



Informes y Monografías

Proyecto autopista Cartagena - Vera

Marzo 2004

Índice

1. Tendencias socioeconómicas generales del Estado español	3
1.1. Evolución de la población	3
1.1.1. Introducción	3
1.1.2. Crecimiento demográfico	3
1.1.3. Distribución de la población	5
1.2. Evolución económica	6
1.2.1. Producto Interior Bruto	6
1.3. Evolución de la población activa	7
1.4. Crecimiento económico	8
1.5. Nivel de desarrollo	9
2. Indicadores demográficos, de actividad económica y turística de los municipios del litoral mediterráneo	10
3. Área de influencia de la autopista Cartagena-Vera	12
3.1. Sectores productivos del Área de Influencia	15
4. Principales usuarios potenciales de la autopista	16
4.1. La demanda de transporte	17
4.2. Análisis comparativo con la Autopista Alicante-Cartagena	18
4.3. Estimación de la demanda de la Autopista Cartagena-Vera	20
5. Conclusiones	22

1. TENDENCIAS SOCIOECONÓMICAS GENERALES DEL ESTADO ESPAÑOL

Para comprender mejor las transformaciones que están ocurriendo en el conjunto del Estado español se van a analizar una serie de variables socioeconómicas, entre las que se han seleccionado la población, el producto interior bruto, el empleo, las tasas de crecimiento económico (indicador sintético que ha sido calculado a partir de las tres variables anteriores) y los niveles de desarrollo económico, expresados en términos de PIB per cápita. El tratamiento provincial de la información permitirá localizar las zonas de mayor dinamismo y situar entre ellas al litoral de las provincias de Murcia y Almería donde se va a localizar la autopista Cartagena-Vera.

1.1. EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN

1.1.1. INTRODUCCIÓN

De acuerdo con los datos de enero de 2003, la población española se compone de 42.717.064 habitantes, con una densidad media de población de 84,4 habitantes por kilómetro cuadrado, frente a los 78,6 habitantes por km² de 1993. Se observa que se ha producido un importante crecimiento durante estos diez últimos años, concretamente casi 3 millones de habitantes, y se espera que en los próximos años lo siga haciendo de una manera similar. Pero este inusual crecimiento medio de 5,8 habitantes por kilómetro cuadrado no se ha producido ni mucho menos de igual manera en todas las regiones de España, es más, la desigual distribución de la población en el territorio está provocando un desequilibrio considerable entre regiones, observándose amplias diferencias de densidad de unas zonas a otras. Los más acusados contrastes suceden entre las zonas interior-periferia y el espacio urbano-rural, debido principalmente a razones económicas, históricas y en menor medida, naturales. La tendencia parece clara, la población se está concentrando en las regiones costeras mientras que se observa una creciente despoblación en el interior, con la excepción de Madrid y las provincias periféricas de la capital, debido a la industrialización y a la urbanización existentes en ellas.

1.1.2. CRECIMIENTO DEMOGRÁFICO

El crecimiento de la población española ha sido históricamente bajo, compensándose durante muchos años el crecimiento vegetativo con la pérdida de población vía emigración hacia América y Europa.

Tabla 1. Variación de la población española de 1993 a 2003

	1993	2003	Variación absoluta	Variación porcentual
Población Nacional	39.790.955	42.717.064	2.926.109	7,4

Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Elaboración propia

Sin embargo, durante los últimos diez años se ha producido un cambio sustancial en lo que respecta al comportamiento demográfico estándar de la población, siendo el aspecto más destacable la inversión en los flujos migratorios. De ser un país emisor de emigrantes ha pasado a ocupar un importante papel receptor, siendo en la actualidad el principal destino de la inmigración en Europa, y aproximándose las tasas de inmigrantes al de países con gran tradición como Francia o Alemania. Actualmente España recibe grandes cantidades de población con origen en Latinoamérica, norte de África y algunos países europeos. La población sudamericana y la del norte de África son atraídos por las oportunidades laborales que ofrece para ellos el país, mientras que la población procedente de países europeos como son Alemania, Gran Bretaña, Bélgica... son atraídos por el clima, los paisajes y la búsqueda de una mayor calidad de vida. Si se observa cuáles han sido las provincias que han visto incrementada en mayor cuantía su población en estos años se encuentran:

Tabla 2. Provincias españolas con mayor índice de crecimiento demográfico

	1993	2003	Variación Absoluta	Variación Porcentual
Baleares	765.126	947.361	182.235	23,8
Alicante	1.327.592	1.632.349	304.757	23,0
S. Cruz Tenerife	751.422	915.262	163.840	21,8
Las Palmas	809.981	979.606	169.625	20,9
Almería	475.062	565.310	90.248	19,0
Murcia	1.080.986	1.269.230	188.244	17,4
Girona	528.148	619.692	91.544	17,3
Tarragona	560.022	654.149	94.127	16,8
Madrid	5.084.966	5.718.942	633.976	12,5

Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Elaboración propia

Se puede apreciar que, con la excepción de Madrid, son las provincias litorales las que presentan un mayor dinamismo demográfico. Motivado por las elevada actividad económica en sectores como el turismo, y en general en el sector servicios, la agricultura de exportación y determinados sectores industriales.

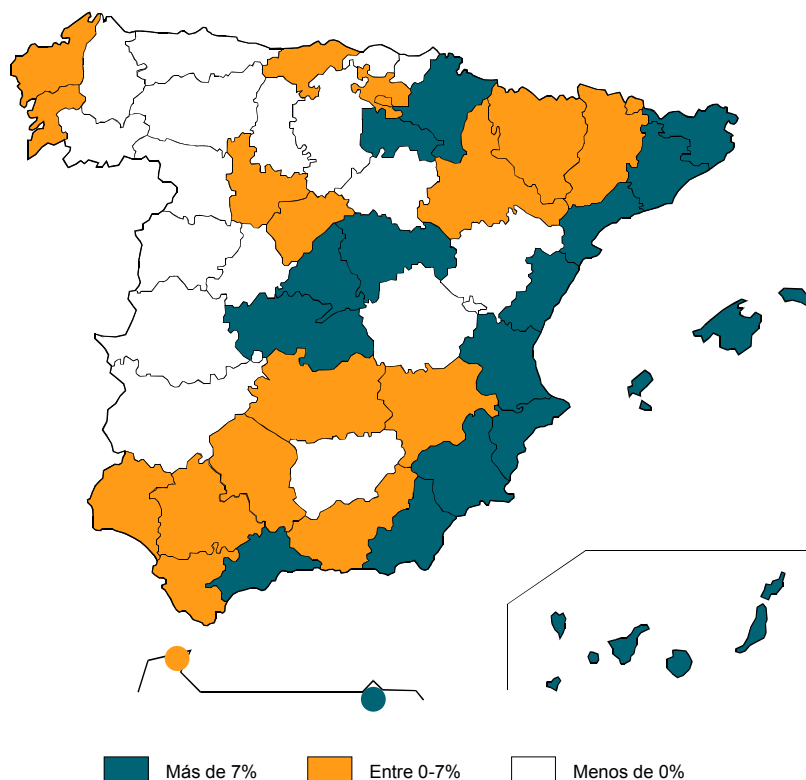
1.1.3. DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN

Actualmente, las cifras de población más elevadas se concentran en la Comunidad de Madrid (5.718.942 habitantes), seguida de las provincias de Barcelona (5.052.666), Valencia (2.320.297), Sevilla (1.782.862), Alicante (1.632.349), Málaga (1.374.890), Murcia (1.269.230), Cádiz (1.155.724) o Bilbao (1.133.428). Como puede apreciarse todas, a excepción de Madrid y Sevilla, son provincias costeras, la mayoría de ellas pertenecientes al litoral Mediterráneo.

