que se dispone se autorice, con carácter provisional, el establecimiento de los servicios públicos regulares de transporte mecánico de viajeros por carretera, en explotación por los peticionarios, que signifiquen mejoras de interés general, siempre que hayan solicitado de la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera la concesión del servicio, de acuerdo con lo que dispone el vigente Reglamento de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera, de 9 de diciembre de 1949. (Boletín Oficial del Estado núm. 258, de 14/09/1952, página 4205).
43. Orden de 31 de julio de 1953 por la que se modifica la de 3 de junio de 1952 sobre fijación del “canon de coincidencia” que deberán satisfacer, los servicios públicos de transporte mecánico por carretera.
44. Orden de 30 de junio de 1956 por la que se modifica la norma segunda del artículo segundo de la de fecha 31 de julio de 1953.
45. Decreto 141/1960, de 4 de febrero, por el que se convalida la tasa por coordinación de transportes.
46. Ley 56/1960, de 22 de diciembre, de Bases del Plan General de Carreteras.
47. Real Decreto 299/1979, de 26 de enero, sobre transferencia de competencias de la Administración del Estado al Consejo del País Valenciano en materia de agricultura, urbanismo, turismo, ferias interiores y transportes.
48. Real Decreto 985/1979, de 27 de abril, por el que se aplaza la efectividad de las transferencias previstas en los Reales Decretos 212 y 299. de 26 de enero de 1979.
49. Orden de 24 de octubre de 1979 sobre unificación de concesión de servicios públicos regulares de transporte de viajeros por carretera.
50. Decreto 57/1983, de 23 de mayo, por el que se establece un plan para la integración

del transporte público regular de viajeros en el área de Elda-Petrel.

51. Decreto 58/1983, de 23 de mayo, por el que se establece un plan para la integración del transporte público regular de viajeros en el área de la ciudad de Alicante.
52. Ley Orgánica 5/1982, de 1 de julio, de Estatuto de Autonomía de la Comunidad Valenciana
53. Decreto 170/1985, de 28 de octubre, del Consell de la Generalitat Valenciana, sobre procedimiento en la creación de demarcaciones funcionales con incidencia territorial.
54. Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.
55. Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable.
56. Orden de 14 de abril de 1988 de sustitución de concesiones de transporte regular de viajeros por carretera.
57. Decreto 20/1988, de 8 de febrero, del Consell de la Generalitat Valenciana, por el que se regula la sustitución de las concesiones de servicios regulares de transporte público de viajeros por carretera.
58. Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres
59. Ley 6/1991 de la Generalitat Valenciana, de 27 de marzo, de Carreteras de la Comunidad Valenciana.
60. Decreto 23/1995, de 6 de febrero, del Gobierno Valenciano, por el que se aprueba el II Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana y el Catálogo del sistema viario de la Comunidad Valenciana
61. Resolución de 17 de mayo de 1995, del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, por la que se ordena la publicación en el Diari Oficial de la Generalitat Valenciana del «Catálogo del sistema viario de la Comunidad Valenciana», aprobado por el Decreto 23/1995, de 6 de febrero, del Gobierno Valenciano.
62. Ley 48/1998, de 30 de diciembre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y las telecomunicaciones.
63. Decreto 44/2001, de 27 de febrero, del Gobierno Valenciano, por el que se regula el derecho de preferencia en el transporte de viajeros de uso especial.
64. Ley 10/2003, de 20 de mayo, de medidas urgentes de liberalización en el sector inmobiliario y transportes.
65. Ley 29/2003, de 8 de octubre, sobre mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de transporte por carretera, por la que se modifica parcialmente, la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.
66. Reglamento 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera.

67. Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales.
68. Ley 16/2008 de 22 de diciembre sobre medidas fiscales, de gestión administrativa y financiera y de organización de la Generalitat.
69. Decreto 24/2010, de 29 de enero, del Consell, relativo al plan de modernización de las concesiones de transporte público regular permanente de viajeros por carretera.
70. Decreto 1/2011, de 13 de enero, del Consell, por el que se aprueba la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana.
71. Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana
72. Decreto 49/2013, de 12 de abril, del Consell, por el que se aprueba el Catálogo del Sistema Viario de la Comunitat Valenciana.
73. Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat Valenciana.
74. Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.
75. Sentencia 595/2016, de 14 de marzo de 2016, del Tribunal Supremo que ratifica la sentencia de 22 de octubre de 2012 dictada por la Sección Quinta de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana, recaída en el recurso contencioso-administrativo número 418/10, que anuló el Decreto 24/2010 de 29 de enero de la Consellería de Infraestructuras y Transporte de a Comunidad Valenciana, que aprueba el Plan de Modernización de las concesiones de transporte público regular permanente de viajeros por carretera.
76. Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público,
77. Ley 21/2018, de 16 de octubre, de mancomunidades de la Comunitat Valenciana.
78. Decreto 205/2018, de 16 de noviembre, del Consell, por el que aprueba el mapa sanitario de la Comunitat Valenciana.
79. Ley 1/2019, de 5 de febrero, de modificación de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunitat Valenciana

ENLACES WEB,

FERROCARRILES DE ESPAÑA: Ferrocarril Alicante a Alcoy; Juan Peris Torner

<http://www.spanishrailway.com/2012/02/08/alicante-a-alcoy/>

FERROCARRILES DE ESPAÑA: Ferrocarril de Alcoy a Gandía y Puerto de Gandía (The Alcoy and Gandía Railway and Arbour Company, Limited); Juan Peris Torner

<http://www.spanishrailway.com/2012/03/15/ferrocarril-de-alcoy-a-gandia-y-puerto-de-gandia/>

FERROCARRILES DE ESPAÑA; Tranvía de Carcagente a Denia, por Gandía (y Tranvía de Alcira a Carcagente); Juan Peris Torner

<http://www.spanishrailway.com/2012/05/21/tranvia-de-carcagente-a-denia-por-gandia/>

FERROCARRILES DE ESPAÑA; Ferrocarril Játiva a Alcoy; Juan Peris Torner

<http://www.spanishrailway.com/2012/02/29/jativa-a-alcoy/>

FERROCARRILES DE ESPAÑA: Alicante a Murcia (y Albaterra á Torrevieja); Juan Peris Torner

<http://www.spanishrailway.com/2012/02/10/alicante-a-murcia/>

FERROCARRILES DE ESPAÑA: Tranvía de Alicante a San Vicente del Raspeig; Juan Peris Torner

<http://www.spanishrailway.com/2012/05/14/tranvia-de-alicante-a-san-vicente-del-raspeig/>

FERROCARRILES DE ESPAÑA: Tranvía de Alicante a Elche y Crevillente, Juan Peris Torner.

[https://www.spanishrailway.com/tranvia-a-vapor-de-alicante-a-elche-y-crevillente-compania-de-los-tranvias-y-ferrocarriles-vecinales-de-espana/..](https://www.spanishrailway.com/tranvia-a-vapor-de-alicante-a-elche-y-crevillente-compania-de-los-tranvias-y-ferrocarriles-vecinales-de-espana/)

FERROCARRILES DE ESPAÑA: Tranvía de Alicante a Muchamiel, Juan Peris Torner.

[https://www.spanishrailway.com/tranvia-a-vapor-de-alicante-a-muchamiel-compania-de-los-tranvias-y-ferrocarriles-vecinales-de-espana/.](https://www.spanishrailway.com/tranvia-a-vapor-de-alicante-a-muchamiel-compania-de-los-tranvias-y-ferrocarriles-vecinales-de-espana/)

FERROCARRILES DE ESPAÑA: Ferrocarril de Alicante a Villajoyosa y Denia (ESA) (Ferrocarril de La Marina); Juan Peris Torner

<http://www.spanishrailway.com/2012/03/15/ferrocarril-de-alicante-a-villajoyosa-y-denia-esa/>

FERROCARRILES DE ESPAÑA: Ferrocarril de Villena á Alcoy, á Jumilla y Cieza.