Por el contrario, las provincias menos pobladas se encuentran localizadas en el centro de la Península, mostrando además un comportamiento claramente regresivo.

Resulta evidente que estos desequilibrios demográficos se deben a desigualdades socioeconómicas, la migración interna se corresponde con un éxodo de unas áreas que ofrecen pocas oportunidades laborales, y de desarrollo personal, hacia otras en las que existe un desarrollo económico más dinámico. Tan sólo determinadas actuaciones industriales han evitado unas diferencias territoriales todavía más marcadas en la distribución de la población.

Mapa 1. Evolución de la Población 1993-2003. Tasa de crecimiento



Fuente: INE. Elaboración propia

1.2. EVOLUCIÓN ECONÓMICA

1.2.1. PRODUCTO INTERIOR BRUTO

Actualmente nos encontramos en un contexto de mejora de la coyuntura económica internacional en el que comienzan a aparecer los primeros síntomas de recuperación de la economía europea. No obstante, la economía española ha sabido mantener una tendencia positiva en los años anteriores, en los que la economía europea no pasaba por sus mejores momentos.

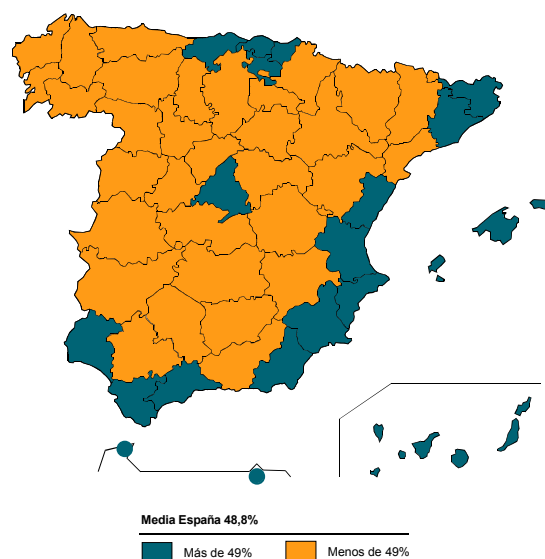
En este escenario, las previsiones indican que para el 2004 el PIB seguirá experimentando un crecimiento sostenido.

El patrón de crecimiento de la económica española ha estado muy condicionado por un comportamiento muy positivo de la demanda interna basado en el consumo y la inversión en construcción y los servicios de mercado; mientras que la inversión en bienes de equipo quiebra la tendencia de mejora. Es precisamente este esquema de crecimiento lo que permitió que la economía española se mantuviese relativamente alejada de la debilidad del contexto exterior, favoreciendo una holgada diferencia de crecimiento con respecto a la UE.

Los últimos indicadores disponibles coinciden en apuntar la prolongación del patrón de crecimiento caracterizado por el vigor del consumo privado y de la construcción.

En los próximos años, los primeros indicios de recuperación en el consumo de alemanes y franceses podrían traducirse en unas mayores exportaciones a la UEM y mayores entradas de turistas procedentes de estos países. En conjunto, las perspectivas macroeconómicas estimadas a corto plazo indican un futuro crecimiento más equilibrado. Se espera que se mantenga el dinamismo en todas las partidas de la demanda interna, por lo menos consumo e inversión en construcción muestran suficiente inercia para ir tirando de la economía, pero posteriormente se dará paso a un patrón de crecimiento en el que inversión en bienes de

Mapa 2. Evolución del Producto Interior Bruto 1993-2003. Tasa de crecimiento



Fuente: INE. Contabilidad Regional de España.
Elaboración propia

equipo y exportaciones asuman un papel más importante como motores del crecimiento. De momento, este marco parece reflejar una positiva posición de partida para las empresas españolas a la hora de aprovechar la recuperación de la economía mundial.

Según los últimos resultados ofrecidos por la Contabilidad Regional de España, las provincias españolas que presentan mayores tasas de crecimiento en el periodo 1995-2001, con incrementos de más del 50% en valores corrientes, son Almería, Málaga, Islas Baleares, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Cantabria, Alicante, Castellón, Valencia, Madrid, Murcia y el País Vasco.

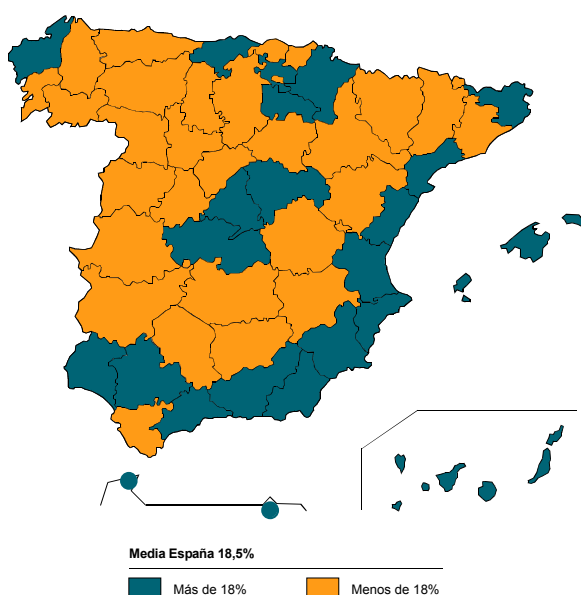
Como puede constatarse nuevamente, la mayoría de estas provincias están localizadas en las regiones insulares y el denominado Arco Mediterráneo.

1.3. EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN ACTIVA

Según la Encuesta de Población Activa (EPA), la economía española tuvo un incremento entre 1993 y 2003 de casi 3 millones de activos. La tasa anual de crecimiento para este periodo ha sido del 1,7% según datos del Instituto Nacional de Estadística, gracias al continuado crecimiento del PIB que ha mantenido una línea expansiva durante casi una década.

El fuerte crecimiento de la tasa de actividad se atribuye a la inmigración, a la fuerte incorporación de la mujer al mercado laboral y al crecimiento vegetativo de la población en edad de trabajar. Pero esta recuperación del empleo en este periodo no afectó por igual a las distintas ramas de actividad: se observan los mayores repuntes en las actividades inmobiliarias y de alquiler (hasta un 94,4%), en la hostelería (36,9%), construcción (35,7%), comunicaciones (31,8%) y en la Administración Pública.

Mapa 3. Evolución de la Población Activa 1993-2003. Tasas de crecimiento



Fuente: INE.
Elaboración propia.

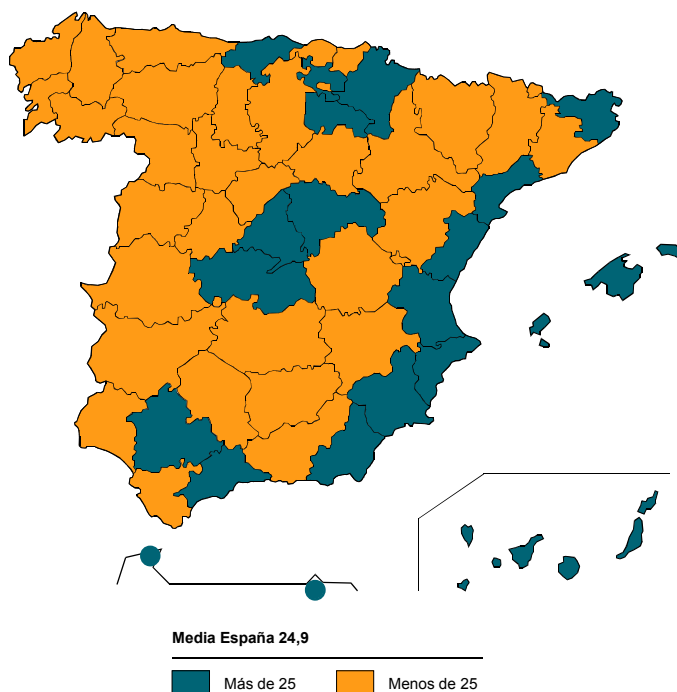
Las cifras de la EPA del primer trimestre de 2003 genera pronósticos favorables para la evolución del empleo en España en los próximos años, en un escenario caracterizado por una proyección oficial de crecimiento del PIB del tres por ciento.

En España las regiones que han experimentado un mayor crecimiento en el número de activos en los últimos cinco años han sido las provincias insulares, Tarragona, Guadalajara, Almería, Girona y Alicante, todas ellas con crecimientos para el periodo considerado superiores al 32%.

1.4. CRECIMIENTO ECONÓMICO

Como resumen de las tres variables utilizadas en los apartados anteriores se ha calculado un indicador sintético de crecimiento económico consistente en la media aritmética de las tasas de variación de los tres indicadores mencionados. El resultado, representado en el siguiente mapa y donde las provincias que presentan un dinamismo superior a la media se encuentran coloreadas en azul, vuelven a mostrar una clara concentración de las mayores tasas de crecimiento en las provincias del Arco Mediterráneo y el centro del país.

Mapa 4. Indicador sintético de crecimiento económico



Fuente:
Elaboración propia.

1.5. NIVEL DE DESARROLLO

Dentro de la tendencia generalizada de concentración demográfica y de la actividad económica en todo el Arco Mediterráneo, el Alto Ebro y la periferia de Madrid, hay que reconocer que cada región parte de distintos niveles de desarrollo económico, y tienen diferentes antecedentes históricos, que han podido influir sobre la actividad empresarial. Si se considera como un indicador válido del nivel de desarrollo el Producto Interior Bruto per cápita y lo aplicamos para todas las provincias que han experimentado un crecimiento económico en la última década por encima de la media nacional, incluyendo Barcelona, se obtienen los resultados que se muestran en la siguiente tabla.

Tabla 3. Producto interior bruto per cápita. Año 2001

	PIB (Mil Euros)	Población	PIB/cápita (Euros)
Álava	6.369.196	288.793	22.055
Madrid	112.558.205	5.372.433	20.951
Tarragona	12.152.865	612.086	19.855
Navarra	11.019.618	556.263	19.810
Girona	10.949.103	579.650	18.889
Barcelona	90.589.011	4.804.606	18.855
Baleares	16.389.683	878.627	18.654
La Rioja	4.968.605	270.400	18.375
Castellón	8.734.019	485.173	18.002
Valencia	35.174.999	2.227.170	15.794
Cantabria	8403946	537.606	15.632
Las Palmas	14.190.998	924.558	15.349
Guadalajara	2.488.993	171.532	14.510
Sta. Cruz de Tenerife	12.181.715	856.808	14.218
Almería	7.158.780	533.168	13.427
Alicante	19.805.249	1.490.265	13.290
Murcia	15.587.934	1.190.378	13.095
Toledo	6.674.374	536.131	12.449
Málaga	16.148.215	1.302.240	12.400
Sevilla	21.373.211	1.747.441	12.231

Fuente: INE. Elaboración propia.

De la observación de esta tabla se puede concluir el menor nivel de desarrollo económico en las provincias más meridionales, sin embargo, las mayores tasas de crecimiento registradas en los últimos años parecen indicar una cierta convergencia económica que se puede consolidar a medio plazo.

Los sectores que están demostrando un mayor dinamismo en la franja del sureste español, que va desde Alicante hasta Málaga, se observan ciertos elementos particulares que los diferencian de las provincias más septentrionales y del centro peninsular. En aquellas el turismo se ha consolidado como motor de crecimiento, con un fuerte efecto multiplicador sobre sectores como la construcción de vivienda residencial e infraestructuras de ocio y tiempo libre y todos los servicios relacionados con el turismo. Además, existen una serie de sistemas productivos de carácter local, pero con una clara vocación exportadora, que han dotado a estos territorios de elevadas tasas de competitividad. Entre ellos cabe destacar la producción hortofrutícola protegida y los servicios e industrias con ella relacionadas, así como las industrias del calzado, textil y mueble.

Dado que el objeto del presente estudio es analizar la demanda potencial de la autopista Cartagena-Vera, los próximos apartados se van a orientar a la comparación de la situación de esta franja territorial con su entorno más inmediato, así como al análisis de la evolución experimentada recientemente por los principales indicadores socioeconómicos. Posteriormente se estimará el potencial de crecimiento y el número de vehículos que utilizarán la nueva autopista de peaje. Hay que tener en cuenta que esta infraestructura tendrá una importante repercusión como factor de localización empresarial.

2. INDICADORES DEMOGRAFICOS, DE ACTIVIDAD ECONOMICA Y TURÍSTICA DE LOS MUNICIPIOS DEL LITORAL MEDITERRÁNEO

La concentración demográfica y económica que se está produciendo en el Arco Mediterráneo queda suficientemente contrastada con la comparación de los valores que expresan las variables de población, extensión superficial e índices de actividad turística y económica. Considerando el conjunto de las provincias de Málaga, Almería, Murcia, Alicante, Valencia, Castellón, Tarragona, Barcelona y Gerona representan el 14% de la superficie española, concentran el 32% de la población, el 33% de la oferta turística y el 36% de la actividad económica.