<http://www.spanishrailway.com/2012/05/03/ferrocarril-de-villena-a-alcoy-a-jumilla-y-cieza/>

INDICE DE CROQUIS.

Croquis 1. Líneas de ferrocarril de la provincia de Alicante (1858).	88
Croquis 2. Líneas de ferrocarril de la provincia de Alicante (1884) (1/2).	89
Croquis 3. Líneas de ferrocarril de la provincia de Alicante (1884) (2/2).	90
Croquis 4. Líneas de ferrocarril de la provincia de Alicante (1893)	92
Croquis 5. Líneas de ferrocarril de la provincia de Alicante (1904).	93
Croquis 6. Líneas de ferrocarril de la provincia de Alicante (1909).	94
Croquis 7. Líneas de ferrocarril de la provincia de Alicante (1914).	95
Croquis 8. Red de Tranvías de Alicante.	97
Croquis 9. Red de carreteras principales de la provincia de Alicante en 1940.	114
Croquis 10. Red de autopistas y autovías de la provincia de Alicante (2018).	115
Croquis 11. Hijuela desviación e hijuela prolongación.	164
Croquis 12. Unificación de concesiones.	165
Croquis 13. Unificación Exp. 340.	186
Croquis 14. Concesión (V-934, A-31).	187
Croquis 15. Unificación U-213.	188
Croquis 16. Concesión (V-3132/MU-A-84).	188
Croquis 17. Unificación U-288.	189
Croquis 18. Concesión (V-3293, A-MU-107).	190
Croquis 19. Unificación U-292.	191
Croquis 20. Concesión (V-3306, MU-A-86).	192
Croquis 21. Unificación U-287.	195
Croquis 22. Concesión (V-3253).	196
Croquis 23. Unificación U-10/1983.	197
Croquis 24. Concesión (V-8508, CV-150).	198
Croquis 25: Unificación U-7/1981.	199
Croquis 26: Concesión (V-8509, CV-151/A).	199
Croquis 27: Unificación CVA-002.	201
Croquis 28: Concesión CVA-006.	202
Croquis 29. Unificación concesión (CVA-005)	203
Croquis 30. Concesión (CVA-005).	203
Croquis 31. Unificación de la concesión (CVA-006).	204
Croquis 32. Concesión (CVA-006).	206
Croquis 33. Unificación de la concesión (CVA-007).	207

Croquis 34. Concesión (CVA-007).	207
Croquis 35. Unificación (CVA-015).	208
Croquis 36. Concesión CVA-15.	209
Croquis 37. Unificación (CVA-023).	210
Croquis 38. Concesión (CVA-023).	212
Croquis 39. Unificación (CVA-025).	213
Croquis 40. Concesión (CVA-025).	214
Croquis 41. Red de transporte público regular de viajeros de El Comtat (2018).	219
Croquis 42. Red de transporte público regular de L'Alcoià (2018).	223
Croquis 43. Red de transporte público regular de viajeros de L'Alt Vinalopó (2018).	226
Croquis 44. Red de transporte público regular de viajeros del Vinalopó Mitjà (2018).	229
Croquis 45. Red de transporte comarcal de la Marina Alta(2018).	233
Croquis 46. Red de transporte regular de la Marina Baixa (2018).	237
Croquis 47. Red de transporte público regular de viajeros del Baix Vinalopó (2018).	240
Croquis 48 Red de transporte publico regular de viajeros de L'Alacantí (2018).	243
Croquis 49. Red de transporte comarcal de la Vega Baja (2018).	247
Croquis 50.Red de transporte provincial conexión de cabeceras de comarca (2018)	249
Croquis 51.Red de transporte provincial ciudades de más de 20.000 habitantes (2018)	251

INDICE DE TABLAS.