Tabla 4. Datos socioeconómicos de las provincias del Arco Mediterráneo. Año 2002

	Población	Extensión (km ²)	Índice turístico	Índ. Act. económica
Málaga	1.330.010	7.306	6.772	2.718
Almería	546.498	8.775	1.579	1.022
Murcia	1.226.993	11.313	1.353	2.633
Alicante	1.557.968	5.818	4.853	3.502
Valencia	2.267.503	10.804	2.669	5.508
Castellón	501.237	6.632	1.008	1.534
Tarragona	631.156	6.301	2.424	2.034
Barcelona	4.906.117	7.728	8.599	14.997
Gerona	598.112	5.911	3.538	1.626
Total Arco Med.	13.565.594	70.588	32.795	35.574
Total España	41.837.894	504.745	100.000	100.000
% Med/España	32,4	14,0	32,8	35,6

Fuente: Anuario Económico de España. La Caixa. Elaboración propia.

Si estas mismas variables se consideran a nivel de los municipios costeros de las provincias mediterráneas se obtienen valores todavía más significativos. En tan sólo el 2,3% del Estado español se concentra el 17% de la población, el 30% de la actividad turística y el 20,4% de la actividad económica nacional.

Tabla 5. Datos socioeconómicos de los municipios costeros del Arco Mediterráneo. Por provincias, 2002

	Población	Extensión (km ²)	Índice turístico	Índ. Act. económica
Málaga	983.940	1.219	6.491	2.317
Almería	352.223	1.671	1.494	694
Murcia	410.930	3.389	844	915
Alicante	889.762	1.452	4.673	2.174
Valencia	1.040.777	710	2.407	2.973
Castellón	301.104	658	809	911
Tarragona	413.352	1.074	2.198	1.257
Barcelona	2.435.814	450	7.815	8.305
Gerona	298.251	848	3.118	844
Total Municipios Med.	7.126.153	11.471	29.849	20.390
Total España	41.837.894	504.745	100.000	100.000
% Med/España	17,0	2,3	29,8	20,4

Fuente: Anuario Económico de España. La Caixa. Elaboración propia.

No obstante, la comparación de los datos entre las diferentes provincias nos muestra una situación que no es homogénea, con tres franjas costeras que presentan un nivel de desarrollo inferior al resto del Arco Mediterráneo, como son las provincias de Almería, Murcia y Castellón. Especialmente significativa es la situación del perímetro costero que va desde el municipio almeriense de Mojácar hasta el murciano de San Pedro del Pinatar, ya que se trata de una región con unas excelentes condiciones climáticas y un litoral poco degradado, con un fuerte potencial de atracción turística pero que actualmente presenta una ofertada limitada. Tomando como referencia el índice turístico anteriormente utilizado tendríamos que sólo el 1% de la actividad nacional se concentra en esta zona.

Como se describirá posteriormente, se observa en los últimos años un crecimiento importante de la actividad turística, que se consolidará con los proyectos previstos y que van a suponer un incremento muy importante de la oferta, tanto a nivel residencial como hotelera y de servicios complementarios, especialmente de actividades de tiempo libre.

El retraso en el desarrollo turístico del litoral murciano y del levante almeriense ha estado condicionado por diversos factores, como han podido ser el relativo aislamiento que provoca su situación periférica en el contexto europeo y la deficiente red de infraestructuras disponibles. Además, hay que destacar el importante papel que ha jugado el sector agrícola como motor económico de la zona, siendo la principal actividad generadora de empleo y de valor añadido, y el tradicional conglomerado industrial localizado en el municipio de Cartagena.

En el próximo apartado se va a analizar la evolución socioeconómica reciente del área de influencia de la Autopista Cartagena-Vera, y se realizará una previsión de crecimiento a medio plazo.

Tabla 6. Principales centros turísticos del litoral Mediterráneo. Año 2002

Municipio	Provincia	Población	Indice turístico
Barcelona	Barcelona	1.527.190	5.970
Benidorm	Alicante	61.352	2.962
Marbella	Málaga	115.871	2.345
Valencia	Valencia	761.871	1.827
Torremolinos	Málaga	46.683	1.463
Lloret de Mar	Gerona	23.424	1.296
Salou	Tarragona	15.360	928
Roquetas de Mar	Almería	50.954	792
Alicante	Alicante	293.629	736
Benalmadena	Málaga	35.946	671
Cartagena	Murcia	188.003	591
Málaga	Málaga	535.686	579
Estepona	Málaga	46.342	500
Fuengirola	Málaga	53.270	490
Calella	Barcelona	14.530	366
Tarragona	Tarragona	117.184	362
Cambriils	Tarragona	22.215	295
Gandia	Valencia	62.280	288
Santa Susanna	Barcelona	2.258	276
Castell-Platja d'Aro	Gerona	7.691	252

Fuente: Anuario Económico de España. La Caixa. Elaboración propia.

3. AREA DE INFLUENCIA DE LA AUTOPISTA CARTAGENA-VERA

Se ha considerado como el área de influencia directa de la autopista objeto de licitación los municipios a través de los cuales discurre la misma. Estos serían: Antas, Cuevas del Almanzora, Los Gallardos, Garrucha, Mojácar, Pulpí, Turre, Vera, Aguilas, Cartagena, Fuente Alamo, Lorca y Mazarrón.

A lo largo de los últimos diez años han mostrado unas tasas de crecimiento superiores a las respectivas medias provinciales y al total nacional, con una fuerte aceleración en los últimos años del periodo. Los municipios correspondientes a la provincia de Almería agrupan una población superior a los 46.000 habitantes y presentan tasas interanuales de incremento demográfico superiores al 2,9% entre 1993 y 2003, aunque si se tienen en cuenta los últimos cuatro años se supera el 6% de crecimiento anual. La zona murciana agrupa una población total de 344.000 habitantes, siendo las tasas interanuales del 1,6% en el periodo de once años y del 3,6% en los cuatro últimos.

Globalmente el área de influencia agrupa un total de 390.000 habitantes, población que se ve notablemente incrementada en las épocas vacacionales hasta aproximarse a los 600.000¹ residentes en los momentos centrales del verano.

¹ Esta cifra se ha estimado teniendo en cuenta que existen unas 60.000 viviendas utilizadas como segunda residencia y de que el número de plazas en los distintos tipos de alojamientos turísticos supera las 30.000.

Mapa 5. Area de Influencia de la Autopista Cartagena-Vera



Teniendo en cuenta los elevados índices de actividad económica, la generación de empleo que se está produciendo y el atractivo como lugar de residencia para personas de la tercera edad procedentes del norte de Europa, se puede pronosticar un crecimiento sostenido de la población a medio plazo en tasas interanuales superiores al 3%. En este contexto, la población del área de influencia se puede ver incrementada hasta los 480.000 habitantes en el horizonte 2010. En el mismo sentido la actividad turística va a aumentar considerablemente, como se puede deducir de las elevadas tasas de inicio de viviendas, destinadas en su mayor parte a segundas residencias, la creación de nuevas plazas hoteleras y los numerosos complejos turísticos que están en fase de proyecto y construcción a lo largo de todo el litoral.

Tabla 7. Evolución de la población y número de viviendas iniciadas

	Población			Viviendas iniciadas		
	1993	2003	1993-2003 (%)	2000	2001	2002
Antas	2.555	3.026	18,4	10	14	41
Cuevas Almanzora	9.251	10.695	15,6	168	363	244
Gallardos (Los)	1.680	2.252	34,0	14	28	47
Garrucha	4.562	6.123	34,2	120	266	259
Mojacar	3.690	5.959	61,5	450	408	786
Pulpi	4.707	7.353	56,2	288	141	288
Turre	2.183	2.547	16,7	24	30	229
Vera	6.357	8.717	37,1	1.065	1.369	869
Total Al Almería	34.985	46.672	33,4	2.139	2.619	2.763
Águilas	25.551	29.642	16,0	296	582	570
Cartagena	176.139	194.203	10,3	2.186	2.012	2.849
Fuente Alamo	8.909	12.503	40,3	119	139	457
Lorca	68.545	82.511	20,4	467	495	437
Mazarrón	15.144	24.969	64,9	1.074	1.407	2.342
Total Al Murcia	294.288	343.828	16,8	4.142	4.635	6.655
Total Area Influencia	329.273	390.500	18,6	6.281	7.254	9.418
Provincia Almería	475.062	565.310	19,0	10.695	10.999	14.052
Provincia Murcia	1.080.986	1.269.230	17,4	18.438	19.513	23.361
España	39.790.955	42.717.064	7,4	535.668	502.583	524.182

Fuente: INE, IEA y Cerconet. Elaboración propia.

Tabla 8. Evolución del parque de vehículos

	1998	1999	2000	2001	2002	Incremento medio anual
Antas	2.028	2.221	2.482	2.676	2.848	8,9
Cuevas del Almanzora	5.529	6.155	7.131	7.869	8.481	11,3
Gallardos (Los)	1.052	1.172	1.295	1.445	1.647	11,9
Garrucha	2.297	2.563	2.918	3.232	3.462	10,8
Mojácar	2.975	3.343	3.816	4.253	4.522	11,0
Pulpí	3.266	3.608	4.137	4.625	5.139	12,0
Turre	1.213	1.303	1.435	1.575	1.714	9,0
Vera	4.220	4.563	5.089	5.612	6.174	10,0
Area Infl. Almería	22.580	24.928	28.303	31.287	33.987	10,8
Águilas	12.178	12.938	13.504	14.153	14.802	5,0
Cartagena	95.577	100.967	105.415	110.389	114.735	4,7
Fuente Álamo	6.645	7.145	7.675	8.188	8.870	7,5
Lorca	38.488	40.849	42.945	44.842	46.748	5,0
Mazarrón	9.395	10.133	11.036	12.029	13.144	8,8
Area Infl. Murcia	162.283	172.032	180.575	189.601	198.299	5,1
Total Area Influencia	184.863	196.960	208.878	220.888	232.286	5,9
Provincia Almería	270.742	294.658	324.362	349.911	374.659	8,5
Provincia Murcia	527.186	582.300	635.463	688.712	738.615	8,8
España	21.306.500	22.411.100	23.284.200	24.249.900	25.065.732	4,1

Fuente: IEA y Cerconet. Elaboración propia.

3.1. SECTORES PRODUCTIVOS DEL AREA DE INFLUENCIA

La zona objeto de estudio se ha caracterizado en los últimos diez años por la consolidación como principal sector productivo la horticultura intensiva, destinada a los mercados europeos. Se trata de producciones con una elevada incorporación tecnológica e intensivas en la utilización de mano de obra.

Este importante dinamismo se está complementando con el fuerte impulso que ha adquirido el sector turístico y la construcción con él relacionada.

En determinadas zonas, principalmente en el municipio de Cartagena, hay una elevada actividad industrial pero que va a tener una incidencia escasa sobre la autopista objeto de estudio.

La especialización de determinados núcleos en las actividades comerciales ha supuesto la creación de empresas competitivas que ejercen un fuerte efecto de atracción sobre la población de comarcas y municipios vecinos. Esta situación se produce fundamentalmente en Cartagena, en la parte murciana, y Vera, en la almeriense.

A continuación se recogen las principales magnitudes que reflejan la actividad económica del área de influencia.

- El sector agrario daba empleo en el año 2001 a un total de 4.200 trabajadores en la parte almeriense y 23.900 trabajadores en la murciana. El valor estimado de la producción agrícola asciende a 156 y 598 millones de euros, respectivamente. Las cantidades obtenidas de productos agrícolas superan los 1,5 millones de toneladas y los productos ganaderos las 500.000 toneladas. Por tanto, se genera un tráfico de productos agrarios de más de 2 millones de toneladas anualmente.
- Aunque la producción directa de insumos agrícolas es modesta, sí hay un elevado volumen de comercio de productos y servicios utilizados por el sector en el Area de Influencia. Desde el estiércol y abonos químicos hasta los fitosanitarios, pasando por las semillas y plástico, los embalajes para la expedición de las frutas y hortalizas, así como servicios de asesoramiento técnico en producción, asesoramiento en gestión empresarial, servicios financieros e informáticos, transporte, etc. Todos estos intercambios generan una fuerte actividad en la comarca cuya fluidez mejorará notablemente con la construcción de la Autopista objeto de estudio.
- El sector industrial tiene una presencia escasa en el Area de Influencia, concentrada principalmente en el municipio de Cartagena. El número de empleados en este sector se estima en 1.224 personas en los municipios de la provincia de Almería y 27.125 trabajadores en los de Murcia.
- La construcción se ha convertido en el sector más dinámico de la economía regional con un fuerte incremento, experimentado en los últimos años, de la actividad constructora que tenderá a mantenerse a medio plazo. Los numerosos proyectos previstos para toda la franja litoral permiten pronosticar un crecimiento en términos de producción y empleo. Este sector demanda un uso intensivo de las infraestructuras de transporte, tanto para el desplazamiento diario de todos los trabajadores como para el suministro de los materiales utilizados. Se estima el número total de trabajadores de este sector en 20.600.

- El sector servicios es el de mayor tamaño, en términos de producción y empleo, en las sociedades modernas, aunque es muy heterogéneo, ya que abarca actividades que van desde los servicios de las administraciones públicas, servicios educativos, culturales, sociales, empresariales, comercio al por menor, turismo, etc. Todos los componentes de este sector presentan unas fuertes expectativas de crecimiento, ya que existe una elevada demanda turística en la zona, especialmente de ciudadanos procedentes del norte de Europa que han seleccionado la región como primera o segunda residencia. Además, hay varios proyectos comerciales, especialmente la apertura de una tienda de El Corte Inglés en Cartagena, que va a tener un efecto dinamizador del comercio local y que va a generar un flujo de compradores desde toda el Área de Influencia, y por tanto una demanda potencial de uso de la autopista.