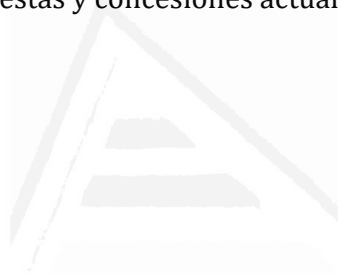
Tabla 1. Comarcas y partidos judiciales de la provincia de Alicante (2018).	41
Tabla 2. Distribución de campus y sedes universitarios en la provincia de Alicante.	49
Tabla 3. Servicios administrativos de la provincia de Alicante (2019).	50
Tabla 4. Evolución de la población de las comarcas alicantinas (1900-1950).	52
Tabla 5. Evolución de la población, por décadas, en el periodo 1950-2018.	53
Tabla 6. Población extranjera en las comarcas de Alicante (2018).	55
Tabla 7. Principales asentamientos de extranjeros residentes en la provincia de Alicante (2018).	56
Tabla 8. Municipios con más proporción de extranjeros en la provincia de Alicante (2018).	56
Tabla 9. Distribución de extranjeros según origen (2018).	56
Tabla 10. Evolución de la población de la comarca de El Comtat (1950-2018).	57
Tabla 11. Evolución de población de la comarca de L'Alcoià (1950-2018).	59
Tabla 12. Evolución de la población de la comarca de El Vinalopó Mitjà (1950-2018).	62
Tabla 13. Evolución de la población de la comarca de la Marina Alta (1950-2018).	64
Tabla 14. Evolución de la población de la comarca de la Marina Baixa (1950-2018).	66
Tabla 15. Evolución de la población de la comarca del Baix Vinalopó (1950-2018).	68
Tabla 16. Evolución de la población de la comarca de L'Alacantí (1950-2018).	69
Tabla 17. Evolución de la población de la comarca de la Vega Baja (1950-2018).	71
Tabla 18. Evolución de la densidad de población de las comarcas alicantinas en el periodo (1950-2018).	73
Tabla 19. Evolución de la red de ferrocarriles de vía ancha en España (1941-2017).	85
Tabla 20. Evolución de la red de ferrocarriles.	87
Tabla 21. Itinerario en la provincia de Alicante de la línea Madrid-Alicante (1958).	88
Tabla 22. Itinerario de la línea Carcagente-Denia.	90
Tabla 23. Itinerario de la línea Alicante Murcia.	91
Tabla 24. Itinerario de la línea Albaterra-Torrevieja.	91
Tabla 25. Itinerario de la línea Alcoy-Gandía en la provincia de Alicante (1893)	92
Tabla 26. Itinerario de la línea Alcoy-Játiva.	93
Tabla 27. Itinerario de la línea Alcoy-Villena.	94
Tabla 28. Itinerario de la Línea Alicante-Denia.	96
Tabla 29. Evolución de la red ferroviaria en la provincia de Alicante (1900-2018).	98
Tabla 30. Evolución de las ratios de cobertura de población y de territorio.	98
Tabla 31. Evolución de la red de carreteras en España (1900-2017).	111

Tabla 32. Evolución de la red de carreteras nacional y de la provincia de Alicante, en km. (1900-2017).	115
Tabla 33. Evolución de las matriculaciones de automóviles (1900-1920).	120
Tabla 34. Evolución de las matriculaciones de automóviles (1920-1940).	121
Tabla 35. Evolución de las matriculaciones de automóviles (1940-1960).	122
Tabla 36. Evolución de matriculaciones de automóviles (1960-1980).	123
Tabla 37. Evolución de matriculaciones de automóviles (1980-2000).	124
Tabla 38. Evolución de matriculaciones de automóviles (2000-2018).	125
Tabla 39. Evolución de matriculaciones de automóviles en la provincia de Alicante (1960-1980).	127
Tabla 40. Evolución de matriculaciones de automóviles en la provincia de Alicante (1980-2000).	128
Tabla 41. Evolución de matriculaciones de automóviles en la provincia de Alicante (2000-2018).	128
Tabla 42. Clasificación de los servicios públicos de transporte según el Reglamento de 1924.	140
Tabla 43. Clasificación del transporte público, según Reglamento de 22 de junio de 1929.	142
Tabla 44. Clasificación de los servicios regulares de transportes por carretera en relación con los de transporte por ferrocarril:	146
Tabla 45. Proyectos de servicio público definitivos publicados de la provincia de Alicante (2019).	160
Tabla 46. Ámbitos competenciales del transporte público regular de viajeros por carretera.	171
Tabla 47. Concesiones vigentes con la Ley sobre Transportes Mecánicos de 1947 (1/2).	183
Tabla 48. Concesiones vigentes con la Ley sobre Transportes Mecánicos de 1947 (2/2).	184
Tabla 49. Unificación Exp.340.	186
Tabla 50. Unificación U-213.	188
Tabla 51. Unificación U-288	189
Tabla 52. Unificación U-292.	191
Tabla 53. Concesiones transferidas a la Generalitat Valenciana, mediante Real Decreto 299/1979 (1/2).	193
Tabla 54. Concesiones transferidas a la Generalitat Valenciana, mediante Real Decreto 299/1979 (2/2)	194
Tabla 55. Unificación U-287.	195