4. PRINCIPALES USUARIOS POTENCIALES DE LA AUTOPISTA

Cualquier infraestructura de transporte tiene un importante efecto vertebrador sobre el territorio en el que se construye, incrementando su capacidad competitiva y determinando la localización de actividades productivas, comerciales y residenciales.

El modelo de crecimiento del litoral murciano-almeriense ha estado caracterizado a lo largo de todo el siglo XX por un claro predominio de las actividades primarias, las explotaciones mineras en una primera fase y las explotaciones hortofrutícolas a lo largo del último tercio del siglo. Sin embargo, el modelo que se va a desarrollar en el siglo XXI va a estar claramente determinado por la actividad turística y todos los servicios y actividades con ella relacionados.

Para la consolidación de este nuevo sector va a ser fundamental una adecuada dotación de infraestructuras en red, como son las de transporte y de suministro de energía. Dentro de las primeras hay que distinguir las de conexión externa, que permiten un acceso rápido desde el exterior al territorio, y las internas, que van a favorecer las interrelaciones entre los distintos núcleos. Las infraestructuras de conexión externa muestran una buena dotación en lo referente a las comunicaciones por carretera, ya que existen vías de alta capacidad hacia el centro del país y hacia todo el arco mediterráneo. Las conexiones por ferrocarril se van a adaptar a las nuevas posibilidades que ofrece la alta velocidad, aunque todavía están en fase de proyecto y licitación. En un radio relativamente pequeño existen tres aeropuertos con servicios internacionales, como son el de Alicante, San Javier y Almería, además del nuevo aeropuerto que la iniciativa privada prevé construir en Murcia. Por último, el Puerto de Cartagena puede ofrecer servicios para grandes barcos de transporte de pasajeros de recreo.

Las infraestructuras internas fueron diseñadas y construidas en función de unas necesidades que han cambiado notablemente en los últimos años. Los problemas de congestión que sufren actualmente determinados tramos de la carretera se acentúan en los meses estivales y se van a ver notablemente incrementados en los próximos años. Según datos de la Consejería de Obras Públicas de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia el aforo realizado muestra intensidades diarias superiores a los 10.000 vehículos.

En un contexto provincial, de Almería y Murcia, de tasas de crecimiento económico muy superior a la media nacional, la franja litoral comprendida entre los municipios de Mojácar y Cartagena muestra un comportamiento aún más expansivo.

La construcción de la Autopista Cartagena-Vera va a contribuir a la consolidación del crecimiento económico de la zona y va a resolver los problemas de congestión indicados.

El perfil funcional de la infraestructura analizada va a estar claramente especializada en mejorar el servicio de movilidad interciudades y a las relaciones con el espacio regional de influencia de la autopista. En infraestructuras de similares características estos movimientos representan en torno al 80% de los viajes.

El 85% de los viajes comerciales de transporte de mercancías se van a realizar a través de la autopista. Hay que destacar en este aspecto el fuerte volumen de mercancías que se producen en la zona, especialmente productos agropecuarios, o que son importados en ella, inputs para los sectores agrícola y de la construcción, y que van a estar claramente favorecidos por la nueva infraestructura.

4.1. LA DEMANDA DE TRANSPORTE

El uso que se haga de la nueva infraestructura va a estar condicionado por la contribución que realice a la mejora de la movilidad y a reducir el coste del transporte.

En el cálculo del coste total se integran factores como el tiempo de viaje, el consumo y desgaste de los vehículos, el descenso en el riesgo de accidentalidad, de los incrementos de fiabilidad o comodidad, etc. La mejora de la movilidad va a incidir fundamentalmente sobre los conceptos de gasto anteriores.

Con las dificultades de cuantificar económicamente todos los factores anteriores, se va a estimar el diferencial de coste alternativo entre el uso de la autopista y de la carretera para hacer todo el trayecto desde Cartagena a Vera. Un peaje de uso de la autopista por debajo de ese diferencial la harán interesante para los potenciales usuarios.

La longitud total de la autopista será de 114 kilómetros, frente a los 111 kilómetros del trayecto actual.

**Tabla 8. Estimación económica de las diferencias entre autopista y carretera convencional.
(Importes expresados en euros)**

	Autopista	Carretera	Excedente
Tiempo trayecto	13,24	29,79	16,55
Consumo y desgaste	20,52	19,98	-0,54
Peaje	7,00	0,00	-7,00
Total	40,76	49,77	9,01

Fuente:Elaboración propia.

Para el cálculo de estas diferencias se han tenido en cuenta las siguientes hipótesis.

- El tiempo empleado para realizar el trayecto se ha estimado en 1 hora para la autopista y 2 horas y 17 minutos por la carretera. El tiempo se valora según el coste laboral publicado por el INE y que en el primer trimestre de 2003 era de 13,24 euros/hora.
- El consumo y desgaste de vehículo se ha calculado en función de los kilómetros recorridos con un coste por kilómetro de 0,18 euros. No se ha tenido en cuenta la influencia que puede tener sobre la conservación del vehículo el mayor número de frenadas y cambios de marcha que puede provocar la carretera convencional.
- Se ha estimado un peaje total para el trayecto de 7 euros.

En estas circunstancias el ahorro para un usuario de la autopista se estima en más de 9 euros, sin contabilizar intangibles como son la mayor seguridad, regularidad y confort de conducción.

4.2. ANÁLISIS COMPARATIVO CON LA AUTOPISTA ALICANTE-CARTAGENA

El factor fundamental que va a incidir sobre la rentabilidad de la autopista Cartagena-Vera va a ser el tráfico de vehículos, medido en términos de intensidad media diaria (IMD) equivalente año.

Con objeto de estimar dicha intensidad se va a proceder a la comparación con el tramo de Autopista Alicante-Cartagena de reciente construcción, y de características similares al licitado tanto en términos de tamaño demográfico, actividad y orientación económica y uso funcional.

Esta autopista entró en funcionamiento el 6 de julio de 2001, con un coste total presupuestado de 180 millones de euros a precios de 1997. Los resultados previstos parten del escenario más desfavorable consistente en un IMD equivalente año 2000 de 6.500 vehículos al día que pagan peaje completo e incrementos anuales del orden del 6% entre 2000 y 2005; 4% entre 2006 y 2010; 3% entre 2011 y 2020; 2% entre 2021 y 2030 y 1,5% desde 2031 hasta el término de la concesión. El escenario más favorable considera incrementos medios anuales del 6% en todo el periodo de concesión.

En el primero de los casos, y con las condiciones de financiación expuestas en el pliego de bases y cláusulas administrativas, se obtenía una rentabilidad del proyecto del 6,79% y ascendía hasta el 10,12% en el segundo de los escenarios.

Los resultados que ha arrojado el uso de la autopista durante los dos primeros años de funcionamiento están siendo notablemente superiores a los estimados, ya que el IMD del primer año fue de 11.543 y 12.372 en el segundo, con un incremento del 7,2%.

Mapa 7. A-37 Autopista Alicante-Cartagena



4.3. ESTIMACIÓN DE LA DEMANDA DE LA AUTOPISTA CARTAGENA-VERA

Teniendo en cuenta todos los aspectos socioeconómicos analizados anteriormente, así como la comparación con la autopista Alicante-Cartagena y su Area de Influencia y de otras autopistas de peaje del territorio español con similar uso funcional, se puede realizar una primera estimación del tráfico de la presente infraestructura.

Se ha partido de la hipótesis de que dicho tráfico va a ser una variable dependiente de la población de la zona, del censo de vehículos, de la actividad comercial e industrial, de la oferta turística y de la actividad económica en general, representándose esquemáticamente bajo la relación:

$$\text{IMD} = f(\text{población, vehículos, índice comercial, ind. industrial, ind. turístico, ind. actividad económica})$$

Aplicando un modelo de regresión por mínimos cuadrados, se obtiene como función estadísticamente más representativa la relación expresada por la fórmula:

$$\text{IMD}_i = 4,965 \text{ IND}_i + 3,599 \text{ INDT}_i$$

siendo IND_i el indicador de actividad industrial del área de influencia de la autopista i , e INDT_i el índice de actividad turística.

Esta función permite estimar una IMD equivalente para el año 2002 de la autopista Cartagena-Vera de 8.552 vehículos, de los cuales 770 serían pesados.

Por otro lado, se ha realizado una estimación del crecimiento medio anual que puede experimentar la Intensidad Media Diaria. Para ello se ha tomado en consideración las previsiones de crecimiento de la población del 3% anual, así como el fuerte desarrollo turístico que presenta la zona, tal y como queda reflejado en el anexo donde se han inventariado los principales proyectos turísticos que se han hecho públicos. Se considera que el mayor crecimiento tendrá lugar entre el año 2011 a 2025 ya que es cuando se van a completar la mayor parte de estos proyectos.

Crecimientos anuales:

2007 a 2010:	3,0%
2011 a 2025:	5,0%
2026 a 2035:	2,0%
2036 en adelante:	2,0%

**Tabla 9. Estimación del IMD y de los ingresos medios para la Autopista Cartagena-Vera.
Precios a 31 de diciembre de 2003**

Año	IMD ligeros	IMD pesados	Ingresos totales €
2004	0	0	0
2005	0	0	0
2006	0	0	0
2007	9.021	893	24.620.708
2008	9.292	920	25.359.329
2009	9.570	947	26.120.109
2010	9.857	976	26.903.712
2011	10.350	1.025	28.248.898
2012	10.868	1.076	29.661.343
2013	11.411	1.130	31.144.410
2014	11.982	1.186	32.701.630
2015	12.581	1.245	34.336.712
2016	13.210	1.308	36.053.547
2017	13.870	1.373	37.856.225
2018	14.564	1.442	39.749.036
2019	15.292	1.514	41.736.488
2020	16.057	1.589	43.823.312
2021	16.860	1.669	46.014.478
2022	17.703	1.752	48.315.202
2023	18.588	1.840	50.730.962
2024	19.517	1.932	53.267.510
2025	20.493	2.029	55.930.885
2026	20.903	2.069	57.049.503
2027	21.321	2.111	58.190.493
2028	21.747	2.153	59.354.303
2029	22.182	2.196	60.541.389
2030	22.626	2.240	61.752.217
2031	23.078	2.285	62.987.261
2032	23.540	2.330	64.247.006
2033	24.011	2.377	65.531.947
2034	24.491	2.424	66.842.585
2035	24.981	2.473	68.179.437
2036	25.480	2.522	69.543.026
2037	25.990	2.573	70.933.886
2038	26.510	2.624	72.352.564
2039	27.040	2.677	73.799.615
2040	27.581	2.730	75.275.608
2041	28.133	2.785	76.781.120
2042	28.695	2.841	78.316.742
2043	29.269	2.897	79.883.077

Fuente: Elaboración propia

5. CONCLUSIONES

La población española ha mantenido un crecimiento positivo en estos últimos años pero con una tendencia clara: se concentra en las regiones costeras mientras que las zonas tradicionalmente rurales y de interior se despueblan constantemente.

Este crecimiento ha sido posible gracias a la inversión de los flujos migratorios. De ser tradicionalmente un país emisor de emigrantes, ahora ocupa el papel de receptor. Lógicamente este cambio está motivado por la elevada tasa de actividad económica del país y más concretamente en sectores como el turismo y el de servicios en general, así como por la significativa agricultura de exportación y de otros sectores industriales.

En estos últimos años España ha mantenido un comportamiento económico positivo y se espera que siga así. El patrón de crecimiento se ha sustentado en la demanda interna basada en el consumo y en la inversión en construcción. Con la recuperación de las economías francesas y alemanas se espera que aumenten otras variables esenciales para un crecimiento más sostenido como son las exportaciones con la UE. Así mismo, sus habitantes invertirán nuevamente en nuestro país en mayor cuantía.

Las mayores tasas de crecimiento del PIB así como de la tasa de activos han tenido lugar en las provincias del litoral mediterráneo. En Almería y Murcia hay que destacar el importante papel del sector agrícola como motor económico de la zona, siendo la principal actividad generadora de empleo y de valor añadido. Estas dos provincias destacan por unas tasas de crecimiento muy superiores a la media nacional. Esto, sin embargo, se debe al menor nivel de desarrollo económico del que partían con respecto a otras zonas. Este retraso, y especialmente en el sector turístico, ha estado condicionado por su situación periférica, aislado por condiciones naturales del contexto europeo, y lo que es más importante, por la deficiente red de infraestructuras de la zona.

Sin embargo, esta situación ha permitido que la franja costera de las provincias de Almería y Murcia goce de una de las mejores condiciones medioambientales de todo el litoral mediterráneo español y una baja tasa de ocupación territorial, lo que la ha convertido en una región de gran atractivo para el turismo nacional y europeo, siendo, prácticamente, la única zona del mediterráneo europeo que no se encuentra saturada. Este interés se materializa en un conjunto de proyectos de elevada calidad y que van dirigidos a clientes con un poder adquisitivo medio-alto.

La oferta residencial se va a complementar con una oferta comercial y de ocio que contribuirá a mejorar la calidad de vida de los residentes.

Las deficientes infraestructuras viarias existentes en la actualidad, así como el previsible incremento de los desplazamientos, como consecuencia del incremento de población y de actividad económica, aconsejan la construcción de una carretera de alta capacidad que discurra paralelamente al litoral y que ofrezca servicios a todos los núcleos de población localizados en sus proximidades.

En principio, el perfil funcional de la autopista estará especializada en el servicio de movilidad entre sus municipios adyacentes y su relación con el espacio regional de influencia, así pues, contribuirá a la descongestión de algunos tramos de carretera, que se incrementan significativamente en el periodo estival.

Del fuerte volumen de mercancías que se produce en esas zonas se prevé que el 85% de los viajes comerciales de transporte de éstas se realicen a través de la autopista, al suponer su utilización un ahorro considerable, sin contabilizar la mayor seguridad, la regularidad y confort al conducir.