Tabla 56. Unificación U-10/1983.	197
Tabla 57. Unificación U-7/1981.	199
Tabla 58. Unificación de la concesión (CVA-002).	201
Tabla 59. Unificación de la concesión (CVA-005).	203
Tabla 60. Unificación de la concesión (CVA-006).	204
Tabla 61. Unificación de la concesión (CVA-007).	207
Tabla 62. Unificación de la concesión (CVA-015).	208
Tabla 63. Unificación de la concesión (CVA-023).	210
Tabla 64. Unificación de la concesión (CVA-025).	213
Tabla 65. Unificación de concesiones en la provincia de Alicante en base a la LOTT.	215
Tabla 66. Concesiones de transporte regular de viajeros de la provincia de Alicante (2019).	216
Tabla 67. Evolución de la población y de la densidad de población de El Comtat (1950-2018).	217
Tabla 68. Red de carreteras de la comarca de El Comtat (2018).	218
Tabla 69. Contratos de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general operadores den la comarca de El Comtat (2018)	219
Tabla 70. Evolución de la población y de la densidad de población de La Alcoià (1950-2018).	220
Tabla 71. Red de carreteras de la comarca de L'Alcoià (2018).	221
Tabla 72. Contratos de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general operadores den la comarca de La Alcoià (2018).	222
Tabla 73. Evolución de la población y de la densidad de población de L'Alt Vinalopó (1950-2018).	224
Tabla 74. Red de carreteras de la comarca de L'Alt Vinalopó (2018).	225
Tabla 75. Contratos de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general operadores den la comarca de L'Alt Vinalopó (2018).	226
Tabla 76. Evolución de la población y de la densidad de población del Vinalopó Mitjà (1950-2018).	227
Tabla 77. Red de carreteras de la comarca del Vinalopó Mitjà (2018).	228
Tabla 78. Contratos de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general operadores den la comarca del Vinalopó Mitjà (2018).	228
Tabla 79. Evolución de la población y de la densidad de población de la Marina Alta (1950-2018).	230
Tabla 80. Red de carreteras de la comarca de la Marina Alta (2018).	231
Tabla 81. Contratos de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general operadores den la comarca de la Marina Alta (2018).	232