El nivel de uso de dicha infraestructura va a estar condicionado por el ahorro que suponga para los usuarios con respecto a las vías alternativas. Los cálculos realizados suponen un excedente de más de 9 euros a favor del uso de la autopista, por lo que resulta claramente interesante.

Entre las diferentes circunstancias que pueden incidir sobre la intensidad media diaria, además de la actividad económica general, cabe destacar el elevado número de campos de golf que se van a construir en la zona. Los practicantes de este tipo de deporte valoran la posibilidad de jugar en distintos terrenos, circunstancia que se verá favorecida por el rápido acceso que permite la autopista. Por otro lado, la próxima apertura de un centro comercial de El Corte Inglés en Cartagena va a atraer gran cantidad de consumidores de todo el Area de Influencia contribuyendo, igualmente, a aumentar el tráfico de la autopista.

El carácter crecientemente turístico de la zona va a provocar elevadas fluctuaciones en la intensidad del tráfico, pudiéndose duplicar durante el mes de mayor intensidad (normalmente agosto) los valores del mes de menor utilización (enero).

Utilizando como valores de referencia la intensidad media diaria de otras autopistas existentes sobre el territorio nacional, y que presentan un uso funcional basado principalmente en las relaciones interciudades, se ha realizado una estimación estadística de dicha intensidad basada principalmente en las variables de actividad industrial y turística. El resultado obtenido ofrece una IMD equivalente del año 2002 de 8.552 vehículos, de los cuales 770 serían pesados.

6. ANEXO



Mar Menor Golf Resort

Localización: Torre Pacheco (Murcia), a 4km del mar y ocupa una extensión de 700.000 m².

Campo de golf de 9 hoyos

Un complejo hotelero de lujo

Un centro de negocios

Un complejo con piscinas

Restaurantes, supermercados, gimnasio y 24 horas de servicio de guardias de seguridad.

797 apartamentots residenciales que costarán entre 180.000 y 400.000 €.



La Torre Golf Resort

Localización: Torre Pacheco (Murcia), junto a San Javier a 20 minutos del Mar Menor.

Campo de golf de 18 hoyos

Hotel 5 estrellas con 200 habitaciones



Bares, restaurantes, locales de ocio

Apartamentos y adosados.



El Valle Golf Resort

Localización: entre Baños y Mendigo (Murcia).

Campo de golf profesional de 18 hoyos.



Lujoso centro comercial con elegantes boutiques, restaurantes, bares, tiendas y otros locales de ocio.

Un hotel Intercontinental de 5 estrellas.

Casas y apartamentos.





Mar Menor. Golf Resort



Mosa Trajectum

Localización: Hacienda del Álamo,
Murcia

Apartamentos y casas de lujo
Campo de golf de 27 hoyos



Residencial Camposol

Localización: Costa Cálida, Mazarrón
(Murcia)

Apartamentos, casas, bungalows y
adosados

Campo de golf de 9 hoyos

Dos piscinas públicas

Un hotel

Bares, restaurantes, tiendas, bancos,
supermercados y un propio centro
médico.

Parque Mediterráneo

Localización: Cabezo Baeza, Cartagena (Murcia)
 Macroparque comercial y de ocio de carácter regional
 Un hipermercado de 10.000 metros, Carrefour
 Una galería comercial con capacidad para unos 130 locales,
 Leroy Merlin, Toys'r'us, Decathlon o Conforama
 Una zona de restauración y ocio
 Un parque de medianas superficies y un parque empresarial

Un gran complejo cinematográfico de 18 salas
 Aparcamiento de unas 6.000 plazas



Vega Plaza

Localización: Río Segura, Molina de Segura (Murcia)
 Centro comercial
 Doce salas de cine
 Bolera de catorce pistas
 Más de 90 locales comerciales



Los centros comerciales previstos a corto y medio plazo en la Región de Murcia se localizan en:

- Vega Plaza, (Molina de Segura)
- Dos Mares, (San Javier)
- Metrovacesa, (Churra-Murcia)
- El Tiro de Murcia, (Espinardo)
- Nueva Condomina, (Cabezo de Torres-Murcia)
- El Corte Inglés (Cartagena-Murcia)
- La Noria, (Guadalupe-Murcia)



DESERT SPRINGS

Localización: Cuevas del Almanzora
 Campo de Golf de 18 hoyos diseñado por Peter McEvoy

Más de 1.000 viviendas repartidas entre el campo de golf, el puerto de Villaricos y la Playa del Marqués



PLAYA MACENAS

Localización: Mojácar
 Próxima construcción de campo de golf de 18 hoyos
 2 hoteles de 4 estrellas con 400 habitaciones

Complejo residencial con 1.395 viviendas
 Complejo vacacional con 600 apartamentos



MARINA GOLF

Localización: Mojácar
 Campo de Golf de 18 hoyos diseñado por Ramón Espinosa
 3 hoteles de 4 estrellas con 1.100 habitaciones
 Se van a construir más de 500 viviendas



LOMAS DEL MAR

Localización: Vera
 176 viviendas





EL FARO DE VERA

Localización: Vera
141 viviendas

HUERTA NUEVA

Localización: Los Gallardos
Complejo residencial de 500 viviendas



KEY MARE

Localización: Vera
Complejos turisticos principalmente destinado a apartamentos de alquiler
Mirador de Vera, Torremar Natura, Bahía de Vera, Al Andalus Residencial
1.500 viviendas

Al Andalus Residencial

Urbanización situada en Vera, Almería
Urbanización cerrada con control de acceso.
Piscina de verano comunitaria.
Piscina climatizada.
Zona deportiva.
Jardines viviendas y urbanización.
Campos de golf





Vera Coast

Complejo Selectivo situado en la playa de Vera

Apartamentos

Sauna, gimnasio, jacuzzi, piscina de natación, piscina climatizada, piscina descubierta, sala de juegos, restaurante, bar



Valle del Este Resort

Localización: Vera (Almería)

Campo de Golf de 18 hoyos diseñado por José Canales

Hotel de cuatro estrellas con 142 habitaciones, restaurantes, bares, terrazas, zona

comercial, sala multusos, saunas, gimnasio, fitness, peluquería, area de juegos infantiles, piscina y un club deportivo con piscina cubierta-descubierta, paddle y tenis

Club de playa

Complejo turístico residencial con 1.300 viviendas



Torreomar Natura (Vera)

Urbanización



Mirador Vera

Urbanización



Residencial Nuevo Vera

Localización: Vera

Complejo residencial de 570 viviendas

Piscinas

Club deportivo

Zona de juegos infantiles



EL Algarrobico

Localización: Carboneras

Hotel de 411 habitaciones

Complejo residencial de 1.500 viviendas



Marina de Playa Marques

Localización: Palomares

3 hoteles de 4 estrellas

Puerto deportivo

Complejo residencial de 2.000 viviendas