Tabla 82. Evolución de la población y de la densidad de población de la Marina Baixa (1950-2018).	235
Tabla 83. Red de carreteras de la comarca de la Marina Baixa (2018).	236
Tabla 84. Contratos de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general operadores den la comarca de la Marina Baixa (2018).	236
Tabla 85. Evolución de la población y de la densidad de población del Baix Vinalopó (1950-2018).	238
Tabla 86. Red de carreteras de la comarca del Baix Vinalopó (2018).	238
Tabla 87. Contratos de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general operadores den la comarca del Baix Vinalopó (2018).	239
Tabla 88. Evolución de la población y de la densidad de población de L'Alacantí (1950-2018).	241
Tabla 89. Red de carreteras de la comarca de L'Alacantí.	241
Tabla 90. Contratos de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general operadores den la comarca de L'Alacantí (2018).	242
Tabla 91. Evolución de la población y de la densidad de población de la Vega Baja (1950-2018).	244
Tabla 92. Red de carreteras de la comarca de la Vega Baja (2018).	245
Tabla 93. Contratos de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general operadores en la comarca del Baix Vinalopó (2018).	246
Tabla 94. Ciudades de más de 20.000 habitantes de la provincia de Alicante.	250
Tabla 95. Detalle de líneas, redes, expediciones y km.	254
Tabla 96. Distribución de concesiones en la provincia de Alicante (2018).	256
Tabla 97: Municipios, comarcas y partidos judiciales de la Provincia de Alicante (2018) (1/3).	274
Tabla 98: Municipios, comarcas y partidos judiciales de la Provincia de Alicante (2018) (2/3).	275
Tabla 99: Municipios, comarcas y partidos judiciales de la Provincia de Alicante (2018) (3/3).	276
Tabla 100. Evolución de la población española y extranjera de la provincia de Alicante (1999-2018).	277
Tabla 101. Evolución porcentual de la población española y extranjera de la prov. de Alicante (1999-2018).	277
Tabla 102. Distribución de la población española y extranjera de la provincia de Alicante (1999-2018)	277
Tabla 103. Distribución de la población en El Comtat (2018).	278
Tabla 104. Distribución de la población en La Alcoià (2018)-	278

Tabla 105. Distribución de la población en L'Alt Vinalopó (2018)-	279
Tabla 106. Distribución de la población en el Vinalopó Mitjà (2018)-	279
Tabla 107. Distribución de la población en la Marina Alta (2018)-	280
Tabla 108. Distribución de la población en la Marina Baixa (2018)	281
Tabla 109. Distribución de la población en el Baix Vinalopó (2018).	281
Tabla 110. Distribución de la población en L'Alacantí (2018).	282
Tabla 111. Distribución de la población en la Vega Baja (2018).	282
Tabla 112. Distribución de población por provincias en España (2018).	283
Tabla 113. Distribución de población por provincias en España y comarcas alicantinas (2018)	284
Tabla 114. Distribución de densidad de población por provincias en España y comarcas alicantinas (2018).	285
Tabla 115. Concesiones propuestas y concesiones actuales (1/2).	295
Tabla 116. Concesiones propuestas y concesiones actuales (2/2).	296



Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

INDICE DE CUADROS.

Cuadro 1. Distancias por carretera entre las cabeceras de comarca de la provincia de Alicante.	77
Cuadro 2. Conexiones directas de L'Alcoià (2018).	220
Cuadro 3. Conexiones directas de L'Alcoià (2018).	223
Cuadro 4. Conexiones directas de L'Alt Vinalopó (2018).	226
Cuadro 5. Conexiones directas del Vinalopó Mitjà (2018).	229
Cuadro 6. Conexiones directas de la Marina Alta (2018).	234
Cuadro 7. Conexiones directas de la Marina Baixa (2018).	237
Cuadro 8. Conexiones directas del Baix Vinalopó (2018).	240
Cuadro 9. Conexiones directas de L'Alacantí (2018).	243
Cuadro 10. Conexiones directas de la Vega Baja (2018).	248
Cuadro 11. Conexiones directas entre las ciudades de más de 20.000 habitantes de la provincia de Alicante.	252



Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

INDICE DE FOTOGRAFIAS.

Fotografía 1. Autobús Hispano-Suiza (1910).	130
Fotografía 2 Hispano Suiza 2T4 de 1929 carrozado como autobús.	130
Fotografía 3. Autobús Irizar 1928.	131
Fotografía 4. Autobús Hispano-Suiza (1935).	131
Fotografía 5. Coche de línea Alcoi-Benilloba (La Lirio)(1931-36),	132
Fotografía 6. Coche de línea de La Sellense en los años veinte.	132
Fotografía 7. Autobús con gasógeno (1950).	133
Fotografía 8. Autobús 1951	133
Fotografía 9. Autocar de la línea Santa Pola-Alicante en los años cincuenta.	134
Fotografía 10. Autobús Irizar Auto pulman (1957).	134
Fotografía 11. Autobús Irizar-Dodge (1962).	135
Fotografía 12. Autobús Irizar Century (1989)	135
Fotografía 13. Autobús Irizar i4 (2001).	135
Fotografía 14. Tren Madrid-Alicante (1900).	286
Fotografía 15. Alicante- Denia (1967).	286
Fotografía 16. Tren Alicante-Gandía (1968)	287
Fotografía 17. Alcoy-Villena (1968)	287
Fotografía 18. Electrotrén 432 (1971).	288
Fotografía 19. Locomotora 333 – 100 (1974)	288
Fotografía 20. AVE (1992).	288
Fotografía 21. Automotor 594 TRD (1997).	289
Fotografía 22. AVE (2011).	289

INDICE DE GRAFICOS.

Gráfico 1. Evolución de la población de la provincia de Alicante y de España (1900-2010)	51
Gráfico 2. Evolución porcentual de la población de las comarcas alicantinas (1900-1950).	52
Gráfico 3. Evolución porcentual de la población de las comarcas alicantinas (1950-2018).	53
Gráfico 4. Distribución de la población de la provincia de Alicante por comarcas (1950-2018).	54
Gráfico 5. Evolución del incremento de población por nacionalidad en el periodo 1999-2018.	55
Gráfico 6. Evolución de la población de la comarca de El Comtat (1950-2018).	58
Gráfico 7. Evolución de la población de la comarca de La Alcoià. (1950-2018).	59
Gráfico 8. Evolución de la población de la comarca de L'Alt Vinalopó (1900-2018).	61
Gráfico 9. Evolución de la población de la comarca de L'Alt Vinalopó. (1950-2018).	61
Gráfico 10. Evolución porcentual de la población de El Vinalopó Mitjà (1950-2018).	62
Gráfico 11 . Evolución porcentual de la población de la Marina Alta (1950-2018).	65
Gráfico 12. Evolución de la población de la comarca de la Marina Baixa (1950-2018).	66
Gráfico 13 . Evolución porcentual de la comarca del Baix Vinalopó (1950-2018).	68
Gráfico 14 . Evolución porcentual de la población de la comarca de L'Alacantí (1950-2018).	69
Gráfico 15. Evolución porcentual de la población de la comarca de la Vega Baja (1950-2018).	72
Gráfico 16. Distribución porcentual de la superficie y población de las comarcas alicantinas (1950).	73
Gráfico 17. Distribución porcentual de la superficie y población de las comarcas alicantinas (2018).	74
Gráfico 18. Evolución de la red de ferrocarriles de vía ancha en España (1941-2017).	86
Gráfico 19. Evolución de las matriculaciones de automóviles (1900-1920).	121
Gráfico 20. Evolución de las matriculaciones de automóviles (1920-1940).	122
Gráfico 21. Evolución de las matriculaciones de automóviles (1940-1960).	123
Gráfico 22. Evolución de matriculaciones de automóviles (1960-1980).	124
Gráfico 23. Evolución de matriculaciones de automóviles (1980-2000).	125
Gráfico 24. Evolución de matriculaciones de automóviles (1980-2018).	125
Gráfico 25. Evolución de matriculaciones de automóviles (1960-2018).	126
Gráfico 26. Evolución de matriculaciones de automóviles en la provincia de Alicante	

(1960-1980).	127
Gráfico 27. Evolución matriculaciones de automóviles en la provincia de Alicante (1980-2000).	128
Gráfico 28. Evolución de matriculaciones de automóviles en la provincia de Alicante (2000-2018).	129
Gráfico 29. Evolución porcentual del parque automovilístico en España y Alicante (1960-2018)	129
Gráfico 30. Clasificación de los transportes por carretera (1947)	145
Gráfico 31. Tráficos urbanos, interurbanos y metropolitanos.	171
Gráfico 32. Concesiones: Distribución de Kms. de línea y de red en la provincia de Alicante.	257
Gráfico 33. Concesiones: Distribución de expediciones y de Kms en la provincia de Alicante.	257

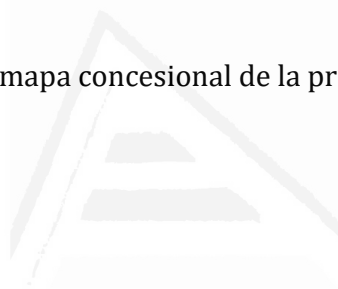


Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

INDICE DE MAPAS.

Mapa 1. Isolíneas desde Alicante capital.	36
Mapa 2. Partidos judiciales de la provincia de Alicante (1834)	39
Mapa 3. Partidos judiciales de la provincia de Alicante (1836)	40
Mapa 4. Partidos judiciales de la provincia de Alicante (2019).	42
Mapa 5. Propuesta de división comarcal de Alicante (1970)	44
Mapa 6: Demarcaciones Territoriales Homologadas propuestas por Generalitat Valenciana (1988).	45
Mapa 7. Áreas funcionales de la provincia de Alicante.	46
Mapa 8. Mapa sanitario de la provincia de Alicante	48
Mapa 9. Mapa escolar de la provincia de Alicante.	49
Mapa 10. Densidad de población de la provincia de Alicante (1900).	74
Mapa 11. Densidad de población de la provincia de Alicante (2018).	75
Mapa 12. Densidad de población de la provincia de Alicante (2018).	76
Mapa 13. Evolución de la red de ferrocarriles en España hasta el año 1900.	83
Mapa 14. Líneas ferroviarias existentes de ancho ibérico (1941).	85
Mapa 15. Red de ferrocarriles en España (2017)	86
Mapa 16. Red de ferrocarriles de la provincia de Alicante. (2018).	99
Mapa 17. Caminos de Postas 1761.	100
Mapa 18. Caminos de ruedas 1812.	101
Mapa 19. Mapa de carreteras y caminos a finales del siglo XIX.	103
Mapa 20. Caminos a principios del siglo XX.	104
Mapa 21. Red de carreteras del Plan Nacional de Firmes Especiales (1926).	105
Mapa 22. Mapa de carreteras 1931.	106
Mapa 23. Plan de carreteras de 1950.	107
Mapa 24. Plan REDIA.	109
Mapa 25. Red de carreteras de la provincia de Alicante (1900).	112
Mapa 26. Redes de carreteras y ferrocarriles de la provincia de Alicante (1910).	113
Mapa 27. Densidad de población de la comarca de El Comtat (2018).	219
Mapa 28. Red de carreteras de la comarca de El Comtat (2018).	220
Mapa 29. Densidad de población de la comarca L'Alcoià (2018).	222
Mapa 30. Red de carreteras de la comarca de L'Alcoià (2018).	223
Mapa 31. Densidad de población de la comarca L'Alt Vinalopó (2018).	226
Mapa 32. Red de carreteras de la comarca de L'Alt Vinalopó (2018).	227

Mapa 33. Densidad de población de la comarca del Vinalopó Mitjà (2018).	230
Mapa 34. Red de carreteras de la comarca del Vinalopó Mitjà (2018).	231
Mapa 35. Densidad de población de la comarca de la Marina Alta (2018).	234
Mapa 36. Carreteras de la Marina Alta (2018).	235
Mapa 37. Densidad de población de la comarca de la Marina Baixa (2018).	238
Mapa 38. Carreteras de la comarca de la Marina Baixa (2018).	239
Mapa 39. Densidad de población de la comarca del Baix Vinalopó (2018).	241
Mapa 40. Carreteras de la comarca del Baix Vinalopó.	242
Mapa 41. Densidad de población de la comarca de L'Alacantí (2018).	244
Mapa 42. Carreteras de la comarca de L'Alacantí.	245
Mapa 43. Densidad de población de la comarca de la Vega Baja (2018).	248
Mapa 44. Carreteras de la comarca de la Vega Baja (2018).	249
Mapa 45. Grupos principales en el mapa concesional de la provincia de Alicante (2018),	260
Mapa 46. Propuesta de nuevo mapa concesional de la provincia de Alicante (2018)	299



Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante